

***OSSERVAZIONI SUL PROGETTO PRELIMINARE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE
CREMONA-MANTOVA DOPO LA RIPUBBLICAZIONE AVVENUTA IL 13.10.2003***

Mantova, novembre 2003

Elenco delle osservazioni:

- 1. L'opera svolge un ruolo non europeo ma locale, e lo svolge con poca efficacia**
- 2. Alternative per il tracciato a est di Cremona**
- 3. Alternative per il tracciato a sud di Mantova**

1 - L'OPERA SVOLGE UN RUOLO NON EUROPEO MA LOCALE, E LO SVOLGE CON POCA EFFICACIA

RIFERIMENTI:

- **analisi dei flussi di traffico Provincia di Mantova / Polinomia** (documento di sintesi luglio 2003)
- **progetto Centropadane** (documento "d" 27.10.02 = analisi della domanda e dell'offerta con le proposte d'intervento; documento "a1" = descrizione dell'intervento; tracciato modificato come da documenti "a.8" rev.1/13.10.03 tavv.1:4 = carta tutela territorio)

Le varianti apportate al progetto nella ripubblicazione del 13.10.03 non modificano l'elemento di fondo già rilevato nelle nostre osservazioni dell'agosto 2003: la progettata autostrada Cremona-Mantova, che si vuole asse a valenza europea, in realtà non svolge nemmeno un ruolo nazionale o regionale, ma solo locale, al massimo interprovinciale.

Come indica la Regione Lombardia (Delibera di Giunta Regionale 09.04.02), la Cremona-Mantova sarebbe il "primo tassello di un asse est-ovest transpadano di rilievo internazionale attraverso i naturali proseguimenti verso il Veneto, con la realizzazione di un'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". Nel progetto preliminare, l'Autostrada Regionale Mantova-Cremona viene quindi giustificata come parte d'un itinerario Torino-Venezia, a sua volta parte d'un collegamento Barcellona-Kiev che costituirebbe una sorta di Corridoio 5-bis.

In realtà, se si osservano con precisione il Piano per le Reti di Trasporto Transeuropeo e gli altri documenti di livello europeo, sia quelli vigenti, sia quelli in corso di revisione presentati dal Gruppo Tecnico di Alto Livello Van Miert, si deducono chiaramente due elementi.

Primo, che il Corridoio 5 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 ferroviarie, in corso di progettazione e di nuova realizzazione, sono motivate con la necessità di saldare e potenziare l'asse internazionale Corridoio 5.

Secondo, che il Corridoio 5 che traversa la Lombardia, sulla base delle decisioni assunte nel 1996 dal Parlamento e dal Consiglio europei, non è un tracciato stradale ma esclusivamente ferroviario. Lo ha confermato inequivocabilmente la commissaria europea Loyola de Palacio, rispondendo a una specifica interrogazione dell'on. Monica Frassoni il 14.07.03.

Ciò premesso per doverosa chiarezza, peraltro anche i risultati degli studi di traffico, come ora vedremo, confermano che l'autostrada Mantova-Cremona non ha una valenza internazionale, e nemmeno interregionale, ma solo locale, e per giunta debole. Infatti:

a) circa il preteso ruolo di grande asse internazionale o nazionale, gli studi di Polinomia e di Centropadane prevedono volumi assoluti di traffico insufficienti a confortare questa tesi. Limitandosi per semplicità allo studio di Centropadane, le previsioni in veicoli equivalenti/giorno per l'anno 2009 calano da un massimo di 47100 nella tratta A21-Pieve a 32300 nella Pieve-Piadena, a 28400 nella Piadena-TiBre, fino a 6000 nella TiBre-Marcaria e addirittura 2000 nella Castellucchio-Virgilio (che evidentemente risente della concorrenza dell'Asse Interurbano a sud di Mantova), per risalire fino a un comunque modestissimo 6300 nella Virgilio-A22. Un valore, quest'ultimo, che da solo basta a negare qualunque utilità alla prosecuzione verso est del collegamento Cremona-Mantova.

