

CREMONA MANTOVA: QUALE SCELTA?

Terzi al ministro: «Caro Toninelli vediamoci subito»

L'assessore regionale chiede un incontro. L'ipotesi autostrada si allontana

L'ALTERNATIVA

MARTEDÌ VERTICE IN CAMERA DI COMMERCIO 5 STELLE SCHIERATI

■ Martedì prossimo, 13 agosto, è già convocato e si svolgerà presso la sede della Camera di Commercio di Cremona l'incontro promosso dal Tavolo della Competitività territoriale che prevede tra i punti all'ordine del giorno, proprio l'esame e la valutazione delle proposte emerse durante l'incontro in Regione Lombardia relative al collegamento viario tra Cremona e Mantova. In vista di quell'incontro, il Movimento 5 stelle prende posizione, ribadendo il proprio «sì» convinto alla riqualificazione della via Mantova esistente contro l'autostrada. «D'altronde – spiega il gruppo regionale del Movimento –, quanto emerso dall'incontro al Pirellone è sotto gli occhi di tutti: Regione Lombardia ha evidenziato che l'opzione dell'autostrada con concessionario privato non è più percorribile. La stroncatura dell'ipotesi Stradivaria è stata totale perché non è finanziariamente ed economicamente sostenibile e, qualora lo fosse con l'intervento di una società pubblica, la realizzazione dell'autostrada precluderebbe per quei territori la possibilità di vedere realizzate altre opere infrastrutturali ben più importanti». La direzione verso cui tendere, secondo i 5 Stelle, è dunque una sola: la riqualificazione della ex statale. «L'opzione di gran lunga più conveniente, innanzitutto da un punto di vista funzionale. E infatti già a due corsie e quindi non servirebbero lavori massicci ed invasivi, in secondo luogo perché non si metterebbero a rischio centinaia di aziende agricole che insistono sulla ex statale e infine perché nei giorni scorsi è arrivato il pieno appoggio da parte del ministro Danilo Toninelli».

di MAURO CABRINI

■ In attesa che il territorio, tutto insieme, decida cosa è meglio e cosa vuole, vale a dire in sostanza se l'autostrada nuova o la riqualificazione della via Mantova esistente, a prendere di petto il caso di una infrastruttura ritenuta senza voci dissonanti determinante perché la provincia di Cremona incomincia ad uscire dall'isolamento è la Regione. Nello specifico, l'assessore a Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Claudia Maria Terzi, ha scritto una lettera al ministro dei Trasporti, il cremonese Danilo Toninelli, per sollecitare la convocazione di un incontro dedicato e urgente sul collegamento stradale. Milano incalza Roma: «Il ministro, attraverso dichiarazioni a mezzo stampa, si è detto disponibile al confronto sulla necessità di migliorare potenziando il collegamento tra Cremona e Mantova – spiega l'assessore Terzi motivando la comunicazione ufficiale inviata nelle ultime ore al ministro Toninelli –, in particolare su una delle opzioni che Regione Lombardia ha prospettato agli enti territoriali durante il tavolo del 30 luglio scorso (quella della riqualificazione dell'esistente piuttosto che la realizzazione della nuova autostrada ndr). In seguito a questo interessamento, ho chiesto formalmente al ministro di convocare un incontro per valutare le disponibilità del Mit in merito al finanziamento della progettazione e della realizzazione dell'opera, considerato anche che la ex Statale 10, l'attuale arteria che unisce i due capoluoghi, è in procinto di tornare ad Anas e, quindi, alla società che fa capo al ministero stesso».

