

Sabato 25 febbraio 2023

mondo ... business

Il magazine per le imprese del territorio

Cremona - Crema - Casalmaggiore

140
2023



PRIORITÀ INFRASTRUTTURE

Autostrada Cremona-Mantova, raddoppio della Paullese,
doppio binario sulla Mn-Cr-Mi e riqualificazione del porto i nodi da sciogliere

Oggi e domani, una storia che guarda al futuro

Il Gruppo Ferraroni è nato ormai cent'anni fa per crescere insieme alla comunità di cui fa orgogliosamente parte. Una missione che portiamo avanti ogni giorno, grazie ai nostri quattro pilastri: spirito innovativo, amore per il territorio, attenzione al sociale e cura dell'ambiente.

Perché crediamo che il domani debba sempre essere migliore dell'oggi.

gruppo
ferraroni 

di Luca Puerari

Gravi ritardi L'immobilismo il male peggiore



Ora che la campagna elettorale per le Regionali è finita è urgente passare dagli impegni e dalle enunciazioni di principio ai fatti. Le 'passerelle' dei vari politici se da una parte sono un rito inevitabile, dall'altra sono le occasioni che un territorio deve sfruttare per farsi sentire, per reclamare attenzione, per elencare le priorità. E in questo mese e mezzo Cremona, Crema, Casalmaggiore e l'intera provincia hanno alzato la voce: la politica locale e le categorie economiche - industriali, artigiani, agricoltori, commercianti - hanno ribadito con forza la necessità di dotare il territorio di infrastrutture adeguate, condizione necessaria per far uscire dall'isolamento un'area produttiva ricca di eccellenze di ogni genere ma frenata nello sviluppo e nella crescita da un gap infrastrutturale ormai insopportabile e oltremodo penalizzante se raffrontato con altre province. L'inefficienza delle infrastrutture si traduce in un grave danno per l'economia del territorio: Ambrosetti ha sottolineato quanto il gap infrastrutturale costi alla nostra provincia il 2% del Pil annuale, qualcosa come 240 milioni di euro all'anno: un 'buco' che inevitabilmente penalizza la capacità di investire delle nostre aziende e anche la creazione di nuovi posti di lavoro.

Per restare al passo in mercati sempre più competitivi le nostre aziende devono poter contare su interconnessioni stradali moderne e funzionali. Lo stesso discorso vale per migliaia di persone - lavoratori e studenti - che ogni giorno si spostano in treno verso Milano sopportando disagi e ritardi che li penalizzano.

Il messaggio che il cuore pulsante dell'economia locale ha lanciato anche in queste settimane è

molto chiaro: non c'è più tempo! E' urgente accelerare, dare concretezza agli impegni. La politica 'del fare' non deve restare sulla carta ma deve essere una buona pratica che porta a risultati in tempi ragionevoli.

La 'madre' di tutte le infrastrutture è l'autostrada Cremona-Mantova, impossibile non prenderla ad esempio. Se ne parla da vent'anni ma ancora oggi non sappiamo se si farà o meno. Tutti - politica e mondo economico - sentono l'esigenza di un collegamento veloce fra le due città: ormai da tempo sono in campo due ipotesi (autostrada e riqualificazione della statale) ma al di là del dibattito non si va. Giusto il confronto a tutti i livelli, giusto ascoltare tutte le campane, giustissimo valutare il rapporto 'costi benefici' ma poi la politica ha il dovere di decidere. L'immobilismo è davvero il male peggiore.

Restando all'autostrada Cremona-Mantova, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e l'appena riconfermato presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana hanno ribadito con forza l'impegno per realizzare l'opera ma al tempo stesso non hanno nascosto le difficoltà. Staremo a vedere cosa succederà...

Questo numero di *Mondo Business* è un dossier molto ricco che fa il punto sullo stato dell'arte delle principali infrastrutture della provincia, senza dimenticare alcune opere sul confine con le province di Piacenza, Parma, Brescia e Mantova. Nella maggioranza dei casi purtroppo si racconta di ritardi, di progetti approvati e poi di improvvisi dietrofront, ma fortunatamente ci sono anche situazioni che si stanno sbloccando come quella del ponte di Casalmaggiore o di recenti inaugurazioni come quella della bretella Robecco-Pontevico. Per tutto il resto non c'è più tempo.

L'EDITORIALE



Luca Puerari

3 *Gravi ritardi
L'immobilismo
il male peggiore*

COVER STORY

6 *MATTEO SALVINI* di L. Puerari
*Il ministro: «Accelerare
sbloccare e realizzare»*

10 *ATTILIO FONTANA*
*Mandato bis, tra le priorità
c'è la Cremona-Mantova*

14 *L'AUTOSTRADA* di B. Sudati
*Vent'anni di stop e ricorsi
Il caso Cremona-Mantova*

18 *FERROVIA* di D. Bazzani
*Mn-Cr-Mi a due velocità
Per ora raddoppio a metà*

22 *IL PORTO* di F. Stumpo
*Un interporto depotenziato
La navigabilità resta il nodo*

27 *ITALO SOLDI* di F. Stumpo
*«Per navigare e irrigare
serve bacinizzare il Po»*

28 *PONTE VERDI* di S. Ferpozzi
*È stato aperto nell'80
ma è sempre un cantiere*

30 *PONTE IN FERRO* di E. Calamari
*Per il viadotto di Castelvetro
è l'anno della manutenzione*

32 *PAULLESE* di S. Sagrestano
*Il raddoppio del ponte
di Spino d'Adda è a rischio*

34 *CASALMAGGIORE* di D. Bazzani
*Accelerazione del Governo
Ponte, finalmente ci siamo*

36 *TANGENZIALINA* di S. Sagrestano
*Crema, dietrofront sul progetto
Si punta sulla Gronda nord*

39 *IL CASO* di S. Sagrestano
*Ponte di via Cadorna usurato
Lavori affidati e mai partiti*

41 *SOTTOPASSO* di S. Sagrestano
*Viadotto ferroviario
Crema attende da 60 anni*

42 *GRONDA NORD* di D. Bazzani
*Di corsa per la tangenziale
Casalmaggiore cerca i fondi*

45 *LA TELENVELA* di A. Arco
*La tangenziale di Soresina
riparte 10 anni dopo lo stop*

48 *INAUGURATA* di S. Ferpozzi
*Con la Robecco-Pontevico
spariti i camion nei paesi*

50

PADANIA ACQUE

L'azienda è già nel futuro a fianco dei colossi americani

53

TECNOLOGIA di G. Cavallo

L'intelligenza artificiale scandisce le nostre giornate

LA PAROLA ALLE ASSOCIAZIONI

56

CNA

L'accesso ai bandi pubblici limite per le piccole imprese

59

CNA

Elisa, la gelataia da podio. Lo 'Scioglilingua' è al top

60

LIBERA ARTIGIANI di M. Cattaneo

Fotovoltaico, la RLA 'cavalca' la transizione energetica

63

LIBERA ARTIGIANI di M. Cattaneo

L'impatto dei criteri ESG sul futuro delle imprese

64

LIBERA AGRICOLTORI di N. Artoni

Incontri con gli associati con oltre 500 presenze

67

LIBERA AGRICOLTORI

Sviluppo delle bioenergie. Focus a CremonaFiere

68

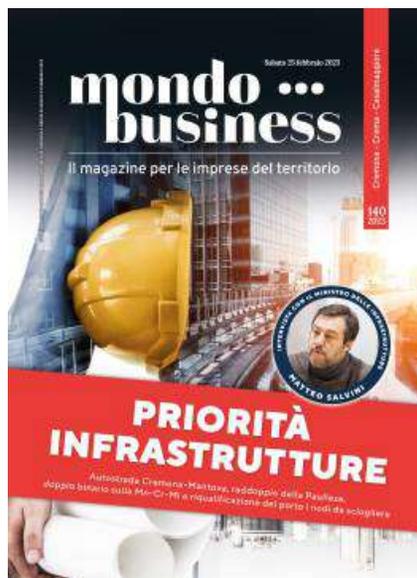
INDUSTRIALI di A. Arco

Innovazione e sostenibilità. Ecco il modello Imbalplast

71

INDUSTRIALI di S. Ferpozzi

Ricerca e progettazione. Af Automazione fa scuola



140
2023

Sabato 25 febbraio 2023

mondo... business

IL BAROMETRO

74

IL METEO DI MONDO BUSINESS

Sole pieno, pioggia e tempesta. Ecco i 4 protagonisti del mese



Associazione Industriali
Cremona



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
e Media Impresa
CNA Cremona



libera
associazione
artigiani



LIBERA ASSOCIAZIONE
AGRICOLTORI CREMONESI

INTERVISTA AL MINISTRO MATTEO SALVINI

«ACCELERARE SBLOCCARE E REALIZZARE»

di Luca Puerari

Il titolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti spinge sulle opere: «L'autostrada Cremona-Mantova, il raddoppio della linea ferroviaria verso Milano, il completamento della riqualificazione della Paullese, il Porto di Cremona e la navigabilità del Po: conosco bene i dossier aperti. Il confronto è fondamentale, la politica deve ascoltare i territori e coinvolgere le comunità locali, ci mancherebbe, ma poi deve prendere delle decisioni»

Accelerare, sbloccare, realizzare. **Matteo Salvini** snocciola i nodi da sciogliere, uno dietro l'altro, e idealmente fissa una tabella di marcia per accorciare i ritardi di un Paese immobile. Non indica date - non potrebbe farlo - ma per il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il tempo è una variabile tutt'altro che secondaria ed è anche sui tempi in cui si danno le risposte che il territorio attende che si gioca la partita delle infrastrutture necessarie per far uscire dall'isolamento la provincia di Cremona e più in generale il sud della Lombardia. Il 'capitano' è l'uomo del fare e schiaccia il piede sull'acceleratore. Salvini parla di strumenti normativi ed economici per recuperare gli anni perduti e soprattutto di dossier aperti sulle scrivanie da troppo tempo e da chiudere. Auspica un rapporto costante fra il suo ministero e i sindaci del territorio per seguire lo stato di avanzamento dei lavori. Insomma, le

infrastrutture determinano lo sviluppo e la crescita dell'economia di un territorio e di una regione - la Lombardia - che deve tornare a volare e ridiventare a pieno titolo la locomotiva del Paese.

■ **Ministro, in provincia di Cremona in tema di infrastrutture c'è tanta carne al fuoco. Da dove si parte?**

«I dossier su cui accelerare mi sono assolutamente chiari: penso alla Cremona-Mantova, che si farà sia nella tratta stradale che in quella ferroviaria che collega Mantova a Milano passando per Cremona. Manca una parte di fondi e di progettazione, a cui lavoreremo. Non meno determinante è la questione dei ponti. Conosco le esigenze di questo territorio», spiega il vice premier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

■ **Ma il vero salto di qualità è quello dei tempi. Accorciare gli iter troppo lunghi e macchinosi è una esigenza**



irrinunciabile. Lo chiedono le imprese ma è evidente a tutti: come fare?

«So bene che le imprese chiedono soluzioni. Credo che il nuovo codice dei contratti al quale stiamo lavorando snellerà molti passaggi burocratici, eliminerà certi sprechi e accelererà processi e cantieri. Il Governo conta di approvarlo in tempi rapidi, entro la fine di marzo. Sono certo che questo provvedimento darà un impulso positivo per lo sviluppo delle infrastrutture della provincia di Cremona e dell'Italia in generale. Il nuovo codice prevede 230 articoli e ha 35 allegati e sono convinto che contribuirà a mettere più gru e ruspe possibili al lavoro e ridurrà i tempi della burocrazia. Per migliorare la tempestività degli interventi a volte serve anche cambiare le regole. Nessuno si deve spaventare perché a tal proposito stiamo ragionando con gli amministratori, con le imprese e anche con l'Europa sul tema dell'entrata in vigore effettiva del nuovo codice. È chiaro che quando c'è un

INFRASTRUTTURE AL PALO

I nodi da sciogliere



L'autostrada Cremona-Mantova è il nodo dei nodi. Se ne parla da vent'anni e più ma ancora non è stata presa una decisione. Se il progetto dell'autostrada non dovesse andare in porto potrebbe tornare d'attualità la riqualificazione dell'ex statale



Il completamento del raddoppio della Paullese non si sblocca: la provincia e in particolare l'asta Cremasca attende la fine lavori da anni. I tempi lunghi sono dovuti allo stallo sul ponte di Spino d'Adda i cui costi stanno lievitando a dismisura.



Il raddoppio ferroviario della Mantova-Cremona-Milano è un altro "tormentone". Migliaia di cremonesi, lavoratori e studenti, che ogni mattina prendono i treni per Milano si chiedono come andrà a finire



Il ruolo del Porto di Cremona è ritornato al centro del dibattito di recente, dopo l'avvio dell'iter per la costituzione della Zona logistica speciale. Un passo importante da parte della Regione che però rischia di essere depotenziato se non accompagnato da progetti per la reale navigabilità del Po che l'emergenza siccità rende oltremodo difficile.

WITHUB



Il ministro Matteo Salvini nella sede degli Industriali di Cremona dopo l'incontro con i rappresentanti delle categorie economiche riunite in 'ASSieme'

«Il Governo sta lavorando al nuovo codice dei contratti che snellirà molti passaggi burocratici, eliminerà gli sprechi e velocizzerà processi e cantieri»

cambio di normativa occorrono alcuni mesi affinché gli enti locali, le stazioni appaltanti e le imprese la recepiscano. Le sollecitazioni che mi arrivano in tal senso per un'entrata in vigore graduale mi sembrano assolutamente ragionevoli».

■ **Parlare di infrastrutture vuol dire parlare dell'autostrada Cremona-Mantova. Tutti - o quasi - la vogliono ma progetto e lavori sono fermi al palo. Il mondo economico va in pressing e spinge la politica a prendere una decisione. Cosa replica?**

«Tra le priorità parlerei anche del raddoppio ferroviario, non solo dell'autostrada. Si tratta di opere destinate a cambiare il volto del territorio. Ribadisco con forza che è nostro interesse che queste infrastrutture vengano progettate e realizzate».

■ **E ritorna il tormentone sui tempi... Ma quando?**

«Sia per l'autostrada Cremona-Mantova che per il raddoppio ferroviario sono convinto che più veloce si vada



Matteo Salvini con il sindaco di Cremona Gianluca Galimberti



«Il problema della manutenzione dei ponti è serio: molte strutture sono in carico alle Province che dopo la finta riforma non hanno né fondi né personale»

meglio sia. Il confronto è fondamentale, la politica deve ascoltare i territori e coinvolgere le comunità locali, ci mancherebbe, ma poi deve prendere delle decisioni. I tempi per fare delle osservazioni rispetto a un progetto devono essere abbattuti e questo non è certo un deficit di democrazia. Inoltre non bisogna dimenticare il discorso economico: mi auguro che sulla nuova autostrada ci sia anche un forte investimento privato. Lo Stato da solo non riesce ad arrivare ovunque. Il rapporto che sto costruendo con Anas e Rfi, Trenitalia e il mondo delle imprese e dell'edilizia è molto solido e questo aspetto mi rende fiducioso sia sui fondi che sui tempi».

■ **Ma non c'è solo l'autostrada Cremona-Mantova e il raddoppio ferroviario. La partita della manutenzione dei ponti è strategica in tutte le zone della provincia, da Casalmaggiore fino all'estremità a nord della provincia, a Spino d'Adda, dove il raddoppio del ponte condiziona i tempi di chiusura dell'intervento di riqualificazione della Pallese. Come pensa di giocare questa partita?**

«Mi sono insediato al ministero da poco più di tre mesi e non posso sanare ritardi di decenni ma una cosa è certa: questi dossier sono sulla mia scrivania. Ho chiesto ad Anas un report sui ponti di competenza statale perché la sicurezza è centrale e si deve procedere ai lavori necessari. Ma molte strutture sono di competenza delle Province e qui si apre una questione politica delicata: sono favorevole alla reintroduzione dell'ente Provincia con tutta la dignità, il personale e i fondi necessari. Al momento sono enti depotenziati: non hanno personale, non hanno soldi e non hanno competenze e non possono fare manutenzione a ponti, strade e scuole».

■ **Il tema dei ponti si intreccia con la vita del Po e con il 'sogno' della navigabilità. In tutta Europa il trasporto delle merci attraverso le vie d'acqua interne funziona ma in Italia non si fanno passi avanti. Una battaglia persa?**

«Per quanto riguarda la navigabilità del Po il discorso è vecchio, ricordo che ne parlavo già quando ero in consiglio comunale a Milano, nel 1993: si ragionava del canale navigabile Milano-Cremona. Il Po è una risorsa che potrebbe essere un volano industriale e commerciale notevole e credo che il tema debba essere riportato al centro del dibattito anche a livello europeo».

■ **L'obiettivo della navigabilità del Po sembra ancora più lontano considerata l'emergenza siccità che rischia di cronicizzarsi. Le associazioni agricole chiedono azioni tempestive - ad esempio la bacinizzazione del fiume - per evitare il disastro dell'anno passato ora che la situazione appare ancora più seria. Ministro, non c'è più tempo...**

«Ho ben presente questo tema e mi sono già mosso. L'emergenza è chiara e dovremo affrontare nuovi periodi di siccità: bisogna far ripartire il piano di raccolta dell'acqua piovana, fermo da troppo tempo. Alcuni progetti già ci sono e bisogna superare i no. Altra ipotesi di lavoro è quella di modificare nel Pnrr i finanziamenti per alcune decine di milioni previsti per l'abbassamento delle acque del Po: come le associazioni agricole, anch'io credo che ci sia bisogno dell'esatto contrario. Il livello del fiume è già drammaticamente basso di suo...».

■ **Anche il Porto di Cremona è alla ricerca di un ruolo da protagonista come polo intermodale. Anche per questa ragione investire su progetti volti alla navigabilità del fiume sarebbe fondamentale. La Regione Lombardia nei mesi scorsi ha richiesto ufficialmente al Governo di avviare l'iter per far definire il porto Zona logistica speciale. Come pensa di affrontare questo capitolo?**

«L'istituzione della zona logistica speciale è di competenza del Mit e ho chiesto di dare un parere favorevole il più presto possibile».

LE PRIORITÀ DEL SECONDO MANDATO IN REGIONE

AUTOSTRADA C'È L'IMPEGNO DI FONTANA

La provincia di Cremona, dal Casalasco al Cremasco, reclama interventi sulle infrastrutture per uscire dall'isolamento che penalizza l'economia. Sulla realizzazione della Cremona-Mantova, il presidente lombardo non ha dubbi: «A differenza di chi ha detto che l'opera non si deve fare, stiamo lavorando con determinazione per realizzarla: la reputo una delle assolute priorità regionali insieme alla Pedemontana»

Il compito di togliere Cremona e la sua provincia dall'isolamento resta una delle missioni di **Attilio Fontana** che dopo le elezioni regionali del 12 e 13 febbraio si è confermato governatore della Lombardia. I lombardi hanno ridato fiducia al Presidente uscente e al centrodestra che dunque potrà proseguire il suo lavoro e - al netto di una squadra di governo che subirà delle modifiche - potrà portare a termine il programma iniziato nel primo mandato cominciato nel 2018. Fontana ha sottolineato che il risultato elettorale «ha premiato la concretezza dell'attività portata avanti in questi anni», rivendicando con orgoglio i risultati raggiunti.

Ovviamente resta ancora molto da fare e il neo 'vecchio' presidente l'ha ricordato più volte anche negli ultimi giorni di campagna elettorale quando ha visitato ancora Cremona e il Cremasco e ha partecipato a incontri con imprese, artigiani e comparto primario. Il mondo economico pro-

vinciale è andato in pressing sul nodo delle infrastrutture - collegato a quello dei trasporti - che condannano il territorio all'isolamento e in certi casi alla marginalità.

Gli impegni di Fontana sono chiari e li ha ribaditi a più riprese. Sulla realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, il governatore non ha dubbi: «A differenza di chi ha detto che l'autostrada non si deve fare, stiamo lavorando con determinazione per realizzare la Cremona-Mantova che reputo una delle assolute priorità regionali insieme alla Pedemontana». Fontana ha ricordato che anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini** ha detto di considerarla un'opera strategica. «Con Salvini vogliamo lavorare a un piano coordinato sulle infrastrutture, in modo da agire in maniera condivisa. Ciò che è certo è che sia la Regione sia il Governo vogliono fare la Cremona-Mantova. Il come è da decidere insieme».

Nel merito della questione Regione Lombardia sta ancora valutando, tramite la società Aria S.p.A. che ha il ruolo di



concedente, l'acquisizione del progetto definitivo dell'autostrada dal concessionario Stradivaria, dopo aver già provveduto alla redazione di uno studio sull'impatto socioeconomico dell'opera e dopo aver verificato la congruità dei costi del progetto tecnico. C'è un ricorso pendente della società che contesta la legge regionale che sanciva questo percorso e i tempi si stanno inevitabilmente allungando.

Capitolo Cremona-Mantova a parte, Fontana ricorda le iniziative attuate con il Piano Lombardia, oltre 4 miliardi di euro investiti in opere pubbliche per rilanciare l'economia della Regione dopo la pandemia. «Per Cremona si tratta di 120 milioni di cantieri e opere parzialmente realizzate».

Sul raddoppio della Paullese, piuttosto che sui ponti, il governatore anche in campagna elettorale ha chiarito la situazione: «Conosco bene le esigenze del territorio, ma se le strade e i ponti sono in capo ad Anas, piuttosto che alle Province, noi come Regione non abbiamo grandi margini

IL VOTO IN REGIONE IN PILLOLE

Attilio Fontana fa il bis. Il candidato sostenuto dal centrodestra è stato confermato Presidente di Regione Lombardia con il 54,67%, pari a 1.774.477 voti. Fontana ha staccato di oltre venti punti Pierfrancesco Majorino, sostenuto dal centrosinistra e dal Movimento 5 Stelle, che si è fermato al 33,93% (1.101.417 voti). Più staccata Letizia Moratti, candidata dalla Lista Moratti Presidente e da Azione e Italia Viva, con il 9,87% (320.346 voti). Infine Mara Ghidorzi, appoggiata da Unione Popolare, l'alleanza tra Rifondazione comunista, Potere al popolo e Dema, ha ottenuto l'1,53% (49.514 voti).