b) circa il ruolo regionale, i risultati in dettaglio mostrano che il traffico cresce avvicinandosi a Cremona e al raccordo con l'A21, e in minor misura avvicinandosi a Mantova e alla A22, mentre cala nella tratta centrale, anche ipotizzando la realizzazione del TiBre. Si può notarlo limitandosi

per semplicità alle previsioni di Polinomia all'anno 2019: i veicoli equivalenti / giorno sono 44750 nel tratto Ovest (A21-Piadena), 46850 nel tratto "comune" (Piadena-Marcaria) e 28100 nel tratto Est (Marcaria- A22). Viene quindi smentita la pretesa funzione di raccordo periferia-centro (dal mare, o quantomeno dalle provincie, verso il capoluogo regionale) che, se davvero presente, darebbe traffici crescenti via via che ci si avvicina a Milano.

c) Questi dati, che negano all'opera un ruolo sovrarregionale e persino regionale, mostrano invece che l'autostrada avrebbe una certa utilità locale: verrebbe usata per collegarsi dalle provincie ai rispettivi capoluoghi, o ai caselli della A21 e A22.

D'altro canto, questo ruolo locale è vero anche per altre autostrade vicine; lo studio Polinomia ricorda infatti che, dal 1986 al 2001, la percorrenza media (in chilometri) è passata da 60 a 37 per la Modena-Verona, da 79 a 67 per la Milano-Bologna, da 54 a 48 per la Brescia-Padova. Dunque, le autostrade ormai servono non per collegamenti a lunga distanza, ma per sopperire alle carenze della viabilità locale. Ma allora, per Mantova e Cremona, bisogna chiedersi se costruire un'autostrada tradizionale sia la risposta economicamente più efficiente.

La Cremona-Mantova ha costi elevatissimi. Per la sua costruzione si stimano (oggi) circa 900 milioni di euro, di cui è già prevista una quota del 35% a carico regionale e statale, perchè l'opera non potrà autofinanziarsi. E comunque, questa percentuale è un'alchimia contabile: il carico pubblico non sarà nè il 35% nè il 50% ma il 100% se il contractor sarà Centropadane, che non è certo un investitore privato, ma una società a capitale interamente pubblico.

Ma anche considerando i pur elevati costi di realizzazione, i costi maggiori saranno altri, tutti a diretto carico dei cittadini, e cioè:

- peggioramento della viabilità locale e vicinale. Nonostante qualche sovrappasso, si allungano i percorsi - piccoli, ma da moltiplicare per un'infinità di volte - per trasferirsi tra luoghi posti sui due lati dell'autostrada, con conseguenti maggiori costi a carico della popolazione locale, specie degli agricoltori. A tale proposito, in particolare, è interessante rilevare che la tanto sbandierata eliminazione dei passaggi a livello sulla linea ferroviaria CR-MN si realizza molte volte in un modo che è un vero e proprio falso ideologico, cioè chiudendo la strada locale.
- sottrazione di territorio agricolo. 67 Km di autostrada occupano come ordine di grandezza 500 ettari, che possono rapidamente raddoppiare o triplicare se si considerano le aree di servizio e sosta, i caselli con le relative strade di collegamento, i terrapieni dei sovrappassi e i reliquati lasciati dalle modifiche alla viabilità precedente. Tutto territorio pregiato, in una zona con un rendimento agricolo tra i più alti del mondo, che sarà sottratto per sempre alla produzione: non è un danno solo per i proprietari, ma per tutti (verrebbe da dire: per tutti i cittadini del mondo).
- danni alla rete d'irrigazione. I fossi interrotti dall'autostrada non saranno tutti ripristinati; ci sarà inevitabilmente un peggioramento nella situazione idraulica per le aziende agricole coinvolte.
- peggioramento delle condizioni qualitative dell'agricoltura. Per le aziende agricole interessate, la prossimità dell'autostrada comporta una situazione d'inquinamento che impedisce produzioni biologiche, produzione di foraggio per alimentazione di vacche da latte per il grana, eccetera.
- maggiori costi d'operazione nei fondi agricoli attraversati dall'autostrada. Con un'azienda divisa in due, si perdono tutte le ottimizzazioni nella disposizione della corte e dei campi risultanti da secoli di lento assestamento (nel nostro territorio, l'assetto agricolo risale alla centuriazione romana ai tempi della costruzione della Via Postumia!). I costi aumentano, e la situazione finale può arrivare persino a livelli che precludano la possibilità economica di operare. Certamente, si renderà ineludibile per molte di queste aziende la cessione ad altre aziende delle porzioni dei propri fondi che verranno a trovarsi separate dal corpo principale. In ogni caso, si produrrà uno sconvolgimento pesantissimo; tra l'altro, del tutto sconosciuto in termini d'indennizzo, dato che esso copre, e male, solo l'esproprio netto di terreno, e non la perdita di valore dell'azienda. In altre parole, si può dire che l'autostrada si realizza di fatto a spese delle aziende attraversate.

