

UN PONTE

VERSO UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

SE non si fossero persi decenni ad inseguire il miraggio delle grandi opere nella “bassa padana”, **e si fosse investito sulle ferrovie del nostro territorio**, oggi, in questa situazione di emergenza dovuta alla chiusura del ponte sul Po di Casalmaggiore, i numeri del disagio sarebbero decisamente inferiori, e la linea ferroviaria Bs-Pr, così potenziata, sarebbe stata da subito utile per farvi fronte in modo efficiente.

SE 20 anni fa fosse stata realizzata la tangenziale di Casalmaggiore avremmo una viabilità di collegamento con Viadana molto utile anche in questo quadro di emergenza.

Il transito veicolare giornaliero sul ponte di Casalmaggiore è di circa 14 mila veicoli, di cui 2 mila veicoli pesanti.

Quanti di questi ne avremmo tolto dalla ex SS343 se con una ferrovia moderna avessimo favorito lo spostamento delle merci e di una quota consistente di passeggeri dalla gomma al ferro?

Quale sarebbe la durata della vita del nostro ponte se alleggerito da questa intensa e costante sollecitazione?

Non si conoscono ancora **l'entità precisa dei danni** strutturali del ponte, quella dei relativi costi e la durata dei lavori necessari. **La cosa certa, che ci lascia sconcertati e allarmati**, è rappresentata dalla modalità del tutto casuale con cui parte di questi danni sono stati evidenziati.

Per inciso, i costi di rifacimento del ponte sul Po a San Benedetto, per il tratto in acqua, ammontano a 33,4 milioni di euro.

Un'ipotesi in campo è quella di realizzare un ponte provvisorio in barche. La soluzione chiesta al Genio Pontieri dell'Esercito non è praticabile, infatti, ancorché realizzabile in pochissimo tempo è adatta solo per tratti brevi e periodi brevissimi di utilizzo. Ma, pare, potrebbe essere realizzata da una ditta privata. Ma con quali costi? Per quanto tempo inoltre resterebbe interrotta la navigazione sul fiume?

Secondo noi la soluzione al problema esiste e si chiama “Ti-Bre ferroviario”!

Sei mesi di lavoro e 80 milioni di euro di investimento per dare sbocco da subito alle merci che dai porti dell'alto tirreno devono raggiungere la Pianura Padana e il cuore dell'Europa via Brennero.

Date le scarse risorse disponibili, e che nessuno peraltro ancora ha detto di voler mettere a disposizione, è necessario, a nostro avviso, investire in **soluzioni definitive** come il Ti-

Bre ferroviario, i cui lavori potrebbero essere eseguiti anche di notte garantendo così il regolare funzionamento della linea durante il giorno. Nel frattempo la **stessa linea Piacenza-Parma potrebbe, anzi dovrebbe, essere sfruttata in tutta la sua potenzialità**, aumentandone il numero dei treni e delle corse. Ad esempio un treno ogni mezzora. Facendola diventare una sorta di **metropolitana leggera di superficie**.

La nostra proposta è quella di sfruttare anche questo momento di emergenza per **orientare la mobilità del territorio su modalità sostenibili**. In primo luogo il potenziamento e l'utilizzo della linea ferroviaria Brescia-Parma, associata ad un efficiente servizio di car sharing, bici+treno, bike sharing e autobus navetta.

Car sharing

Prevedere in aree adiacenti alle stazioni ferroviarie della linea Piacenza-Parma un congruo numero di auto elettriche (con relative colonnine di ricarica) o a metano, a disposizione e da condividere da parte dei pendolari per spostarsi sul territorio. Un'apposita applicazione informatica ne dovrebbe facilitare l'accesso e l'utilizzo. La città di Parma ne è già dotata.

Bici + treno e Bike sharing

- dotare il treno di carrozze adatte al trasporto di biciclette;
- eliminazione della tariffa aggiuntiva per il trasporto di bici;
- riattivazione dei depositi (gratuiti) di biciclette nelle stazioni;
- stazioni decorose (bagni, biglietteria automatica, bar, pulizia, ecc.);
- installare nelle aree adiacenti le stazioni ferroviarie delle vere e proprie stazioni di biciclette pubbliche, come soluzione al problema dell'"ultimo chilometro", cioè quel tratto di percorso che separa la fermata del mezzo pubblico alla destinazione finale dell'utente;

Servizio navetta da e per i poli lavorativi

Nelle stazioni ferroviarie poste nelle vicinanze di poli produttivi, ospedali, scuole ecc., prevedere apposite navette per il trasporto dei lavoratori e degli utenti.

Trasporto merci

Almeno per i mezzi leggeri prevedere su alcuni treni appositi carri navetta su cui fare salire direttamente i mezzi.

Per i mezzi pesanti studiare forme di compensazione per i costi dovuti al maggior tragitto che questi veicoli saranno costretti a compiere.

Qualità della proposta

- Il denaro pubblico verrebbe investito in modo produttivo, perché destinato a soluzioni di lungo termine e non sprecato per soluzioni provvisorie;
- la riteniamo oggettivamente la soluzione più praticabile;

- la sua sostenibilità ambientale sarebbe di grande aiuto al miglioramento della qualità dell'aria;
- darebbe il via alla concreta sperimentazione di una nuova e moderna mobilità, mettendoci al passo con le città e le realtà più virtuose;
- è una soluzione prevista anche dal contratto di servizio con Trenord (art. 10 - Servizio di mobilità sostenibile);

A chi ancora una volta chiede nuove infrastrutture (Terzo ponte sul Po e autostrada Cr-Mn) per togliere, così dicono, dall'isolamento economico i territori dell'asta del Po, rispondiamo che **l'unico isolamento di cui soffriamo è quello della mancanza della cultura di una nuova e moderna mobilità**, e che proprio nella politica delle grandi opere va ricercata la causa della disattenzione verso la manutenzione del nostro patrimonio viabilistico, e non solo.

Per questo chiediamo con urgenza:

a Regione Lombardia, che è responsabile della programmazione e del finanziamento del servizio ferroviario regionale, **di garantire il diritto alla mobilità** alla popolazione di questo territorio, assicurando attraverso Trenord, l'impresa ferroviaria che effettua il servizio definito dalla regione stessa sulla base di un Contratto di servizio, il **potenziamento del servizio di trasporto pubblico**, indispensabile per far fronte in particolare a questa situazione di emergenza;

alle istituzioni locali, alla politica, al mondo economico e alla società civile di mobilitarsi per sollecitare Regione Lombardia ad adempiere a questo importante e inderogabile compito istituzionale.

Piadena, li 27 settembre 2017

Coordinamento dei Comitati e delle Associazioni Ambientaliste del Piadenese-Casalasco-Viadanese - Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia