VERBALE RIUNIONE DELLA
2° COMMISSIONE CONSILIARE DEL 02 DICEMBRE 2011

A seguito di convocazione del 25.11.2011 si è tenuta il giorno 02 dicembre 2011 alle ore 18.15 presso la Sala Consiliare della Provincia, in Via Principe Amedeo, la II Commissione Consiliare: Viabilità, Edilizia e Patrimonio.
Sono presenti i Consiglieri: Cavaglieri Luigi, Morselli Beniamino, Pasetti Cedrik, Stefanoni Gabriele, Tiana Franceschino, Montagnini Massimiliano, Negrini Francesco, Refolo Paolo. I Consiglieri Negrini, Montagnini e Refolo sono entrati a seduta iniziata, portando successivamente il numero delle presenze da 5 a 8. Apre la seduta il Presidente della II Commissione Consiliare Cavaglieri Luigi che introduce il primo punto all'ordine del giorno, ovvero l'approvazione del verbale della seduta del 28.09.2011.
Consigliere Cavaglieri: Ho avuto notizie dal Consigliere Negrini che è in arrivo. Mi ha chiesto di poter rinviare il II° e III° punto all'ordine del giorno, ovvero l'Autostrada CR-MN ed il percorso ciclabile Angeli – Grazie, quindi se i Consiglieri sono d'accordo li posporrei. Entra l'Assessore Freddi. Il I° punto all'ordine del giorno è l'approvazione del verbale della seduta del 28.09.2011, 3 Consiglieri approvano (Cavaglieri, Morselli e Pasetti) e 2 si astengono (Stefanoni e Tiana che non erano presenti il 28.09.2011). Passerei al IV° punto dell'ordine del giorno: "Protocollo d'intesa tra Enti per la riqualificazione del Ponte Ferroviario di Ostiglia in carreggiata stradale". Ho avuto notizia che l'arch. Biroli oggi non sarà presente in quanto influenzato, ma abbiamo qui il Presidente Pastacci, l'Ass.re Freddi e l'Ass.re Castelli che potranno relazionare. Darei la parola in merito al IV° punto all'Assessore Freddi.
Presidente Pastacci: Propongo di rinviare tale argomento in quanto il Consigliere Montagnini, che è molto interessato alla questione, non è ancora arrivato.
Consigliere Cavaglieri: Affrontiamo allora il V° punto: "monitoraggio sullo stato di avanzamento delle opere di manutenzione degli edifici (in particolare le scuole)". Darei la parola all'Ing.Rosignoli.
Ing. Rosignoli: Vorrei fare un po' di cronistoria, la Provincia gestisce 77 complessi di cui 46 sono scuole ed il resto sono edifici non scolastici occupati, prevalentemente, dai nostri uffici. Poi abbiamo degli inquilini quali la Prefettura, abbiamo le Caserme dei carabinieri di Mantova, Revere e Sermide, i Vigili del Fuoco, il Provveditorato agli Studi, la Questura, il CFP e CPI. Per quanto riguarda gli edifici scolastici che sono 46, più della metà sono di proprietà della Provincia di MN, mentre gli altri sono stati dati in gestione alla Provincia ai sensi della Legge 23/96. Nel 1996 lo Stato ha diviso nettamente le competenze sugli Istituti scolastici: le Province sono competenti su tutti gli istituti superiori, mentre i Comuni sugli Istituti inferiori (materne, elementari, medie e scuola dell'infanzia). In particolare il Settore Edilizia gestisce interventi di manutenzione ordinaria che hanno lo scopo di preservare la struttura, anche perché i nostri edifici sono frequentati da 12.000 studenti in tutta la Provincia di MN. Abbiamo un servizio di Global Service che abbiamo appaltato in questi ultimi 2 anni. Per quanto riguarda gli interventi straordinari e di messa a norma e le nuove costruzioni, viene stilato un programma triennale dei Lavori Pubblici. Attualmente abbiamo in corso i lavori per la costruzione della palestra di Viadana e la sistemazione del tetto del Liceo Scientifico Maggi di Viadana. Siamo stati assegnatari da parte del CIPE di 1.410.000,00 messi a disposizione per l'edilizia scolastica per interventi per la messa in sicurezza degli elementi non strutturali (controsoffitti, intonaci, cornici di gronde). Abbiamo ottenuto un finanziamento per l'I.T.A. Strozzi Palidano a Gonzaga di 300.000,00 euro, per l'I.T.F. Mantegna a MN (2 interventi uno di 450.000 euro e l'altro di 460.000 euro) e per il Don Bosco di Viadana di 200.000 euro. Per questi progetti abbiamo già avuto l'ok dal Provveditorato delle Opere Pubbliche di Milano, per l'I.T.F. Mantegna di Piazza Polveriera abbiamo consegnato i lavori questa settimana, altri 2 sono in gara attualmente, mentre il