Ci sono poi altri aspetti meno stimabili economicamente, ma non meno reali: per chi abita presso l'autostrada, maggiore inquinamento atmosferico, rumore, complessivo peggioramento della qualità della vita; per tutti, impatto ambientale, danno paesaggistico, riduzione del "bello". E ci sono i danni territoriali indotti: sottrazione al territorio di inerti, rilascio di gas di scarico e di polveri per i trasporti e i lavori di costruzione.

Tutto ciò considerato, se è vero, come i numeri dimostrano, che l'autostrada ha una valenza solo locale, perchè non considerare per questa funzione altre risposte meno costose per la collettività? Investire nel miglioramento della viabilità locale anzichè nell'autostrada ridurrebbe gli oneri imposti ai cittadini; e sarebbe anche un modo più efficiente d'utilizzare il denaro pubblico. Ogniqualevolta possibile, la riqualificazione di opere già esistenti, persino portare a quattro corsie una strada statale ha sul traffico locale una ricaduta perlomeno altrettanto positiva che un'autostrada tradizionale (anzi di più, se il progetto è fatto bene) senza produrre altrettanti danni per consumo di territorio e per taglio di fondi agricoli. Naturalmente, ciò non preclude la possibilità di realizzare opere di categoria autostradale, ma solo quando gli oneri che esse comportano siano veramente giustificati in relazione alla loro utilità; un esempio ne è l'Asse Interurbano a sud di Mantova.

In conclusione, è indispensabile, prima di prendere qualsiasi ulteriore decisione sulla 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 non è la risposta più efficace.

Tutto ciò premesso in relazione alla Cremona-Mantova, non si può comunque sottacere che in generale i numerosi progetti infrastrutturali della Regione Lombardia evidenziano l'assenza di una reale strategia. Ad esempio, si propone contestualmente l'Alta Velocità ferroviaria Milano-Verona, l'autostrada direttissima Milano-Brescia, la quarta corsia sull'autostrada Milano-Bergamo-Brescia, il Tibre Parma-Verona e l'autostrada Mantova-Cremona. Così, la regione Lombardia non sceglie tra strada e ferrovia, e in campo stradale propone più corridoi in concorrenza senza un disegno leggibile di selezione e d'integrazione. Un caso evidente è la concorrenza tra la BreBeMi e la Mantova-Cremona, dove entrambe dovrebbero svolgere 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 dalla Regione.

Ma ciò 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 d'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 e una facile accessibilità locale, in aderenza alle infrastrutture preesistenti in modo da ridurre la discontinuità territoriale ed il frazionamento. Insomma, proprio quell'infrastruttura d'interesse regionale capace di servire la domanda locale, ad alta tecnologia d'esazione e d'accesso, con meno impatto sul territorio e meno consumo di suolo agricolo.

