

ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI CREMONA

**CREMONA**  
**e l'autostrada Genova - Brennero**



*Una fondamentale legge economica ci insegna come lo sviluppo di un Paese vada di pari passo con lo sviluppo dei suoi traffici.*

*La provincia di Cremona, venuta a trovarsi per circostanze varie lontana dalle più importanti vie di comunicazione, ha visto, negli ultimi decenni, ridursi sensibilmente la propria possibilità di espansione economica a tal punto che ormai esistono particolari e sintomatici elementi di valutazione che inducono a considerare purtroppo un graduale fenomeno depressivo delle condizioni economiche e sociali della zona.*

*Perciò l'Associazione Industriali, in aggiunta e a complemento di altre progettazioni già in fase di avanzata elaborazione riguardanti il problema dei traffici sotto l'aspetto idroviario, si è fatta più volte assertrice della necessità di studiare l'inserimento della nostra provincia anche in una via stradale di grande comunicazione.*

*Fallita la prospettiva, presentatasi con l'Autostrada del Sole, di raggiungere lo scopo, è assolutamente necessario ricercare altra soluzione.*

*Sorregge al riguardo la tesi che giustifica in termini di indiscussa verità storica, geografica e tecnica, il collocamento della nostra zona in un tracciato autostradale che congiunga il Mar Tirreno col Mare Adriatico, nonchè il Mar Tirreno con il Nord dell'Europa attraverso il Brennero; tracciato senza dubbio perfettamente congeniale per la nostra provincia che già nel passato ha*

avuto periodi di particolare floridezza in concomitanza allo sviluppo dei traffici su direttrici cosiddette orizzontali della Valle Padana.

Con soddisfazione si è potuto constatare come questa tesi si sia efficacemente affermata negli ambienti più qualificati sia di Cremona come delle altre provincie interessate, per cui si può sperare che possa essere apportatrice di risultati concreti.

Allo scopo di predisporre per quanti sono interessati al problema un primo elemento di studio e di valutazione, ho di buon grado affidato al Prof. Dott. Ugo Gualazzini, dell'Università di Parma e al Prof. Dott. Architetto Libero Guarneri, dell'Università di Milano, l'incarico di redigere per la parte storica e per la parte tecnica (anche se per quest'ultima le osservazioni non possono ancora che essere abbozzate richiedendo la materia una elaborazione che solo in futuro potrà essere perfezionata) una relazione sulle ragioni che militano a favore della tesi suaccennata.

Con ciò l'Associazione Industriali intende offrire un iniziale contributo alla impostazione di un problema che nel suo sviluppo e nella sua soluzione contiene un significato e un valore decisivi per dare alle nostre popolazioni possibilità di nuovo lavoro e di maggiore benessere.

Agli Illustri Professori, che con tanto entusiasmo hanno voluto dare la loro collaborazione in questo lavoro, va il più vivo e riconoscente ringraziamento dell'Associazione.

IL PRESIDENTE

Dott. FRANCESCO SUPERTI

*Illustre Sig. Presidente dell'Associazione degli Industriali.*

**CREMONA**

Come da Suo incarico, ho esaminato, al lume della storia e secondo le indicazioni che vengono dalla ricca documentazione rimastaci, le cause prime dalle quali può ritenersi tragga origine l'attuale situazione di Cremona in rapporto alla sua posizione geografica ed alla sua economia.

Dal punto di vista storico, è possibile fare delle osservazioni di estremo interesse circa le ragioni per le quali la città è stata fondata ove ora si trova e non altrove.

Si deve risalire alla preistoria, cioè all'età anteriore alla occupazione romana del territorio (222 a.C.), per poter cominciare la constatazione di qualche dato di fatto particolarmente interessante. I Galli, e probabilmente anche le popolazioni italiche ad essi anteriori, avevano già tracciato lungo la pianura padana un sentiero che la tagliava da nord-est a sud-ovest e che doveva servire, probabilmente, come collegamento terrestre dei due mari. Tale sentiero doveva intersecare parecchi corsi d'acqua. Ma il passaggio più importante e più delicato doveva essere quello del maggior fiume della valle, che avveniva proprio nel cuore di essa. La popolazione gallica, divisa in varie tribù non sempre fra loro d'accordo, era piuttosto

scarsa e non aveva centri fortemente popolati. Anche il punto obbligato di passaggio del maggior fiume era controllato da un modesto villaggio del quale hanno dato notizia i più accreditati storici romani. Tale villaggio, per concorde testimonianza di quelle fonti, si trovava sull'area ove ora è la nostra città. Nel 1957 si è avuta anche la prova archeologica della fondatezza di tali informazioni e si sono scoperte tracce non dubbie di stanziamenti palafitticoli agli inizi di Via Giuseppina, poco più in là di un centinaio di metri dal semaforo. Alla profondità di ben 14 m. dal piano campagna, inficcata nella ghiaia padana, furono trovati punte di palafitte e frammenti di « fictilia ». Il che sta a dimostrare:

- 1) che nell'età preromana, in quel punto era il Po;
- 2) che alcune abitazioni di palafitticoli erano messe a presidio e controllo della riva.

Il particolare, tuttavia, ha anche un altro significato, quando si consideri che a poco più di centocinquanta metri in linea d'aria da quella località la Via Postumia si inserisce in Via Buoso da Dovara, che ne è ora quasi la continuazione. All'epoca romana la Postumia valicava il fiume proprio a Cremona. Essa, costruita dal Console Sp. Postumio nel 148 a. C. fu evidentemente sul tracciato di un più antico itinerario preromano. Il fatto non deve meravigliare in quanto abbastanza spesso le grandi vie consolari romane, in tutto o in parte, seguivano il tracciato di antichi *itinera*. L'opera dei Romani, più che altro, consistette nella creazione di una massicciata di una certa ampiezza, con canali di scarico laterali e opere d'arte varie. Ma in genere, si può credere che la millenaria migrazione umana avesse già segnato assai spesso il cammino da percorrersi per andare da una località all'altra. Si capisce quindi come il villaggio gallico, che preesisteva a Cremona, fosse sorto nel punto più delicato della pista, che da nord-est raggiungeva il Po.

I Romani non costruirono la città nello stesso punto in cui era il villaggio palafitticolo, ma qualche centinaio di metri più a occidente, in posto più salubre, perchè più alto e facilmente difendibile dalle minacce della popolazione originaria e del Po. Ma la funzione attribuita alla città, fondata fra il 219 e il 218 a. C., di testa di ponte

sulla riva del fiume, non le tolse quella per la quale era sorto il villaggio ad essa anteriore e continuò a segnare il punto mediano della via che univa i due mari. La Postumia era considerata divisa in due parti, e Cremona ne segnava il punto terminale del primo tratto e quello iniziale del secondo. E le miglia si contavano partendo da Cremona. Il tronco transpadano passava dalla nostra città a Mantua, Verona, Aquileja; quello cispadano passava il Po di fronte a Cremona, raggiungeva Placentia, Dertona (Tortona) e le valli dello Scrivia e del Polcevera e terminava a Genua (Genova).

