

Osservazioni

allo studio di impatto ambientale ed al progetto definitivo relativi al progetto denominato "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova sud"

a cura:

- ***del coordinamento dei comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre;***
- ***Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia;***
- ***Legambiente Lombardia;***

Piadena, li 26 agosto 2008

Indice

Prof. Antonio Bodini – Dipartimento di scienze ambientali Università di Parma

Osservazioni allo studio di impatto ambientale:

- Quadro progettuale
- Quadro ambientale
- Considerazioni generali

pag. 3 - 5

Ezio Corradi - Esperto di trasporti - Vicepresidente Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia

Osservazioni allo studio di impatto ambientale:

- L'Autostrada Regionale Cremona-Mantova opera del tratto padano Barcellona-Kiev del "Corridoio 5"?
- Fuori dall'Europa con i progetti autostradali: disatteso il "Libro Bianco dei Trasporti" dell'Unione Europea del 12 settembre 2001
- Le alternative per la mobilità con la viabilità e la rete ferroviaria esistente -

pag. 6 – 15

Damiano Di Simine – presidente Legambiente Lombardia

Osservazioni allo studio di impatto ambientale:

- Valutazione strategica dell'autostrada Cr-Mn nel sistema della mobilità lombarda

pag. 16 - 18

Cesare Vacchelli - del coordinamento dei comitati contro le autostrade CR-MN e TI-BRE

Osservazioni allo studio di impatto ambientale:

- inquinamento atmosferico
- consumo di suolo e "direttiva europea nitrati" (91/676/CEE)

pag. 19 - 24

Elenco allegati

pag. 25

Studio di impatto ambientale

Osservazioni

Quadro progettuale

Fondamentale per la valutazione d'impatto è l'analisi del rapporto domanda offerta del bene (mobilità) rispetto alla vita tecnica dell'intervento. In questo contesto due sono le analisi maggiormente utili: quella dei flussi di traffico e l'analisi costi benefici (collegata alla prima). Per quanto riguarda la prima i dati sono riportati nella documentazione definitiva di progetto e non nello studio di impatto ambientale, che ne riassume i risultati più significativi.

La principale osservazione al documento progettuale è che non è spiegato in modo chiaro ed esauriente il modo in cui sono ottenute le stime per la tratta in questione. I dati effettuati sulle varie direttrici (autostradali e non), della zona interessata al progetto, vengono utilizzati per calibrare un modello di simulazione e la stima della domanda futura viene fatta sulla base di incrementi della domanda che fanno riferimento a una serie di documenti il cui utilizzo non è specificato in modo comprensibile. In buona sostanza manca una chiara spiegazione di:

- 1) Uso del modello per costruire le previsioni. In che modo i dati dei flussi attuali e degli incrementi stimati dalla documentazione che si riferisce ad altre tratte vengono trattate nel modello?
- 2) Le assunzioni che stanno alla base delle stime della domanda futura. Che grado di intercettamento si è assunto per il nuovo progetto in relazione alla viabilità attuale? Come sono state fatte queste previsioni? Come si stabilisce se e quanti veicoli attualmente in circolazione sulle statali e le autostrade dell'area Cremona Mantova (e le relative proiezioni future) sceglieranno il nuovo percorso?

Per quanto riguarda l'analisi costi-benefici è da considerare che essa si basa in buona parte sull'analisi dei flussi di traffico per cui le richieste di chiarimento illustrate sopra hanno ricadute anche allo strumento economico. Più in particolare, si richiedono spiegazioni relativamente alla stima dei tempi di percorrenza. La relazione cita (pag.15 Documento di analisi Costi e benefici) :

Il problema (oltre al linguaggio piuttosto oscuro legato ad espressioni tipo "messa a sistema" o, anche, "massimizzazione di una funzione di entropia", questa, nella analisi dei flussi di traffico) rimane quello di capire come sono stati utilizzati il dato di traffico rilevato e quello simulato sulla viabilità esistente per estrapolare un valore di traffico per la struttura di progetto in relazione al grado di intercettamento dei veicoli da parte della Cr-Mn.

