



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova

 **RFI**
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

 **ITALFERR**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Dibattito Pubblico

**Raddoppio della linea
Codogno - Cremona - Mantova**

TRATTA CODOGNO- PIADENA

www.dpcodognopiadena.it



CONTRIBUTO AL DIBATTITO
Stati Generali Clima Ambiente e Salute della
Provincia di Cremona (5)



Premessa

L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del d.lgs. n. 50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 76 del 2018 ha individuato modalità, tipologie e soglie dimensionali delle opere da sottoporre obbligatoriamente a dibattito pubblico. Tuttavia è possibile avviare un dibattito pubblico facoltativamente, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore può indirne, infatti, la procedura su propria iniziativa quando ne rileva l'opportunità.

L'obiettivo del Dibattito Pubblico è mettere in atto tutte le azioni per garantire l'informazione sull'intervento, favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito - facendo emergere le posizioni in campo, anche attraverso il contributo di esperti, evitando che ci siano posizioni non rappresentate – al fine di arricchire e migliorare la realizzazione dell'opera.

In tal senso, chiunque lo ritenga opportuno, **può proporre osservazioni, contributi, spunti di riflessione che verranno resi disponibili a tutti sul sito www.dpcodognopiadena.it.**

Qui di seguito viene presentata un modello molto semplice di come strutturare un contributo, ma verranno anche raccolti e pubblicati elaborati più complessi, arricchiti da immagini o quanto altro possa rendere maggiormente comprensibile la posizione che si vuole rappresentare rispetto al Raddoppio Ferroviario della linea Codogno-Cremona-Piadena.

MODULO BASE

Nome Cognome

Vacchelli Cesare, in nome e per conto degli *Stati Generali Clima Ambiente e Salute della Provincia di Cremona*

Recapito (telefono o mail)

Cell. 339 4918277

Mail: cesare.vacchelli@gmail.com

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

26034 Piadena Drizzona (CR) – Via Piave 8/A frazione Pontirolo Capredoni



Contributo/Tema che si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

ESECUZIONE IN VARIANTE DEL TRATTO PIADENA-CREMONA

Un tema centrale emerso nel dibattito pubblico è quello legato alla modalità proposta di esecuzione dei lavori nella tratta Piadena-Cremona.

Nelle nostre osservazioni abbiamo chiesto spiegazioni sul perché non venissero eseguiti con le modalità previste nel PTFE del 2018, in cui si prevedeva, sempre con la linea in esercizio, *"...la realizzazione del binario di raddoppio a 5,50 m. dal binario esistente, in sinistra o in destra a seconda delle necessità funzionali e delle condizioni al contorno."*

Questa modalità avrebbe comportato un minor consumo di suolo e l'utilizzo del sedime esistente a fianco dell'attuale binario.

Pertanto riteniamo **di fondamentale importanza effettuare ogni ulteriore e utile approfondimento tecnico per rendere possibile la realizzazione del secondo binario in affiancamento all'attuale e con la linea in esercizio.**

Ribadiamo infatti la richiesta che questa condizione, cioè il mantenimento della linea in esercizio, sia il punto fermo e imprescindibile di ogni soluzione da adottare su questo tratto di linea.

Siamo pertanto fortemente contrari alla richiesta avanzata dalle associazioni agricole cremonesi che prevede la chiusura dell'esercizio della linea pur di evitare la realizzazione in variante di questo tratto.

Una soluzione che, se accolta, penalizzerebbe in modo pesantissimo il tessuto sociale nel suo complesso di questo territorio, sia in termini economici, per il danno arrecato alle attività produttive, sia per il prezzo altissimo che verrebbe fatto pagare ai pendolari, studenti e lavoratori.

Per questo va respinto con determinazione il tentativo di far saltare la continuità del servizio ferroviario nel tratto Piadena-Cremona, perché questo indebolirebbe la credibilità dell'intero progetto fino al rischio di cancellarlo.

Grande sottolineatura merita poi un concetto già espresso in altre occasioni dalla Commissaria e dai tecnici di RFI e Italferr, e cioè che **il terreno verrà momentaneamente intercluso** tra il vecchio binario e la piattaforma del nuovo, nel tratto da Piadena a Cremona, **verrà poi riconsegnato alla sua funzione agricola insieme alla dismissione del vecchio binario.**

Anche per queste motivazioni, non riteniamo nemmeno immaginabile l'ipotesi in cui il tratto da Piadena a Codogno resti chiuso al servizio fino al 2038. Questo significherebbe la morte di questa linea ferroviaria, e un sacrificio che non possiamo chiedere assolutamente ai pendolari mantovani e cremonesi.