La città di Cremona era stata fondata dai Romani come testa di ponte, quindi con funzioni militari. I veterani, che a varie riprese vi furono immessi e che ne occuparono anche parte dell'agro, erano, o meglio avrebbero dovuto essere, degli agricoltori. Ma ben presto la città si sviluppò oltre il previsto e, secondo la testimonianza concorde e validissima dei maggiori storici dell'età classica, fu per lunghi secoli il maggiore centro dell'Italia superiore, in particolare per i suoi traffici e per la sua possibilità di trasferimento di beni di consumo, vuoi lungo i due tronchi della Postumia, vuoi nelle zone bagnate dal Po e dai grandi fiumi suoi affluenti. Fu così importante la funzione assolta da Cremona nell'età romana in rapporto alla distribuzione delle merci, che spesso gli imperatori smobilitarono in Cremona i veterani provenienti dalla marina militare, in quanto essi avrebbero ancora potuto servire utilmente nella navigazione fluviale. A Cremona, quindi, l'attività commerciale e, lo vedremo tosto, anche industriale fu preminente nell'età romana, alla stessa attività agricola, in quanto la città era il centro di convergenza degli interessi economici di coloro che miravano alla integrazione dell'attività produttiva delle popolazioni che vivevano sull'Adriatico e sul Ligure. Per diretta testimonianza di Tacito, si sa che Cremona era raggiunta da mercanti di tutta Italia e che la attività svolta dai suoi produttori di armi, di tessuti di lana, e dai suoi artigiani di vari rami era dovunque nota.

Lo stesso Tacito ci informa che la fiera di settembre che si svolgeva a Cremona era frequentata da mercanti e da acquirenti di ogni regione d'Italia.

Potremmo quasi asserire che, dati i tempi ed i costumi, essa era paragonabile all'attuale fiera di Milano, per l'influenza che esercitava sulla economia italiana, in particolare dell'Italia Settentrionale. Oggetti di raro pregio, indice di gusto raffinato e di diffuso benessere, dell'età romana restituiti dal nostro sottosuolo, ancora testimoniano un fatto assai importante che, cioè, sul mercato di Cremona venivano collocate merci di produzione forestiera, in quanto numerosi erano i cremonesi agiati e amanti di belle cose.

Anche la grave crisi che travagliò l'Italia durante i secoli che vanno dal VI all'XI incise sulla vita cremonese. Tuttavia, attraverso le molteplici testimonianze rimasteci della bassa romanità e dell'alto M. E., ben vediamo come la organizzazione della produzione delle merci e della distribuzione delle medesime avessero un senso particolare a Cremona in rapporto alla circostanza che la città dominava il fiume nel punto in cui obbligatoriamente dovevano transitare coloro che dall'Adriatico o dall'Europa settentrionale e mediorientale volevano raggiungere Genova o il Ligure. I Romani prima, i Bizantini poi costruirono e potenziarono appena fuori dal lato settentrionale delle mure cittadine un campo militare affidato in buona parte a truppe residenziali o limitanee, tanto più utile in quanto era maggiore l'importanza assunta dalla zona nord. Infatti ognuno può constatare ancora oggi quanto importante sia per noi la zona di Porta Milano, esattamente a settentrione dello antico perimetro murario romano. In tale zona affluirono nell'età romana e successivamente importanti strade provenienti da settentrione, quali le due per Bergamo e la *Acerrana* o *Laudense* che si congiungevano, come ora si congiungono, nel punto in cui si apre Piazza Risorgimento.

Tale punto era militarmente presidiato da un *castrum* romano, poi *cataulada* bizantina e *gas* o *gadium* longobardo, in quanto il Po arrivava fin quasi a quella località. Infatti l'*Acerrana* gli era per un buon tratto sotto Cremona valido argine, dato che il fiume, assai più ampio, occupava Via Massarotti ed era contenuto dalla difesa costituita da Via Milano, corrispondente, almeno con larga approssimazione, alla strada per Acerra (Pizzighettone) e Lodi. Lo si vede

ancora bene dalla famosissima *Tabula Peutingeriana* della Biblioteca Nazionale di Vienna, copia medievale di una *tabula itineraria* risalente almeno al V secolo d. C.

In quel punto del Po venne sistemato con ogni verosimiglianza il porto militare bizantino. Nella zona, invece, di Via XX Settembre e Corso Vacchelli, costituenti nell'antichità l'alveo padano, era il porto commerciale. Chi voleva passare dalla zona nord alla zona orientale del territorio, immediatamente circostante la città, doveva transitare per Cremona. Lo attesta non soltanto la precitata *Tabula Peutingeriana*, ma il fatto che erano zone paludose quelle che corrispondono alla attuale Via Dante e alle aree verso la Ferrovia e il Cimitero.

Direttamente sulla Postumia e all'altezza dell'attuale Corso Mazzini si inseriva la *Via Brixiensis*. Come i Romani presidiarono la zona ora detta di Porta Milano, così presidiarono anche quella di Porta Venezia, accampandosi e fortificandosi sulla ondulazione di S. Michele, ove poi fu eretto un famoso forte spagnolo.

Quindi, per tradurre in termini geografici ed economici quanto si è sopra visto, è da rilevarsi che Cremona venne creata e potenziata come anello di congiunzione non soltanto fra il Nord e il Sud d'Italia, ma come perno di un sistema fluviale e stradale di comunicazioni intese a facilitare gli scambi fra il nord-est dell'Europa, con particolare logico riferimento a quella centrale, ed il sud-ovest della Liguria e della Lunigiana. Sono rimaste sicure prove della esistenza in Cremona di *stationes* del *cursus publicus eorum*, cioè del pubblico servizio imperiale dei trasporti. Una *statio* doveva essere nei pressi di Porta Romana, in un punto che il popolo chiamò per lungo tempo anche Costa (cioè riva) degli Stradiverti (da cui il cognome Stradivari), vale a dire di coloro che avevano le strade aperte, perchè liberati dal loro stato di servitù con una formula propria del diritto romano-germanico in cui si concedeva ad essi la libertà di andare per la strada che avessero preferito. Tali servi affrancati, cioè tali schiavi liberati, dovevano provvedere al proprio sostentamento, e si erano evidentemente dati ai lavori di facchinaggio e di traghetto lungo il fiume, proprio nel punto in cui i traffici erano più intensi e i guadagni potevano essere anche più sicuri. E se la vita economica di Cremona fu nell'antichità spesso floridissima,



anche in momenti di estrema delicatezza per l'agricoltura, lo si deve proprio al fatto che la posizione geografica della città consentiva redditi costanti anche per i coloni inurbati. Infatti si sa:

1) che l'agro cremonese dovette essere popolato e ripopolato almeno tre volte con la immissione di nuovi coloni;

2) che la popolazione endogena locale non venne distrutta, ma soltanto ridistribuita sull'agro che fu suo prima della colonizzazione romana;

3) che, nello stesso tempo, la città aumentò sempre di popolazione. Il fatto dell'inurbamento è di per sè stesso già utile a far comprendere come la ricchezza cittadina, concordemente testimoniata dagli storici antichi, dovesse attribuirsi più che alla feracità dei campi e alla esperienza degli agricoltori, alla vitalità dei traffici e alla produzione delle industrie locali.

