

FEDERAZIONE PROVINCIALE VERDI - MANTOVA E CREMONA GRUPPO PARLAMENTARE VERDI-ULIVO

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SULLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CREMONA-MANTOVA

Elaborate dalla Sen. Anna Donati - agosto 2003

Elenco delle osservazioni:

- 1. Non un asse transpadano ed internazionale, ma una infrastruttura di valenza locale, concepita con criteri antiquati e in assenza di una strategia complessiva**
- 2. Aspetti finanziari dell'infrastruttura: chi metterà il 35% di risorse pubbliche indispensabili per l'investimento?**
- 3. Conclusioni: respingere l'autostrada Mantova-Cremona e riprogettare una infrastruttura di interesse locale al servizio della mobilità**

1. NON UN ASSE TRANSPADANO ED INTERNAZIONALE, MA UNA INFRASTRUTTURA DI VALENZA LOCALE, CONCEPITA CON CRITERI ANTIQUATI E IN ASSENZA DI UNA STRATEGIA COMPLESSIVA

Nel documentazione per il Progetto Preliminare dell'Autostrada Regionale "Mantova-Cremona" presentata da CentroPadane è allegata una Relazione con la descrizione dell'intervento (vedi documento A1) in cui si giustifica questa infrastruttura non come autostrada di livello regionale ma come un tratto funzionale di un vasto itinerario "transpadano" da Torino a Venezia, come parte di un più vasto corridoio internazionale "Barcellona-Kiev" (vedi pg. 2-4). La Mantova-Cremona secondo lo studio oggetto delle presenti osservazioni e così come anche stabilito da una delibera Regionale Lombardia sarebbe un "primo tassello di un asse est-ovest transpadano di rilievo internazionale attraverso i naturali proseguimenti verso il Veneto, con la realizzazione di una ulteriore tratta autostradale (Mantova-Rovigo-Porto di Chioggia) e verso Vercelli, con l'ipotesi di utilizzare la Torino-Piacenza da Cremona a Broni Stradella per poi realizzare un nuovo tratto autostradale Broni-Pavia-Mortara e raccordo con Vercelli" (estratto della Delibera di Giunta Regionale Lombardia 9 aprile 2002) La Mantova-Cremona dovrebbe quindi essere una tratta di un più ampio tracciato internazionale, una sorta di corridoio 5 bis.

Ma valutati i risultati degli studi di traffico - i numeri ed il tipo di traffico locale intercettato - è scorretto sostenere che l'autostrada Mantova-Cremona abbia una valenza di asse interregionale, nazionale e internazionale come la documentazione di Centropadane sostiene, mentre è di tutta evidenza che la sua valenza è solo locale, e per giunta debole.

Comunque, se si osservano con precisione i documenti di livello europeo, il Piano per le Reti di Trasporto Transeuropeo, sia quelle vigenti e sia quelle in corso di revisione presentate dal Gruppo Tecnico di Alto Livello Van Miert, si deducono chiaramente due elementi.

Primo, che l'asse infrastrutturale definito come corridoio V è localizzato più a Nord rispetto alla Mantova-Cremona; è l'asse Lione-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste. E non a caso diverse infrastrutture in questo corridoio, sia stradali che ferroviari, in corso di progettazione e di nuova realizzazione, sono motivate con la necessità di saldare e potenziare l'Asse internazionale Corridoio V.

Secondo, per la Commissione Europea il corridoio V è un itinerario che non attraversa la Lombardia come tracciato stradale ma esclusivamente per quello ferroviario sulla base delle decisioni assunte nel 1996 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio. E' la risposta inequivocabile che la Commissaria Europea Loyola de Palacio ha fornito ad una specifica interrogazione dell'on. Monica Frassoni il 14 di luglio 2003, che aveva avanzato una specifica richiesta di chiarimento sulla valenza europea, connessa al corridoio V, dell'Autostrada Mantova-Cremona, che viene quindi esclusa in modo categorico dalla Commissione Europea.

