

3. INTERVENTI E INDIRIZZI DI PIANO

Nel prospetto seguente, basato sull'Allegato B delle Linee Guida per il PIM, si è invece sintetizzato il livello attuativo degli interventi infrastrutturali sulle reti e sui nodi interessanti il trasporto merci considerabili "già delineati" da parte dei vari soggetti ed enti territoriali.

Codice	Intervento	Soggetti coinvolti	Stato dell'intervento
A. A.1 A.2	Polo Logistico di Cava Tigozzi Scalo Merci di Cava Tigozzi Porto di Cremona	- Regione Lombardia - Agenzia Reg. Porti di Cremona e Mantova - Comune di Cremona - Provincia di Cremona - CCIAA di Cremona	Protocollo di Intesa
B.	Itinerari merci ferroviari	- Rete Ferrov.It. (RFI) - Provincia di Cremona - Provincia di Brescia e Bergamo	Verifica tecnica in corso da parte del Comitato Tecnico della Provincia di Cremona, Brescia, Bergamo
C. C.1 C.2 C.3	Scali merci ferroviari e raccordi Casalmaggiore Pontirolo Nuovo Raccordo Casalmaggiore-Viadana	C1/C2/C3 - Rete Ferroviaria Italiana (RFI) C3 Comuni d'area, Azienda Regionale, Provincia di Mantova e Provincia di Cremona	C1 Progetto Preliminare e Definitivo (marzo 2001) C2 Fattibilità C3 Progetto Preliminare
D.	Area di servizi per autotrasporto di Cremona	- Associaz. di categoria dell'autotrasp. (CNA)	In fase di cantierizzazione
E.	Nuova conca idroviaria e pre-Avanconca per Porto di Cremona	- Agenzia Regionale dei Porti di Cremona e Mantova	Pre-Avanconca: gara per progettaz. Nuova conca: Progetto Preliminare

Al fine di valorizzare ciascun intervento entro la prospettiva dell'integrazione modale ed entro il principio di promuovere sinergie, nella Figura 3/1 si è identificato il quadro degli obiettivi, delle strategie e delle interrelazioni tra i principali interventi già delineati.

QUADRO DEGLI OBIETTIVI DI PIANO ED INTERVENTI GIA' DELINEATI

- FIGURA IN A3 -

3.1 INTERVENTI GIA' DELINEATI

3.1.1 POLO LOGISTICO DI CREMONA-CAVA TIGOZZI

Il Polo Logistico (secondo quanto proposto dalle ex-Ferrovie dello Stato, Azienda Regionale per i porti di Cremona e Mantova, Comune e Provincia di Cremona e già recepito dal Piano dell'Intermodalità e della Logistica, DCR 5 maggio 1999 n° VI/124J) si sviluppa su due strutture specialistiche:

- **scalo merci ferroviario di Cava Tigozzi,**
- **porto di Cremona con i magazzini raccordati.**

Nel porto sono localizzate le funzioni di interscambio modale e i magazzini: nello scalo di Cava Tigozzi si localizza la funzione della movimentazione dei treni.

Lo scalo di Cava Tigozzi, attualmente organizzato con 10 binari elettrificati, necessita (in base alle indicazioni di FS - Divisione Infrastrutture), di un potenziamento con 2 nuovi binari, oltre alla realizzazione di un ulteriore binario di collegamento alla stazione di Cremona.

L'incremento di potenzialità dello scalo di Cava Tigozzi (ottenuta anche mediante messa a modulo dei binari) è comunque da associare al miglioramento del transito dal nodo di Cremona, al raddoppio del binario tra Cremona e lo scalo merci e all'elettificazione del binario di raccordo da Cava Tigozzi al porto.

La funzione di "appoggio" dello scalo di Cava Tigozzi garantirà al raccordo portuale la capacità ferroviaria adeguata anche in prospettiva dello sviluppo di strutture di stoccaggio inserite nel sistema di interscambio gomma/ferro/acqua, come descritto di seguito.

Per quanto concerne i magazzini portuali, l'intervento, che si inquadra sempre nel progetto del Polo Logistico, interessa - come I° stralcio attuativo - una superficie territoriale di 71.500 mq di cui 16.500 mq coperti, e, come II° stralcio, 140.000 mq di superficie di cui 26.000 mq coperti.

L'investimento totale previsto è di circa 30.7 miliardi di lire per le opere ferroviarie di raccordo e le opere di urbanizzazione mentre i magazzini saranno realizzati dagli operatori.

Il P.I.M. sottolinea la necessità di concretizzare l'iniziativa, tenendo conto che gli elementi "critici" del percorso realizzativo sono costituiti:

- **dall'erogazione degli investimenti di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per il raddoppio della tratta e per la rilocalizzazione dello scalo di Cremona, in quanto la scelta strategica è già stata confermata in più occasioni da parte dalla stessa RFI;**
- **dalla soluzione del quadro dei finanziamenti nell'ambito nazionale e comunitario per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.**

Gli interventi suddetti pongono le premesse insediative e territoriali per la liberazione e successiva trasformazione di ambiti urbani e permettono di prefigurare il riuso e la riqualificazione della città di Cremona.