La coalizione di centrodestra ha ottenuto il 56,27%: Fratelli d'Italia 25,18% (725.402 voti), Lega 16,53% (476.175), Forza Italia 7,23% (208.420), Lombardia Ideale - Fontana Presidente 6,16% (177.387), Noi Moderati 1,17% (33.711).

L'alleanza tra centrosinistra e Movimento 5 Stelle raggiunge il 32,80%: PD 21,82% (628.774 voti), Movimento 5 Stelle 3,93% (113.229), Patto Civico - Majorino Presidente 3,82% (110.126), Alleanza Verdi e Sinistra 3,23% (93.019).

La coalizione che sosteneva Letizia Moratti si ferma al 9,55%: la lista Letizia Moratti Presidente 5,30% (152.652 voti), Azione - Italia Viva 4,25% (122.356).

Unione Popolare, infine, ottiene l'1,39% (39.913).

Degli 80 seggi del Consiglio regionale uno è riservato al Presidente eletto (Attilio Fontana) e un altro è assegnato al «miglior sconfitto» tra i candidati Presidente (Pierfrancesco Majorino).

Gli altri 78 seggi sono così attribuiti: 22 Fratelli d'Italia, 14 Lega, 6 Forza Italia, 5 Lombardia Ideale - Fontana Presidente, 1 Noi Moderati, 17 Partito Democratico, 3 Movimento 5 Stelle, 1 Alleanza Verdi e Sinistra, 2 Patto Civico - Majorino Presidente, 3 Azione - Italia Viva, 4 Lista Moratti presidente.

Al netto del crollo dell'affluenza alle urne (solo il 42,45% dei cremonesi è andato a votare, dato comunque leggermente superiore alla percentuale lombarda), in provincia il voto non ha riservato particolari sorprese: Fratelli d'Italia ha segnato una flessione rispetto all'exploit delle politiche dello scorso settembre, mentre Lega e Forza Italia hanno tenuto. Il Pd registra una leggera crescita, male il M5S.

La pattuglia dei cremonesi eletti nel consiglio regionale lombardo è composta da Marcello Ventura di Fratelli d'Italia e Filippo Bongiovanni della Lega in maggioranza e dal rieleto Matteo Piloni (recordman provinciale delle preferenze con i suoi 5.566 voti) del Pd in minoranza a Palazzo Lombardia.



SCEGLI BOLLETTA DIGITALE



ECOLOGICA

Rispetta l'ambiente,
riduce il consumo di carta
e le emissioni di CO₂



SMART

La consulti sempre,
dove e quando vuoi
anche dal tuo smartphone



PUNTUALE

La ricevi via e-mail
senza dover attendere
i tempi di spedizione

**Attiva il servizio gratuito di Padania Acque per ricevere
la tua bolletta digitale dell'acqua via e-mail**



Inquadra il QR Code dal tuo smartphone
e compila il modulo online

oppure

invia una e-mail a bollettadigitale@padania-acque.it

e se sei registrato allo Sportello online sul sito sol.padania-acque.it
puoi richiedere subito la tua bolletta digitale!



d'azione».

Succede un po' la stessa cosa per un'altra priorità, quella del raddoppio della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Milano. «La rete afferisce a Rfi, ovvero alle Ferrovie dello Stato - ricorda il governatore - dunque è di competenza statale. Regione Lombardia ha sempre sollecitato lo Stato a intervenire per garantire un'infrastruttura maggiormente adeguata alle esigenze della zona sud della Lombardia. Resto convinto che la nostra regione sia stata per molti anni trascurata da Roma che non ha investito a sufficienza per ammodernare la rete».

La presenza contemporanea del traffico passeggeri e del traffico merci e l'esistenza di numerosi passaggi a livello rendono difficile la circolazione sulla linea Mantova-Cremona-Milano. «Ma Regione Lombardia si è fatta parte attiva per garantire il potenziamento dell'infrastruttura. Sono infatti previsti importanti lavori infrastrutturali che riguardano il raddoppio del binario il cui primo tratto

**«Con il ministro
Salvini vogliamo
lavorare a un piano
coordinato
sulle infrastrutture,
per agire in modo
condiviso»**

Mantova-Piadena verrà realizzato entro il 2026».

Per quanto riguarda l'area portuale di Cremona la programmazione degli investimenti e la gestione dell'infrastruttura dallo scorso anno è passata dalla Regione alle mani della Provincia di Cremona. Nei mesi passati Palazzo Lombardia ha inoltrato al Governo la richiesta ufficiale di istituire al Porto di Cremona - e anche a quello di Mantova - una Zona logistica speciale (ZLS). La richiesta è in capo al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidato da

Matteo Salvini che si è impegnato a seguirne passo passo l'approvazione. Le ZLS sono delle aree geografiche di dimensioni limitate all'interno delle quali sono previste particolari agevolazioni e incentivi per le aziende insediate o che devono insediarsi. Si tratta di una novità ben vista dalle categorie economiche e potrebbe rivelarsi una svolta per dare una scossa e attirare business in una misura in cui Cremona non ha mai fatto.

di Bibiana Sudati

Vent'anni di stop e ricorsi Il caso Cremona-Mantova

66 CHILOMETRI DI POLEMICHE

Il progetto potrebbe essere sbloccato se si reperissero fondi statali o se ci fosse l'ingresso di privati

L'ultima indiscrezione è un annuncio potenzialmente decisivo, è storia di poche settimane fa e lo ha dato l'europarlamentare **Massimiliano Salini** durante il suo tour elettorale a sostegno dei candidati cremonesi di Forza Italia alle Regionali in Lombardia: «Il problema degli 8 chilometri mancanti dell'autostrada Cremona-Mantova all'altezza di Calvatone e Bozzolo è risolvibilissimo, anche perché pare che vi sia un soggetto privato, interessato dal punto di vista finanziario e industriale ad investire e a finanziare il progetto dell'autostrada e non solo di quel tratto». Una rassicurazione che ha fatto eco alla garanzia fornita pochi giorni prima dal Ministro delle Infrastrutture **Matteo Salvini**: «Il dossier della Cremona-Mantova è sul mio tavolo. Spero che vengano coinvolti i privati, ne ho parlato con Fontana». Così, l'autostrada che con i suoi 66,3 chilometri dovrebbe collegare velocizzando il percorso i due capoluoghi del Sud Lombardia, è tornata ancora una volta alla ribalta in cima ad una salita ripida, infinita nei tempi e fitta di ostacoli, ricorsi e controricorsi e 'stop and go' che la lasciano lì, in un limbo mai diventato oblio, da vent'anni. Prima di Salvini e Salini, che descrivono il miraggio di un investimento finanziario privato a sciogliere i nodi ingarbugliati da burocrazia e vicende legali, era stato lo stesso presidente della Regione Attilio Fontana ad aprire l'ultimo (in ordine di tempo) spiraglio: «A primavera - ha affermato durante il Forum organizzato e ospitato nella redazione de 'La Provincia' a dicembre - è in arrivo una possibile svolta: abbiamo fatto dei passi con la Corte dei Conti. A marzo 2023 ci sarà l'udienza per discutere del ricorso presentato da Stradivaria e in quell'occasione pensiamo di arrivare ad una transazione».

Tanto è bastato per infiammare il dibattito e riportare al centro delle agende il controverso tracciato: nuova illusione



La via Mantova a Cremona con il Torrazzo sullo sfondo



Il casello autostradale di San Felice (Cremona) e sotto un render del progetto dell'autostrada Cremona-Mantova



È l'inizio del 2000 quando per la prima volta nel Cda di Autostrade Centropadane si parla del progetto da 944 milioni di euro

per la politica locale? Nuovo incubo per i comitati ambientalisti e gli oppositori? Presto per dirlo. Ma al netto delle boutade elettorali, per capire quanta sostanza ci sia dietro le parole degli esponenti del centrodestra oltre ad attenderli alla prova dei fatti – marzo è dietro l'angolo – è utile fare qualche passo indietro, riassumendo le fasi di una vicenda complessa e travagliata.

È l'inizio del 2000 quando per la prima volta, durante una riunione del Cda di Autostrade Centropadane, si parla del progetto da 944 milioni di euro per realizzare 59,3 chilometri di autostrada che avrebbe dovuto intersecarsi con la 'Tirreno-Brennero' (Tibre) - altra infrastruttura dalla genesi problematica - e diventare la prima autostrada italiana a concessione regionale. Nel 2005 sembra che tutto proceda per il meglio e che dalle planimetrie si possa passare alle ruspe. In base agli accordi, i lavori dovevano essere suddivisi in tre stralci: il primo prevedeva la realizzazione del tratto Cremona-Tornata oltre al tratto casello-Virgilio (comune Mantovano), la tangenziale di Virgilio e il raccordo con le

Grazie. Totale: 43 chilometri. Tempo di costruzione stimato: 4 anni e mezzo. I restanti lotti si pensava di finanziarli con i proventi dei pedaggi. Regione, attraverso Infrastrutture Lombarde (dal 2020 incorporata da Aria Spa), affida attraverso un bando di appalto la realizzazione e la gestione dell'opera – della durata di 55 anni – alla cordata spagnola Cintra-Meloni Finanziaria. Iniziano i primi problemi con ricorsi (il primo depositato a Brescia da Centropadane) e contoricorsi al Tar e al Consiglio di Stato. Superato giuridicamente il primo ostacolo, si arriva al 2007 con quella che sembrava una ripartenza. Cambiano gli attori in gioco: Autostrade Centropadane e Stradivaria (Società controllata da Centropadane) che, con gara, nel 2006 diventa titolare della concessione per 46 anni. A dicembre 2007 viene firmata la convenzione che prevede l'inizio dei lavori nel 2009 con conclusione nel 2012. Il tracciato rimane di 59,3 chilometri per un investimento di 762 milioni di euro (più iva). Ma tutto si arena ancora. Nel frattempo, mentre la Cr-Mn resta impantanata in nuove diatribe legali, inizia il braccio di ferro con i comitati ambientalisti. Si muovono Legambiente, Wwf Italia e il Coordinamento dei comitati ambientalisti della Lombardia. Nel 2012 sottoscrivono un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica chiedendo l'annullamento del decreto con il quale il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali è stata dichiarata la com-

LA TUA BANCA

C'è una banca che da 125 anni promuove lo sviluppo della comunità locale. Una banca legata al territorio, alle famiglie, alle imprese, capace di ascoltare e offrire le soluzioni migliori a chi, come te, cerca una banca differente, fatta di persone al servizio delle persone. È **Credito Padano**.
La tua banca.



patibilità ambientale del progetto nuova autostrada. Si chiede inoltre che «la Cr-Mn non si realizzi e che i 108 milioni di euro stanziati in proposito dalla Regione Lombardia vengano destinati al potenziamento della linea ferroviaria Mantova-Milano e alla riqualificazione della ex S.S. 10». Richieste che verranno sempre ribadite negli anni successivi. Mentre il tempo scorre, il progetto 'invecchia' anche alla luce delle modifiche dei flussi di traffico che impongono una revisione dell'opera. Obbligando ad una maggiore sostenibilità economica che si coniughi con una mitigazione capace di attutire al massimo l'impatto ambientale. Si susseguono nuovi modelli fino a quello proposto da Stradivaria nel 2019, sul quale si discute ancora oggi. La lunghezza del tracciato diventa di 66,3 chilometri per un impegno finanziario di 883 milioni di euro. Il tratto di nuova costruzione è di 52 chilometri, ai quali vanno sommati gli 8,5 in comune con la Tibre e la tangenziale di Mantova. Rispetto alle proposte precedenti, si ragiona di lavori in un'unica soluzione pensando anche ad una tempestica molto rapida di soli due anni. Calcoli ottimistici, brutalmente annullati ancora una volta da una cascata di ricorsi. È del luglio 2019 la bocciatura per insostenibilità economica da parte di Regione Lombardia del progetto di Stradivaria, che inoltre stabilisce di troncatura la concessione, ipotiz-

A marzo ci sarà l'udienza sul ricorso presentato dalla società Stradivaria alla Corte dei conti: la Regione pensa a una transazione

zando di passare l'incarico ad una società pubblica regionale. Alla fine del 2021, dopo mesi di trattative, Regione decide di acquisire il progetto definitivo riconoscendo a Stradivaria, tramite accordo, una contropartita di 24.9 milioni di euro per la risoluzione consensuale della convenzione della concessione. Su questa trattativa si inserisce di nuovo la lotta portata avanti dai

comitati e dalle associazioni ambientaliste cremonesi che, invocando il danno erariale, a febbraio 2022 si rivolgono alla Corte dei Conti e presentano un esposto alla Procura Regionale. Passano solo due mesi e a maggio arriva una nuova doccia fredda: viene reso noto che Stradivaria ha fatto ricorso al Tar contro la proposta di Regione chiedendo come indennizzo per la rinuncia della concessione non solo i costi di progettazione, ma anche il riconoscimento del 10% del valore dell'opera. Conti alla mano, se il giudice dovesse accogliere la richiesta, Regione dovrebbe sborsare ben 130 milioni di euro per chiudere il contenzioso con l'ex concessionaria.

Ora, superata una campagna elettorale in cui sulla partita il Partito Democratico e il Movimento 5 Stelle hanno rischiato di andare subito allo scontro a dispetto dell'alleanza, proprio mentre arrivavano una dopo l'altra le dichiarazioni di Fontana, Salvini e Salini, cosa accadrà? Marzo è vicino.

di Davide Bazzani

Mn-Cr-Mi a due velocità Per ora raddoppio a metà

IL COMMISSARIO DE GREGORIO
Piadena-Mantova: lavori al via nel 2023
e conclusione nel 2026 ma tra Piadena
Cremona e Codogno i tempi si allungano

Il 2023 sarà l'anno del via ai lavori per la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Piadena-Mantova, un'opera pubblica di grande rilievo cui farà seguito la seconda parte dei lavori con il raddoppio della Piadena-Cremona-Codogno. Il progetto prevede anche opere complementari come l'eliminazione di 29 passaggi a livello presenti lungo la tratta e la loro sostituzione con sovrappassi e sottopassi. L'opera è stata condivisa da tutte le forze politiche. A **Chiara De Gregorio**, Commissario Straordinario di Governo per il raddoppio della Codogno-Cremona-Mantova e anche responsabile direzione investimenti Area Centro di Rete Ferroviaria Italiana (società capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS), abbiamo posto alcuni quesiti sulla principale opera pubblica prevista nel territorio

■ **Alla fine del 2022 è stata indetta la gara pubblica per la realizzazione del raddoppio ferroviario Piadena-Mantova. A che punto è l'iter?**

«L'iter è attualmente in corso. Proprio ieri sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte tecniche ed economiche da parte degli operatori economici».

■ **Che cosa prevede il progetto?**

«Il progetto prevede il raddoppio della tratta Piadena-Mantova (lunghezza circa 34 chilometri) e la soppressione di tutti i passaggi a livello presenti lungo la linea. Il progetto sarà realizzato in parte in variante rispetto al tracciato esistente (tratto Piadena-Bozzolo) e in parte in affiancamento al binario esistente (tratto Bozzolo - Mantova)».

■ **Quali sono i costi dell'operazione?**

«L'investimento è di circa 830 milioni di euro interamente finanziati».

■ **L'aumento dei prezzi dei materiali ha inciso in qualche modo sul progetto?**

«Come in tutti i progetti d'investimento, il quadro economico è stato rivisto alla luce dell'aumento dei costi dei materiali, così come per l'adeguamento del progetto alle prescrizioni impartite dagli Enti durante l'iter approvativo. In totale l'aumento è stato di circa il 35% del valore iniziale».

■ **Qual è il cronoprogramma delle opere?**

«Il cronoprogramma, pubblicato sulla sezione dedicata ai cantieri commissariati sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), prevede la chiusura della fase negoziale il prossimo giugno e a seguire la consegna delle prestazioni di progettazione esecutiva e dei lavori di realizzazione all'operatore economico che si sarà aggiudicato la gara».

■ **Entro quando dovrà essere concluso l'intervento e quando potrà entrare in esercizio la linea raddoppiata?**

«L'ultimazione dei lavori è prevista entro la metà del 2026. L'attivazione della linea è prevista entro la fine di quell'anno».

■ **Quali vantaggi comporterà il raddoppio della linea?**

«Il raddoppio della linea comporterà un aumento della capacità, quindi la possibilità di fare circolare più treni, un aumento della regolarità della circolazione, con un incremento della puntualità dei servizi e la riduzione dei tempi di percorrenza».

LA DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO





Una veduta aerea della stazione di Piadena e nel riquadro Chiara De Gregorio, Commissario straordinario di Governo per il raddoppio della Codogno-Cremona-Mantova e anche responsabile direzione investimenti Area Centro di RFI

■ **È vero che durante i lavori di raddoppio nel tratto tra Bozzolo e Mantova la circolazione ferroviaria sarà interrotta ma sostituita da un servizio di pullman?**

«Sì, per consentire i lavori di realizzazione del binario di raddoppio in affiancamento all'esistente».

■ **Gli orari dei pullman saranno mantenuti uguali a quelli dei convogli ferroviari o sono previste modifiche?**

«In previsione dell'interruzione continuativa della tratta Bozzolo-Mantova, a partire dall'orario 2023/2024, dovrà

essere studiato ad hoc un nuovo piano di trasporto che preveda l'integrazione dei servizi ferroviari con i servizi sostitutivi su strada, calibrati in relazione alla domanda di mobilità. Gli orari saranno rimodulati in base alla differente percorrenza su strada rispetto a quella lungo la via ferroviaria. La definizione del nuovo modello compete a Regione Lombardia e all'Impresa Ferroviaria con il supporto di RFI».

■ **Prima dell'indizione della gara c'è stata una lunga**





PHARMACY SYSTEMS



OPTICA



AXON



TAXIS



concertazione con gli enti locali per le opere di collegamento viabilistico collaterali alla linea ferroviaria. Sono stati risolti tutti gli aspetti oggetto di discussione?

«Direi di sì, sono state accolte diverse richieste del territorio tenendo conto dei riflessi sul quadro economico e sulle tempistiche per andare in gara».

■ **Ci sono ancora delle possibilità di variazione o punti non ancora esattamente definiti?**

«Esistono alcune prescrizioni rese dai Comuni nell'iter approvativo che saranno ottemperate in fase di progettazione esecutiva e che saranno preventivamente discusse ed esaminate con il territorio».

■ **Come verrà gestito il posizionamento delle barriere antirumore?**

«In tutti i progetti che comportano un potenziamento infrastrutturale (aumento della frequenza e dei servizi ferroviari) è previsto uno studio acustico. In questo caso lo studio ha evidenziato la necessità di prevedere l'inserimento delle barriere antirumore in varie tratte del raddoppio a protezione della salute dei cittadini».

■ **È vero che saranno alte sette metri?**

«Saranno posizionate barriere antirumore di diversa altezza, tenendo conto del superamento dei decibel e dell'altezza degli edifici. In particolare per un'estesa complessiva pari al 4% del totale, saranno previste barriere alte sette metri dal piano del ferro».

■ **Sono previsti anche dei lavori nelle stazioni ferroviarie**

LA BRESCIA-PARMA

Il territorio casalasco-piadenese è attraversato anche dalla linea ferroviaria Brescia-Parma. Tre le stazioni interessate: Piadena Drizzona (dov'è c'è l'incrocio con la Mantova-Milano), San Giovanni in Croce e Casalmaggiore. Nella scorsa estate lungo la linea è stato eseguito l'intervento di rinnovo dell'armamento ferroviario, ossia rotaie, traverse e pietrisco. In previsione c'è il raddoppio del tratto compreso tra Brescia e San Zeno e l'elettificazione fino a Ghedi. Per questi interventi è in corso di redazione il progetto di fattibilità tecnico economica. È altresì in corso di predisposizione il documento di fattibilità delle alternative progettuali relative al collegamento tra Ghedi e Montichiari a servizio dell'aeroporto e del centro abitato di quest'ultimo. La linea è stata interessata di recente dalla graduale introduzione dei treni ibridi a motore diesel-elettrico.



poste lungo la linea? Se sì, quali?

«Nelle stazioni di Bozzolo e Marcaria e nella fermata di Castellucchio è prevista la realizzazione di nuovi sottopassi dotati di rampe scale e ascensori per l'accesso ai marciapiedi che saranno innalzati a 55 centimetri per facilitare l'entrata e l'uscita dai treni. Inoltre, i marciapiedi e le rampe scale saranno coperte con pensiline. Esternamente alle stazioni è prevista la sistemazione dei piazzali esistenti con il ripristino di parcheggi e i percorsi pedonali per l'accesso. Nella stazione di Marcaria e nella fermata di Castellucchio il sottopasso sarà passante in modo da garantire il collegamento pedonale tra monte e valle della stazione, ripristinando così la continuità pedonale interrotta dalla soppressione dei passaggi a livello rispettivamente su via S. Giovanni e via Gabbiana. Nella stazione di Piadena verrà mantenuto l'esistente sottopasso con l'inserimento di ascensori a servizio del I, II e III marciapiede che verranno innalzati e coperti con pensiline. Anche in questo caso, esternamente alla stazione, è prevista la sistemazione del piazzale esistente con il ripristino di parcheggi e percorsi pedonali. È inoltre prevista una fermata autobus su via Amendola, in ingresso al piazzale di stazione».

