

2. L'OPZIONE FERROVIARIA

2.1 IL QUADRO GENERALE

Riteniamo opportuno premettere alcuni richiami di quanto già esposto nelle citate Relazioni P047 e P065.

Per i collegamenti di Cremona e della parte orientale della Provincia con Milano l'instradamento via Codogno è oggi il più breve e veloce, e tale rimarrà anche in futuro, quando potrà beneficiare degli effetti del quadruplicamento Milano - Bologna.

Tali effetti saranno indiretti, poiché i convogli da Mantova e Cremona non potranno usufruire della nuova linea AC, in mancanza di un'ideale interconnessione fra Piacenza Ovest e Milano², e dovranno continuare a seguire la linea storica. Ma questa sarà alleggerita dal traffico a lunga percorrenza e da una parte di quello merci e potrà offrire più tracce per i servizi Regionali.

La normalizzazione delle condizioni di circolazione sulla Codogno – Milano consentirà inoltre una maggiore regolarità e un'impostazione della marcia dei treni a velocità più elevate, poiché non sarà più necessario cautelarsi rispetto ai limiti di velocità ammessi dalla linea e dal materiale rotabile con margini e allungamenti di percorrenza molto ampi, come nell'orario attuale.

La linea di Treviglio non costituisce oggi un vantaggioso instradamento da Cremona per Milano, a causa della sua lunghezza, delle velocità commerciali sensibilmente minori e del fatto che le poche corse dirette sono lente, in numero

² La futura interconnessione di Melegnano fra la linea storica e quella AC sarà praticamente equivalente, per quanto riguarda le provenienze da Cremona, all'attuale Bivio Sordio, di immissione sul quadruplicamento per Rogoredo, e al successivo Doppio Bivio S. Donato, entrambi provvisori.

limitato e per di più concentrate nei periodi di punta e in un solo senso (mattina verso Milano, sera da Milano).

La causa principale di tali carenze è notoriamente la completa saturazione della tratta Treviglio - Milano, che impone gravi vincoli alla circolazione e all'offerta³.

Anche su questo itinerario i servizi potranno comunque essere migliorati in frequenza, velocità e regolarità a seguito del quadruplicamento Treviglio - Milano, ma in partenza da Cremona permarrà pur sempre l'effetto negativo del maggior percorso, rispetto alla linea di Codogno.

La rete attuale offre quindi un servizio poco competitivo, rispetto all'opzione stradale, alle Aree di Coordinamento Intercomunale (ACI) 15, 13, 9 [1], in particolare ai Comuni di Casalbuttano, Soresina, Castelleone. Lascia inoltre completamente scoperti gli importanti Comuni delle ACI 2, 3, 4.

2.2 LA FERROVIA CREMA - MILANO

La Cremona - Treviglio serve una quota cospicua (78,2%) della popolazione residente nel Circondario Cremonese (cfr. P047 - tabella 8 e paragrafo 8.1), ma soltanto il 42,1% di quella del Circondario Cremasco, pur comprendendovi il Capoluogo.

La sua importanza per i collegamenti con Milano cresce, per ovvie ragioni, man mano si procede verso nord.

Abbiamo già messo in evidenza come, ad esempio, i collegamenti ferroviari di Crema con Milano siano potenzialmente concorrenziali rispetto agli autobus che percorrono la statale Paullese, nonostante questa sia più diretta e la ferrovia sia penalizzata dall'ansa di Treviglio (vd. P047 - tabella 12).

Una linea ferroviaria diretta da Crema al capoluogo Regionale migliorerebbe sensibilmente il servizio ferroviario nel territorio della Provincia di Cremona in generale e nel Circondario Cremasco in particolare, favorendo i collegamenti con Milano dei centri di Casalbuttano, Soresina, Crema e offrendo ai Comuni

³ Si tenga presente che nella Milano - Treviglio, oltretutto, la circolazione viaggiatori è sospesa per circa 2 ore durante la mattinata, per manutenzione linea.

compresi fra Crema e l'Adda un servizio alternativo a quello stradale, che si svolge oggi in condizioni critiche lungo un asse stradale fortemente congestionato.

Alla linea Cremona – Treviglio rimarrebbe il compito di assicurare le relazioni della Provincia di Cremona con Bergamo, oltre a quelle che potranno derivare dalla istituzione degli itinerari merci alternativi a est del nodo di Milano, dei quali si è ampiamente trattato nella relazione tecnica P065.

Per valutare il bacino d'utenza della Crema - Milano si deve tenere presente che la progettazione definitiva cercherà di esaltare l'attrattività delle stazioni e delle fermate, in modo da farne nodi di interscambio e raccolta del traffico pubblico e privato della zona circostante. In tal modo si potrà allargare la sfera d'influenza della ferrovia dai Comuni sedi di stazione alle intere ACI ed anche a Comuni situati nelle altre Province⁴.

Con tali presupposti nella tabella 1 allegata sono indicate sia la popolazione residente nelle ACI n° 6 - 4 - 3 - 2 attraversate dalla nuova ferrovia (cfr. figura 3 della relazione P047), sia quella dei Comuni: la seconda risulta pari all'84,6% della prima.

L'instradamento Cremona - Crema – Milano risulterebbe più breve di quello di Treviglio e analogo a quello di Codogno per quanto riguarda lunghezza, velocità e tempi di percorrenza⁵. Nella tabella 2 è stata indicata l'intera popolazione servita, ripartita fra i due Comprensori Cremonese e Cremasco.

Dal confronto dei 3 possibili instradamenti (tabella 3) appare evidente che quello nuovo servirebbe una quota più consistente (64,4%) di popolazione provinciale.

⁴ Si pensi ad esempio al Comune di Crespiatica (LO), prossimo a Monte Cremasco e a Vaiano Cremasco.

⁵ E' ovvio che anche su questo nuovo collegamento potrebbero essere impostati treni Diretti cadenzati, intercalati a normali Regionali.

2.3 LA RETE

Le condizioni di congestione e in molti casi di saturazione del nodo di Milano e degli assi principali della rete lombarda richiedono interventi decisi di potenziamento e integrazione.

Oltre che ai quadruplicamenti e ai raddoppi, molta attenzione viene oggi dedicata alla realizzazione di *itinerari alternativi* per il traffico merci, alcuni dei quali interessano direttamente la Provincia di Cremona.

Dalla documentazione che illustra le attuali linee di tendenza [3] risulta evidente l'importanza sia dell'itinerario "medio padano" Voghera – Piacenza – Cremona – Mantova - Monselice/Verona, sia di quelli che dovrebbero aggirare il nodo di Milano a sud e ad est. La loro realizzazione valorizzerebbe le linee Treviglio – Cremona – Fidenza e Codogno – Cremona e comporterebbe la costruzione di nuove tratte, fra le quali la Pizzighettone - Castelleone.⁶

L'aggiunta della Crema – Milano rinforzerebbe la maglia ferroviaria a sud - est di Milano, oggi abbastanza "scoperta" [5], conferendo alla rete una più completa articolazione, utile per diffondere l'offerta del trasporto pubblico su ferro nel territorio e fronteggiare con maggiore elasticità le situazioni di emergenza.

⁶ Ricordiamo che l'ipotizzata "Gronda sud" seguirebbe il percorso Novara – Mortara – Pavia – Codogno – Crema – Treviglio. La "Gronda est," che dovrebbe assicurare lo sbocco verso sud dell'asse del Gottardo, richiederebbe la costruzione di un nuovo tronco fra Seregno e Treviglio [4] e utilizzerebbe poi la Treviglio – Cremona.