

Al Presidente del Consiglio Provinciale Dott. Simone Pistoni

Al Presidente della Provincia Dott. Alessandro Pastacci

Oggetto: Mozione sull'Autostrada MN-CR.

Il sottoscritto consigliere provinciale presenta la seguente Mozione e chiede che sia inserita all'od.g. del prossimo consiglio provinciale.

Premesso

Che la Regione Lombardia nel 2002 ha individuato nella direttrice Cremona-Mantova come integrazione del sistema transpadano ed ha previsto la realizzazione della Autostrada regionale Cremona – Mantova.

Che la procedura concessoria dell'autostrada è disciplinata dalla Legge Regionale 4 luglio 2001 n. 9 e dal Regolamento Regionale 8 luglio 2002 n. 4; le funzioni di soggetto concedente sono state conferite dalla Regione Lombardia a Infrastrutture Lombarde SpA (ILspa) mediante specifica convenzione.

Che il 3 dicembre 2007 è stata sottoscritta con il concessionario Stradivaria SpA la convenzione di concessione autostradale a valle di specifica gara per l'affidamento.

Che il costo complessivo dell'opera in base alla Convenzione di concessione è pari a 756,2 mln € e un contributo regionale di 108 milioni di euro (IVA compresa).

Che Il progetto definitivo dell'autostrada è stato redatto dal concessionario nel rispetto e in ottemperanza di quanto prescritto dalla conferenza di servizi che in data 30 dicembre 2003 ha approvato il progetto preliminare. Il 29 giugno 2008 Stradivaria ha pubblicato il progetto definitivo e il correlato studio di impatto ambientale (SIA) ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale nazionale.

Che Il 18 luglio 2011 è stato emesso il Decreto VIA congiunto Ministero dell'Ambiente-Ministero dei Beni Culturali di chiusura del procedimento che ha sancito la compatibilità ambientale dell'intervento. L'aggiornamento del progetto definitivo in coerenza con gli esiti della VIA è stato completato.

Che Le principali modifiche riguardano: variante di tracciato a Torre de' Picenardi; modifica del casello di Curtatone/Castellucchio e revisione dell'altimetria dell'autostrada; modifica di tracciato (variante cd. D3) a sud del nodo mantovano; integrazioni delle mitigazioni a Isoello e Drizzona; integrazioni delle compensazioni ambientali (Lagazzi e Castellucchio).

Che la lunghezza della tratta MN-CR è di Km 66,62 di cui CR- Tornata Km. 29,430, Tornata – Marcaria (TI.BRE) Km. 7,5 e Marcaria – Mantova Sud km. 29,69.

Che l'opera è articolata in tre stralci funzionali la cui costruzione è prevista in tre distinte fasi in cui la prima ha una durata complessiva prevista in 28 mesi, la seconda con inizio dei lavori circa 12 anni dopo il termine della fase 1 e della durata di circa 27 mesi e la fase 3 con inizio dei lavori circa 22 mesi dopo il termine della fase 2 e della durata di circa 27 mesi.

Rilevato

Che dal momento della decisione della Regione Lombardia di realizzare questa autostrada, si è sviluppato nel territorio mantovano e cremonese un notevole dibattito e una forte opposizione a questa autostrada da parte delle Associazioni Agricole, Coldiretti, Confagricoltura e CIA, delle associazioni ambientaliste locali a nazionali quali Legambiente e Italia Nostra e dei comitati locali costituitisi appositamente.

Che per la realizzazione di questa infrastruttura è prevista la distruzione di oltre 300 ettari di fertile suolo agricolo e di oltre 16 milioni di m³ di inerti da reperire nelle famigerate cave di prestito dislocate nel territorio circostante.

Che da una ricerca di Italia Nostra risulta che l'erosione del territorio agricolo sarebbe non di 296 ettari come dichiarato dai progettisti ma di circa 1.550 ettari che sommati a quelli necessari per la costruzione della TI-BRE (per il solo tratto Cremonese-Mantovano e del raccordo e terzo ponte sul Po, porterebbe questo dato a circa 2.878 ettari,

Che le associazioni degli agricoltori (Coldiretti, Confagricoltura e CIA) hanno realizzato un documento unitario in cui esprimono la loro totale contrarietà alla costruzione di entrambe le autostrade in quanto creerebbe, tra le altre cose, "un danno incalcolabile al territorio e alle aziende agricole Mantovane" e "il maggior inquinamento che ne deriverebbe andrebbe a ripercuotersi inevitabilmente sulle produzioni agricole di maggior qualità (DOC, DOP, IGT, IGP).

