



PRINCIPALI OPERE ATTESE Infrastrutture stradali, ma anche ferroviarie. Territorio compatto nelle richieste

Autostrada Cremona-Mantova e il raddoppio ferroviario Mantova-Cremona-Milano

Tutte le ultime novità per la futura highway. Via libera al raddoppio della tratta Codogno-Cremona-Mantova. Tolti 110 passaggi a livello, e promesse Rfi: 10 treni l'ora contro i 4 attuali nei due sensi di marcia.

Risale al 22 gennaio scorso la conferma tanto attesa per quella che si presentava da tempo come un'infrastruttura non più rinviabile. Stiamo parlando dell'autostrada Cremona-Mantova, per cui la Regione si è impegnata a stanziare 400 milioni di euro, un contributo maggiore rispetto a quanto ipotizzato in un primo tempo.

Il percorso per arrivare alla realizzazione dell'opera è stato avviato, individuando anche un crono-program-

ma, che prevede un nuovo appuntamento tra le parti - Regione e territorio cremonese - per il prossimo mese di luglio. Inoltre, si tratta di capire quale sarà il costo totale dell'opera, di stabilire un piano finanziario e di dividersi i ruoli e la responsabilità dei lavori. A seguire, si passerà alla fase del bando di gara, la cui assegnazione è prevista entro un anno, e quindi il via libera ai cantieri.

I comuni di Cremona e Mantova, le Province, le Camere di commercio e le associazioni di categoria dei due territori si sono dimostrate compatte anche nel richiedere alla Regione altre conferme: il raddoppio della ferrovia Mantova-Cremona-Milano, già finanziata dal governo Gentiloni; interventi necessari per migliorare i servizi di Trenord e la soluzione alla questione del ponte di Casalmaggiore, ma anche la necessità di un lavoro comune con Anas, in vista del passaggio delle strade a questo ente e, ancora, la sollecitazione dell'avvio del tavolo di lavoro con la regione Emilia-Romagna per la tratta ferroviaria Cremona-Piacenza.

Riguardo al raddoppio ferroviario per Milano, però, da Roma tardano ad arrivare certezze. A febbraio, il sinda-

co di Cremona, **Gianluca Galimberti**, scriveva al ministro **Danilo Toninelli**, chiedendo se, nell'elenco consegnato alla Regione tra i prossimi interventi strutturali di Rfi per gli anni 2019-2021, fosse indicato appunto il raddoppio ferroviario sulla linea, così come la possibilità di organizzare, entro il mese appena trascorso, un momento rivolto alle istituzioni, alle categorie economiche e ai rappresentanti dei pendolari, in modo da chiarire i dettagli del progetto e le tempistiche di attuazione. Il ministro è rimasto finora silente.

Una buona notizia, però, c'è: a ottenere il via libera è stato un altro raddoppio, quello della tratta tra Codogno-Cremona-Mantova, previsto in due fasi: prima, a partire dal 2021, la tratta Piadena-Mantova e quindi quella Codogno-Piadena. Il programma, condiviso da Rfi e regione Lombardia da qui al 2025, prevede, tra l'altro, interventi di potenziamento infrastrutturale, aggiornamento tecnologico e la soppressione di 110 passaggi a livello. Come annunciato dalla stessa Rfi, l'intenzione dell'azienda è quello di arrivare ad una capacità di dieci treni all'ora nei due sensi di marcia, contro i quattro attuali.



CREMASCO Nuovo ponte a Spino d'Adda pronto entro il 2021

Raddoppio Paullese: si sta con il fiato sospeso

Si è in attesa della pubblicazione della sentenza del Consiglio di Stato relativa al secondo lotto dei lavori sulla provinciale. Per la tangenzialina della zona industriale di Crema (e Cremosano) i tempi sembrano allungarsi: un'opera strategica per il territorio bloccata dall'anacronistico potere del "niet" di due sindaci.

