

Autostrada regionale Cremona-Mantova

Il Coordinamento Comitato No autostrade Cr-Mn e Ti-Bre e gli Stati Generali Clima Ambiente Salute della Provincia di Cremona incontrano le delegazioni dei gruppi regionali del M5S e del PD

Milano 29 maggio 2023

Ai temi contenuti nella nostra richiesta di incontro del 16 marzo scorso, si è aggiunta la notizia dello slittamento a novembre dell'udienza del TAR nell'ambito del contenzioso tra la concessionaria Stradivaria spa e la regione, inizialmente prevista per il marzo scorso.

Altri sei mesi per capire le reali intenzioni della regione in ordine alla realizzazione dell'autostrada Cr-Mn. Una situazione di stallo che ormai si protrae da oltre venti anni e che tiene al palo la realizzazione delle opere viabilistiche veramente necessarie al territorio interessato da questo progetto.

Dopo quest'ultima novità riteniamo utile ripercorrere le ultime fasi della vicenda, e sulla base delle informazioni a noi note, ipotizzare un possibile svolgimento dei fatti:

- **luglio 2019, la regione bocchia per insostenibilità il progetto di Stradivaria** per la sua insostenibilità finanziaria, derivante dall'inconsistenza dei flussi di traffico. Solo 23 mila i veicoli stimati alla data del 2045, dopo 20 anni di esercizio dell'autostrada, e sancisce l'impossibilità di proseguire con l'attuale concessione;

- **Il 29 dicembre 2021 la Giunta regionale lombarda delibera di erogare ad ARIA S.p.A la somma di € 24.970.681,12**, appositamente stanziati nel luglio dello stesso anno, **per l'acquisizione del progetto preliminare e di quello definitivo dell'autostrada regionale Cremona-Mantova**, all'interno di una risoluzione consensuale della concessione in essere tra ARIA S.p.A. e Stradivaria S.p.A.

- **febbraio e luglio 2022**, in ordine a questa operazione, i comitati e le associazioni ambientaliste cremonesi presentano un **esposto alla Procura regionale della Corte dei Conti, contro Regione Lombardia per danno erariale**, per aver deciso di indennizzare la concessionaria Stradivaria spa invece che dichiararla decaduta, in base all'art. 36 della convenzione di concessione, per non aver adempiuto ai propri obblighi contrattuali;

- **a maggio 2022 "Stradivaria spa impugna davanti al Tar la legge regionale e le delibere che prevedono la cessione del progetto a Regione per 25 milioni per ragioni dettate, esclusivamente da irrinunciabili ragioni di tutela della Società in assenza della formalizzazione della proposta di risoluzione consensuale"**. Nel ricorso viene chiesto il rimborso dei costi di progettazione e il riconoscimento del 10% del valore dell'opera;

- **dicembre 2022**, le affermazioni di **Fontana**, lasciano intendere che **l'accordo tra regione e Stradivaria non si è potuto formalizzare per l'intervento della Corte dei Conti**; **"... a primavera è in arrivo una possibile svolta sull'autostrada Cremona-Mantova, il cui progetto definitivo presentato nel 2020 è al centro di un braccio di ferro fra la concessionaria Stradivaria e l'azienda regionale Aria che dovrebbe rilevarlo per 24 milioni: abbiamo fatto dei passi con la Corte dei Conti per cercare di capire come procedere. A marzo 2023 ci sarà l'udienza per discutere del ricorso presentato da Stradivaria e in quell'occasione pensiamo che sarà possibile arrivare ad una transazione**». Aggiunge Fontana che **«stiamo aspettando una risposta dal ministro sulle varie opzioni aperte. Fra queste c'è il 'buco' lasciato dalla mancata realizzazione del Ti-Bre, ma magari con Salvini si rivaluta la possibilità di realizzare quest'opera»**.

A tutto ciò fanno seguito importanti dichiarazioni rilasciate dai politici di centro destra in occasione della recente campagna elettorale per le elezioni regionali, che hanno fatto emergere alcune **novità in ordine alla possibile realizzazione del progetto di autostrada regionale Cremona-Mantova.**

La prima vede come protagonista il ministro dei trasporti e delle infrastrutture *on. Salvini* che, in visita a *Piadena Drizzona*, oltre ad auspicare un forte investimento privato, **ha promesso di riaprire il dossier del Ti-Bre autostradale**, nell'intento di realizzarne il tratto centrale comune con la Cr-Mn.

