

Mantova, 7 maggio 2021

## **DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURALE**

### **PROVINCIA DI MANTOVA – GOVERNO ITALIANO**

La Provincia di Mantova è un territorio con caratteristiche peculiari, non sempre ben conosciute e comprese dalle Istituzioni sovraordinate. Confinante con 8 Province e incuneata tra tre Regioni, scontiamo da molto tempo le difficoltà dovute ad assets infrastrutturali che si inseriscono in un quadro territoriale che non si limita ai confini amministrativi regionali, ma ad una composizione strategica straordinaria, centrale rispetto alle aree più produttive del Paese.

Purtroppo, pur riconoscendo a Regione Lombardia il merito di aver messo in campo il Piano Fontana, attraverso il quale abbiamo raggiunto un accordo da formalizzare in merito alle opere Po - Pe (3° e 4° lotto, Gronda Nord di Viadana e Tangenziale di Goito), dobbiamo registrare una storica difficoltà della nostra provincia a vedersi riconoscere da Regione Lombardia investimenti necessari a raggiungere il grado di infrastrutturazione delle altre provincie lombarde a vocazione produttiva come la nostra. Ciò ha penalizzato e continua a penalizzare fortemente le nostre imprese ed il nostro sviluppo economico. Ne è una testimonianza la vicenda dell'autostrada Mantova – Cremona che perdura da oltre 18 anni, malgrado incontri, sollecitazioni, e assicurazioni che al momento vedono l'opera ancora in dubbio: ma altrettanto si può dire dell'autostrada Tibre (Tirreno – Brennero).

Queste infrastrutture sono fondamentali per il futuro del nostro territorio che non vede nuove strade/autostrade ad alto scorrimento dagli anni '60 quando fu realizzata la A22: questa situazione aumenta la pressione sui circa 1100 km di strade provinciali messe alla prova ogni giorno da una tendenziale continua crescita di traffico pesante ed eccezionale.

L'appuntamento di oggi intende focalizzare le attenzioni del Governo nazionale, un Governo che vede una larghissima maggioranza politica e parlamentare, volto a sostenere il finanziamento di opere non più rimandabili per non far arretrare il nostro tessuto socio economico già gravato dalla crisi prima e dal Covid poi, da una stringente crisi occupazionale, con intere aree, come il Destra Secchia che, oltre ad aver vissuto un terribile dramma con il terremoto del 2012, registra da anni una decrescita che dobbiamo tutti insieme riuscire ad evitare.

La disponibilità del Recovery Fund, a cui si aggiungono le risorse ordinarie, oltre all'autorevole presenza nel Governo di rappresentanti mantovani come il Ministro Elena Bonetti ed il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio On. Bruno Tabacci, che ringrazio di cuore per la disponibilità e sensibilità dimostrata in svariate occasioni, mette tutti noi, rappresentanti istituzionali e del mondo produttivo e del lavoro, di fronte alla necessità di consolidare la massima coesione possibile affinché non si perda l'ennesimo treno per la competitività del territorio mantovano. Per fare tutto il possibile, malgrado le note difficoltà di organico e di bilancio, la mia Amministrazione ha messo in campo il massimo impegno per produrre la più avanzata maturazione di progetti candidabili ai finanziamenti che, nel nostro caso, come per tutte le Province post riforma Del Rio, sono perlopiù di finanza derivata da Regione e Stato.

Mi avvio, quindi, ad esporre le priorità infrastrutturali che, come territorio, riteniamo più strategiche, tenendo ben separate le questioni che ci vedono confrontare con Regione Lombardia, con quelle riferite al Governo nazionale.

## 1. STRADE PROVINCIALI E FONDO MANUTENZIONE

La riforma incompiuta delle Province italiane ha lasciato sul campo tante questioni a cui in questi anni abbiamo dovuto far fronte: la principale, rispetto alla preoccupazione e visibilità della cittadinanza, la ricopre certamente la manutenzione delle strade provinciali.

Siamo perfettamente consapevoli del fatto di non poter arrivare a sottoporre a manutenzione tutti i tratti stradali che ne avrebbero bisogno tra gli oltre 1100 chilometri di rete viaria di nostra competenza. Voglio però ricordare che nel corso del mio mandato, dal 2016 ad oggi, sono stati effettuati lavori di manutenzione per 39.621.610 euro e per la riqualificazione viaria abbiamo investito 104.091.534 euro oltre a 1.275.047 euro per la messa in sicurezza della rete cicloviaria. Stiamo facendo il possibile con le risorse a disposizione. Sino a una decina di anni fa gli stanziamenti per le manutenzioni erano più consistenti e si poteva intervenire su un numero di chilometri di strada maggiore. Poi con la spending review e i vincoli imposti per il rispetto del patto di stabilità e la riforma delle Province, il nostro ente, come tutti gli altri, ha dovuto drasticamente rivedere la propria capacità di spesa. E adesso stiamo anche scontando il prezzo per lavori non fatti negli anni passati per mancanza di risorse: ora non si tratta più solo di riasfaltare le strade, ma occorre anche rifare il sottofondo. Il tutto costa di più e i chilometri che vengono sistemati si riducono. A ciò si aggiunga il fatto che Regione Lombardia – Amministrazione Maroni – aveva deciso nel 2017 di istituire una nuova società con Anas che avrebbe preso in carico oltre 300 km della rete stradale provincia – le più importanti, cambiando poi decisione con l'Amministrazione Fontana, riconoscendo alla Provincia di Mantova la cifra di 1 milione 300 mila euro all'anno per 3 anni. Non c'è che dire: non certo un affare per i cittadini mantovani.

