

VERBALE RIUNIONE DELLA 2° COMMISSIONE CONSILIARE DEL 16 GENNAIO 2014

A seguito di convocazione del 9 gennaio 2014 si è tenuta il giorno 16 gennaio 2014 alle ore 18.00 presso la Sala Consiliare della Provincia, in Via Principe Amedeo, la II Commissione Consiliare: Viabilità, Edilizia e Patrimonio.

Sono presenti i Consiglieri: Cavaglieri Luigi, Negrini Francesco, Barai Gianpietro, Soffiati Gianni (con delega del consigliere Montagnini Massimiliano della II^a Commissione Consiliare), Beduschi Alessandro, Refolo Paolo e Tiana Franceschino.

Sono inoltre presenti il dott. Francesco Acerbi, direttore di Stradivaria e di Centropadane, e il Prof. Alberto Sciumè, presidente di Stradivaria.

Apres la seduta il **Presidente della II^a Commissione Consiliare Cavaglieri Luigi**, che comunica l'arrivo imminente del Presidente della Provincia e l'assenza dell'Assessore Massimo Dall'Aglio. La parola viene data al Prof. Sciumè, presidente della società Stradivaria.

Prof. Sciumè: La nostra Società ha presentato il progetto, così come uscito dalla valutazione d'impatto ambientale, alla Concedente e ora si attende la Conferenza di Servizi. Il progetto presentato si articola in fasi differenti che procederanno da Cremona e da Mantova contemporaneamente ed è un progetto che tiene conto delle prescrizioni contenute nella V.I.A. e nel quale le fasi hanno poi visto anche l'interesse a prendere in carico la Tangenziale di Mantova, con adeguate sistemazioni del tracciato progettuale, in modo che la Tangenziale possa essere valorizzata e arricchita di una serie di interventi migliorativi.

Passo la parola al Direttore Acerbi per l'illustrazione delle fasi in dettaglio.

Ore 18.21:entra il Presidente della Provincia Pastacci Alessandro.

Dott. Acerbi: La parte mantovana rappresenta circa il 50% del tracciato e il progetto della Cremona – Mantova è funzionale a raccordare l'A21 e l'A22 in un corridoio orizzontale che si muove da sempre fra le due comunità. La via Postumia è stata una delle più antiche connessioni fra le due comunità. A questa si sono poi aggiunte la statale 10 e la linea ferroviaria. Il progetto della Cremona - Mantova, nel passaggio dal preliminare al definitivo, si è strutturato andando a connettersi con il progetto della Ti-bre e questo tracciato, che originariamente era la continuità del progetto della Cr-Mn, è diventato poi il percorso che ha trovato soluzione e approvazione in sede di V.I.A. della Ti-bre stessa. Il progetto della Ti-bre, era un percorso diverso nel progetto preliminare ed entrava in conflitto con l'area del Parco dell'Oglio e con quella in cui si trova l'emergenza archeologica principale di tutto il territorio.

Da subito i due progetti Cr-Mn e Ti-bre si sono strutturati anche nelle relazioni delle concessioni, e di conseguenza la concessione della Regione Lombardia richiama, per coerenza, gli elementi economico finanziari della sua struttura pianificatoria con gli elementi economico-finanziari della concessione nazionale della Ti-bre. Questo perché i corridoi, pur essendo sostanzialmente ortogonali, hanno anche nella realtà una funzione diagonale rappresentata da una maggiore prossimità fra Cremona e Verona rispetto al percorso Cremona-Brescia-Brescia-Verona. Quindi la diagonale Cremona-Piadena-Drizzona-Bozzolo-Nogarole Rocca ha una funzione di trasferimento di una quota parte del traffico pesante in direzione Est su questa stessa diagonale.

Le due concessioni si relazionano tenendo presente che ciascuna si misura con l'altra in base al tempo di realizzazione. Quindi la costruzione all'origine della Ti-bre era prevista in

un'unica soluzione mentre la costruzione della Cr-Mn era prevista in tre fasi, la prima delle quali si connetteva per la parte cremonese alla Ti-bre. Nel tempo il progetto della Ti-bre è stato approvato ed è andato in appalto recentemente per la realizzazione di un primo lotto nella parte emiliana dall'incrocio tra la A1 e la Cisa fino all'altezza di Colorno (Trecasali). Questi 11 km sono diventati il primo lotto di un progetto che inizialmente doveva essere in un'unica soluzione.