Viceversa il mantenimento in esercizio della linea attuale da Piadena a Cremona insieme al completamento del tratto da Mantova a Piadena consentirebbe ai pendolari di proseguire via Piacenza Codogno per giungere a Milano con il minor disagio possibile.

L'impatto e il consumo di suolo di quest'opera ferroviaria, e le conseguenti problematiche emerse a livello locale, nella parte relativa alla ricucitura della



viabilità, conseguente alla chiusura dei PL, dipende in buona misura dal fatto **che la progettazione, nel tratto da Cremona a Mantova, ha dovuto tener conto della presenza in adiacenza del progetto dell'autostrada regionale Cremona-Mantova. Ciò** ne ha condizionato pesantemente lo sviluppo, allungandone i tempi, facendone lievitare i costi e costringendo a realizzare manufatti molto più impattanti per poter sovrappassare contemporaneamente entrambe le infrastrutture.

In attesa di conoscere, come da noi richiesto, la quantificazione dei maggiori costi previsti in progetto e derivanti dalla presenza del progetto autostradale, chiediamo che questi costi vengano poi addebitati al concessionario privato dell'autostrada Cr-Mn e, in subordine, a Regione Lombardia in qualità di concedente.

L' esito della discussione su tema della realizzazione in variante del lotto 2 da Piadena a Cremona avrà non poche conseguenze e ripercussioni sulle altre attività produttive e sulla vita dei pendolari, in particolare mantovani, che ogni giorno utilizzano questa linea ferroviaria.

Ma vediamo ora come i possibili scenari che usciranno dal dibattito in corso, relativi alle modalità di esecuzione dei lavori sul lotto due, impatteranno sulla vita dei forse ignari pendolari mantovani.

Maggiori tempi di percorrenza con la chiusura della tratta Piadena - Cremona

I pendolari residenti a Mantova, che già oggi per effetto dei lavori del tratto Mantova-Piadena e della conseguente chiusura della linea da Mantova a Bozzolo, subiscono già oggi un **allungamento dei tempi di percorrenza per raggiungere Milano di circa un'ora ogni giorno.**

Si troveranno ad avere ulteriori e maggiori disagi nel caso in cui nel 2026, anno in cui si prevede di ultimare i lavori della tratta Mantova-Piadena, verrà interrotta la linea per effettuare i lavori di raddoppio nel tratto Piadena-Cremona.

Questo è ciò che sta emergendo dal dibattito pubblico in corso, per effetto della **bocciatura** da parte di alcuni sindaci e delle associazioni degli agricoltori cremonesi, **della previsione di RFI di eseguire gli stessi lavori in variante e con la linea attuale in esercizio.**

In questo caso, finito un triennio di disagi, inizierebbe una seconda fase, la cui durata è ancora difficile prevedere (circa 4 anni), **in cui questi disagi aumenterebbero**, in quanto gli attuali e ignari pendolari mantovani, **una volta raggiunto Piadena in treno, dovranno trasbordare sul pullman per raggiungere Cremona**, dove per alcuni anni (circa quattro) **riprenderebbero di nuovo il treno per Milano, con un allungamento dei tempi di percorrenza stimati in almeno 30 minuti, (1 ora con il ritorno).**

Successivamente, e contemporaneamente, verrebbe chiusa al servizio anche la tratta Cremona-Codogno, cosa che costringerà i passeggeri giunti a Cremona in pulman a riprendere il treno, che via Piacenza-Codogno, li condurrà finalmente



a Milano. In questo malaugurato caso i tempi di percorrenza **si allungherebbero di 50 minuti (1 ora e 40 minuti con il ritorno).**

Cioè la giornata lavorativa o di studio si allungherà, con imprevisti vari, di circa due ore!

Rendendo così improponibile l'utilizzo dell'attuale linea ferroviaria per recarsi a Milano, che a questo punto, e per diversi anni, verrebbe abbandonata dall'utenza. E' forse questo che si vuole?