terzo lo stiamo concludendo. Con i nostri progetti partecipiamo anche ai bandi delle varie Fondazioni e negli ultimi anni abbiamo ottenuto finanziamenti importanti dalla Cariverona. Partecipiamo anche ad alcuni bandi della Regione Lombardia, in particolare abbiamo 2 progetti inseriti nel piano triennale, che prevedono interventi sull'asse energia. Un intervento riguarda la sede di Via Don Maraglio a MN, dove vi è la necessità di rifare tutto l'impianto di condizionamento, l'altro è sul Conservatorio di musica Campiani di Via Conciliazione MN. La Provincia è di supporto tecnico amministrativo a questo ente, stiamo facendo per il Conservatorio progettazione, richiesta di contributi, collaudi, direzione lavori. L'edificio è demaniale, sono stati spesi 8 milioni di euro, è stato recuperato per i ¾ e abbiamo predisposto un progetto di valorizzazione di tutto il complesso per averlo in proprietà dal demanio, ai sensi della legge sul federalismo demaniale del 2010 che dà la possibilità agli enti che lo richiedono di avere gratuitamente degli edifici che il demanio dismette. Abbiamo avuto un incontro a Milano ieri in merito alla nostra proposta e pare che la cosa vada a buon fine. Un aspetto importante è che i nostri edifici sono tutti dotati di certificato prevenzione incendio, tuttavia l'Amministrazione dovrà affrontare un altro problema che è quello della sismicità, tutti i nostri edifici sono "sensibili" ciò significa che in caso di eventi sismici ci potrebbero essere molti morti. Per questo motivo in fase di stesura del bilancio 2012 il Settore Edilizia richiederà all'Amministrazione di stanziare dei fondi per fare le verifiche sismiche almeno nelle zone sismiche a rischio 3 (es.Viadana, Gonzaga, Castiglione D/S, Poggio Rusco).

Consigliere Cavaglieri: l'egregia opera del Conservatorio testimonia un impegno della Provincia molto importante perché oltre al recupero di un bene culturale, assicura alla città un istituto scolastico di notevole importanza. La Provincia ha avviato le procedure per diventare proprietaria del bene se non erro prima che il Conservatorio diventasse Istituto Universitario; ciò può ostacolare l'obiettivo dell'Amministrazione di diventare proprietaria dell'istituto?

Ing. Rosignoli: Il Conservatorio si definisce a seconda delle circostanze Istituto Universitario oppure Istituto Superiore, è una situazione ibrida. L'aspetto importante è che abbiamo delle convenzioni che ci permettono di usufruire della struttura ogni volta che ne abbiamo necessità, ad esempio per fare manifestazioni e iniziative culturali promosse dalla Provincia stessa. La Provincia è partita negli anni 2000 con gli interventi sul tetto del Conservatorio. All'inizio la Provincia ha speso molto ed il Conservatorio quasi niente, in questi ultimi anni la questione si è capovolta. La Provincia fa fatica ad ottenere contributi per il Conservatorio, ma quest'ultimo è riuscito ad ottenere quasi 2 milioni di euro dal Ministero della Pubblica Istruzione.

Consigliere Stefanoni: E' un caso che gli investimenti delle opere straordinarie vengono fatti prevalentemente da Mantova in giù oppure il motivo è che nel basso mantovano ci sono edifici più vecchi? Inoltre vorrei sapere se avete in previsione, a breve, di realizzare la palestra nell'Istituto Greggiati di Ostiglia.

