

# Cronaca di Cremona

cronaca@laprovinciacr.it

## NUOVE INFRASTRUTTURE

# 750

Sono i milioni di euro con i quali Regione Lombardia è disposta a sostenere la realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova, nell'ipotesi che prevede il ricorso ad una concessione pubblica

# 2026

È l'anno previsto per la fine dei lavori, nel mese di dicembre. L'autostrada regionale Cremona-Mantova dovrebbe quindi essere inaugurata nel giro di sette anni



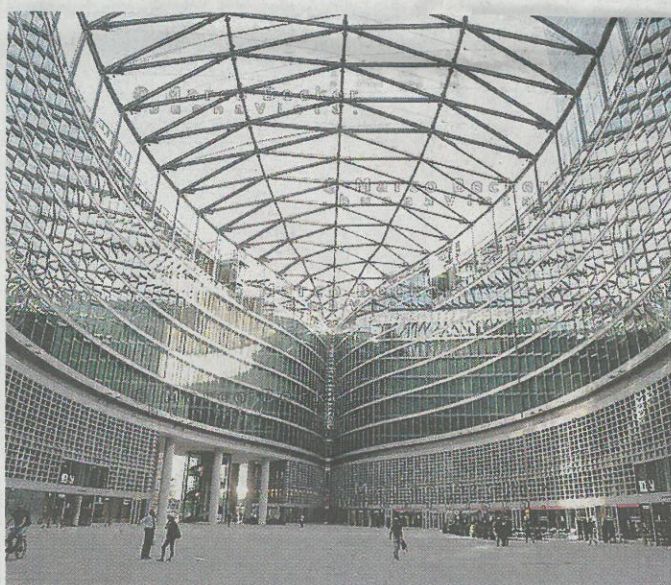
# Via libera alla Cr-Mn Piano da 1,2 miliardi

di **ANDREA GANDOLFI**

■ La scadenza temporale è fissata al 2026, lo scenario più probabile quello che prevede l'abbandono della concessione attualmente in essere, il varo di una concessione pubblica e la realizzazione dell'opera da parte di una società collegata a Regione Lombardia - come Cal o Infrastrutture Lombarde - per un costo complessivo di un miliardo e duecento milioni di euro; 750 arriverebbero dal Pirellone tramite lo strumento dell'equity, senza la necessità di un contributo pubblico a fondo perduto.

Se alla fine si passerà veramente dalle parole ai fatti, dovrebbe essere questo il percorso che porterà alla costruzione dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, del quale si è parlato ieri pomeriggio nel 'tavolo di ascolto reciproco' promosso in regione dal governatore Fontana. «Abbiamo illustrato le nostre ipotesi ai partecipanti - ha spiegato Fontana - che le hanno recepite esprimendo poi le loro idee». L'impegno comune è quello di darsi una risposta finale dopo avere analizzate le diverse proposte con i rappresentanti dei territori interessati, e la deadline è fissata per settembre.

Oltre a Fontana, la giunta regionale è intervenuta al tavolo sulla Cremona-Mantova con gli assessori Claudia Maria Terzi (infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile), Davide Caparini (bilancio, finanza e semplificazione) e Raffaele Cattaneo (ambiente e clima). Cinque le ipotesi illustrate ieri. La prima con riferimento alla concessione in essere, portando il contributo di Regione Lombardia da 128 a circa 500 milioni di euro; la seconda con un identico contributo a fondo perduto, ma una nuova gara. Eventualità presentate in sostanza come casi



Un'immagine della nuova sede di Regione Lombardia, a Milano

di scuola, dato che se ne è sottolineato la non sostenibilità economica. Dunque, il modello della concessione attuale non regge, richiedendo tra l'altro un cospicuo intervento economico a fondo perduto e tariffe molto elevate.

La quarta ipotesi prospettata è quella del raddoppio dell'attuale strada provinciale 10, con un costo totale compreso fra i 700 e gli 800 milioni (resa particolarmente incerta nella tempistica dalla concreta possibilità di un futuro passaggio della via Mantova all'Anas). La quinta si 'accontenterebbe' di interventi di manutenzione straordinaria della strada, che rimarrebbe quindi ad una sola corsia richiedendo un investimento compreso fra i cento ed

i duecento milioni. Ma rappresenterebbe, con tutta evidenza, poco più di un pannello caldo.

«Adesso - ha sottolineato l'assessore regionale Terzi al termine dell'incontro - la palla passa ovviamente alle province, ai comuni ed a tutti i soggetti che costituiscono il tavolo. Mi ha fatto piacere constatare che tutti gli interlocutori hanno apprezzato con quanta serietà e puntualità Regione Lombardia stia affrontando anche questa 'partita'. Il presidente Fontana ha chiesto a tutti di approfondire le proposte che abbiamo formulato ed illustrato, per poi reincontrarci nel momento in cui il territorio avrà assunto una decisione definitiva».

