

FEDERAZIONE PROVINCIALE VERDI - MANTOVA

15 via Pastro, 46100 Mantova - tel.335-6068390 - fax 0376321111

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DEFINITIVO DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CREMONA-MANTOVA

(Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova Sud)

Elenco delle osservazioni:

- 1. I flussi di traffico smentiscono la pubblica utilità**
- 2. Alternativa per il tracciato a sud di Mantova**
- 3. Il planning dei lavori è troppo penalizzante**
- 4. Va cambiato il planning del collegamento alla A22**
- 5. Il progetto "Cispadana" obbliga a ripensare la CR-MN**

1 - I FLUSSI DI TRAFFICO SMENTISCONO LA PUBBLICA UTILITA'

A rischio di essere noiosi, ricordiamo ancora una volta che gli unici due studi sui flussi di traffico disponibili sulla progettata autostrada Cremona-Mantova-mare (l'uno allegato al progetto preliminare, l'altro realizzato dalla società Polinomia su incarico dell'amministrazione provinciale di Mantova, cui si è affiancata in un secondo tempo anche quella di Cremona) prevedono una fruizione dell'infrastruttura che non è sufficiente per giustificarne la realizzazione.

Sintetizzando quanto indicato nelle nostre osservazioni fin dal 2002, le stime al 2020, dopo la necessaria congruentizzazione, danno il quadro seguente, per le tre sezioni considerate dagli studi (tratta Ovest = CR-Piadena, tratta Comune = CRMN+TiBre, Tratta Est = Marcaria-A22):

Flussi dopo congruentizzazione degli studi (al 2019/2020 con TiBre completo + MN-mare)

		Centropadane	Polinomia
CR-MN	Ovest	55400	44750
	Comune	35650	46850
	Est	9200	28100

Flussi escludendo la realizzazione della MN-mare (al 2019/2020 con TiBre completo)

		Centropadane	Polinomia
CR-MN	Ovest	53600	42800
	Comune	33250	43980
	Est	6200	24850

Flussi escludendo la realizzazione della MN-mare e del TiBre Nord (al 2019/2020)

		Centropadane	Polinomia
CR-MN	Ovest	52640	42000
	Comune	32540	43250
	Est	7170	29250

L'aspetto più evidente è la scarsità di traffico nella tratta est. Il volume stimato da Polinomia è già insufficiente per giustificare un'autostrada a due corsie, con una capacità di 96000 veicoli equivalenti / giorno; se poi ha ragione lo studio di Centropadane, il traffico è addirittura risibile. Ora, Centropadane non è una ditta qualsiasi, ma il proponente dell'opera; indubbiamente ha dato prova d'onestà intellettuale non avendo camuffato questo dato, ma resta il fatto che se essa stessa, che è parte interessata, formula queste previsioni, l'inutilità dell'opera è evidente.

Si sostiene che comunque la cosa non è così importante, perchè l'opera non è finanziata con denaro pubblico (o almeno così pare al momento, ma l'esperienza ci rende dubbiosi sul seguito). A questo obiettiamo con decisione che non è "privato" un finanziamento proveniente sì da una SpA, ma i cui soci sono tutti enti pubblici. Questo finanziamento è "privato" solo per un aspetto formale che non elimina la sostanza della provenienza comunque pubblica del finanziamento.

In ogni caso, se anche fosse vero che il finanziamento dell'autostrada non è pubblico ma privato, questo non sarebbe comunque elemento sufficiente a giustificarne la costruzione. Dovrebbe essere un'opera davvero "di pubblica utilità", quale invece i dati sul traffico negano che sia. Solo un'opera "di pubblica utilità" potrebbe giustificare i danni enormi causati sul territorio da un'infrastruttura così devastante: danni alla viabilità vicinale e locale, danni alla rete irrigua, danni al paesaggio, danni ambientali. In particolare, danni diretti ai fondi attraversati, che si pretende di compensare ai prezzi di esproprio, anzichè ai prezzi di mercato, appunto asserendo una pretesa "pubblica utilità" che in realtà non c'è.