L'obiettivo della trasformazione e qualificazione urbana di Cremona si abbina così, come verificato anche in altre realtà urbane nazionali, all'obiettivo della razionalizzazione e del rilancio del sistema logistico e infrastrutturale merci.

3.1.2 ITINERARI MERCI FERROVIARI

L'area provinciale cremonese è inserita negli itinerari padani est-ovest e longitudinali, alternativi al transito del nodo di Milano. L'inserimento negli itinerari secondari della rete ex-FS (ora Rete Ferroviaria Italiana, RFI), opportunamente potenziati secondo standard prestazionali coerenti alle esigenze del moderno trasporto merci, è da considerarsi strategico per la competitività del servizio ferroviario offerto da/per Cremona.

Un "ruolo primario" della ferrovia nel trasporto delle merci richiede infatti, un equilibrato e coerente sviluppo della rete e dei nodi del sistema.

Il tema degli instradamenti ferroviari è da considerare in rapporto all'insieme delle caratteristiche operative che qualificano un trasporto merci ferroviario, in quanto l'instradamento risponde a criteri tecnici di omogeneità e di continuità delle prestazioni. I parametri fondamentali dell'instradamento merci riguardano la capacità delle linee o tratte di linee, il peso assiale, la sagoma intermodale e la lunghezza dei moduli di stazione che nel loro complesso, determinano la possibilità di un utilizzo efficiente da parte dei convogli merci.

Per il sistema economico-produttivo della Provincia di Cremona ed anche in una logica di traffici di transito merci nel suo territorio, gli instradamenti fondamentali sono costituiti da:

- a. l'asse est-ovest, linea Monselice-Mantova-Cremona-Piacenza-Alessandria (oppure Codogno-Pavia) e oltre: questa direttrice centrale padana "apre" l'offerta ferroviaria al sistema portuale ligure, al sistema dei valichi transalpini occidentali e centrali (Sempione, Gottardo e Frejus) e orientali (Tarvisio, Villa Opicina), questi ultimi in specifico, direttrici ferroviarie importanti come scenari di offerta futuri, date le interessanti prospettive di interscambio commerciale (nel medio e lungo termine) con i Paesi dell'Est Europa;

- b. L'asse nord-sud configurato a "χ" ed articolato sulle linee:
 - b.1 Brescia-Olmeneta-Cremona che, in prospettiva, attraverso il successivo instradamento via Rovato, permetterà l'inserimento di Cremona nella quadra merci nord di Milano,
 - b.2 Treviglio-Olmeneta-Cremona,
 - b.3 Cremona-Fidenza, importante direttrice di instradamento per il sistema portuale La Spezia-Livorno (via Pontremolese) ed il Centro e Sud Italia e relazione di collegamento alla dorsale AV/AC Milano-Bologna-Centro e Sud Italia,
 - b.4 Cremona-Piacenza.

Al fine di concretizzare gli interventi atti a qualificare gli instradamenti ferroviari alternativi, strategici sia nella logica del trasporto merci da/per la Provincia o di transito che nella logica del servizio passeggeri, il P.I.M. deve individuare e promuovere accordi mirati alla costruzione dell'intesa e del consenso con le altre Amministrazioni Provinciali e/o Regionali interessate, oltre a Rete Ferroviaria Italiana.

Le proposte ormai delineate di intervento e potenziamento della suddetta rete (in specifico, "raddoppi selettivi"), con riferimento alle tratte di interesse provinciale, sono sintetizzate nella Figura 3/2 seguente.

In effetti, la presenza del semplice binario sull'intera rete ferroviaria provinciale comporta un'intrinseca rigidità della circolazione ed un basso livello di regolarità con ripercussioni negative sul servizio viaggiatori, e sulla direttrice est-ovest Codogno-Cremona-Mantova, anche sul servizio merci. Si sottolinea che su tale direttrice gravitano gli attuali impianti merci di Cava Tigozzi, Ponte d'Adda e Acquanegra e, in prospettiva, Piadena-Pontirolo Nuovo (par. 3.1.3.2). Un'ulteriore (e, peraltro, auspicabile) crescita del traffico merci di tali scali e/o un'evoluzione del movimento di transito sull'itinerario trasversale alternativo medio padano avrebbe, in assenza di interventi infrastrutturali, riflessi sull'intera offerta ferroviaria.

In particolare, il Piano Merci evidenzia la necessità dei raddoppi selettivi nella tratta Cava Tigozzi-Cremona, Ponte d'Adda-Acquanegra e, dato il livello di utilizzo già raggiunto, nella tratta Cremona-Olmeneta.

