

1. INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA

1.1.1 Oggetto e scopo della relazione

La presente relazione intende aggiornare e completare gli studi riguardanti la rete ferroviaria cremonese, eseguiti per incarico della Provincia di Cremona.

Essi hanno illustrato le caratteristiche tecniche e d'esercizio della rete, costituita dalle 6 linee che si dipartono dal nodo di Cremona per Codogno, Treviglio, Brescia, Mantova, Fidenza e Piacenza, nonché dalla linea Brescia – Piadena – Parma, che attraversa la parte orientale del territorio provinciale (figura 1). Particolare attenzione è stata dedicata ai collegamenti con Milano, cioè alle direttrici Mantova – Cremona – Codogno – Milano e Cremona – Treviglio – Milano, interessate dalle correnti di traffico più consistenti.

Sono state evidenziate le numerose criticità della rete, causa della scadente qualità del servizio offerto, soprattutto in termini di puntualità e, nelle relazioni con Milano, di affollamento dei treni nelle ore di punta, carenze che suscitano continue lamentele da parte dell'utenza pendolare.

Sono state poi esaminate le possibilità d'intervento e le prospettive di sviluppo, nel quadro dei programmi di potenziamento del nodo di Milano, che dovrebbero portare ad una più razionale utilizzazione e ad un rilancio delle infrastrutture ferroviarie della Provincia di Cremona.

Nella presente relazione, che vuole individuare proposte concrete per il potenziamento della rete cremonese, questi argomenti vengono ripresi e integrati, tenendo presenti gli elementi nel frattempo emersi.

1.1.2 Riferimenti

Si elencano gli studi cui nella presente relazione si farà esplicito riferimento:

- Allegato 1: “*Studio di fattibilità di un sistema di trasporto alternativo fra Crema e Milano – prima fase*” (Relazione P047.1 – testo, del 31.01.2001).
- Allegato 2: “*Studio di fattibilità di un sistema di trasporto alternativo fra Crema e Milano – seconda fase*” (Relazione P066 del 31.10.2001), con figure e tabelle.
- Allegato 3: “*Caratteristiche, problemi e prospettive della rete ferroviaria cremonese*” (Relazione P065.1 – testo del 31.07.2001).

- Allegato 4: “*Passaggi a livello nella rete ferroviaria cremonese*”, comprendente lo Studio elaborato dal Politecnico di Milano e l’Appendice A - Relazione P102 del 01.03.2002, con le corrispondenti tabelle.

Verranno sviluppati in modo specifico i contenuti delle *Relazioni P047.1 (allegato 1) e P065.1 (allegato 2)*, mantenendo per chiarezza d’esposizione i medesimi riferimenti a tabelle, figure e bibliografia, con le necessarie aggiunte. Per le altre fonti si rinvia alla bibliografia.

1.2 AGGIORNAMENTO DELLA SITUAZIONE DELLA RETE

Il quadro complessivo della rete cremonese tracciato nelle citate relazioni P047.1 e P065.1, e nella relazione P102 per quanto riguarda i passaggi a livello, non è sostanzialmente mutato, salvo alcune novità, tra le quali l’attivazione a Mantova di un modernissimo Apparato Centrale Statico (ACS), derivato da quello messo in servizio recentemente a Roma Termini.

1.2.1 La linea Cremona – Piacenza

Tra gli interventi infrastrutturali va segnalata *l’elettrificazione della tratta Castelvetro – Piacenza*, attivata nel dicembre 2001, a seguito della quale tutte le linee che fanno capo a Cremona sono oggi esercite a trazione elettrica (tabella 21).

Va notato che per l’alimentazione elettrica di questa tratta è stata adottata una linea di contatto rinforzata (sezione 440 mm²), in uso nelle linee a forte traffico, di modo che essa è in grado di sopportare un movimento di treni merci pesanti e veloci.

L’offerta viaggiatori non è tuttavia cambiata: secondo l’orario in vigore, il servizio viene ancora effettuato solo nei giorni feriali con 10 coppie di treni Regionali, delle quali 6 sono soppresse nel mese d’agosto e 4 nel periodo 15 giugno – 28 settembre.

Scarsa attenzione continua ad essere prestata alle coincidenze, soprattutto a Piacenza, dove i treni per le altre destinazioni sono persi spesso per pochi minuti, o perché l’intervallo è troppo stretto (4 – 5 min) per garantire la corrispondenza.

L’offerta rimane pertanto di scarsissima attrattività, come evidenziato nella relazione P065.1 (par. 3.4), e ciò comporta, per un ben noto circolo vizioso, una domanda limitatissima, che viene soddisfatta impiegando automotrici diesel.

Si ricorda che il tratto iniziale della linea costituirà l’interconnessione est di Piacenza con la nuova linea AC per Bologna.

1.2.2 Traffico viaggiatori

Il servizio viaggiatori è migliorato sull'asse principale Mantova – Cremona - Milano, con l'istituzione di una coppia di Diretti nelle ore di punta, decisa per venire incontro alle esigenze dell'utenza pendolare.

Per il resto, il quadro della circolazione viaggiatori è rimasto invariato rispetto al 2001 (tabella 10). La situazione attuale è riportata nella tabella 22.

Il Documento [21] di RFI indica che la composizione dei Diretti nelle ore di punta è su questa linea la massima adottata per il trasporto regionale, cioè 11 “*carrozze per medie distanze*” (870 posti, lunghezza del convoglio circa 300 m), e che nelle ore di morbida i Diretti hanno 8 carrozze (630 posti) ed una lunghezza di circa 230 m. Questi dati confermano quanto esposto nella relazione P065.1 – par.3.3 a proposito dell'elevata domanda di punta da e per Milano.

Va segnalato che la tratta Parma – Torrile S. Polo è stata interrotta per una durata prevista di circa 3 anni, per consentire i lavori della linea AC Milano – Bologna [24]. Ciò ha richiesto il potenziamento dello scalo di Piadena ed il ripristino del binario d'incrocio a S. Giovanni in Croce, provvedimento che peraltro era da tempo auspicato (P065.1 – par. 2.3), per spezzare la preesistente sezione di blocco Piadena – Casalmaggiore lunga ben 16,1 km (la tabella 19 è stata aggiornata).

1.2.3 Traffico merci

La stima del movimento merci è difficoltosa, in quanto com'è noto sono normali la soppressione di treni programmati e l'effettuazione di straordinari.

Nella tabella 22 è riportato il numero massimo di treni registrati in due giornate feriali del mese di luglio 2003: si tratta di valori orientativi, che possono però dare l'idea dell'impegno delle diverse linee. Si constata che la circolazione non è di fatto incrementata negli ultimi 2 anni, nel suo complesso¹.

E' interessante notare che in transito nel nodo di Cremona sono programmati alcuni treni a lunga e lunghissima percorrenza², che possono rappresentare esempi di convogli dirottati su “itinerari alternativi” (tabella 23). Per oltre l'80% essi percorrono l'itinerario medio padano Monselice – Nogara – Mantova – Cremona (figura 11), e da qui in parte completano l'itinerario verso Codogno, in parte proseguono per Piacenza (itinerario basso padano) e, in percentuale maggiore, per Fidenza ed oltre. Meno

¹ Si riscontrano nelle registrazioni alcuni modesti incrementi, a fronte di riduzioni.

² Provenienze: Sicilia, Abruzzo, Lazio, Umbria, Tarvisio, Padova, Trento.

numerose sono le circolazioni sulla gronda est Treviglio/Brescia – Cremona – Fidenza (figura 13). I treni programmati sono circa 70 per settimana, dei quali il 60% circola di notte.