Si propone un'opera inutile e dannosa, mentre sarebbe necessario dedicare risorse alla riqualificazione della viabilità locale, quella sì una necessità urgente e inderogabile. Perciò chiediamo, in prima istanza, che l'autostrada Cremona-Mantova-mare non sia realizzata.

2 - ALTERNATIVA PER IL TRACCIATO A SUD DI MANTOVA

Abbiamo già osservato che un'autostrada comporta non solo costi diretti di realizzazione, ma anche costi indiretti a carico dei cittadini, per tutti i danni che un'opera di questa mole induce sul territorio. Questo deve indurre ad attente valutazioni per capire se l'opera sia giustificata, cioè se - per la collettività - i costi siano davvero superati dai benefici. Nel caso specifico, abbiamo già concluso, esaminando i flussi di traffico previsti, che i benefici attesi non sono sufficienti a giustificare l'infrastruttura, che pertanto non può definirsi "di pubblica utilità".

Queste considerazioni trovano il loro massimo riscontro a sud di Mantova, dove i danni indotti dall'opera sono ancor più rilevanti. In particolare, la progettata autostrada indurrebbe un grave problema: il comune di Curtatone risulterebbe tagliato in due dalla barriera impenetrabile dell'autostrada, che separa la zona "urbana" a nord (Montanara, S.Silvestro e Levata) dalla zona "agricola" a sud (Buscoldo). L'assetto complessivo ne rimarrebbe talmente sconvolto, che probabilmente l'unica cosa seria da fare sarebbe cancellare il comune di Curtatone, accorpando a Mantova la parte di territorio a nord dell'autostrada, a Borgoforte quella a sud.

Per questi motivi, ferma restando, in prima istanza, la nostra richiesta già più sopra formulata di non procedere alla realizzazione di quest'opera che non è giustificata dal rapporto costi-benefici in seconda istanza chiediamo una modifica al progetto, che varrebbe quantomeno a ridurre gli effetti negativi nella parte del percorso dove essi sono più pesanti.

Per ridurre il danno, chiediamo d'integrare l'autostrada al sistema tangenziale a sud di Mantova. Questo sistema tangenziale - come definito dal protocollo del 22.10.1996 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 attorno alla città, collegando la tangenziale sud a quella nord attraverso il Mincio e formando in tal modo una circonvallazione che elimina il traffico d'attraversamento.

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.

Dopo molti anni, finalmente il progetto ha iniziato a concretizzarsi con la realizzazione della tratta Angeli - Cerese, ossia dei lotti A1, A2, A3, A4 del protocollo del 1996. Una realizzazione molto positiva, che però è incompiuta. Infatti questo asse a 4 corsie si conclude a Cerese, ove il traffico ivi convogliato non ha sbocchi adeguati nè verso sud (ex-SS62 "Abetone-Brennero"), perchè manca la tangenziale di Cerese, denominata lotto D nel protocollo del 1996, nè verso est (ex-SS413 "romana"), perchè mancano i lotti denominati A, B, C nel protocollo del 1996. E' indispensabile completare il sistema tangenziale, come peraltro richiesto in particolare anche dal comune di Mantova, che pur non essendo direttamente toccato sul suo territorio da queste opere, è comunque il fulcro cui è finalizzato tutto il sistema. L'opera è vitale e urgentissima, ancor più adesso che è costruita a metà; ma purtroppo, si prospettano tempi di realizzazione indefiniti, o al meglio inaccettabilmente lunghi. Consideriamo che sono occorsi 12 anni per costruire il solo tratto Angeli-Cerese,

Oggi 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 cosiddetta "bretellina del Migliaretto", opera quanto mai dannosa per il futuro urbanistico della Grande Mantova, rispetto alla quale il "lotto B" costituisce una migliore alternativa ; c) i finanziamenti previsti per queste due opere si possono dirottare sul completamento del sistema tangenziale, la cui utilità è fuor d'ogni dubbio ben superiore, rendendolo finalmente una prospettiva concreta.

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 e l'addizione di una corsia d'emergenza; ma certo il loro costo sarebbe trascurabile rispetto ai vantaggi suelencati. E tra l'altro, sarebbe comunque ben minore rispetto al costo degli espropri delle aree necessarie per l'autostrada.