In una prospettiva di medio-lungo termine, al fine di garantire la possibilità dell'attivazione di un itinerario est a Milano, il Piano Merci raccomanda di acquisire, quanto prima, le indicazioni progettuali formulate da RFI relativamente al tracciato della bretella ferroviaria Ponte d'Adda-Castelleone/Crema, in modo da avviare una fase di concertazione per individuare la soluzione di maggiore interesse e minore impatto per il territorio attraversato e per tradurla in termini pianificatori di salvaguardia.

3.1.3 SCALI FERROVIARI MERCI

3.1.3.1 Casalmaggiore

Lo scalo merci di Casalmaggiore è tra gli impianti ferroviari lombardi classificati "a vocazione merceologica specializzata" dai documenti di programmazione delle ex-Ferrovie dello Stato²⁷ e della Regione Lombardia²⁸. L'area di influenza operativa dello scalo investe l'area cremonese, mantovana e l'alto parmense, con specifico riguardo i distretti produttivi di Casalmaggiore e Viadana. L'impianto attuale non ha tuttavia standard funzionali ritenuti accettabili da FS e risente dell'accessibilità stradale che è penalizzata da percorrenze urbane. E' stata pertanto decisa la rilocalizzazione dello scalo in aree ad est della linea ferroviaria (Brescia-Parma), con una nuova viabilità di servizio: infatti, i maggiori flussi veicolari merci sono determinati da complessi produttivi dell'area mantovana.

In ragione del riconoscimento degli impatti e disagi indotti dal traffico carrellato su strada dallo scalo di Casalmaggiore alle utenze locali, i seguenti soggetti:

- Ferrovie dello Stato (ora Rete Ferroviaria Italiana)
- Provincia di Cremona e Mantova
- Azienda Regionale dei Porti di Mantova e Cremona
- Comuni di Casalmaggiore, Viadana, Pomponesco, Dosolo
- Consulta Economica dell'area Casalasco-Viadana
- Associazione industriali di Cremona e Mantova e privati,

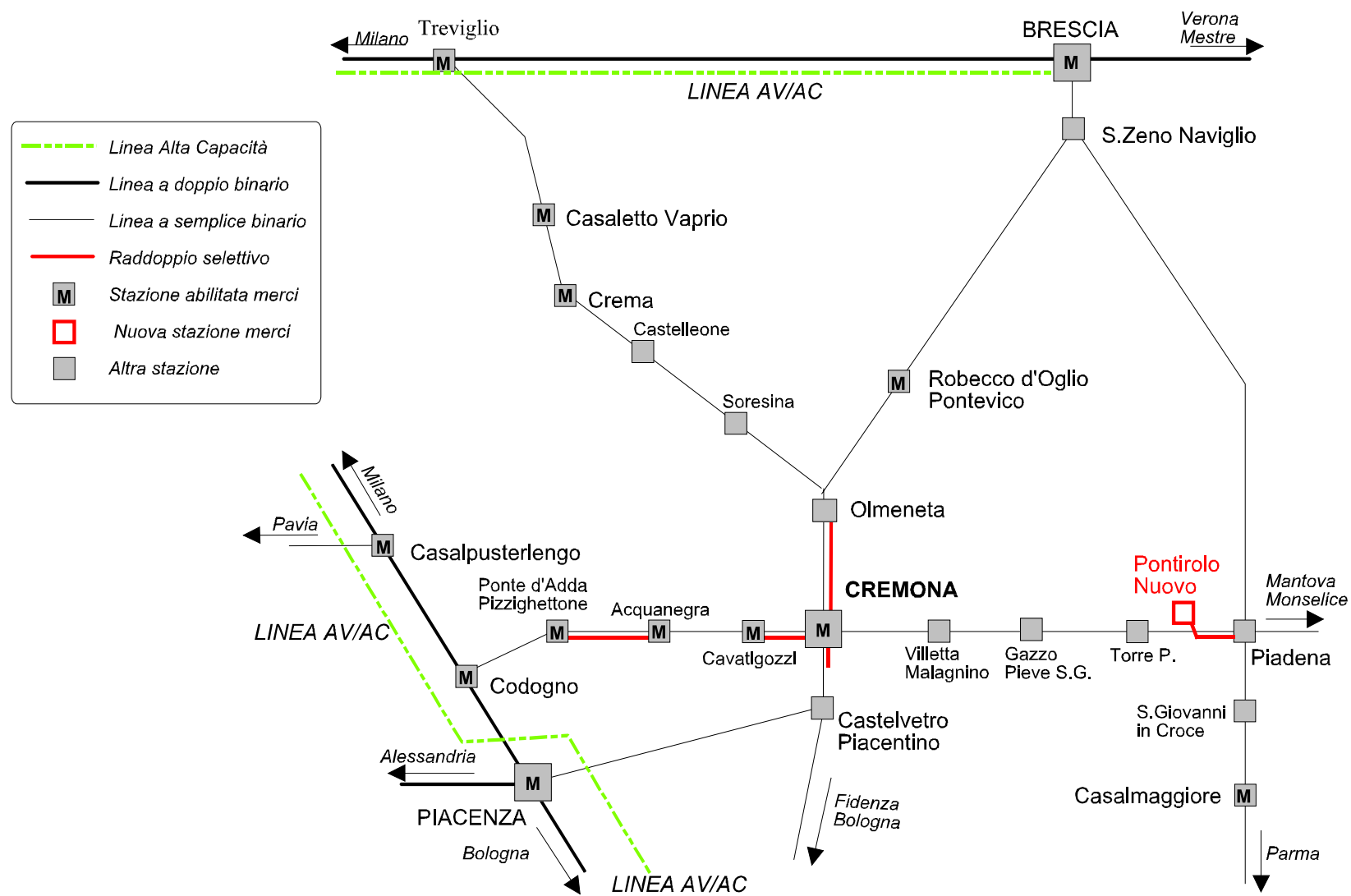
hanno promosso un Protocollo di Intesa, formalizzato in data 1 giugno 1998, nel quale sono state definite "le iniziative connesse alla realizzazione del raccordo ferroviario merci tra Casalmaggiore-Viadana-Pomponesco-Dosolo".

