Partito Democratico
MANTOVA

BOZZA

RIFLESSIONI SUL PROGETTO INFRASTRUTTURALE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CREMONA-MANTOVA

IL QUADRO GENERALE

Il Partito Democratico di Mantova ha affrontato il tema dell'Autostrada Regionale Cremona Mantova in uno specifico incontro tenutosi il 10 novembre 2011, alla presenza del Segretario Provinciale Massimiliano Fontana, degli Assessori e dei Consiglieri Provinciali del PD, dei dirigenti dei circoli territoriali interessati a questa importante infrastruttura.

L'incontro è servito a definire un puntuale aggiornamento rispetto ad un progetto e a procedure amministrative molto complesse che si sono sviluppate a partire dal 2003 con notevoli evoluzioni che abbisognano di attente valutazioni di merito preventive all'imminente convocazione della seconda conferenza di servizio che Regione Lombardia con la propria società "Infrastrutture Lombarde" si appresta a convocare.

Forte è stato in questi anni l'impegno degli amministratori del Partito Democratico teso a cogliere nel progetto dell'Autostrada Regionale Cremona Mantova, l'opportunità per la realizzazione di un'opera strategica in grado di rendere il nostro territorio provinciale più competitivo, così come fondamentale era la pianificazione interregionale (Lombardia, Veneto, Emilia Romagna) nella quale era coerentemente inserita quest'opera per rispondere a tre importanti obiettivi:

1. Creare un asse intermodale di nuova concezione collocato al centro della Pianura Padana con specifiche funzioni di cerniera tra le infrastrutture nazionali e locali;
2. Istituire un collegamento tra gli aeroporti padani, i due porti fluviali di Cremona e Mantova e i relativi nodi logistici, con possibilità di interscambio tra ferrovia, strada e vie d'acqua;
3. Creare un nuovo corridoio alternativo rispetto alle autostrade A4 e A1 andando a costituire una maglia che consenta percorsi diversi e meno congestionati.

L'elaborazione di questo progetto di infrastruttura si è sovrapposta al progetto autostradale del Tibre (Parma - Nogarole Rocca) che ormai da molto tempo è compreso nell'elenco nazionale delle opere prioritarie della legge obiettivo.

Regione Lombardia ha programmato la realizzazione dell' autostrada regionale Cremona Mantova che collega l'A21 a Cremona con l'A22 a Mantova sud, prevedendo un tratto comune con il Tibre (circa 9 chilometri) che peraltro dovrà essere realizzato e gestito dalla società Autocisa concessionaria di Tibre.

I problemi attuali nascono dalla modifica apportata alla delibera del CIPE del 2001, effettuata il 22 gennaio 2010 che ha autorizzato Autocisa a costruire solamente i primi 12 chilometri del Tibre in Provincia di Parma, aprendo la porta ad un possibile finanziamento statale di 900 milioni di euro (che al momento non ha alcuna copertura finanziaria). In precedenza l'autostrada Tibre, del costo complessivo di 2 miliardi di euro, era stata autorizzata solo con totale autofinanziamento di Autocisa per chiudere la procedura di infrazione europea.

La modifica della delibera del CIPE effettuata dal Governo Berlusconi ha cambiato le carte in tavola e ha stravolto la pianificazione interregionale. La mancata realizzazione dell'intero tratto Parma – Nogarole Rocca o di parti sostanziali dello stesso (ad esempio Parma – Bozzolo), finirebbe per ostacolare la realizzazione dell'arteria Cremona – Mantova. Allo stato attuale non vi è la certezza della costruzione del

tratto comune tra le due infrastrutture e senza questa garanzia è serio il rischio che l'autostrada regionale Cremona – Mantova non possa nemmeno cominciare.

In questo quadro è poi necessario considerare che Regione Lombardia in questi anni non ha più sviluppato la propria iniziativa finalizzata alla realizzazione del 4° lotto dell'autostrada regionale da Mantova nord al confine con il Veneto, obiettivo ripetutamente richiesto dall'Amministrazione Provinciale e dai 6 comuni interessati.