Si sa che una grande fabbrica di armi esisteva in città ancora agli inizi del M. E. e si hanno ragioni per ritenere che sorgesse in Corso Garibaldi, press'a poco ove sono i Palazzi Bellomi, Vidoni, Grignani. E si sa anche che l'economia monetaria, tipica delle zone industrializzate, era largamente diffusa in città, tanto che Tacito ci informa che tutti i Cremonesi tesaureggiavano denaro, tenendolo nascosto presso di sè.

Altro fatto di grandissima importanza da tenersi presente è che l'agro cremonese, che a est era delimitato dal corso dell'Oglio, a nord dal lago-palude della zona poi cremasca, a ovest dal corso dell'Adda, a sud non aveva affatto il Po come suo confine ma, valicato il fiume, arrivava fino oltre Busseto e a ovest oltre Monticelli e a est fino al Taro o forse meglio al Rigosa. Quindi comprendeva parte delle attuali province di Parma e di Piacenza, consentendo in tal maniera ai militari del presidio di Cremona di controllare un vasto territorio e un largo tratto della Postumia, che ad ovest come prima tappa importante dopo Cremona raggiungeva Piacenza. Il traghetto del fiume era, quindi, completamente proprio dell'attività economica della popolazione cremonese.

Il M. E. comunale ha sostanzialmente mantenuto le medesime posizioni. E' ben nota la floridezza di Cremona durante, appunto,

l'età dei comuni e delle signorie. Analizzando i documenti di storia economica rimasti, osserviamo che la politica cremonese era impostata chiaramente su alcune idee fondamentali. *In primis* Cremona mirava a garantire il suo sbocco al mare Adriatico cercando di tenere completamente libero il Po. La navigazione padana garantiva alla città l'approvvigionamento di certe merci che non avrebbe potuto trovare altrove. Infatti il sale, tanto per fare un esempio, non poteva venire che dalle saline adriatiche. Ma il potenziamento della navigazione padana consentiva anche l'approvvigionamento di materie prime per la fiorentissima industria tessile, in particolare per quella del pignolato, un tipo di fustagno che veniva molto richiesto su tutte le piazze italiane.

Il Po era navigabile fino a Cremona con grossi natanti. Anche Piacenza aveva un importante porto fluviale, ma non sembra che in ogni stagione dell'anno esso fosse raggiungibile da natanti di grosso tonnello; mentre quello di Cremona consentiva che anche le navi militari vi combattessero con agio, tanto era ampio lo specchio d'acqua davanti alla città.

In palazzo ducale a Venezia, è raffigurata una di tali battaglie. La scena è ricostruita, se si vuole, dalla fantasia di un pittore della scuola veneta del XVI secolo; ma comunque è utile a provare come ancora in quell'età si sapesse che fino a Cremona potevano giungere grossi natanti. D'altra parte è ben noto che nel XIII secolo partirono da Cremona e da Casalmaggiore navi che raggiunsero la Palestina, ove si combatteva per la liberazione del Sepolcro di Cristo dagli infedeli. E da Cremona si era organizzato un sistema di navi le quali, circumnavigando l'Italia, raggiungevano Genova e di là ritornavano all'ombra del Torrizzo.

D'altra parte, fa pensare che già i Romani usassero natanti bivalenti il fatto sopra accennato, testimoniato da due importanti documenti del II secolo d. C., che a Cremona venivano smobilitati i marinai di formazioni navali corse, che avevano avuto la loro base a Capo Miseno, vicino a Napoli! Cremona, quindi, era probabilmente considerata nel sistema dei porti militari del Mediterraneo in genere e del *Mare nostrum* in particolare.

In ogni modo è certo (lo dimostrano importanti documenti, in parte ancora inediti, conservati nell'archivio di Stato di Genova), che nel XII e nel XIII secolo nostri operatori economici si occupavano proprio della tradizionale attività dei Cremonesi, quella di provvedere all'interscambio di certi prodotti che arrivavano a Genova e che occorreano a Venezia e viceversa. Punto di incrocio di tale sinallagma era Cremona; e le operazioni qualche volta si facevano proprio su prezzi regolati sulla nostra piazza, la quale, assai spesso, si inseriva nel gioco provvedendo, non semplicemente al trasferimento delle merci, ma alla lavorazione delle materie prime. Così i nostri operatori trasportavano a Venezia, per esempio, non le lane grezze acquistate a Genova, ma stoffe di lana, e a Genova non il cotone importato da Venezia, ma il pignolato. E molto probabilmente chi approfondirà l'argomento si accorgerà anche di un altro importantissimo fatto, che cioè Cremona era anche esportatrice di prodotti semi lavorati, sempre da materie prime importate nel processo di integrazione fra i mercati delle due sponde.

La politica territoriale del Comune di Cremona fu orientata sempre in senso orizzontale. Le sue alleanze, le sue guerre, i suoi trattati furono tutti in rapporto alla necessità di garantire la libertà di azione e di movimento agli operatori economici cremonesi che della valle del Po avevano fatto il centro della loro attività.

Quindi, gli accordi con i reggitori del Monferrato, con i Comuni di Pavia, di Alessandria, di Vercelli, di Novara, di Piacenza, miravano a garantire una certa sicurezza del Comune cremonese verso occidente; quelli con Parma, Reggio, Modena, Bologna, Ferrara e sulla sponda sinistra del fiume con Mantova, Verona, Padova, Venezia, erano stipulati da Cremona in funzione soprattutto della sua necessità di aver libere le comunicazioni e di avere una posizione preminente nel traffico padano. L'occupazione di Guastalla e di Luzzara da parte di Cremona, che durò oltre due secoli, in sostanza, non fu altro che il risultato di tale politica.

Infatti il Comune di Cremona si preoccupava della sua espansione economica, e della possibilità di convogliare sulle proprie navi le merci che provenivano dal retroterra padano, attraverso il

canale della Tagliata, che, bonificando tutta la bassa reggiana, attirava attraverso il porto cremonese di Guastalla le merci di Reggio verso Venezia o verso l'Occidente. Le alleanze sopra elencate garantivano ai Cremonesi non tanto la penetrazione verso il centro della Penisola, quanto il mantenimento dell'area tradizionale di espansione lungo la direttrice est-ovest. In questo gioco di interessi si inserivano e la politica della camera mercantile di Cremona, che mirava a estendere in Francia (a Montpellier e nella Champagne) l'attività dei mercanti cremonesi, e la politica milanese, bresciana e bergamasca. Tali Comuni, specialmente quello di Milano, miravano a partecipare alla vita intensa dei traffici padani. Alle volte, proprio Milano, aspirò palesemente ad avere una posizione di privilegio nel porto di Cremona. E parve conclusa la secolare lotta fra le due città, semplicemente nel momento in cui la dominazione Viscontea rese possibile ai Milanesi di condurre una politica padana confacente ai loro interessi e alle loro antiche aspirazioni.