Sul versante del raddoppio della Paullese, il Cremasco sta attendendo notizie in merito al secondo lotto dei lavori, quello riguardante il tratto tra Zelo e Paullo, in capo alla Città metropolitana di Milano. L'opera è stata oggetto di ricorso, da parte della ditta seconda classificata nel relativo bando, e sebbene il Consiglio di Stato abbia già emesso la sentenza lo scorso 11 aprile, questa non è stata ancora pubblicata; di conseguenza non se ne conosce il contenuto.

Nel frattempo si resta col fiato so-

speso: in caso positivo, dal giorno seguente l'azienda aggiudicatrice potrebbe riprendere l'attività come da crono programma e il raddoppio potrebbe dirsi completato entro il 2022, ma se il responso dei giudici fosse negativo allora le cose si complicherebbero e non poco. Per quanto, invece, riguarda l'eliminazione dei semafori a San Donato, entro il prossimo giugno dovrebbe concludersi la gara per l'individuazione della ditta affidataria.

E, poi, c'è il ponte su Spino. Dopo essere rimasto incagliato per un anno

IL PONTE DEI SOSPIRI

Ecco l'attuale ponte sul fiume a Spino d'Adda che aveva sostituito un altro ancora più vecchio. Dopo essersi incagliato nelle secche della burocrazia, dovrebbe proseguire l'iter per la costruzione di un nuovo ponte che andrà a innestarsi sul raddoppio della Paullese dalla parte cremasca e milanese.

tra le secche della burocrazia, da circa un mese, grazie alla collaborazione tra Regione, Provincia di Cremona e Città metropolitana, il relativo provvedimento è stato sbloccato dal Cipe; la Provincia può quindi proseguire l'iter verso il progetto definitivo ed entro il 2021 la nuova infrastruttura dovrebbe essere pronta.

La notizia più attesa dagli imprenditori cremaschi riguarda però la cosiddetta tangenzialina, pensata per permettere ai camion di raggiungere la zona industriale di Santa Maria, aggirando i Comuni limitrofi coi loro divieti di transito per mezzi pesanti.

«Lo scorso dicembre» racconta **Matteo Piloni**, consigliere regionale del Pd, «ho presentato una mozione per impegnare la giunta regionale a sostenere il progetto; si è trattato del primo passaggio politico importante. Ora, però, prima di poter proseguire il percorso, occorre una convenzione tra i Comuni interessati, e Capralba e Casaleto Vaprio non sono interessati a firmare. L'auspicio è che il discorso possa essere ripreso al più presto, dopo le elezioni amministrative di maggio».

Come si vede, nulla è cambiato: i sindaci di piccoli comuni possono impedire un'opera strategica che interessa lo sviluppo di un territorio dovuto a imprese e lavoratori: nell'ex Olivetti, nei Pip di Santa Maria e di Cremosano, raggiungibili velocemente da questa bretella, operano decine e decine di imprese, e 2mila dipendenti. È un'opera importante per almeno due motivi: uno è economico perché la nuova strada va a servire importanti zone produttive utilizzare la tangenzialina significa liberare dal traffico pesante alcuni paesi del Cremasco.

Ma quali sono le caratteristiche del tracciato? La bretella sarà lunga 2 km circa, a due corsie, che si può percorrere a 90 all'ora». Il costo? «A seconda di diverse ipotesi fatte, si va dai 6,5 ai 6,9 milioni di euro. Soldi che saranno richiesti alla Regione perché la "tangenzialina" è una strada di valenza provinciale dal momento che serve a raccordarsi con la Brebemi. I tempi? Prima è, meglio è.

CASALMAGGIORE Una precisa fotografia della situazione

Il cantiere del manufatto sul fiume procede, ma con possibili ritardi. Si allontanano invece gli orizzonti della TiBre e dei lavori alla linea ferroviaria Parma-Brescia. Il Po navigabile sarà possibile solo se potremo contare sui finanziamenti europei.