In ogni caso, risulta evidente con le numerose proposte in campo di tipo infrastrutturale previste nei Piani della Regione Lombardia, l'assenza di una strategia dei trasporti credibile e sostenibile. Infatti si propone contestualmente di realizzare l'Alta velocità ferroviaria Milano-Verona, l'autostrada direttissima Milano-Brescia, la quarta corsia sulla autostrada Milano-Bergamo-Brescia, il Tevere Parma-Verona e l'autostrada Mantova-Cremona.

In pratica la regione Lombardia non sceglie tra strada e ferrovia e propone diversi corridoi autostradali in concorrenza senza una strategia leggibile di selezione e di integrazione: e' di tutta evidenza ed i dati lo confermano la concorrenza tra la Direttissima Milano-Brescia e

l'autostrada Mantova-Cremona, dove entrambe svolgono la funzione di accesso al capoluogo regionale.

Sarebbe indispensabile una selezione degli investimenti secondo criteri di sostenibilità ambientale ed efficienza valutati con una Valutazione Ambientale Strategica per l'insieme delle infrastrutture previste nei Piani e programmi vigenti nella Regione Lombardia.

Ma quello che manca completamente in tutto il processo decisionale di Concessione Autostradale Regionale, che la Regione Lombardia ha voluto istituire con la legge n.9/2001, e che non viene sperimentato con l'avvio di questa procedura per l'autostrada Mantova-Cremona, è una riflessione innovativa sul concetto di Autostrada di interesse regionale.

Invece di riproporre una grande autostrada con caratteristiche tecniche "pesanti, con caselli di accesso ed uscita, con la necessità di realizzare una estesa viabilità complanare e di adduzione al tracciato autostradale, sarebbe stato più interessante, innovativo e forse risolutivo, progettare una infrastruttura leggera, con barriere telematiche, con una facile accessibilità locale, in aderenza alle infrastrutture preesistenti in modo da ridurre la discontinuità territoriale ed il frazionamento.

Proprio in definitiva quella infrastruttura di interesse regionale, capace di servire la domanda locale esistente, ad alta tecnologia di esazione ed accesso e con un limitato impatto sul territorio e sul consumo di suolo agricolo.

Una forte innovazione concettuale e di progetto che la Mantova-Cremona non contiene, riproposta come la solita autostrada separata, dal pesante impatto e dalla tecnologia di esazione mediante caselli ormai superata ed obsoleta.

Anche per queste ragioni chiediamo che la proposta di Autostrada regionale Mantova-Cremona avanzata da Centropadane venga respinta, per dare corso ad un nuovo progetto innovativo ed avanzato di infrastruttura al servizio del territorio di livello regionale.

2. ASPETTI FINANZIARI DELL'INFRASTRUTTURA: CHI METTERÀ IL 35% DI RISORSE PUBBLICHE INDISPENSABILI PER L'INVESTIMENTO?

I costi dell'autostrada Cremona Mantova sono stati stimati secondo il progetto preliminare avanzato da CentroPadane in 804 milioni di Euro e sono riferiti esclusivamente al corpo principale dell'infrastruttura. A questi costi devono essere aggiunte le infrastrutture connesse di primo e secondo livello e cioè le diverse tangenziali, varianti, bretelle ed eliminazione passaggi a livello che sono state inserite nel Protocollo d'intesa sottoscritto tra La Regione Lombardia, le Concessionarie e gli Enti Locali di Cremona e Mantova, e che ammontano a 101,25 milioni di Euro. Quindi ad oggi, nella fase preliminare i costi complessivi di cui si dovrà far carico la concessionaria dell'autostrada Cremona-Mantova ammontano ad oltre 905 milioni di Euro.