Toninelli, la cui risposta potrebbe arrivare già nelle prossime ore e a logica non potrà che essere positiva, era stato chiaro, impegnandosi fra l'altro a mettere a disposizione degli enti il braccio operativo di Anas, proprio perché valutasse costi e modalità di adeguamento della statale esistente, così da garantire una viabilità ottimale per il collegamento dei due capoluoghi di provincia. «Accogliamo con piacere la richiesta di un incontro formalizzata dall'assessore regionale Terzi – ha non a caso



L'assessore Claudia Maria Terzi



Il ministro Danilo Toninelli

«Convochi un confronto per valutare le disponibilità del Mit in merito al finanziamento»

«Accolgo con piacere l'apertura della Regione al dialogo con Anas per la riqualificazione»

già commentato il Gruppo regionale del Movimento 5 Stelle – al ministro Toninelli. La sinergia tra le istituzioni è fondamentale. Serve strategia e una pianificazione che tenga conto anche del raddoppio ferroviario e dello sviluppo futuro dei modelli economici. Ci auguriamo che il territorio si dimostri compatto su una soluzione realistica e di buon

senso e non si arroccchi su quei progetti ideologici, irrealizzabili e fuori da ogni logica che per 20 anni lo hanno immobilizzato». E all'orizzonte già si staglia una scelta: addio autostrada. L'impressione è quella, chiara. Almeno per il momento. Poi molto può cambiare. Anche al governo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento L'ex sindaco Bodini: «Prima ero favorevole Ecco perché ho cambiato idea»

■ Sindaco di Cremona per due mandati, parlamentare e ora membro del coordinamento regionale di Articolo Uno, presidente del network Friends of Stradivari, Paolo Bodini interviene sul tema autostrada Cremona Mantova con una riflessione articolata. Senza timori di sconfessare il suo orientamento passato e tanto meno di esplicitare la sua idea, declinata tra presente e futuro. «Pur con qualche dubbio sul rapporto costi benefici, sono stato favorevole alla costruzione dell'autostrada Cremona Mantova fino a circa 15 anni fa – parte dal passato per poi arrivare al presente, Bodini –, poi sono diventato dapprima dubbioso e successivamente decisamente contrario».

Ecco perché: «Cosa è cambiato in questi anni? Semplicemente la mia coscienza e sensibilità ambientale, come credo quella di moltissime persone nel mondo, è cambiata e si è di molto acuita. Mi guardo intorno, parlo con i miei figli e ora anche con i più grandicelli dei miei nipoti (che hanno quasi l'età di Greta Thunberg), ho letto con angoscia (e un po' di speranza) qualche anno fa la prossocchè dimenticata enciclica Laudato Si di Papa Francesco, leggo quotidianamente i rapporti scientifici che da ogni parte del mondo segnalano il disastro in atto e la catastrofe imminente, vivo come tutti i cambiamenti climatici, che rapidamente si succedono e cambiano la nostra vita. I ghiacciai della Groenlandia si



POSSIBILI PASSI VERSO L'AUTOSTRADA

ipotizzando la possibile messa a disposizione del progetto definitivo aggiornato da parte di Stradivaria:

- 2019** Completamento del progetto definitivo e del piano economico finanziario
Determinazioni in merito alla convenzione di concessione in essere
Coinvolgimento o partecipazione società pubblica
- 2020** Conferenza dei servizi regionale e acquisizione del parere ambientale
Approvazione del progetto definitivo da parte di Regione Lombardia
- 2021** Affidamento del progetto esecutivo e dei lavori
- 2022** Sviluppo del progetto esecutivo
- 2022/2025** Esecuzione dei lavori
- 2026** Apertura al traffico

IL TRAFFICO ATTESO

VOLUME TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO

	LEGGERI	PESANTI	TOTALI
2025	10.216,15	5.472,94	15.689,09
2030	12.250,00	7.000,00	19.250,00
2035	13.261,87	7.578,21	20.840,07
2040	13.938,35	7.964,77	21.903,13
2045	14.649,35	8.371,06	23.020,41



Tutti i nodi da sciogliere

Costi alti, piano economico finanziario poco sostenibile, flussi di traffico da stimare e pedaggio elevato: nero su bianco, nel verbale, le criticità di una nuova infrastruttura

Intanto, con il confronto che si infittisce almeno a livello politico, emergono nuovi particolari in merito al confronto che sul collegamento tra Cremona e Mantova si è tenuto in Regione alla fine del mese scorso. Affiorano da un verbale lungo, dove nero su bianco si mettono opzioni, ipotesi di sviluppo, criticità e stime sui flussi di traffico.