■ **VIADOTTO, CHE ANSIA**

Sullo sfondo il ponte sul Po, un'infrastruttura che sta per essere ristrutturata. Ma se fino a febbraio c'era ottimismo sul rispetto del cronoprogramma, ora molti dubitano che i lavori possano essere terminati entro il 5 giugno prossimo, come era stato stabilito.

Le priorità: riaprire il ponte sul Po, e fare la Gronda nord

A interessare Casalmaggiore e i casalaschi sono soprattutto i lavori di ristrutturazione del ponte sul Po, che unisce il Comune cremonese a quello parmense di Colorno. Se fino al mese di febbraio si poteva dire che l'attività stesse procedendo come secondo programma - il 30% dell'opera terminata e l'auspicio che venisse rispettato il termine previsto del 5 giugno prossimo -, l'ottimismo è scemato già all'inizio di marzo, quando si è rilevato che nel capitolato dei lavori non era prevista l'applicazione dei sensori, che sarebbero fondamentali per assicurare la stabilità dell'infrastruttura e, di conseguenza, per renderla di nuovo agibile dal traffico.

E, tuttavia, nonostante il costo previsto sia esiguo, tanto da poter giustificare un affidamento diretto, la Provincia di Parma intenderebbe indire un ulteriore bando pubblico e, così facendo, si potrebbe verificare uno slittamento della conclusione dei lavori oltre la data prevista inizialmente.

Non di solo ponte si alimentano tuttavia le preoccupazioni casalasche. Questa parte del territorio provinciale attende **infatti da anni la TiBre**, l'autostrada concepita per collegare il

porto de La Spezia al Brennero ma di cui si stenta tuttora a intravedere una possibile fine. Ad oggi, infatti, poco o nulla di certo si sa, come riferisce il primo cittadino di Casalmaggiore, **Filippo Bongiovanni**, se non che risulta finanziato solo il primo tratto, per un totale di 12 chilometri, nel mezzo della campagna parmigiana e che la sua apertura è prevista nel corso di quest'anno o al massimo per il 2020.

Casalmaggiore è particolarmente legato a quest'opera per via del fatto che una parte della TiBre passerebbe proprio a nord dell'abitato ed è grazie a essa che potrebbe vedere la luce un'altra infrastruttura molto importante per il Comune, ma altrettanto costosa - si parla di 25 milioni di euro -: la Gronda Nord, appunto.

Va detto, però, che il via a quest'ultima sarebbe possibile anche nel caso dell'autostrada Cremona-Mantova, una soluzione che, al momento, sembra molto più concreta della TiBre. Bisognerà però attendere luglio perché la Regione faccia sapere qualcosa di preciso in merito alla Cremona-Mantova, così da poter avanzare un'ipotesi obbiettiva sui tempi dei lavori.

Infine, non va dimenticato il problema ferroviario: se il nostro capo-

luogo provinciale si sta battendo per il raddoppio della linea Mantova-Cremona-Milano, Casalmaggiore continua ad aspirare a un ammodernamento e, se possibile, **un'elettificazione della tratta Parma-Brescia** da parte di Rfi, su cui ad ora, però, non ci sono notizie, se non un vecchio progetto che da tempo pare non essere più in cima alle priorità.

Qualche parola anche in merito **alla navigabilità del fiume Po**, che interessa tanto Cremona quanto Casalmaggiore, visto che le due città sono collegate proprio dal gran fiume. In merito, il consigliere regionale del Pd, Matteo Piloni, rivendica di aver sollevato la questione tanto al Tavolo della competitività provinciale, fortemente voluto dall'Associazione Industriali di Cremona, quanto in Regione, convinto che lo studio realizzato dall'Agenzia Interregionale per il fiume Po debba proseguire il suo cammino, a maggior ragione dopo l'abbandono del progetto relativo al polo di Tencara. Tuttavia, il territorio cremonese da solo può far poco, come sottolinea lo stesso Piloni; serve ricorrere all'Unione europea per poter contare sui finanziamenti necessari da investire sul porto di Cremona.



