

Regione LOMBARDIA
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità
U.O Viabilità
All'attenzione di Marisa Rita Cattaneo
Via Taramelli 20
20124 Milano

oggetto: osservazioni sul progetto preliminare redatto, ai sensi della L.R. 9/2001,
dalla soc. Centropadane spa, della Autostrada Regionale "Integrazione del sistema
Transapadano Direttrice Cremona Mantova" del 27.10.2002.

I sottoscritti Corradi Ezio, nato a βββββ il βββββ e residente a βββββ in βββββ, e
Vacchelli Cesare nato a βββββ il βββββ e residente a βββββ in βββββ, in proprio e
quali rappresentanti del coordinamento dei comitati contro la costruzione delle
autostrade cr-mn e ti-bre, presentano osservazioni scritte del progetto di cui
all'oggetto, come previsto dalla Comunicazione apparsa sui quotidiani a cura di
Regione Lombardia e Autostrade Centropadane spa.

Premesso che

- La società Centropadane spa e la Regione Lombardia hanno pubblicato, sul
quotidiano Il Corriere della Sera del 18 giugno 2003, comunicazione del deposito
del progetto preliminare dell'opera di cui all'oggetto. Hanno altresì affermato che
al progetto preliminare sono state apportate modifiche ed integrazioni in forza della
sottoscrizione del protocollo d'intesa 13.02.2003 sottoscritto tra Autocamionale
della Cisa spa, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Provincia di Cremona,
Rete Ferroviaria Italiana e Comune di Mantova

- il progetto depositato presso i Comuni porta invece la data 27.10.2002 (ved
progetto depositato al Comune di Piadena il 6 giugno 2003 prot. n. 2854),
pertanto tale progetto preliminare non tiene in alcun conto le successive

modifiche ed integrazioni apportate con il citato protocollo d'intesa

13.02.2003. Si tratta di palese contrasto con le stesse dichiarazioni contenute nel bando pubblicato sui quotidiani. Si deve osservare che sulla base del bando apparso sui quotidiani e sulla base della convocazione redatta dalla Regione Lombardia, sono stati convocati alla conferenza di servizio da tenersi a Cremona il giorno 8 luglio 2003, tutti i Comuni interessati all'attraversamento i quali sono stati invitati ad esprimere il parere di cui all'art. 14, 14 bis, 14 ter e 14 quater, sulla base di un progetto che porta la data del 27.10.2002 e che viene dichiarato, dalla stessa soc. Centropadane spa superato poiché al progetto preliminare sono state apportate modifiche ed integrazioni, in forza di protocollo d'intesa 13.2.2003. Le presenti osservazioni vengono inviate pertanto, per conoscenza, anche alle competenti Procure della Repubblica di Cremona e di Mantova, affinché verifichino se, nei fatti sopra esposti, o negli accertamenti che vorranno disporre, siano ravvisabili anche illeciti di natura penale.

- che la società Centropadane spa ha predisposto un progetto qualificato "Autostrada Regionale" mentre le stesse premesse del progetto preliminare si riferiscono ad un "itinerario autostradale transpadano" ed ancora, la deliberazione della Giunta Regionale della Lombardia, che richiama il citato progetto (D.G.R. 19 luglio 2002 n. 9865) si riferisce espressamente ad "un quadro programmatico di livello europeo" per "la realizzazione del corridoio 5 altrimenti definito del 45° parallelo Barcellona-Kiev, il quale nel transito italiano corrisponde ad un attraversamento transpadano"(ved. PROGETTO PRELIMINARE documentazione territoriale ambientale,

Elementi preliminari di studio di impatto ambientale, a firma ing. R.

Salvadori, rag. Augusto Galli)

- che la Legge Regionale 9/2001 qualifica Rete Viaria di interesse regionale, la rete viaria di interesse regionale con esclusione della rete di interesse nazionale. Con criteri di classificazione della rete basati su parametri fisico-tipologici funzionali e di fruizione degli assi stradali (art. 3); ed ancora si tratta di "autostrade ricomprese nel territorio regionale, che assolvano prevalentemente ad esigenze di mobilità di scala regionale (art. 6). E' evidente che, nella stessa presentazione dell'asse viario, redatta dalla soc. Centropadane spa, risulta inequivocabilmente che il "corridoio Barcellona - Kiev ha valenza transnazionale e, addirittura transcomunitaria tale da rendere il progetto (di autostrada regionale) inammissibile alla luce delle definizioni contenute nella citata legge regionale 9/2001.
- La previsione di cui alla L.R. n. 20/99, art. 6 comma 2 dispone, ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale, che la conferenza di servizi convocata da parte del servizio precedente, debba essere integrata da rappresentante dell'ufficio regionale VIA. La convocazione per la conferenza di servizi del 8 luglio 2003 alle ore 10 a Cremona (prot. S1.2003.0009911 del 20.6.2003) predisposta dalla Regione Lombardia, non è estesa al rappresentante dell'Ufficio Regionale VIA, pertanto la conferenza di servizi non potrà esprimere il "parere e giudizio di VIA di cui alla L.R. 3.9.1999 n.20 art. 6 comma 2. Relativamente al progetto preliminare dovrà pertanto applicarsi la procedura VIA di cui L. 349/86 e al DPCM 27.12.1988.

Il citato D.P.C.M, canonizza procedure per la realizzazione della VIA che non risultano assolutamente rispettate nel progetto preliminare presentato dalla soc.