Ing. Rosignoli: Noi abbiamo sempre cercato di intervenire in modo equo sul territorio e dove ci sono le necessità più urgenti. Sull'alto mantovano gli edifici scolatici di nostra competenza sono pochi, purtuttavia la Provincia ha investito molto ad Asola, e a Castiglione D/S. Non c'è mai stata in tutti questi anni una preferenza delle varie Amministrazioni che si sono succedute per un territorio rispetto ad un altro per quanto riguarda le scuole. In questi ultimi 10 anni l'Amministrazione è stata molto sensibile all'Edilizia Scolastica, impegnando circa 44 milioni di euro. Per quanto riguarda la palestra, per legge ogni Istituto dovrebbe avere la sua. Il Greggiati di Ostiglia non ce l'ha, pertanto abbiamo inserito il progetto nel piano triennale dei lavori pubblici per 1.400.000,00 euro e stiamo procedendo anche grazie al contributo del Comune di Ostiglia.

Consigliere Cavaglieri: Se non ci sono altre domande ripristinerei l'ordine del giorno.
Consigliere Refolo: Come mai non si è mai pensato di accorpare gli Istituti, ovvero di portare le scuole in un unico punto in modo da alleggerire il traffico all'interno della città?
Ing. Rosignoli: Personalmente ritengo che un accorpamento di Istituti all'esterno della città non migliorerebbe il traffico all'interno di essa, anche perché il traffico è determinato più che altro dalle scuole medie e non dagli istituti superiori che rimangono al limite della città. Inoltre, a parte il problema di trovare le aree per un intervento di questo tipo ed i costi che ne conseguono, un accorpamento di scuole all'esterno della città, comporterebbe uno svuotamento della città stessa, non ci sarebbe più vita e ciò rappresenterebbe un danno anche per i commercianti. Mantova è una città vecchia se togliamo anche quei 2000/3000 studenti che la frequentano al mattino, sarebbe ancora più vuota.
Consigliere Cavaglieri: Se non ci sono altre domande ripristinerei l'ordine del giorno. Riprenderei con il 2° punto, ovvero l'Autostrada CR – MN.
Consigliere Negrini: Una curiosità sull'intervento dell'Ing. Rosignoli. Per quanto riguarda l'ubicazione del Liceo Classico e la sua convivenza un po' difficile con la Teresiana, i lavori sulla Teresiana stanno finendo? Vorrei sapere se ci saranno ripercussioni sull'Istituto che noi gestiamo e che tipo di futuro avrà, in quanto il Liceo Classico per la conformazione del palazzo ha il vantaggio di essere in centro storico, ma lo svantaggio di non essere idoneo come Istituto Superiore per esempio a causa delle dimensioni delle aule ed in quanto non c'è uno spazio adeguato per l'educazione fisica.
Ing. Rosignoli: i lavori della Teresiana sono seguiti dal Comune e sono quasi finiti, il comune ci ha dato in eredità la parte adibita alla scuola. Questo è un complesso che avrebbe bisogno di un intervento serio ed anche costoso, in comunione col comune di Mantova, soprattutto sul tetto e le facciate, è un edificio di pregio che deve essere recuperato e valorizzato, anche se ai fini della scuola presenta qualche disfunzione.
Consigliere Negrini: I problemi dell'edificio si trascinano da anni. Invito l'Amministrazione a prendere contatti col Comune di Mantova per fare un accordo di programma o un protocollo d'Intesa per pianificare degli interventi per lotti funzionali e per arrivare in futuro ad una ristrutturazione globale dell'edificio.
Ing. Rosignoli: Per tutto il plesso, tetto e facciate, servono circa 2 milioni di euro. Questa Amministrazione è sensibile a tale intervento, tant'è vero che ha inserito nel piano triennale un ulteriore milione di euro in compartecipazione col Comune di Mantova.
Consigliere Cavaglieri: Riprenderei con il 2° punto all'ordine del giorno ovvero l'Autostrada CR – MN. Passo la parola all'Assessore Freddi.
Assessore Freddi: Affronto la tematica dell'Autostrada CR-MN proposta dalla Regione Lombardia nel 2000, che si integra all'interno del sistema transpadano che va dal Piemonte al Veneto, integrata in modo orizzontale con l'Autostrada Broni Pavia Mortara (parte Piemontese) e con l'Autostrada Regionale MedioPadana Veneta "Nogara – Mare Adriatico" (parte Veneta). L'Autostrada Broni Pavia Mortara ha un costo complessivo di € 920.000.000,00 oltre IVA, con contributo della Regione Lombardia di 65 Ml. oltre IVA.
La nuova infrastruttura si pone l'obiettivo di separare, a livello regionale, il traffico di scorrimento da quello locale creando insieme alla CR-MN una valida alternativa all'autostrada A4. E' stata promossa nel 2006, sempre in quest'anno è stata sottoscritta una Convenzione con il Promotore, è stata indetta la conferenza di servizi, nel 2007 si è chiusa la conferenza di servizi (approvazione a maggioranza 83%). Ora è in corso la progettazione definitiva. L'iter procedurale dell'Autostrada Regionale MedioPadana Veneta "Nogara – Mare Adriatico" (che compete a Regione Veneto) comprende: nel 2004 presentazione della domanda di Project financing da parte della Societa' Confederazione Autostrade Spa; nel 2006 dichiarazione di pubblico interesse della proposta presentata; nel 2008 inserimento dell'opera in Legge Obiettivo; avvio della procedura di approvazione del progetto preliminare ai sensi della Legge Obiettivo; presentazione al pubblico del