L'assessore Terzi si è anche assunta l'impegno ad avviare un'interlocuzione con Anas, per preparare il terreno nel caso prevalesse l'ipotesi del raddoppio dell'attuale arteria viabilistica di collegamento fra Cremona e Mantova. Un elemento interpretato da alcuni come la conferma del fatto che - questa volta - non ci saranno ulteriori aggiornamenti o rinvii del tavolo regionale. A settembre si dovrebbe arrivare con una scelta precisa, condivisa, e quindi con una decisione. Se sarà favorevole alla nuova infrastruttura, dopo anni di parole questa volta si apriranno i cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## A Casalmaggiore e S. Giovanni in Croce «Con questo assetto tangenziali bocciate» Doccia fredda per il Casalasco-Viadanese

di **DAVIDE BAZZANI**

■ Per il Casalasco-Viadanese è una doccia fredda. Non nasconde infatti una certa delusione il sindaco di Casalmaggiore, **Filippo Bongiovanni**, durante il viaggio di rientro da Milano, insieme al sindaco reggente di Viadana, **Alessandro Cavallari**. «Se prenderà effettivamente corpo il progetto della realizzazione dell'autostrada da parte della Regione - afferma Bongiovanni - non ci sarà spazio per la costruzione delle tangenziali di Casalmaggiore e di San Giovanni in Croce e per il completamento della tangenziale di Viadana. Per noi si tratta di una situazione inaccettabile».

Tutti i soldi, insomma, verrebbero assorbiti dalla realizzazione dell'autostrada. Per il resto



Il sindaco di Casalmaggiore, Filippo Bongiovanni

sto del territorio, nulla. Non tutto è perduto, perché «ci sarà un focus sulle diverse ipotesi prospettate e a settembre sarà convocato un tavolo provinciale con tutte le componenti interessate per una nuova discussione sul tema».

Le prossime settimane, evidentemente, saranno cruciali per il nostro territorio, che dovrà lottare per ottenere le infrastrutture necessarie. Il tema è tornato prepotentemente al centro del dibattito politico locale. Dopo l'inter-

vento di **Fabrizio Vappina** e **Pierluigi Pasotto**, esponenti del gruppo di minoranza Casalmaggiore la Nostra Casa-Vappina, che hanno chiesto chiarimenti sulla situazione di strade e nuovo ponte sul Po, Bongiovanni spiega: «Il presidente della Regione Lombardia Fontana ha verificato le problematiche relative alla possibile costituzione di una new-co (new company, cioè una nuova azienda, ndc) tra Anas e Regione Lombardia, ma già a giugno 2018 l'ipotesi era stata bocciata. L'argomento era già stato chiuso da tempo».

Altro tema sollevato dalla minoranza il passaggio delle provincie all'Anas. Osserva Bongiovanni: «Nella conferenza Stato-Regioni sono state stabilite le strade provinciali

che devono passare ad Anas e nel nostro caso si tratta della 343 Asolana, della 358 Castelnovese e della 10 Padana inferiore. Tutte le altre strade restano in capo alla Provincia. Questo iter è proseguito ed un decreto del presidente del Consiglio dei ministri certifica il passaggio ad Anas delle provincie citate. Si attende la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, ma da settembre ci sarà l'ufficialità».

Altra questione: il nuovo ponte sul Po. «Con il passaggio dell'Asolana all'Anas e l'indicazione del ponte tra le priorità indicate dal Ministero delle Infrastrutture, e la previsione dei fondi per la progettazione, possiamo dire che l'opera è ben indirizzata. Devo ringraziare il Ministero e i parlamentari della Lega per il lavoro svolto su questi argomenti».

Quanto alle tangenziali di Casalmaggiore, San Giovanni in Croce e Viadana, i margini sembrano risicati. Le prossime settimane diranno se qualcosa potrà mutare in meglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







## Le richieste degli ambientalisti «Quel progetto ormai è superato Bisogna riqualificare la statale»

Il sit-in organizzato ieri dagli ambientalisti durante la riunione che si è svolta a Milano. I verdi bocciano la nuova autostrada e puntano sulla riqualificazione della statale



■ In occasione del tavolo regionale sulle infrastrutture, convocato ieri in Regione, i rappresentanti dell'associazione e il Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre si sono riuniti in presidio davanti al Pirellone. Nelle scorse settimane Legambiente Lombardia ha condiviso davanti ai tecnici dell'assessorato regionale ai trasporti e alle infrastrutture la dettagliata proposta di riqualificazione della SP10 elabo-

rata dal Coordinamento dei Comitati contro la Cremona-Mantova come alternativa concreta e sostenibile alla realizzazione di una nuova autostrada, per la quale tra l'altro non è stata risolta la sostenibilità finanziaria per coprire i 488 milioni necessari. «Un intervento di riqualificazione dell'esistente strada provinciale garantirebbe un adeguato collegamento tra Cremona e Mantova - spiega **Barbara Meggetto**, presidente di Legam-

biente Lombardia - offrendo una possibile soluzione ai problemi del traffico locale e alle esigenze delle attività produttive, al contrario di un'autostrada che avrebbe elevati pedaggi. Inoltre salverebbe dalla cementificazione 1.550 ettari di suolo fertile. Questo progetto, di notevole impatto ambientale, ha perso completamente il suo asse strategico legato allo sviluppo dell'arteria Tirreno Brennero non più in previsione».