Cremona si era così intimamente inserita nella vita economica e culturale dell'Occidente che nel XII-XIII secolo, quando più vive furono l'eresia anticattolica e la lotta contro la stessa, la nostra città divenne ricettacolo di moltissimi eretici francesi, finiti da noi semplicemente perchè avevano avuto il modo di conoscere alle fiere di Francia molti dei nostri mercanti con i quali avevano intrecciati molteplici rapporti di affari e di amicizia. Ed è singolare il fatto che proprio da Cremona, in quello stesso periodo di tempo, partirono i più potenti missionari contro le eresie e divennero professori dello *Studium Generale* di Parigi!

Tutto ciò sta a provare che la vita cremonese nelle sue più varie manifestazioni era impostata proprio sulla direttrice est-ovest ben più che su quella nord-sud. Anche la pittura Cremonese del XIII secolo, che culmina con quella famosissima opera d'arte che è la Tavola di S. Agata, dimostra come il movimento culturale in tale campo fosse orientato nello stesso senso.

Anche nei secoli successivi, quando il commercio cremonese non fu più protetto da una accorta politica comunale, ma dovette accettare la dura disciplina imposta dalla concorrenza, vediamo che esso si sviluppa sempre nella direttrice sopra segnata e media

fra l'economia veneta, quella lombarda, quella piemontese e quella ligure. Le barriere doganali della Repubblica Genovese o degli Stati Sabaudi dovevano naturalmente incidere sullo sviluppo naturale di certe relazioni, e con danno reciproco notevolissimo.

Non è a dirsi che fossero mancati rapporti economici e culturali anche con il resto d'Italia. Sarebbe assurdo il sostenerlo, non solo per la improponibilità della tesi, ma anche perchè non mancherebbero le fonti utili a smentirla. Ma è certo che se noi paragoniamo la documentazione storica che ci è rimasta a provare la vitalità delle relazioni economiche di Cremona e del suo territorio con le località poste sulla direttrice est-ovest, con quella che ci attesta la presenza dei nostri operatori economici nell'Italia Centrale e Meridionale, ci accorgiamo subito che il rapporto è sfavorevole a chi sostenga essere stata tradizionale l'integrazione dell'economia locale in quella centro-meridionale. E' invece estremamente interessante il fatto che Cremona aveva relazioni economiche antiche con la regione Trentino-Alto Adige. Non soltanto abbiamo una forte documentazione in tal senso per il Trentino, ma anche per le zone altoatesine e in particolare per la zona di Bolzano. Al riguardo non si dimentichi che un antico toponimo locale, la cui esistenza risale a molti secoli, è « Vicolo Bolzano », quel breve tratto di strada che mette in comunicazione Via Antico Rodano con Piazza Gallina, nel centro della vecchia città. Esso sta ad indicare il luogo in cui si trovavano le case dei Bolzano, una antichissima famiglia cremonese, che evidentemente era originaria di *Bolcianum*, cioè di Bolzano. Società per il commercio su quella piazza di prodotti cremonesi erano state istituite in passato. Rammenterò, al riguardo, quella creata da Asdrubale Anguissola, fratello della pittrice Sofonisba, che nella seconda metà del sec. XVI coraggiosamente rinsaldò le relazioni economiche fra le due città. E Andrea Bembo, pittore cremonese del secolo XV, dipinse a Bressanone!

Naturalmente il commercio fra Cremona e l'Alto Adige era, sotto un certo aspetto, una conseguenza dell'attivo scambio di prodotti fra Cremona e Verona, città che è sempre stata il perno degli scambi fra la zona alpina e quella padana. Anche nei momenti più delicati per la storia d'Italia, quando la varietà delle dominazioni impediva il libero scambio dei prodotti e lo svolgimento razionale

della vita economica, i provvedimenti adottati dagli operatori cremonesi per la migliore tutela dei propri interessi si adeguarono assai spesso ai criteri tecnici che avevano assunto i loro colleghi di Venezia.

Sulla scorta, infatti, di alcune esperienze veneziane, anche a Cremona venne introdotta la così detta moneta lunga, vale a dire si variò il potere di acquisto della moneta locale per i portatori di valuta straniera, o, in genere, per gli acquirenti di altri Stati. Dal punto di vista generale l'iniziativa, di natura squisitamente mercantile, partiva da un presupposto errato e fu produttrice, a lungo andare, di non lievi danni economici per la collettività. Ma è, tuttavia, sintomatico che Cremona, appartenente ormai allo Stato di Milano e politicamente legata alla sorte della capitale lombarda, non si sentisse integrata, nei secoli XVII e XVIII, nell'economia lombarda, ma attribuisse un differente potere di acquisto alla moneta milanese di quello ufficialmente sancito dalle gride, in quanto mirava a mantenersi in quel circolo di affari ove era stato introdotto lo stesso sistema della moneta lunga.

Gli operatori economici cremonesi capivano che, mentre potevano apporre variazioni locali alla politica monetaria dello Stato di Milano, avevano la necessità di adottare gli stessi criteri in materia economica e monetaria che erano stati adottati a Venezia. I commerci cremonesi furono sempre particolarmente portati verso l'oriente della Val Padana, dato che la grande via d'acqua era lo sfocio naturale dei traffici. Ma non trascurarono neppure l'occidente padano. Un episodio ignorato, ma pur degno di considerazione e di studio, è, a tal riguardo, quello che possiamo rilevare dall'esame dell'onomastica familiare.

Si trovano nelle zone della Lomellina e soprattutto del Piemonte, molti cognomi tipici di Cremona e propri di famiglie nostre, esistenti da noi *ab immemorabili*. Tale coincidenza ha una sua ragione storica precisa (almeno in molti casi). Durante le tremende giornate precedenti la peste di manzoniana memoria, molti Cremonesi, in particolare artigiani tessili, informati dell'arrivo dei lanzichenecci, portatori di peste, emigrarono verso il Piemonte e la Lombardia occidentale, ove avevano delle relazioni personali pres-

so i loro clienti. In tal maniera l'arte tessile, che era stata fiorentissima in Cremona, si trasportò là dove collocava una parte dei suoi prodotti. E in tal maniera si gettarono le basi di quella grande industria manifatturiera che ora è vanto di quelle regioni. Ma quanto si è detto sopra serve a provare come la clientela degli artigiani cremonesi fosse larga e affezionata anche nelle regioni ad occidente di Cremona.