Se sono attendibili l'ordine di grandezza delle stime dei flussi di traffico avanzate da Centropadane e da Polinomia, che pur con alcune differenze (vedi capitolo 1) stimano al 2019/2020 in uno scenario di crescita alta della mobilità (e quindi dell'economia, di cui oggi però non c'è traccia) un flusso giornaliero di veicoli equivalenti tra 42.000 e 52.000, risulta evidente che l'infrastruttura non sarà in grado di ripagarsi interamente sulla base degli introiti tariffari l'investimento.

Resta da capire quale quota di risorse pubbliche sarà indispensabile per integrare la quota proveniente da tariffe e da dove questa potrebbe provenire.

Una stima approssimativa derivante dalla consolidata esperienza autostradale italiana, da gara effettuate sul piano finanziario su infrastrutture equivalenti (sul piano dei costi ma con ben più elevati flussi di traffico) portano a stimare che sarà indispensabile un contributo dell'ordine del 35% di risorse e garanzie pubbliche sull'investimento per mantenere in equilibrio il piano finanziario della Mantova-Cremona. Contributo indispensabile anche per rendere appetibile e conveniente ai privati partecipare alla gara indetta dalla Regione Lombardia sulla base del progetto preliminare di cui è promotore la società CentroPadane.

Quindi se il costo stimato è di 905 milioni di Euro il 35% equivale a circa 350 milioni di Euro di risorse pubbliche che dovranno essere reperite per rendere attraente l'investimento.

Fondi che in questo momento non sono disponibili in nessun bilancio pubblico, non in quello per le opere strategiche, da cui la Mantova-Cremona è esclusa, non nel bilancio della Regione Lombardia che come è noto non ha risorse proprie e comunque ha altre priorità infrastrutturali come ha dimostrato anche l'Intesa Generale Quadro sottoscritta con il Governo l'11 aprile 2003.

Difficile peraltro che provengano da risorse Anas, alle prese con una difficile privatizzazione, dai fondi decurtati e comunque non previsti per questa infrastruttura nel Piano Triennale di investimenti vigente, o da Fondi Europei, non essendo come abbiamo già dimostrato, la Mantova-Cremona autostradale, di alcun interesse a livello europeo.

Quindi in conclusione sarebbe interessante capire (il progetto preliminare avanzato da Centropadane non aiuta in questo senso) la definizione della quota indispensabile di risorse pubbliche per integrare le risorse da tariffe e da dove queste risorse saranno prelevate.

Infine se con risorse pubbliche bisogna coprire circa il 35% pari a circa 350 milioni di Euro diventa lecito domandare se non sarebbe opportuno destinare queste risorse direttamente per la sistemazione e l'ammodernamento della viabilità locale, che oggi non trova adeguata copertura finanziaria.

3. CONCLUSIONI: RESPINGERE L'AUTOSTRADA MANTOVA-CREMONA E RIPROGETTARE UNA INFRASTRUTTURA DI INTERESSE LOCALE AL SERVIZIO DELLA MOBILITA'

In sintesi le nostre osservazioni puntuali sono riassumibili nei seguenti punti:

a) I flussi di traffico stimati sono comunque tali da non giustificare un'opera autostradale, della quale in ogni caso non garantiscono l'autofinanziamento. Basti pensare poi che questi volumi sono previsti fra 17 anni. L'opera ha utilità modesta, e proprio per questo bisogna finanziarla con una quota robusta di contributi e garanzie pubbliche, che andrà quantificata con cura insieme al progetto preliminare, per valutare la redditività e la convenienza di questa infrastruttura.

Per questo motivo, si ritiene che l'autostrada Cremona-Mantova-mare non vada realizzata, mentre sarebbe opportuno destinare all'ammodernamento della viabilità locale la quota di risorse pubbliche destinata all'autostrada.

