

COPIA

Riqualificazione della SS10 come concreta e sostenibile soluzione al miglioramento del collegamento viabilistico tra Cremona e Mantova

Vista l'apertura da parte di Regione Lombardia rispetto al tema della riqualificazione della statale 10, contenuta nella risposta ad una articolata interrogazione del gruppo regionale del M5S sul tema dell'autostrada Cremona-Mantova, così esplicitata: *"...Laddove il territorio vorrà approfondire con ANAS un'ipotesi di riqualificazione della SS10, Regione Lombardia potrà ben svolgere il ruolo di facilitatore dell'interlocuzione tra i soggetti"*;

Considerato che anche al "tavolo regionale delle infrastrutture" del 30 luglio 2019, in cui era stata certificata la bocciatura per insostenibilità economico-finanziaria del progetto del Concessionario con la conseguente indicazione di non proseguire con l'attuale concessione e tantomeno con una nuova gara, lo stesso presidente *Fontana* aveva proposto alle istituzioni delle Province di Cremona e di Mantova di valutare anche le seguenti ipotesi:

- richiesta all'Anas di realizzare una superstrada (costo di oltre 800 Mln di euro), soluzione decisamente scartata dall'allora ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti on. Paola De Micheli;
- riqualificazione dell'attuale SS10, così come proposta dalle associazioni ambientaliste, 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;

Richiamata inoltre l'ipotesi di realizzazione e gestione del suddetto progetto autostradale attraverso l'altra delle soluzioni ipotizzate al suddetto tavolo regionale delle infrastrutture, 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 oltre 750 Mln di euro;

Considerato che tale soluzione risulta non essere percorribile a causa del complesso e articolato contenzioso giudiziario in essere con la società Stradivaria spa (nel febbraio 2022 Stradivaria spa, infatti, ha presentato ricorso al TAR richiedendo, tra l'altro, l'annullamento della citata DGR n. XI/5837, previa eventuale rimessione degli atti alla Corte Costituzionale per decidere le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 13 della legge regionale della Lombardia n. 15/2021, nonché alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea. Nel novembre 2022 inoltre ha notificato ad ARIA un atto di citazione davanti al Tribunale di Milano), e rispetto al quale la stessa regione ha dichiarato che: *"...valuta tale posizione in contrasto con l'ipotesi di risoluzione consensuale del contratto di concessione..."*;

Tenuto conto inoltre che, sulla base di quanto dichiarato dalla regione, si tratterebbe comunque di *"...un'ipotesi tuttavia, la cui sostenibilità è ancora tutta da verificare, perché basata sulla stessa insufficienza di flussi di traffico"*, solo 23 mila i veicoli stimati alla data del 2045, dopo 20 anni di esercizio dell'autostrada;

Richiamate inoltre le dichiarazioni del presidente Fontana che, di fronte alla conferma da parte delle istituzioni delle due province circa la richiesta di realizzazione dell'autostrada Cr-Mn, ha ribadito come in questo caso, l'autostrada sarebbe stato l'unico investimento sul territorio, che la regione non

si sarebbe fatta carico delle cosiddette opere di connessione e che ciò avrebbe comportato per alcuni anni un blocco degli investimenti sul territorio regionale;

Visto il piano della mobilità regionale, che evidenzia come dei circa 16 milioni di spostamenti quotidiani dei lombardi, il 90% avviene entro i 20 km, e di questi il 70% avviene all'interno dei 10 km; e come solo il 7% delle merci viaggia su "ferro", mentre il 93% ancora su gomma;

Richiamati gli impegni internazionali sottoscritti anche dal nostro paese, che nell'ambito della lotta ai cambiamenti climatici ci obbligano al miglioramento della qualità dell'aria con politiche attive in grado di portare in tempi brevi alla completa decarbonizzazione del settore dei trasporti, che incide negativamente per circa il 30% della CO2 attualmente emessa;

Tenuto conto che la pluridecennale vicenda delle autostrade Cremona-Mantova e Tirreno-Brennero è ancora lontana dal trovare una concreta soluzione realizzativa, per le importanti problematiche evidenziate dalla stessa Regione Lombardia nella sopra citata risposta ad interrogazione consiliare, e precisamente:

- il mancato finanziamento governativo del Ti-Bre e l'assenza di atti formali che ne prevedano la realizzazione, che lasciano con il "buco", non solo finanziario, la Cr-Mn nel tratto comune di 8,5 km da Calvatone a Marcaria;
- l'assenza dell'annunciato finanziatore privato interessato ad investire sulla Cr-Mn;
- l'operazione di acquisizione da parte di Regione Lombardia del progetto preliminare e di quello definitivo dell'autostrada Cr-Mn, è ora impantanata in un lungo e articolato percorso giudiziario, avviato dalla concessionaria Stradivaria spa, e che risulta in netto contrasto con l'ipotesi iniziale di risoluzione consensuale del contratto di concessione;

Considerato inoltre che la politica delle grandi opere previste per il nostro territorio ha impedito per troppo tempo di dare risposte concrete e in tempi brevi alle esigenze di mobilità sostenibile di territori e Comuni che non possono rimanere per anni e anni ostaggi di progetti di mobilità insostenibili;

Visto il gravissimo quadro ambientale in cui versa, sotto diversi profili, anche il territorio della "bassa padana", rispetto al quale è solo il caso di ricordare:

- il grave inquinamento atmosferico che fa della nostra 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. Condanne che potranno comportare sanzioni miliardarie qualora non si metteranno in atto con urgenza misure concrete e dagli effetti quantificabili;
- il gravissimo tema del consumo di suolo, il cui costo medio, sotto il profilo ecosistemico ed economico, per ciascun ettaro di suolo impermeabilizzato è di circa 100 mila euro/anno, così come evidenziato dal rapporto ISPRA sul consumo di suolo;
- l'Unione Europea ha calcolato che il costo annuo non coperto, e quindi a carico dei contribuenti, (inquinamento, incidenti, danni alla salute e all'ambiente) dal trasporto delle merci è pari a circa il 5% del PIL. Per il nostro paese questo significa un costo di circa 80 MLD di euro;

Vista la necessità sempre più urgente di migliorare i collegamenti viabilistici di questa parte di territorio della Lombardia e in particolare quello tra le città di Cremona e Mantova, con particolare

riferimento alla strada statale 10 i cui flussi di traffico giornalieri pur non avendo subito un sostanziale incremento quantitativo hanno visto aumentare invece la percentuale di traffico pesante;

Considerato che a migliorare la fluidità di traffico e l'aspetto della sicurezza sulla SS10 contribuiranno sicuramente la realizzazione del raddoppio ferroviario Mantova-Codogno, il potenziamento della linea ferroviaria Parma-Piadena-Ghedì (di cui è in corso lo studio di fattibilità tecnico-economica), nonché l'auspicabile realizzazione dei seguenti e previsti raccordi ferroviari, già in avanzato livello di progettazione, che troverà impulso dai suddetti interventi sulle direttrici ferroviarie Mantova-Milano e Parma-Brescia:

- dallo stabilimento della ditta Marcegaglia spa di Gazoldo degli Ippoliti alla stazione di Castellucchio;
- quello per collegare le realtà produttive di Casalmaggiore – Viadana - Pomponesco e Dosolo;
- quello dalla stazione di Casalmaggiore allo stabilimento della ditta Marcegaglia spa, sito in fregio alla linea ferroviaria Pr-Bs;

A titolo non esaustivo si evidenzia, nella tabella che segue, l'elenco di alcune delle principali opere 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 | |