Alle sue dichiarazioni hanno fatto eco quelle dell'assessore regionale ai trasporti *Claudia Maria Terzi*, che così si è espressa: *“C'è un problema di sostenibilità dell'offerta legata a Stradivaria, e questa è una questione non di poco conto. In primis dobbiamo chiudere la questione con Stradivaria, qualora debba essere chiusa...”*

Ma la notizia più sorprendente, qualora confermata (???), è stata annunciata in questi termini dall'europarlamentare *Massimiliano Salini*: *“Il problema degli 8 km mancanti dell'autostrada Cremona-Mantova all'altezza di Calvatone e Bozzolo è risolvibilissimo, anche perché pare che vi sia un soggetto privato, interessato dal punto di vista finanziario e industriale, ad investire e a finanziare il progetto dell'autostrada e non solo di quel tratto”.*

Premesso che il contesto elettorale di queste dichiarazioni, che fa seguito al fallimento della ventennale politica delle grandi opere nel nostro territorio, sarebbe sufficiente a giustificare tali mirabolanti promesse, come comitati e associazioni ambientaliste abbiamo espresso in proposito le seguenti **considerazioni.**

- **Il Ti-Bre autostradale esiste già!** E' il tratto non autostradale della “Cispadana”, che collegherà il casello di “Terre verdiane”, del primo lotto ancora da inaugurare, con quello di Reggiolo sulla A22, e che la regione Emilia Romagna ha inserito in un nuovo corridoio est-ovest, per lei prioritario e addirittura alternativo e in competizione con la Cr-Mn;
- **Le opere pubbliche, inoltre, possono essere sì realizzate per lotti, purché funzionali.** La realizzazione dei 9 km del tratto comune con la Cr-Mn dovrà, quindi, essere necessariamente collegata al primo lotto ancora fermo in terra emiliana;
- **Di estrema utilità risulta poi l'esercizio di rivedere i costi delle opere in questione**, in considerazione di un loro aggiornamento temporale (quelli del Ti-Bre di 3,4 MLD di euro risalgono al 2010) e del recente forte rincaro dei costi dell'energia e delle materie prime;
- **Scopriremmo così che il loro costo complessivo ammonterebbe, ora, a circa 4,5 MLD di euro:**
 - **1,5 Mld di euro per la Cr-Mn**, al netto delle opere di connessione escluse dalla regione ;
 - **3 MLD di euro per il Ti-Bre**, per il solo 2° lotto dal casello di Terre Verdiane a Marcaria;
- **Quanto al fantomatico investitore privato, che sarebbe meglio definire benefattore**, è solo il caso di sottolineare come dovrà non solo rinunciare alla redditività del proprio investimento, ma anche ripianare ogni anno, e fino al 2045, le forti perdite degli elevati costi di gestione della concessione.

Tutto ciò premesso, e preoccupati per i seguenti e possibili sviluppi negativi della situazione,

- una decisione del Tar favorevole al ricorso di Stradivaria, infatti, potrebbe comportare un esborso da parte di regione Lombardia di oltre 130 milioni di euro (oltre ai costi di progettazione, anche il riconoscimento del 10% del valore dell'opera) solo per chiudere il contenzioso con la ex concessionaria;

- mentre la risoluzione consensuale del rapporto concessorio tra la regione e la società concessionaria, ipotesi sulla quale la Corte dei Conti pare abbia già espresso forti riserve per il configurarsi di un possibile danno erariale, potrebbe riaprire la stagione della *politica delle grandi opere*, tenendo nuovamente al palo, dopo vent'anni di stallo, la realizzazione delle opere viabilistiche veramente necessarie al nostro territorio;

Facciamo pertanto appello ai gruppi consiliari regionali di minoranza,

perché esercitino in modo puntuale il proprio ruolo istituzionale di verifica e controllo, soprattutto in questa delicatissima fase della vicenda, affinché tutto abbia a svolgersi con la massima trasparenza e legittimità, **e in particolare si attivino per conoscere:**