D'altro canto, l'opzione di "riqualificazione" della rete ordinaria, per essere sottoposta ad una verifica tecnica, dovrebbe essere meglio specificata ed è quanto si richiede venga predisposto per consentire un confronto adeguato.

b) Le numerose proposte in campo di tipo infrastrutturale previste nei Piani della Regione Lombardia, segnalano l'assenza di una strategia dei trasporti credibile e sostenibile. Infatti si propone contestualmente di realizzare l'Alta velocità ferroviaria Milano-Verona, l'autostrada direttissima Milano-Brescia, la quarta corsia sulla autostrada Milano-Bergamo-Brescia, il Tibre Parma-Verona e l'autostrada Mantova-Cremona.

In pratica la regione Lombardia non sceglie tra strada e ferrovia e propone diversi corridoi autostradali in concorrenza senza una strategia leggibile di selezione e di integrazione: e' di tutta evidenza ed i dati lo confermano la concorrenza tra la Direttissima Milano-Brescia e l'autostrada Mantova-Cremona, dove entrambe svolgono la funzione di accesso al capoluogo regionale.

Sarebbe indispensabile una selezione degli investimenti secondo criteri di sostenibilità ambientale, di riequilibrio modale ed efficienza valutati con una Valutazione Ambientale Strategica per l'insieme delle infrastrutture previste nei Piani e programmi che richiediamo sia la Regione Lombardia ed effettuare, prima di procedere alla autorizzazioni e decisioni definitive sui progetti.

c) Se con risorse pubbliche bisogna coprire circa il 35% del costo dell'autostrada Mantova-Cremona pari a circa 350 milioni di Euro diviene lecito domandare se non sarebbe opportuno destinare queste risorse direttamente per la sistemazione e l'ammodernamento della viabilità locale, che oggi non trova adeguata copertura finanziaria.

In pratica sarebbe interessante capire (ed il progetto preliminare avanzato da Centropadane non aiuta in questo senso) la definizione della quota indispensabile di risorse pubbliche per integrare le risorse da tariffe e da dove queste risorse saranno prelevate, dato che non risultano prenotate in alcun Bilancio dello Stato, né in fondi provenienti dall'Anas o dal Bilancio della Regione Lombardia.

d) Invece di riproporre una grande autostrada con caratteristiche tecniche "pesanti, con caselli di accesso ed uscita, con la necessità di realizzare una estesa viabilità complanare e di adduzione

al tracciato autostradale, sarebbe stato più interessante, innovativo e forse risolutivo, progettare una infrastruttura leggera, con barriere telematiche, con una facile accessibilità locale, in aderenza alle infrastrutture preesistenti in modo da ridurre la discontinuità territoriale ed il frazionamento.

Proprio in definitiva quella infrastruttura di interesse regionale, capace di servire la domanda locale esistente, ad alta tecnologia di esazione ed accesso e con un limitato impatto sul territorio e sul consumo di suolo agricolo.

Una forte innovazione concettuale e di progetto che la Mantova-Cremona ha completamente perso, riproposta come la solita autostrada separata, dal pesante impatto e dalla tecnologia di esazione mediante caselli ormai superata ed obsoleta.

Non bisogna poi dimenticare che la Cremona-Mantova è il primo esempio italiano di autostrada "regionale"; il che potrebbe condurre a scelte collocate su un livello gerarchico inferiore a quello delle autostrade "nazionali". A questo scopo ci sembra indispensabile approfondire aspetti quali:

- standard geometrici e prestazionali;
- livelli tariffari e modalità di esazione del pedaggio;
- coerenza con la rete stradale locale, ed anche con le politiche di localizzazione industriale avviate dai due PTCP di Mantova e Cremona.