# Comune e Provincia Scelta entro settembre

■ Al tavolo di Milano, l'Amministrazione comunale era rappresentata dall'assessore alla mobilità **Simona Pasquali**; con lei anche il vice presidente della Provincia **Rosolino Azzali**. Nella pattuglia cremonese, tra gli altri, il consigliere comunale di opposizione **Carlo Malvezzi**, il consigliere regionale **Matteo Piloni** e l'ex assessore comunale **Alessia Manfredini**. Nel confermare «l'importanza strategica del collegamento viario veloce tra Cremona e Mantova», Pasquali ha sottolineato come nella riunione di ieri siano «emersi diversi scenari che rimandano necessariamente ad approfondimenti territoriali in agenda nelle prossime settimane. Il presidente Fontana si è preso l'impegno di riconvocare il tavolo entro settembre. In particolare, si registra la proposta della Regione di impegnarsi direttamente nella costruzione dell'opera autostradale, oppure la possibilità di chiamare in campo Anas che a breve dovrà diventare proprietaria della ex SS10».

«A livello territoriale, discuteremo queste proposte in una specifica seduta del tavolo della competitività», ha precisato Azzali. «Abbiamo ascoltato con interesse l'illustrazione delle ipotesi di Regione Lombardia. E' comunque ben chiaro a tutti che alla fine l'opzione è ristretta alla realizzazione mediante concessione pubblica od al raddoppio dell'ex strada statale. La prima fra le due eventualità appare anche la



L'assessore comunale Simona Pasquali



Rosolino Azzali, vicepresidente della Provincia



Il consigliere comunale Carlo Malvezzi



Il tratto finale della via Mantova, alle porte di Cremona

più certa sotto il profilo della tempistica».

«Se c'è un elemento che emerge con chiarezza dal tavolo regionale sulla Cremona-Mantova - sottolinea **Malvezzi** - è che il modello della concessione attuale non regge più. L'ipotesi più interessante (tra l'altro, la sola a mantenere un saldo riferimento al progetto elaborato fino ad ora, evitando un azzeramento che ci riporterebbe indietro di dodici anni) è senza dubbio quella della concessione pubblica. Noi vogliamo che l'autostrada si faccia, e ci aspettiamo da tutti gli attori in campo - Regione ed enti locali - determinazione e concretezza. Realizzando finalmente

un'opera strategica e mantenendo sul territorio un investimento di un miliardo e duecento milioni di euro».

«Dopo più di 15 anni di promesse, le risposte dalla Regione cominciano ad arrivare», dichiara il consigliere regionale del Partito Democratico **Matteo Piloni**. «Prendiamo atto dell'impegno che il presidente Fontana si è preso, a patto però che i tempi siano davvero rispettati. L'orizzonte indicato è il 2026 e non sarà facile centrare l'obiettivo in tempi così brevi; ma il nostro territorio non può attendere oltre. Abbiamo due scenari credibili sui quali il territorio potrà esprimersi, valutando tutti gli aspetti, a partire dalle diverse ricadute che comportano. Ma insieme a questo progetto, ho ricordato al tavolo in Regione che si devono portare avanti con determinazione sia i lavori per le linee ferroviarie, sia quelli per il raddoppio della Pausa. Solo così i nostri territori cominceranno a risolvere le loro gravi criticità infrastrutturali».

«Nonostante la presentazione del progetto, sono ancora tutti da definire i tempi e le modalità con cui si vuole procedere», commenta il consigliere regionale del M5S, **Marco Degli Angeli**. «Ancora una volta la Regione prende tempo e non da alcuna risposta certa ai cittadini».

«Restano le mie perplessità sull'opera: è meglio spendere soldi per avere treni nuovi e raddoppi ferroviari completi», è stato il commento dell'ex assessore comunale **Manfredini**. «Negli anni scorsi non ho mai nascosto i miei dubbi. Piuttosto bisogna puntare decisamente su nuovi treni, oltre a finanziare totalmente insieme ad RFI il raddoppio ferroviario, anticipare i tempi di realizzazione del primo lotto e finanziare il secondo (Cremona-Piadena), quello più importante per i pendolari cremonesi».