La Cremona – Mantova si realizzerà per lotti ma le modalità verranno decise in sede di conferenza di servizi: dopo tale Conferenza si avrà infatti un parere riguardo alle fasi costruttive e agli elementi di costruzione.

Per quanto riguarda la realizzazione della parte mantovana, nella delibera regionale e nelle prescrizioni della V.I.A. si diceva che, prima della costruzione del secondo lotto, si sarebbe dovuta studiare la cosiddetta "variante mantovana" che, in base allo studio del traffico, prendesse in considerazione l'utilizzo dell'asse tangenziale. La Società quindi entra in Conferenza di Servizi con l'intero progetto, modificato con l'accoglimento di alcune osservazioni fatte dalle comunità interessate, ma entra anche con una proposta, avendo analizzato la situazione della variante mantovana.

La società è entrata nella V.I.A. con due soluzioni nella parte est:

la soluzione cosiddetta "bassa", che interessava una serie di realtà agricole, e la soluzione più alta, che entrava al di sotto di San Biagio e correva parallela alla Romana per connettersi con la Brennero. Si ricorda che la Brennero ha in essere un progetto di riqualificazione a 3 corsie per ciascuna delle due direzioni di marcia.

La soluzione uscita dalla V.I.A. come soluzione migliore in termini di tracciato è quella cosiddetta "alta".

Noi abbiamo saputo che diverse amministrazioni comunali hanno messo in discussione comunque questa soluzione uscita dalla V.I.A. quindi ci aspettiamo che in sede di Conferenza di Servizi le comunità pongano in evidenza alcune valutazioni su questo attraversamento che si pone in una posizione mista tra l'abitato e la parte coltivata. Il progetto che andrà in Conferenza di Servizi è, comunque, quello uscito dalla V.I.A..

Nelle prescrizioni della V.I.A. viene chiesto che nel corso della realizzazione del progetto esecutivo si valuti ulteriormente l'inserimento paesaggistico.

In riferimento all'uso anticipato o definitivo della Tangenziale di Mantova abbiamo riadeguato le analisi e abbiamo deciso di studiare sia come entrare sulla A22, sia come iniziare dalla parte opposta. Perché, oggettivamente, la parte che interessa maggiormente i centri abitati è quella che sta nei comuni di Curtatone, Castellucchio e Marcaria, che è anche la parte che subisce maggiormente il rallentamento del traffico attuale nelle ore di punta. Quindi abbiamo esaminato la soluzione anticipatrice che potrebbe partire, anziché dal realizzare il collegamento fra la Tangenziale di Mantova e l'area industriale di Curtatone, dalla realizzazione iniziale della connessione tra la strada delle Grazie fino alla Tangenziale, quindi immaginando di modificare la costruzione del lotto anticipatore partendo dalle Grazie sino alla Tangenziale. L'altra parte che abbiamo studiato è come bypassare Castellucchio, arrivando a realizzare - da prima di Castellucchio - il collegamento con il primo lotto che parte dalle Grazie.

Si tenga presente che solo dopo la Conferenza di Servizi la società sarà in grado di definire il costo finale del progetto.

Sono già stati realizzati i due sovrappassi ferroviari di Piadena e il sovrappasso ferroviario di Marcaria per non perdere i finanziamenti previsti dalle ferrovie in un accordo fatto con noi e con la Regione. Questi sono tre dei cinquantasei sovrappassi previsti dal progetto della connessione con il sistema ferroviario.

Si tenga presente che i comuni, nel tempo, hanno inserito nei loro strumenti regolatori il tracciato e quindi noi andiamo a ricadere in quelle fasce che hanno già avuto dei vincoli urbanistici nell'ordinarietà e hanno superato la V.I.A. e la V.A.S..

Per chi era coinvolto nel lotto 3, quello che rappresentava un problema per molte imprese agrarie sia intermini di impatto fisico del tracciato sulle aziende, sia in termini di tempi di realizzazione e quindi di eventuali vincoli che potrebbero impedire l'attività delle imprese stesse, comunico che la nostra società chiederà, in sede di Conferenza di Servizi, che sul lotto 3 non venga posto alcun vincolo urbanistico.

Ci attendiamo che la Conferenza di Servizi consenta di definire i costi che, ad oggi, vengono stimati in 1 miliardo e 78 milioni di euro per 60 km di tracciato.