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

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

2 - ALTERNATIVE PER IL TRACCIATO A EST DI CREMONA

RIFERIMENTI: progetto Centropadane (documento "a2" 27.10.02 = descrizione intervento / corografia generale; tracciato modificato come da documenti "a.8" rev.1/13.10.03 tavv.1:4 = carta tutela territorio)

Le varianti apportate al progetto nella ripubblicazione del 13.10.03 non recepiscono purtroppo la proposta migliorativa presentata nelle nostre osservazioni dell'agosto 2003.

Nelle primissime informazioni rese pubbliche sul progetto dell'autostrada Cremona-Mantova, si sosteneva che il tracciato sarebbe stato complanare alla linea ferroviaria. Questa impostazione era apprezzabile proprio perchè andava nella direzione di ridurre il consumo di territorio e i costi indotti dall'autostrada a carico dei cittadini, in particolare delle aziende agricole interessate. Ma osservando il progetto della Cremona-Mantova, anche dopo la ripubblicazione, si nota che ben poco è rimasto di questa impostazione virtuosa. La complanarità è mantenuta solo in prossimità di Torre (7 Km), Piadena Est (2 Km) e Castellucchio (4 Km): in totale, circa 13 Km, pari a meno del 20% dell'estensione totale (Km 67.5). Ciò significa che per oltre l'80% l'autostrada traversa territorio "vergine", elevando così al massimo i costi indotti sul territorio.

Ciò notato, e fatto salvo che, come altrove osservato, riteniamo ingiustificata la realizzazione della Cremona-Mantova, in subordine proponiamo un'alternativa di progetto che riduce i costi indotti sul territorio.

Si tratta di sfruttare la peculiare e ormai rara caratteristica della SS10, nella tratta da Piadena Ovest (Pontirolo) sino all'intersezione con la A21 Brescia-Piacenza: e cioè, che in questa tratta la strada è sostanzialmente libera da edificazioni sui lati. Sarebbe allora possibile, invece del tracciato previsto dal progetto attuale (A21 - intersezione con SS10 - Gazzolo- Pontirolo), realizzare l'autostrada sul sedime della SS10, seguendolo dalla A21 sino a Pontirolo, dove il progetto attuale tocca la SS10. Da lì, il tracciato proseguirebbe verso Est come da progetto.

Vanno naturalmente previste soluzioni progettuali che consentano di mantenere la funzione di connessione a medio raggio e di viabilità vicinale svolti dalla SS10: controstrade a traffico non limitato, sovrappassi per la prosecuzione e/o imbocco della viabilità locale e per l'inversione di marcia, e quant'altro. Peraltro, queste opere non dovrebbero risultare in numero maggiore di quanto comunque già previsto dal progetto attuale dell'autostrada.

Questa soluzione comporta un allungamento minimo di percorrenza (la distanza tra gli estremi passa circa da Km18 a Km19), ma a fronte di ciò diminuiscono drasticamente i costi indotti: non solo l'area totale da espropriare, ma soprattutto i tagli "al cuore" delle aziende agricole.

Una soluzione ancor migliore, e che chiediamo in prima istanza, sarebbe gestire la tratta non come autostrada, ma direttamente come variante a 4 corsie della SS10. La tratta partirebbe non dal raccordo con l'A21, ma in prossimità del casello di Cremona della A21, in prosecuzione della progettata tangenziale Nord, mentre la porzione autostradale a pedaggio inizierebbe al casello di Piadena. Gli studi di traffico indicano infatti che un solo asse a 4 corsie basterebbe per il traffico previsto sia sull'autostrada, sia sulla statale.

Rispetto all'ipotesi precedente, quest'ipotesi avrebbe i seguenti ulteriori vantaggi:

- minor consumo di territorio, perchè non servono più le controstrade destinate alla SS10;
- completamento della funzione sgrondatrice della tangenziale Nord di Cremona;
- risposta ottimale ai problemi del traffico a Est di Cremona, che nei prossimi anni renderanno comunque necessari pesanti interventi sulla viabilità locale.