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

Questa proposta non è certo una novità: l'abbiamo resa pubblica fin dal settembre 2002, e ha subito trovato amplissimo consenso: tre su quattro dei comuni interessati (Bagnolo, Curtatone, Mantova, con la sola opposizione di Virgilio); tre su tre delle organizzazioni agricole; nonchè la 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 e le posizioni di chi vi è favorevole, le modifiche apportate al progetto nelle sue varie revisioni, nonchè la risposta "tecnica" ricevuta a suo tempo dalla Provincia di Mantova, replicano con una 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! Così, per tutta risposta alla nostra mediazione, il sistema tangenziale svanisce persino dalla cartografia.

In seguito la Provincia di Mantova è stata indotta dalla reazione dei cittadini e dei comuni a rivedere la sua posizione sul completamento del sistema tangenziale, affermando che "si farà anche quello". A nessuno però sfugge che si tratta di dichiarazioni puramente formali, non sostanziate da alcun elemento concreto, in particolare da nessun finanziamento. Ciò che conta non sono le parole ma gli atti: e tra questi, notiamo che il nuovo tracciato della parte terminale dell'autostrada non solo non recepisce la nostra proposta d'integrazione al sistema tangenziale, ma è modificato 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 proprietari interessati, i quali giustamente contestano l'applicazione dei criteri di esproprio per un'opera di utilità discutibile.

Chiediamo perciò, in seconda istanza rispetto alla non realizzazione dell'autostrada:

- che sia completato il sistema tangenziale di Mantova, come previsto dal protocollo del 1996;
- che questo sistema venga esteso fino a Castellucchio, come previsto dal progetto di bretella Grazie-Angeli elaborato dal comune di Curtatone;
- che il sistema tangenziale - sia le parti ancora in progetto, sia quelle già realizzate - venga riqualificato per accogliere secondo gli standard necessari il traffico proveniente dai raccordi autostradali con la A22 e con la CR-MN;
- che l'autostrada CR-MN si arresti a Castellucchio e si attesti sul sistema tangenziale;
- che la realizzazione della parte finale dell'autostrada CR-MN, fatto salvo il planning previsto, in ogni caso abbia luogo non prima che si completi il sistema tangenziale nella sua interezza.

3 - IL PLANNING DEI LAVORI E' TROPPO PENALIZZANTE

Secondo il bando di gara pubblicato il 15.04.2005, la costruzione dell'autostrada è divisa in tre lotti funzionali, da realizzare secondo la seguente tempistica:

Fase 1 (da ultimare entro 36 mesi dall'approvazione del progetto definitivo) -comprende le tratte:

1A: autostrada, dalla connessione con la A21 a Cremona alla connessione col TiBre a Tornata

1B: autostrada, dal casello di Virgilio della CR-MN alla connessione con la A22 a Bagnolo

1C: variante alla ex-SS62: Valle dei Fiori - casello di Virgilio - ex-SS62 (=tangenziale di Virgilio)

1D: variante alla ex-SS10 da Castellucchio a Angeli - Asse interurbano sud

Fase 2 (da ultimare entro 15 anni dall'approvazione del progetto definitivo) -comprende la tratta:

2: autostrada, dalla connessione col TiBre a Marcaria al casello di Castellucchio

Fase 3 (da ultimare entro 20 anni dall'approvazione del progetto definitivo) -comprende la tratta:

3: autostrada, dal casello di Castellucchio al casello di Virgilio

Questo significa, in particolare, che la tratta autostradale a sud di Mantova - la parte più critica di tutto il percorso, cui si riferiscono specificamente alcune nostre osservazioni - troverà il suo completamento nel 2028 !

Il punto esclamativo s'impone. Ma non basta: si afferma addirittura che questa tratta potrebbe non venir mai realizzata, perchè la sua opportunità dovrà essere valutata a suo tempo in relazione alle situazioni di traffico che saranno verificate allora.

