

La Provincia del 14 gennaio 2020

■ «L'autostrada Cremona-Mantova era stata progettata sulla base di ipotesi che avrebbero dovuto concretizzarsi. Invece non solo le attese non si sono realizzate, ma i dati sono perfino peggiorati»: lo sottolinea il presidente di Apindustria, **Alberto Griffini**, in un lungo intervento che rappresenta una bocciatura secca dell'opera. «Nel preambolo del progetto di Stradivaria degli anni '90 – scrive Griffini – si leggeva che lo stesso si sarebbe potuto sostenere a condizione che i flussi di traffico previsti per il 2010 di oltre 20 mila veicoli giornalieri si fossero avverati e che la ex statale Padana Inferiore non fosse stata migliorata con opere tipo tangenziali, che avrebbero potuto entrare in competizione con l'autostrada stessa. Analizzando i flussi di traffico pubblicati dalla Provincia in quegli anni e confron-

L'infrastruttura Autostrada bocciata

Griffini (Apindustria): «Il traffico sulla Cremona-Mantova doveva raddoppiare ma è calato»



Alberto Griffini di Apindustria

tando gli stessi con il rapporto del 2018, si evince che i flussi non solo non sono raddoppiati, come auspicato, ma addirittura si sono ridotti di qualche punto percentuale. Si è passati da circa 10 mila veicoli al giorno nelle tratte più frequentate (Cremona - Cicognolo e Castellucchio - Mantova) a circa 9.300. Pertanto la sola manutenzione e gestione dell'opera non potrebbe essere sostenuta». Non solo: Griffini aggiunge che «buona parte del traffico è locale e difficilmente verrà travasato sull'autostrada». Inoltre, «le fasce sociali più deboli sicuramente non useranno l'auto-

strada per recarsi al lavoro». C'è poi il capitolo degli scarsi benefici in termini di velocità dell'autostrada se confrontati all'ipotesi del raddoppio della ex statale 10: «Vale la pena evidenziare – scrive Griffini – come la differenza dei tempi di percorrenza sia irrisoria. Si possono stimare tempi di percorrenza dell'autostrada in 34 minuti per le auto mentre per i camion sarebbe di 46 minuti. Nel caso di raddoppio della strada provinciale, i tempi di percorrenza sarebbero di 41 minuti circa per le auto e 52 per i camion. La differenza appare ancora meno significativa se

paragonata agli attuali tempi di percorrenza e pertanto emergono ancor di più i vantaggi di una riqualificazione con raddoppio carreggiata della strada provinciale, che vorrebbe dire anche minore terreno agricolo sottratto al territorio e minor cementificazione». Griffini aggiunge poi «che la ex Ss 10 è una strada napoleonica e quindi le orditure dei campi, le rogge, le costruzioni, gli accessi in questo lungo lasso di tempo sono già modificate e adattate all'attuale percorso stradale e quindi il risultato sarà sicuramente meno impattante». A chi afferma che l'autostrada

«porta economia», Griffini chiede come mai a Cremona, «dove l'autostrada passa nell'immediata periferia fin dagli anni 70, non ci sia stato sviluppo e, anzi, la situazione economico/industriale appare difficile, a parte il proliferare di supermercati che stanno danneggiando in modo significativo il tessuto del centro». Per creare sviluppo e attirare investitori, secondo Griffini servono «meno burocrazia, chiarezza delle norme, maggiore capacità di essere competitivi e una giustizia civile più rapida». Altro fattore critico è il costo dei trasporti: «Un container in Italia