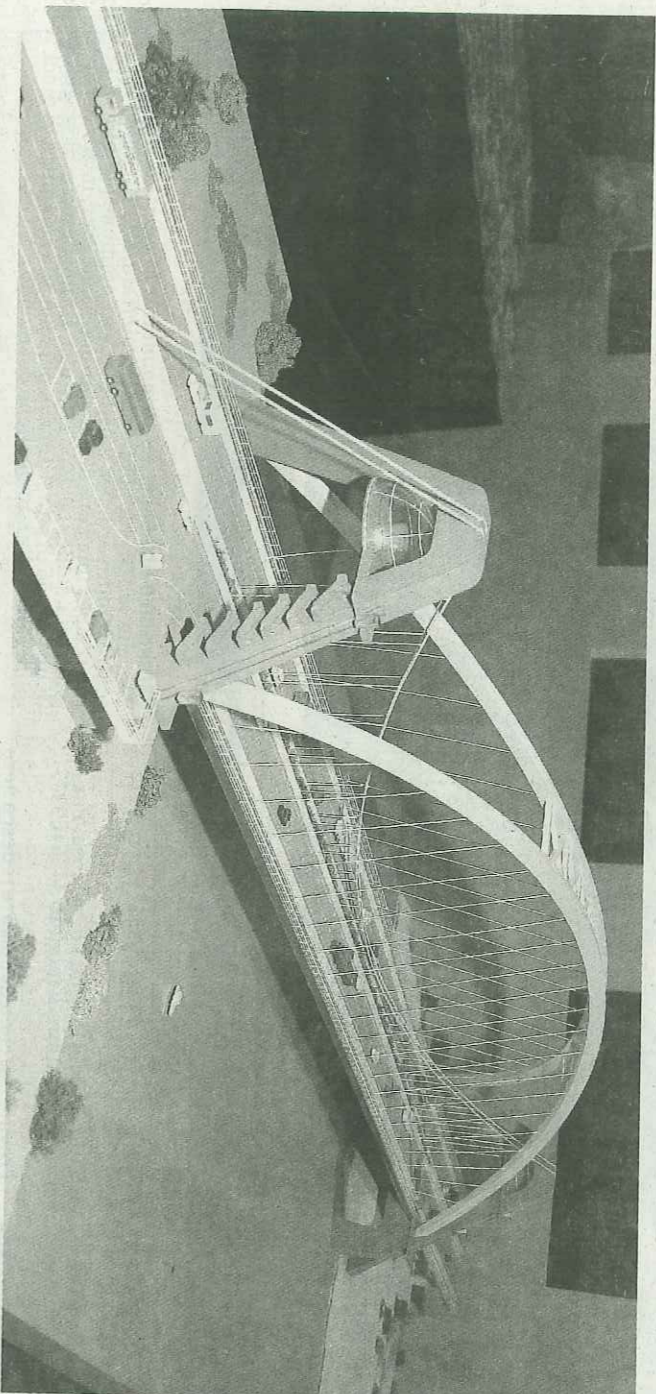


L'inchiesta



C'è chi sostiene che sarebbe l'Anas a volere l'opera in cambio del rinnovo della concessione per il tratto Piacenza-Brescia dell'A 21. Ma i vertici della società di San Felice smentiscono: «Nessun baratto»

Il plastico del terzo ponte sul Po. Il progetto di Centropadane avanza nonostante le polemiche e i tre ricorsi al Tar. Il ponte sarà lungo 200 metri e sarà sorretto da due grandi piloni in acqua

- ### COME SARÀ
- Nuovo raccordo autostradale di 12 chilometri
 - Collegerà il Porto canale a Castelvetto
 - Otto chilometri saranno in territorio di Castelvetto
 - Quattro chilometri saranno in territorio di Cremona
 - Costerà 220 milioni di euro
 - Le auto in entrata pagheranno 1,40 euro, i camion 0,70
 - Il nuovo ponte sarà lungo 200 metri
 - Avrà i due piloni in acqua
 - Attraverserà la zona golena del territorio di Castelvetto

Il terzo ponte avanti tutta

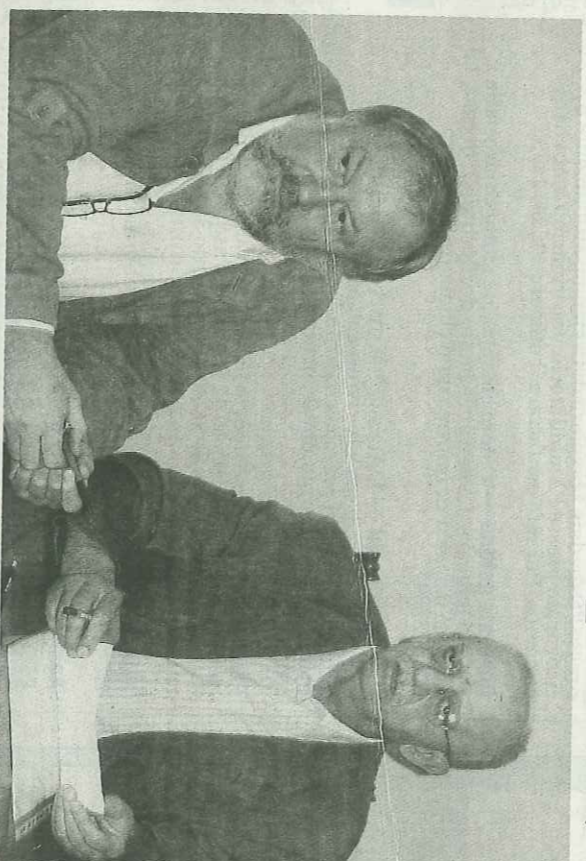
Centropadane: progetto esecutivo quasi pronto, si farà senz'altro

di Gilberto Bazoli

Il sito dei contras che non si lascia sfuggire nulla e registra ogni minimo interesse da parte di giornali e tv è fermo, nel primo caso, al 22 dicembre 2011 e, nel secondo, al 20 agosto quando per Nomia Quercia si scomodò addirittura la Televisione svizzera. Ma nel silenzio il terzo ponte avanza. «Stiamo sviluppano il progetto esecutivo», annuncia, mentre scende le scale del palazzo della Provincia di Piacenza, Francesco Acerbi, direttore generale di Autostade Centropadane, la società che ha voluto e "pensato" l'infrastruttura. E che, nonostante le mille polemiche, il barrage degli ambientalisti, i tre ricorsi pendenti davanti al Tar del Lazio, l'interrogazione di due eu-

LA 'TELENOVELA'

Se ne discute da quasi 15 anni
La storia del terzo ponte comincia nel 1998. Quell'anno, ha ricostruito Acerbi in un'assemblea pubblica a Cavatigozzi, «le Regioni Lombardia ed Emilia avevano pianificato questa struttura. La nostra società ha proposto un progetto legato ad un contratto previsto dallo Stato (con decreto Ciampi e Costa del 17 novembre 1999)». In quell'occasione il direttore generale di Centropadane ha continuato: «Noi abbiamo sviluppato ciò che è stato contrattualizzato. Se poi vogliamo parlare di gronda nord, i due assi non sono alternativi, ma complementari». Come dire: la programmazione del territorio appartiene alla politica e non alle società industriali.



conseguente allungamento dei tempi. «L'indigenza non è ancora stata fissata, dovrebbe essere questione di mesi». Anche Acerbi, braccio destro di Galli, non si mostra preoccupato per i mesi che passano. «Nel nostro Paese le grandi infrastrutture non vivono mai periodi corti, si va dagli otto ai dieci anni, per il completamento delle varie procedure e dai tre ai quattro per

la realizzazione vera e propria». Acerbi e i suoi collaboratori continuano a lavorare e a crederci. «Non ci siamo fermati, il progetto esecutivo sarà pronto nel giro di un paio di mesi. Sostanzialmente, lo è già. Tiene conto delle prescrizioni date dalle Conferenze dei servizi ed è stato adeguato soprattutto per quanto riguarda le opere di mitigazione ambientale, la

viabilità e l'area portuale». Lo studio degli aspetti economici, affidato da Centropadane a un'importante società di consulenza (la Trt), prevedeva un costo finale di 216 milioni di euro nel 2005. A san Felice assicurano che alla fine la somma, euro più euro meno, non dovrebbe discostarsi di molto. Ma gli anti terzo ponte scommettono