ICINQUE SCENARI

Intanto si confermano i cinque possibili scenari. Primo: prosecuzione dell'attuale concessione. Una soluzione che a verbale si definisce «non perseguibile» in quanto la proposta di riequilibrio di Stradivaria non sarebbe finanziariamente sostenibile e perché «si dovrebbe valutare la tenuta giuridica della modifica del rapporto concessorio». La proposta di prosecuzione dell'iniziativa con l'attuale concessionario viene ritenuta possibile solo con un riequilibrio del Pef della concessione ad oggi vigente con un contributo pubblico a fondo perduto di circa 500 milioni di euro. Tempistica di massima: fine lavori entro giugno 2024. Secondo: nuova concessione con una nuova gara. Anche questa opzione appare «non percorribile». Motivo: «Gli indici di bancabilità e di redditività sono nettamente inferiori rispetto a quelli che il mercato degli investimenti e dei finanziatori richiedono». Terzo: affidamento della concessione a una società pubblica



Code lungo via Mantova (a sinistra il tratto in ingresso alla città): ma prevale l'ipotesi riqualificazione

partecipata dalla Regione, che consentirebbe di applicare tariffe più basse favorendo l'appetibilità e l'utilizzo dell'infrastruttura. Tempistica di fine lavori: entro il 2026. E in questo scenario, l'impegno finanziario di Regione Lombardia sarebbe di 750 milioni di euro da versarsi come capitale sociale poi restituiti alla società e retrocedibili alla Regione stessa con una minima remunerazione durante la concessione e senza necessità di un contributo pub-

blico a fondo perduto. Con la società partecipata che avrebbe poi anche necessità di accedere al credito agevolato, supportato da una garanzia regionale. Quarto: raddoppio dell'arteria esistente. Il costo della riqualificazione è stimato tra i 12 e i 15 milioni di euro al chilometro, per una spesa complessiva di 700, 800 milioni interamente a carico di fondi pubblici. Esborso che sarebbe a fondo perduto. E con la ex statale 10 che verrebbe riclassificata come stra-

da di interesse nazionale passando in gestione ad Anas. Nod da sciogliere preventivamente: va verificata l'entità del possibile investimento prioritario dello Stato. Ultimo scenario contemplato alla riunione: strada a una corsia per senso di marcia. «L'ipotesi, pur apparendo percorribile, non risolverebbe le attuali gravi problematiche di promiscuità delle componenti di traffico (congestione e sicurezza) legate soprattutto all'alta per-

centuale di traffico pesante presente sull'arteria e quindi della sicurezza della circolazione - si annota -. E non consentirebbe inoltre un significativo incremento delle velocità commerciali di percorrenza».

LE CRITICITÀ

Morale: le prime due opzioni sono quelle con maggiori criticità da affrontare già in partenza, in particolare perché il piano economico finanziario non appare sostenibile da un punto di vista finanziario e reddituale. Il terzo scenario, invece, prevede l'assenza di contributo regionale a fondo perduto, un Pef bancabile e con indici economico finanziari positivi, costi di gestione autostradale stimati in 250.000 euro al chilometro all'anno e un possibile pedaggio stimato intorno ai 4,23 euro. Evidente, dalle annotazioni, come l'orientamento della Regione sia verso il terzo scenario. Tanto che in conclusione vengono illustrate anche alcune stime di traffico e le ipotesi di tempistica per la realizzazione: esecuzione dei lavori fra il 2022 e il 2025 e apertura al traffico entro il 2026.

Per quanto riguarda i primi due scenari, il contributo regionale a fondo perduto viene giudicato troppo ingente, si rimarca la non bancabilità del project e si evidenziano le tariffe applicate all'utenza - valutate sull'intera durata della concessione - ritenute elevate al pari dei costi di gestione. Basti pensare che, all'eventuale apertura della nuova autostrada, il pedaggio di un'autovettura per l'intera tratta Cremona-Mantova sarebbe, stando almeno alla stima, di 7,33 euro, sostanzialmente simile a quelli delle concessionarie private.