■ **A che punto è l'iter per il raddoppio della Piadena-Cremona-Codogno? Come verrà finanziata l'opera e quali sono, in questo caso, le tempistiche?**

«È in corso il progetto di fattibilità tecnico economica con previsione di ultimazione ad aprile. Entro il prossimo mese di marzo verrà indetta la conferenza di servizi di Maleo. Il finanziamento della fase di raddoppio da Codogno a Piadena è previsto nel Contratto di programma, parte investimenti, con il MIT e dovrà essere assegnato prima dell'avvio dell'iter autorizzativo - ad oggi pianificato entro la fine del 2024 - che dovrà essere preceduto dal dibattito pubblico».

di Fulvio Stumpo

Un interporto depotenziato La navigabilità resta il nodo

SISTEMA ACQUA-GOMMA-ROTAIA
Strada e binari sono ok, ma dal fiume e tanto meno dal canale navigabile passano poche navi da trasporto merci

Sui 300 ettari di superficie del Porto di Cremona operano una quindicina di aziende, alcune molto grandi e di respiro internazionale. «Dovrebbe» essere un interporto, cioè un sistema integrato acqua-gomma-rotaia. Virgolette d'obbligo, visto che sul primo elemento (costitutivo di un porto) arriva una quantità di merci infinitesimale rispetto al resto. Tradotto vuol dire che dal fiume e tanto meno dal canale navigabile passano pochissime navi da trasporto che, grazie alla loro capacità di stivaggio, spesso assorbono l'intera percentuale di trasporto annuo, mentre gli altri due sistemi funzionano, e funzionano bene.

A fronte della situazione appena descritta, l'idrovia Adriatico-Po-Milano, continua a essere lettera morta, nel vero senso del termine. Un esempio: nelle richieste di concessione che le aziende devono compilare e inoltrare alla Provincia, titolare del porto, si deve specificare il tipo e la quantità di area richiesta, tra queste c'è anche quella relativa ai pontili o alla superficie acqua: ebbene queste caselle riportano sempre uno zero, tranne in una occasione, quella della Società Navigazione Interna. Eppure 62 anni fa, per sottolineare il momento e l'opportunità era venuto a Cremona, per inaugurare la struttura, il presidente della Repubblica Giovanni Gronchi. In questi decenni nulla si è fatto, o quanto meno si è tentato, per far diventare il Po navigabile sempre, tutto l'anno: quale imprenditore investirebbe sulla via d'acqua se questa non funziona per mesi?

I dati parlano chiaro: nel 2021 sono state 4.730 le tonnellate arrivate su acqua; di contro sui camion ne sono arrivate un milione, e in treno due milioni e trecentomila tonnellate, vuol dire che dal porto sono passati 52 mila carri ferroviari. Una sproporzione enorme, che nel 2022 si è ancora di più accentuata, anche se i dati non sono ancora stati elaborati definitivamente: su acqua sono transitate 2.800 tonnellate di





Una veduta aerea del Porto di Cremona e a sinistra una chiatta sul Canale navigabile

L'idrovia Adriatico-Po-Milano continua a essere lettera morta E pensare che sui 300 ettari di superficie del Porto operano una quindicina di grandi aziende



merci, quasi la metà dello scorso anno (da ottobre il porto ospita anche la grande azienda di trasporti Fagioli, che ha fatto transitare un trasporto eccezionale, su chiatte dal poco pescaggio, lungo quasi 100 metri) mentre su ferrovia ne sono arrivate tre milioni e 200 mila (53 mila carri ferroviari). Non si hanno ancora quelli su gomma, la previsione dovrebbe essere una conferma del 2022, o far registrare addirittura un leggero aumento. In poche parole: gomma e rotaia funzionano (l'amministrazione provinciale offre servizi e logistica) ma poco o nulla può fare sulla navigazione interna dove non ha competenze, le hanno Aipo e Autorità di Bacino, se non su quel breve tratto (sulle aree, non sullo spazio acqueo) di canale navigabile che collega Cremona a Tencara, o Tencaria com'è chiamata nelle antiche cronache, che già le attribuivano un ruolo speciale di raccordo sull'Adda. La siccità, ovviamente, ha peggiorato le cose in modo drammatico per il fiume e le attività economiche che da esso traggono acqua, e complicato di molto la intermodalità del porto.

«La siccità è una questione drammatica, che va affrontata a 360 gradi non solo dal punto di vista dell'approvvigionamento, della riserva, ma anche della funzionalità delle strutture collegate al trasporto turistico, commerciale e per la stessa sicurezza idraulica di difesa arginale, poiché i repentini cambiamenti climatici provocano cataclismi sempre più intensi con danni ingenti a colture e strutture, con pesanti ricadute economiche - spiega il presidente della Provincia

Zoppini

Living & Outdoor

PROGETTAZIONE E CONSULENZA SPECIALIZZATA PER UN ESTERNO UNICO



GOTTOLENGO VIA BRESCIA 55 TEL. 030 9951395
CICOGLIOLO VIA CARDUCCI 1 TEL. 0372 835641

MARTEDI - SABATO 9.00-12.00 / 15.00 - 19.00
LUNEDI E DOMENICA POMERIGGIO 15.00 - 19.00

WWW.ZOPPINIPROGETTI.IT



Una nave per il trasporto merci ferma sul Canale navigabile e sotto la zona del mandracchio

I dati sono chiari: nel 2021 sono state 4.730 le tonnellate di merci arrivate su acqua; sui camion ne sono arrivate un milione e sui treni 2,3 milioni

Mirko Signoroni - In tale contesto servono nuove politiche al supporto delle aziende in primis del settore primario così come dell'industria, soprattutto di quelle attività che si sono insediate presso il porto e che sono cresciute nel tempo. Nella fattispecie, nonostante la scarsità di acqua nel fiume Po, il porto di Cremona conferma la propria vocazione ad essere nei fatti nodo logistico trimodale (strada, ferro, acqua) per la movimentazione delle merci. In particolare è punto di riferimento quale terminale privilegiato per i trasporti eccezionali provenienti o destinati all'area milanese e al nord della Lombardia».

Il presidente, inoltre, sottolinea il clima di collaborazione esistente tra enti (sono forse un po' troppi quelli che governano il Grande Fiume): «Nonostante le difficoltà della navigazione sul fiume per l'eccezionale siccità in particolare nel 2022, appena le condizioni minime di pescaggio l'hanno consentito, e risolte alcune criticità di accesso al porto, grazie alla collaborazione tra gli uffici della Provincia e dell'Aipo, erano ripresi i traffici per questa tipologia di merci. Ci sono tutte le condizioni perché il trasporto fluviale, almeno per questa tipologia merceologica, possa ulteriormente svilupparsi nell'immediato futuro e comunque si auspica che i già previsti interventi di Aipo lungo il corso del fiume possano favorire la navigazione per altre tipologie merceologiche», conclude Signoroni.

In effetti gli interventi dell'Aipo (travolta dall'indagine avviata dalla magistratura - sotto inchiesta sono finiti il direttore **Meuccio Berselli** e un funzionario cremonese, **Fernando Altobello** - ma le accuse sono ancora tutte da dimostrare) sul fiume ci sono eccome, ma a questo punto occorre forse



riflettere su un intervento radicale che, se fino a qualche tempo fa sembrava a forte impatto ambientale, oggi sembra l'unico modo per salvaguardare l'ecosistema del fiume: la bacinnizzazione, una decisione che dipende soprattutto dalle quattro regioni afferenti al Po: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, che per il momento hanno deciso di lasciare il fiume a corrente libera. Un progetto quello, della bacinnizzazione, che ovviamente andrà contrattato e spiegato agli enti preposti al Po (compresi i Comuni rivieraschi) e le associazioni per l'ambiente: quelli calati dall'alto, come spessissimo accade, creano sempre contrarietà.

50
Since
1973

CUSCINETTI E VOLVENTI
MOVIMENTAZIONE LINEARE
ORGANI DI TRASMISSIONE
PNEUMATICA E OLEODINAMICA
MOTORI, RIDUTTORI E VARIATORI
ARTICOLI TECNICI - MINUTERIA
LUBRIFICANTI - SIGILLANTI
GUARNIZIONI
UTENSILERIE - VARIE



DAL 1973 IL VOSTRO PARTNER DI FIDUCIA
PER LE FORNITURE NEL SETTORE INDUSTRIALE E RICAMBI AGRICOLI



Vi aspettiamo presso la nuova sede di Crema

ALCUNI DEI NOSTRI MARCHI

 Via Milano, 49 - 26013 Crema (CR)

 +39 0373.230231

 info@vercesiforniture.it

 www.vercesiforniture.it



di Fulvio Stumpo

«Per navigare e irrigare serve bacinizzare il Po»

INTERVISTA A ITALO SOLDI

Lo storico agricoltore, per decenni a capo dell'antica magistratura degli Argini e Dugali, lancia l'allarme

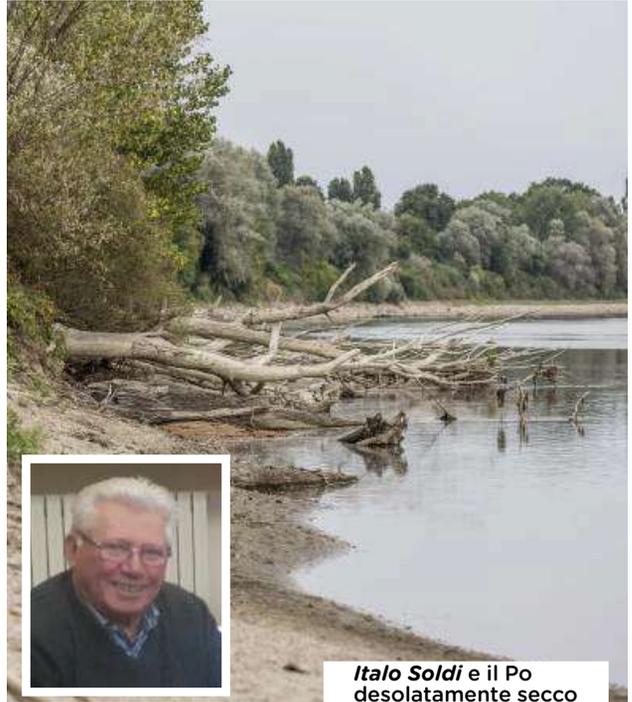
«**N**avigazione impossibile, difficoltà a irrigare e a prelevare acqua dal Po, ecosistema in crisi, fiume, falde, pozzi, canali, fontanili sempre più bassi. E quest'anno si parte,

con il 60% di acqua in meno per affrontare l'estate». **Italo Soldi**, agricoltore e per decenni a capo dell'antica magistratura degli Argini e Dugali, descrive a tinte forti l'attuale situazione dovuta alla siccità, con il Po che ormai stabilmente da mesi staziona attorno ai sette metri sotto lo zero idrometrico.

Una descrizione che è una fotografia del fiume attualmente: canaline interrate, lanche asfittiche, bodri, che ormai da anni non si alimentano dal Po sempre più basso, difficoltà a navigare, visto che l'alveo nasconde grandi banchi di sabbia e spesso tronchi enormi.

«Una situazione che sta, anzi, è diventata pesante e per la quale serve un'azione forte e definitiva, sono un convinto assertore della bacinizzazione del Po le quattro regioni che hanno deciso di far scorrere il Po a corrente libera devono ritirare il provvedimento, se vogliono salvare il fiume. Io davvero non ci capisco più nulla - sbotta Soldi -: qualche anno fa la Regione Lombardia ha speso due milioni di euro per il progetto di fattibilità della bacinizzazione, che prevedeva quattro dighe con relativa produzione di energia elettrica e, soprattutto, tutte le garanzie ambientali. A Cremona arrivano due aziende francesi e l'Eni che si dicono disponibili a gestire le

centrali, c'era stata una grande spinta per il rilancio del fiume, e poi? Cosa è successo? Tutto fermo, il progetto dov'è finito? Il nulla. Eppure ricordo che quest'anno l'acqua sarà ancora meno abbondante del 2022, che pure è stato un anno record. Alcuni dicono che ha nevicato, sì per un mese, più o meno, pochissimo, il che vuol dire che con l'evaporazione dei tre mesi di caldo intenso non sapremo come faremo a irrigare, se le pompe riusciranno a pescare forse irrigheremo, ma a quali costi? È ovvio che le pompe più in basso vanno e più consumano energia, e dunque i costi di produzione si alzano in modo esponenziale e tutto avrà prezzi maggiorati. Inoltre occorre ristipulare un contratto per l'acqua con la Regione, rivedere i minimi vitali, i rilasci, le quantità possibili, occorre prepararsi fin da adesso, se ritardiamo di qualche mese ancora sarà tardi».



Italo Soldi e il Po desolatamente secco

di Serena Ferpozzi

Ponte Verdi aperto nell'80 ma è sempre un cantiere

TRA LIMITAZIONI E INTERVENTI

In estate, grazie a 20 milioni stanziati dal Governo, altri lavori per la messa in sicurezza statica e sismica

Lil ponte Giuseppe Verdi è stato inaugurato e aperto al traffico nel 1980. Nonostante la sua 'giovane' età da diversi anni è oggetto di importanti interventi di messa in sicurezza statica e sismica che hanno portato anche alla chiusura del viadotto che collega Cremonese e Parmense per mesi. Per non parlare delle limitazioni sia della velocità (prima a 30 e adesso a 50 chilometri all'ora per motivi di sicurezza) e del divieto di passaggio dei mezzi pesanti sino a 44 tonnellate.

Il manufatto conta numeri importanti: 64 campate per una estensione di 2.513 metri; ogni campata è composta da quattro travi e le pile si aggirano su 213 pali; il palo ha un diametro di 1,5 metri ed è armato, la sua lunghezza in alveo è di circa 56 metri mentre in golena di 35 metri; per la costruzione sono stati usati 18 mila metri cubi di calcestruzzo e 2.507 tonnellate di ferro e acciaio e sono occorse oltre 423 mila ore di mano d'opera con 53 mila giornate di lavoro.

Una vicenda infinita e in continua evoluzione quella del ponte di San Daniele Po. Per l'inizio della stagione estiva, infatti, inizierà l'ennesimo intervento che fortunatamente non prevederà la chiusura del ponte. Il direttore dei lavori in capo alla Provincia di Parma **Gianpaolo Monteverdi** spiega che «l'iter burocratico sta proseguendo celermente, dopo l'approvazione del progetto definitivo si sta procedendo con quello esecutivo al termine del quale si bandirà una gara per l'affidamento del cantiere che sarà possibile grazie al finanziamento ministeriale da 20 milioni di euro».

La documentazione tecnica è stata depositata lo scorso settembre dalla Provincia di Parma nella persona della responsabile unica del procedimento, l'ingegnere **Elisa Botta**.

Il cantiere in programma sarà il terzo di una serie di lavori volti alla messa in sicurezza statica e sismica. I precedenti hanno riguardato il consolidamento di alcune travi di impalcato, delle pile e dei pulvini in golena, oltre alla realizzazione dei ritegni sismici. Il viadotto, però, versa ancora in condizioni critiche





Una delle tante chiusure del Ponte Verdi e a sinistra i lavori

nel tratto in alveo. «Le due pile maggiormente investite dalla corrente presentano evidenti segni di degrado che hanno determinato il senso unico alternato per motivi di sicurezza – si legge sulla relazione redatta dall'ufficio progettazione della Provincia di Parma -. Inoltre l'intradosso della soletta di impalcato mostra segni di infiltrazione d'acqua e le velette esterne sono in avanzato stato di degrado, con ferri corrosi in vista e porzioni di calcestruzzo completamente distaccate e mancanti. I guard rail e i parapetti sono obsoleti».

Il progetto prevede dunque di consolidare le pile numero 60 e 61 «per permettere la riapertura del ponte ai mezzi da 56 tonnellate in doppio senso di marcia e conseguendo, contestualmente, anche il miglioramento sismico dell'opera».

Si è ipotizzato anche di realizzare un nuovo tratto di ponte, in corrispondenza dell'alveo, ma al momento l'ipotesi è tramontata per mancanza di fondi. La speranza è di poter accedere a finanziamenti europei per una soluzione definitiva. In passato infatti è stata espressa la necessità di costruire un nuovo viadotto: un tratto lungo cinquecento metri sopra il corso del

Il viadotto di San Daniele Po, che collega le province di Cremona e Parma, necessita di manutenzione nel tratto in alveo

fiume Po, mentre nella parte che sorregge la gola potrebbe essere mantenuto quello esistente.

Il costo stimato dai tecnici ammonta a 45 milioni di euro. In un primo momento si era ipotizzato di utilizzare i 20 milioni di euro del Governo per dare avvio a questo progetto e di cercare la restante cifra tramite bandi. Poi i vertici provinciali avevano cambiato rotta. In quel frangente era emerso che da un punto di vista burocratico si trattava di un passaggio complesso, per non dire impossibile: spostare 20 milioni già

stanziati dal Governo e destinarli ai lavori di consolidamento dell'infrastruttura per finanziare in parte il nuovo tratto di ponte, non sarebbe stato fattibile.

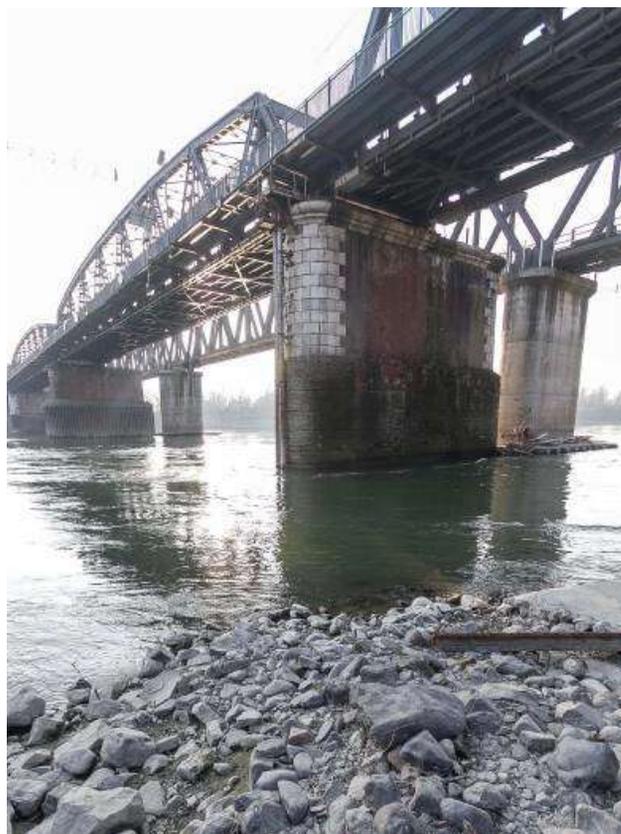
Il ponte è formato da 64 campate per una estensione di 2.513 metri. Ogni campata è composta da quattro travi e le pile si aggirano su 213 pali. Il palo ha un diametro di 1,5 metri ed è armato, la sua lunghezza in alveo è di circa 56 metri mentre in gola di 35 metri. Per la costruzione sono stati usati 18 mila metri cubi di calcestruzzo e 2.507 tonnellate di ferro e acciaio. Sono occorse oltre 423 mila ore di mano d'opera con 53 mila giornate di lavoro.

di Elisa Calamari

Per il ponte in ferro sul Po è l'anno della manutenzione



MAXI PROGETTO DA 7,5 MILIONI
Ogni giorno ad attraversarlo spostandosi fra Castelvetro Piacentino e Cremona sono circa 18 mila veicoli



Costruito nel 1860, ristrutturato nel 1892 e parzialmente ricostruito dopo i bombardamenti della Seconda guerra mondiale, il vecchio ponte sul Po rappresenta uno dei principali collegamenti fra Lombardia ed Emilia-Romagna. Ogni giorno ad attraversarlo spostandosi fra Castelvetro Piacentino e Cremona sono circa 18 mila veicoli (dato aggiornato a dicembre 2022, calcolato dal Sistema regionale emiliano per la rilevazione dei flussi di traffico) a cui sono da aggiungere numerosi pedoni e ciclisti che percorrono l'annessa passerella. Ma un viadotto progettato più di 150 anni fa può sopportare il traffico attuale? Una domanda che da anni si pongono gli enti competenti, in primis la Provincia di Piacenza che ha avuto in gestione il ponte fino all'8 aprile 2021 e che ora deve portare a termine il maxi progetto di manu-

tenzione straordinaria finanziato nel 2018 dal Governo. Il bando di gara europea è imminente e i lavori, salvo complicazioni, potrebbero partire proprio entro la fine del 2023. Il ritardo di cinque anni balza però all'occhio ed è stato causato da lungaggini burocratiche e rimpalli di competenze. A sbloccare la situazione, proprio pochi giorni fa, è stata l'approvazione, da parte delle commissioni referenti del Senato, di un emendamento della Lega che ha permesso di confermare i fondi promessi a suo tempo: 7,5 milioni di euro. «Ora si potrà procedere con i bandi di gara in considerazione della proroga dei termini per l'utilizzo delle risorse precedentemente assegnate - fa sapere la parlamentare piacentina Elena Murelli, firmataria dell'emendamento -. Si tratta di un intervento atteso e fondamentale per il nostro territorio, che finalmente sarà realtà».

Il progetto esecutivo (depositato lo scorso 2 novembre dal-



Uno degli interventi di ripristino dell'asfalto sul ponte in ferro sul Po

l'ingegnere Mauro Bergonzini) prevede sia la manutenzione della sovrastruttura stradale d'impalcato sia l'installazione di nuove barriere di sicurezza stradale, seppure limitatamente al tratto di ponte risalente alla fine dell'800. In pratica, la maggior parte dei lavori si concentrerà sulla sponda piacentina del viadotto, dove i consolidamenti sono necessari anche per migliorare le condizioni future dell'asfalto. A seguire ogni aspetto del cantiere sarà appunto la Provincia di Piacenza, nonostante la struttura sia tornata da quasi due anni sotto la gestione di Anas.