Anche il nord attirò a varie riprese gli operatori economici della nostra città. Le colonie cremonesi di Ginevra, di Parigi, del Belgio, delle Fiandre, le migrazioni in Scozia di nuclei familiari, per quanto siano state determinate da cause varie, tuttavia furono abbastanza fiorenti. E non si trattava semplicemente di emigrazione di artigiani in cerca di miglior fortuna, ma del trasferimento stabile di famiglie benestanti, le quali preferivano trasportare il centro dei propri affari, in genere, là dove avevano motivo di ritenere, per l'esistenza di precedenti relazioni, che questi avrebbero avuto nuovo incremento. La crisi economica cremonese, determinata dalle conseguenze paurose della peste del 1630 (città ridotta forse a 10.000 abitanti, contado spopolato, interi paesi completamente abbandonati dalla popolazione, oneri fiscali insopportabili per la cecità del fisco spagnolo e la scarsa abilità amministrativa degli organi locali, ecc.), naturalmente influì in maniera negativa su tutta la vita futura. In un certo senso, anche il tentativo settecentesco di migliorare l'agricoltura, adeguando alle sue necessità la politica delle irrigazioni, determinò uno sfasamento nella tradizione economica cremonese. E ne spiego i motivi. L'aumento delle irrigazioni, sviluppatosi in tutto il settore padano, portò come conseguenza un impoverimento dei fiumi, i quali non furono più navigabili per grossi natanti, che avessero necessariamente un pescaggio superiore a quello tollerabile dal ridotto regime di magra di ogni fiume.

Il miglioramento, operato nell'età austriaca e in quella napoleonica, della rete stradale attraverso la quale potevano defluire le merci trasportate da carri, faceva, fatalmente, una dura concorrenza alla navigazione interna. Ma poi, soprattutto, la modestia delle intraprese economiche a base artigiano-industriale, che un

tempo erano numerose e fiorenti, rese inutile o quasi quel complesso e, sotto un certo aspetto, perfetto sistema di comunicazioni fluviali e terrestri che aveva permesso il fiorire dell'attività economica cremonese fino ai primi decenni del secolo XVII.

L'annessione della Lombardia, anzi più precisamente dello Stato di Milano, all'Austria se fu sotto un certo aspetto benefica, in quanto un più oculato senso della responsabilità amministrativa dei governanti diede maggiori possibilità di sviluppo economico, fu, a sua volta, motivo di inconvenienti non lievi. In particolare quando l'espansione austro-ungarica giunse a fare del Lombardo Veneto il suo territorio occidentale avanzato, lo subordinò ad una politica che soltanto in parte teneva conto degli interessi degli abitanti. La oculata amministrazione, infatti, non soddisfece mai le popolazioni locali, e non soltanto per motivi patriottici, ma anche perchè essa era inadeguata alle possibilità reali di sviluppo economico della vasta zona.

Per quanto poi si riferisce al Cremonese, va tenuto presente che esso venne sacrificato alla politica difensiva absburgica. Essa faceva perno sul quadrilatero, vero « bastione dell'Impero » che aveva come avamposti la Lombardia settentrionale e centrale. Di conseguenza la parte inferiore del territorio lombardo, alla quale appartiene Cremona, era considerata come una appendice da una parte schiacciata dal confine con i Ducati Parmensi, e dall'altra da territori i cui interessi politici e militari di ben altra natura avevano fatalmente fatta concentrare su di essi tutta la attenzione dei governanti di Vienna. Come il Cremonese non fu mai, durante la dominazione austriaca, zona di operazioni militari di qualche rilievo, così non fu mai oggetto di preoccupazioni o di attenzioni da parte delle autorità del tempo. Insomma, la mancata protezione militare era già di per se stessa indice del minore interesse dell'occupante verso il distretto di Cremona.

Le stesse comunicazioni fra Pavia e Mantova furono studiate dall'Austria più sul piano difensivo che su quello economico. Si pensava che, in caso di crisi militare, fosse possibile con una certa rapidità spostare le truppe dal lato meridionale del fronte del Ticino dietro i bastioni delle fortezze mantovane. Quindi la zona cre-



monese non ebbe sviluppi che modesti sotto l'Austria per due motivi: lo scarso interesse a prendere provvedimenti che facilitassero l'industria in una terra che non avrebbe potuto essere difesa nel caso in cui lo Stato di Sardegna avesse sfruttata quella situazione politica che andava maturando a suo favore in Europa contro la Austria; e la convenienza del Governo di Vienna a non dare eccessivo sviluppo, favorendone l'attività, a quella classe industriale e commerciale che era particolarmente sensibile alla necessità di veder aboliti i confini fra gli staterelli italiani. Cremona, infatti, non poteva commerciare liberamente con le terre d'Oltrepò che le sono complementari!

Non solamente motivi ideali altissimi suggerivano la necessità impellente di unificare l'Italia. Ma tutti coloro che avevano chiaro il senso delle condizioni economiche assai migliori in cui sarebbe venuta trovandosi l'Italia unificata anelavano il momento di veder ricostituita come unità organica la Nazione stoltamente smembrata. Ripeto che la grave situazione italiana era sentita in particolare misura a Cremona, data la posizione geografica e politica in cui era venuta a trovarsi.

La moderna qualificazione economica cremonese operò nel momento in cui non parve più possibile iscrivere il nostro territorio nella categoria di quelli maggiormente industrializzati d'Italia, come lo era stato prima della peste del 1630. E la qualificazione fu nel senso che si accentuò l'attività agricola, assegnandole posizione assolutamente preminente; sì che la grande rivoluzione industriale del XIX e del XX secolo trovò Cremona preoccupata di affermarsi nel campo agricolo e modestamente interessata alla nuova vita che pur doveva rappresentare una insperata fonte di benessere.

Fu per questo motivo che volentieri i dirigenti della politica locale, pur illuminati sotto molti punti di vista, rimasero troppo spesso alla finestra. E mentre ignorarono quasi la necessità, pure urgentissima, di fare in modo che la città divenisse centro ferroviario importante, proprio nel momento in cui si tracciava la base della rete ferroviaria italiana che avrebbe dovuto rappresentare l'ossatura, sostanzialmente definitiva, del nostro futuro sistema di di-

stribuzione delle merci e delle persone, si attardavano volentieri nella contemplazione di ideali georgici, degnissimi di ogni rispetto, ma assolutamente inadeguati a soddisfare le esigenze di una popolazione laboriosa ed intelligente quale è la nostra. Basti pensare che, unificata l'Italia, abolite le barriere doganali interne, creata Roma capitale, si dovette attendere proprio fino quasi agli albori del presente secolo per ottenere un ponte in ferro sul Po, e una strada ferrata, sia pure secondaria, che inserisse direttamente Cremona sulla **Milano-Roma**, linea che avrebbe invece dovuto passare per Cremona e non per Piacenza, se appena le nostre autorità, anzichè essere timorose di trasformare la nostra provincia da agricola in industriale, si fossero preoccupate dell'avvenire. Infatti la **direttrice Milano, Crema, Cremona, Parma** è molto più rapida dell'altra, ora in attività, **Milano, Codogno, Piacenza, Fidenza, Parma**.

