

La grande significativa partecipazione alla manifestazione di oggi testimonia come questo territorio, quello delle province di Cremona e di Mantova, vuole ribadire il proprio impegno per la difesa della sua integrità storico-culturale ed economica.

Oggi, uomini, donne, bambini e intere famiglie hanno scelto di attraversarlo in bicicletta, per assaporare la bellezza della sua natura e del paesaggio, e per trasmettere la consapevolezza dell'importanza e della sacralità del suolo. Due beni comuni che consideriamo indisponibili e assolutamente da salvaguardare.

Insieme e con gioia, lo abbiamo fatto per riaffermare il diritto ad una mobilità nel rispetto della natura e perché oggi è tempo di agire e di sporcarsi le mani nell'impegno per ridurre la nostra impronta ecologica sul pianeta e per concorrere alla sfida epocale della lotta ai cambiamenti climatici.

Lo abbiamo fatto per dire basta alla politica delle grandi opere nella bassa Padana. La stessa che per decenni ha tenuto bloccato la realizzazione di tutte quelle opere veramente utili al territorio e che oggi, in modo inaccettabile e paradossale, sta ancora condizionando e ritardando la progettazione e la realizzazione di opere ferroviarie importantissime come il raddoppio della linea ferroviaria Mantova Piacenza Codogno.

Per dire basta alla realizzazione di due inutili e devastanti progetti autostradali, la cremona-mantova ed il ti-bre, nonché a tutte quelle opere che non rispondono a criteri di vera sostenibilità ambientale e non si ascrivono a pieno titolo all'interno di una virtuosa quanto indispensabile economia circolare.

Perché comune è la consapevolezza e la valutazione che in questa fase si stanno decidendo le sorti dell'autostrada Cr-Mn e che la partita che si sta giocando su questo progetto è dirimente rispetto al futuro del nostro territorio, perché parte di un disegno più ampio, quello cioè di un esperimento regionale di lottizzazione di area vasta nel territorio della bassa Padana, sulla direttrice Cremona Mantova. Una cementificazione che ha nell'autostrada il suo cavallo di Troia e che procederà per lotti, sconvolgendo il paesaggio e distruggendo ambiente, prezioso suolo e l'economia agricola di un intero territorio.

Per questo nel febbraio scorso abbiamo inviato una lettera al ministro Giovannini, poi sollecitata il 16 aprile, per sottoporre alla sua attenzione alcune importanti questioni che riguardano il tema della mobilità nel nostro territorio, sulle quali abbiamo sviluppato concrete proposte di intervento.

In particolare abbiamo posto alla sua attenzione, con la richiesta di poter aprire un confronto, la nostra proposta di riqualificazione della SP10 nel quadro di un miglioramento del collegamento viabilistico tra le città di Cremona e di Mantova, e come alternativa concreta e sostenibile, insieme al raddoppio della linea ferroviaria Mantova-Cremona-Codogno, alla realizzazione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova. Ad oggi non abbiamo ricevuto alcun riscontro in proposito.

Inoltre, la mancanza di trasparenza e la contraddittorietà delle ermetiche risposte che ci pervengono da parte dei decisori politici ci impedisce di avere piena contezza del lavoro che in queste settimane i fautori dei progetti autostradali stanno portando avanti, complice il nuovo quadro politico nazionale e le ingenti risorse messe a disposizione dall'Europa sul Recovery Plan.

Tuttavia abbiamo conferme circa l'esistenza di trattative in atto tra la Regione e la società Stradivaria per giungere alla revoca della concessione autostradale in essere, e come questo passaggio possa essere pericolosamente propedeutico all'apertura di una nuova fase, con la realizzazione e la gestione del suddetto progetto autostradale attraverso una delle soluzioni ipotizzate al tavolo regionale delle infrastrutture del 30 luglio 2019, e precisamente: lo *“scenario C - concessione pubblica”*, che prevede l'affidamento della concessione a una società pubblica partecipata da Regione Lombardia (es.: CAL/ILSPA), e alla quale la regione dovrebbe versare un capitale sociale di circa 750 Mln di euro.

Per questo diventa per noi **fondamentale in questa fase riuscire a mettere in discussione i presupposti della trattativa in atto**, nella convinzione che ritardarla o meglio a farla fallire rallenterebbe l'avvio della fase successiva, col risultato di non consentire alla regione e ai fautori dell'autostrada di beneficiare dell'attuale congiuntura a loro favorevole.

Fondamentale in proposito diventa il tema della “decadenza” di cui all'art. 36 della convenzione di concessione, che disciplina i casi in cui è possibile ricorrere all'applicazione di questo istituto. Noi comitati riteniamo da anni che alla fattispecie si debba applicare il c. 1 lett. f di questo articolo che prevede che nulla sia dovuto al concessionario nel caso in cui sia dimostrata la sua incapacità tecnico-economica e/o patrimoniale di portare avanti un progetto, quello autostradale, per il quale si è aggiudicata una gara pubblica in qualità di soggetto proponente. Tesi quest'ultima da noi sempre sostenuta, nonché documentata e formalizzata alla Regione con apposita istanza nell'ottobre del 2013.