In vista degli inevitabili disagi, il sindaco di Castelvetro Luca Quintavalla ha da tempo avanzato richieste finalizzate a ridurre il più possibile l'impatto sul territorio: «Un incremento del numero di treni sulla tratta Castelvetro-Cremona, introducendo anche agevolazioni economiche per favorirne l'utilizzo; evitare la concomitanza dei lavori con manutenzioni sul tratto autostradale A21, che servirà come percorso alternativo; esenzione dal pedaggio autostradale per i residenti e incentivi a favore delle attività commerciali e produttive del territorio, in particolare quelle al confine con Cremona che potrebbero subire i disagi maggiori». Ogni aspetto che riguarderà il cantiere, però, verrà concordato anche con il

Comune di Cremona. E anche ogni comunicazione, in primis quelle relative alle modalità di svolgimento dei lavori che dovrebbero prevedere un periodo di senso unico alternato, verrà fornita a tempo debito in modo congiunto. Intanto, in attesa del cantiere, le pessime condizioni del manto stradale

continuano a fare discutere: buche e dislivelli provocano spesso distacchi di copricerchi e altri danni alle auto in transito, tanto che Codacons Lombardia ha presentato un esposto alla Procura della Repubblica di Piacenza. «Abbiamo voluto raccogliere l'allarme lanciato da diversi cittadini — spiega proprio da Codacons Stefano Tibergha — denunciando le condizioni di scarsa manutenzione del ponte, che possono rappresentare un pericolo concreto per la sicurezza pubblica». A replicare (e rassicurare) è Anas: «Il ponte viene ispezionato a cadenza trimestrale e a ciò si aggiunge un sopralluogo annuo con tecnici specializzati; l'ultimo è stato nel mese di settembre 2022 e non è stata riscontrata alcuna anomalia, né condizioni che possano rappresentare mancata sicurezza». Anas si rende

comunque disponibile ad eventuali sopralluoghi aggiuntivi, nel caso venissero richiesti da Prefettura o Procura. Quanto alle buche, periodicamente vengono rattoppate. I risultati, però, sono sotto gli occhi di tutti.

Previsti interventi sulla sovrastruttura stradale d'impalcato e anche l'installazione di nuove barriere di sicurezza. Ma la domanda resta: un viadotto progettato più di 150 anni fa può sopportare il traffico attuale?

di Stefano Sagrestano

Paullese, una storia infinita raddoppio del ponte a rischio

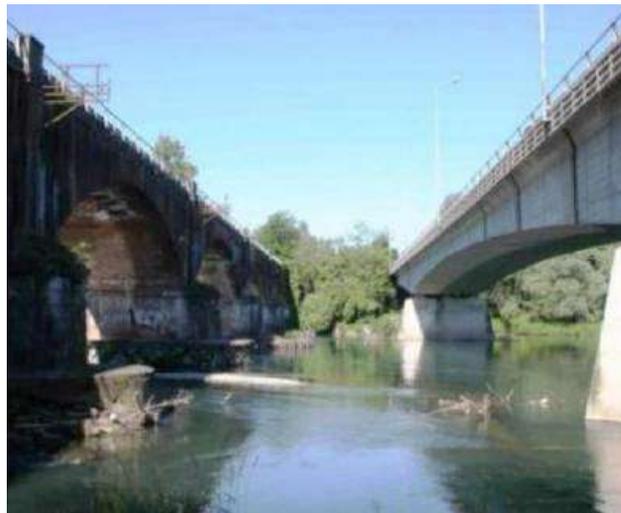
AUMENTO SHOCK DEL PREVENTIVO

A nove anni dalla progettazione dell'opera a Spino d'Adda, adesso il costo stimato è di 38 milioni di euro

Il raddoppio del ponte della Paullese sull'Adda è nel limbo. Il motivo è il nuovo preventivo sui costi della realizzazione del manufatto in acciaio a fianco dell'attuale: un aumento shock che potrebbe anche mettere in serio pericolo la realizzazione dell'opera. Nelle scorse settimane, dalla Provincia hanno stimato in 16-17 milioni di euro l'incremento della spesa necessaria per l'opera, rispetto a quanto preventivato prima della crisi delle materie prime e dell'impennata dei prezzi delle forniture e dell'energia. Invece di 21 milioni di euro, costo già lievitato se si fa riferimento al primo progetto, risalente ormai a nove anni fa, ce ne vorranno 38. Lo ha annunciato il presidente della Provincia **Mirko Signoroni**.

Siamo di fronte a una prospettiva che fa tremare i polsi e che a questo punto mette in gioco la fattibilità del raddoppio, a meno di non procedere con un radicale cambio del progetto, che potrebbe significare abbandonare la costruzione di un ponte in acciaio, per passare invece ad un'opera in cemento, materiale meno costoso. Bisognerebbe però ricominciare l'iter da zero e quel punto i tempi potrebbero dilatarsi.

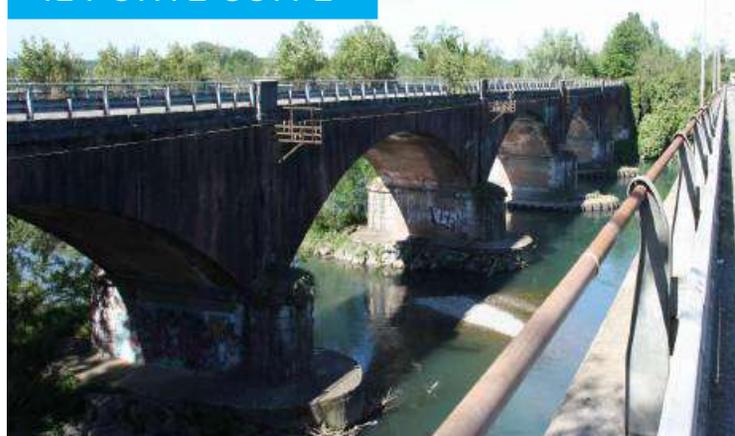
Come noto, il progetto originario risale al 2014, quando era in carica l'amministrazione provinciale Salini. Poi, per anni è rimasto fermo in attesa del via libera tra ministero delle Infrastrutture e dicastero dell'Ambiente, compresa la lunga attesa al Comitato interministeriale per lo sviluppo economico. Arrivati tutti gli ok da Roma, la palla è tornata alla Provincia per gli adeguamenti alle nuove richieste: soprattutto in merito alle mitigazioni dell'impatto ambientale del manufatto che, va ricordato, sarà costruito a fianco dell'esistente. Si unirà dunque all'attuale superstrada a due corsie per ogni senso di marcia che si ferma poche centinaia di metri prima del fiume. Inoltre, il vec-



chio ponte asburgico, chiuso da decenni, dovrà essere recuperato come percorso ciclo pedonale, per i mezzi del parco Adda sud e per i trattori degli agricoltori che hanno terreni su una e l'altra sponda.

Prima del voto delle Regionali del 12 e 13 di febbraio, lo stesso Signoroni aveva evidenziato il problema del raddoppio dei costi all'assessore regionale ai Trasporti **Claudia Terzi**. Aveva sostenuto che toccherebbe alla Regione

IL PONTE COM'È



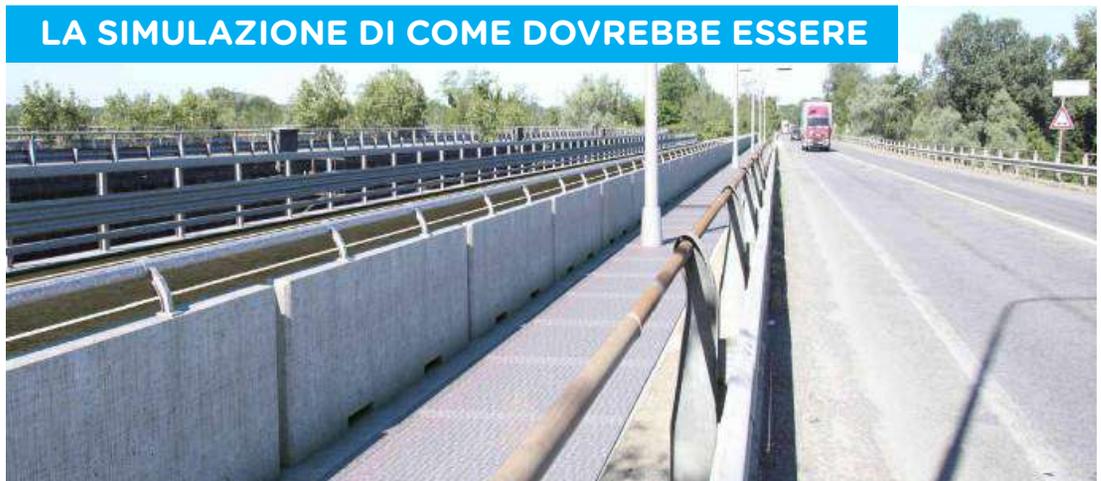


Uno dei tanti cantieri che creano lunghe code sulla Paullese a Spino d'Adda

farsene carico, magari utilizzando i fondi del Pnrr. Un discorso che andrà necessariamente ripreso quanto prima con la nuova giunta lombarda. L'intero territorio vuole il raddoppio, come hanno chiarito i sindaci nelle scorse settimane, nel presentare le priorità del Cremasco ai candidati consiglieri regionali, tra cui lo stesso Signoroni. Certo nessuno si sarebbe mai immaginato di trovarsi di fronte ad una simile situazione con i costi alle stelle. Primo fra tutti il sindaco più direttamente interessato dal futuro dell'opera, ovvero **Enzo Galbiati** di Spino. «Sono sconcertato, un aumento clamoroso, dovuto al fatto che il ponte sarà in gran parte in acciaio, i cui costi sono schizzati alle stelle» aveva commentato in occasione dell'annuncio di Signoroni. Una somma di più fattori. Oltre 12 milioni sono dovuti agli aumenti dei costi di costruzione, altri sei sono per adeguamenti richiesti dal ministero. La Provincia ha un piccolo fondo cassa: un milione di euro è stato

recuperato dalle economie sul secondo lotto del raddoppio della Paullese, concluso nel 2015. Evidente che la priorità sia chiudere l'opera per evitare di lasciare il Cremasco con un pezzo mancante del raddoppio iniziato ormai 16 anni orsono.

Sul versante milanese la riqualificazione del tratto tra il cavalcavia della provinciale Cerca e la rotatoria che porta al casello della Tangenziale est esterna di Paullo, sarà cosa fatta entro la fine dell'anno. Resta però in alto mare il lotto lodigiano (non è nemmeno finanziato), tra Zelo-Paullo e il ponte, sul versante di Bisnate. Una riqualificazione che dovrebbe eliminare anche il semaforo che fa da tappo e ogni giorno provoca code. Così come rimane irrisolto il problema dei due impianti a San Donato Milanese, altro pesante intoppo alla scorrevolezza del traffico, come ben sanno le migliaia di pendolari cremaschi che affrontano ogni giorno il viaggio per Milano.



di Davide Bazzani

Accelerazione del Governo Ponte, finalmente ci siamo

TRA CASALMAGGIORE E COLORNO

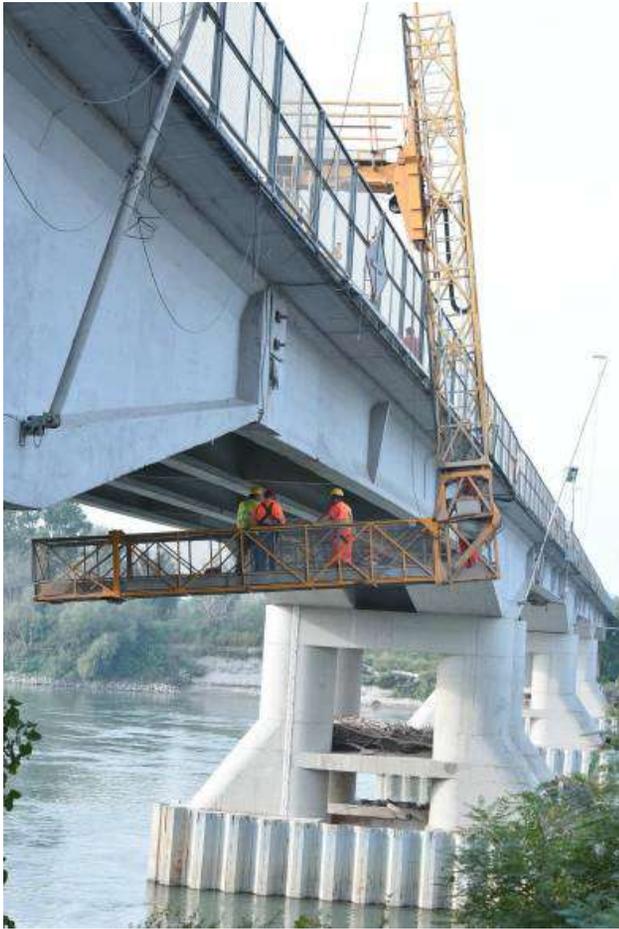
La sezione stradale sarà 5 metri più larga di quella attuale per consentire l'inserimento di una pista ciclabile

È un raggruppamento italo-spagnolo ad essersi aggiudicato provvisoriamente l'incarico di progettazione dello studio di fattibilità tecnica ed economica del nuovo ponte sul Po tra Casalmaggiore e Colorno. Si tratta della società 'Ayesa Ingeniería Y Arquitectura S.a.' di Siviglia e della 'Enser', società di ingegneria di Faenza (Ravenna). Le offerte economiche pervenute da 18 raggruppamenti italiani e stranieri, sono state aperte nella sede della Provincia di Parma giovedì 16 febbraio per la formulazione della graduatoria finalizzata all'assegnazione dell'incarico. La commissione di gara aveva già effettuato in precedenza l'assegnazione dei punteggi tecnici in seduta riservata.

L'aggiudicazione definitiva sarà formalizzata dopo il controllo della regolarità dell'offerta. Non è neppure da escludere che qualche altro studio di progettazione, giunto dopo i vincitori, possa decidere di presentare ricorso. Intanto, il presidente della Provincia di Parma Andrea Massari ha espresso soddisfazione per il lavoro svolto dagli uffici della Provincia e ha confermato il massimo impegno dell'ente affinché l'avvio del cantiere avvenga al più presto.

I tempi non saranno comunque brevi, perché lo studio aggiudicatario ha sette mesi di tempo per presentare lo studio, dopodiché dovrà essere affidata la progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera. La verifica documentale sulle 18 offerte presentate era iniziata lo scorso lunedì 18 luglio 2022. La Provincia di Parma aveva indetto la procedura aperta per l'affidamento del servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della infrastruttura viaria lo scorso anno. L'importo a base di gara era pari a 1.146.628,57 euro. L'offerta doveva essere presentata entro il 29 giugno.



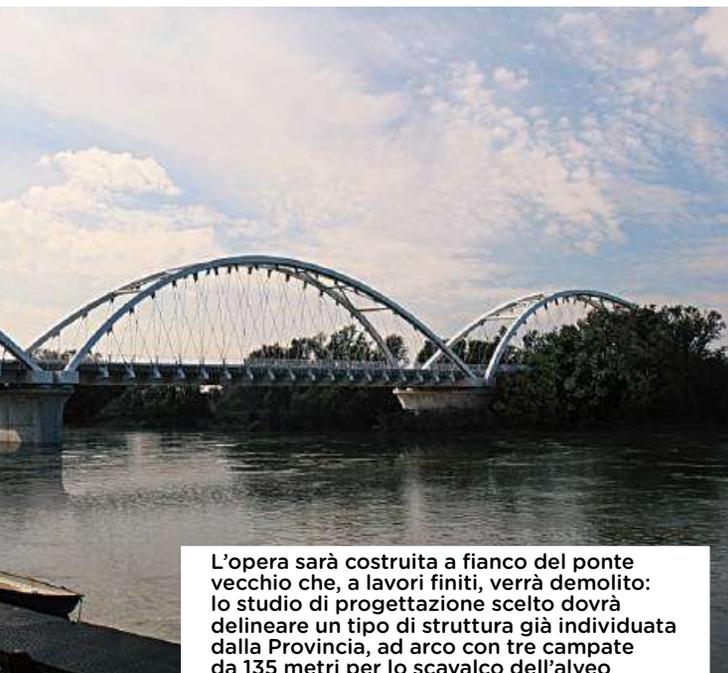


È un gruppo italo-spagnolo ad essersi aggiudicato l'incarico di progettazione dello studio di fattibilità tecnica ed economica

Tutta la vicenda si è sbloccata dopo l'approvazione da parte delle commissioni referenti del Senato l'emendamento della Lega - presentato dalle parlamentari emiliane **Elena Murelli**, firmataria dell'emendamento al Senato, e **Laura Cavandoli** - al 'milleproroghe', che permette di sbloccare gli interventi di progettazione e manutenzione straordinaria sulle infrastrutture di collegamento tra Lombardia e Emilia Romagna. In particolare si tratta del progetto di fattibilità tecnico-economica per il nuovo ponte tra Casalmaggiore e Colorno, ma anche del ponte di Castelvetro, che necessita di lavori di manutenzione straordinaria per 7,5 milioni, degli ingenti lavori per 20 milioni sul ponte 'Giuseppe Verdi' tra Polesine, Roccabianca e San Daniele Po e l'intervento da 6,5 milioni tra Dosolo e Guastalla.

A dicembre, prima di Natale, il sindaco di Colorno **Christian Stocchi** e il sindaco di Casalmaggiore **Filippo Bongiovanni** avevano espresso il timore che l'iter per l'assegnazione della progettazione dello studio di fattibilità si stesse allungando eccessivamente, perché dopo un lungo periodo di chiusura e la riapertura avvenuta nel giugno 2019 in seguito ai lavori di consolidamento del ponte, sono trascorsi ormai quasi quattro anni sui dieci presunti di durata del ponte ristrutturato. Insomma, il tempo stringe. Il ponte ha sei anni di vita 'assicurata' ancora e occorre fare in fretta. Il sindaco di Colorno aveva anche invitato a considerare il possibile processo di danneggiamento in quanto il sistema di monitoraggio dei carichi sulla struttura esistente, per quanto certamente utile, non consente tuttavia un rilevamento puntuale della velocità e dei pesi. L'"inceppamento" della procedura di affidamento dell'incarico per lo studio di fattibilità era dovuto al fatto che erano scaduti i termini per la copertura finanziaria dello studio.

La sezione stradale del futuro ponte sarà di circa 5 metri più larga di quella attuale per consentire l'inserimento di una ciclabile. La nuova opera sarà costruita a fianco del ponte attuale, che dovrà necessariamente rimanere in esercizio fino alla conclusione dei lavori, dopo di che il vecchio ponte verrà demolito. Il transito tra Lombardia ed Emilia non verrà quindi mai interrotto. Lo studio di progettazione dovrà delineare un tipo di struttura già individuata nelle sue linee essenziali dalla Provincia, ossia una tipologia ad arco con 3 campate da 135 metri per lo scavalco dell'alveo.



L'opera sarà costruita a fianco del ponte vecchio che, a lavori finiti, verrà demolito: lo studio di progettazione scelto dovrà delineare un tipo di struttura già individuata dalla Provincia, ad arco con tre campate da 135 metri per lo scavalco dell'alveo

di Stefano Sagrestano

Tangenzialina dietrofront Si punta sulla Gronda nord

CREMA RIPENSA LA VIABILITÀ

A fronte delle criticità poste dai Comuni interessati al tracciato, pare che si vada verso un addio all'opera pubblica

Arrivati a un passo dalla gara d'appalto e con la progettazione avviata oltre un anno fa, all'orizzonte potrebbe esserci un clamoroso dietrofront sulla realizzazione della tangenzialina a nord della città, a servizio delle attività produttive dell'area industriale ex Olivetti. Un'opera che imprese e associazioni di categoria chiedono da decenni, finanziata l'anno scorso con 7 milioni di euro dalla Regione, e che, per l'appunto, la Provincia, aveva dato in progettazione nell'autunno 2021 ad Autostrade centro Padane. Passato oltre un anno e a fronte di numerose criticità sollevate dai Comuni che dovrebbero essere attraversati dall'arteria di tre chilometri, Campagnola innanzitutto e poi Capralba, Casaletto Vaprio, pare che si vada verso un addio alla maxi opera pubblica, per puntare invece su un prolungamento della Gronda nord, dall'attuale rotonda dell'organo a canne di via Treviglio, fino al canale Vacchelli, da superare poi con un ponte, per sbucare all'incrocio con via Bramante. Il nuovo tracciato passerebbe dunque dietro al circolo del tennis e alla piscina comunale. Insieme al canale ci sarebbe poi da superare la barriera ferroviaria. Entrerebbe dunque in gioco Rfi, società con la quale il Comune interloquisce da anni, per il costruendo sottopasso veicolare di via Gaeta. Ma certo i tempi per arrivare a un progetto condiviso si allungerebbero di molto. E i 7 milioni della Regione potrebbero non bastare, visti i due ponti necessari, anche se il percorso sarebbe molto più breve, meno della metà di quello su cui si è sempre puntato sino ad oggi, ovvero partire da via Caravaggio, passare a sinistra della zona industriale di Campagnola e puntare ad unire la nuova strada alla Melotta scavalcando la provinciale 19.

Un rimescolamento di carte sul quale Provincia e Comune di Crema stanno riflettendo. Il presidente **Mirko Signo-**

IL TRACCIATO



roni e il sindaco **Fabio Bergamaschi** sembrano ormai orientati verso un cambio di rotta. Il primo passo sarebbe quello di chiedere alla Regione di confermare i finanziamenti anche per un nuovo tracciato, per evitare il rischio di perdere i 7 milioni di euro senza i quali l'opera rimarrebbe una chimera.

Inutile rimarcare quanto l'infrastruttura sia strategica per le aziende che si trovano nella zona industriale di Santa Maria e danno lavoro a circa tremila persone. Oggi, per i mezzi pesanti, raggiungere quest'area è un'odissea. Le difficoltà di transito causano gravi difficoltà logistiche al comparto industriale cremasco e conseguentemente un significativo pregiudizio alle potenzialità produttive del territorio.

