



8. GLI INTERVENTI DI SCALA SOVRAPROVINCIALE

Gli interventi di scala sovraprovinciale di interesse, diretto od indiretto, per la Provincia di Cremona comprendono (Tavola 8.1):

*Vedi
Tavola 8.1*

– BRE.BE.MI – Collegamento autostradale diretto “Brescia – Milano”

BRE.BE.MI.

Obiettivo dell'intervento è la razionalizzazione dei collegamenti stradali lungo il corridoio di traffico “Brescia – Bergamo – Milano”.

La progettazione e la realizzazione dell'intervento viene curata dalla BRE.BE.MI SpA.

– CREMONA – MANTOVA – Collegamento autostradale diretto “Cremona – Mantova”

*L'autostrada
CREMONA -
MANTOVA*

Obiettivo dell'intervento è la razionalizzazione ed il potenziamento dei collegamenti viari lungo il corridoio di traffico “Cremona – Mantova”.

La progettazione dell'intervento viene curata dall'Autostrade Centro Padane SpA.

– TI.BRE – Collegamento autostradale Autocamionale della CISA – Autostrada del Brennero

TI.BRE.

Obiettivo dell'intervento è la razionalizzazione ed il potenziamento delle relazioni viarie fondamentali per l'economia delle Regioni italiane interessate dal collegamento autostradale, che unisce il Mar Tirreno al Centro Europa tramite il Brennero.

La progettazione e la realizzazione dell'intervento viene curata dall'Autocamionale della Cisa SpA.

Dalle simulazioni dei traffici automobilistici provinciali effettuate nell'ambito del Piano della Viabilità (scenario di riferimento: anno 2001), emerge che l'autostrada BRE.BE.MI non modifica apprezzabilmente il traffico che oggi interessa la rete provinciale, con gli unici effetti positivi di alleggerimento dei flussi lungo la SP4 “RIVOLTANA”.



*Le simulazioni
modellistiche
degli interventi
sovraprovinciali*

Lo studio Polinomia S.r.l. di Milano, incaricato dalle Province di Cremona e Mantova di valutare i traffici di media – lunga percorrenza sulla TI.BRE e sulla Cremona – Mantova, ha presentato con nota prot. n. 130497 del 26.06.2003 i risultati seguenti.

Le simulazioni modellistiche sono state sviluppate considerando, oltre alle infrastrutture esistenti, i potenziamenti in corso (quarte corsie) delle tratte autostradali Milano – Bergamo (A4) e Modena – Bologna (A1), BRE.BE.MI, la nuova Tangenziale Est esterna di Milano, la nuova tangenziale di Cremona, il potenziamento della SPCREXSS 415 “PAULLESE”, il completamento del sistema tangenziale di Mantova ed il prolungamento della direttrice autostradale medio – padana ad Est della A22 (Scenario di offerta: Programma).

Legenda

Alternativa A	TI.BRE alto (Parma – Nogarole Rocca)
Alternativa B	TI.BRE basso (Parma – Mantova Sud)
Alternativa C	CREMONA – MANTOVA
Alternativa I	corridoio integrato (CREMONA – MANTOVA + TI.BRE alto)
Alternativa T	corridoio integrato ad esclusione della tratta TI.BRE Nord (Bozzolo – Nogarole Rocca)
Basso	La matrice relativa è stata ottenuta applicando un tasso di crescita medio annuo del 2% a tutte le relazioni
Alto	La matrice relativa è stata ottenuta applicando tassi di crescita differenziati, a seconda che la relazione interessi i capoluoghi provinciali, altre zone di traffico o le direttrici esterne

I risultati indicati sono in termini di veicoli leggeri + pesanti e non di veicoli equivalenti.