Reale è oggi il rischio che in territorio Veneto si sviluppino iniziative tese a collegare il loro progetto di autostrada regionale connesso all'Autobrennero non più a Mantova nord come precedentemente concordato, ma a Nogarole Rocca. Tale scenario se praticato sarebbe pesantissimo e non accettabile per il nostro territorio e per quella straordinaria presenza del polo trimodale di Valdaro, che sarebbe del tutto bypassato vanificando gli sforzi e gli innumerevoli investimenti tuttora in corso per rendere la piattaforma logistica di Valdaro competitiva per un'area vasta del territorio della Pianura Padana.

IL FINANZIAMENTO DELL'OPERA

Amministratori e Dirigenti territoriali del PD pongono quindi all'attenzione dei vertici istituzionali di Provincia e Regione e delle nostre stesse rappresentanze parlamentari, la necessità di effettuare preventivamente una precisa verifica sulla reale situazione economico finanziaria pubblica e privata necessaria alla copertura e alla sostenibilità economica dell'autostrada regionale Cremona – Mantova e di quelle opere complementari e necessarie per lo sviluppo dei nostri territori che alcuni mesi fa erano state stimate in:

- 57 milioni di euro per le opere di connessione del Casalasco Viadanese;
- 105 milioni di euro per la tangenziale di Goito;
- 240 milioni di euro per il tratto comune di autostrada tra Bozzolo e Marcaria.

E' altrettanto necessario valutare attentamente le implicazioni originatesi dalle modifiche apportate al tracciato originario e introdotte sul tratto mantovano, che evidenziano forti limiti e necessitano di nuove soluzioni migliorative.

Con riferimento alle procedure amministrative, è di queste settimane la conclusione dell'istruttoria da parte del Ministero competente e della Commissione Nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, riferito all'autostrada regionale Cremona – Mantova. Si dispone infatti del Decreto di Compatibilità Ambientale dalla fine del mese di luglio, che ha seguito un iter di oltre 30 mesi e che sarà alla base del confronto che si dovrà sviluppare tra i diversi enti nella seconda conferenza di servizio.

Da un'attenta analisi di questo importante documento emerge un quadro a nostro avviso molto preoccupante, riferito alla reale possibilità che nei prossimi mesi si possano fare dei passi in avanti per la realizzazione dell'infrastruttura in netta contraddizione rispetto agli obiettivi sui quali è stata concepita.

Infatti, **rimanendo allo specifico delle soluzioni tecniche adottate sul tracciato, le stesse ci sembrano parziali e inadeguate**, non in grado di dare risposte e di apportare dei possibili benefici alle problematiche del traffico e di una coerente sostenibilità ambientale. Questo si riferisce soprattutto alla parte del tracciato che ha subito profonde modifiche nei Comuni di Bagnolo e Virgilio, senza offrire soluzioni plausibili alle carenze e alla criticità relative alla mobilità di merci e persone a sud del capoluogo mantovano.

LE OSSERVAZIONI DEL PARTITO DEMOCRATICO AL PROGETTO

Rispetto alla fase attuale intendiamo dunque mettere in evidenza vari aspetti oggi all'attenzione delle realtà istituzionali con i relativi elementi che consideriamo, in varia forma, critici.

Prendiamo come riferimento cardine quindi il documento di VIA del Ministero dell'Ambiente il quale, al netto delle nostre osservazioni sulla necessaria verifica finanziaria dell'opera, indica forti considerazioni critiche alle quale crediamo sia necessario corrispondere, adeguando quindi la progettazione alle prescrizioni prodotte.

A) ELEMENTI INFRASTRUTTURALI

Nello specifico si prospetta di realizzare in prima fase nel territorio mantovano i seguenti interventi, rispetto ai quali indichiamo alcuni elementi di criticità:

- un breve tratto di autostrada dall'Autobrennero a Pietole (circa 3 chilometri) decisamente a ridosso dell'abitato di San Biagio e all'interno dei confini del Parco del Mincio. A riguardo si evidenza che 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, con la conseguenza di una maggiore quantità di veicoli come evidenziato nello studio di impatto ambientale e nella relazione dei flussi di traffico, con relativo aumento delle emissioni in atmosfera;
- un'autostazione a Pietole, molto invasiva rispetto al contesto ambientale e naturalistico di questa parte del territorio;
- il prolungamento dell'asse interurbano dalla rotatoria della Valle dei Fiori sulla Cisa a Pietole (4 corsie per uno sviluppo di circa 3 chilometri);
- una variante della Cisa a Romanore di Borgoforte (circa 1500 metri);
- Una bretella per la variante alla SS10 in Comune di Curtatone (circa 4 chilometri).