Il disagio grave che, retaggio di una disgraziatissima situazione storica, colpì la nostra città e il suo territorio nello scorso secolo per il concorrere di circostanze varie e spesso, sia detto per la verità, anche indipendenti dalla lungimiranza di amministratori e di operatori economici, potrebbe essere lenito al presente se si potessero meglio coordinare i nostri mezzi e migliorare le vie di comunicazione che giungono a Cremona. Le ferrovie non sono più il principale strumento utilizzato per la distribuzione delle persone e delle cose, il sistema circolatorio attraverso il quale defluisce la linfa vitale. I mezzi motorizzati hanno in buona parte sostituito quelli ferroviari. Un adeguato aggiornamento delle nostre strade potrebbe rimettere Cremona nel centro di importanti vie di comunicazione. Si tenga presente che essa è nel cuore della valle padana, passaggio obbligato per chi voglia transitare dall'una all'altra sponda; che l'insegnamento della storia è tutt'altro che tramontato in quanto è ancora preminente il nostro traffico sulla direttrice est-ovest e viceversa, in confronto all'altra nord-sud.

Attualmente la nostra città si trova in una delle zone più motorizzate d'Italia, come dimostrano chiaramente le statistiche dell'Ente Autotrasporti Merci (E.A.M.). Esse, pur non essendo ag-

giornatissime, attestano con tutta evidenza l'incremento costante che ha, in tale settore della circolazione, il traffico cremonese. Basti dire che, mentre la intensità del traffico medio giornaliero delle merci rilevato da detto Ente sulle nostre strade nel 1953 dava dai 500 ai 750 automezzi quotidiani per ogni posto di controllo situato su di esse, quello rilevato nel 1955 dava tra i 1000 e i 1250 automezzi, con un incremento dell'80 per cento circa. Purtroppo non esistono statistiche più recenti. Ma è certo che le cifre del traffico sono aumentate in questo ultimo periodo di tempo. Si tenga presente che i punti d'Italia in cui fu maggiore il traffico delle merci su strada ebbero nell'anno 1955 un passaggio quotidiano di circa 2.000 automezzi.

I dati che ho forniti si riferiscono semplicemente al traffico degli autoveicoli con merci e non con persone e non alle macchine semoventi che vengono classificate in altra categoria.

Certo è che la creazione di una rete autostradale nell'Italia superiore, la quale, presto o tardi, servirà ad assorbire la maggior parte del traffico su strada, riproporrà in nuovi termini lo stesso importante e grave problema del potenziamento economico di alcuni centri della Penisola, che si pose alle menti più illuminate negli anni immediatamente successivi alla unificazione nazionale. Allora regionalismi malintesi, limitatezza di vedute, scarsità di mezzi, gretta visione particolaristica da parte di proprietari terrieri terrorizzati dall'idea di veder tagliati i propri poderi da linee ferroviarie (il fenomeno non fu soltanto della nostra zona, ma largamente diffuso nelle province agricole meglio progredite), il convincimento che l'industria portasse sconvolgimenti economici e soprattutto sconvolgimenti sociali e inquinamenti atmosferici e alle acque, e che fosse un cespite di benessere del tutto aleatorio, e, in fine, uno dei mezzi più pericolosi per l'allontanamento di braccia dai campi, paventandosi, poi, le crisi da disoccupazione industriale come causa di turbamento per l'agricoltura, fecero sorgere avversari decisi contro l'industrializzazione delle regioni agricole. Non è il caso di fare il processo alla storia, nè di polemizzare *a posteriori* con la mentalità dei pur degnissimi cittadini che la pensavano in tal maniera. La realtà è che la provincia di Cremona

non è ancora riuscita a liberarsi da tale stato di inferiorità economica, che viene anzi accentuandosi ora che è in atto il fenomeno dell'accentramento industriale proprio nelle località meglio servite da ferrovie e da autostrade.

Ora sembra logico avvalersi di quanto ci ha insegnato il passato. Le nostre strade sono inadeguate ad attirare industrie. Si pensi che fra Cremona e Fidenza, o Fiorenzuola, o Piacenza, non esistono strade veramente buone, tali da invitare un traffico produttivo e non semplicemente di transito, anche se la Cremona-Piacenza è strada nazionale!

In questo momento, in cui si stanno concludendo importanti accordi fra gli enti interessati delle province viciniori per la creazione di autostrade che evitano accuratamente Cremona, è, mi pare, indispensabile che i Cremonesi pensino agli interessi loro e sappiano cogliere i frutti della passata dolorosa esperienza. Noi siamo la città creata per il controllo della Postumia e del transito padano nel cuore della pianura. La nostra funzione è ancora quella e la nostra economia tornerà florida come un tempo se sapremo reinserirci in quella corrente di traffici per la quale siamo nati, e dalla quale abbiamo avuto momenti di vera floridezza economica e di splendore. Il binomio strada-fiume fu la formula su cui poggiò la storia cremonese dell'età più florida.

Un collegamento autostradale di Piacenza con Verona, attraverso la nostra città e la nostra provincia ricostituirebbe uno dei tronchi più delicati della rete stradale dell'antichità. Riparerebbe nei nostri confronti al grave danno subito con la esclusione di Cremona dalle grandi linee di comunicazione ferroviaria, e soprattutto rappresenterebbe la più concreta possibilità per coordinare il traffico terrestre da Genova al Brennero, al Tarvisio, a Trieste, a Venezia, ma darebbe anche delle impensate possibilità di sviluppo ai traffici dalla Francia meridionale all'Adriatico, in quanto il traffico francese che grava su Torino troverebbe rapida e facile possibilità di inoltro per l'autostrada per Piacenza e per quella da Piacenza a Cremona, alla Valle d'Adige. Si pronunceranno i tecnici circa i particolari del tracciato, circa la convenienza di inserirsi in un punto o in un altro della Modena-Brennero o della Brescia-Ve-

nezia, ma mi pare certo che all'osservatore attento non possa sfuggire l'importanza di una direttissima Piacenza-Cremona-Verona. Essa, oltre tutto, potrà avere un grande interesse strategico, in quanto, in caso disgraziatissimo di complicazioni internazionali, consentirebbe con enorme rapidità il trasferimento dall'uno all'altro mare di uomini e mezzi. Si supererebbe poi anche uno dei problemi più gravi che hanno preoccupato amministratori insigni: di meglio integrare l'economia italiana.

Abbiamo, infatti, anche nell'Italia superiore delle zone economicamente non floride, esempio classico e doloroso la nostra provincia, in cui la feracità della terra, l'intelligenza e la capacità di iniziativa dei suoi agricoltori, la laboriosità della popolazione non sono sufficienti a far superare uno stato di latente crisi a causa, appunto, dello squilibrio grave che esiste fra i vari rami della produzione. Infatti l'agricoltura rappresenta il principale settore dell'attività economica provinciale e come tale deve logicamente sostenere la quasi totalità degli oneri propri della organizzazione politica e sociale. In tal maniera gli utili di chi vive sui campi e dei campi devono essere largamente falciati, ben più di quanto non accada là dove l'attività produttiva è meglio distribuita, e i settori dell'industria e del commercio concorrono adeguatamente al sostenimento degli oneri a carattere pubblico.