La valutazione dei costi ambientali lascia francamente perplessi. Il costo legato alla dispersione degli inquinanti verrebbe, nel corso degli anni, a mutare in un beneficio in quanto diminuirebbe, per la presenza del tracciato di progetto, il numero delle esposizioni (quantità di soggetti esposti, pagina 20 della relazione Costi-Benefici). Non è presentato alcun metodo per il calcolo del numero di soggetti esposti. "Poiché – cita il testo – con la realizzazione del progetto muta la distribuzione spaziale degli inquinanti, che diminuiscono in ambito urbano e nel cosiddetto misto e aumentano sulla viabilità con minore esposizione della popolazione, i costi del progetto..." La considerazione può avere un suo fondamento logico ma il problema è che si passa a una stima numerica del valore in costo che risente di forti elementi di incertezza, tra cui a) il conteggio del numero di soggetti potenzialmente esposti (è stato fatto? Con che metodi?); b) il valore dei costi unitari in base a cosa è stabilito? Il solo riferimento alle elaborazioni TRT non significa nulla senza una bibliografia realmente disponibile; c) la distribuzione differenziale del traffico determina anche degli aumenti di veicoli sulla viabilità ordinaria, come si evince dall'analisi dei flussi di traffico (si veda ad esempio la Fig.3.3-6 della relazione sullo Studio del Traffico) e ciò mette in discussione l'assunto di partenza sul numero inferiore di soggetti esposti.

Relativamente ai costi ambientali la relazione presenta i risultati del computo estimativo legato alla dispersione degli inquinanti ma omette completamente altri costi ambientali. L'uso del suolo determina un costo dovuto alle mancate produzioni agricole (forse non compensate dalla

produzione no-food che si ipotizza nella aree limitrofe al tracciato). Anche la risorsa idrica, che verrà utilizzata in gran copia durante la fase di cantiere dovrebbe essere contabilizzata.

Quadro ambientale

Atmosfera

L'uso della simulazione consente previsioni utili ma non è chiaro se tali elaborazioni, realizzate utilizzando le stime di traffico valutate per il progetto, siano state aggiunte a un valore di fondo per le varie sostanze che tiene conto dai valori attualmente presenti nell'area di progetto. In funzione di ciò cambiano anche le considerazioni in rapporto ai limiti di legge. In ogni caso manca una valutazione complessiva dello stato della qualità dell'aria un volta realizzato il progetto anche alla luce delle indicazioni del Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Regione.

Ambiente idrico

In relazione a questa componente si fa presente che l'aspetto quantitativo non è considerato. Un'adeguata valutazione necessita che si presentino le stime relative ai consumi idrici (acque superficiali e sotterranee) e alle possibilità di prelievo e emuginamento (quali pozzi, dove localizzati e quanto il prelievo), per arrivare a comporre un bilancio quantitativo anche in relazione agli usi plurimi della risorsa avendo come obiettivo il suo uso sostenibile.

Considerazioni generali

Lo studio di impatto ambientale soffre di un limite intrinseco che fa riferimento alla difficoltà di esprimere giudizi su un progetto che si inserisce in un territorio fortemente antropizzato. Le valutazioni puntiformi (cioè specifiche per il progetto) relative alle emissioni di inquinanti e sui prelievi di risorse (in particolare acqua e suolo) dovrebbero essere inserite nel contesto generale facente capo allo stato di qualità dell'aria e di uso delle risorse e che si presenta fortemente critico. Valutare le dispersioni di inquinanti delocalizzabili lungo il tracciato e confrontarle con i limiti di legge non tiene conto della situazione fortemente compromessa in cui versa tutta l'area della pianura padana, come si evince dalla foto da satellite, ormai ben nota ai più, e che vede la presenza di un'unica grande nuvola di inquinanti stazionanti sull'intera pianura padana.