Il Presidente della Commissione dà la parola al Presidente Pastacci.

Presidente Pastacci: Ringrazio innanzitutto la Società Stradivaria per questo incontro che era stato richiesto nell'ultima commissione per comprendere bene lo stato delle valutazioni relative all'opera e per valutare eventuali spazi di intervento e di proposta per le fasi successive. Darei la parola ai membri della Commissione.

Consigliere Tiana: La domanda principale è sul perché va costruita una autostrada Mantova – Cremona e sul perché, se l'opera risulta di fondamentale importanza, il tempo impiegato per concluderla è 25 anni con tappe intermedie che prevedono una sosta di 12 anni dopo il primo lotto. Inoltre, da quello che sembra, non ci sono le condizioni dei flussi di traffico che contribuiscono a rendere compatibile ed economicamente sostenibile quest'opera. Chiedo chiarimenti sul tracciato definitivo. Chiedo inoltre di valutare attentamente le risorse. Se è utile investire queste risorse in un'autostrada o se non fosse meglio potenziare la ferrovia, visto che il collegamento Mantova – Cremona è pessimo. Si chiede inoltre di rivalutare i flussi di traffico con gli ultimi dati disponibili in quanto si rileva un calo del traffico autostradale negli ultimi anni.

Consigliere Beduschi: Non entro nel merito di una infrastruttura che nasce come un auspicio di prima opera a progettualità regionale poi, per vari motivi, viene superata da altre infrastrutture che languono ma che comunque vanno avanti, parallelamente, in un distretto che obiettivamente comincia ad essere abbastanza congestionato di infrastrutture. Sul senso generale dell'opera non mi pronuncio. Prendiamo atto che è prossima una Conferenza di Servizi ma ci aspettavamo qualche colloquio in più rispetto alle prescrizioni che la V.I.A. aveva fatto sulle riprogettazioni che il tracciato aveva subito. Pensavamo, non avendo più saputo nulla, che l'istruttoria fosse un po' più immatura. A parte la problematica di Castellucchio, che viene presa in carico dalla Società con l'alternativa mantovana, ovvero l'utilizzo della Tangenziale di Mantova, vi è un'altra possibilità, per la quale abbiamo presentato un protocollo d'intesa, che mette d'accordo tutti i comuni da Acquanegra a Mantova, che invita la Regione e la Società a considerare come alternativa mantovana il tratto che va dal rondò della Valle dei Fiori e prosegue a nord di Pietole per raggiungere in modo rettilineo e molto più economico l'asse interurbano, risolvendo veramente il traffico di attraversamento degli abitati dei Pietole e San Biagio. Avevamo sondato anche la disponibilità dei Sovrintendenti a valutare una proposta di questo tipo e ci siamo recati sia da quella Archeologica, che ne è entusiasta, sia dal Sovrintendente Alberti che ha dato un'accoglienza più tiepida ma possibilista. Quello che chiediamo noi quindi è di congelare la decisione sul tracciato nella zona di Pietole – San Biagio e di valutare il tragitto proposto nel protocollo d'intesa.

Ore 19.10: Negrini lascia l'aula

Consigliere Refolo: Ringrazio il Dott. Acerbi e il Presidente di Stradivaria per l'illustrazione del progetto che conoscevo per sommi capi e devo dire che più mi addentro

nell'argomento più fatico a capire l'utilità di questa infrastruttura. Credo che sia utile rivedere i dati sui flussi di traffico alla luce dei giorni nostri per capire se effettivamente questa connessione ha ancora una ragione di esistere o se non sia meglio realizzare opere maggiormente utili. Mi trovo inoltre d'accordo con il Consigliere Beduschi e con l'alternativa del passaggio a nord di Pietole, più lontano dagli abitati.

Consigliere Barai: noi viviamo oggettivamente in un territorio scarsamente infrastrutturato ma, nonostante questo, questa infrastruttura è prevista nella tratta Mantova-Cremona che è uno dei tratti meno critici. Andare a Parma o Brescia è sicuramente ben più critico, ma in questo caso si parte con Cremona. I finanziamenti sono su quel tratto e, per non perderli, costruiamo un'autostrada su quel tratto. Non credo inoltre abbia senso costruire l'autostrada su tre lotti. Inoltre, da mantovano, mi interessa la logica della chiusura dell'anello tangenziale di Mantova. La cosa che mi lascia più perplesso è l'attraversamento della Statale Romana due volte.