Non è il caso che mi dilunghi in considerazioni o in esemplificazioni, facilmente rilevabili dalla realtà quotidiana, ma mi pare fuori di dubbio che, attivando il commercio con un migliore inserimento di Cremona e del suo territorio nella rete stradale, si darà una innegabile possibilità all'industria di sentirsi allettata a orientarsi verso di noi. Ne avranno grande vantaggio tutti, in via diretta o indiretta. In particolare si offrirà all'agricoltura la possibilità di vivere di una vita adeguata alle sue possibilità effettive. Quindi è indispensabile seguire un ragionamento del tutto opposto a quello che fu seguito da molti nel secolo scorso. Non si deve avere alcun timore di danneggiare l'agricoltura favorendo l'introduzione su larga scala nella nostra provincia dell'industria, e incrementando il commercio e la distribuzione dei beni. Non sarà mai l'industria a sottrarre i mezzi all'agricoltura. La nostra terra

presenterà sempre un investimento allettante e redditizio per il capitale desideroso di buon impiego, ma a condizione che essa non sopporti oneri eccessivi, e che sia in condizione di affrontare la concorrenza di altre zone agricole, ove la minore pressione fiscale consenta costi più ridotti e quindi prezzi più remunerativi. Io penso che sia indispensabile, in questo momento, allo scopo di sollevare la depressa economia provinciale, riconsiderare l'urgente necessità di riparare agli errori del passato e di ridare a Cremona, attraverso almeno un'autostrada che la congiunga al resto della rete autostradale italiana, la possibilità di partecipare al sistema delle grandi vie di comunicazione.

Ed ora un'ultima considerazione. Siamo in via di concretamento del Mercato Comune, una realtà economica di altissima importanza per l'economia mondiale. Anche se l'organizzazione di esso è limitata ad alcuni Paesi è indubbio che i riflessi della sua presenza saranno sentiti in tutto il mondo. E' certo, comunque, che la nostra zona verrà inserita in una più vasta area economica. La nostra economia tradizionale dovrà subire degli adeguamenti e orientarsi verso la produzione di beni maggiormente redditizi, sotto pena di un decadimento pauroso. Ma il processo di inserimento della nostra economia in un'area più vasta sarà anche subordinato ad un'altra circostanza: l'Italia, fino ad ora al centro del Mediterraneo, assumerà la duplice funzione di zona di confine del M.E.C. verso la *Mitteleuropa*, e di centro degli scambi mediterranei.

Orbene, l'Europa centrale, per quanto soggetta a regimi politici differenti dai nostri, sarà indubbiamente portata ad interessarsi della attività dell'Europa Occidentale. Si tenga presente che il M.E.C. non sarà affatto una specie di *curtis* medioevale, con finalità puramente autarchiche. Sarà, e non vi può essere alcun dubbio, un forte mercato di produzione, ma anche di scambio e di assorbimento di merci proprie ed altrui, che chiederà le materie prime di cui abbisognasse al miglior offerente al quale darà in cambio, a seconda dei casi, o le sue materie prime eccedenti o i suoi prodotti finiti. Così come sta organizzandosi, la produzione industriale avrà sempre più bisogno di mercati vasti, e le tradizionali leggi economiche, che non

potranno certamente essere superate o annullate, ancora imporranno integrazioni con le aree non facenti parte del M.E.C.

Il breve tratto autostradale che collegasse Piacenza con Verona, transitando per Cremona, faciliterebbe enormemente l'adempimento da parte dell'Italia del suo nuovo compito di terra di confine dell'Europa occidentale. Basta dare uno sguardo alla carta geografica per capire come sia fondata tale affermazione. Se poi, come tutto lascia sperare, verrà largamente utilizzata la navigazione padana, e il canale Milano-Cremona diverrà una realtà, l'integrazione fra il fiume e l'autostrada sarà produttrice di generale benessere. Si ridurranno i costi dei trasporti, si faciliteranno le comunicazioni dirette, e non si toglierà traffico alle zone che già lo possiedono, in quanto tale integrazione sarà senza dubbio generatrice di nuove forme di produzione volte a un generale incremento dei consumi, presupposto per ogni miglioramento del tono generale della vita.

Con distinti ossequi mi abbia suo

UGO GUALAZZINI

*Illustre Sig. Presidente dell'Associazione degli Industriali.*

**CREMONA**

A seguito del Suo incarico, ed in collegamento con l'iniziativa delle province di Torino, Alessandria e Piacenza, ho studiato il problema dell'inserimento della nostra città in questa iniziativa autostradale ed in quella relativa all'Autostrada Modena-Brennero-Innsbruck.

Dai contatti avuti, ho potuto determinare che, al momento attuale, il problema si presenta nel modo seguente:

All'inizio del 1959 un gruppo di Enti delle città di Torino, Asti, Alessandria e Piacenza, ha indetto in Torino, presso la Camera di Commercio, una riunione allo scopo di impostare lo studio di un collegamento autostradale della bassa Valle Padana che, attraverso i territori delle province sopra menzionate, collegasse il traffico di queste, e quello proveniente dall'Autostrada Genova-Milano-Chiasso, con Piacenza, punto d'incontro con l'Autostrada del Sole.

La Camera di Commercio di Torino, nel raccogliere le adesioni dei centri sopra menzionati si faceva promotrice di uno studio di larga massima tendente a puntualizzare tutti gli elementi favorevoli all'iniziativa, predisponendo nel contempo un aggiornamento



statistico del traffico sulla statale n. 10, rilevato rispettivamente negli anni 1950 e 1955. La vista di questo grafico infatti chiarisce immediatamente gli eventuali dubbi che potessero sorgere circa la convenienza e l'opportunità dell'iniziativa, decisamente auspicabile per la soluzione del problema del traffico della bassa Valle Padana.

Con questa autostrada inoltre si verrebbe a realizzare, nel tratto Tortona-Piacenza, il secondo tratto di quella che noi chiameremo l'Autostrada Genova-Brennero. Infatti con l'innesto a quadrifoglio della Torino-Piacenza sulla Genova-Milano-Chiasso, all'altezza di Tortona, tutto il traffico stradale proveniente da Genova e diretto verso Piacenza-Cremona-Mantova-Brennero troverebbe disimpegno in sede autostradale fino oltre la città di Piacenza, fino cioè all'altezza di Mortizza, dove si raccorderebbe con l'Autostrada del Sole.

A questo punto è necessario ricordare che si trova in avanzata fase di studio presso gli organi competenti, il progetto per l'Autostrada Modena-Mantova-Pescantina-Valle dell'Adige-Brennero con proseguimento, già in corso di realizzazione, in Austria oltre il Brennero per Innsbruck.

E' quindi evidente che, collegando Piacenza con Cremona e Villafranca (Verona) si otterrebbe la realizzazione integrale della Genova-Brennero e della Genova-Trieste in quanto, nelle vicinanze di Villafranca (Verona) la nuova autostrada verrebbe anche ad incrociare con la Torino-Milano-Venezia-Trieste. Si tratta quindi di completare, attraverso questa iniziativa, oltre la grande arteria Genova-Brennero, anche l'Autostrada dei due mari (Genova-Venezia) che tanti vantaggi apporterebbe anche al traffico turistico di tutta la Valle Padana.

