

Cronaca di Cremona

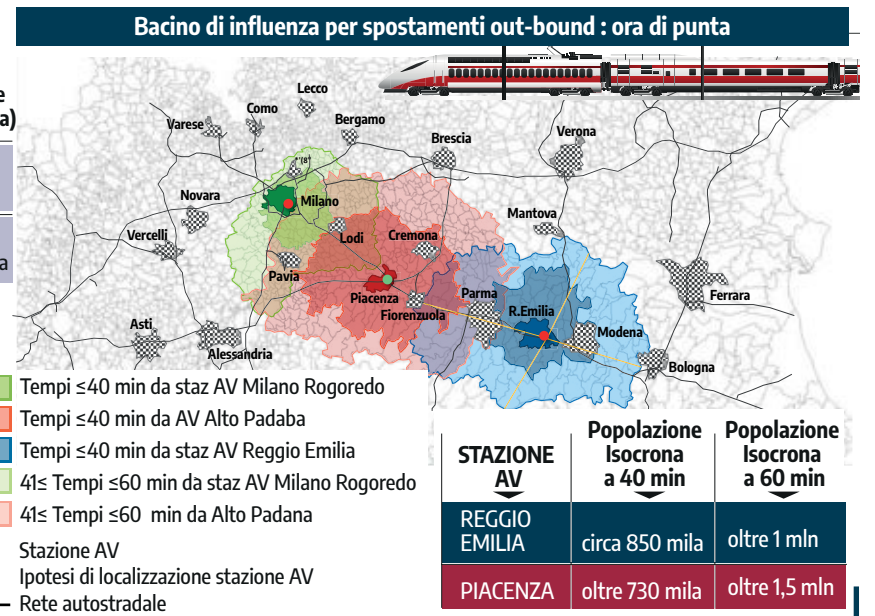
cronaca@laprovinciacr.it

INFRASTRUTTURE: L'ALTA VELOCITÀ

LA NUOVA STAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ ALTO PADANA



Aree in comune tra Alto Padana e Medio Padana	popolazione comune (mila)
Intersezione bacini a 40 minuti	0
Intersezione bacini a 60 minuti	Cira 420 mila



Stazione Alto Padana per 1,2 milioni di viaggi

Presentato lo studio di fattibilità: «Benefici per il territorio, avanti con il secondo step»

di MASSIMO SCHEITINO

CREMONA Una nuova stazione sulla linea dell'Alta velocità fra Milano Rogoredo e Reggio Emilia potrebbe attrarre un traffico di circa 1,2 milioni di viaggi all'anno, di cui 800mila generati dalla nuova fermata e solo 400mila sottratti allo scalo Medio Padano, realizzato da Calatrava nel 2013. È questo il dato più rilevante dello studio sulla fattibilità trasportistica di una stazione Alto Padana realizzato da **Ennio Cascetta**, esperto di livello internazionale di pianificazione dei trasporti, e dai suoi collaboratori, **Ilaria Henke** e **Roberto Castelluccio**. Commissionato dall'Associazione industriali di Cremona, lo studio è stato presentato ieri nella sede di piazza Cadorna con ASSIEME, tavolo permanente composto dalle associazioni datoriali della provincia di Cremona, e Progetto Sviluppo Piacenza, tavolo composto dalle associazioni datoriali e dei sindacati confederali della provincia di Piacenza. Fra il pubblico anche la deputata piacentina della Lega **Elena Morelli** e il consigliere regionale emiliano ed ex sindaco di Castelvetro, **Luca Quintavalla**. Fra i politici cremonesi, c'erano i consiglieri regionali **Matteo Piloni** (Pd) e **Riccardo Vitari** (Lega), il sindaco di Cremona, **Andrea Virgilio** con l'assessore, **Simona Pasquali**, il presidente del Consiglio comunale, **Luciano Pizzetti** e il presidente della Provincia, **Roberto Mariani**.

Dopo i saluti del presidente, **Maurizio Ferraroni**, che ha definito «strategica» l'Alta velocità, la parola è passata ai tecnici che hanno esposto dati e ragioni in base ai quali questo primo passo ne giustifica senz'altro un

Relatori e rappresentanti delle associazioni nella sede di Confindustria per la presentazione dello studio di fattibilità della nuova stazione



secondo: l'analisi economica dei costi e dei benefici di un tale investimento. La nuova stazione Alto Padana sarebbe localizzata in prossimità di Piacenza, sulla linea attuale, all'intersezione con le autostrade A1 e A21 e sarebbe realizzata su un viadotto per consentire il cantiere senza distur-

bo all'esercizio. Potrebbe inoltre diventare un hub capace di intercettare le linee ferroviarie locali Piacenza-Cremona - oggi utilizzata quasi esclusivamente per traffico merci - e Alessandria-Piacenza. Lo studio ha preso in esame la popolazione a 40 minuti e a un'ora di distanza dal nuovo scalo, con-

cludendo che la stazione Alto Padana servirebbe non solamente le province di Piacenza e Cremona, ma anche Fiorenzuola e Lodi. Nel cerchio più ampio - 60 minuti di percorrenza - si collocano la bassa bresciana, Pavia e l'alto Cremonese. Gli esperti hanno passato in rassegna il ruolo della stazione

Medio Padana di Reggio Emilia entrata in esercizio dal 2013. L'analisi dei dati ha mostrato il notevole successo di questo scalo, passato in 10 anni (dal 2014 al 2024) da poco più di 0,5 milioni a circa 2 milioni di viaggiatori all'anno e che è servita da circa 91 treni ad Alta velocità al giorno. L'analisi della doman-

da, tuttavia, mostra che la stazione serve prevalentemente le province di Reggio Emilia (il 60% del traffico), Modena (18%) e Parma (13%) mentre è assolutamente marginale il traffico delle province di Cremona (3%) e Piacenza (2%). Lo studio ha anche preso in esame la collocazione alternativa della nuova stazione in prossimità di Parma, che disterebbe solo 30 chilometri dalla stazione di Reggio Emilia. I dati confermano che una tale collocazione genererebbe solo 300mila nuovi viaggiatori AV a l'anno, mentre la sostanziale sovrapposizione del suo bacino di influenza con quello delle stazioni di Reggio Emilia porterebbe a dimezzare il traffico di quest'ultima. «I risultati - ha spiegato Cascetta - in-

coraggiano a proseguire nella definizione di una proposta progettuale preliminare della stazione Alto Padana, per stimarne le possibili configurazioni dei servizi di AV, i costi e i benefici socioeconomici e territoriali della stazione». Grosso modo i costi di una stazione passante sono stati ipotizzati in circa 100-200 milioni. «Oggi - ha spiegato l'esperto - non saremmo in grado di immaginare un'Italia senza l'autostrada del Sole. E in 10 anni, dopo l'A1, ha preso forma tutta l'ossatura del nostro sistema autostradale. Con l'Alta velocità non è stato così e dopo l'equivalente dell'Autostrada del sole cui siamo fermati». Eppure, nelle province toccate, l'Alta velocità, a parità di tutte le altre condizioni iniziali, ha contribuito ad una crescita del Pil negli ultimi 10 anni di circa il 6%. Il contributo al Pil nazionale in 10 anni è stato di 42 miliardi di euro. «È - ha spiegato Cascetta - una nuova questione di equità fra territori: dove non c'è l'Alta velocità si incrementa il gap con le zone servite». E Ferraroni ha concluso: «Ci faremo portavoce del territorio, vale la pena di giocare questa partita».

© RIPRODUZIONE RISERVATA