



Al Presidente del Consiglio Comunale di Cremona

Interrogazione a risposta scritta

Dopo aver esaminato le leggi che governano la costruzione dei sottopassi e le prescrizioni normative da rispettare è emerso che :

Sottopasso di Via Persico

Via Persico non è certamente un esempio di buona progettazione **ciclopedonale**, infatti è stata realizzata una corsia bidirezionale di metri 2,30 mentre la Legge 557/89 prevede una larghezza minima di mt. 2,50 (art7), precisando al comma 3, che le misure sono **INDEROGABILI!!!**.

Si è consentito, sempre in Via Persico, il transito contemporaneo ai pedoni ignorando così quanto disposto dall' articolo 4 della legge richiamata che prescrive in caso di percorsi promiscui, ... *larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati (metri 2,50) per le piste ciclabili all'art.7"* .

Su che basi perciò il direttore lavori e il responsabile del procedimento, hanno dichiarato l'idoneità tecnica dell'opera e la rispondenza alla vigente normativa ?.

In che modo è stata valutata la reale rispondenza del manufatto a quanto disposto dal capitolo 5. geometria dell'asse stradale, dell'allegato 1 alla DGR 8/3219 del 2006 in merito alla distanza di visibilità (5.1) all'andamento planimetrico dell'asse e così via?

Sottopasso di via Brescia :

Il decreto ministeriale del 14 gennaio 2008 "Norme Tecniche per le costruzioni" relative ai ponti col termine "ponti" si intendono anche tutte quelle opere che, in relazione alle loro diverse destinazioni, vengono normalmente indicate con nomi particolari, quali: viadotti, sottovia o cavalcavia, sovrappassi, sottopassi, strade sopraelevate, ecc. , le altezze libere al di sotto del ponte, sottopasso ecc non deve essere in alcun punto minore di 5 mt,

Nei casi di strada a traffico selezionato è ammesso, per motivi validi e comprovati, derogare da quanto sopra, purché l'altezza minima non sia minore di 4 m.

Eccezionalmente, ove l'esistenza di vincoli non eliminabili imponesse di scendere al di sotto di tale valore, si potrà adottare un'altezza minima, in ogni caso non inferiore a 3,20m.

Tale deroga è vincolata al parere favorevole dei Comandi Militare e dei Vigili del Fuoco competenti per territorio.

Il sottopasso di Via Brescia è di mt 2,52 inferiore all'altezza minima dei 3,2 mt prevista. Inoltre la pendenza finale almeno su una rampa l'11%, non rispetta la norma, **vincolante**, sulla pendenza massima ammissibile per questi tipi di percorsi, vale a dire il 10% (comma 3 art.8 della legge già citata)

Si parla di tutela dei pedoni e nulla si dice sull'assoluta irregolarità per il transito delle persone con deficit motori ovvero per chi utilizza seggiola a rotelle per i propri spostamenti.

La vigente normativa regionale (L.R.6/1989) prevede che la pendenza, sia commisurata alla lunghezza delle rampe, precisando nell'allegato alla legge, che "2.1.2 RAMPE...oltre i cinque metri la pendenza massima è del 5%" (e qui sfioriamo, almeno sulla più ripida, il 12%.!) Per evitare che persone con deficit motori si trovino impossibilitati a risalire il sottopasso .

Si ribadisce che tutte queste norme sono **INDEROGABILI**, anzi per la precisione, il non rispetto per la normativa sulle barriere architettoniche **implica, in alcuni casi, l'impossibilità di acquisire finanziamenti pubblici per realizzare l'opera difforme** (DPR n. 503/96 art. 1 comma 7- recita;

"Non possono essere erogati contributi o agevolazioni da parte dello Stato e di altri enti pubblici per la realizzazione di opere o servizi pubblici non conformi alle norme di cui al presente regolamento"). Cosa diranno in proposito Regione Lombardia e RFI che di contributi ne hanno elargiti parecchi?

Per la precisione unione Europea 6.934.284 euro , e rete ferroviaria italiana 3.000.000 di euro

Molto fantasiose poi le soluzioni viabilistiche a cominciare dai 20 Km/h nel sottopasso di via Brescia. Con quali strumenti si rileverà una velocità così bassa ?

e quanti ciclisti alla fine della rampa in discesa saranno in multa per eccesso di velocità poiché anche loro, utilizzando un veicolo, non sono esenti dal rispetto della norma ?

Inoltre in base alle dichiarazioni dell'ing Roberto Salvadori , direttore dei lavori e progettista dell'opera per conto autostrade A21, si respingono le 58 riserve di Beltrami, ditta appaltatrice dei lavori, che chiede ulteriori 2 milioni di euro al Comune, di Cremona, per spese impreviste. Questo respingimento creerà un contenzioso con il Comune ? Come sempre le spese „impreviste“ saranno scaricate sui cittadini contribuenti ?

Premesso:

- che in data 4 ottobre 2015 sul settimanale Mondo Padano veniva pubblicato un articolo che evidenziava alcune riserve presentate dalla ditta Beltrami in merito a lavori non previsti nell'originario appalto e che ammontano a oltre 2 milioni di euro.
- Che dal documento allegato alla determina dirigenziale a firma dell'ing. Pagliarini N°1324 del 16-9-2015 sei evidenzia che le 58 riserve sono state presentate alla Amministrazione vigente a decorrere dal 6-7-2015 e riguardano varianti o integrazioni al progetto originario generate in sede esecutiva dei lavori

- che il progetto esecutivo di via Brescia, contrariamente a quanto sino ad ora affermato dall'Amministrazione, è stato approvato con determina dirigenziale N° 1414 del 6-10-2014 quindi con l'attuale Amministrazione che ha validato a tutti gli effetti le scelte attuali
- che l' amministrazione ha riconfermato sia il Responsabile unico del procedimento ing. Pagliarini, che il direttore dei lavori ing. Roberto Salvadori, inominati dalla precedente amministrazione

fatta questa premessa si interroga il sindaco in merito a quanto segue:

- la giunta e l'assessore competente erano al corrente delle riserve presentate sui lavori di eliminazione dei passaggi a livello ?
- non ritiene opportuno che venga data una ampia informativa al Consiglio Comunale sui crediti che vanta la ditta Beltrami, sui lavori dei sottopassi che potrebbero generare un contenzioso che potrebbe trascinarsi ben oltre questo mandato amministrativo ?
- non ritiene poco corretto che nel testo della determina di approvazione del conto finale N°1324 del 16-9-2015 a firma dell'ing. Pagliarini nulla si citino delle riserve della ditta Beltrami, sia nelle decisioni che nel percorso istruttorio, lasciando questa importante annotazione, che pure potrebbero generare un aggravio di costi di circa 2 milioni di euro ovvero il 20% rispetto al costo originario? non citando nell'iter istruttorio neppure il rigetto delle riserve da parte dell'ing. Pagliarini stesso, come invece dichiarato nell'allegato 2 ?
- qualora si accertasse la correttezza delle riserve presentate dalla ditta Beltrami, verranno valutate eventuali responsabilità amministrative o tecniche o come al solito pagheranno i cittadini ?

Cremona, 16 ottobre 2015

Prof.ssa Maria Lucia Lanfredi (Consigliere M5S)