

Autostrada Cremona-Mantova e Riqualificazione della SS10
Incontro online del 16 ottobre 2023
Organizzato dal circolo del PD "Laura Conti"

Buonasera a tutti, e grazie a Giancarlo Storti e alla sezione Laura Conti del PD cremonese, per aver organizzato questa importante occasione di confronto su temi, quali quelli dell'autostrada regionale Cremona-Mantova e della riqualificazione della SS10, che ci vedono impegnati da tempo nello sforzo di contribuire a dotare il nostro territorio di un modello di mobilità nuova e sostenibile. Per questo negli ultimi mesi, prendendo spunto da alcuni significativi elementi di novità, abbiamo rilanciato la nostra iniziativa e con un'articolata proposta ci siamo confrontati, raccogliendo significative adesioni, con istituzioni e forze politiche locali e regionali attraverso un intenso calendario di incontri.

E' su questa proposta che anche questa sera vorremmo focalizzare l'attenzione, non prima di aver fatto alcune brevi considerazioni sul tema dell'autostrada Cr-Mn, rispetto alla quale note sono le nostre posizioni di contrarietà e le proposte alternative, e precisamente:

- **L'aumento dei costi del progetto**, legato a quello delle materie prime e dell'inflazione, e che calcolando un incremento di circa il 40% porterebbe il costo della Cr-Mn a circa 1,6 MLD di euro (al netto delle opere di connessione escluse dalla regione) e il relativo buco finanziario a oltre 700 Mln €;
- **La supposta strategicità dell'opera**, che dopo il corridoio 5, ora, è stata declassata al collegamento con il cuore dell'Europa, dimenticando però:
 - Le forti tensioni esistenti tra Italia e Austria per il blocco dei Tir al Brennero. Vienna ha infatti deciso di limitare fortemente la circolazione di mezzi pesanti provenienti dal nostro paese, per limitare l'inquinamento;
 - **Ma soprattutto l'incompatibilità di questa scelta autostradale con la futura galleria ferroviaria di base del Brennero**, i cui lavori sono oltre il 70% e la cui apertura è prevista per il 2032, e che, oltre ai passeggeri toglierà dalla strada gran parte dei 2,4 mln di mezzi pesanti che ogni anno attraversano il valico;

Ma torniamo ora al contenuto della nostra proposta: ..

.....
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: *"...Le due opere infrastrutturali (cioè la Cr-Mn e la SS10) hanno caratteristiche ed obiettivi diversi, che non ne permettono una sovrapposizione. Laddove il territorio vorrà approfondire con ANAS un'ipotesi di riqualificazione della SS10, Regione Lombardia potrà ben svolgere il ruolo di facilitatore dell'interlocazione 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;

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, 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'operazione di acquisizione da parte di Regione Lombardia** del progetto dell'autostrada Cr-Mn, è ora impantanata in un duplice percorso giudiziario, avviato dalla concessionaria Stradivaria spa, e che risulta in netto contrasto con l'ipotesi iniziale di risoluzione consensuale del contratto di concessione. Da un lato Stradivaria chiede oltre ai costi di progettazione, anche il riconoscimento del 10% del valore dell'opera. Se il giudice accoglierà tali richieste, la regione dovrà sborsare ben 130 mln di euro, solo per chiudere il contenzioso con la ex concessionaria. Aria spa, ovvero Regione Lombardia, invece ha chiesto al giudice: *".. di dichiarare la risoluzione della Convenzione stipulata il 3.12.2007 tra Aria Spa e Stradivaria S.p.a. per grave inadempimento di Stradivaria Spa e per l'effetto condannare Stradivaria Spa, a titolo di risarcimento del danno patito da Aria Spa, al pagamento dell'importo di € 25.600.000,00..."*
- **l'assenza dell'annunciato finanziatore privato interessato ad investire sulla Cr-Mn;**

In merito a quest'ultimo punto ci preme tuttavia evidenziare che, accanto alla suddetta vicenda giudiziaria, e contrariamente a quanto dichiarato dalla Regione, alcuni rappresentanti degli enti locali ci hanno dato per certa l'esistenza di una trattativa in corso per coinvolgere un soggetto privato terzo nell'ardua impresa di rendere sostenibile economicamente l'attuale progetto dell'autostrada *Cr-Mn*, presentato da *Stradivaria* e bocciato dalla stessa Regione.

Se questa operazione, da concludersi in tempo utile rispetto al pronunciamento del TAR di fine novembre, dovesse avere successo, ecco che *Stradivaria* rinunciarebbe ai giudizi in corso e, verosimilmente, si tornerebbe a discutere di realizzazione dell'autostrada *Cr-Mn* nell'ambito dell'attuale concessione, abbandonando così anche quel percorso che in questi mesi stiamo portando avanti con le istituzioni, per addivenire ad un tavolo regionale che affronti il tema della riqualificazione della viabilità ordinaria, e in primo luogo della strada statale 10.

Considerato inoltre che la politica delle grandi opere previste per il nostro territorio, portata avanti dalle forze politiche di cdx e csx con qualche rara eccezione, 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 ancora 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-Ghedo (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	

Tutto ciò premesso,

Si conviene sulla necessità di avviare, con il coinvolgimento di Regione Lombardia, una concreta interlocuzione con l'Anas al fine di investirla del compito di redigere una o più ipotesi di riqualificazione della strada statale 10, valutando inoltre la possibilità di inquadrare tale operazione in un più ampio accordo di programma tra Anas, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Lombardia, Province di Cremona e di Mantova, nonché Comuni interessati dalle opere, in cui individuare, oltre ai rispettivi oneri di finanziamento, le opere viabilistiche da realizzare sul territorio.

Si conviene infine di provvedere alla nomina di un'apposita commissione di sindaci, in rappresentanza dei territori interessati, al fine di coordinare le attività politiche e amministrative necessarie al raggiungimento degli obiettivi indicati nel presente documento.

In estrema sintesi, e indipendentemente dagli sviluppi delle vicende autostradali, che comunque per motivi diversi non porteranno in dote al territorio le opere necessarie al miglioramento della viabilità ordinaria, **caldeggiamo l'adesione alla nostra proposta, e questa sera proponiamo anche al PD cremonese** di farsi parte attiva nel percorso da noi così delineato, sollecitando, nelle opportune sedi politiche e istituzionali l'attivazione di quel tavolo interprovinciale, fondamentale per rispondere positivamente all'invito di Regione Lombardia, e avviare così un confronto serrato con Anas e gli altri interlocutori istituzionali sui temi del miglioramento della nostra viabilità ordinaria. Attendiamo fiduciosi e con spirito collaborativo.