Contemporaneamente non vengono presentate soluzioni per:

- Evitare l'attraversamento del centro abitato di Virgilio;
- Risolvere il nodo di Porta Cerese.

B) ELEMENTI DI CARATTERE AMBIENTALE E NATURALISTICO

- Crediamo sia sufficiente leggere le prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali riferite al sito Parco Archeologico Etrusco del Forcello, riportate qui di seguito, che evidenziano la necessità di una nuova e totale riprogettazione di quel tratto.

"In merito alla variante denominata D3 della tratta autostradale Virgilio – interconnessione A22 considerato che le modifiche apportate al progetto ripubblicato (abbassamento della quota di imposta del piano stradale rispetto al piano campagna di parte del tracciato, realizzazione di "Ponte Verde" in corrispondenza dell'accesso all'area archeologica del Forcello, ecce cc) non riducono in maniera sostanziale il rilevante impatto dell'opera sul contesto paesistico vincolato, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, non concorda con le modalità progettuali di inserimento proposto. Pertanto l'eventuale realizzazione dell'opera secondo il tracciato di variante proposto dovrà essere oggetto di un'estesa e sostanziale riprogettazione paesaggistica dell'intero ambito del Parco attraversato, finalizzata al raggiungimento di specifici "obiettivi di qualità", "salvaguardia", "gestione" e "pianificazione" del Paesaggio, secondo le definizioni date dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

- Con riferimento alla continuità del tracciato autostradale da Pietole alla Cisa agli altri Comuni Curtatone Castellucchio non è per niente convincente il rinvio allo sviluppo dello studio integrativo della cosiddetta "Alternativa Mantovana". A riguardo si riporta estratto del Decreto di VIA:

"Sviluppo dello studio integrativo della "alternativa mantovana", contestualmente alla realizzazione della fase 1, con la predisposizione di un progetto definitivo e delle relative analisi ambientali con lo scopo di poter valutare in sede di un'ulteriore conferenza di servizi se procedere alla realizzazione dell'opera come da assetto originale o secondo la detta "alternativa mantovana", anche sulla base delle analisi e valutazione della "risposta" del sistema viabilistico periurbano di Mantova, a seguito della realizzazione e di un congruo periodo di esercizio delle fasi 1 e 2 e dell'aggiornamento del piano programmatico e pianificatorio."

Lo sviluppo dello studio integrativo ci appare come un modo per "prendere tempo", un rinvio che non fa altro che allontanare ulteriormente la possibilità di assumere decisioni precise e puntuali nell'interesse del nostro territorio.

- Siamo convinti che ipotizzare il riutilizzo dell'attuale asse interurbano trasformandolo in itinerario autostradale, sia profondamente sbagliato proprio per le scelte urbanistiche che il territorio ha compiuto negli ultimi 15 anni, con particolare riferimento a quartieri pianificati e in fase di realizzazione e in parte già abitati, dei Comuni di Virgilio, Mantova e Curtatone.

Considerazioni conclusive

Il Partito Democratico considera la realizzazione dell'autostrada mantova-cremona un punto di grande importanza infrastrutturale per l'intero territorio provinciale a fronte della sua integrazione con un contesto ampio, sviluppato su scala sovra regionale. E' inoltre possibile, con l'attuazione delle indicazioni sopra espresse, dare senso ad un tracciato che, viceversa, rischierebbe di perdere completamento il suo significato di asse autostradale che si sviluppa in coerenza con quanto indicato nel programma amministrativo della Provincia di Mantova.

Complessivamente riteniamo quindi necessario un ampio approfondimento che tenga in considerazione l'attuale situazione economico finanziaria del paese e le numerose criticità esposte in questo documento. Auspichiamo che ad ogni livello vengano intraprese le necessarie iniziative prima delle decisioni definitive che dovranno essere assunte nelle sedi istituzionali.

FRANCESCO MEGRIMI

MASSIMILIANO MONTAGNINI

BENIAMINO MORSELLI

CAVAGLIERI LUIGI