Galli e Acerbi rispondono ai critici
Il nodo dei costi previsti

L'indigenza al Tar del Lazio non ancora fissata
Questione di mesi

Il progetto è stato vivisezionato: il nuovo ponte sarà una porzione dei 12 chilometri del raccordo autostradale tra il Porto canale e Castelvetto. Piacentino, avrà una lunghezza di 200 metri, collegherà la sponda cremonese del Po all'altezza della Punta del Cristo all'Isola del Deserto sulla riva piacentina, sarà sorretto da due piloni in acqua e attraverserà una zona golena. Si prevedeva che i lavori sarebbero stati appaltati nella primavera 2011, con quattro anni necessari per la costruzione, il collaudo e l'apertura al traffico della nuova arteria. Il 2012 è arrivato e i disegni sono rimasti nel cassetto. Ancora per poco. Dal quartier generale di san Felice, Augusto Galli, presidente di Centropadane, ne è sicuro: «L'opera si farà. Senz'altro». Il primo scoglio da superare sarà il Tar. I ricorrenzi, compresi un gruppo di cittadini di Castelvetto e Monticelli d'Ogina, non hanno chiesto la sospensione ma che i giudici si pronuncino direttamente nel merito. Con il

«C'è l'approvazione dei ministeri e degli enti». Il caso dell'Isola del deserto «Un tracciato scelto dai tecnici»

La battaglia del gruppo di cittadini di Castelvetto e Monticelli contro il terzo ponte è sfociata nel ricorso al Tar. Un malloppo di 200 pagine suddivise da capitoli con titoli come: 'Devastazione di ecosistemi protetti', 'Indifferenza per il rischio archeologico', 'Opera dannosa per l'ambiente e inutile al sistema della mobilità', 'Totale sottovalutazione dell'esistenza lungo il tracciato di molte industrie a rischio di incidente rilevante'. I toni della denuncia non hanno fatto cambiare idea a Galli: «Resto convinto di un progetto approvato

da tutti i ministeri competenti e da tutti gli enti che hanno partecipato alle Conferenze del servizio». Per l'architetto ed ex assessore Massimo Terzi, che ha studiato il caso, «il punto critico della viabilità nella zona sud-ovest è il ponte in ferro perché rappresenta una strozzatura». Una situazione problematica che «può essere fatta risalire a due clamorosi errori del passato». Il primo, nel 1971: «La collocazione del tracciato autostradale a oriente del territorio quando un tracciato più breve ad occidente avrebbe potuto servire la zo-

na portuale e industriale di Cremona». Il secondo, nel 1984: «Il rifiuto dell'offerta delle Ferrovie dello Stato di utilizzare le pile inatte del vecchio ponte, sostituito da uno nuovo. Maggior lungimiranza avrebbe consentito di avere oggi un ponte costituito da tre piloni affiancati: uno adibito al traffico ferroviario e gli altri due ai sensi di marcia in ingresso ed uscita delle auto». Guardando quei piloni nel Po, ci si chiede se non sarebbe possibile approfittarne e costruire su di essi, in loco, il nuovo ponte. Galli torna indietro

di qualche anno. «Quando venne costituita, la commissione tecnica valutò 6 possibili tracciati e stabilì che quello di cui stiamo parlando era il migliore». Un altro dei motivi di scortico tra le opposte tifoserie è l'Isola del deserto, il cui ecosistema verrebbe compromesso. «L'Isola del deserto è totalmente dipendente dalla regolazione della centrale di Isola Serafini - ribatte Acerbi. Le condizioni ambientali verranno modificate, ma questo consentirà di mettere in sicurezza Cremona».

alcun rinnovo. La concessione sarà sta proseguendo nella gestione della concessione secondo quanto previsto nella convenzione, in attesa che venga individuato il nuovo concessionario». Si oppone alle dirotte anche Galli: «Non c'è nessun nesso tra la concessione e il progetto del terzo ponte. l'idea di un collegamento tra le due cose è infondata. Nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione era prevista la realizzazione dell'opera. Quando l'Anas metterà a gara la concessione, chi se l'aggidicherà si assumerà anche l'impegno di continuare nelle opere contenute nel piano. Lo Stato non fa baratti con nessuno e si muove in punta di diritto». La conclusione, vista degli uffici accanto al casello, viene da sé: «Non so se a costruirlo sarà Centropadane o qualcun altro che dovesse vincere la gara per la concessione, ma il terzo ponte si farà. Senz'altro». (I continui)

498269 Redazione cronaca
112 Carabinieri
113 Soccorso Pubblico
115 Vigili del Fuoco
117 Guardia di Finanza

405111 Ospedale
499511 Polizia Stradale
454516 Vigili Urbani
433308 Aem - guasti
21300 Taxi piazza Roma
26740 Taxi stazione