Nel loro documento le Associazioni Agricole rimarcavano che :

- Il territorio è un bene non rinnovabile e quindi va salvaguardato in ogni momento applicando il concetto dello sviluppo sostenibile;
- La costruzione delle due autostrade creerebbe un danno incalcolabile al territorio e alle aziende agricole mantovane (l'occupazione del suolo è stato calcolato in 1.873.330 mq per la Mantova-Cremona e 1.172.500 mq per il Ti.Bre., escluse le strade di arroccamento);
- Dallo studio Polinomia è emergeva la scarsa efficacia delle due nuove autostrade per il basso flusso di traffico;
- la conclusione a cui giungeva il documento delle Associazioni Agricole era che la costruzione delle due autostrade non avrebbe portato a un reale beneficio, mentre per migliorare la viabilità mantovana sarebbe bastato potenziare la rete stradale esistente, con un impatto ambientale senz'altro meno pesante. Si auspicavano inoltre il potenziamento delle linee ferroviarie Mantova-Milano e Suzzara-Ferrara e lo sviluppo dei trasporti su vie d'acqua, con il decollo definitivo del Porto di Valdaro.

Che la provincia di mantova per quanto riguarda la viabilità presenta notevoli criticità che aspettano da anni di trovare una soluzione. Sicuramente l'aver vincolato la realizzazione della tangenziale di Goito all'autostrada TiBre e il completamento dell'asse Sud di Mantova all'autostrada MN-CR si è rivelato un fallimento totale e oggi dopo quasi 20 anni la situazione di criticità è notevolmente aumentata.

Valutato

Che l'eccessiva durata dei lavori (oltre 20 anni per un totale di circa 60 Km) rischia di farla rimanere un'autostrada "monca" in quanto il tratto C verrebbe realizzato circa 15 anni dopo il termine della fase 1. Una così ampia pausa tra le due fasi di costruzione viene giustificata dalla stessa società proponente (Stradivaria S.p.A.) in quanto l'analisi dei flussi di traffico presenta un passaggio di automezzi talmente basso da far ritenere attualmente inutile la realizzazione del tratto compreso tra Castellucchio e Virgilio.

Questa grave criticità è confermata dalle dichiarazioni del presidente stesso di Stradivaria, che, in occasione della riunione congiunta delle commissioni Garanzia e Territorio della Provincia di Cremona del 16/7/2012, dichiarò quanto segue: "Il problema è che oggi non sono garantiti volumi di traffico sufficienti per sostenere il piano economico-finanziario

Che secondo i dati ufficiali, i flussi di traffico sulla rete autostradale italiana continuano ad essere in netto e costante calo (nel 2012 sulla A/21 -7,2%),

Preso atto

Che Regione Lombardia con nota del 12 marzo 2015 della D.G. Infrastrutture e Mobilità, inviata a tutti i consiglieri regionali, comunica che:

- ha ricevuto da ILspa il progetto definitivo aggiornato il 29 maggio 2014;
- Il costo aggiornato del progetto definitivo è di 1.083 mln con un aumento del 43,2% del costo di realizzazione rispetto a quanto previsto nella convenzione di concessione sottoscritta nel 2008 con ILspa pari a 756,2 mln; (il costo del progetto ammonterà ora alla complessiva cifra di circa 1,5 Mld di €)
- per procedere con l'indizione della Conferenza di Servizi sul progetto definitivo, ha chiesto a ILspa la documentazione atta a dimostrare l'esistenza della condizione di equilibrio economico del progetto, richiesta ribadita con lettera di febbraio 2015;

Preso atto inoltre

Che la Regione ha inviato una lettera al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per avere notizie circa la volontà del governo di portare a compimento i lavori dei restanti 76 Km del Ti-Bre, quelli che, oltre ad altre importanti implicazioni, dovrebbero costituire ben 9 Km di tratto comune con l'autostrada Cr-Mn, tra i Comuni di Calvatone e Marcaria;

Che, l'anno scorso le Associazioni agricole mantovane assieme a 70 agricoltori hanno presentato formale diffida ai comuni affinché restituiscano la piena agibilità dei terreni ai legittimi proprietari, in quanto gli stessi erano stati vincolati 12 anni fa per realizzare l'autostrada.

Che secondo lo studio legale che segue gli agricoltori i limiti temporali per gli espropri sono scaduti, il primo nel 2008 e l'ultimo nel 2013, e dunque l'obbligo di vincolo per i terreni non c'è più.