IL COMMENTO

di MARCO BRESSANELLI

presidente della Libera artigiani di Crema

Masterplan, un autobus con poche fermate

Dopo anni nei quali il nostro territorio provinciale si era interrogato sulle priorità da realizzare promuovendo di volta in volta, con nomi diversi, i vari “patti per lo sviluppo”, si è assistito a tutta una serie di aspettative e volontà disattese. Ci eravamo così fermati non sul da farsi perché, comunque, questa provincia è popolata da gente che non ha paura a rimboccarsi le maniche. Le cause del nostro restare al palo sono tante. A partire da ragioni geografiche: il nostro territorio provinciale è troppo allungato e diviso in tanti campanili che faticano persino a conoscersi: che cosa unisce, per esempio due località della nostra provincia lontane 103 km come Rivolta d'Adda - che sta sul confine milanese - e Casalmaggiore che dista 7 km di strada e 4 minuti di treno dal confine parmense?

Poi ci sono i motivi di intralcio dovuti alla partitocrazia: quello che fa la destra non va mai bene alla sinistra, e viceversa. Infine, permangono le questioni di campanile: quello che va bene a Crema non va bene a Cremona, e viceversa. Il risultato? Disastroso. Il problema è che, quando si è divisi, soprattutto in un piccolo territorio, poi si perdono tutti i treni che passano e noi, in questi anni, ne abbiamo mancati alcuni: ricordo solo il Polo industriale di Tencara, mai nato. Non voglio, per ragioni di bottega, difendere le imprese, ma è innegabile che da parte delle forze produttive c'è sempre stata la volontà e lo slancio a unire e non a dividere. Tutti gli ultimi tentativi di riunire intorno a un tavolo chi, in questa provincia, ha la leadership nel mondo economico, politico, sindacale, sociale e culturale sono venuti proprio dalle associazioni di categoria.

Ma, probabilmente, stilare solo un elenco delle priorità per questo lunghissimo territorio non era sufficiente. Da qui la felice intuizione dell'associazione Industriali e della Camera di commercio di Cremona di porre mano a Masterplan 3C, affidato allo studio The European House-Ambrosetti per fornirci, con dati veri, un quadro realistico di chi siamo oggi, di quali sono i nostri bisogni e da qui arrivare a concretizzare una visione

forte e di lungo periodo del nostro futuro individuando le nostre eccellenze, gli scenari innovativi, i progetti prioritari e portanti per lo sviluppo da qui ai prossimi 20 anni. Masterplan non ci indica che direzione prendere, ma è come se avesse pulito il nostro orizzonte rendendoci più nitide le opportunità di possibili scenari futuri e incrementando così la razionalità nelle nostre scelte.

Scelte che, una volta effettuate, perché condivise da tutti, non possono essere, poi, stravolte dal politico di turno per sue valutazioni ideologiche o partitiche. Come è successo per l'ipotesi, poi tramontata, dell'area vasta di Crema o per la Brebemi che per miopia di qualche politico di sinistra di Cremona, non è stata costruita in territorio cremasco lasciando così i futuri benefici di questa autostrada, in termini di insediamenti di aziende che stanno fiorendo lungo la sua asta, ai bergamaschi. Rendendoci meno competitivi nei confronti dei territori confinanti. Un'altra opportunità persa.

Per noi imprenditori una buona scelta amministrativa è buona al di là del colore di chi l'ha realizzata. Per questo ha ragione lo studio The European House-Ambrosetti quando sottolinea che «sviluppare un territorio con una visione di lungo periodo, da qui ai prossimi vent'anni significa dare risposte concrete a 5 domande fondamentali: perché un'impresa dovrebbe insediarsi qui e non altrove? Perché un'impresa già presente dovrebbe decidere di rimanervi? Perché un contribuente/famiglia, dovrebbe decidere di risiedere e contribuire qui e non altrove? Perché un talento dovrebbe decidere di lavorare/studiare qui e non altrove? Perché un turista dovrebbe scegliere di venire qui e non altrove?». Così ragionano le imprese a casa loro: perché una persona dovrebbe comprare il mio prodotto?