3 - ALTERNATIVE PER IL TRACCIATO A SUD DI MANTOVA

RIFERIMENTI: progetto Centropadane (documento "a2" 27.10.02 = descrizione intervento / corografia generale; tracciato modificato come da documenti "a.8" rev.1/13.10.03 tavv.1:4 = carta tutela territorio)

Già nelle nostre osservazioni dell'agosto 2003 avevamo sottolineato i costi elevatissimi che la progettata autostrada Cremona-Mantova indurrebbe sul territorio, e come tali costi risultino, se possibile, ancor più elevati nella zona a sud di Mantova. In particolare, il comune di Curtatone verrebbe tagliato in due dall'autostrada, che separerebbe la zona "urbana" a nord (Montanara, S.Silvestro e Levata) dalla zona "agricola" a sud (Buscoldo) producendo una cesura tale da togliere significato all'esistenza stessa di quel comune.

Ferma restando la nostra contrarietà al progetto autostradale, avevamo allora individuato, come ipotesi che avrebbe ridotto e in parte compensato i danni prodotti, l'opportunità di una soluzione progettuale ove l'autostrada si integrasse al sistema tangenziale a sud di Mantova.

Questo sistema tangenziale - come definito dal protocollo del 22.10.96 tra Regione, Anas, Autobrennero, Provincia, Camera di commercio, comuni di Mantova, Virgilio, Bagnolo - è un collegamento Grazie-Cerese-Pietole-Bagnolo/Valdaro costituito dalle tratte: Grazie - Spolverina; Angeli - Cerese (lotti A1, A2, A3, A4); Cerese - Pietole (lotto C); Pietole - Casello A22 di Bagnolo (lotto A); Pietole - Valdaro (lotto B). Questo sistema raccorda i diversi nuclei insediativi e produttivi della Grande Mantova; in particolare, il lotto B chiude l'anello tangenziale di Mantova, collegando la tangenziale sud a quella nord attraverso il Mincio, e formando in tal modo una circonvallazione destinata ad eliminare il traffico d'attraversamento della città.

Il Sistema Tangenziale è unanimemente riconosciuto come vitale per il futuro di Mantova, ed è quindi presente in numerosi documenti, tra i quali in particolare il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato il 28.11.02, ed il protocollo d'intesa del 13.02.03 tra Regione, Province di Cremona e Mantova, Comune di Mantova, RFI e Autocisa. Ma purtroppo, il progetto è rimasto per tanti anni sulla carta; solo recentemente ha preso concretezza, con l'avvio dei lavori per la realizzazione della tratta Angeli - Cerese.

Un avvio molto positivo, che però ha un corollario negativo. Infatti, se questo asse di grande viabilità a 4 corsie si conclude a Cerese, il traffico ivi convogliato non avrà sbocchi adeguati. Tale situazione potrebbe essere addotta come scusa per procedere ulteriormente nella realizzazione della cosiddetta "bretellina del Migliaretto" (Camattino - Diga Masetti), opera quanto mai nefasta per il territorio e l'assetto urbano a sud di Mantova, poichè darebbe ineluttabilmente il via alla cementificazione di un'area rimasta finora marginale e nel complesso incontaminata. Ciò rende ancor più urgente la necessità di completare il sistema tangenziale.

Ora il progetto della Cremona-Mantova può costituire finalmente l'occasione di realizzare le parti mancanti al sistema tangenziale. Infatti, l'autostrada ne costituisce di fatto un doppione, solo quattro chilometri più a sud. Allora, anzichè realizzare la parte terminale dell'autostrada (Castellucchio-A22), si può concluderla al casello di Castellucchio e ivi attestarla al sistema tangenziale; si ottengono in tal modo i seguenti vantaggi: a) si risparmiano 17 Km di autostrada, costruendo, anzichè due opere, la meno impattante delle due; b) si rende inutile la bretellina del Migliaretto; c) i finanziamenti previsti per queste opere vengono dirottati sul completamento del sistema tangenziale, la cui utilità è fuori d'ogni dubbio ben superiore, rendendolo finalmente una prospettiva concreta e non un'utopia.