Con la tratta Piadena-Cremona in esercizio, per i primi 4 anni nessun disagio, poi con la chiusura del tratto da Cavatigozzi a Codogno, I tempi di percorrenza **si allungherebbero di 20 minuti circa - Circa 40 minuti considerando il ritorno.**

Lotto 3 Mantova-Piadena Lotto 2 Piadena-Cremona Lotto 1
Cavatigozzi-Codogno

Calcolo maggiori tempi di percorrenza

Lavori sul lotto 3 - con linea chiusa da Mantova a Piadena – durata tre anni (2024/2026)

Il Pulman sostitutivo da Cremona a Bozzolo impiega non meno di 44 Minuti (ferma a Castellucchio, Marcaria, Bozzolo) poi tempi di trasbordo.....

Il treno per la stessa tratta impiega 20 minuti.

Maggiori tempi di percorrenza 25 minuti

50 minuti considerando il ritorno

Ipotesi chiusura linea lotto 2 per lavori in affiancamento (dal 2026) come chiesto dagli agricoltori

Il Pulman sostitutivo da Piadena a Cremona impiega 40 minuti, più tempi trasbordo = 45 minuti

Il treno per la stessa tratta impiega 16 minuti –

Maggiori tempi di percorrenza 30 minuti

1 ora considerando il ritorno

Successivamente (dopo 4 anni) , e contemporaneamente, verrebbe chiusa al servizio anche la tratta Cremona-Codogno

Tempi treno Cremona-Codogno via Piacenza-Codogno circa 40 minuti

Tempi treno Cremona-Codogno 22 minuti

Maggiori tempi di percorrenza 20 minuti

Maggiori tempi Piadena-Cremona 30 minuti

Maggiori tempi di percorrenza totali 50 minuti

1 ora e 40 minuti considerando il ritorno



lotto 2 (Piadena-Cremona) con la linea in esercizio (come attualmente previsto nel PFTE)

Per i primi 4 anni nessun disagio

Poi con la chiusura del tratto da Cavatigozzi a Codogno

I tempi di percorrenza si allungherebbero di 20 minuti circa

Circa 40 minuti considerando il ritorno

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo



LE INIZIATIVE

Peste suina africana, Azione si mobilita per gli agricoltori

MANTOVA. Azione sul pezzo per il problema della Peste Suina Africana. Mantova, subito dopo la provincia capofila Brescia, emerge come la principale area di allevamento suinicolo, ed è proprio dalla realtà mantovana che ha preso avvio un'intensa azione di sensibilizzazione e ascolto del problema da parte del Consiglio Regionale di Azione, Massimo Vizzardi (Fp) mediante l'istituzione di tavoli tematici presso il Comune di Volta Mantovana, che

hanno consentito di conoscere e comprendere le sfide e le difficoltà affrontate dagli operatori del settore, anche mediante il coinvolgimento delle associazioni di categoria e degli allevatori. Tale attività si è successivamente estesa a tutto il territorio lombardo maggiormente interessato dal settore suinicolo. A partire dal 3 gennaio, è attivo il banco regionale "Iniziativa di bio-sicurezza per la prevenzione e il controllo della diffusione della Peste Suina Africana

(PSA) negli allevamenti suinicoli". Tale banco, sollecitato da un ordine del giorno presentato dal gruppo consiliare di Azione in sede di discussione di bilancio a dicembre, prevede l'istituzione dei benefici anche al di fuori delle zone di restrizione, coprendo l'intero territorio regionale. In aggiunta, sarà riconosciuto un contributo anche agli allevatori che hanno già adottato misure di sicurezza, come le recinzioni fisse, a partire dal 7 gennaio 2022. Questa iniziativa comporterà un notevole aumento delle risorse disponibili, che passeranno da 1,7 milioni a 4,6 milioni di euro. (Abb)



Inaugura il nuovo circolo di Fdi

MANTOVA. Oggi alle 15.30 in via Fratelli si presso l'edificio parlamentare di Fratelli d'Italia, verrà inaugurato il circolo Fdi di Mantova città, che si chiamerà "L'Italia s'è desta". Sarà anche un primo nucleo operativo per costruire una base di partenza per le amministrative di Mantova 2025.

IL PUNTO L'ANALISI DI SINISTRA ITALIANA E COMITATO NO AUTOSTRADE CR-MN E TI-BRE

Raddoppio Fs, lo spauracchio del 2038

L'allarme della sinistra: "Tempi biblici per aspettare l'autostrada per Cremona?"