²⁷ Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia "La ferrovia nel sistema logistico - Individuazione dei poli logistici in Lombardia", aprile 1995.

²⁸ Regione Lombardia "Piano dell'Intermodalità e della Logistica".

FIGURA 3/2

GRAFO FUTURO DELLE LINEE FERROVIARIE DI INTERESSE PER LA PROVINCIA DI CREMONA



L'opera è considerata di "particolare interesse pubblico" e l'atto sottoscritto ha impegnato i vari soggetti, in primis le Ferrovie dello Stato, alla realizzazione del raccordo base e delle sue diramazioni e quindi alla costruzione di un coerente quadro programmatico, amministrativo, procedurale e finanziario.

La **Provincia di Cremona**, nello specifico, si impegna a (estratto del Protocollo citato):

- rimuovere, con atti ed iniziative opportune, eventuali impedimenti settoriali suscettibili di pregiudicare la fattibilità dell'intervento;
- a collaborare con le Ferrovie dello Stato per le fasi relative alle procedure di esproprio, tenendo informati gli Enti Locali interessati;
- ad addivenire all'eventuale sottoscrizione di un Accordo di Programma per la realizzazione dell'opera al fine di accelerare le varianti ai Piani Regolatori Comunali;

In sede di programmazione, l'Amministrazione Provinciale di Mantova ha quindi elaborato un progetto per la realizzazione di raccordi ferroviari a servizio, tra cui quelli a servizio dell'area di Casalmaggiore-Viadana-Pomponesco²⁹. Il traffico potenziale assegnabile alla ferrovia è di circa 136.000 tonnellate/anno, pari a circa 2.720 carri operati con destinazione paesi della Comunità Europea. E' inoltre, da tenere presente il movimento di traffico carrellato, stimato da uno studio di fattibilità redatto dal Centro Ricerche Imballaggi Legno di Viadana (CRIL), in circa 13.000 carri, operati via strada dallo scalo merci attuale di Casalmaggiore con una percorrenza totale di circa 380.000 km, considerando il flusso in arrivo e partenza e le tratte stradali con carri vuoti (restituzione del carro): da evidenziare rispetto agli impatti indotti che tali percorrenze interessano viabilità ordinaria e, in parte, aree urbanizzate.

Per quanto riguarda il tracciato del raccordo, la soluzione individuata, dopo una consultazione con gli uffici tecnici dei Comuni ed i soggetti interessati (conferenze pubbliche) prevede l'inizio del percorso dalla stazione merci di Casalmaggiore e la sua prosecuzione parallelamente ai binari della stazione passeggeri e al tratto iniziale della ferrovia verso Parma. Una volta distaccatasi dalla massicciata della Brescia-Parma, il raccordo attraversa un'area industriale esistente e già insediata tra Casalmaggiore e Vico Moscano promuovendo ulteriori opportunità di allacciamento.

L'itinerario proposto ricalca, in gran parte, il vecchio progetto di raccordo ferroviario alla banchina portuale sul Po di Casalmaggiore. Successivamente il raccordo attraversa per alcuni chilometri il territorio agricolo fino alle frazioni di Cicognara e Cogozzo caratterizzate da insediamenti di piccola e media impresa. In questo tratto si utilizza il taglio del territorio prodotto da un canale di bonifica

²⁹ Provincia di Mantova, Settore Programmazione, Pianificazione territoriale e Trasporti: "Progetto per la realizzazione di tre raccordi ferroviari connessi alla rete di navigazione nell'area mantovana", Mantova, settembre 1998.

idraulica e si riduce così l'impatto della ferrovia sul sistema agricolo. L'itinerario proposto prosegue fino alle grandi aree industriali di Viadana per poi arrivare alle aree industriali di Pomponesco.