Centropadane spa

In particolare, il citato DPCM, impone il rispetto delle seguenti norme tecniche di redazione:

all'art. 3) **quadro di riferimento programmatico** che prevede che lo studio di impatto ambientale debba contenere:

- *“attualità del progetto e la motivazione delle eventuali modifiche apportate dopo la sua originaria concezione”* Come si è detto, nessun rilievo nel rispetto della presente normativa è contenuto nello studio della soc. Centropadane spa. Infatti lo studio omette ogni riferimento alle modifiche di tracciato oggetto di specifica convenzione tra la Società concessionaria, la regione Lombardia, La Provincia di Mantova, la Provincia di Cremona, il Comune di Mantova la Rete Ferroviaria Italiana.

all'art. 4 **quadro di riferimento progettuale** che prevede che lo studio di impatto ambientale debba contenere:

- *“risultati dell'analisi economica di costi e benefici”* Nessuno studio costi benefici è stato presentato. Lo studio di Impatto Ambientale deve essere corredato dall'analisi economica “costi -benefici”. Si tratta di uno degli strumenti cardine che un corretto studio di impatto ambientale deve contenere.

all' art. 5 **quadro di riferimento ambientale** che prevede che lo studio di impatto ambientale debba contenere:

-“stima qualitativamente e quantitativamente gli impatti indotti dell’opera sul sistema ambientale, nonché le interazioni degli impatti con le diverse componenti ed i fattori ambientali, anche in relazione ai rapporti esistenti tra essi”. In

particolare, per le infrastrutture viabilistiche deve essere presentato l’esame dei flussi di traffico al fine di giustificare la realizzazione dell’opera, degli sv incoli, del numero dei caselli autostradali. **Nessuno studio dei flussi di traffico risulta allegato al progetto al fine di definire non solo l’opera principale ma anche svincoli, caselli autostradali, opere di coordinamento con la viabilità esistente e progettanda.**

Il progetto preliminare, inoltre, ignora totalmente le previsioni di materiale estrattivo contenute nei Piani Provinciali delle Cave, recentemente predisposti sia dalla Provincia di Mantova che dalla Provincia di Cremona e non svolge alcuna indagine sulle modalità di reperimento degli ingentissimi quantitativi di inerti che dovrebbero essere estratti per la realizzazione dell’opera, con grave danno ambientale e gravissimo pregiudizio di tutta l’opera di Pianificazione Estrattiva sino ad oggi assunta dalle Province di Mantova e Cremona..

Il progetto preliminare, che secondo quanto disposto dalla Legge regionale 9/2001 deve essere predisposto in conformità alla disciplina di cui alla L. 109/1994 (legge Merloni) e deve indicare:

- a) il quadro delle esigenze da soddisfare (poiché manca totalmente lo studio dei flussi di traffico e l’indagine “costi -benefici”, il progetto è illegittimo e contrasta con la previsione di cui all’art. 16 della L. 109/1994
- b) b) le ragioni della scelta e le valutazioni delle eventuali soluzioni possibili (il progetto preliminare non contiene alcuna comparazione né di tracciato né di alternative possibili di mobilità). E’ evidente pertanto che, anche sotto

questo profilo il progetto preliminare risulta totalmente difforme rispetto alle previsioni di cui alla L. 109/1994.

- La L.R. 9/2001, art. 1 comma 2, dispone che la Regione Lombardia debba assicurare “ampio coinvolgimento delle autonomie locali”. Non pare proprio che sia stato rispettato il coinvolgimento delle autonomie locali poiché ai Comuni interessati al tracciato è stato inviato il progetto datato 27.10.2002; la convocazione della conferenza di servizio, fissata per il giorno 8 luglio è pervenuta il 20 maggio; alla data indicata nel foglio pubblicato sulla stampa locale i progetti non erano ancora stati depositati presso l'ufficio della Provincia di Cremona indicato nel bando stesso.

Il progetto preliminare presentato dalla soc. Centropadane spa è progetto obsoleto, difforme dagli impegni che la stessa concessionaria si è assunta con le pubbliche amministrazioni, in tempi successivi rispetto alla data di redazione del progetto (10.9.2002), è dichiaratamente in contrasto con la disciplina della legge Regionale relativa alle autostrade regionali e pertanto

si chiede

che la Regione Lombardia voglia invitare formalmente la società concessionaria a riformulare il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale, in conformità agli impegni che le pubbliche amministrazione si sono assunte, onde consentire l'espressione dei pareri previsti dalla normativa vigente sulla base dei progetti effettivi, o perlomeno realistici, della infrastruttura, subordinando ogni decisione alla VIA, ed al risultato dello studio dei flussi di traffico commissionato dalla Provincia di Cremona e dalla provincia di Mantova, onde verificare l'effettiva necessità e funzionalità dell'opera.

Drizzona,li 2/7/2003

p.il coordinamento dei comitati contro
le autostrade cr-mn e ti-bre

E' evidente che il rilascio di pareri su progetti che risultano del tutto difformi dal progetto esecutivo e dagli stessi impegni che la società concessionaria si è assunta, non potranno in alcun modo costituire la prova del rispetto della procedura prevista dalla normativa vigente.

In ogni caso, poiché lo strumento delle osservazioni è uno strumento di ampia partecipazione dei soggetti interessati alle attività pianificatorie sovraordinate (rispetto alla competenza comunale) il Comune di Torre de Picenardi, con la presente presenta le seguenti prescrizioni:

-