Più volte imprenditori e artigiani della zona hanno protestato, chiedendo che si realizzi finalmente l'infrastruttura, o comunque una soluzione alternativa che metta fine



La zona industriale di Santa Maria nell'area ex Olivetti

al problema. Tra gli ultimi interventi a sollecitare l'opera quelli del senatore **Renato Ancorotti**, che ha la propria azienda cosmetica proprio nella zona insediamenti produttivi di Santa Maria, e del presidente della Libera Artigiani **Marco Bressanelli**. «Sono undici anni, da quando sono presidente della Libera Associazione Artigiani, che si parla di risolvere il problema del collegamento viabilistico verso nord dell'area industriale di Santa Maria. Adesso si riparte da capo? Sono irritato, così non si può più andare avanti - aveva sottolineato quest'ultimo -: siamo qui ancora a raccontarci cosa sia giusto o meno fare. Quanto tempo si perderà in aggiunta a quello sprecato in tutti questi anni? Così le imprese soffrono, il territorio si impoverisce e, a cascata, ne risente tutto il tessuto sociale cremasco. Nell'area ex Olivetti sono cresciute attività e aziende, con un notevole contributo al Pil cremasco. Non è possibile che gli imprenditori debbano farsi carico anche della risoluzione dei problemi viabilistici, che, come conferma il MasterPlan 3C di Ambrosetti, incidono pesantemente sulla competitività delle nostre imprese.

La zona a nord della città, con le attività produttive dell'area ex Olivetti, necessita di un intervento che imprese e associazioni di categoria chiedono da decenni

Sembra non ci sia la volontà di creare le condizioni per far lavorare le attività produttive. I fondi la Regione li ha stanziati, ci sono sette milioni di euro, bisogna usarli».

Al momento non sono emerse posizioni definitive del Comune di Crema e della Provincia sul possibile cambio di soluzione. Prolungare la Gronda nord potrebbe garantire di decongestionare dal traffico una vasta zona di Crema, quella delle vie Indipendenza e Picco. Di conseguenza i vantaggi per la città potrebbero essere importanti. Potrebbe tornare utile anche a Cremosano e Campagnola, fatto salvo che la tangenzialina, a livello di distanze, rimane la soluzione migliore. Chi arriva a Crema da nord, dunque anche dall'autostrada Brebemi dovrà comunque fare un largo giro per raggiungere la zona industriale, passando da Pandino, imboccando la Paullese e rientrando poi dalla Gronda verso l'area Pip.

Con la bretella a nord il collegamento sarebbe molto più diretto e rapido. Servirebbe poi riqualificare la provinciale Melotta, nella parte compresa tra Trescore e la rotonda della 591.



**AL RESTO
CI PENSIAMO
NOI!**

**Pulizie civili ed industriali
Facchinaggio, carico/scarico
e movimentazione merci**

Casalbuttano (CR) • Via Primo Maggio 1/3 • Tel. 0374.362422 • info@dharmacoop.it

www.cooperativadharmacr.com

di Stefano Sagrestano



Automobili transitano sul ponte di via Cadorna a Crema e una fase dei controlli dello stato della struttura

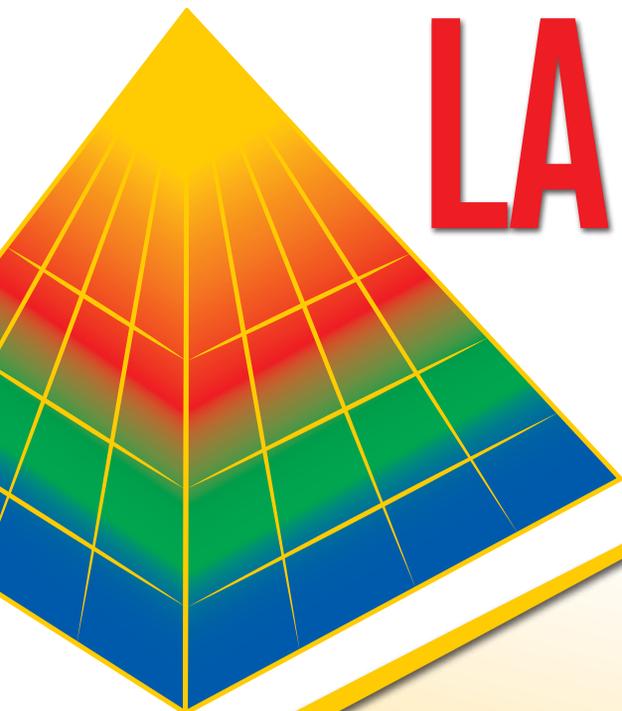


Ponte di via Cadorna usurato Lavori affidati e mai partiti

NUOVO APPALTO, ITER GIÀ AVVIATO
La struttura sul Serio va riqualificata
nelle parti metalliche e in muratura
Certo un periodo di chiusura al traffico

«**S**aremo snelli e la procedura di gara sarà in funzione del nuovo quadro economico, secondo il codice dei contratti, ma le tempistiche saranno definite a seguito degli approfondimenti in fase di esecuzione e in base alle soluzioni tecniche che verranno adottate». Così nei giorni scorsi l'assessore ai Lavori pubblici del Comune **Gianluca Giossi** ha fatto il punto sullo stato dell'arte della riqualificazione del ponte di via Cadorna. «La revisione e l'affidamento delle proposte progettuali è finalizzata anche ad adottare soluzioni tecniche ed operative che limitino i disagi per i cittadini e le attività economiche», ha assicurato l'esponente della giunta Bergamaschi.

Il problema del manufatto, risalente alla fine dell'Ottocento, è l'usura. Va riqualificato rinforzando le parti metalliche e in muratura, ma si tratta di interventi che non possono essere portati a compimento senza prevedere almeno un periodo di chiusura totale del ponte sul fiume Serio, che collega il centro cittadino con i quartieri di San Bernardino e Castelnuovo e rappresenta una delle principali porte d'accesso alla città per chi arriva da Cremona e Brescia. Per arrivare all'assegnazione dei lavori, l'idea del Comune è invitare dieci imprese, tra cui poi scegliere quella cui affidare le opere anche sulla base dell'offerta che verrà presentata. Evidente che non si voglia correre il rischio di ripetere la brutta esperienza del primo appalto, non andato a buon fine. Consorzio.IT, che aveva agito da centrale di committenza, aveva gestito la gara e affidato i lavori di rinforzo strutturale del ponte all'operatore economico che aveva presentato la migliore offerta. L'assegnazione era avvenuta il 22 febbraio dell'anno scorso alla ditta Costruzioni metalliche Santonicola Srl. La proposta era risultata vincente sia per punteggio tecnico, sia per l'offerta economica, con ribasso del 5,18%, per un importo complessivo di 847.821 euro. Ottenuto l'appalto, tuttavia, la Cms non aveva mai iniziato l'intervento. Si è così perso un anno e da qualche settimana il Comune ha dato il via al nuovo iter per l'affidamento dei lavori.



LA PIRAMIDE COSTRUZIONI

di Bertoletti R. e Berna N. S.n.c.

COSTRUZIONI E RISTRUTTURAZIONI EDILI

Via Malcantone, 31 - CREMONA

Tel. 0372 459985 - Fax 0372 459881 - e-mail: r.bertoletti@fastpiu.it



Realizzazione di impianti innovativi residenziali
Gestione e conduzione impianti

Via Malcantone, 33 - CREMONA - Tel. 0372/459985
r.bertoletti@fastpiu.it

di Stefano Sagrestano

Crema attende da 60 anni il sottopasso ferroviario



Il passaggio a livello di Santa Maria e il progetto del sottopasso

COLLEGA VIA STAZIONE A VIA GAETA
*Lavori dell'opera appaltati nel 2019
 ma il cantiere è in ritardo di 18 mesi
 Il 2023 dovrebbe essere l'anno buono*



L'ipotesi è che i lavori per la realizzazione del sottopasso ferroviario veicolare che collegherà via Stazione con via Gaeta vengano completati entro la fine di quest'anno. Il Comune da mesi tiene il fiato sul collo a Rete ferroviaria italiana, l'azienda che ha appaltato i lavori. Periodicamente vengono organizzate riunioni, seguite in prima persona dall'assessore ai Lavori pubblici **Gianluca Giossi**. Ormai, il ritardo del cantiere ha superato i 18 mesi, almeno stando alla tabella di marcia prospettata nel 2019, quando venne appaltato l'intervento. I cremaschi attendono il tunnel da 60 anni, un'opera strategica.

Un discorso a parte merita il capitolo costi: resta da capire, infatti, quanto l'aumento dei prezzi delle materie prime stia incidendo sul saldo finale dei lavori. Per il sottopasso erano stati stanziati cinque milioni e 450 mila euro, di cui 2,5 milioni di Rfi, 1,76 della Regione, 1,3 del Comune e con il sostegno di Fondazione Cariplo.

Il tunnel collegherà la nuova viabilità di via Stazione (rotatoria e peduncolo che si inoltra nell'ex scalo merci) con via Gaeta, mandando così in pensione il passaggio a livello del viale di Santa Maria. Sarà un'arteria ad una corsia per ogni senso di marcia. Ciò assicurerà risparmio di tempo a migliaia di automobilisti che ogni giorno rimangono bloccati sull'arteria che collega la città con il Nord cremasco.

Il tunnel sarà affiancato da un percorso ciclo pedonale. Per ovviare al venir meno della continuità della pista ciclabile del viale, verrà costruito anche un sottopasso per velocipedi e pedoni così da garantire l'accessibilità tra il quartiere di Santa Maria e il centro città. Il costo di quest'opera, previsto a bilancio dall'amministrazione comunale, si attesta sui due milioni e mezzo di euro, di cui 500 mila euro sono stati garantiti grazie a un contributo regionale. Proprio nei giorni scorsi, sono state affidate dall'ente di piazza Duomo le indagini geognostiche del terreno ad un'azienda specializzata. I risultati saranno poi messi a disposizione dei tecnici che dovranno redigere il progetto e indire la successiva gara d'appalto.

di Davide Bazzani

Di corsa per la tangenziale Casalmaggiore cerca i fondi

UN'OPERA ATTESA DA ANNI

Il progetto compensativo della TiBre sembra superato, l'ipotesi più concreta è il completamento della Gronda nord

Uno dei temi che in assoluto più ha animato il dibattito politico a Casalmaggiore negli ultimi tempi è il completamento del sistema tangenziale di Casalmaggiore, tra la statale 420 e la statale 343, la cosiddetta 'Gronda Nord'. L'infrastruttura, attesissima da anni, è prevista come opera compensativa dell'autostrada Tirreno-Brennero, ma il collegamento autostradale previsto tra Fontevivo e Nogarole Rocca per il momento è stato realizzato in minima parte solo sul versante emiliano e non è noto, al momento, se mai verrà completato e, di pari passo, la stessa tangenziale di Casalmaggiore è rimasta ferma al palo. Intanto la situazione viabilistica presente nel centro abitato di Casalmaggiore è pesante, specialmente in determinate fasce orarie, con il passaggio giornaliero di circa 20 mila veicoli, molti dei quali composti da traffico pesante e trasporti eccezionali. Con tutto quello che questo comporta in termini di inquinamento e di salubrità dell'aria per i residenti delle zone attraversate dalla strada statale Asolana.

Va ricordato che la giunta provinciale, con una delibera del 2014, ha delineato un progetto di massima più economico, ipotizzando un tracciato più 'basso' - cioè più vicino al centro abitato - rispetto a quello collegato alla realizzazione della TiBre, che comporterebbe una spesa stimata in 25 milioni di euro. Il tracciato basso avrebbe una lunghezza complessiva pari a circa 7.200 metri, a fronte della lunghezza di 8.600 di quello alto.

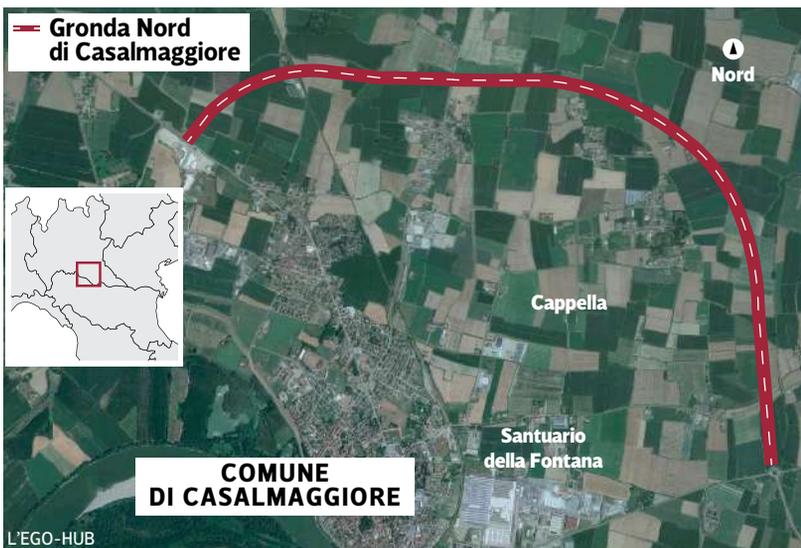
Proprio di recente l'amministrazione comunale guidata dal sindaco **Filippo Bongiovanni**, che ha nel suo vicesindaco **Giovanni Leoni** l'assessore all'Urbanistica, ha inserito questo tracciato nella variante generale al Piano di Governo del Territorio.



Un tratto della Gronda nord che collega la 420 Sabbionetana alla rotonda per Quattrocasse e Casalbello



Con l'aumento del traffico sull'Asolana la tangenziale di Casalmaggiore è un'opera irrinunciabile



Il percorso più basso, più vicino al centro abitato e promosso dalla Provincia con una delibera del 2014, è lungo 7.200 metri, a fronte degli 8.600 di quello che corre più alto

Le sollecitazioni a realizzare la tangenziale sono giunte da tutte le parti politiche durante la recente campagna elettorale per le regionali. In precedenza, il consigliere provinciale **Fabrizio Vappina** (Pd), consigliere di minoranza di centrosinistra a Casalmaggiore come capogruppo di Cnc, aveva presentato al presidente della Provincia **Mirko Signoroni** una mozione per chiedere alla Regione Lombardia il completamento del sistema tangenziale di Casalmaggiore, tra la statale 420 e la statale 343, la Gronda Nord, con la realizzazione del tracciato basso. L'entità del traffico, ha sottolineato il consigliere, «ormai è tale da travalicare la semplice questione di viabilità ponendo dubbi sulla entità delle ricadute negative in tema di salute pubblica. Ormai è pacifico che la pianificazione urbanistica debba tutelare i cosiddetti interessi differenziati, ossia quegli interessi che

la legge esige siano presi in considerazione prioritariamente rispetto a tutti gli altri, e tra questi devono iscriversi il diritto alla salute e a un ambiente salubre».

La tangenziale è un'opera ormai infettibile rispetto a qualunque altra pianificazione dell'urbanistica e dell'assetto territoriale di Casalmaggiore. Il progetto indicato dalla delibera di giunta provinciale 196 del 2014 consente anche un notevole risparmio di suolo rispetto al progetto più ampio di tangenziale quale opera compensativa della Ti-Bre. La proposta al consiglio provinciale è di votare affinché impegni il presidente della Provincia di Cremona a chiedere alla Regione Lombardia il completamento della Gronda Nord. Intanto, il neo consigliere regionale Filippo Bongiovanni ha assicurato il suo impegno sul fronte infrastrutturale.

Smaltire correttamente i rifiuti per la tua azienda non è un compito da sottovalutare!

Scegli di affidarti a noi:

i rifiuti sono la nostra forza!

Ottimizzazione e Gestione del Flusso



***Meno
Burocrazia***

Ti aiutiamo nella gestione dei rifiuti anche da un punto di vista normativo e burocratico.



Unico Fornitore

Quando ci scegli non devi pensare ad altro. Ti affiancheremo in tutti i processi aziendali legati alla gestione dei rifiuti industriali.



***Un occhio
al risparmio***

Smaltire i rifiuti della tua azienda è un costo. Con noi quel costo è sempre controllato e saprai in ogni momento l'ammontare della spesa.



Sicurezza

La sicurezza è un valore aggiunto fondamentale quando si parla di rifiuti. Ti guideremo in questo percorso mettendo a tua disposizione le tecniche più all'avanguardia, per proteggere te, la tua azienda, i tuoi dipendenti... e l'ambiente.

A chi ci rivolgiamo:

- ✧ ***Agricoltori*** ✧ ***Artigiani e piccoli commercianti***
- Aziende industriali, artigianali e commerciali***
- ✧ ***Grande distribuzione e commercio*** ✧ ***Enti pubblici***



di Andrea Arco



La tangenziale di Soresina riparte 10 anni dopo lo stop

APPALTO ENTRO LA FINE DEL 2023
Il costo dell'opera è invariato rispetto a quello fissato inizialmente: 4 milioni tutti finanziati da Regione Lombardia

Sognata negli anni '90, iniziata negli anni '10 del duemila. Ferma da un decennio, riprenderà, forse, quest'anno. È la lunga e travagliata storia della Tangenziale Sud di Soresina che, prendendo come punti di riferimento le circonvallazioni, si potrebbe anche chiamare la rotonda Ocasale-Annico. Classico esempio dell'infrastruttura all'italiana, che tutti vogliono ma le cui aspirazioni cozzano coi bilanci. Da quando è stato steso il primo bilancio a oggi sono passati, sotto quel sottopasso che in realtà non c'è ancora, sette presidenti di Provincia tra politici e commissari ma anche due sindaci. L'ultimo, **Diego Vairani**, ha dovuto peraltro sospendere poco dopo l'insediamento un cantiere già bloccato da mesi, per evitare che la nuova strada che doveva essere pagata dai

contribuenti del Genala e poi ceduta alla Provincia mandasse in malora i conti del Comune e della municipalizzata.

Eppure, dopo tanta strada (senza asfalto), forse questa è davvero la volta buona per vedere le prime colate.

Ma cosa è cambiato da dieci anni fa ad oggi? Perché, proprio nel bel mezzo di una crisi economica che si potrebbe definire brutale, riprendono i lavori di una necessaria, ma costosissima, strada di collegamento. Per farla breve: perché i soldi ora ci sono. O quasi. Più semplicemente ancora: perché non dovranno pagarla direttamente i soresinesi. La palla, infatti, è passata in mano a Cremona. Nel 2014, quando Vairani sospese tutto per evitare il default, i fondi arrivavano dalla Regione ma una consistente parte del finanziamento era a carico del municipio. Adesso, invece, l'asfaltatura è a carico solo dell'amministrazione provinciale. Che è a buon punto. Così **Matteo Gorlani**, responsabile della Viabilità per l'ente provinciale: «Il progetto per il collegamento tra la Provinciale 84 e 47 è stato approvato in fattibilità tecnica ed economica ed è stato chiuso e redatto dopo aver indagato tutti gli aspetti ambientali del sito, in quanto vi erano già materiali messi in opera e volevamo avere la certezza che non fossero inquinanti. Ora – precisa il consigliere delegato alla partita – si può procedere col



Per il tuo Van chiedi di più, chiedi di Pro.

Sappiamo quanto grandi siano le sfide quotidiane del mestiere e il nostro obiettivo è alleggerire il più possibile il tuo carico di lavoro, perciò vogliamo offrirti un servizio in grado di dare sempre di più: arrivano i Van ProCenter. Una rete di centri assistenza d'eccellenza, con orari di apertura prolungati, l'intera gamma dei veicoli a display e pronti per il test-drive, consulenti esperti nella vendita e nella gestione dell'usato, delle flotte e degli allestimenti. In più assistenza tecnica e stradale 24 ore su 24, veicoli sostitutivi sempre disponibili e molti altri vantaggi costruiti sulle tue esigenze.

Scopri il Van ProCenter più vicino a te su vanprocenter.mercedes-benz.it

Ti aspettiamo!

Mercedes-Benz



Crema Diesel S.p.A.

Concessionaria di Vendita e Assistenza Mercedes-Benz Veicoli Commerciali

Bagnolo Cremasco (CR), Via Leonardo Da Vinci 53/55, tel. 0373.237111

Cremona, Via del Brolo 1, tel. 0372.443611

www.cremadiesel.it



Basta traffico pesante in città e rilancio dell'area industriale: ecco i due obiettivi della strada che sarà lunga 2,4 chilometri



Un sopralluogo del sindaco Diego Vairani nel 2015

progetto esecutivo e la gara d'appalto nel 2023. L'importo è invariato rispetto a quello fissato inizialmente di 4 milioni di euro – conclude Gorlani –, tutti finanziati da Regione Lombardia con Legge 9 del Rilancio collegata all'emergenza Covid».

Insomma pare tutto, finalmente, al suo posto.

Ma a cosa serve la Tangenziale Sud di Soresina e perché è così importante? In tre parole: basta traffico pesante. Vale a dire che l'intenzione con cui è nata questa strada che sarà lunga 2,4 chilometri è tenere camion, au-

toarticolati e in generale tutto quel grande afflusso di mezzi di trasporto lontani dal centro della città. Non solo: seconda ragione, ma in realtà non meno importante, è assecondare lo sviluppo dell'area industriale di Soresina e attirare anche nuovi investimenti.

Per il sindaco Vairani l'opera, anche dopo dieci anni, serve ancora: «Sgravare la circonvallazione è ancora un tema attuale. Lo stesso vale per la possibilità di attirare futuri finanziamenti». Ma quindi il primo cittadino che ha bloccato l'opera appena insediato, in realtà la voleva? Sì. E spiega cos'è successo: «Il sindaco e l'amministrazione 2014 si sono insediati dopo un commissariamento durato da dicembre a maggio. Quello che ho trovato sulla tangenziale – precisa Vairani – erano informazioni recapitate dal mio predecessore e dal commissario Aspm. Alla luce del confronto avuto col responsabile finanziario, e viste le problematiche economiche, si era quindi interrotto il cantiere i cui lavori erano, in realtà, già fermi da novembre 2013. E nell'anno in cui abbiamo ceduto il cantiere, il 2014, sono arrivate asfaltature per un milione e mezzo di euro sulla circonvallazione. Poi la situazione è rimasta tale sinché non si è presentata l'occasione del Piano Marshall da Regione Lombardia e non è arrivato l'impegno e aiuto concreto dei nostri consiglieri regionali **Federico Lena e Matteo Piloni**».