In data 1° giugno 1998, come sopra richiamato, è stato sottoscritto un "Protocollo d'Intesa" per la programmazione delle iniziative connesse alla realizzazione del raccordo ferroviario merci tra Casalmaggiore-Viadana-Pomponesco-Dosolo che ha visto la sottoscrizione dei seguenti soggetti: Ferrovie dello Stato S.p.A.; Province di Mantova e Cremona; Azienda Regionale dei Porti di Mantova e Cremona; Comuni di Casalmaggiore, Viadana, Pomponesco, Dosolo; Consulta Economica d'area Casalasco-Viadanese Centro Ricerche Imballaggi Legno; Associazione degli Industriali di Mantova e Cremona, alcune imprese utenti.

La stima del costo dell'opera è di circa 25 miliardi di lire per la copertura del quale si prevede il seguente quadro finanziario:

Soggetto	Finanziamento Lire (Mld)	Finanziamento ECU (Mil)	% sul totale	Note
Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS)	2,5	1,3	10	
FS tramite SERFER s.r.l. e privati	15	7,7	60	
Regione Lombardia ed Enti Locali	5	2,6	20	
Unione Europea	2,5	1,3	10	Cofinanziamento T.E.N.
Totale	25	12,9	100	

3.1.3.2 Pontirolo Nuovo - Piadena

Nel settore orientale della Provincia di Cremona (Casalasco), l'unico impianto ferroviario abilitato al servizio merci è Casalmaggiore. Lungo la linea Cremona-Piadena-Mantova, in località Pontirolo Nuovo, è ubicato un impianto ferroviario, attualmente dismesso, che presenta una notevole capacità in termini di binario (capacità statica).

La disponibilità di tracce sulla linea Cremona-Mantova, la collocazione dell'impianto rispetto al futuro tracciato delle Autostrade Ti-Bre. e Cremona-Mantova e la dotazione infrastrutturale offerta a Pontirolo Nuovo, costituiscono qualificanti fattori localizzativi per l'attivazione di uno scalo ferroviario merci per esempio, destinato al settore agro-alimentare. In effetti, nel recente passato, l'opportunità insediativa di Pontirolo Nuovo ha suscitato l'interesse di operatori della Logistica senza peraltro, concretizzarsi. Tuttavia, lo scenario infrastrutturale che si va profilando per il Casalasco, e le esigenze logistiche di tale settore della Provincia suggeriscono di evidenziare la vocazione naturale di questo polo per eventuali sviluppi nella logistica agro-alimentare.

L'impianto può essere considerato "appoggiato" allo scalo di Piadena per il quale, a sua volta, sono previsti interventi di potenziamento della capacità statica.

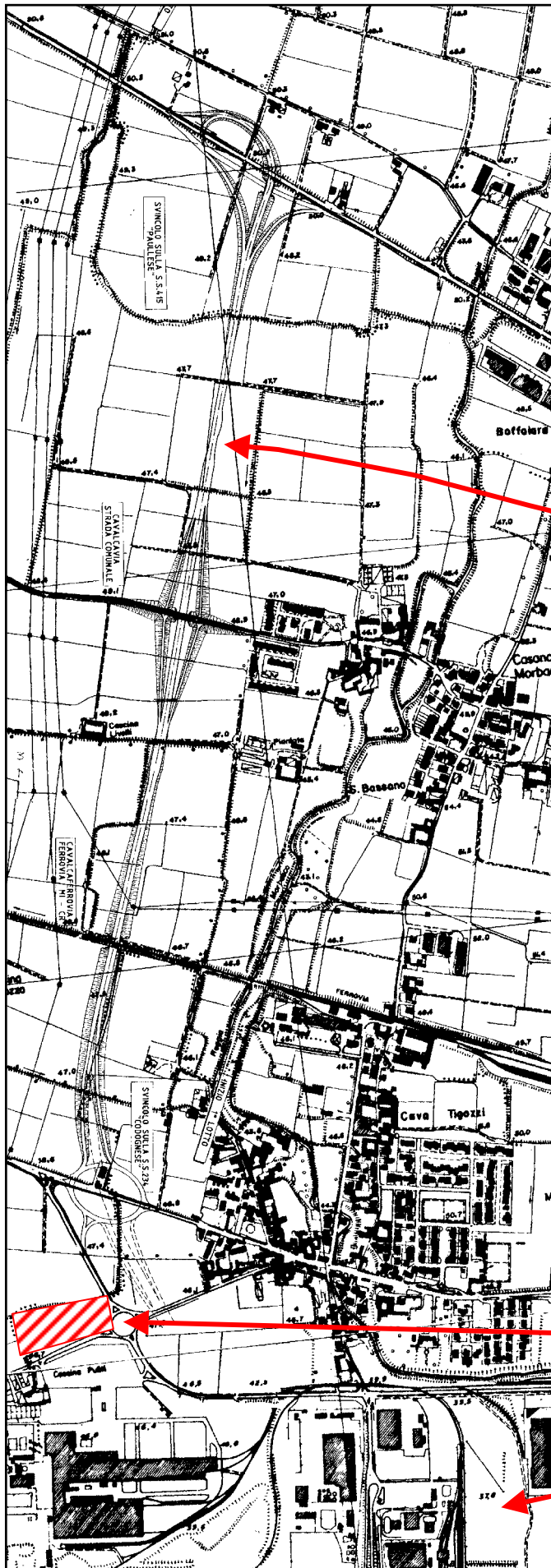
Il Piano del Trasporto Merci e della Logistica raccomanda un'azione di salvaguardia e valorizzazione del sito in termini di accessibilità ferroviaria e stradale, promuovendo azioni di coinvolgimento del Comune per una piena considerazione delle potenzialità insediative dello scalo ferroviario.