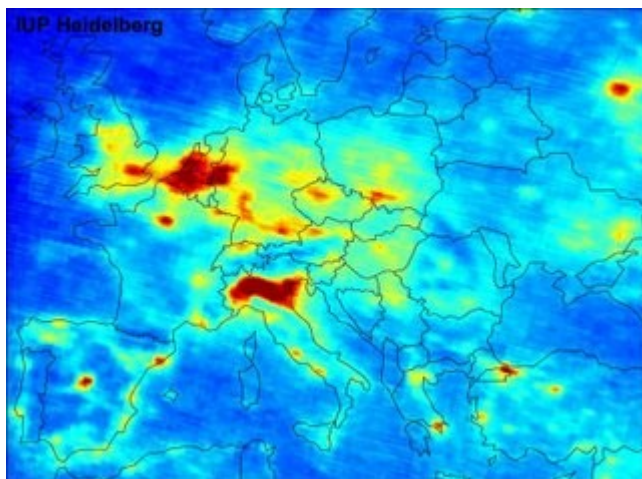


Immagine proveniente dalla banca dati dell'ESA, che mostra i livelli di NO2 atmosferico presenti in Europa

In questo contesto perde di significato l'analisi puntiforme in quanto la distribuzione differenziale degli inquinanti, la sola misura di mitigazione che scaturisce dall'impostazione progettuale, non determina un miglioramento delle condizioni laddove, invece, un forte miglioramento si rende

necessario e cioè a scala di bacino padano. In questo ambito il progetto, al di là di benefici delocalizzati comunque ancora da dimostrare, non fa altro che aumentare l'incidenza degli inquinanti atmosferici. La realtà territoriale imporrebbe una valutazione di area vasta che miri a ridurre effettivamente le emissioni da traffico, causa principale della situazione in cui versa la pianura padana dal punto di vista della qualità dell'aria. Ciascun progetto, valutato singolarmente non può far altro che peggiorar le condizioni seppur rispettando i limiti di legge ad esso applicabili. Lo stesso dicasi per il consumo di suolo. Ciascun progetto, e, quindi, inclusa la Cr-Mn, contribuisce a una impermeabilizzazione e a una desertificazione di un'area già fortemente compromessa e la valutazione del singolo tracciato decontestualizzata rispetto agli obiettivi di sostenibilità di un'area vasta non permette una valutazione reale degli impatti dovuti al progetto.

Ezio Corradi - Esperto di trasporti - Vicepresidente Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia

1) L'Autostrada Regionale Cremona-Mantova opera del tratto padano Barcellona-Kiev del "Corridoio 5"?

L'autostrada Cremona-Mantova, lunga 59,3 km e dal costo 762 milioni di Euro (più IVA), nasce come proposta di progetto nell'estate del 2002 quando compare sul sito del PTCP della Provincia di Cremona una riga nera che congiunge le città di Cremona e Mantova.

Da subito i proponenti la presentano nelle assemblee pubbliche come "tratto padano del Corridoio 5 Barcellona-Kiev", come opera che viene costruita a fianco della ferrovia Cremona-Mantova (a binario unico e sottoutilizzata nonostante sia sull'itinerario merci e viaggiatori Medio-Padano da Asti a Monselice) per favorire il raddoppio della stessa ferrovia ad opera della Società Centropadane proponente l'autostrada sulla base della Legge Regionale della Lombardia n. 9 del 4 maggio 2001 "Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale", come infrastruttura in grado di "far uscire dall'isolamento" e di rilanciare "verso lo sviluppo" il territorio della provincia di Cremona.

Con queste prospettive di "sviluppo futuro e di collegamenti internazionali" i Comuni interessati dal tracciato autostradale hanno sostanzialmente dato il loro "Consenso condizionato" all'opera in cambio, principalmente, della realizzazione di circonvallazioni sulla viabilità ordinaria e di altre "opere compensative" nei centri attraversati dall'autostrada.

2) Lo stato dell'arte dal 2002 ad oggi, agosto 2008.