Presidente della Commissione Cavaglieri: chiedo chiarimenti sugli aspetti transitori e su quelli invece stabili della variante mantovana, sia per quanto concerne Castellucchio sia per il passaggio Virgilio – A22 .

Dott. Acerbi: Mi preme precisare alcuni aspetti: quello della sostenibilità finanziaria. Quest'opera non parte se non è sostenibile finanziariamente. Ho colto inoltre questa attenzione per il sostegno pubblico. Vi ricordo che la Regione Lombardia ha una legge regionale che pretende la restituzione del prestito quando si raggiungeranno le condizioni economico finanziarie regolate dal piano finanziario. Quindi non è un contributo a fondo perduto, ma un fondo di rotazione. Quindi alla fine della Conferenza di Servizi ci sarà necessariamente una verifica della sostenibilità finanziaria in particolare per la fase 1 che prevede 30 km di realizzazione e 90 milioni più IVA di contributo.

Sulla questione dei flussi di traffico: ritengo che non si possano fare valutazioni su un progetto che ha una vita di 40-50 anni basandosi sul traffico degli ultimi 3 anni. Sul traffico si regge buona parte del piano finanziario. Su quei numeri gli istituti di credito concedono o non concedono credito. Quindi sicuramente quei dati dovranno essere aggiornati e noi li abbiamo aggiornati.

Sull'utilità o meno dell'opera non siamo noi i vostri interlocutori: noi possiamo solo essere dei proponenti che stanno esercitando una concessione. La Regione in sede di Conferenza di Servizi ascolterà le opinioni dei rappresentanti delle istituzioni.

Sulla questione mantovana: ci si chiede come superare, al di sotto della città di Mantova, l'attraversamento orizzontale dal momento che i mezzi pesanti non possono attraversare la città di Mantova. La scelta del lotto finale si è mossa anche sulla base degli strumenti urbanistici e di pianificazione esistenti e noi siamo arrivati nella fase in cui l'attraversamento dalla Valle dei Fiori all'A22 è sempre stato molto discusso. Vi ricordo che abbiamo a lungo studiato la possibilità di inserirci nell'area portuale, che era il vecchio tracciato del lotto finale della Tangenziale di Mantova. Ma non era fattibile perché si doveva attraversare la zona idraulica più delicata in assoluto dei laghi di Mantova. Quindi questa soluzione orizzontale va trovata: noi siamo entrati con due soluzioni, una a sud e una a nord della Romana. Non potete chiedere a noi di fare una variante progettuale su un progetto che è già stato valutato ambientalmente. Se la soluzione verrà dall'Amministrazione concedente noi non avremo problemi.

Consigliere Tiana: Nel luglio 2012 il Presidente della Stradivaria ha dichiarato che oggi non sono garantiti volumi di traffico sufficienti per sostenere il piano economico finanziario.

Lei, inoltre, ha dichiarato che conveniva realizzare il progetto piuttosto che accollarsi la penale contrattuale che avrebbe dovuto sostenere in caso contrario. Quindi anche a livello regionale si sta valutando che questa opera non risulta così interessante, tanto è vero che nel bilancio di previsione 2014 di Regione Lombardia non sono stati inseriti i 109 milioni.

Il dirigente dell'Ilspa Rognoni ha dichiarato, il 3 gennaio 2014, che il vero problema della Cremona – Mantova è il nodo della concessione dell'A21 dalla cui gara Centro Padane è stata esclusa.

Sembra quindi di capire che questa opera serve per altri progetti, che nulla hanno a che vedere con i problemi del traffico da Cremona a Mantova.

Vi è stata anche una richiesta sulla garanzia che questa opera venisse portata a termine da questa Società.

Noi mantovani abbiamo ancora la Tangenziale di Goito, che aspetta da vent'anni, e la Regione non riesce a trovare dei finanziamenti per realizzarla al di là del patto di stabilità, e poi vuole spendere 100 milioni per una autostrada che nemmeno si sa se serve.

Consigliere Beduschi: Dando per scontata l'intenzione della Regione di cantierizzare, anche per ottimizzare il consumo di suolo e l'effettiva utilità per la comunità, volevo capire se questo possibile ripensamento della parte Pietole-San Biagio pregiudichi o subordini l'utilizzazione dell'asse interurbano e il prolungamento dell'asse fino a Castellucchio. Chiedo inoltre quando e se i vincoli sul tracciato 1 decadranno.