MANTOVA. Mentre i mantovani stanno ancora cercando di fare l'abitudine al nuovo percorso tra gomma e ferro per raggiungere Milano, a Cremona si accende il dibattito pubblico sui lavori del raddoppio dell'opera, quelli tra Piadena e Codogno. "Da questi incontri è emerso che i tempi di realizzazione del raddoppio ferroviario prevedono una conclusione dei lavori tra il 2036 e il 2038, cioè a circa 1,5 anni dall'avvio del cantiere sul tratto Piadena-Mantova", hanno denunciato Cesare Vacchelli ed Ezio Corradi, rappresentanti del coordinamento del comitato No autostrade Cremona-Mantova e Ti-Bre e degli Stati Generali del clima, dell'ambiente e della salute della provincia di Cremona insieme a Fausto Bianzi (Sinistra Italiana) nel corso di un incontro con la stampa all'Arca Virgilio. Quindi un cronoprogramma che andrebbe ben oltre il 2030 auspicato dalla Commissione straordinaria Chiara De Gregorio in occasione del confronto con il sindaco di Cremona Gianluca Galimberti e le categorie economiche nel novembre 2022. "Come mai tempi così biblici per un'opera tanto necessaria e attesa?", si chiede Vacchelli che è anche convinto della risposta. "Intendo dire il tempo all'autostrada Cremona-Mantova di essere realizzata, dando vita anche a dei sovrappassi, per autostrade e ferrovie insieme, che avranno un forte impatto sui terreni agricoli". A tal proposito viene citato il Dossier di progetto del raddoppio Piade-



Cesare Vacchelli, Ezio Corradi e Fausto Bianzi durante l'incontro di ieri all'Arca Virgilio

Pendolari, la vera odissea sarà tra 3 anni

MANTOVA. Nel caso di chiusura della linea tra Piadena e Cremona durante i lavori, i pendolari mantovani si troverebbero a dover affrontare un ulteriore disagio per raggiungere Milano. Terminato il triennio del pullman fino a Bozzolo, comincerebbe una nuova odissea. Per i successivi (forse) 4 anni, una volta raggiunta Piadena in treno, i mantovani dovranno trasferirsi sul pullman per raggiungere Cremona dove riprenderebbero di nuovo il treno per Milano, con un allungamento dei tempi di percorrenza stimati in almeno 30 minuti (un'ora considerando anche il viaggio di ritorno). Suc-

cessivamente, con la chiusura della tratta Cremona-Codogno, i passeggeri giunti a Cremona in pullman dovranno riprendere il treno che via Piacenza-Codogno, li porterà a Milano con un tempo di percorrenza che si allungherebbe di 30 minuti (1 ora e 40 minuti con il ritorno). Con la tratta Piadena-Cremona in esercizio, invece, per i primi 4 anni non si segnalerebbero ulteriori disagi, mentre con la chiusura del tratto da Cavatignone a Codogno i tempi di percorrenza si allungerebbero di soli 20 minuti che di venterebbero 40 considerando pure il ritorno. (Pp)

na-Codogno, nel capitolo in cui si analizzano gli effetti prodotti dall'investimento alla mobilità, sui mercati che passeggeri, in cui si evidenzia un significativo decremento del traffico stradale sia per i treni che per le seconde: 23.000 veicoli di cui 8.370 pesanti nel 2045. "La realtà sulla Mantova-Cremona, tutti i due centri principali dove c'è più traffico per la presenza dei centri commerciali, viaggiano solo 9mila veicoli al giorno. Il futuro è su ferro, non certo su gomma", sottolinea ancora Vacchelli. Altro tema al centro dei dibattiti pubblici cremonesi è la modalità di esecuzione dei lavori, in particolare quelle relative al lotto due, Piadena-Cremona. "La linea deve rimanere in esercizio", prosegue Vacchelli, "siamo fortemente contrari alla richiesta avanzata dalle associazioni agricole cremonesi che prevede la chiusura della linea pur di evitare la realizzazione in variante di questo tratto. Una chiusura fino al 2038 significherebbe la morte di questa linea ferroviaria e un sacrificio che non possiamo chiedere ai pendolari di Mantova e Cremona". L'appello è alla costituzione di un comitato di pendolari mantovani per far sentire la loro voce. "Nell'ottobre del 1868 il Consiglio provinciale mantovano nominò una commissione aerea il compito di progettare, finanziare e costruire il tronco ferroviario Cremona-Mantova. La linea fu inaugurata il 6 settembre 1874", conclude, sarcastico, Ezio Corradi.