- quali siano i veri motivi che hanno portato alla clamorosa rottura tra Regione Lombardia e la concessionaria Stradivaria spa;
- in che termini è avvenuta l'interlocuzione tra la regione e la Corte dei Conti, citata dal presidente Fontana;
- quale sia il contenuto delle interlocuzioni tra la regione e il ministro Salvini, a cui fa riferimento il presidente Fontana quando afferma che *«stiamo aspettando una risposta dal ministro sulle varie opzioni aperte. Fra queste c'è il 'buco' lasciato dalla mancata realizzazione del Ti-Bre, ma magari con Salvini si rivaluta la possibilità di realizzare quest'opera»*;
- se esiste veramente e quale sarebbe il *“...soggetto privato, interessato dal punto di vista finanziario e industriale, ad investire e a finanziare il progetto dell'autostrada e non solo di quel tratto”* (cioè dei km mancanti del tratto comune con il Ti-Bre autostradale);
- cosa intenda precisamente l'assessore Terzi quando afferma che *“...In primis dobbiamo chiudere la questione con Stradivaria, qualora debba essere chiusa...”*;
- quali sono le ragioni che hanno portato allo slittamento al prossimo mese di novembre dell'udienza del Tar sul ricorso presentato da Stradivaria;

Saranno dunque, ora, i giudici contabili e amministrativi a dirimere una ventennale vicenda tutta politica, quella di un insensato e insostenibile progetto autostradale, che ha come scopo principale quello di rendere possibile un progetto di urbanizzazione di area vasta che, procedendo per lotti, getterà cemento da Cremona a Mantova, sacrificando l'economia agricola di un intero territorio?

Temiamo di sì, anche se confidiamo sul fatto che il confronto in corso tra la regione e il ministro delle infrastrutture e dei trasporti *“sulle varie opzioni aperte”*, comprenda anche l'ipotesi relativa alla nostra proposta, validata dalla regione e a conoscenza dello stesso ministero, **di riqualificazione in sede della SS10. Una soluzione che farebbe tornare centrale il ruolo della politica**, e offrirebbe la possibilità di aprire una nuova fase per guardare finalmente con realismo e sostenibilità agli scenari ritenuti ipotizzabili dalla stessa regione al tavolo delle infrastrutture del 30 luglio 2019.

Vale a dire:

- **realizzazione dell'autostrada con una società pubblica regionale**, un'ipotesi tuttavia, la cui **sostenibilità, a detta della stessa regione, è ancora tutta da verificare**, perché basata sulla stessa insufficienza di flussi di traffico;
- richiesta all'Anas di realizzare una **superstrada** (costo 800 MLn di euro), **soluzione decisamente scartata dall'allora ministra De Micheli**;
- **riqualificazione dell'attuale SS10** così come da noi proposta, accolta e validata dalla regione, e su cui i **tecnici dell'assessorato regionale ai trasporti e alle infrastrutture hanno dato un giudizio positivo**, sia dal punto di vista tecnico che di quello del grado di approfondimento e dei parametri presi in considerazione nella sua stesura;

Quanto al primo scenario, inoltre, quello della realizzazione dell'autostrada con una società pubblica regionale, giova sottolineare come in questo caso l'onere finanziario a carico del governo, qualora decidesse di assecondare un'eventuale scelta regionale a favore dell'autostrada Cr-Mn, potrebbe ammontare ad oltre un miliardo di euro, così determinato:

- finanziamento dei 9 km di interconnessione del Ti-Bre con la Cr-Mn, di competenza del Ti-Bre, dal valore di circa 300 milioni di euro;
- il finanziamento delle opere di connessione alla Cr-Mn, dal momento che il presidente Fontana ha dichiarato che avrebbe finanziato solo l'autostrada e nessuna altra opera sul territorio;
- il credito di imposta che verrebbe chiesto allo stato a titolo di:
 - Iva sui lavori, circa 150 Mln di euro;
 - Imposte sugli utili di esercizio;
 - Imposte sull'attività di gestione;

Per questo oggi chiediamo il vostro impegno politico per:

- **sostenere la proposta di riqualificazione** da noi formulata che prevede l'allargamento in sede di 26 dei 60 km che dividono Cremona da Mantova, per trasformare interamente la SS10 in una strada extraurbana secondaria di categoria C1, dal costo di 78 Mln di euro, che diventano 130 Mln di euro con le tangenziali mancanti di Castellucchio, Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo. Tempi di realizzazione tre anni e con uno scarsissimo consumo di suolo; **una proposta validata dalla stessa regione**, commisurata all'effettivo traffico giornaliero medio di 9.000 veicoli, che da decenni si registra sulla SS10, e che si inquadra all'interno di un preciso accordo di programma tra Regione, Anas, Province ed enti locali, per finanziare tutti quegli interventi, sulla viabilità ordinaria e sulle ferrovie, in grado di migliorare sensibilmente, e in modo sostenibile, la vita di studenti, lavoratori e pendolari. Un accordo di programma per il quale abbiamo chiesto alla regione di destinare le risorse promesse per la realizzazione dell'autostrada Cr-Mn.

A titolo non esaustivo si evidenzia, nella tabella che segue, l'elenco di alcune delle principali opere viabilistiche da tempo attese sul territorio.

Opere stradali	Importo lavori	note
Riqualificazione in sede SS10	78.000.000,00	
Tangenziali di Castellucchio (4 Mln per completamento), Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo	50.000.000,00	
Ponte di Casalmaggiore	80.000.000,00	
Tangenziale di Casalmaggiore	25.000.000,00	
Tangenziale est di S.Giovanni In Croce	15.000.000,00	
Completamento asse sud di Mantova	50.000.000,00	Costo totale 110 Mln – di cui 60 Mln nell'accordo di proroga della concessione A22
Tangenziale di Goito	0,00	Opera già finanziata da regione Lombardia

Gronda Viadana	0,00	Opera già finanziata da regione Lombardia
Totale	298.000.000,00	

- **chiedere in subordine ad Anas, per il tramite del ministero delle Infrastrutture, che venga effettuato uno studio sulle possibili soluzioni di riqualificazione della SS10**, poiché riteniamo, questo, un passaggio fondamentale in grado di dare una svolta alle scelte per il miglioramento dei collegamenti viabilistici del nostro territorio nel segno di una indispensabile sostenibilità ambientale;
- **superare le criticità sulla nostra viabilità ordinaria**, derivanti dall'intenso traffico pesante, risolvibili solo dando un forte impulso al potenziamento delle esistenti reti ferroviarie:
 - con l'urgente finanziamento e programmazione del completamento del raddoppio della **linea ferroviaria Mantova-Codogno, nel tratto Piacenza-Codogno**;
 - anticipando i tempi di elettrificazione dell'intera linea ferroviaria Pr-Bs, di cui è in corso lo studio di fattibilità tecnico-economica;
 - **e con la realizzazione dei seguenti raccordi ferroviari**, già in avanzato livello di progettazione:
 - dallo stabilimento della ditta Marcegaglia di Gazoldo degli Ippoliti – alla stazione di Castellucchio;
 - quello merci per collegare le realtà produttive di Casalmaggiore – Viadana - Pomponesco e Dosolo;
 - quello dalla stazione di Casalmaggiore – allo stabilimento della ditta Marcegaglia, sito in fregio alla linea ferroviaria Pr-Bs;

La dichiarazione di **decadenza della convenzione di concessione e la cancellazione dell'autostrada Cr-Mn dalla programmazione regionale** sono due premesse imprescindibili e improrogabili per avviare la realizzazione di un progetto di mobilità moderna e sostenibile in una delle aree più inquinate del pianeta, dove più alta è la percentuale di morti premature per polveri sottili e ultrasottili e direttamente interessata dalle recenti condanne del nostro paese da parte della Corte di Giustizia europea, per non aver rispettato in modo sistematico e continuato i limiti per il biossido di azoto e per le polveri sottili, emesse in particolare dal traffico veicolare.

La crisi climatica, energetica e ambientale in atto, ci impone di uscire, ora, dal "medioevo" della mobilità, e impiegare il poco tempo che ci rimane per cambiare decisamente rotta.

Alla politica chiediamo di abbracciare con urgenza una visione moderna e veramente sostenibile del futuro della mobilità, e non solo, del nostro territorio.