progetto; presentazione di osservazioni (risultano pervenute alla Regione oltre 300 osservazioni di Enti, Associazioni, Comitati e singoli cittadini); parere della Commissione Regionale VIA; nel 2010 approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare; settembre 2011 adeguamento del progetto preliminare da parte del promotore. E' in corso la trasmissione del progetto adeguato alla Regione Veneto per indizione gara d'appalto.
L'Autostrada MN – CR è nata nel 2000, l'iter amministrativo comprende: nel 2002 Delibera della Regione Lombardia di individuazione della direttrice CR - MN come integrazione del Sistema Transpadano; intesa tra provincia di MN, provincia di CR, Camera di Commercio di CR e di MN, comune di CR e di MN in merito alla proposta della Regione Lombardia per lo sviluppo del progetto dell' autostrada CR – MN con caratteristiche di intermodalita'; delibera provincia di MN di approvazione dichiarazione di intenti relativi al collegamento autostradale tra CR - MN; delibera Regione Lombardia per l'approvazione del protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di CR e MN; consultazione della provincia di MN con tutti i comuni interessati dall'opera; nel 2003 delibera provincia di MN per l'approvazione del protocollo d'intesa per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle province di CR e MN; prima seduta della conferenza di servizi; delibera provincia di MN di espressione del parere sul progetto preliminare autostrada CR - MN per la conferenza dei servizi; seconda ed ultima seduta della conferenza dei servizi. Viene approvato il progetto preliminare di tutta l'opera con la maggioranza dei convocati e con il parere negativo del Comune di Curtatone, del Consorzio di Bonifica Sud Ovest e del Comune di Tornata (CR); dicembre 2003 delibera Regione Lombradia per l'approvazione del progetto preliminare presentato dal promotore (centropadane); messa in salvaguardia delle aree per la realizzazione dell'autostrada; marzo 2005 Delibera Regione Lombradia per l'approvazione degli schemi di convenzione e bando di gara per l'affidamento della concessione; pubblicazione bando di gara per l'individuazione del concessionario; aggiudicazione provvisoria ad ati Cintra Merloni; settembre 2008 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare avvio della procedura di VIA Direttrice CR – MN, tratto CR – MN Sud, proponente Società Stradivaria, parere favorevole alla D1; Conferenza di concertazione dei pareri degli Enti nell'ambito della procedura di VIA; Giugno 2009 richiesta di ripubblicazione del Progetto Definitivo dell'Autostrada CR – MN, a seguito dell'integrazione con variante di tracciato nell'area mantovana di Virgilio e Bagnolo con soluzione D3; luglio 2011 notifica Decreto di Compatibilità Ambientale concernente il Progetto Autostradale CR - MN. L'attuale Amministrazione nella persona del Presidente ha incontrato i vertici di Infrastruttura Lombarde in data 13/10/2011 unitamente ai rappresentanti della concessionaria Stradivaria. Nell'incontro i suddetti soggetti hanno manifestato la palese volontà di partire con i lavori già dal 2012 una volta rivisto il piano finanziario e svolta la conferenza di servizi. Inoltre il Presidente, nel proprio ruolo di coordinamento, ha incontrato due volte i sindaci dei comuni interessati al fine di concertare le soluzioni per procedere velocemente con la cantierabilità dell'opera.
Il costo complessivo è di 762.000.000 + Iva per totali 914.400.000,00, contributo Regione € 90.000.000,00 + IVA 20 %, 1° lotto € 433.000.000,00 + IVA 20%.
I vantaggi per il territorio mantovano sono: velocizzare i collegamenti commerciali e turistici in tutta sicurezza verso i principali mercati del Nord in particolare Milano e verso il mare Adriatico a Ravenna e Venezia. Decongestionare l'attuale rete stradale ordinaria nei pressi del capoluogo. In particolare con la realizzazione dell'autostrada verranno costruite le seguenti opere: completamento dell'Asse Interurbano da Ex SS 62 alla A22 in prossimità del casello di MN Sud; variante alla ex SS 10 a Curtatone (dietro Gigante) con risoluzione dell'incrocio delle Grazie; variante di Cerese; collegamento tra ex SS 10 e Ex SS 420 a Curtatone (con il presente collegamento si eviterà l'attraversamento di

Montanara); sottopasso di Porta Cerese; variante alla ex SS 62 “della Cisa” a Romanore; eliminazione dei Passaggi a livello da MN a CR.
L’infrastruttura è nell’ambito della programmazione Europea, Nazionale e Regionale.
La Concessionaria è STRADIVARIA SPA, la Convenzione è stata sottoscritta il 3.12.2007 e la durata della concessione 54 anni.
Le fasi costruttive sono tre: 1^ fase costruzione del tronco autostradale da CR a Bozzolo (innesto Tibre), variante ex SS 10 di Curtatone, completamento asse interurbano a est di MN – tangenziale + autostrada, conclusione prevista 2012 prorogata 2015; 2^ fase costruzione del tronco autostradale da Marcaria (innesto Tibre) a Castellucchio, collegamento da ex SS 10 Grazie a ex SS 420 Montanara, conclusione prevista 2026 prorogata al 2029; 3^ fase costruzione autostradale da Castellucchio a Virgilio, conclusione prevista 2032 prorogata 2035.
Presidente Pastacci: L’Assessore Freddi ha riassunto quanto sta realmente avvenendo. Abbiamo ricostituito un coordinamento degli Enti territoriali interessati, abbiamo incontrato l’Ing. Rognoni per comprendere insieme alla loro Concessionaria a che punto sono rispetto alla progettualità, abbiamo incontrato successivamente l’Amministratore Delegato del Tibre ed abbiamo avuto un primo incontro con l’Assessore Regionale. Abbiamo già sollecitato un incontro con la Regione Veneto per verificare come sta procedendo l’intervento sulla Nogara – Mare. La MN – CR prevedeva nella sua fase di progettazione la condizione che vi fosse già il Tibre. In realtà la programmazione della MN – CR risulta, ad oggi, essere più veloce rispetto alla programmazione del Tibre in quanto la MN – CR ha previsto nella fase di concessione il project financing con un esborso da parte del soggetto appaltatore di una compartecipazione di 90 milioni di euro più Iva, ma tutto il resto a carico del concessionario. Ad oggi, oltre ai problemi relativi ad aspetti più tecnici, per i quali ci stiamo confrontando periodicamente con gli Enti interessati, l’incognita principale è legata ai tempi di realizzazione della II°trance del Tibre che ad oggi sono in carico al Tibre stesso e che quindi rientrano nel piano finanziario del Tibre per un importo di circa 200 milioni di euro (7.8 Km). Il Tibre realizzerà dopo la primavera (dopo la chiusura della fase di gara), il 1° tratto da 500 milioni di euro, ma per il proseguo dell’opera non c’è nessun tipo di previsione. Il Tibre ha un valore complessivo di 2 miliardi e 800 milioni di euro che oltre i 500 milioni di intervento non hanno previsto copertura. Quando i tempi di programmazione del Tibre saranno definiti potrebbe scattare un’intesa con Regione Lombardia o con Stradivaria per verificare la modalità di realizzazione dei 7.8 km.
Consigliere Negrini: Come gruppo del PD abbiamo intenzione di depositare un documento da conservare agli atti, avente ad oggetto “Riflessioni sul progetto infrastrutturale dell’Autostrada Regionale CR – MN”, a firma del Consigliere Negrini, Montagnini, Morselli, Cavaglieri. I problemi relativi a questa infrastruttura sono a nostro parere di natura finanziaria, infrastrutturale e di carattere ambientale e naturalistico. Dal punto di vista economico, tutto parte da gennaio di quest’anno dove una Delibera del CIPE “spacca” il finanziamento per l’opera Tibre. Non abbiamo la certezza circa il finanziamento del Tibre e, quindi, dal momento che la MN – CR ed il Tibre hanno 8/10 km in comune, non abbiamo la certezza nemmeno della tratta che hanno in comune. Oltre ai problemi di natura finanziaria, abbiamo dei problemi di natura infrastrutturale quali: 1) un breve tratto di autostrada dall’Autobrennero a Pietole (circa 3 Km) si troverà a ridosso dell’abitato di San Biagio ed all’interno dei confini del Parco del Mincio. Mentre per tutto il tracciato della MN – CR si è cercato di tenere il percorso lontano dai centri abitati, per Pietole e San Biagio con il D3 avviene il contrario; 2) Ci sarà un’autostazione a Pietole molto invasiva rispetto al contesto ambientale e naturalistico del territorio; 3) il prolungamento dell’asse interurbano dalla rotatoria della Valle dei fiori sulla Cisa a Pietole; 4) ci sarà la variante della Cisa a Romanore di Borgoforte; 5) la bretella per la variante alla SS 10 in Comune di Curtatone. Oltre a tali criticità non vengono presentate soluzioni per evitare