Anche per queste ragioni chiediamo che la proposta di Autostrada regionale Mantova-Cremona avanzata da Centropadane venga respinta, per dare corso ad un nuovo progetto innovativo ed avanzato di infrastruttura al servizio del territorio, che al Regione Lombardia deve promuovere e sostenere.

e) Nelle nostre osservazioni abbiamo richiesto di non procedere alla realizzazione dell'autostrada in quanto palesemente ingiustificata in termini di costi benefici; in subordine, chiediamo almeno di valutare le alternative progettuali che abbiamo proposto; in particolare, di non realizzare la tratta Castellucchio-A22, ma di collegarsi all'asse interurbano a sud di Mantova. Fatto salvo ciò, qualora s'intenda comunque procedere alla stesura del progetto definitivo, si chiede che esso si appoggi su uno studio dettagliato della viabilità nello hinterland mantovano, con una particolare attenzione a Curtatone, Virgilio e Bagnolo, e di tutta la zona servita dai caselli mantovani della CR-MN, fino alla Postumia. Da tale studio dovranno essere determinati i posizionamenti ottimali dei caselli e della tangenziale di Virgilio.

f) In ogni caso proprio per la valenza transpadana ed internazionale est-ovest, che sia la Regione Lombardia che la Società Centropadane attribuiscono all'autostrada Mantova-Cremona, si renderà indispensabile sottoporre il progetto definitivo alla procedura di Valutazione Ambientale di livello nazionale, così come previsto dal DPCM 377/88 e norme successive. Infatti sarebbe una autentica violazione della normativa italiana ed Europea sottoporre questo progetto ad una procedura di valutazione di compatibilità ambientale di livello regionale, come lascia supporre il richiamo alla Legge n.20/99 della Regione Lombardia, che all'articolo 6, comma 2, precisa che nell'ambito dei procedimenti istruttori, sia inclusa anche la VIA all'interno della Conferenza dei Servizi indetta dalla Regione che deve approvare il progetto.

g) Sostenere in modo adeguato le alternative modali ed una logistica "intelligente", che ottimizzi le qualità proprie della gomma e della ferrovia e delle vie d'acqua, in una logica efficiente ed integrata, così come contenuto nel libro Bianco della Commissione Europea sui Trasporti: 2010, l'ora delle scelte, e nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica italiano approvato nel 2001.

Noi ad esempio abbiamo fatto una proposta concreta: con un ottavo di quanto previsto per l'autostrada Cremona-Mantova si potrebbe riqualificare la linea ferroviaria (Venezia Mestre) - Padova - Monselice - Mantova - Cremona - Codogno - (Milano Rogoredo) in modo da poter accogliere treni di categoria Eurostar. Con ciò si realizzerebbe un tracciato alternativo alla già satura Milano-Venezia "alta", e si otterrebbe per soprammercato un collegamento Mantova-Rogoredo in 60 minuti. Sarebbe, quest'ultimo, un servizio innovativo che troverebbe adeguato consenso ed utilizzo tra i cittadini, un fatto epocale che cambierebbe la vita dei mantovani molto più di qualunque autostrada.

Alle stesso modo devono essere accelerati gli investimenti ferroviari per l'itinerario mediopadano, che costituirebbe una pratica e valida alternativa per il trasporto merci su ferro e che non graverebbe sulle linee ed i nodi già saturi, bensì utilizzerebbe la rete locale di ferrovie minori, che adeguatamente sistemata sarebbe in grado di trasportare subito significative quote di merci ed al contempo di migliorare anche la qualità del servizio offerto ai passeggeri.

In conclusione, gli studi di traffico dimostrano inequivocabilmente che è indispensabile, prima di prendere qualsiasi ulteriore decisione sulla autostrada Cremona-Mantova, eseguire uno studio comparato delle possibili alternative per migliorare la viabilità e le comunicazioni nell'area, ove si soppesino i benefici e i costi (compresi quelli indotti) delle varie ipotesi.

L'autostrada Cremona-Mantova è una risposta, ma secondo noi non è la risposta più efficace, strategica e sostenibile per il futuro dell'area mantovana e cremonese.

Quindi sulla base delle precedenti osservazioni puntuali si richiede che la Regione Lombardia esprima un parere negativo sul progetto preliminare di Autostrada Regionale "Integrazione del sistema transpadano, direttrice Cremona-Mantova" avanzato da CentroPadane.