

Presentiamo il progetto del Sig. Romano Bolzoni, in grado di risolvere il problema dell'attraversamento ferroviario

Due terminal e un sottopasso pedonale per il passaggio a livello di Santa Maria



di Andrea Baruffi

Interminabili code al passaggio a livello di Viale Santa Maria a Crema. Di norma le sbarre si abbassano **36 volte durante la giornata**; il tempo medio d'attesa è di **circa 4 minuti**, per un totale di **144 minuti giornalieri**. Il primo treno transita alle ore 5 del mattino e l'ultimo alle 21.30 della sera. Ed il tempo medio di attesa a volte si protrae anche per 15-20 minuti e spesso senza che passi alcun treno. Ciò significa quindi che per oltre due ore al giorno la nostra città rimane divisa in due, con una serie interminabile di disagi per automobilisti, ciclisti e pedoni. Non osiamo immaginare cosa potrebbe succedere qualora dovesse esserci un'emergenza e fosse necessario il passaggio immediato dei mezzi di soccorso. Per chi è in entrata in città il problema risulta passabile svoltando in via Gaeta, per poi imboccare il nuovo sottopasso di Via Indipendenza, dove il traffico veicolare in questo ultimo periodo ha subito un significativo incremento superiore al 20%. Facile a dirsi, meno semplice, in certi casi, da applicare, soprattutto quando la coda delle auto supera l'attraversamento del Canale Vacchelli. Non così semplice, invece, la soluzione per quanti da Crema si devono recare nel quartiere di Santa Maria della Croce, nell'area industriale dell'ex Olivetti o sono diretti verso Pianengo. La questione legata al possibile sottopasso o sovrappasso ha tenuto spesso banco in Consiglio Comunale; si sono succedute interpellanze e sono stati presentati progetti, esposti anche in occasione

della ricorrenza dei **150 anni della tratta ferroviaria Treviglio-Cremona, ma senza mai arrivare ad una soluzione. Da oltre 50 anni i Cremaschi sono in attesa di un'idea funzionale e quella che vi proponiamo sulle pagine del nostro settimanale potrebbe essere quella idonea.** Nei giorni scorsi è passato in redazione il **Sig. Romano Bolzoni** per presentarci la bozza di progetto da lui studiato, che permette di risolvere l'annoso problema del superamento del passaggio a livello in modo semplice, non impattante per il contesto urbanistico nel quale è inserito, privo di qualsiasi impatto visivo ed ambientale ed attuabile senza eccessivi costi e disagi sia per i residenti che per gli automobilisti. **L'idea consiste nella realizzazione di due terminal e nella formazione di un sottopasso pedonale.** In altre parole vengono creati due "capolinea" all'altezza dell'attraversamento stradale, uno per i treni provenienti

da Cremona ed uno per quelli in arrivo da Treviglio. I due "terminali" della ferrovia sono collegati tra loro grazie ad un **sottopasso pedonale riscaldato** esattamente come nella Stazione Centrale di Milano, composto nella parte centrale da uno scivolo e/o da adeguate gradinate con altezza ridotta per facilitare lo spostamento sia delle persone che di eventuali bagagli a mano e due scivoli laterali rialzati atti all'abbattimento delle barriere architettoniche. Sia la parte centrale che gli scivoli laterali, presumibilmente uno per senso di marcia, hanno larghezze e pendenze rispondenti alle normative e sono realizzati e finiti con materiali idonei per durare nel tempo, di facile manutenzione e in grado di permetterne l'utilizzo in qualsiasi periodo dell'anno. In questo modo i passeggeri e i pendolari in arrivo da Cremona, una volta giunti

al terminal di Crema, non devono far altro che scendere dal treno e, percorrendo il sottopasso in totale sicurezza, salire sul treno che dal secondo terminal conduce a Treviglio - Milano. La stessa cosa vale per i passeggeri in arrivo da Milano - Treviglio e diretta a Cremona. Una volta al capolinea il treno ripercorre la stessa tratta in senso opposto, utilizzando esclusivamente il primo dei due binari presenti; questo consente di viaggiare senza accumulare ritardi, ed offre ad ogni ora, a chiunque, di usufruire del mezzo di trasporto.

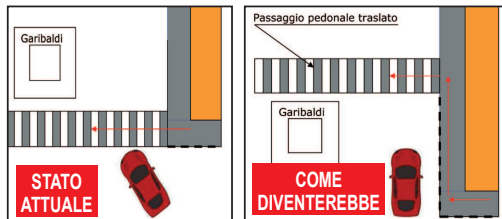
Le sbarre del passaggio a livello rimangono così sempre alzate, consentendo il regolare transito delle autovetture, dei ciclisti e dei pedoni. Quest'idea di semplice realizzazione salvaguarderebbe il viale che dalla stazione conduce alla Basilica di Santa Maria e permette-

rebbe di realizzare anche una seconda pista ciclo-pedonale di collegamento con la Basilica mariana. Nel progetto del **Sig. Bolzoni** è previsto anche l'**abbattimento dell'ex casa del casellante**, che versa in cattivo stato di conservazione e in condizioni fatiscenti. La demolizione dell'immobile consente la realizzazione del sottopasso e un più agevole collegamento tra la stazione e il terminal della tratta Crema - Cremona, dove viene ipotizzata la realizzazione di una banchina rialzata per la sosta dei pendolari in totale sicurezza. Nei momenti di minor transito veicolare, quindi dalle 10 di sera fino alle 5 di mattina, mantenendo