l'attraversamento del centro abitato di Virgilio e risolvere il nodo di Porta Cerese. Abbiamo anche problemi di carattere ambientale e naturalistico, il PD fa proprie le Osservazioni del Ministero dell'Ambiente: 1) in merito alla variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio – interconnessione A22, le prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali evidenziano la necessità di una nuova riprogettazione estesa di quel tratto, finalizzata al raggiungimento della "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio.
Consigliere Tiana: Concordo con le criticità enormi di questa Autostrada e prenderemo in esame con attenzione il documento presentato dal PD.
Consigliere Pasetti: La posizione della Lega Nord sulla questione è netta, non siamo d'accordo con questo tracciato e non siamo d'accordo sull'Autostrada MN – CR quanto meno nella parte mantovana. Faccio mie tutte le criticità che ha espresso il Consigliere Negrini e credo che nella parte mantovana sia del tutto inutile e dannosa. Questa Autostrada per noi non è la priorità.
Consigliere Refolo: Anch'io sono d'accordo sulle perplessità espresse dal Consigliere Negrini. Il mio dubbio è quello di trovarsi con il tratto Cremona Bozzolo realizzato e che il Tibre, invece, rimanga solo un progetto. L'altra perplessità è di natura economica visto che stiamo parlando di cifre rilevanti.
Presidente Pastacci: I soldi per realizzare la MN – CR ci sono già. Il problema è il Tibre che, ad oggi, non può assicurare con certezza i tempi di realizzazione dell'interconnessione perché ha una modalità di concessione differente. Ad oggi il problema vero è che la programmazione del Tibre non è ancora ben definita.
Assessore Freddi: Questa infrastruttura è all'interno di un'asse strategico, è un'opera composita e le criticità ci saranno sempre. Comprendo le perplessità sollevate, ma mi pare che l'orientamento espresso oggi in Commissione sia nella direzione di ostacolare quest'opera, in tal caso è meglio chiarirlo subito.
Consigliere Cavaglieri: La sua preoccupazione va tenuta presente, pur tuttavia ricordo che la Commissione ha un compito istruttorio e di approfondimento, non vota e quindi non sono in grado di affermare in questo momento che i Consiglieri qui presenti hanno espresso un parere vincolante per il Consiglio. Siamo qui per approfondire e non per decidere.
Consigliere Morselli: come firmatario del documento del Pd presentato dal Consigliere Negrini, posso affermare che il gruppo non è contro la realizzazione della MN – CR, consideriamo questa infrastruttura importante per la nostra Provincia.
Presidente Pastacci: Sicuramente il nodo critico che si è venuto a creare è proprio una tempistica inversa rispetto a quella prevista col Tibre. Oggi l'infrastruttura primaria risulta essere la MN – CR rispetto ad una programmazione che vedeva prima il Tibre. Altra questione fondamentale è quella del Veneto, la Nogara – Mare sta proseguendo secondo quanto sappiamo di giornalistico, ma mi riservo di incontrare la Regione Veneto e di apprendere da loro, effettivamente, qual è lo stato dell'arte.
Consigliere Refolo: Vorrei rispondere all'Assessore Freddi in merito alle mie perplessità. Non sono contrario all'opera, mi chiedevo solo se in base ai finanziamenti che abbiamo siamo in grado negli anni di portare a compimento l'infrastruttura.
Consigliere Tiana: La decisione in merito alla realizzazione o meno di tale infrastruttura deve essere presa dopo un adeguato approfondimento, al fine di determinare che ci siano le condizioni e le reali necessità per portare a compimento l'opera.
Consigliere Cavaglieri: Se non ci sono altri interventi, tornerei al III° punto all'ordine del giorno, ovvero l'Angeli-Grazie e passerei la parola all'Assessore Castelli.
Consigliere Montagnini: Si chiede di posticipare questo punto ad un'altra seduta di Commissione e di passare al IV° punto: "Protocollo d'intesa tra Enti per la riqualificazione del Ponte Ferroviario di Ostiglia in carreggiata stradale".