Consigliere Refolo: Ho il dubbio anche io che questa opera sia stata approvata da alcune amministrazioni solo per poter avere le opere accessorie. Non credo inoltre che il trend sui tratti viabilistici a pedaggio sia in aumento.

Dott. Acerbi: Ribadisco che solo dopo la Conferenza di Servizi noi sapremo quanto costa l'infrastruttura e quindi sapremo quanto dovremo recuperare dal traffico, dal credito e quanto dovremo impegnare come soci. Noi, in questo momento, riteniamo che ci sia una potenziale sostenibilità. Mi stupisce che ci accusiate di lentezza a fronte di note progettazioni che hanno concessioni del 1972. La Cremona-Mantova, che ha una concessione del dicembre 2007, si costruirà, se seguissimo la logica, nel 2015. Permettetemi, senza polemica, di dire che la concessionaria autostrade Centro Padane spa è una società che ha un rating A e che ha altre partecipazioni. Quindi la nostra è una società seria, dove lavorano 220 persone e siamo tra le prime tre società di ingegneria del nostro paese. La concessione ci è stata data da Regione Lombardia che deciderà cosa vuole fare. Noi abbiamo firmato un contratto e quindi stiamo continuando a sviluppare il progetto nel rispetto delle scadenze contrattuali.

Chiedo inoltre che venga fatto vedere anche a noi il documento redatto dal Comitato per un confronto costruttivo. E' chiaro che è la Regione che deve decidere sul progetto, ma quegli elementi progettuali di miglioramento li abbiamo sempre valutati.

Presidente Pastacci: Dopo questa commissione, con la quale abbiamo avuto l'aggiornamento tecnico di ciò che sta accadendo al progetto rispetto alla concessione che Regione Lombardia ha dato a questa Società, convocherò un incontro con tutti i Comuni interessati.

Sulla parte ad ovest di Mantova ci sono alcuni elementi che cambiano rispetto al progetto originario ma che sono più definiti rispetto a quelli ad est di Mantova, dalla rotonda della Valle dei Fiori, fino alla A22, dove invece la questione è meno definita. Vi è infatti la soluzione che interseca la Sp exss 413 e quella che invece rimane a nord della Sp exss 413.

Inviteremo quindi ad un incontro tutti i comuni interessati, come già accaduto nei mesi scorsi, e questi approfondimenti continueranno sentendo anche le osservazioni dei Comuni stessi.

Sottolineo che l'interlocuzione rispetto all'opportunità o meno di costruire l'autostrada va riportata alla Concedente. Penso che una Regione che compie un iter di questo tipo e arriva ad individuare un concessionario abbia già preso una posizione molto forte. Il tema politico amministrativo può, tuttavia, rimanere aperto.

Riconosco inoltre la presenza sul territorio mantovano di un problema di ferrovie e sottolineo che gradiremmo un interesse maggiore anche rispetto a quella infrastruttura fondamentale per il territorio lombardo che è lo sbocco sull'acqua che solo Mantova ha 365 giorni all'anno.

Faccio una precisazione sulla Tangenziale di Goito che risulta ancora sospesa, purtroppo, perché è all'interno della programmazione del Ti-bre.

Aggiungo che sul collegamento Mantova – Brescia ci sono in corso una serie di riqualificazioni: a Castiglione delle Stiviere una riqualificazione già realizzata anni fa, l'intervento di miglioramento sul tratto di Marmiolo e quello già previsto a Guidizzolo, che risulta sospeso temporaneamente a causa del patto di stabilità.

Chiederò un ulteriore approfondimento all'Assessore Regionale alle Infrastrutture sul posizionamento di Regione Lombardia sulla questione dell'autostrada Mantova – Cremona.

Consigliere Barai: Non ho capito la situazione di San Biagio: se si correggesse l'asola su San Biagio si dovrebbe passare per un'altra via?

Dott. Acerbi: Sono decisioni che dovrà prendere la Regione.

Si dichiara chiusa la seduta alle ore 20.10.

Il Presidente della 2^a Commissione Consiliare
Consigliere Luigi Cavaglieri

La Segretaria verbalizzante
Chiara Fallone