Per quanto riguarda in particolare il tratto che ci interessa più da vicino, e precisamente quello che dall'Autostrada del Sole (Piacenza) porta a Villafranca (Verona), passando a Sud di Cremona ricorderemo che, oltre al traffico turistico, esiste un notevolissimo traffico pesante per l'autotrasporto di merci che si è sensibilmente accentuato per il trasporto di petrolio greggio e di pro-

dotti petroliferi specificatamente sul percorso Alessandria-Piacenza-Cremona-Verona.

Queste nostre necessità varie non sono certo un'aspirazione dell'ultima ora e di questo fa fede anche il Piano Regionale Lombardo redatto a Milano da oltre tre anni che, pure attraverso i maltrattamenti inflitti alla nostra provincia, non ha potuto negare la necessità di una grande arteria attrezzata che da Cremona, passando per Isola-Dovaresè-Goito-Villafranca, collegasse la nostra città con la Valle dell'Adige ed il Brennero. Ora sostituendo questa arteria, con una autostrada, si riuscirebbe a realizzare una serie di collegamenti autostradali tali da risolvere definitivamente, dopo oltre cinquant'anni di studi e di speranze, il grande problema della Genova-Brennero e della Genova-Venezia.

Non credo sia necessario diffondersi in grandi relazioni per illustrare i vantaggi che questi collegamenti apporterebbero a tutta l'economia nazionale, perchè questo non è un problema locale, ma rappresenta una necessità improrogabile di sviluppo di tutta la nostra vita economica, specie in vista del Mercato Comune e della Unione Europea. Non dobbiamo poi dimenticare che il porto di Genova, il più attrezzato e vitale tra tutti i porti italiani, è naturalmente destinato ad essere il ponte dei rifornimenti occidentali a tutta l'Italia Settentrionale e questo, nella buona e nella cattiva sorte.

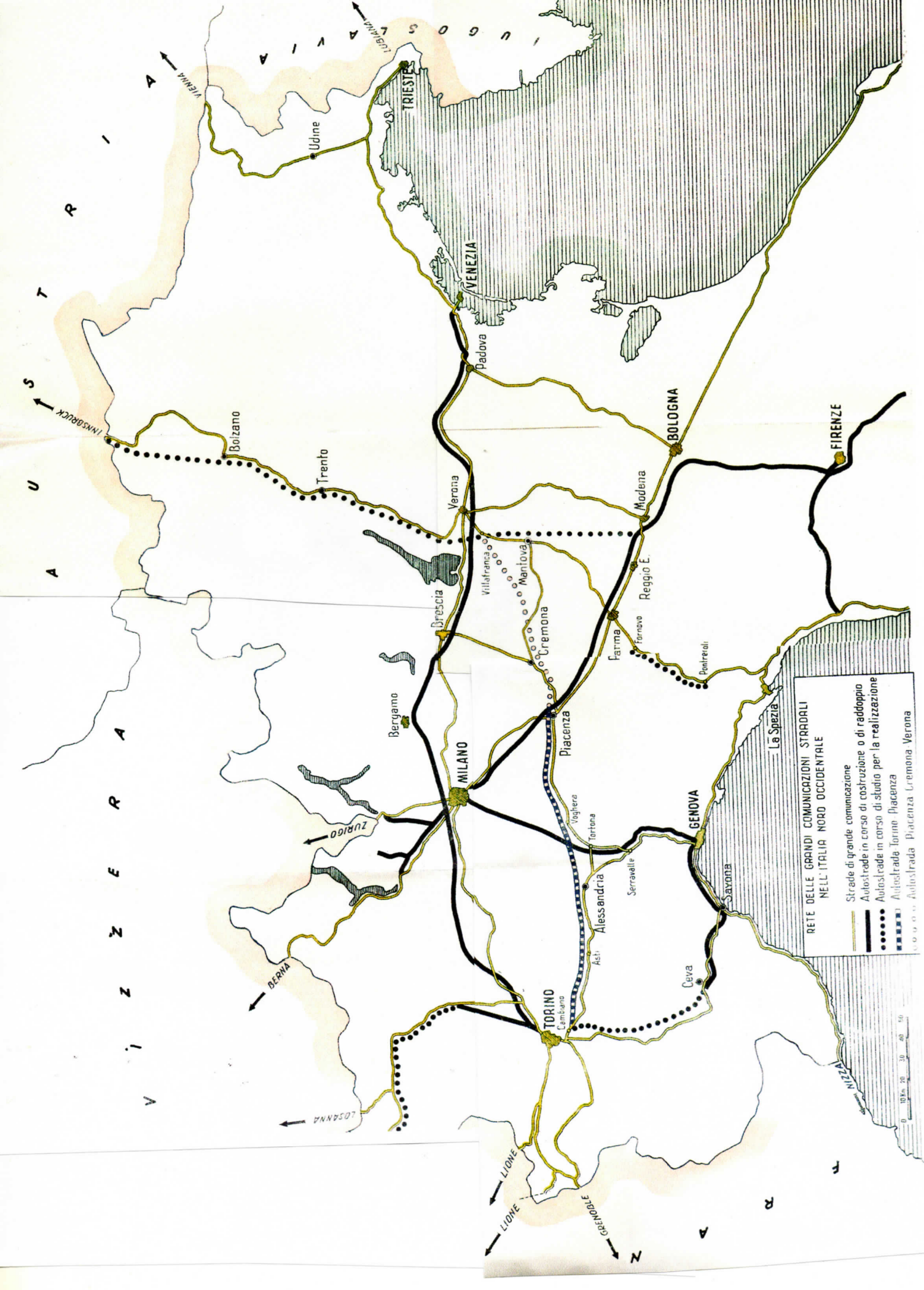
Le caratteristiche della strada proposta sarebbero quelle della Tortona-Serravalle, con larghezza da 24 a 30 metri e con due carreggiate divise da un buon spazio verde.

Il passaggio del fiume Po dalla sponda piacentina a quella cremonese, punto cruciale del problema, dovrebbe avvenire all'altezza di Castelvetro Piacentino, in un'ansa che, tagliata in un punto adatto, presenta gli argini golenali alla distanza massima di m. 1.500 circa.

Un vantaggio notevole al tracciato in istudio è dato dalla variabilità del paesaggio padano attraversato, largamente panoramico e tale da non ingenerare nel guidatore un senso di monotonia. Gli uffici tecnici della Provincia di Piacenza e di Cremona sono favorevoli alla soluzione di questo problema, come dimostra la pianta del tracciato tra loro concordata che qui si allega.

Con i più distinti ossequi, Suo

LIBERO GUARNERI



**RETE DELLE GRANDI COMUNICAZIONI STRADALI  
NELL'ITALIA NORD OCCIDENTALE**

- Strade di grande comunicazione
- Autostrade in corso di costruzione o di raddoppio
- Autostrade in corso di studio per la realizzazione
- Autostrada Torino-Piacenza
- Autostrada Piacenza-Cremona-Verona