Consigliere Cavaglieri: Se siete d'accordo passiamo al IV° punto, passo la parola all'Assessore Freddi.
Assessore Freddi: la questione, come sapete, riguarda la trasformazione del Ponte Ferroviario di Ostiglia dismesso in carreggiata stradale. A seguito dei tanti incontri che abbiamo avuto con i Sindaci dei Comuni di Revere e Ostiglia, Ferrovie dello Stato, Regione Lombardia, Anas è stato definito un Protocollo d'Intesa tra gli Enti interessati, che dovrebbe essere prossimo all'approvazione. Abbiamo anche aperto la trattativa con RFI al fine di ottenere il Ponte Ferroviario di Ostiglia in comodato gratuito.
Consigliere Montagnini: Ho notato delle criticità per quanto riguarda i lavori sul Ponte: ci sono solo tre operai sul cantiere e quindi non è possibile rispettare i tempi di fine febbraio 2012 come stabilito. Chiedo all'Amministrazione di riconvocare un tavolo tecnico con gli Enti interessati per definire delle migliorie per quanto riguarda la sicurezza del cantiere, per verificare lo stato di avanzamento dei lavori e per riprendere il discorso del Protocollo d'Intesa.
Consigliere Cavaglieri: interrompe il Consigliere Tiana, che stava passando a tematica diversa dall'ordine del giorno, invitandolo ad attenersi ad esso e semmai trattando quanto di suo interesse al punto "varie ed eventuali" previsto nella convocazione. Dichiara poi: mi associo all'intervento del Consigliere Montagnini in merito alla necessità di monitorare l'andamento dei lavori. Secondo l'ODG si sarebbe dovuto discutere il "Protocollo d'Intesa" sul sedime ferroviario del Ponte tra Ostiglia e Revere, lo dò per letto e chiedo all'Assessore se è stato formalizzato con la firma di tutti gli Enti interessati. Se no, ci sono alcuni punti del Protocollo che mi lasciano perplesso, in particolare due, ovvero: punto 4 delle premesse dove si parla genericamente di sviluppo e partecipazione di livelli istituzionali e al successivo dove si prevedono specifici strumenti da attivare e sottoscrizione di appositi protocolli, non risulta chiara la terminologia ed i riferimenti; inoltre non c'è nessun punto nel Protocollo che attribuisca le opere di manutenzione straordinaria agli altri Enti (nella fattispecie l'ANAS), dopo avere liberato il concedente RFI (in modo formale all'art.3 II allinea) da qualsiasi impegno economico per finanziare le opere di manutenzione straordinaria. In qualsiasi pattuizione deve esserci un bilanciamento soprattutto quando si tratti di cosa così importante.
Ing. Rossi: E' una bozza di Protocollo che andrà perfezionato. Il successivo accordo sarà tra RFI e ANAS che definirà le rispettive competenze.
Assessore Freddi: Attualmente la bozza di Protocollo è al vaglio della Regione Lombardia.
Consigliere Montagnini: Aggiungo una precisazione relativamente ai lavori sul Ponte: i tre operai e non sette (come si legge dai giornali), iniziano a lavorare alle ore 7.00 circa e finiscono alle ore 16.00/17.00, quindi i 2 due turni che ANAS aveva promesso (dalle 6.00 alle 22.00) non vengono rispettati.
Consigliere Cavaglieri: Se siete d'accordo rimandiamo i punti che oggi non sono stati affrontati alla prossima seduta.
La seduta è tolta alle ore 20.38.

Il Presidente della 2° Commissione Consiliare
Consigliere Luigi Cavaglieri

_____

La Segretaria verbalizzante
Alessia Motti

_____