

# **1. INTRODUZIONE**

---

## **1.1 PREMESSA**

Nella prima fase dello studio di fattibilità del sistema di trasporto alternativo fra Crema e Milano abbiamo svolto un ampio esame dell'attuale situazione della rete ferroviaria cremonese e dei collegamenti della Provincia di Cremona con il capoluogo regionale. E' stato in tal modo possibile inquadrare la proposta di infrastrutturazione su ferro del Comprensorio Cremasco nelle prospettive più ampie di rilancio della rete provinciale.

Questi temi sono stati trattati nella Relazione tecnica P047 del 31 gennaio 2001 e, per quanto riguarda le specificità ferroviarie, nella Relazione tecnica P065 del 31 Luglio 2001.

Nella prima sono state discusse, nei capitoli 5 e 6, le possibili opzioni per il collegamento Crema - Milano, che forma oggetto del presente studio.

In linea generale dette opzioni si riferiscono:

- al sistema di tipo metropolitano, consistente nel prolungamento verso est della linea 3 (vd. P047 - Cap. 7);
- ad una ferrovia Crema - Milano lungo la direttrice Paullese (vd. P047 - Cap. 8).

## **1.2 IL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA 3 DELLA METROPOLITANA DI MILANO**

L'attuale capolinea di S. Donato della linea 3 (M3), con il suo grande parcheggio che, a partire dal corrente anno, offrirà 2000 posti auto, costituisce un importante nodo d'interscambio gomma/ferro per il traffico proveniente dalla

direttrice Paullese, come pure per quello convogliato dalla Via Emilia, dall'Autostrada del Sole e dal sistema delle Tangenziali.

Esso si trova al confine del territorio comunale di Milano: è quindi logico ipotizzare il prolungamento della M3 all'esterno in diretta prosecuzione della sua asta terminale, cioè nella direzione della SS 415.

Le caratteristiche specifiche di una metropolitana, sia pure elettrificata a 1500 V c.c. e quindi idonea a coprire medie distanze, rendono tuttavia proponibile un prolungamento contenuto, al massimo, in una decina di chilometri.

Un tale prolungamento<sup>1</sup> consentirebbe di inserire nel sistema del trasporto metropolitano di massa importanti Comuni vicini a Milano. Sarebbe anche possibile creare un nuovo grande nodo esterno di interscambio gomma/ferro, situato all'altezza dell'anello stradale costituito dalla Strada della Cerca. Qui potrebbe essere drenato il traffico privato e pubblico proveniente dalla Provincia di Cremona attraverso la SS 415 ed anche da quella di Brescia; ne risulterebbe alleggerito il tratto più congestionato prossimo a Milano della Statale Paullese.

L'opzione metropolitana, per i suoi limiti fisiologici, non oltrepasserebbe in ogni caso l'Adda, cioè l'ambito delle Province di Milano e di Lodi (Zelo Buon Persico), e non potrebbe quindi risolvere il problema dei collegamenti del territorio nord-occidentale della Provincia di Cremona con l'area milanese.

Per questa ragione la Provincia di Cremona trova uno specifico interesse nell'opzione ferroviaria, l'unica in grado di garantire al Circondario Cremasco e, in particolare, ai Comuni situati fra Crema e l'Adda collegamenti diretti, veloci e regolari con Milano.

In questa seconda fase dello studio viene quindi presentata l'analisi di fattibilità della ferrovia Crema – Milano.

---

<sup>1</sup> Si veda lo studio MM [2], che nella parte B delinea il prolungamento M3 come intervento di infrastrutturazione su ferro nell'ambito territoriale sud – est dell'area metropolitana di Milano.