Allo stato attuale, dopo un biennio che ha goduto della vendita delle azioni Autobrennero per circa 12 milioni, interamente investiti sulla manutenzione stradale, oltre a contributi non programmabili, il capitolo di spesa è dotato di una cifra variabile tra i 3 e i 4 milioni di euro, contro un fabbisogno minimo di circa 15 milioni. Ricordo solo che l'ultima annualità pre-riforma Del Rio vedeva su questa partita una spesa annua di circa 25 milioni di euro.

Ritengo perciò necessario segnalare queste gravi difficoltà al Governo nazionale, sia per garantire ai cittadini la dovuta sicurezza stradale, ma anche per tutelarci di fronte alle numerose cause che in questi anni ci hanno visto coinvolti, intentate dagli automobilisti.

Un'ultima nota ritengo dedicarla al Ponte di Ostiglia, su strada ANAS: va completato l'iter progettuale e finanziario iniziato senza indugio. Con la conferma che il Ponte ferroviario non può essere transitabile agli automezzi, va ricercata una soluzione diversa e forse drastica come la sostituzione e rifacimento del Ponte di Ostiglia: ma per questo obiettivo ancora più impegnativo del precedente progetto, non possiamo perdere un minuto per sollecitare una soluzione. Non possiamo mettere ulteriormente a rischio i cittadini rispetto ad un traffico pesante in continuo tendenziale aumento.

## 2. AUTOSTRADE

Come anticipato nell'introduzione, oggi non è tempo e luogo per discutere dell'autostrada regionale Mantova – Cremona, bensì dell'autostrada Tirreno – Brennero, la Tibre, opera che ha uno stato di avanzamento parziale con il completamento del 1 lotto previsto nella primavera 2022 e tempi non definiti per il completamento, rallentato durante il Governo Renzi, a favore di altri interessi territoriali, ma che oggi più che mai diventa per il nostro territorio una grande e assoluta opportunità, non solo per gli 8 km di "buco" della progettazione della Mantova – Cremona, ma anche e soprattutto perché la realizzazione dell'opera garantirebbe un sostanziale alleggerimento della rete stradale provinciale e comunale, connettendo non solo la rete lunga Brennero – Tirreno, ma risolvendo anche le ataviche difficoltà del traffico nelle direzioni interprovinciali e interregionali riducendo tragitti, e aprendo nuovi fronti produttivi per il territorio.

L'opera è incardinata in una concessione in vigore fino al 2032 , a cui il Governo deve assolutamente porre la necessaria attenzione per consentire di collegare Mantova e il suo bacino produttivo in dinamiche che coinvolgono il raddoppio ferroviario del tunnel del Brennero, la realizzazione della Cispadana, oltre al graduale spostamento sempre maggiore di traffici marittimi dal Porto di Genova a quello di La Spezia, e al ruolo del vicino Interporto di Verona nel corridoio plurimodale che verrà potenziato entro il 2030 nella direttrice ferroviaria Brennero – Tirreno.

Infine, nella massima attenzione che la mia Amministrazione ha riservato alle questioni legate al Porto di Mantova, la Tibre svolge un ruolo fondamentale di collegamento dell'intermodalità acqua – ferro – gomma - aria di una settore, quello della navigazione, che vedrà un ruolo del Porto di Mantova diverso nel rendere possibile, con l'innalzamento o sostituzione dei ponti dell'idrovia, la navigazione fluvio-marittima di nuova generazione che potrà collegare Mantova a tutti i porti del Mediterraneo senza rotture di carico.

### 3. FERROVIA

Nel ringraziare l'On. Colaninno, oggi presente, per la continuativa attenzione che ci riserva sulle questioni riguardanti il raddoppio ferroviario della Mantova – Milano, limitate al momento alla tratta Mantova – Piadena, non credo possiamo ritenerci soddisfatti fin a quando non riusciremo a reperire le risorse necessarie alla progettazione e realizzazione della tratta Piadena – Codogno mancante.

Sia per il traffico passeggeri che per il traffico merci, il collegamento con Milano è essenziale: non possiamo più accettare la situazione che da anni coinvolge migliaia di cittadini, pendolari, studenti.

Il completo raddoppio del binario permetterebbe anche alla gestione Trenord della linea di avere maggiore capacità di traffico, di rendere più flessibile l'integrazione con il traffico merci, di svolgere meglio il proprio servizio, oltre a garantire al traffico in partenza ed in arrivo dal distretto intermodale di Mantova, la disponibilità di ulteriori margini di crescita oggi limitati dalle capacità della linea.