Questo, pur se in forma dubitativa, ci dà ragione quando diciamo che la porzione d'autostrada a sud di Mantova, una volta che si completi il sistema tangenziale - sia pure nel modo confuso, incompleto e inefficiente che il progetto della CR-MN realizza mediante le tratte accessorie 1C e 1D - diventa un doppione che non serve, la parte meno utile di un'autostrada già poco utile.

Ma allora, ci chiediamo perchè questa porzione debba essere prevista. Se la Castellucchio-A22 serve davvero, perchè non viene realizzata subito? Viceversa, se non serve, o se comunque si hanno dubbi tanto forti sul fatto che possa servire, perchè prevederla in progetto? Infatti questa previsione progettuale comporta sull'area interessata vincoli pesantissimi per i proprietari, per i progettisti e per le amministrazioni comunali. Blocca il territorio per vent'anni, fissando "a priori" un percorso che non si sa se sarà ottimale quando si dovrà realizzarlo, ammesso che alla fine si decida davvero di realizzarlo.

Tra l'altro, l'insensatezza di congelare un tracciato oggi pensando che risulti "ottimale" anche domani si sta manifestando già adesso, a seguito dei progetti infrastrutturali della regione Emilia-Romagna, come chiariremo nel seguito in una specifica osservazione.

Un vincolo così pesante, così lungo e così illogico non è giustificabile. Chiediamo perciò:

- in primo subordine a non realizzare l'autostrada;
- in secondo subordine a non realizzare la tratta Castellucchio-A22, attestando l'autostrada al sistema tangenziale di Mantova;
- di rimandare l'approvazione del progetto definitivo per la parte Castellucchio-A22 a tempi più prossimi alla sua realizzazione (2028), quando sarà possibile valutare se e come procedere, in relazione alla situazione viaria del momento; e nel frattempo non istituire inutili vincoli.

Per ulteriori considerazioni al riguardo, rimandiamo anche alle osservazioni che seguono.

4 - VA CAMBIATO IL PLANNING DEL COLLEGAMENTO ALLA A22

Abbiamo già osservato quanto irragionevole sia congelare in un progetto approvato oggi, con tutti i pesanti vincoli che ne derivano, un'opera - la parte dell'autostrada a sud di Mantova, dal casello di Castellucchio al casello di Virgilio - che sarà realizzata solo nel 2028, e che non è nemmeno sicuro che alla fine si realizzi davvero.

Queste considerazioni di puro buon senso raggiungono un apice ragionando sulla piccola tratta del progetto autostradale, denominata 1B, che collega il casello di Virgilio alla A22. Mentre il resto dell'autostrada a sud di Mantova appartiene al terzo lotto, questo appartiene al primo.

Sfugge totalmente la logica per la quale, mentre il resto del collegamento si realizzerà nel 2028, questo piccolo peduncolo debba invece ritenersi così urgente da essere costruito entro il 2010.

Perchè? Per veicolare quale traffico? Quello che NON arriva dalla CR-MN, perchè non è ancora costruita, ma solo dalla ex-SS 62 (e solo da sud, perchè il traffico proveniente da nord ha altri più comodi instradamenti)?

In compenso questa realizzazione "urgente" congela in modo insormontabile l'intero tracciato della tratta Castellucchio-A22, che è la più critica di tutta l'autostrada. Se domani si ravvisassero soluzioni migliori, non si potrebbe cambiare più nulla. Se, ad esempio, la realizzazione della Cispadana (vedi osservazione al proposito) indicasse l'opportunità di spostare il collegamento con la A22, non sarebbe più possibile farlo.

Ma il massimo dell'assurdo si verificherebbe se alla fine si decidesse di non realizzare la tratta Castellucchio-A22, ipotesi che viene considerata possibile. A questo punto, resterebbe questo peduncolo A22-Virgilio Sud-Est isolato e privo d'un senso qualsiasi. Come in ogni caso sarebbe per tutti i lunghi anni (18!) che separano la realizzazione dei lotti funzionali 1 e 3.