Tiziana Pilcher

ECONOMIA

Il fondo Pillarstone interessato a Pro-Gest



La cartiera di Mantova

Ci sarebbe il fondo Pillarstone dietro alle ultime novità che possono riguardare Pro-Gest, leader italiano ed europeo nella produzione di carta e cartone per packaging che da di vero tempista tuttavia attraversando un periodo di tensione finanziaria. Come riportato dal Sole 24 Ore, entro la fine del 2024 andrà in scadenza un bond da 250 milioni di euro in mano alla holding Pro-Gest SpA, proprietario della cartiera di Mantova e di Villa Lagarina. La lista dei creditori è lunga: ci sono hedge fund Dws Invest, Cheyne Capital, i Shares Plc, M&I Manager Access e istituzioni finanziarie come Jp Morgan e Mediobanca. Sulla scena si registra ora l'arrivo di un potenziale player in grado di rappresentare un nuovo capitolo per la gestione finanziaria: il fondo internazionale Pillarstone avrebbe proposto agli azionisti di Pro-Gest, gruppo posseduto dalla famiglia Zago, un piano ad ampio raggio per la ristrutturazione del debito e un aumento di capitale per il rilancio della società. La decisione spetterà alla famiglia Zago, da tempo al lavoro per rilanciare il gruppo assieme agli advisor finanziari di Lizard.

CONFAGRICOLTURA

Proteste agricoltori, Cortesi: «L'Europa sbaglia. Non ha visione»

MANTOVA. «Le proteste qui siamo assistito in Italia e in Europa sono la punta dell'iceberg del profondo malcontento che alberga nei nostri imprenditori agricoli e di fatto, viene sempre più negata la possibilità di lavorare e di essere competitivi sui mercati. Ma noi, come Confagricoltura, questa situazione l'abbiamo denunciata fin da subito, iniziando a lavorare ai tavoli politici e istituzionali chiari e concreti, come sempre. Alberto Cortesi, presidente di Confagricoltura Mantova, nel descrivere, direttamente dalla Fieragricola di Verona, ciò che è balzato all'onore delle cronache nelle ultime ses-

sioni? L'Europa, e le sue scellerate politiche che, anziché valorizzare un settore cardine per la sopravvivenza stessa dell'umanità, lo vessa continuamente con pesanti accise "green" - promosse da chi, il comparto agricolo, nemmeno lo conosce. «Le continue imposizioni di carattere ambientale che ci arrivano dalla Ue - prosegue Cortesi - sono frutto di un approccio ideologico, che nulla ha a che fare con la realtà. L'agricoltura è il settore più virtuoso, ed è l'unico, tra quelli economico-produttivi, che assorbe emissioni. Continuando a imporre divieti e limitazioni, senza peraltro fornire alternative, si favorirà l'ingresso di ma-

chiarza e qualità». Nell'occhio del ciclone delle proteste degli agricoltori la nuova Pac, fortemente peggiorativa rispetto al passato: «Noi siamo stati gli unici, fin da subito, a esporti pubblicamente, sulla stampa nazionale e locale, contro questa imposizione della Pac. Ricordo invece che altre organizzazioni si definirono a favore, giudicando "alla portata" gli obiettivi della riforma e parlando di "opportunità di crescita e sviluppo" per le aziende agricole. Ebbene, la realtà dei fatti è totalmente diversa, e fare dietrofront ora dimostra una volta di più l'estrema incoerenza di questo realtà, nonché il totale-

agricoltura è quello di «fare sindacato, nel senso più alto del termine, e tutelare le nostre aziende. Il nostro terreno di scontro e confronto non sono le strade e le piazze, ma i palazzi del Governo e i tavoli istituzionali, dove, da sempre, lavoriamo per ottenere risultati concreti. Potrei citare il pacchetto investimenti Agricoltura 4.0, passato da 300 milioni a 2,2 miliardi di euro, o il fatto che, nel nostro Paese, il gasolio agricolo sia declassato fino al 2026. O, in ultimo, il successo sindacale sulla rotazione delle colture, che ha di fatto salvato la maticcoltura». «Le manifestazioni di questi giorni in Europa ci spingono ancora di più a lavorare in questa direzione. Accanto alle proteste, è il tempo delle proposte. Solo così potremo ottenere risultati concreti». F. Confagricoltura in-





Il nodo infrastrutture

«Quindici anni di disagi È un favore all'autostrada»

• L'allarme degli ambientalisti di Cremona contrari all'arteria stradale: sta condizionando pure i lavori per il binario