i due binari in essere, sarà possibile, quando necessario, abbassare le sbarre senza creare particolare disagio o congestione del traffico, consentendo il passaggio dei treni merci o di eventuali convogli speciali. Per meglio spiegare quanto abbiamo esposto pubblichiamo in pagina alcuni particolari del progetto studiato dal **Sig. Bolzoni**. Confidiamo che queste **proposte vengano analizzate e valutate con attenzione dall'Amministrazione Comunale**, magari anche attraverso referendum **che consentano ai cittadini Cremaschi di scegliere il progetto** per risolvere in tempi brevi e con costi contenuti un problema che da tantissimi anni interessa il passaggio a livello di Viale Santa Maria.

Come mettere in sicurezza i pedoni in Piazza Garibaldi

Il **Sig. Romano Bolzoni** ci ha presentato anche un'idea semplice, facile e immediata da attuare per consentire a pedoni e ciclisti di attraversare in sicurezza la Piazza Garibaldi, senza il pericolo di essere investiti da chi proviene da porta Garibaldi per immettersi nella piazza. Spostando l'attraversamento pedonale dopo la statua di Garibaldi, verso la via del



Castello, c'è una maggiore visibilità e quindi minore rischio d'investimento per i pedoni e ciclisti in transito soprattutto da Porta Serio verso via Mazzini.

Scandella e Alloni (PD): "Uno schiaffo a tutti i pendolari lombardi?"

Rinnovato il contratto di servizio per Trenord fino al 2020

La Giunta regionale ha deciso di rinnovare il contratto di servizio a Trenord, in scadenza il prossimo 31 dicembre, fino al 2020. "Un provvedimento sbagliato" secondo i consiglieri regionali del PD **Jacopo Scandella e Agostino Alloni** "che premia un vettore che ha collezionato in questi anni risultati non proprio entusiasmanti. Uno schiaffo a tutti i pendolari lombardi che affossa qualsiasi tipo di rilancio del trasporto pubblico regionale. Per noi la risposta migliore è quella di mettere a bando il servizio ferroviario regionale, strada già intrapresa da Veneto ed Emilia Romagna ed annunciata dalla Toscana, ma un'ipotesi che Maroni non vuole nemmeno prendere in considerazione. Il motivo è semplice: la Regione

non ha un quadro preciso del sistema ferroviario locale e con un vettore esterno la situazione scivolerebbe di mano. Ha fatto bene Maroni a ricordare che ogni anno la Giunta investe 400 milioni di euro in Trenord - continuano - ma in qualsiasi azienda se ad un investimento non corrisponde il risultato si cambia strategia".

Infine i due consiglieri regionali del PD esprimono perplessità sull'eventuale partecipazione di Trenord al bando di gara europeo che sarà indetto da Veneto ed Emilia. "Che interesse avrebbe Zaia - domandano - dopo aver abbandonato Trenitalia, a farla rientrare dalla porta di servizio attraverso Trenord?".

Riceviamo e pubblichiamo Riprendiamo a battere i tamburi di guerra Per difendere il trasporto pubblico!

Tutti i giorni migliaia di studenti e pendolari prendono pullman e treni per dirigersi a scuola e nei posti di lavoro e tutti i giorni non possono che constatare come il trasporto pubblico lo si sta demolendo passo dopo passo: corse tagliate, pullman sovrappollati, prezzi dei biglietti alle stelle.

Tutto questo però succede per un motivo ben chiaro: la privatizzazione del trasporto pubblico italiano! (...). Così capita che su pullman di 70 studenti si trovano anche 120 studenti e se non riescono a farcene stare altri gli studenti staranno per terra! Arrivi in ritardo a scuola? Tagliano le corse per risparmiare pullman e personale comportando che gli studenti magari arrivano 2 ore dopo a casa? Poco importa non rientra nei problemi delle aziende, nel nostro caso le Autoguidovie, la Line e compagnia bella! Ciò non basta le Autoguidovie non contente dei tagli delle corse, dell'aumento del prezzo di biglietti e abbonamenti (quasi il 25% in più solo negli ultimi 3 anni), dei pullman sovrappollati adesso attaccano i lavoratori dell'azienda togliendogli alcune indennità (quindi riduzioni stipendi) e riducendo i tempi di pausa. Gli autisti non ci stanno e nel giro di 2 mesi hanno già bloccato il trasporto per 2 volte con uno sciopero pressoché totale (più del 90% di adesione). E a uno sciopero totale come quello come rispondono le istituzioni? La Provincia non risponde, non prende posizione, non difende i lavoratori come non difende gli studenti! (...) Come studenti del Comitato Scuola Pubblica - Sempre in Lotta solidarizziamo con i lavoratori delle Autoguidovie e ci uniamo con la loro lotta. Alla privatizzazione del trasporto pubblico rispondiamo con la ripubblicizzazione dei trasporti pubblici!

Lavoratori e Studenti uniti nella lotta!

AGI: Incontro per scongiurare lo sciopero

E' fissato per **venerdì 7 febbraio** a Milano un altro incontro, il terzo, affinché si trovi l'accordo tra Autoguidovie e autisti per scongiurare un eventuale sciopero. Si incontreranno i vertici dell'azienda e i rappresentanti sindacali degli autisti