La possibilità di questa unificazione è confermata dalle stime di traffico, che prevedono, al 2019, circa 30,000 veicoli sull'Asse Sud e 15,000 o meno sulla tratta Castellucchio-A22. Chiaramente, questo nuovo ruolo potrebbe richiedere al sistema tangenziale aggiustamenti progettuali, quali

la sostituzione dei passaggi a raso con sovrappassi; ma certo il loro peso sarebbe trascurabile nell'insieme, e soprattutto rispetto ai vantaggi sopra elencati.

A margine infine ricordiamo che i nuovi sistemi di esazione consentono ai gestori dell'autostrada di percepire il pedaggio anche per la tratta in superstrada, pur lasciandone gratuito l'uso al traffico locale.

Tutto questo proponevamo nelle nostre osservazioni alla prima stesura del progetto. E questa proposta, resa pubblica lo scorso settembre, ha trovato amplissimo sostegno: tre su quattro dei comuni interessati (Bagnolo, Curtatone, Mantova, con la sola opposizione di Virgilio); quattro su sette dei partiti al governo nell'Amministrazione Provinciale di Mantova; tre su tre delle organizzazioni agricole della provincia; nonchè l'assoluta maggioranza dei cittadini coinvolti, in particolare la totalità di quelli organizzati in comitati.

A questa proposta, che rappresentava un indiscutibile miglioramento e un compromesso costruttivo tra la nostra contrarietà all'autostrada - che permane - e le proposte di chi vi è favorevole, le modifiche apportate al progetto nella sua ripubblicazione danno una risposta di totale e arrogante chiusura.

Alla nostra osservazione che autostrada e tangenziale sono due opere concorrenti e che sarebbe sufficiente realizzarne una, viene risposto: giusto, facciamo solo l'autostrada!

Infatti, il nuovo tracciato della parte terminale dell'autostrada non solo non recepisce la nostra proposta d'integrazione col sistema tangenziale, ma è spostato a sud in un modo che la preclude definitivamente. Oltre ad aumentare l'impatto complessivo sulle realtà agricole, cosa che non sorprendentemente ha comportato un ricorso in massa a strumenti di tutela giudiziaria da parte dei cittadini interessati.

Ma il fatto più grave è che il sistema tangenziale non solo non si integra all'autostrada, ma svanisce sic et simpliciter. Nella cartografia non c'è più traccia dei lotti A (Pietole - Casello A22), B (Pietole - Valdaro), C (Cerese - Pietole). Così, mentre da un lato si conferma la realizzazione d'un'autostrada che ai mantovani non serve, dall'altro spariscono collegamenti d'utilità estrema.

Ne ricordiamo ancora una volta l'importanza vitale:

- la tratta Pietole-Valdaro (lotto B) è indispensabile per chiudere l'anello tangenziale di Mantova ed eliminare il traffico d'attraversamento della città;
- i collegamenti Cerese - Valdaro (lotti C e B) e Cerese - Casello A22 di Bagnolo (lotti C e A) sono indispensabili per dare sbocco al traffico che sarà convogliato a Cerese dalla parte di sistema tangenziale attualmente in costruzione (Angeli - Cerese);
- la tratta Cerese - Pietole - Casello A22 (lotti C e A) è indispensabile per ridurre il traffico sulla ex-statale Romana. Tale funzione non può essere svolta, come si propone, dal troppo più lungo percorso Casello A22 - Autostrada CrMn - Casello di Virgilio - Tangenziale di Virgilio - Cerese, a prescindere dall'eventuale gratuità del passaggio autostradale. Lo riconoscono unanimemente i cittadini di Virgilio e Bagnolo, e forse proprio per questo, per confondere le idee e rendere meno evidente la soppressione del lotto C, viene ora denominato "lotto C" il collegamento Colonna di Cerese - Casello di Virgilio, che è in realtà la tangenziale di Virgilio e che corrisponde al lotto non C ma D di quel protocollo del 22.10.96 che il nuovo progetto liquida definitivamente.