Partiti diversi, Lega e Pd, ma stesso obiettivo. Perché, racconta il sindaco, se si è arrivati alla fine a portare a casa la Tangenziale Sud è merito di tutti: «Ringrazio infatti le parti tecniche e politiche a ogni livello. La tangenziale l'abbiamo voluta tutti».

Lieto fine? Non proprio. «Senza il sottopasso da Annico l'opera è monca. I camion non passano in quello attuale e si perde il senso dei lavori. Si è cominciato a ragionare dal punto sbagliato. Il sottopassaggio ferroviario è la priorità ed è da qui che si doveva, ma si dovrebbe ancora oggi partire».

di Serena Ferpozzi

Con la Robecco-Pontevecico spariti i camion nei paesi

TANGENZIALE INAUGURATA NEL 2021

Ci sono voluti decenni per completare l'opera che è stata ferma a lungo. Poi, nel 2018, lo sblocco della Regione

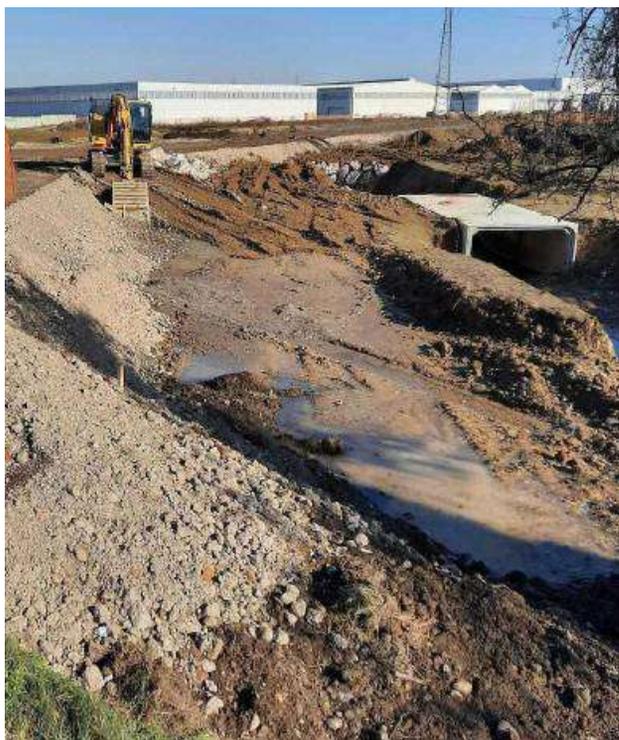
A distanza di oltre un anno dall'apertura della tangenziale Robecco-Pontevecico, la vita dei due paesi in riva all'Oglio è sicuramente cambiata, in meglio, sia in termini di sicurezza che di vivibilità. Con questa bretella, il traffico pesante ma anche quello delle autovetture, che registrava centinaia di passaggi di camion al giorno attraverso i due centri abitati, ormai è solo un ricordo. Certo arrivare a quel taglio del nastro non è stato semplice. Ci sono voluti decenni per completare l'opera che è stata ferma a lungo, per poi prendere lo slancio finale proprio a metà mandato dall'ultima amministrazione guidata dal sindaco robecchese **Marco Pipperi**.

Lo stesso commissario prefettizio di Robecco **Filomena Formisano**, in carica dalla scorsa primavera, spiega la nuova situazione: «Non siamo in possesso di dati di rilevamento del traffico, ma per chi abita a Robecco e a Pontevecico la situazione è decisamente migliorata».

Addio dunque ai passaggi di centinaia di mezzi che avevano ripercussioni anche in termini di sicurezza per gli abitanti. Per non parlare poi di quando, accadevano incidenti in autostrada, con la chiusura di alcuni tratti e l'obbligo di uscire o entrare al casello di Pontevecico. Questo creava un afflusso e code insostenibili per due paesi così piccoli.

«Dai dati che mi sono stati riportati dall'ufficio di polizia locale - prosegue Formisano - il miglioramento è notevole non solo per il passaggio di mezzi pesanti ma anche per quello delle auto che trovano più comodo e veloce percorrere la tangenziale come via di collegamento tra le due province».

L'infrastruttura ha dunque migliorato i collegamenti, sgravando il traffico di attraversamento dei due centri



La variante Robecco-Pontevecico. Sopra una fase dei lavori e nella pagina a fianco il giorno della inaugurazione



**La variante
è lunga 3,7 km
L'opera principale
è rappresentata
dal nuovo ponte
sul fiume Oglio**

abitati in direzione dell'autostrada A21 con il risultato di rendere più vivibile i due Comuni.

L'opera è stata sbloccata anche grazie al lavoro di Regione Lombardia che nel 2018 aveva organizzato una serie di tavoli tecnici con la partecipazione di tutti gli attori coinvolti nel progetto. La variante si estende per una lunghezza complessiva di circa 3,7 km, con una sezione stradale di tipo C1 e una conseguente larghezza complessiva della carreggiata di 10,50 metri. L'opera principale è rappresentata dal nuovo ponte sul fiume Oglio, il cui corso segna il confine tra le Province di Brescia e Cremona. Da sottolineare inoltre la realizzazione dei sovrappassi della Sp21 e della Strada delle Muse e dei sottopassi S.C. del

Porto e S.C. delle Gerre. Si tratta dunque di un'opera molto importante che ha avuto un costo complessivo di circa 17 milioni di euro e che ha quindi previsto la realizzazione un viadotto sul fiume Oglio, due cavalcavia e due sottovia, con parte del tracciato che si sviluppa in

maniera sopraelevata. Per migliorare il rendimento tecnico del percorso e per tutelare l'ambiente circostante è stato realizzato un apposito sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane.

L'impegno al completamento della nuova viabilità extraurbana secondaria, atteso dal territorio da oltre 15 anni e confermato da parte del Gruppo Astm immediatamente dopo il subentro di Autovia Padana nella concessione autostradale per la A21 Cremona-Brescia, aveva portato alla consegna dei lavori già nel novembre 2019, a seguito del rinnovo delle autorizzazioni e dell'acquisizione delle aree oggetto di esproprio. La realizzazione del nuovo tratto di viabilità era avvenuta sotto il coordinamento di Itinera, tra i maggiori player globali nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di edilizia civile e industriale.

Ora la manutenzione è in capo alle due Province, di Cremona e Brescia, mentre la via Brescia, nei tratti urbani è diventata comunale.

L'inaugurazione si era svolta l'11 novembre 2021 alla presenza di **Claudia Maria Terzi**, assessore alle Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile di Regione Lombardia, **Samuele Alghisi**, presidente della Provincia Brescia, **Paolo Mirko Signoroni**, presidente della Provincia Cremona, **Alessandra Azzini**, sindaco di Pontevedo, **Marco Romeo Pipperi**, sindaco di Robecco d'Oglio e **Claudio Vezzosi** amministratore delegato di Autovia Padana oltre alla presenza di altre autorità civili, religiose e militari dei due paesi e delle due province.



Padania Acque già nel futuro a fianco dei colossi americani

TRA DIGITALE E SOSTENIBILITÀ
L'azienda, miglior operatore in Italia per qualità tecnica, invitata negli Usa all'Industry Leadership Forum

Padania Acque, classificata da ARERA come migliore operatore in Italia per la qualità tecnica, è stata l'unica azienda italiana invitata a partecipare ai lavori del 27esimo forum annuale dell'Industria. L'evento, consolidato punto di incontro tra end user e fornitori di tecnologia e da anni anteprima mondiale di soluzioni, è stato organizzato dal 6 al 9 febbraio a Orlando in Florida ed ha coinvolto i settori della consulenza e ricerca tecnologica, dell'industria, dell'energia, delle infrastrutture e delle smart city.

Il Direttore generale **Stefano Ottolini**, da oltre 15 anni nel settore delle utility e specializzato nella costruzione di piani di sviluppo strategico e operazioni di finanza aziendale, è intervenuto l'8 febbraio in qualità di speaker nella sessione dedicata alla 'Resilienza operativa: una componente critica della trasformazione digitale e della sostenibilità', moderata da **Craig Resnick**, vicepresidente di ARC Advisory Group, a cui hanno preso parte **Jan De Nijs**, leader del team di trasformazione digitale di Lockheed Martin, **Jean Paul Moniz**, coordinatore dei servizi tecnici di Cameco, la più grande società di uranio quotata in borsa al mondo, e **Pat Sullivan**, direttore della tecnologia operativa di American Water, gestore idrico che serve circa 14 milioni di persone in 24 Stati.

WATER MANAGEMENT SYSTEM

Il Direttore Generale Stefano Ottolini ha presentato le tecnologie avanzate di telecontrollo, i sistemi di automazione, le tecnologie IoT, il modello gestionale e tecnico-operativo degli impianti e i relativi processi tecnologici di produzione. In particolare, ha illustrato il progetto Water Management System (WMS) avviato da Padania Acque e oggi giunto alla quasi completa funzionalità. Il processo di digitalizzazione presentato, mediante la realizzazione di una infrastruttura innovativa nella gestione dei centri di comando, controllo e comunicazione dei dati, si fonda su due grandi pilastri: uno



Il Dg Ottolini è intervenuto come speaker nella sessione 'Resilienza operativa: una componente critica della trasformazione digitale e della sostenibilità'



La centrale operativa di controllo



Una fase dei lavori all'Industry Leadership Forum che si è svolto a Orlando, negli Usa. A sinistra Stefano Ottolini, Direttore generale di Padania Acque

IL PROGETTO WATER MANAGEMENT SYSTEM

Stato di implementazione del WMS



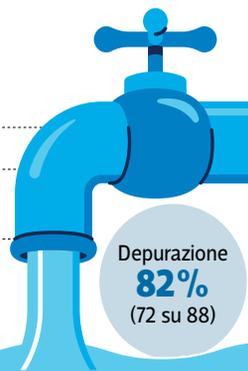
2.600 smart meter, sensori di portata/pressione e sonde multi-parametriche installati

Acquedotto **71%** (166 su 234)

Fognatura e impianti di sollevamento **91%** (308 su 340)



Le perdite idriche si attestano al **24%** rispetto a una media italiana del **42%**



Depurazione **82%** (72 su 88)



Padania Acque negli ultimi 5 anni ha investito in media il **33%** del fatturato



Ha ridotto i consumi energetici del **16%** su base annua



Ha incrementato il margine industriale (EBITDA) del **48%** su base annua

WITHUB

Il manager ha illustrato il progetto Water Management System (WMS) avviato nel 2018 e giunto alla quasi completa funzionalità operativa

sulla installazione di strumenti di campo, smart meter, sensori di pressione e di portata, sonde multiparametriche, che monitorano e inviano informazioni in tempo reale al sistema centrale che, incrociando i modelli idraulici teorici ai dati acquisiti sul campo, modula sulla base della domanda in tempo reale le pressioni, attiva retroazioni automatiche, fornisce informazioni all'operatore che può intervenire da remoto o attivare una manutenzione preventiva in logica predittiva.

«Il WMS - ha spiegato il Direttore generale di Padania Acque - è modellato sulle esigenze di Padania Acque, che opera in un territorio molto esteso, che conta 4.500 chilometri di rete e una bassa densità di utenza, pertanto nel nostro contesto l'automazione dei sistemi e la trasformazione digitale dei processi assumono una grande importanza nella creazione di valore e sono ottimi alleati per una gestione efficace ed efficiente delle reti e degli impianti. Il WMS ha reso necessario, e al contempo facilitato, un cambiamento sia a livello di struttura organizzativa sia nella cultura aziendale. La transizione digitale è più di un miglioramento tecnico: è un percorso di cambiamenti qualitativi e richiede sia l'uso di nuove tecnologie sia un cambio di mentalità che coinvolge l'intera organizzazione. La sponsorship degli amministratori esecutivi, l'adozione di modelli organizzativi coerenti e l'assegnazione di adeguate risorse umane sono essenziali per il successo della transizione».

A partire dal 2024 Padania Acque implementerà ulteriormente la capillarità del sistema SCADA, incrementando il numero di siti dell'acquedotto, fognatura e depurazione e di segnali raggiunti dal sistema di ultima generazione.

SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) avanzato di ultima generazione, integrato al sistema di telecontrollo, e una soluzione IoT in fase sperimentale.

Il WMS consente di ottimizzare ed efficientare il lavoro e le risorse umane (sempre più specializzate) con l'obiettivo di ridurre il più possibile gli interventi manuali da parte dei tecnici e di raccogliere informazioni in tempo reale dagli impianti disponendo così di una grande quantità di dati accurati e precisi che permettono di prelocalizzare le perdite di rete, e agire con un approccio predittivo su guasti ed eventuali malfunzionamenti e, in generale, di migliorare la qualità e la resilienza del sistema di produzione. Il progetto si basa infatti

Cattaneo Riccardo S.r.l.

**Commercio
rottame
ferroso
e metalli**



**Servizio cassoni scarrabili,
smaltimento imballaggi misti
(plastiche, carta, ecc.), gomme,
legna, demolizioni industriali**

**Credera Rubbiano (CR)
Via Mattei, 5
Tel. 0373 615096
info@eredicattaneo.it
www.eredicattaneo.it**

di Gianluigi Cavallo (*digital strategist e data analyst*)

L'intelligenza artificiale scandisce le nostre giornate

LA FANTASCIENZA È REALTÀ
Fa paura? Forse sì... Ma se non puoi fermarla, schiaccia l'acceleratore e vediamo come va a finire

«**S**enti ma che cosa ne pensi del fenomeno dell'intelligenza artificiale? Sai quella nuova Chat GBT o GTP». Ma mentre provi a rispondere alla domanda, percepisci in modo chiaro che dietro all'iniziale manifesta curiosità

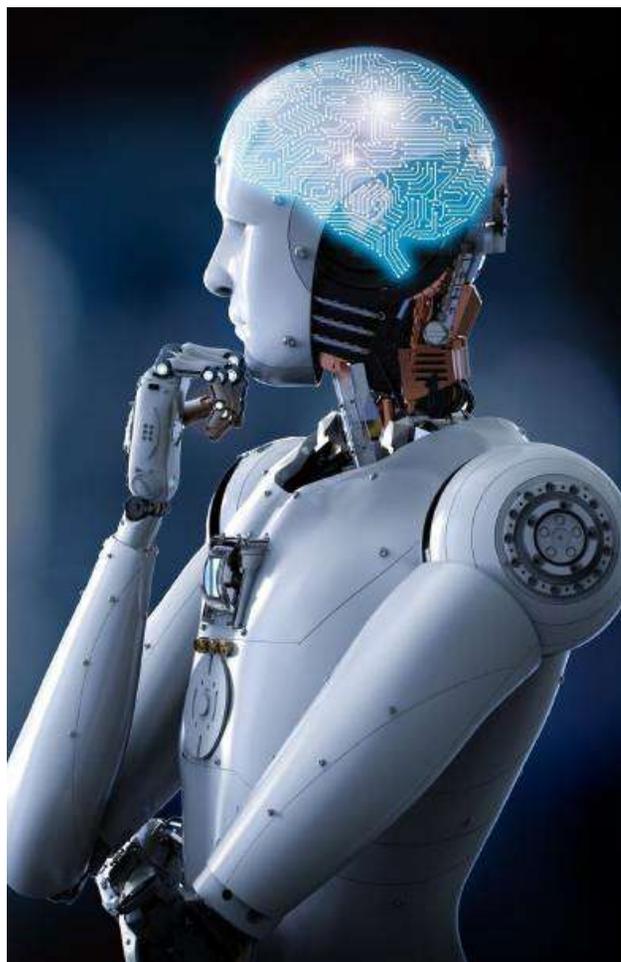
di alcuni, si nasconde un profondo disinteresse di fondo, come se volessero sapere quel che basta, per ottenere il permesso d'ignorare. Che vi piaccia o meno, l'intelligenza artificiale (AI) è diventata una parte integrante della nostra vita quotidiana, ben prima dell'arrivo di Chat GPT 3 (Generative Pre Trained Transformer) di OPEN AI.

Proviamo a fare un po' di chiarezza. Un'intelligenza artificiale (AI) è un sistema di calcolo progettato per simulare alcune delle funzioni di intelligenza umana, come la comprensione del linguaggio naturale, la percezione sensoriale, il ragionamento e la risoluzione dei problemi.

In generale, le intelligenze artificiali sono costituite da tre componenti principali:

- 1) un algoritmo che definisce il modello matematico per la specifica funzione che l'AI deve svolgere.
- 2) un insieme di dati di addestramento, che sono utilizzati per insegnare all'AI come eseguire la funzione desiderata.
- 3) un'infrastruttura hardware e software che consente all'AI di elaborare i dati e di eseguire l'algoritmo.

Le intelligenze artificiali possono essere di diversi tipi, a seconda delle loro funzionalità e delle loro applicazioni. Ad esempio, le intelligenze artificiali di tipo 'supervisionato' apprendono dai dati di input etichettati, mentre quelle di tipo 'non supervisionato' cercano di identificare i modelli nei dati senza alcuna etichetta. Esistono inoltre intelligenze artificiali 'a rete neurale', che simulano la struttura e il funzionamento del cervello umano. Ogni giorno, le intelligenze artificiali si infiltrano nei nostri telefoni cellulari, computer, auto, elettrodomestici, nei dispositivi di home entertainment e in molte altre cose che utilizziamo quotidianamente.



Gli assistenti vocali come Siri, Alexa e Google Assistant sono un esempio di come l'AI abbia rivoluzionato la nostra interazione con la tecnologia. Con solo una semplice richiesta vocale, questi assistenti vocali sono in grado di rispondere alle domande, fornire informazioni utili e persino controllare i dispositivi domestici intelligenti. I veicoli a guida autonoma utilizzano l'AI per percepire l'ambiente circostante, prendere decisioni in tempo reale e guidare in modo autonomo. In campo medico, sono utilizzate per analizzare grandi quantità di dati, aiutando i medici a individuare diagnosi, fornire trattamenti personalizzati e prevenire malattie. Non per ultimo per la ricerca di nuovi farmaci, nel monitoraggio delle epi-



LA NUOVA SELEZIONE
DI JOE BASTIANICH



© 2023 McDonald's. Immagini puramente dimostrative. Nei ristoranti aderenti.



Nei ristoranti McDonald's di
Crema - Via Milano ang. Via Europa
Bagnolo Cremasco - S.S.Paullese km 31





demie e nella prevenzione di malattie infettive.

Forse è più nota nei siti di e-commerce dove l'AI analizza i dati degli utenti, per prevedere il loro comportamento di acquisto oppure offrire suggerimenti e offerte personalizzate. Le raccomandazioni di prodotti su Amazon e le playlist personalizzate su Spotify sono altri semplici esempi di come l'AI stia cambiando il modo in cui viviamo il 'nostro' mondo.

Ti sei mai chiesti come sarebbe una giornata tipo in cui ogni tua attività quotidiana fosse influenzata dall'intelligenza artificiale? Bene, non è fantascienza, ma una realtà quotidiana per molte persone. Dall'ora in cui ti svegli fino a quando non vai a dormire, l'AI è ovunque intorno a te, e spesso ti aiuta a prendere decisioni giuste grazie a semplici suggerimenti.

La tua sveglia intelligente è la prima cosa che senti ogni mattina. Invece di una tradizionale sveglia, il tuo telefono o dispositivo smart ti sveglia gentilmente con una musica soft o una voce calma, grazie all'AI. Ma la sveglia nel tuo smartphone non è solo un suono programmato ad un orario. Ti consiglia cosa fare in base alle tue abitudini del sonno e dell'alimentazione. Ad esempio, se hai dormito male, ti consiglierà di fare un po' di esercizio per migliorare il tuo stato d'animo o di praticare un po' di Mindfulness. Ti aiuta a pianificare i tuoi impegni, a trovare le informazioni che cerchi e a suggerirti le attività che potrebbero piacerti. Mentre guidi verso il lavoro, l'AI controlla il traffico e ti suggerisce il percorso migliore in tempo reale analizzando tonnellate di 'leggerissimi' dati. L'auto che guidi è

equipaggiata con tecnologie di sicurezza avanzate, come il freno automatico di emergenza, il rilevamento di pedoni e il sistema di mantenimento della corsia, tutti controllati dall'intelligenza artificiale. Durante la pausa pranzo, l'AI ti consiglia i migliori ristoranti della zona e ti suggerisce cosa mangiare in base alle tue preferenze. Ti suggerisce anche un'attività da fare dopo il lavoro, come un concerto o una mostra d'arte se lo desideri. Quando torni a casa, l'AI controlla le tue luci, la temperatura e il sistema di sicurezza, assicurandosi

che la tua casa sia accogliente e sicura e poi ti suggerisce cosa guardare su Netflix o quale musica ascoltare in base ai tuoi gusti. Poi ti metti nel letto e ti chiedi: «Ok ora però smetterà di assistermi». Errore, l'AI monitora la qualità del tuo sonno e ti dà suggerimenti su come migliorarlo.

Tuttavia, è importante considerare che l'AI richiede un'enorme quantità di dati per funzionare, il che significa che i nostri dati personali vengono spesso raccolti e analizzati dalle intelligenze artificiali. Ciò solleva preoccupazioni

sulla privacy e la sicurezza dei dati, il che è un costo che dobbiamo considerare quando usiamo l'AI nella nostra vita quotidiana. Parliamo di 'leggerissime' tonnellate di dati che saranno ingoiati da altre intelligenze artificiali evolute, che stavolta non avranno semplicemente letto tutto quello che l'umanità ha scritto in 3.000 anni circa, ma analizzeranno in profondità le nostre vite e forse anche le anime.