3.1.4 AREA DI SOSTA ATTREZZATA DI CREMONA-CAVA TIGOZZI

L'intervento si configura come area attrezzata per il settore dell'autotrasporto ed è denominato "Centro Servizi per l'autotrasporto di Cremona": il progetto che si prevede avviato come realizzazione nel corso del 2003, interessa un'area di 22.000 mq nell'ambito del Porto di Cremona, in corrispondenza allo snodo di traffico costituito dalla futura bretella stradale di collegamento tra l'area industriale e la SS 415 Paullese (come illustrato nella Figura seguente).

Le caratteristiche tecniche del Centro sono dettagliate nella Tabella seguente. Le funzioni previste riguardano:

- servizi al personale viaggiante (bar, mini-market, sale ricreative, ecc.);
- servizi ai mezzi stradali (parcheggi custoditi e liberi, officina, lavaggio, gommista, rifornimento carburanti, ecc.);
- servizi alle imprese (sportello bancario, servizi assicurativi, pratiche automobilistiche, ecc.).



"PEDUNCOLO"
SS 415 – SS 234

AREA ATTREZZATA
PER AUTOTRASPORTO

PORTO DI CREMONA

TABELLA 3/1**SUPERFICI DISTINTE PER DESTINAZIONE FUNZIONALE (metri quadrati)**

1. Centro Servizi	1.1 Ristorante/minimarket 1.2 Servizi all'utenza (bagni, lavanderia..) 1.3 Albergo (ingresso e camere) 1.4 Uffici amministrativi <i>totale SLP centro servizi</i>	212,53 161,12 321,71 161,12	856,48
2. Assistenza	2.1 Officina 2.1.2 Servizi Officina 2.2 Gommista 2.2.1 Servizi Gommista <i>totale SLP assistenza</i>	900,00 91,95 1.200,00 91,95	2.283,90
3. Autolavaggio	3.1 Lavaggio automezzi <i>totale SLP autolavaggio</i>	911,70	911,70
4. Verde	4.1 Verde attrezzato <i>totale superficie a verde</i>	4.892,00	4.892,00
5. Strade	5.1 Strade <i>totale superficie a strade</i>	9.230,00	9.230,00
6. Parcheggi	6.1 Parcheggi per veicoli trasporto merci 6.2 Parcheggi per autovetture <i>totale superficie a parcheggi</i>	4.068,00 375,00	4.443,00

TOTALE SUPERFICIE LOTTO (mq)	22.005
TOTALE SUPERFICIE COPERTA (mq)	3.440

3.1.5 PRE-AVANCONCA E NUOVA CONCA IDROVIARIA PER IL PORTO DI CREMONA

Con decreti DD 174 (52)380 del 16-10-1996 e DM 3929(50)380 del 18-12-1995, in attuazione alla Legge 380/1990 "Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto", il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha provveduto alla nomina di un Comitato tecnico-economico incaricato di seguire lo sviluppo del sistema, finanziando la redazione dello "Studio di Fattibilità del sistema idroviario padano-veneto". Lo studio, redatto dall'Azienda regionale per la navigazione interna (ARNI) della Regione Emilia Romagna, è stato approvato dopo la validazione del Comitato, degli Assessori dell'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna nel dicembre 1999.