In due occasioni le Istituzioni europee cui si sono rivolti i cittadini hanno dato una risposta ai quesiti sull'autostrada Cremona-Mantova con i seguenti risultati: **a)** una prima volta la Commissione Europea ha escluso che il "Corridoio 5 attraversi la Lombardia" (risposta del Commissario Loyola de Palacio del **14 luglio 2003** n. E-1824/03/IT all'interrogazione della parlamentare Monica Frassoni (Verts/ALE);

b) una seconda volta il **12 febbraio 2004** (lettera B2/AP-kp D(2004)-2311 PRODI(04)D/327) Alfonso Gonzalez Finat, Direttore della Commissione Europea– Direzione Generale dell'energia e dei trasporti-Direzione B-Reti transeuropee-Energia e trasporti, a nome del Presidente della Commissione Europea Romano Prodi e della vicepresidente della Commissaria Loyola de Palacio, rispondendo alla lettera inviata da Cesare Vacchelli del Coordinamento Comitati Contro le Autostrade Cremona-Mantova e Tirreno-Brennero dichiara che "circa il progetto stradale Cremona-Mantova, ... questo collegamento non fa parte della rete transeuropea di trasporto."

3) Una declassazione ed una sconfessione dall'Europa in piena regola

Rispetto alle prospettive progettuali propagandate dal 2002 da proponenti, progettisti ed istituzioni italiane (Regione Lombardia, Provincia di Cremona, Comune di Cremona), dalla Commissione Europea arriva una declassazione, o meglio, una sconfessione in piena regola della prospettiva europea per il progetto autostradale della Cremona-Mantova ed il ristabilimento di una verità europea a proposito del sistema dei trasporti e dell'intermodalità.

Le "promesse" del progetto autostradale della Cremona-Mantova (e della Tirreno-Brennero) erano solo "promesse" non sostenute da alcuna concreta certezza e coerenza programmatica rispetto al Libro Bianco dell'Unione Europea sui trasporti del

12 settembre 2001 dal titolo emblematico: “ La politica europea dei trasporti fino al 2010”.

Ecco, allora, a cosa serve effettivamente un’autostrada fra Cremona e Mantova: “a garantire un’adeguata risposta di mobilità generata nell’area meridionale della Lombardia “collegata con la sola” s.p. 10 Padana Inferiore”

Per coloro che non hanno ancora capito a cosa serve l’autostrada fra Cremona e Mantova, la risposta la forniscono gli **atti del progetto**. Ecco la “vera motivazione” dell’autostrada fra Cremona e Mantova:

L’autostrada secondo il testo degli atti del progetto “serve a garantire un’adeguata risposta di mobilità generata nell’area meridionale della Lombardia, dove non è presente un sistema insediativi denso e continuo come in altre parti dell’ area metropolitana più prossima a Milano, né si registrano situazioni di grave congestione sulla rete viaria, ma dove sono ugualmente localizzate importanti attività economiche che generano relazioni non supportate da un adeguato sistema viario portante trasversale attualmente rappresentato solo dalla s.p. 10 Padana Inferiore”

Ma la realtà NON è proprio quella rappresentato solo a descritta dagli atti del progetto!

Per i cittadini che abitano fra Cremona e Mantova questa affermazione sostenuta dal “Progetto dell’autostrada Cremona-Mantova ” è una **“affermazione forte”, ma “non è sostenibile” affermare che la S.P. 10 Padana Inferiore rappresenta la sola viabilità esistente sul territorio fra Cremona e Mantova. Anzi, questa “affermazione forte” è sconfessata dalla realtà sul campo.**

Da tempo immemore, infatti, fra Cremona Piadena, Casalmaggiore, Mantova e la zona di Casalmaggiore esistono diverse itinerari viabilistici in grado di sopperire con grande sufficienza al traffico generato dalla mobilità della zona e di quello in transito.