Edecco anche gli ostacoli da superare nel caso si scegliesse il terzo scenario: a fronte dell'assenza di contributo a fondo perduto, a differenza del caso di concessione ad una società non pubblica la Regione appare preoccupata dalla necessità di un forte investimento durante gli anni di costruzione. Poi si avanzano perplessità sull'esigenza di accedere al credito agevolato, supportato da garanzia pubblica e con costo del debito ridotto.

Le stime: un costo di gestione di 250.000 euro per chilometro all'anno e un pedaggio sull'intera tratta di 4,23 euro. **MAC**

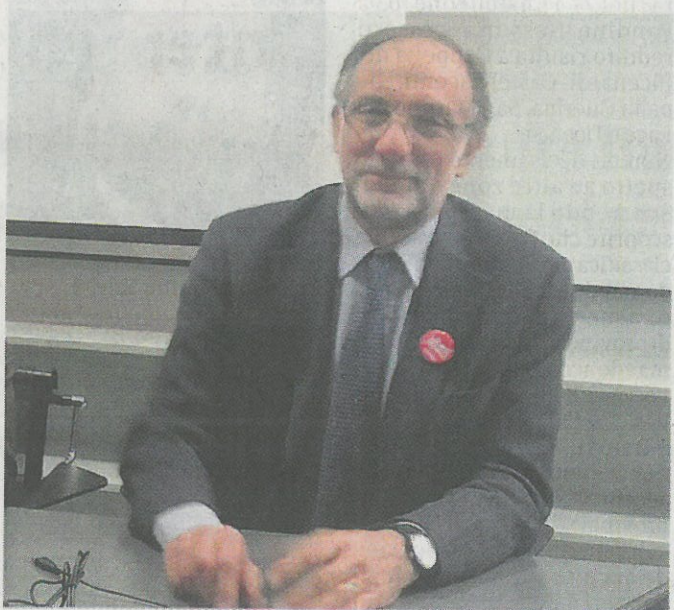
© RIPRODUZIONE RISERVATA

stanno trasformando in vorticosi torrenti, le nostre Alpi hanno dimezzato i loro nel giro di qualche decennio, gli astronauti tornati in orbita dopo qualche anno non riconoscono più la Terra che avevano visto così diversa, lembi di terra sono già scomparsi per l'innalzamento delle acque degli oceani, la catena alimentare di base è a rischio di estinzione. E noi? Sembra che continuiamo a parlare di questi problemi, che li conosciamo e magari ne siamo anche - almeno a parole - preoccupati, ma ci aspettiamo che altri li risolvano e che noi si possa andare avanti con i nostri modelli di sviluppo, che sono datati di qualche decennio e che non hanno prospettiva. Ognuno di noi, singolarmente e come comunità, è

chiamato (e lo dice chiaramente il Papa nella citata enciclica) a fare tutto quello che può per fermare il surriscaldamento terrestre e salvare la casa comune». E per tutti questi motivi, secondo l'ex primo cittadino «stendere decine di milioni di metri quadrati di cemento e asfalto nella pianura più fertile d'Italia (anziché piantare alberi che assorbono CO2) per far passare ancora più macchine e camion sembra, nel 2020, veramente un controsenso. E' tempo di cambiare paradigmi: a nulla ci servirà questo tipo di sviluppo, se la sopravvivenza stessa delle nuove e prossime generazioni è a rischio. Cerchiamo di pensare non al domani, ma almeno al dopodomani in termini geologici».

E allora, l'alternativa di Bodini è già chiara: «Si punti decisi sullo sviluppo e sul raddoppio della ferrovia, sulla mobilità condivisa e su una buona riqualificazione della vecchia Statale 10. Il problema della società Stradivaria non deve essere un ostacolo e potrà essere risolto allo stesso tavolo politico interistituzionale, insieme agli aspetti di progettazione e finanziamento dell'opera. La riqualificazione della statale costa certamente molto meno dell'autostrada e può fare da compensazione. Ed è comunque oggi decisamente più importante bloccare il consumo i suolo e salvare l'ambiente, piuttosto che una società la cui esistenza ha perso di significato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ex sindaco Paolo Bodini prende posizione sulla Cremona Mantova