Come è ampiamente noto, al progetto autostradale della Cr-Mn, mancano i 9 km centrali del tracciato, la cui realizzazione è attualmente in carico alla concessione del Ti-Bre autostradale, e che nell'ipotesi richiamata, “scenario C”, verrebbero portati in capo alla concessione regionale.

Questo chiama in causa il Ministero delle infrastrutture, sicuramente già interessato di ciò dalla regione e dai fautori dell'autostrada, per molteplici aspetti, e in particolare per la revisione della convenzione di concessione del Ti-Bre, con conseguente rideterminazione della sua durata, e con significativi riflessi sull'accordo siglato tra il governo italiano e la Commissione Europea in ordine alla chiusura di una procedura di infrazione per la proroga senza gara della concessione autostradale A15 Parma-La Spezia.

A ciò si aggiunge l'aspetto economico di tale operazione.

Infatti, oltre al costo regionale di realizzazione dell'autostrada Cr-Mn di circa 900 Mln di euro, l'onere finanziario che potrebbe pesare sulle casse dello stato, qualora si decidesse di assecondare questa scelta di Regione Lombardia, ammonterebbe a circa un miliardo di euro, in ordine alle seguenti voci di spesa:

- finanziamento dei 9 km centrali del tracciato, la cui realizzazione è attualmente in carico alla concessione del Ti-Bre autostradale, e il cui PEF prevede un contributo a fondo perduto di 900 Mln di euro a carico dello stato;
- finanziamento delle opere di connessione alla Cr-Mn, dal momento che il presidente Fontana ha più volte dichiarato che avrebbe finanziato il solo nastro autostradale e nessun'altra opera sul territorio;
- credito di imposta che si prevede di chiedere allo stato, a titolo di Iva sui lavori, di imposte sugli utili di esercizio e sull'attività di gestione;

Questi possibili costi sono improponibili soprattutto se confrontati con quelli alternativi derivanti dal finanziamento dell'accordo di programma, in cui è inserita la riqualificazione della SP10, proposto dai comitati e dalle associazioni ambientaliste, che ammontano a circa 400 Mln di euro complessivi.

Ma oggi, e soprattutto, siamo qui per rilanciare il nostro progetto per realizzare nei nostri territori una nuova mobilità, moderna e sostenibile, al servizio di studenti, lavoratori e pendolari.

Per costruire una rete integrata di trasporti in grado di ottimizzare il servizio di trasporto pubblico e disincentivare l'uso dei mezzi privati.

Con una moderna rete ferroviaria come perno di una nuova mobilità, e le stazioni come luogo per l'interscambio con altre modalità di trasporto. Con una rete di ciclabili interconnesse, un servizio di trasporto pubblico locale efficiente e integrato, con orari e biglietti, alla rete unica di trasporto pubblico. Con adeguati servizi di bike sharing e car sharing, e tutto ciò che serve per rendere sostenibile il nostro sistema di trasporti e mobilità.

L'elettrificazione della linea ferroviaria Parma-Brescia, inserita nel progetto di Ti-Bre ferroviario soluzione Piadena, opportunamente potenziata e dotata di treni moderni, può diventare un esempio di metropolitana leggera di superficie in grado di connettere due importanti città e i relativi territori.

Il raddoppio della linea ferroviaria Mantova-Piadena-Cremona-Codogno, oltre a rendere efficiente il collegamento con Milano, toglierà molto traffico e inquinamento dalle strade, e costituirà una concreta e sostenibile alternativa al progetto autostradale.

La nostra azione è finalizzata a riportare al centro dell'agenda politica locale, regionale e nazionale la nostra proposta di riqualificazione della statale 10 come alternativa concreta e sostenibile, insieme a ad autostrada Cremona Mantova.

Per questo riteniamo sia di fondamentale importanza riuscire ad ottenere un incontro con il ministro Giovannini, che anche dopo la manifestazione di oggi non potrà più continuare ad ignorarci, per aprire un confronto su questi temi e in particolare:

- per conoscere come valuta, e se intende portare avanti, la proposta che prevede la riqualificazione della SS10, la cui gestione è ora passata in capo ad Anas, come alternativa concreta e sostenibile alla realizzazione dell'autostrada Cr-Mn, all'interno di un preciso accordo di programma e nel segno di una indispensabile sostenibilità ambientale;
- quale sia l'attività di vigilanza del suo ministero in ordine alla richiesta, avanzata da Regione Lombardia, di stralciare dalla convenzione della concessione autostradale A15 Parma-La Spezia i 9 km centrali di interconnessione con il progetto dell'autostrada regionale Cr-Mn;

Concludo affermando che oggi abbiamo contribuito a dare una spallata alle vecchie idee, alle consunte politiche nazionali e regionali che espongono la nostra collettività a gravi rischi per la salute e ad enormi spese per costruire le infrastrutture del passato, quando invece c'è un gran bisogno di futuro. e tanta, tanta voglia di reale cambiamento.