Che sull'Autostrada regionale Cremona – Mantova diverse associazioni ambientaliste, Movimenti, Comitati di cittadini, forze politiche e Sindaci del territorio cremonese e mantovano, hanno presentato una proposta di moratoria del procedimento decisionale, consentendo una pausa di riflessione al fine di riesaminare la reale necessità di portare a compimento questa impattante ed onerosa scelta progettuale.

Che questa proposta è stata ampiamente discussa nel Consiglio Provinciale del 28 gennaio 2014 e considerate le richieste del Presidente Pastacci e di diversi Consiglieri di rinviare l'argomento per dare la possibilità alla Commissione infrastrutture di chiamare in audizione gli Assessori regionali e i dirigenti di Infrastrutture Lombarde, si è deciso di ritirare l'ordine del giorno a condizione che questa audizione avvenisse in tempi brevi.

Che tutte le sollecitazioni inviate in Regione per le audizioni in Commissione provinciale sono state disattese.

Considerato

Che i costi della Cr-Mn risultano nel frattempo lievitati di circa il 50% portandone il valore complessivo alla ancora più insostenibile cifra di 1,5 miliardi di euro;

Che l'autostrada Nogara-mare infatti non si congiungerà più alla Cr-Mn all'altezza di Castel d'Ario, per rappresentarne la prosecuzione verso est, bensì all'autostrada A/22 a nord di Nogarole Rocca nel veronese. Questo fatto, insieme alla realizzazione della quarta corsia dell'autostrada A/4 ed all'avanzato stato di realizzazione dell'autostrada Cispadana (tratte autostradali parallele ed alternative alla Cremona-Mantova) avranno come conseguenza una notevole e ancor più ridotta capacità di attrazione di traffico del tratto autostradale Cremona-Mantova, i cui flussi di traffico, previsti nel progetto preliminare ed in quello definitivo, erano già molto deboli ed incerti;

Che La Regione Emilia Romagna ha dato priorità di primo livello i lotti di potenziamento per la linea ferroviaria Pontremolese (circa 2 miliardi complessivi) e inserito il secondo lotto del Ti-bre (300 milioni di euro per la parte dell'Emilia-Romagna) fra le priorità di secondo livello.

Avere posizionato l'opera in seconda fascia rispetto al raddoppio della ferrovia Pontemolese ne allontana la realizzazione.

Si ritiene

Che la nomina del Presidente della Provincia Pastacci nel CdA della società concessionaria della MN-CR Stradivaria sia profondamente sbagliata perché avrebbe lo scopo dichiarato di sbloccare l'iter e accelerare la realizzazione di questa opera infrastrutturale.

Il Consiglio Provinciale di Mantova

Esprime il proprio parere contrario alla realizzazione dell'autostrada MN-CR in quanto ritiene che la realizzazione di quest'opera in quanto tale non serva a migliorare la viabilità nel tratto interessato della nostra Provincia se non in un'ottica di scambio per i comuni attraversati dall'autostrada con la realizzazione di opere compensative (vedi varianti) previste dalla società proponente.

Sottolinea l'inutilità, l'insostenibilità economica ed il forte danno che potrebbe arrecare al mondo agricolo mantovano.

Impegna il Presidente e la Giunta

A metter in atto tutte le iniziative necessarie per evitare che questa opera autostradale venga realizzata.

A farsi promotore di una iniziativa per:

- Convincere la Regione Lombardia a utilizzare le risorse che aveva destinato a quest'opera autostradale, 108 milioni, per fare gli investimenti necessari sul nostro territorio a riqualificare le strade statali come quella per Cremona, costruire la tangenziale di Goito e di Guidizzolo o terminare l'asse interurbano di Mantova sino al casello autostradale di Mantova sud.

- Attivarsi nei confronti del Ministero e della Regione per rifinanziare i lotti mancanti della Pontremolese e potenziare la linea ferroviaria Mn-Cr-Mi per collegare in modo razionale ed efficiente queste comunità;

- Rilanciare l'itinerario "Mediopadano" per una ferrovia interregionale veloce, oggi a binario unico ma raddoppiabile utilizzando il lasciato dai progettisti ai primi anni del 1900 a fianco del binario attuale: nessun consumo di nuovo suolo, migliora la vita dei cittadini pendolari, avvicina i territori, meno traffico su gomma, contribuisce a diminuire l'inquinamento della pianura padana. Un'opera "minore" di grande valore!

A esprimere parere negativo nella conferenza dei servizi che eventualmente venisse convocata.

Cordiali saluti

Franceschino Tiana

Consigliere provinciale