Permettetemi, inoltre, di sottolineare anche le situazioni più periferiche e non direttamente coinvolgenti il Governo: la linea Brescia – Parma e la linea Suzzara – Poggio Rusco hanno la necessità di vedere Governo, Regione Lombardia ed Enti locali impegnati a riqualificare queste importanti direttrici di traffico, pur nell'anomalia di binari di proprietà del demanio regionale concessionate alla Regione Emilia Romagna (oltre alla questione delle Grandi Officine di Sermide). L'assenza di un efficace dialogo programmatico tra Regioni, sempre ricordando la nostra peculiarità, pone il nostro territorio in una continua difficoltà di dialogo e interlocuzione che ritengo sia una delle cause del nostro ritardo infrastrutturale.

Concludo la parte ferroviaria ricordando la grande opportunità, che non ci possiamo permettere di sottovalutare, riguardante il futuro Scalo Merci di Mantova – Valdaro. Allo stato attuale il fascio di binari delle aree Valdaro sono classificate dal terminale RFI di Mantova Frassine, ma nella definizione del Masterplan dell'area Porto e Retroporto, che è stato approvato dal Consiglio Provinciale nei mesi scorsi, è stato pianificato un nuovo scalo ferroviario sul quale stiamo da tempo lavorando con implicazioni industriali di grande rilievo che non possiamo ancora anticipare, ma che, come da nostre ambizioni, possa ritagliarsi una caratura di eccellenza e innovazione per svolgere un ruolo integrato e qualificato con le possibili alleanze con Verona o Bologna. Su questo auspichiamo la massima collaborazione delle Ferrovie dello Stato.

### 4. IDROVIA

Con il Recovery Plan molti portatori di interesse locali hanno giustamente pensato che fosse l'occasione per trovare le risorse necessarie a finanziare le proprie. Anche per l'idrovia padano – veneta, l'unico sistema idroviario che consentirebbe di valorizzare il trasporto su acqua come alternativa green e di sicurezza per il trasporto delle merci, si sono registrate iniziative e candidature varie.

E', invece, opinione della mia Amministrazione, considerare l'idrovia non una somma di interessi localistici, ma un'unica importante infrastruttura interprovinciale e interregionale per la quale l'approccio di investimento, al netto delle attività di competenza AIPO e Intesa interregionale, deve riguardare il criterio delle priorità, intese come maturazioni dei progetti.

Abbiamo da tempo sposato nel merito il documento elaborato dall'Unione Navigazione Interna Italiana, di cui contiamo la Vice Presidenza, dato che la centenaria associazione, accreditata all'Unione Europea e al Ministero delle Infrastrutture, vede la partecipazione di tutti i portatori d'interesse pubblici e privati, compresi AIPO e Consorzio Zai di Verona, oltre all'Autorità Portuale di Venezia, i quali hanno messo a disposizione le loro competenze tecniche e di esperienza pluridecennale insieme a quelle di Infrastrutture Venete, la società che si occupa degli investimenti di Regione Veneto e della manutenzione della maggior parte del Canale navigabile Fissero – Tartaro, nonché degli amici di Propeller Mantova, per elaborare un documento programmatico che renda trasversale agli interessi localistici in base a criteri di priorità funzionali, compresa la questione del canale navigabile Garda – Mincio per il quale è previsto un finanziamento di 400 mila euro per la più puntuale elaborazione del progetto, e la questione della navigazione a corrente libera sul Po da Mantova a Cremona e Piacenza a cui abbiamo da tempo dato la nostra adesione e consenso.

L'ammontare delle priorità del documento si aggirano sui 195 milioni di euro, comprendenti oltre ai due riferimenti sopra esposti, anche la risoluzione dei colli di bottiglia rappresentati dal ponte ferroviario di Arquà Polesine, Zelo e Rosolina. Per il Ponte di Rosolina abbiamo finalmente la conferma che l'appalto dei lavori è stato finanziato da Regione Veneto, mentre per il Ponte di Arquà Polesine stiamo aspettando l'ok per la firma di un Protocollo, essendo un ponte ferroviario di proprietà RFI su cui corre l'importantissima tratta ferroviaria Padova – Bologna, per l'affidamento della progettazione di un nuovo ponte parallelo in grado di non interrompere mai il traffico della linea. Sul finanziamento dell'opera abbiamo ritenuto sostenere come non possa un ponte di solo interesse ferroviario essere in capo esclusivamente a Regione Veneto, essendo un interesse di tutte le Regioni attraversate dall'idrovia, sul quale stiamo da tempo lavorando con le Regioni Emilia Romagna e Lombardia.

Voglio infine ringraziare in questa occasione, tutti i parlamentari ed in consiglieri regionali per la disponibilità che ci hanno sempre riservato.

Un saluto particolare all'On. Pizzetti di Cremona in rappresentanza di un territorio che ci vede accomunati su molti fronti e con cui abbiamo condiviso anche i contenuti di questa relazione.

Il Presidente  
Beniamino Morselli