Paura? Forse un pochino sì. Ma come si dice: se non puoi fermarla, schiaccia l'acceleratore e vediamo come va a finire.

L'intelligenza artificiale è un sistema di calcolo progettato per simulare alcune funzioni di intelligenza umana

L'accesso ai bandi pubblici limite per le piccole imprese

OSSERVATORIO BUROCRAZIA

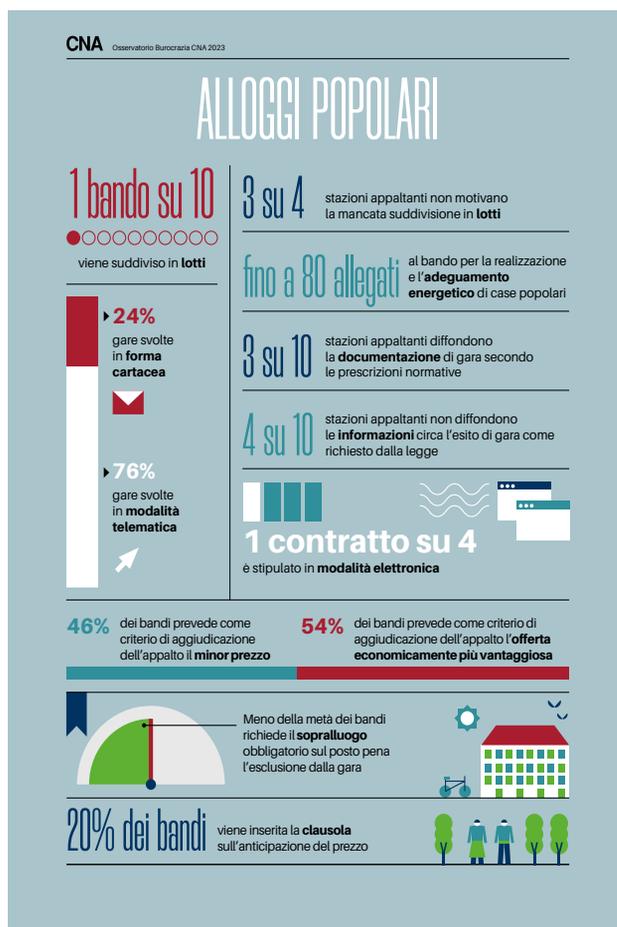
**L'analisi, giunta alla quarta edizione, accende i riflettori sugli appalti
Crescita vertiginosa del mercato**

Dopo la misurazione degli oneri connessi all'avvio d'impresa, al consumo sul posto di alimenti e bevande e alla transizione ecologica per le imprese della moda e dell'installazione e manutenzione di impianti, l'analisi dell'Osservatorio burocrazia CNA, giunta alla quarta edizione, si concentra sugli appalti pubblici.

Il focus è sugli adempimenti e sul labirinto di disposizioni connessi alla partecipazione delle piccole imprese alle gare d'appalto di lavori. È un mercato in costante crescita, ma che si polarizza sempre di più verso le dimensioni maggiori, tagliando fuori dalla partita le micro e piccole imprese, l'ossatura dell'apparato produttivo nazionale, favorendo piuttosto la parte progettuale rispetto a quella esecutiva dei lavori. Così il mercato degli appalti pubblici si è trasformato nella cartina di tornasole delle difficoltà burocratiche che incontrano quotidianamente artigiani e piccole imprese.

È questa in sintesi il risultato dell'Osservatorio dedicata ad 'Appalti pubblici - L'Everest delle piccole imprese'. Un lavoro certosino frutto dell'analisi di oltre 6mila bandi che riguardano 28 città italiane.

Il valore monetario complessivo del mercato degli appalti pubblici nel nostro Paese ha sfiorato i 200 miliardi di euro nel 2021. Una crescita vertiginosa: nel 2016 si fermava poco oltre i 100 miliardi, tanto per fare un confronto. Ma il costante aumento non ha modificato la sostanza del mercato. Permangono le gravi difficoltà nella partecipazione delle piccole imprese alle procedure di gara, prima di tutto a causa dell'incremento dei volumi dei bandi nelle classi d'importo maggiore, che automaticamente emargina le piccole imprese, accrescendo il



fenomeno dei sub-appalti perché solo in rari casi le imprese aggiudicatrici sono poi in grado di realizzare i lavori.

Nel 2021 questo mercato si è concentrato per oltre due terzi del totale su bandi di importo superiore ai cinque milioni, con la fetta più ampia addirittura sopra i 25 milioni. Analizzando le classi d'importo delle gare bandite nel 2021, le micro imprese (che rappresentano oltre il 96% delle imprese italiane) possono potenzialmente accedere solo al 17% del mercato degli appalti pubblici, ma la quota che riescono effettivamente ad aggiudicarsi fatica a superare il cinque per cento del valore complessivo di

EDIFICI SCOLASTICI

2 bandi su 10

vengono suddivisi in lotti



in 15 bandi su 100

le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione in lotti

Trasparenza

1 stazione appaltante su 3 non diffonde le informazioni circa l'esito di gara come richiesto dalla legge

2 stazione appaltante su 3 non diffondono la documentazione di gara secondo le prescrizioni normative

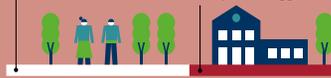
1 contratto su 5 viene stipulato in forma elettronica



fino a 92 allegati ai bandi relativi ad interventi edilizi su edifici scolastici

56% dei bandi prevede come criterio di aggiudicazione dell'appalto il minor prezzo

44% dei bandi prevede l'offerta economicamente più vantaggiosa



4 bandi su 10 richiedono il sopralluogo obbligatorio sul posto pena l'esclusione dalla gara

93% dei bandi inserisce clausole di territorialità per tutelare le imprese del territorio

10 bandi su 100 contengono i CAM



STRADE E PISTE CICLABILI

1 bando su 5

viene suddiviso in lotti



in 19 bandi su 100

le stazioni appaltanti motivano la mancata suddivisione in lotti

30% prevede ancora l'invio dell'offerta di gara in forma cartacea

80% dei contratti viene stipulato in modalità cartacea

70% l'invio della richiesta di chiarimenti alle stazioni appaltanti avviene tramite piattaforma mentre nel 30% attraverso pec/mail/tel/fax

fino a 130 allegati presenti in un bando per realizzare una pista ciclabile

7 su 10 stazioni appaltanti non diffondono la documentazione di gara secondo le prescrizioni normative

4 su 10 stazioni appaltanti non diffondono le informazioni circa l'esito di gara come richiesto dalla legge

7 gare su 10

si svolgono con il criterio di aggiudicazione del minor prezzo

3 su 10 si svolgono con il criterio di offerta economicamente più vantaggiosa



3 bandi su 10 prevedono il sopralluogo obbligatorio pena l'esclusione dalla gara



Un problema comune è quello della scarsa digitalizzazione delle procedure: il 30% si svolge ancora in modalità cartacea

questo mercato.

L'importo in sé potrebbe non costituire un problema. Esiste infatti la possibilità di suddividerlo in lotti, suggerita pure dal legislatore. Ma solo il 18% delle gare prevede la suddivisione in lotti. Per il resto, in 4 appalti su 5, non è neanche motivato il mancato frazionamento. E quando la motivazione è presente, risulta spesso un mero adempimento formale. Viceversa l'esperienza internazionale, anche in assenza di un ruolo delle piccole imprese nel sistema produttivo tanto massiccio quanto quello italiano, cerca di favorirle. In Francia la quota di riserva minima a favore delle Pmi è stabilita nella misura del 10% del valore stimato di un contratto pubblico. Negli Stati Uniti d'America tale quota sale al 23%. In Spagna la suddivisione in lotti è addirittura obbligatoria, e non facoltativa come da noi.

Un problema comune alle imprese italiane è quello della scarsa digitalizzazione delle procedure. Il 30% si svolge ancora in modalità cartacea prevedendo buste sigillate inviate tramite raccomandata. La penalizzazione di artigiani e piccole imprese, di fatto, non accresce la trasparenza delle gare. Solo 3 stazioni appaltanti su 10 garantiscono la piena trasparenza delle informazioni di gara. E ben 4 stazioni appaltanti su 10 non pubblicano alcun dato relativo all'aggiudicazione e di conseguenza, non solo mancano di chiarezza, ma non aiutano le imprese non assegnatarie della gara a comprendere i motivi dell'esclusione e a migliorare le proprie offerte future.

Tutto ciò è causa e insieme conseguenza anche di un avviluppiamento legislativo. Dal 2016 al 2022 il Codice dei contratti pubblici ha subito ben oltre 800 modifiche. Solo l'articolo 36 (relativo ai contratti sotto soglia) ha congegnato 16 cambiamenti. Mentre orientarsi nella disciplina è da emicrania: dal Regio Decreto del 1869 ai decreti Pnrr si contano più di cento fonti.

Per disboscare questa foresta fossile è necessario, allora, un intervento in profondità che tenga conto del tessuto economico nazionale e anche delle tante disfunzioni nel mercato degli appalti pubblici, che riversano sui cittadini una cascata di inefficienze e rendono spesso la vita impossibile in città e paesi italiani.

La CNA ha di conseguenza redatto un decalogo per aiutare la politica a creare un mercato più efficiente e trasparente per le piccole imprese, ma soprattutto per i cittadini.



Per avere un'impresa competitiva hai bisogno di molte cose, al giorno d'oggi.

- *formazione*
- *contabilità*
- *corsi sicurezza*
- *paghe*
- *consulenza fiscale*
- *accesso al credito*
- *bandi*
- *internazionalizzazione*
- *digitalizzazione*

O forse hai solo bisogno di CNA.



**SPECIALISTI
d'IMPRESA.**

Cremona, Via Lucchini 105 - 0372.442211
Crema, Via del Macello 21/D - 0373.80384
Casalmaggiore, Via Marcheselli 72 - 0375.43824
Soresina, Via Genala 54 - 0374.343049

www.cnacremona.it





Andrea Panchetti, presidente dei Panificatori e dolciari di CNA, Elisa Capelletti, funzionario di CNA Cremona Alimentare, la premiata Elisa Borroni, Carlotta Fabbri in rappresentanza della 5^a generazione della Fabbri 1905 Spa, Gabriele Rotini, Responsabile Nazionale CNA Alimentare

Elisa, la gelataia da podio Lo 'Scioglilingua' è al top

IL PREMIO AI MAESTRI DELLA CNA
Borroni, 45 anni, ha trionfato
nella categoria Giovane Imprenditore
per la sua attività a Casalmaggiore

Si è svolta nei giorni scorsi, nella Gelato Arena di Sigep, la premiazione dei Maestri Gelatieri CNA. Il premio era suddiviso in quattro categorie: premio alla Carriera, Giovane Imprenditore, Donna Imprenditrice e premio Innovazione. Il concorso ha visto vincitrice un'artigiana del gelato cremonese, prima nella categoria Giovane Imprenditore: **Elisa Borroni** titolare della 'Gelateria Scioglilingua' a Casalmaggiore. Borroni ha vinto un buono del valore di 1.000 euro in prodotti Fabbri.

Passione, si può chiamare così quella di Elisa. Mamma di tre figli ormai adolescenti, Elisa, 45 anni, ha deciso di seguire la sua passione e aprire una gelateria. Si definisce 'gelatiera novella' perché sta muovendo i primi passi come sperimentatrice gelataia. Due anni di esercizio in una gelateria hanno contribuito a far crescere la sua passione e a farle capire la differenza tra gelaterie. Una vera gelateria artigianale non

utilizza preparati o scorciatoie di nessun genere, ma al contrario cerca di valorizzare le materie prime utilizzate non alterandone per quanto possibile il gusto. 'Scioglilingua' è un'azienda a conduzione familiare: vi lavorano il marito e la sorella che aiutano Elisa nelle preparazioni quotidiane e nella gestione della gelateria nel periodo estivo.

La gelateria di Elisa è differente! Una gelateria quasi a km 0 perché vengono utilizzate materie prime della zona, della terra di Elisa ed eccellenze del territorio italiano, coinvolgendo aziende per creare collaborazioni finalizzate al raggiungimento di un prodotto sano e genuino, senza utilizzo di preparati chimici, cercando di sensibilizzare il cliente nella conoscenza della materia prima. Latte delle vacche rosse Reggiane, uova a guscio bianco, zucchero da barbabietola, pasta di nocciole delle Langhe IGP, liquirizia purissima di Calabria sono alcuni degli ingredienti base utilizzati per il gelato della gelateria Scioglilingua, oltre alla frutta solo ed esclusivamente di stagione e prodotta da filiera controllata. In stagione si possono trovare anche gusti ricercati prodotti con infusi di fiori, lavanda ed erbe mediche, che rendono profumato il gelato in totale naturalezza. Spazio anche all'innovazione con il gelato gastronomico proposto in serate a tema con piatti dedicati in abbinamento a gelati dai gusti particolari: gelato al gorgonzola, al taleggio, alla senape. E spazio anche a continue sperimentazioni come il sorbetto al basilico, burro e salvia, piuttosto che "I gusti della Salute" creati con centrifugati di verdure.

di Marilisa Cattaneo

Fotovoltaico, RLA 'cavalca' la transizione energetica

ALTA TECNOLOGIA E QUALITÀ

Progettazione e iter di connessione il core business dell'azienda guidata da Rainer Cattaneo e Luca Gentile

Progettazione e iter di connessione di impianti fotovoltaici: questo il core business di RLA Srl, con sede in via Capergnanica 3R a Crema. I titolari, nonché fondatori, sono **Rainer Cattaneo** e **Luca Gentile**: i due, che lavoravano nel settore ma per aziende diverse, hanno deciso di unire le forze e percorrere la stessa strada imprenditoriale una decina di anni fa.

«Inizialmente la nostra società si occupava della vendita degli impianti fotovoltaici ma ben presto abbiamo capito non fare per noi, formati e competenti come tecnici - spiega Gentile - Abbiamo quindi accantonato l'attività di vendita e abbiamo indirizzato i nostri servizi sulla progettazione e sulla connessione degli impianti alla rete di distribuzione, interfacciandoci con Comuni e gestori quali Enel, Terna e GSE». Dalla gestione di progetti principalmente su scala locale, RLA è arrivata oggi ad occuparsi di progetti più ampi e per clienti più prestigiosi: «Dal 2019 l'attività è cresciuta moltissimo e abbiamo iniziato ad assumere: oggi il nostro team conta 18 persone. Lavoriamo in tutta Italia, dalla Valle D'Aosta alla Sicilia, gestendo circa 3000 pratiche all'anno - dice il titolare - A generare un grande boom di lavoro è stato anche il Superbonus, che negli ultimi due anni ci ha impegnati moltissimo».

Il focus principale dell'azienda cremasca sono gli impianti residenziali ma il progetto di cui il socio va più orgoglioso è quello di una birreria a Codogno, in provincia di Lodi, dove per l'installazione dell'impianto fotovoltaico è stata costruita una struttura innovativa e su misura da predisporre sul tetto».

Sebbene si concentri principalmente sul mercato italiano, RLA non esclude la possibilità di espandersi all'estero: «Il mercato degli impianti fotovoltaici in Spagna è simile a quello italiano e il nostro personale è multi lingua - spiega il titolare



Rainer Cattaneo e Luca Gentile
fondatori e titolari della RLA Srl

- Questi due fattori ci hanno portato a valutare per il futuro anche questa possibilità».

Com'è noto il settore fotovoltaico ha subito un calo generalizzato a partire dal luglio del 2013, quando è stato chiuso il Quinto Conto Energia e dal 2014 in poi «si è registrato un aumento costante della domanda, che si è protratto per questi otto anni. Quello dell'energia rinnovabile è un orizzonte che si fa sempre più vicino ed è indispensabile per poter abbandonare l'approvvigionamento fossile - dice l'imprenditore - Tuttavia non c'è da parte delle istituzioni una programmazione stabile della transizione energetica, che deve in qualche modo essere graduale ma decisa. È invece indubbia, e sicuramente rincuorante, la crescente consapevolezza sociale da parte dei cittadini».

Se i cittadini dovranno essere attori e protagonisti delle comunità energetiche, ad esempio, occorrerà «spiegare loro, in modo chiaro e concreto, quale sia il funzionamento delle stesse e cosa ciò comporterebbe, instaurando una vera consapevolezza dell'idea di condivisione di energia».

RLA è attenta alle nuove tecnologie e propone ai propri clienti anche prodotti che testa in anteprima. Inoltre crede nella qualità fattiva piuttosto che nell'immagine creata per pub-



Foto di gruppo per la 'squadra' di RLA



blicizzarsi, lavorando con il passaparola dei clienti, soddisfatti del servizio offerto.

«Cerchiamo costantemente collaborazioni stimolanti e di crescita reciproca, anche a scapito del profitto - aggiunge Gentile - Siamo inoltre disposti ad assumere chiunque sia

disponibile a lavorare, senza farci condizionare da fattori quali la provenienza o l'età».

RLA si può davvero definire un'azienda giovane: basti pensare che il personale ha un'età media di 24 anni. «Giovani capaci - dice fiero il titolare - con la giusta voglia di imparare».

Recentemente i soci Luca Gentile e Rainer Cattaneo hanno aperto «una nuova società che si occupa di edilizia a risparmio energetico». L'altro grande progetto in cantiere, invece, è la costruzione della nuova

sede RLA. «Grazie alla collaborazione con un'azienda trentina - conclude l'imprenditore - intendiamo realizzare un edificio passivo, ovvero altamente efficiente dal punto di vista energetico e che punti all'auto sostentamento».

**Il team dell'azienda
conta 18 persone
(età media 24 anni)
«Lavoriamo in tutta
Italia gestendo
circa tremila
pratiche all'anno
ma guardiamo
anche all'estero»**



Facciamo squadra:
dividiamo i compiti,
moltiplichiamo i successi

#SempreDallaTuaParte



CREMA - via G. Di Vittorio, 36
PANDINO - p.zza V. Emanuele III, 11
RIVOLTA D'ADDA - via D. Alighieri, 4

0373 - 2071
laa@liberartigiani.it
www.liberartigiani.it



di Marilisa Cattaneo



Marco Bressanelli



Simone Chelini



Renato Marangoni

L'impatto dei criteri ESG sul futuro delle imprese

AGGIORNAMENTO E FORMAZIONE

Le scelte green di oggi e domani per un futuro più sostenibile al centro del convegno organizzato da LAA



Quali sono i rischi del cambiamento climatico, come questi possono influenzare l'economia e cosa le aziende possono fare per invertire la rotta verso la sostenibilità: questo quanto trattato durante l'incontro formativo dal titolo 'I criteri ESG e l'impatto sull'economia reale'. Organizzato dalla Libera Associazione Artigiani di Crema ha dato modo ad associati, imprenditori e dipendenti di approfondire il tema, trattato da **Simone Chelini**, Head of ESG & Strategist activism presso Fideuram Asset Management Sgr. Come detto in apertura dal Direttore della Libera **Renato Marangoni** «l'ESG è un aspetto sempre più importante per la vita delle nostre imprese ed è fondamentale che tutti pongano la giusta attenzione». Il Presidente **Marco Bressanelli** ha sottolineato quanto serva «formarsi per potersi destreggiare tra regole e normative» ponendo l'accento su come la sostenibilità debba «essere declinata non solo come valore ambientale e sociale ma anche economico, facendo incontrare quelle che sono le richieste dei Governi e quelle che

sono le esigenze delle imprese».

Chelini ha quindi spiegato alla platea quanto «il cambiamento climatico sia un vero e proprio rischio di business» illustrando, dati alla mano, la grande crescita e la correlazione tra emissioni di Co2 nell'atmosfera, riscaldamento globale, livello dei mari ed effetti economici, soprattutto sul PIL degli Stati che devono fare i conti ogni anno con devastanti eventi atmosferici». Il mondo produttivo, protagonista dell'economia mondiale, «può giocare la sua partita e cercare di rallentare gli effetti, oggi dirompenti, del cambiamento climatico»... Ma come, in concreto? «Le aziende, attraverso le valutazioni ESG, possono capire come migliorare la propria realtà, riducendo sprechi energetici, emissioni e anche costi, implementando di fatto il proprio merito di credito finanziario e di sostenibilità» ha concluso Chelini. Un investimento che ogni imprenditore potrebbe compiere non solo per la propria azienda ma per l'intero pianeta.

di Nicola Artoni

Incontri con gli associati con oltre 500 presenze

CORSI DI AGGIORNAMENTO

Serate in tutta la provincia: Soncino, Castelleone, Crema, Pandino, Cremona, Soresina, Casalmaggiore e Piadena

Un'informazione completa, puntuale e precisa, per tematiche tecniche e sindacali al giorno d'oggi di primaria importanza per le aziende agricole del territorio cremonese. Si è chiuso pochi giorni fa il ciclo di appuntamenti organizzati dalla Libera di Cremona per i propri associati, suddivisi in sei incontri su tutto il territorio provinciale. Si è partiti dalla zona di Soncino, per poi andare a Castelleone, Crema/Pandino, Soresina, Cremona e Casalmaggiore/Piadena. Quattro i relatori dell'Organizzazione intervenuti, vale a dire **Renzo Ardigò** per l'area tecnico-economica, con la riforma Pac sotto la lente d'ingrandimento, **Fabio Contardi** per l'area fiscale, con gli aggiornamenti sulla nuova legge Finanziaria 2023, **Paolo Tinelli** per l'area Iva e sezioni agroenergetiche, con un focus sugli adempimenti per gli impianti fotovoltaici, e **Giuseppe Uberti**, con un aggiornamento su temi ambientali.

Molto positivo il bilancio finale, con oltre 500 soci incontrati nei sei momenti formativi: «Si tratta di un terzo della nostra base associativa – spiega Renzo Ardigò, della Libera – e dunque credo che possiamo dirci pienamente soddisfatti per questo ciclo di appuntamenti. L'esigenza di formazione e aggiornamento da parte dei nostri imprenditori agricoli è altissima, soprattutto nel periodo autunnale-invernale, quando le lavorazioni in campagna si riducono parecchio. Informare i soci è un nostro dovere primario, per far sì che le aziende possano adattare le esigenze in base alle normative».