Sulla base delle risultanze dello studio, il Comitato tecnico-economico ha approvato una serie di opere prioritarie per l'adeguamento della rete idroviaria³⁰ a cui sono destinati i fondi resi disponibili dalle leggi sopra citate. Il riparto dei fondi approvato dal D.M. 14-06-2000 per progetti e interventi riguardanti il sistema, prevede per la Regione Lombardia le seguenti azioni/interventi (importi in milioni di Euro):

Descrizione	Importo
- Progettazione per la sistemazione accesso al Porto di Cremona - Progettazioni per il completamento del Porto di Cremona - Progettazioni per il completamento del Porto di Mantova - Progettazioni per il completamento del canale esistente Milano-Cremona-Po - Studi per lo sviluppo del Canale Milano-Cremona-Po, fino all'attestazione al centro intermodale previsto a servizio dell'area milanese - Progettazioni per l'adeguamento alla classe V del Canale Fissero Tartaro nel tratto Mantova-Ostiglia	3.590
- Completamento delle infrastrutture del Porto di Mantova - Manutenzione straordinaria impianti e potenziamento infrastrutture del Porto di Cremona - Completamento del raccordo ferroviario FS del Porto di Mantova	7.130
TOTALE	10.720

³⁰ La rete comprende il sistema fluviale del Po (da Casale Monferrato al mare), l'idrovia Fissero-Canalbionco, la Litoranea Veneta, l'idrovia Ferrara-Ravenna ed il canale Padova-Venezia per una estesa totale di 977 chilometri.

Negli interventi considerati prioritari dal Programma è inquadrata la realizzazione di una nuova conca di accesso al porto idroviario di Cremona. La conca di Cremona, entrata in funzione nel 1969, ha subito nel tempo gli effetti dell'abbassamento dei livelli di magra del Po, le cui cause sono ascrivibili a:

- estrazione dei materiali lapidei dagli affluenti e dallo stesso Po;
- azione esercitata dallo sbarramento mobile di Isola Serafini;
- opere di sistemazione dell'alveo del Po, con erosione delle soglie.

L'agibilità alla biconca di Cremona fu risolta negli anni '80 dall'attuale "avanconca", avente come quota di platea il valore di 26.00 m.s.l.m. A causa del progredire del fenomeno dell'abbassamento dell'alveo (circa 5 cm/anno nell'arco del prossimo trentennio, secondo la stime), nell'ipotesi che una nuova conca richieda non meno di 6÷8 anni (progettazione, autorizzazione, realizzazione, collaudi, ecc.), si è pensato di adottare una soluzione transitoria costituita da una "**pre-avanconca**". Lo studio dell'abbassamento dell'alveo di magra è stato redatto dai Proff. Lamberti e Schippa dell'Università di Bologna.

L'opera, realizzata con un palancolato ed una sola porta di valle, avrà le seguenti caratteristiche:

- lunghezza utile: 120 m
- larghezza porta: 12 m
- quota platea porta di valle: 24,5÷25,0 m.s.l.m.

Con la realizzazione della pre-avanconca, si verrebbe a realizzare una scala di conche così costituita:

	Quota soglia (m.s.l.m.)	Livello max in vasca (m.s.l.m.)
Pre-avanconca	24.5÷25.00	29.50
Avanconca	26.00	33.00
Conca	28.85	38.30.

La superficie libera del polo libero nella pre-avanconca è di circa 4.000 metriquadrati.

L'importo presunto dei lavori per la realizzazione della pre-avanconca è di 1.6 milioni di Euro, oltre ai costi di progettazione e le spese tecniche. La realizzazione della pre-avanconca potrà garantire l'accesso al porto di Cremona per il periodo necessario all'entrata in funzione della **nuova conca**.

La costruzione della nuova conca nel porto di Cremona è elemento essenziale per la riqualificazione del canale navigabile, al fine di poter rientrare nei parametri europei e mantenere la classificazione nei tracciati idroviari transeuropei:

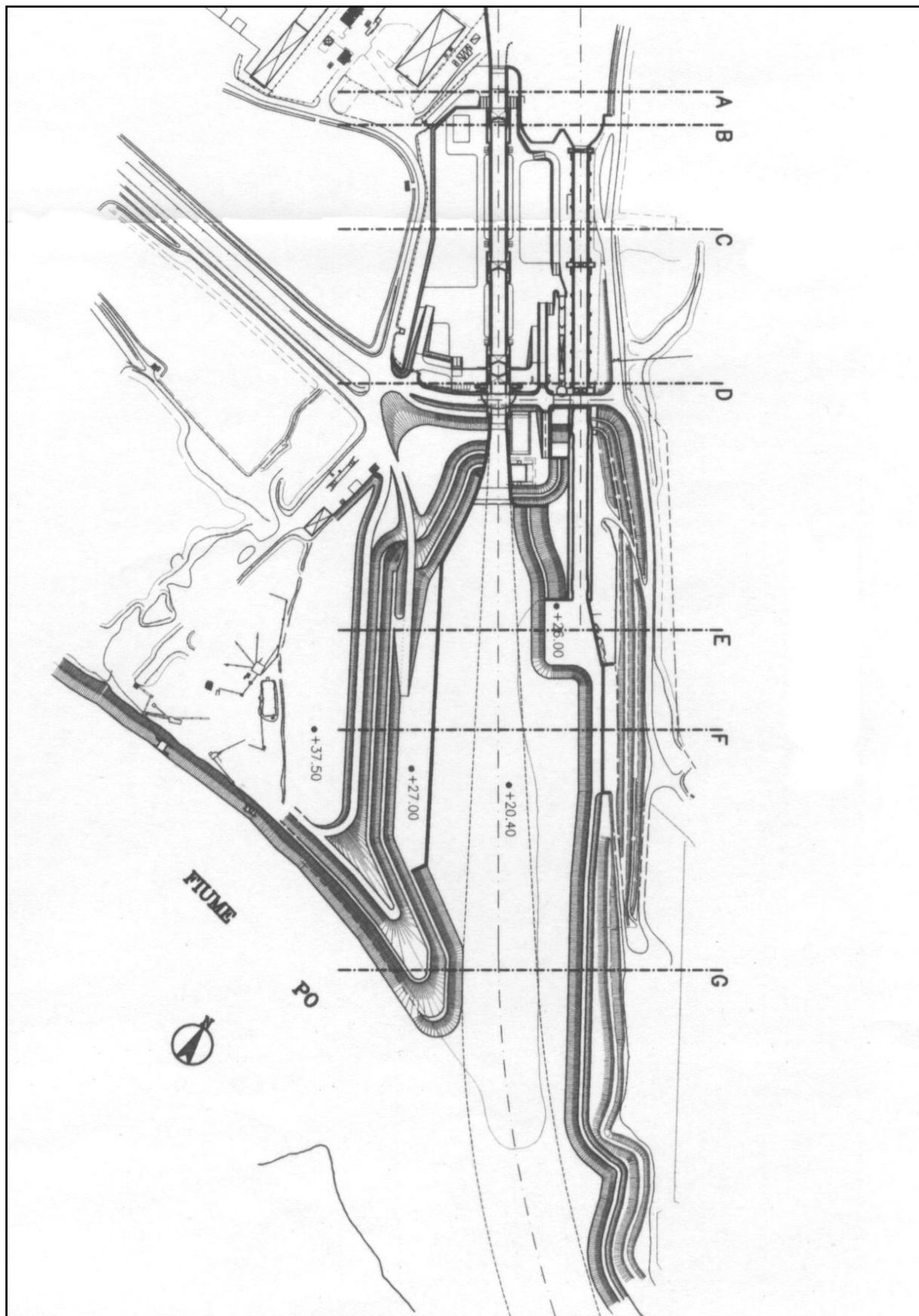
- aumentando il numero di giorni di accesso al porto, penalizzato dall'abbassamento dell'alveo del Po;
- permettendo l'accesso ai natanti della classe fluvio-marittima V^a.

La nuova conca, per la quale è stato elaborato nell'agosto 1999 il progetto preliminare, ha le seguenti caratteristiche:

- larghezza utile: 12,50 m
- salto superabile: 15,0 m (da quota 23,9 m.s.l.m. a 38,90 m)
- nave standard: classe V^a (automotore o convoglio avente dimensioni 105 m x 12,50 m x 2,50 ÷ 1,80 m, entrambi con portata massima di 2.000 t).

La stima dei costi di realizzazione della conca è (comprese le somme a disposizione) pari a 118.6 miliardi di lire 1999 (ossia circa 60 milioni di Euro).

NUOVA CONCA DI CREMONA – Progetto Preliminare – Planimetria Generale



3.2 ULTERIORI INTERVENTI PROPOSTI

3.2.1 ITINERARI MERCI STRADALI

L'analisi generale della mobilità merci, condotta sulla base delle risultanze delle indagini di campo (vedasi paragrafo 3.2.2, Sezione A), richiede un approfondimento analitico mediante l'ausilio di modellistica. Questa analisi ha il fine di individuare gli itinerari stradali interessati dalla componente di traffico merci di transito e, conseguentemente, intervenire per disciplinare il fenomeno oppure per individuare provvedimenti migliorativi di carattere infrastrutturale. L'esito di tale analisi sarà recepito dal Piano della Viabilità.

3.2.2 AREA ATTREZZATA PER L'AUTOTRASPORTO NEL CASALASCO

L'area orientale della Provincia di Cremona presenta una fisionomia del settore dell'autotrasporto, dal punto di vista organizzativo e della tipologia dei servizi offerti, comparabile alla realtà cremonese.

Per quest'ultima, come descritto al precedente paragrafo 3.1.4, è in corso di realizzazione una "piattaforma" di servizi per l'autotrasporto (servizi al personale, ai mezzi ed alle imprese). Già al presente, e ancor più in prospettive di una probabile spinta insediativa industriale-commerciale e del settore logistico nel casalasco, a seguito del potenziamento delle condizioni di accessibilità legate alla Ti.Bre ed alla Cremona-Mantova, **il Piano del Trasporto delle Merci e della Logistica ritiene opportuno, in accordo con le Associazioni di Categoria, promuovere l'attivazione di un centro servizi per l'autotrasporto.**