SANDRO MORTARI

Un'autostrada fantasma, la Mantova-Cremona, che condiziona il raddoppio ferroviario verso Milano fino a costringere Rfi ad allungare a dismisura i tempi di realizzazione al 2038, senza preoccuparsi dei disagi che subiranno i pendolari. Il duro atto d'accusa è degli Stati generali clima ambiente e salute di Cremona che ieri hanno tenuto una conferenza stampa all'Arca Virgilio per mettere al corrente anche i mantovani del duro confronto pubblico in atto nel Cremonese sui progetti del secondo e del terzo lotto del raddoppio da Piadena a Cremona e da Cavatignoni a Codogno. Sono gli ultimi 50 chilometri che verranno realizzati dopo la conclusione del tratto da Mantova a Piadena di 34 chilometri, i cui lavori sono in corso e si chiuderanno entro il 2026. Sullo sfondo si staglia l'autostrada Mantova-Cremona, «che da vent'anni sta condizionando lo sviluppo di un territorio e il progetto di mobilità moderna e sostenibile», dice Cesare Vacchelli, anima dei comitati anti-autostrada accompagnato dal cremonese Cesare Corradi e da Fausto Banzì di Alleanza verdi sinistra italiana di Mantova.

Of una o'altra

Vacchelli tira fuori un audio della commissaria del raddoppio, De Gregorio, del 12



Da sinistra: Vacchelli, Corradi e Banzì

dicembre scorso quando a Cremona presentò lo studio di fattibilità per gli altri due lotti. «Riferi che appena nominata commissaria ricevette una telefonata da un parlamentare cremonese che le disse che non si sarebbe mai trovato un punto di incontro tra due infrastrutture di cui una esclude l'altra». Quell'autostrada, secondo i comitati, «sta condizionando il raddoppio in termini di costi, lievitati a dismisura, tempi di realizzazione, disagi e consumo di suolo». I comitati sono favorevoli all'opera ferroviaria che toglierà dalla strada, per dirottarli sui binari, «75 milioni di veicoli chilometri all'anno». Non sono, però, d'accordo sui tempi di realizzazione dei lavori e sulle mo-

delmeno la prevista chiusura della tratta Piadena-Cremona. Gli ambientalisti hanno fatto i conti su quanto impiegherebbero di più i pendolari a raggiungere Milano.

I ritardi

«I mantovani fino al 2026 subiranno i ritardi per la chiusura da Mantova a Bozzolo; se passa la linea degli agricoltori cremonesi, con la chiusura da Piadena a Cremona impiegherebbero altri 60 minuti in più tra andata e ritorno perché dovrebbero prendere il pullman. E questo per quattro anni. Dopo verrebbe chiusa anche la tratta Cremona-Codogno, con un'altra ora e 40 minuti in più per andare a Milano in treno via Piacenza. Se, invece, la tratta Piadena-Cremona rimanesse aperta, per i primi quattro anni non si avrebbero disagi; con la chiusura da Cavatignoni a Codogno i tempi di percorrenza si allungerebbero di 40 minuti tra andata e ritorno». Invece, si andrà in un'unica direzione: aspettare l'autostrada «inutile e insostenibile». Meditate mantovani, meditate sembrano dire i cremonesi. Che invitano la politica virgiliansa a farsi sentire: «Chiediamo al sindaco del capoluogo e presidente della Provincia di entrare nel dibattito pubblico in corso sul raddoppio e a far sì che Rfi riduca i tempi dei lavori e, quindi, i disagi dei pendolari». Poi c'è la riqualificazione della statale 10 Padana inferiore, la Cremonese, da affrontare. «Il presidente Bottani non ha ancora convocato il tavolo inter-istituzionale con Anas, come aveva indicato la Regione», ricorda Vacchelli. Ci ha detto che ci rivedremo ad aprile quando sarà conclusa la trattativa con il fondo americano a cui la Regione vuole cedere la concessione autostradale».

L'allarme ritardi

«Con la chiusura della tratta da Piadena a Cremona i pendolari mantovani subiranno ancora altri disagi: la politica lo impedisca»

dalità. «La commissaria», spiega Vacchelli, «un anno fa ci disse che la fine dei lavori per i due lotti era il 2030, senonché con il nuovo piano di fattibilità in discussione si è slittati al 2036-38. Tempi per noi incompatibili con l'obiettivo dell'opera di offrire un servizio migliore ai pendolari. I tempi si allungano perché bisogna aspettare l'autostrada. Non va bene



Dibattito pubblico
Tratta Codogno - Piacenza
Raddoppio della linea Codogno - Cremona - Mantova



Data 7 febbraio 2024