Numerosi come detto i temi affrontati, a partire da quello più importante, la nuova riforma Pac, entrata in vigore formalmente dallo scorso 1° gennaio: «Le prospettive non sono certo rosee – prosegue Ardigò – e le avevamo già illustrate in un precedente convegno, andato in scena nel

CREMONA



me di ottobre del 2022. Le semine però allora erano già avvenute, anche se quelle più importanti, quelle primaverili, sono prossime ad essere realizzate, e i nostri imprenditori devono avere un quadro chiaro della situazione prima di poter adottare strategie aziendali vincenti».

Passaggio chiave anche sul tema delle agroenergie: «Cremona è la capitale delle energie rinnovabili di origine agricola, specialmente per quanto riguarda gli impianti di biogas. Nelle scorse settimane abbiamo illustrato anche il

CASALMAGGIORE





nuovo Ddl biometano, per capire a che punto siamo. Stiamo colloquiando continuamente con il governo per capire che tipo di approccio tenere e che assetto fiscale si andrà delineando».

Fondamentale anche la partita relativa al fotovoltaico, con il nuovo bando Parco Agrisolare, finanziato con i fondi del Pnrr, pronto a partire nei prossimi mesi: «Il primo ciclo di finanziamenti è andato a promuovere la realizzazione di impianti per l'autoconsumo aziendale. Le adesioni sono state decisamente massicce, con circa 9.000 domande su

tutto il territorio nazionale e i fondi andati ad esaurirsi in maniera completa. Aspettiamo l'apertura del prossimo capitolo per capire come muoverci, ma siamo certi che numerose aziende non vedono l'ora di poter aderire».

In ultimo, le tematiche ambientali, con la gestione degli effluenti zootecnici come sempre sotto la lente d'ingrandimento: «La nostra – spiega Ardigò – è una provincia ad alta densità zootecnica, e per tale motivo il discorso relativo ai nitrati è sempre attuale e molto ben attenzionato».



Tutela la tua azienda



segui su 

Scegli l'**ASSICURAZIONE** su misura per te

Con il piano di sviluppo rurale reg Ce 1305/2013 le assicurazioni per coprire i **rischi vegetali** e le **epizootie** godono di **contributi comunitari** che ne abbattano sensibilmente i costi. Dal 2018 il contributo previsto è pari al **70% del costo della polizza agevolata**. Per la parte **zootecnica** inoltre, i **costi di smaltimento delle carcasse** beneficiano di un **contributo nazionale pari al 50%** del costo stesso e che viene **anticipato dai consorzi di difesa**.

La nostra organizzazione sindacale si è attivata concordando con **primarie società assicurative** accordi di assistenza a favore dei propri associati.

I NOSTRI UFFICI DEL SERVIZIO TECNICO SONO A VOSTRA DISPOSIZIONE

CREMONA P.zza del Comune, 9 | 0372 4651 | e-mail: segreteria@liberacr.it
CREMA | SORESINA | CASALMAGGIORE | PIADENA | PANDINO | SONCINO | CASTELLEONE



Il tavolo dei relatori e il pubblico intervenuto al convegno a CremonaFiere



Sviluppo delle bioenergie Focus a CremonaFiere

BIOMETANO. LE NOVITÀ DEL DECRETO
Nel convegno promosso dalla Libera i nodi redditività e costi d'esercizio affrontati da un pool di esperti

Nei giorni scorsi a CremonaFiere si è tenuto il convegno 'Novità Decreto Biometano e procedure applicative - aggiornamento FER 2' organizzato dalla Libera Associazione Agricoltori Cremonesi in collaborazione con CIB Consorzio italiano biogas e CIB service. Il convegno è stato moderato da **Renzo Ardigò** vice-direttore della Libera, con i saluti iniziali di **Maurizio Caligari** - presidente della sezione agroenergie della Libera - che ha nuovamente manifestato la perplessità sulla eccessiva quantificazione dell'autoconsumo che deriva dal ciclo del biometano, togliendo margini di redditività alle aziende agricole. Il primo intervento di **Piero Gattoni** - presidente del CIB - si è soffermato sulle novità del decreto biometano e sulla necessità di consentire un prolungamento, con una tariffa in grado di 'coprire' i costi di esercizio anche alle imprese agroenergetiche che non possono, per ragioni principalmente di distanza dal punto di immissione alla rete del metano, convertire gli impianti di biogas in biometano. Una questione di sostenibilità ambientale ma anche e soprattutto di sostenibilità economica che se non soddisfatta rischia di andare in

palese contraddizione con l'obiettivo di diminuire la dipendenza dalle fonti energetiche di origine fossile e di non raggiungere l'autosufficienza energetica.

Le successive relazioni di **Cristian Curlisi**, direttore del CIB, e di **Elisa Codazzi**, hanno affrontato le opportunità di sviluppo delle bioenergie legate al mondo agricolo con particolare attenzione alle novità del nuovo decreto biometano. Hanno anche affrontato, in modo esaustivo, cosa serve per accedere al nuovo sistema di incentivi. A tal proposito sono stati evidenziati i servizi di analisi e approfondimento offerti dal CIB oggetto della convenzione con Libera Associazione Agricoltori al fine di per fornire agli associati interessati i migliori servizi di analisi presenti nel settore biogas/biometano.

Il quadro che è emerso è di grande interesse verso il biometano anche se appaiono complessità procedurali e gestionali, che se non vengono affrontate correttamente, originano complicanze ben superiori rispetto al biogas.

L'ultima relazione tenuta da **Donato Rotundo** (di Confagricoltura) ha esaminato le prospettive del FER 2 che andrà a stabilire gli incentivi per realizzare impianti geotermici, a biomasse, a biogas, solare termodinamico ed eolico offshore, soffermandosi sulla parte riguardante gli imprenditori agricoli. Il provvedimento è molto atteso dai produttori di biogas agricolo in quanto oltre a tracciare le linee di sviluppo dei nuovi impianti biogas con potenza inferiore a 300KW e fino al 2027, chiarisce le condizioni di sviluppo e il futuro di tutti gli impianti di biogas esistenti, ormai prossimi alla fine del primo periodo incentivante, e che si troveranno in questo periodo a decidere se proseguire con incentivi elettrici o riconvertire a biometano sfruttando il 40% a fondo perduto messo a disposizione dal Pnrr.



di Andrea Arco

Innovazione e sostenibilità Ecco il modello Imbalplast

LA GENIALITÀ NASCE A SONCINO
L'azienda ha 45 addetti e da sempre punta sul riciclo della plastica Fornisce imballaggi in tutta Italia

Q

uella di via Milano, a Soncino, è la storia dell'Imbalplast. Ma è anche la storia del genio tipico dei cremonesi che, partendo con poco, riescono a costruire realtà destinate a durare nel tempo e a cambiare tante vite. Anche solo con una busta di plastica... L'Imbalplast oggi è un'azienda con 45 dipendenti che fornisce im-

ballaggi in tutta Italia, specializzata soprattutto nell'igienico-sanitario (pannolini, pannoloni e assorbenti) ma con uno sguardo anche all'alimentare e alle confezioni per spedizione con corriere e al film termoretraibile.

Al timone c'è **Renato Alzani** con la moglie **Beatrice**. Prima c'erano **Mariuccia** e **Sergio**, mamma e papà di Renato. Prima ancora il padre di Sergio, **Esercizio**. Tutto ha avuto inizio da una geniale intuizione del fondatore, tra gli anni '50 e '60. Parlando con i produttori delle radici di Soncino, tipicità orticola della zona, emerse la necessità di creare un imballaggio protettivo, adeguato alla commercializzazione e distribuzione del loro prodotto. Detto, fatto. Fu l'inizio di un percorso costellato di successi e grandi cambiamenti. A dare il via alla trasformazione è stato Sergio Alzani: «Negli anni '70 - ricorda l'imprenditore a capo del brand - non avevamo a disposizione grandi capitali da investire ed è qui che è entrata in gioco la creatività. Siamo cresciuti grazie alle intuizioni di mio padre Sergio che ha percorso i tempi affrontando una svolta tecnologicamente innovativa».

Oggi l'impianto soncinese è dotato di macchinari hi-tech all'avanguardia, praticamente ineguagliati sul mercato. «Ma nella mission di Imbalplast c'è un altro aspetto a cui teniamo molto - prosegue Renato Alzani - . Nel nostro Dna di persone, prima ancora che aziendale, c'è sempre stata una naturale vocazione al rispetto dell'ambiente, quella che oggi si



Renato Alzani è alla guida dell'Imbalplast di Soncino



chiama cultura della sostenibilità. E la nostra identità aziendale è data proprio dalla volontà di coniugare innovazione e sostenibilità».

Sono molti gli esempi che testimoniano questa vocazione. Quasi mezzo secolo fa gli Alzani hanno piantato un bosco di pertinenza per assorbire le emissioni di CO2 e rendere il sistema produttivo ecosostenibile. Da 40 anni si lavora prestando grande attenzione al riciclo e, prima ancora che l'Unione Europea dettasse le regole, Imbalplast ha iniziato un percorso che l'ha portata a conseguire certificazioni che attestassero l'impiego di polietilene riciclato. Ai clienti che, sempre con maggior frequenza, chiedono sacchetti 'green', Imbalplast garantisce tutto il ciclo produttivo con certi-



Alcune fasi della lavorazione in azienda

**Il titolare Renato Alzani:
«Valorizzare le persone significa
valorizzare l'azienda e il prodotto
Non solo conviene, è giusto»**



ficazioni di Plastica seconda vita (psv), post industriale da raccolta differenziata, post consumo oppure dal CSI per plastica post industriale superiore al 40%, fino al biodegradabile... l'elenco è lungo ed è tutto documentato sul sito www.imbalplast.it. Ancora oggi l'obiettivo che ci poniamo, e puntualmente raggiungiamo, è quello di inserire nella nostra busta il maggior quantitativo di plastica riciclata». E attenzione: quella che una volta era una soluzione dettata non tanto, o non solo, dalla sensibilità ambientale quanto più dal risparmio, oggi è semplicemente sinonimo di qualità e attenzione al mondo che ci circonda: «La scelta di proseguire su questa strada – spiega il numero uno di Imbalplast – adesso è dettata dall'accortezza per la sostenibilità e per

l'ambiente, non certo dal portafogli. Basti pensare che, a differenza di quanto si possa credere, la plastica riciclata come materia prima è molto richiesta e vi è però scarsa disponibilità. Insomma, costa di più».

Una scelta imprenditoriale non certo improvvisata o ideologica. Tutto il mondo di Imbalplast, comprese le pagine di storia scritte con la gloriosa casacca ciclistica indossata dai grandi delle due ruote e le imprese solidali, ruota intorno a un particolare modo di vedere il lavoro legato allo sviluppo della comunità e delle persone. Lo sanno bene gli operai che lavorano nel sito produttivo. Che sono anche tecnici, tutti dal primo all'ultimo. «La mia filosofia – svela Renato Alzani – è quella di fare crescere le persone dando loro delle responsabilità, non degli ordini. Per questo ogni dipendente di Imbalplast conosce il funzionamento della sua macchina alla perfezione ed è in grado, in ogni momento, di attivarla così come di ripararla in caso di malfunzionamento. Valorizzare le persone significa valorizzare l'azienda, il prodotto, e fare arrivare il meglio al cliente. Non solo conviene, è giusto».

Raggiunta la vetta, si potrebbe pensare. E invece no. Un'altra delle caratteristiche della famiglia Alzani è quella di non accontentarsi mai dei propri sforzi e dei successi raggiunti. Per questo Imbalplast si è posta un'ulteriore, incredibilmente ambiziosa sfida: «Dopo il bosco che assorbe ogni anno quantitativi enormi di Co2, siamo pronti col fotovoltaico a puntare all'impatto zero assoluto. Sono certo che ce la faremo».

Molti altri progetti verranno presto concretizzati, sempre con l'intento di contribuire a migliorare il benessere delle persone, della comunità, dell'ambiente e per offrire al mercato prodotti d'eccellenza. Un patrimonio di scelte, investimenti e vision che erediterà la quarta generazione Alzani, con Leonardo e Benedetta pronti a entrare in azienda per proseguire l'attività di una straordinaria family business.

*...quotidianamente
al fianco
delle imprese.*





di Serena Ferpozzi

Ricerca e progettazione Af Automazione fa scuola

È NATA NEL 2000 A CREMONA

**L'azienda che ha la sede a Malagnino
e ha 25 addetti, studia e realizza
macchinari nel settore manifatturiero**

Af Automazione, guidata dal titolare **Alberto Frittoli**, è un'azienda che nasce nel 2000 a Cremona per poi spostarsi, nella zona artigianale di Malagnino, con l'obiettivo di ricercare soluzioni innovative e rispondere alla domanda di servizi nell'ambito dell'automazione industriale.

Nel corso degli anni l'azienda si è sempre più affermata sul mercato internazionale in vari settori, in particolare magazzini automatici e sistemi logistici interni.

«Mettiamo - ha spiegato Frittoli - passione e determinazione nei nostri progetti, nutriamo un profondo rispetto nei confronti dei clienti, a cui cerchiamo sempre di fornire una risposta e una soluzione a richieste e problemi».

L'azienda studia, progetta e realizza macchinari nel settore manifatturiero per inserire l'automazione nell'attività produttiva e quindi migliorare il lavoro manuale e soprattutto la sicurezza sulle linee di produzione.

Ma facciamo un passo indietro. «Quando ho deciso di mettermi in proprio andando avanti con l'attività che svolgevo con l'azienda di cui ero dipendente nell'ambito dell'automazione industriale - prosegue il titolare - sono partito con piccoli lavori nel campo elettrico e informatico - industriale per poi inserire, negli anni, attività di tipo meccanico, realizzando macchine in modo completo. Inizialmente eravamo conto terzisti, ovvero lavoravamo per aziende che poi rivendevano il prodotto all'utilizzatore finale».

Dal 2011, la svolta. Af Automazione ha iniziato a produrre con il proprio marchio, si è specializzata e ha sviluppato un prototipo e industrializzato sistemi per i costruttori di cilindri idraulici; un settore molto trasversale, in cui il prodotto viene impiegato in svariate applicazioni e



Alberto Frittoli, titolare della
Af Automazione di Malagnino

svariati settori.

«Per soddisfare la crescente domanda ci siamo dedicati alla produzione di macchinari per automatizzare e migliorare la qualità del prodotto, realizzando banchi di collaudo in cui il livello impiantistico idraulico, l'aspetto elettronico e software sono fondamentali per le verifiche e i test richiesti. Abbiamo studiato attrezzature composte da meccanica, idraulica, elettronica e software che permettono di collaudare in base a cicli dedicati e parametrici il prodotto finale, ottenendo al termine un report dettagliato dei test effettuati, il tutto garantendo la massima sicurezza agli operatori. Inoltre, essendo un settore in cui non era ancora presente l'automazione

www.

Tree4.IT

SOFTWARE & WEB DEVELOPMENT

Dal 2005 realizziamo soluzioni web e software su misura, per far crescere il vostro business, raggiungere nuovi clienti, semplificare la gestione

SVILUPPO SOFTWARE

**REALIZZAZIONE
SITI WEB E PORTALI**

SERVIZI INTERNET

**SOLUZIONI
INTERNET
PER IL VOSTRO**



BUSINESS

Via Sesto, 39/41 - **Cremona** - 0372 420050 - info@tree4.it



**Il titolare Frittoli:
«Nei nostri
progetti
mettiamo
determinazione
e passione
e il cliente viene
prima di tutto»
La svolta nel 2011
quando
l'impresa
ha iniziato
a produrre
con il proprio
marchio**



spinta - prosegue Frittoli - abbiamo proposto nuove soluzioni per aiutare l'assemblaggio dei cilindri idraulici. Siamo partiti da piccole attrezzature, semplici e manuali sino ad arrivare a una vera e propria linea di assemblaggio automatico completa. In questo campo abbiamo fatto molta ricerca e sviluppo per arrivare a creare questo impianto realizzato per un cliente tedesco che ha creduto nel nostro progetto. Fatto il prototipo, lo stiamo proponendo a tutti i nostri clienti valorizzando l'innovazione apportata al settore».

L'integrazione della parte elettronica e software negli ultimi tempi è diventata sempre più dominante, tanto che il reparto software è quello con più addetti. Af Automazione ha puntato su giovani periti e ingegneri aiutandoli nella formazione e nella crescita professionale in un settore in cui la passione è fondamentale.

Af Automazione è sicuramente attiva nell'ambito dell'Industria 4.0. Tutte le macchine prodotte hanno un'interconnessione con il mondo gestionale delle aziende per permettere un'analisi sempre più sofisticata dei dati, poi elaborati dagli uffici, così da poter prendere decisioni in ambito produttivo in base ai risultati ottenuti.

«Il nostro compito - continua il titolare - è quello di analizzare le problematiche e le richieste dei clienti, studiamo con loro una soluzione: gliela progettiamo, la realizziamo, la mettiamo in servizio e li seguiamo nella fase di assistenza e manutenzione nel corso del tempo».

I clienti che si rivolgono all'azienda di Malagnino non si trovano solo in Italia e in Europa, ma in tutti i continenti del mondo. Oggi l'azienda conta 25 addetti, ospita i settori della progettazione meccanica ed elettrica, dello sviluppo software, del montaggio e del cablaggio. Quindi, sono presenti tutte le figure in grado di fornire al cliente le macchine 'chiavi in mano'.

Il motto dell'azienda è: 'L'automazione al servizio del talento umano'.



VENTURA (FDI), BONGIOVANNI (LEGA), PILONI (PD)

Il più votato fra i candidati cremonesi alle recenti elezioni Regionali è stato Matteo Piloni (Pd), mister preferenze con 5.566 voti. Piloni, che si è confermato consigliere, sarà all'opposizione, esattamente come negli ultimi 5 anni. Saranno invece in maggioranza le due new entry del territorio: Marcello Ventura (Fdi), che ha ottenuto 2.525 voti, e Filippo Bongiovanni (Lega), sindaco di Casalmaggiore, eletto con 1.907 preferenze. A tutti i neoconsiglieri regionali buon lavoro!



MAURIZIO FERRARONI (CEO DEL GRUPPO)

Con le bollette alle stelle l'energia è meglio fabbricarsela in casa. La svolta green della Ferraroni Mangimi va oltre e conferma l'agricoltura cremonese all'avanguardia in tema di sostenibilità. Il Gruppo di Bonemerse, un colosso che produce tre milioni di tonnellate di prodotto l'anno, sta per realizzare un parco fotovoltaico. L'azienda, che vanta oltre duecento collaboratori e due unità produttive in grado di soddisfare le esigenze di 500 stalle, punta a una capacità di oltre 7 mega. Complimenti.



ANDREA VIRGILIO

La sezione regionale di controllo della Corte dei Conti alcune settimane fa aveva sollecitato il Comune di Cremona a darsi una specifica struttura per il coordinamento e il controllo dei progetti e degli interventi del Pnrr. Detto fatto: la giunta comunale ha costituito la Cabina di regia del Pnrr con funzioni di indirizzo e di impulso alla partecipazione attiva di tutto l'ente all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Alla guida il vice sindaco Andrea Virgilio. Ruolo non facile, in bocca al lupo.



EX BERTARINI E PHARMATEK

A metà dicembre l'ex raviolificio Bertarini di Sesto ed Uniti (ora Grandi Pastai italiani) ha chiuso i cancelli e non li ha più riaperti: 54 dipendenti hanno perso il lavoro e da oltre due mesi aspettano la cassa integrazione. A Cremona la crisi della Pharmatek mette a rischio 25 addetti. L'azienda, acquisita dalla Euro Cosmetic di Trezano, chiuderà entro marzo 2024 e offre compensazioni economiche per i dipendenti che accetteranno il trasferimento nel Bresciano. Il 2023 non è iniziato bene.

mondo ... business

Iscrizione al Tribunale di Crema
n. 109Tu del 27.04.1999

Supplemento del quotidiano
La Provincia
di Cremona e Crema
di Sabato 25 febbraio 2023

Chiuso in redazione:
Mercoledì 22 febbraio 2023

Direttore responsabile
Luca Puerari

Hanno collaborato
Andrea Arco, Nicola Artoni, Davide Bazzani, Elisa Calamari, Marilisa Cattaneo, Gianluigi Cavallo, Serena Ferpozzi, Stefano Sagrestano, Fulvio Stumpo e Bibiana Sudati

Progetto Grafico
Angelo Ghidelli

Editore
S.I.T. Srl

Pubblicità
PubliA Div. Comm. S.E.C. Spa

Stampa
Csq Erbusco (BS)



Associazione Industriali
Cremona



Confederazione Nazionale
dell'Artigianato e della Piccola
Media Impresa
CNA Cremona



libera
associazione
artigiani



LIBERA ASSOCIAZIONE
AGRICOLTORI CREMONESI



MODO

Servizi Doganali



Servizi doganali ad alto standard

OPERAZIONI DOGANALI | SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
CERTIFICAZIONI AEO | FORMAZIONE | CONSULENZA

www.modo-cs.com

MILANO

Viale Sarca 336 - Edificio 12 (MI)
Tel. +39 02 89367200

CREMONA

Via della Conca 3 - Zona Porto Canale (CR)
Tel. +39 0372 34590



MODO AEOC 16 1127
NERVIANI AEOC 16 1186



**Scegliere Grana Padano
significa abbracciare i valori italiani.**

I luoghi dove nasce, la maestria dei casari,
le tradizioni, l'allegria a tavola, l'amore
per la cultura, il benessere e la passione.

È il gusto italiano che ha fatto
innamorare il mondo.

Un'emozione da condividere.



Un'emozione italiana.

IL FORMAGGIO DOP PIÙ CONSUMATO AL MONDO.