Tutto ciò considerato, chiediamo:

- in primo subordine a non realizzare l'autostrada;
- in secondo subordine a non realizzare la tratta Castellucchio-A22, attestando l'autostrada al sistema tangenziale di Mantova;
- in terzo subordine a rimandare l'approvazione del progetto definitivo della parte Castellucchio-A22 dell'autostrada a tempi prossimi al 2028;
- di spostare la realizzazione della tratta 1A (Virgilio-A22) dal primo lotto funzionale al terzo.

5 - IL PROGETTO CISPADANA OBBLIGA A RIPENSARE LA CR-MN

Il progetto di autostrada regionale Cremona-Mantova nasce con l'ambizione di rappresentare non un collegamento interprovinciale, ma un asse di collegamento di portata nazionale sulla direttrice Est-Ovest, alternativo alla Milano-Venezia. A questo fine n     prevista la prosecuzione oltre Mantova fino a Casteldario, dove dovrebbe raccordarsi con un'altra autostrada regionale, realizzata dal Veneto, che prosegue fino a Chioggia.

E' immediato osservare che questo modo di procedere vanifica il concetto stesso di autostrada regionale, perch  porta, tramite l'espedito di suddividerle in tratte regionali, alla costruzione di opere di rilevanza nazionale. Opere che andrebbero decise e pianificate in sede appunto nazionale, perch  riguardano aspetti da non lasciare in balia di interessi locali ma da valutare su un piano complessivo pi  alto.

Questa considerazione che potrebbe sembrare pura teoria invece si rivela gi  assolutamente concreta per l'autostrada Cremona-Mantova - o meglio, Cremona-Mantova-Mare - nel momento in cui si sta concretizzando la costruzione di un'ulteriore autostrada regionale, questa volta ad opera della regione Emilia-Romagna: la Reggiolo-Ferrara, nota col nome di Cispadana.

Questa nuova infrastruttura collegher  la A22 sia alla A13 Padova-Ferrara-Bologna, sia al mare (Comacchio) tramite la gi  esistente autostrada Ferrara-Comacchio. L'opera   stata decisa con PRIT 98-2010 approvato il 22.12.1999 e il 27.07.2007   stato scelto il "promotore" (un consorzio comprendente Autobrennero, Coop7 e altri). Il progetto   stato approvato dalla giunta regionale con deliberazione 398 del 27.07.2008. La presentazione delle offerte si   conclusa lo scorso 27 giugno e in questi giorni viene scelto il concessionario. Si prevede che i lavori inizino nel 2009.

Senza neppur bisogno di leggere le dichiarazioni della regione Emilia-Romagna, uno sguardo alla carta geografica rivela immediatamente che anche l'autostrada Cispadana non   affatto un'autostrada regionale, ma che si propone come segmento di un asse di viabilit  a largo raggio est-ovest. In particolare, si pone in diretta concorrenza alla Mantova-Mare, un po' pi  a sud.

E' questo l'effetto della pianificazione infrastrutturale a vasta area abbandonata nelle mani degli enti locali anzich  gestita a livello centrale. In questo modo rischiamo di avere due autostrade al posto di una, e in ogni caso, entrambe decise in base a interessi locali.

In ogni caso s'impone a questo punto anzitutto una concertazione fra le tre regioni, e comunque per la MN-CR una rivalutazione di base dell'opera vista nel quadro della viabilit  complessiva. Fatta salva questa rivalutazione, ammettendo sia di ritenere ancora giustificata l'opera, sia di conservare immutata la maggior parte del progetto attuale, rimane comunque innegabile che vanno riconsiderati quantomeno due elementi: la tratta finale della CR-MN col raccordo alla A22, e la tratta MN-Casteldario. Pertanto chiediamo:

- in primo subordine a non realizzare l'autostrada;
- in secondo subordine a non realizzare la tratta Castellucchio-A22, attestando l'autostrada al sistema tangenziale di Mantova;
- di sospendere la realizzazione della tratta mantovana (A22-Casteldario) della MN-mare;
- in ogni caso, di rimandare l'approvazione del progetto definitivo per la Castellucchio-A22 e la A22-Casteldario in attesa che le tre regioni e il governo, di concerto, facciano chiarezza sulle strategie infrastrutturali che si vogliono perseguire nel Nord-Est del Paese.