Non esiste giustificazione possibile alla cancellazione di queste opere, che azzerano tutta la pianificazione viaria della Grande Mantova elaborata negli ultimi trent'anni. A prescindere dall'autostrada Cremona-Mantova, il progetto del Sistema Tangenziale di Mantova va assolutamente ripreso, e anzi ne va stimolato il completamento con tutti gli strumenti possibili.

Venendo invece specificamente alla negativa dell'autostrada a realizzare quell'integrazione col sistema tangenziale che non solo noi ma il semplice buon senso suggerivano, i motivi addotti - per quanto sentito, dato che una risposta ufficiale non ci è mai stata data - sono di varia natura.

Sono spesso motivi speciosi: ad esempio, non interferire col sito archeologico del Forcello (ma basterebbe affinare il tracciato!), o non passare per il Parco del Mincio (in una parte ove il progetto nella prima stesura dichiara assenti emergenze paesaggistiche e vegetazionali, e scegliendo comunque come alternativa un'area di caratteristiche simili!).

Altre motivazioni hanno maggiore spessore. Ad esempio, che il sistema tangenziale come progettato non sempre ha caratteristiche adatte al nuovo duplice ruolo da noi proposto, specie in prospettiva. O che motivi urbanistici consigliano per la tangenziale un tracciato più "largo".

Alla prima motivazione si potrebbe obiettare che al progetto del sistema tangenziale si possono apportare le migliorie del caso, come già peraltro anticipato dalla nostra proposta. Alla seconda, che qui non stiamo ragionando su un caso teorico di studio, ma su una situazione reale e già drammaticamente urgente, con un sistema tangenziale già parzialmente in costruzione.

Ma non spetta a noi rispondere sul piano tecnico. Sappiamo infatti che non c'è problema tecnico che non abbia soluzione, quando vi sia la volontà di trovarla. A noi spetta solo osservare che, se proprio si vuole infliggere a Mantova la iattura di un'autostrada ancor più inutile in quanto concepita in modo antiquato, almeno si dovrebbe cogliere questa occasione per risolvere il nodo vitale e da troppo irrisolto della viabilità nella Grande Mantova. Come invece il progetto autostradale sottoposto a valutazione non fa, nonostante le mistificazioni al riguardo.

Se i nostri amministratori che hanno la responsabilità di questo progetto, a partire dalla Regione e dalla Provincia fino ai Comuni, avvertono la gravità della scelta che si sta compiendo, allora la scelta finale non va demandata a Centropadane, come di fatto sta avvenendo. Qui non si tratta di fissare dettagli progettuali, ma di assumere decisioni che determineranno il futuro di Mantova nei prossimi cinquant'anni.

Chiediamo perciò:

- che ogni decisione sul progetto dell'autostrada Cremona-Mantova, quantomeno della sua parte terminale, sia assunta solo nel quadro d'insieme della viabilità d'area della Grande Mantova e con l'obiettivo di darvi una risposta complessiva ed efficace;
- che tale decisione si appoggi su uno studio comparato delle soluzioni viabilistiche possibili, da affidare a tecnici di fama nazionale;
- che a supporto venga condotto uno studio dettagliato dei flussi di traffico attuali e previsti;
- che in ogni caso, l'eventuale realizzazione dell'autostrada abbia luogo non prima che si realizzi anche il sistema tangenziale, completo del raccordo Nord-Sud con l'area industriale di Valdarò.