Purtroppo nei confronti di Masterplan c'è ancora un po' di scetticismo anche per colpa dei precedenti fallimenti dei vari “patti per lo sviluppo” lunghi ormai 25 anni fa. Attenzione però: la buona occasione è come un autobus che ha poche fermate. Se non le prendiamo al volo...



Masterplan, mettere in campo una vera lobby trasversale

Il 6 maggio, a Crema, in occasione dell'Assemblea Generale 2019 dell'Associazione degli Industriali di Cremona, è stato presentato il "Masterplan 3C", il piano di sviluppo di medio-lungo periodo promosso dall'Associazione Industriali di Cremona, che ha lanciato l'iniziativa sostenendone i costi con il contributo della Camera di Commercio ed il patrocinio dei tre comuni maggiori della provincia e oltre che di alcune realtà associative, tra cui la Cna di Cremona.

Il Masterplan è stato realizzato da The European House-Ambrosetti e ha permesso l'elaborazione di scenari innovativi su temi prioritari per il territorio, l'identificazione di priorità e le azioni coerenti, oltre alla messa a punto di strumenti di analisi per i decision maker. Questo elaborato ha definito obiettivi, strumenti e territori d'azione guardando, con una logica di prospettiva di medio lungo periodo, al futuro della provincia di Cremona. Il Masterplan 3C ha delineato una visione strategica denominata "Fabbrichiamo armonia" che poggia su 6 competenze portanti: agro-alimentare, metallurgia e meccanica, cosmetica, servizi alla persona, bioenergie e tutela del territorio e musica.

Ma la novità più rilevante del progetto è che esso ha individuato il portafoglio di interventi per lo sviluppo del territorio, cioè quelle azioni ineludibili che il sistema locale, coerentemente, deve mettere in campo per poter raggiungere gli obiettivi che si è dato. In particolare, le azioni prioritarie sono le seguenti: realizzare tutte le opere necessarie (fisiche e digitali) per colmare il gap di infrastrutture della Provincia Cremona; creare una scuola di formazione per le "professioni del futuro"; creare il "Circuito della musica" tra i territori del cremonese e lanciare le "Olimpiadi della Musica"; creare un "Contamination Lab" tra industria agroalimentare, cosmesi e nuove produzioni; lanciare una "strategia integrata di comunicazione" delle eccellenze del territorio con un "brand identitario".

Il Masterplan, adesso che è stato redatto con grande professionalità e con un metodo condiviso, rappresenta evidentemente, non un punto di arrivo, ma un buon punto di avvio: par-

tendo dall'analisi di dati e indici, si sono fissate priorità e obiettivi, all'interno di una strategia che punta alla crescita e al rilancio competitivo del territorio che si è immaginato in una visione prospettica e di ampio respiro. Per rendere proficua l'azione, dopo aver scritto questa bella pagina di collaborazione tra istituzioni, rappresentanze e attori protagonisti del territorio è però necessario far seguire un'azione coerente agli auspici. E questo lo si può fare solo con il coinvolgimento degli attori decisionali (politica, istituzioni, rappresentanze) in grado di mettere in campo una vera e propria azione di lobby territoriale trasversale che parta dalla consapevolezza che non tutte, ma una parte significativa delle scommesse in campo, dipenderanno dalla capacità che questo territorio avrà nel determinare scelte strategiche e di sviluppo di coloro che governano e decidono come e dove impegnare risorse economiche.

Il tema non è certo legato alla colorazione politica di chi governa ma, partendo dalla condivisione degli obiettivi territoriali sopra richiamati, tutti gli attori dovranno muoversi compatti e senza distinguo, né sub territoriali né politici, mettendo al centro gli interessi del territorio e di chi lo abita. L'avvio parallelo dei lavori del Masterplan avvenuto ormai più di un anno fa, del Tavolo della Competitività provinciale, ha pure segnato una svolta di metodo fondamentale per il nostro territorio: da una parte il Masterplan definisce la prospettiva futura della nostra provincia da qui a 20-30 anni (la visione); dall'altra il tavolo della Competitività, tavolo permanente di lavoro di cui il territorio si è dotato (partecipato da istituzioni, associazioni di categoria e rappresentanti politici), permette di monitorare da vicino le azioni intraprese, rendendo concreto quello sforzo di lobby territoriale che dovremo sempre più rendere sistematica.

Siamo ad un punto di svolta. Abbiamo assieme creato le condizioni per intraprendere, con rinnovato slancio, la via dello sviluppo del nostro territorio. Si è creata maggiore consapevolezza dei nostri limiti e dei nostri punti di forza. Ora assieme dobbiamo lavorare per rendere più competitivo il nostro territorio.

Ogni giorno, ritardi e treni soppressi. Per i pendolari sono giornate da incubo. Il futuro? Tra progetti fattibili e promesse.

Ormai non fanno più notizia i continui e prolungati ritardi e le improvvise soppressioni dei treni sulle linee Milano-Treviglio-Crema-Cremona, Cremona-Mantova, e sulla Brescia-Piadena-Casalmaggiore. Giornate da incubo per i pendolari che prendono il treno per recarsi a lavorare in fabbrica e in ufficio. Ennesima giornata da incubo, martedì 13 novembre, sulla linea ferroviaria Cremona-Crema-Treviglio-Milano.

Per quanto concerne il capitolo “ferro”, il consigliere regionale del Pd, Matteo Piloni, parla di situazione disastrosa: «Si ragiona sui propositi, dal momento che, per la linea Cremona-Treviglio, Rfi ha previsto lavori di abbattimento dei passaggi a livello, ma parliamo appunto di un'intenzione».

«Per il resto» continua Matteo Piloni, «sto insistendo in Regione per avere più treni diretti tra Crema e Milano. So che Regione si è già rivolta a Trenord in merito; speriamo di avere un riscontro positivo già questa estate. L'azienda ha annunciato la diminuzione delle soppressioni e un miglioramento della puntualità, a fronte però di un avvenuto taglio del 5% delle corse, oggi sostituite da bus. Trenord si è anche impegnata a rimettere in circolo tra il 30 e il 40% dei treni già cancellati, ma evitando di specificare le tratte interessate».

Tra le numerose promesse, c'è il raddoppio della ferrovia Mantova-Cremona-Milano, già finanziata dal governo Gentiloni (vedi servizio a pagina 8) e gli interventi necessari per migliorare i servizi di Trenord. Ma riguardo al raddoppio ferroviario da Roma tardano ad arrivare certezze. A ottenere il via libera è stato un altro raddoppio, quello della tratta tra Codogno-Cremona-Mantova. Infine, come annunciato dalla stessa Rfi, l'intenzione dell'azienda è quello di



■ STAZIONI DA VIA CRUCIS

Dall'alto, la stazione di Crema, poi quella di Cremona, infine Casalmaggiore. Partire in orario da questi terminal o arrivarci sempre in orario diventa una vera e propria scommessa per i pendolari che vanno a Milano oppure a Cremona per lavorare o studiare.



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE *Non è far west, ma poco ci manca*

Un territorio dove si viaggia a binario unico

arrivare ad una capacità di dieci treni all'ora nei due sensi di marcia, contro i quattro attuali.

A Casalmaggiore sono state bandite persino le promesse: infatti (vedi servizio a pagina 10), nessuno crede più all'elettificazione della tratta Parma-Brescia da parte di Rfi, su cui ad ora, però, non ci sono notizie, se

non un vecchio progetto che da tempo pare non essere più in cima alle priorità.

Un fatto, dunque, è certo: la Lombardia, che viene considerata locomotiva economica del Paese, è uno dei fanalini di coda nel trasporto ferroviario nazionale. Qui si viaggia ancora su un solo binario.