Si tratta delle strade provinciali esistenti:

☞ Cremona-San Giovanni in Croce-Casalmaggiore ;

2) Cremona-Pieve d’Olmì-San Daniele Po-Motta Baluffi-Torricella d.P.-Gussola-Casalmaggiore;

3) Cremona-Malagnino-Pieve San Giacomo-Cà d’Andrea-Torre de’ Picenardi;

4) Cremona-Gabbioneta-Ostiano-Casalromano-Asola;

5) Casalmaggiore-Sabbioneta-Gazzuolo-Mantova

6) Casalmaggiore-Viadana-Dosolo-Cesole-Borgoforte-Mantova

7) Piadena-Canneto-Acquanegra s.Chiese - Gazoldo degli Ippoliti-Goito-Porto Mantovano-Mantova (oppure Goito-Curtatone-Mantova);

8) San Giovanni in Croce-Rivarolo Mantovano-Bozzolo;

9) Asola-Acquanegra s. Chiese-Marcaria-Cesole-Buscoldo-Mantova;

10) Casalmaggiore-Rivarolo Mantovano-Bozzolo-Gazzuolo-Mantova;

Infine, fra Trecasali (PR), Sorbolo-Coenzo (RE), Rolo (MO) e Ferrara, è in corso di realizzazione la strada regionale “Cispadana” che è collegata alle autostrade incontrate: la A22 Verona-Modena a Rolo e la A13 Bologna-Padova a Ferrara. **La Cispadana ha la funzione di asse mediano alternativo alla ex Strada Statale**

Emilia e l'autostrada A1: proprio il ruolo che si vuole assegnare all'autostrada Cemono-Mantova.

Tra l'altro proprio dagli "atti progettuali" si apprende che l'autostrada Cremona-Mantova "serve a garantire un'adeguata mobilità nell'area meridionale della Lombardia dove non è presente un sistema insediativo denso e continuo come in altre parti della dell' area metropolitana più prossima a Milano, né si registrano situazioni di grave congestione sulla rete viaria..."

Dunque in una zona, come sostengono gli atti del progetto, **dove non c'è traffico si vuole costruire un'autostrada?**

Oppure **si tratta di un maldestro tentativo per avvalorare la tesi "dell'isolamento viabilistico della città di Cremona" dal resto del Paese?**

Altrettanto gli "atti" del progetto non danno alcuna indicazione su quali siano le "importanti attività economiche" che generano relazioni non supportate da adeguato sistema viario portante rappresentato "solo" dalla S.P. 10 Padana Inferiore. Non vengono indicati i nomi o le ragioni sociali delle "importanti attività economiche, né i flussi di traffico che vi hanno Origine e Destinazione.

Se il riferimento è alle industrie metalmeccaniche di Casalmaggiore e Gazoldo degli Ippoliti o al polo del legno di Casalmaggiore-Viadana, occorre ricordare che sono in corso di definizione e realizzazione i progetti di **raccordo ferroviario** fra **Casalmaggiore e Viadana** (raccordo con la linea ferroviaria Brescia-Piadena-Parma) e fra **Castellucchio e Gazoldo degli Ippoliti** (raccordo con la linea ferroviaria Cremona-Mantova).

Tali infrastrutture sono in grado di contribuire alla riduzione di importanti quote di traffico stradale ed alla riduzione dell'attuale inquinamento generato.

4) Sparito dal progetto autostradale il raddoppio della ferrovia Cremona-Mantova

Quanto al raddoppio della ferrovia Cremona-Mantova ad opera della società Centropadane, il tutto si è risolto nella proposta di soppressione di 50 passaggi a livello: un investimento di circa 25 milioni di Euro (50 miliardi di vecchie lire) a fronte di un investimento per l'autostrada di 762 milioni di Euro più IVA (oltre 1.500 miliardi di vecchie lire)

5) Sparito dal progetto autostradale oggi "sotto osservazione" il piano della soppressione dei 50 passaggi a livello della ferrovia Cremona-Mantova.

Nessun aumento della "capacità ferroviaria a parità di infrastruttura" se non si raddoppia la linea.

Il progetto "sotto osservazione" manca di uno specifico piano di soppressione dei 50 passaggi a livello della ferrovia Cremona-Mantova.

In effetti:

- ☉ Manca il cronoprogramma dei lavori di soppressione dei passaggi a livello;
- ☉ Manca lo specifico dei progetti e del dettaglio della copertura economica per le opere sostitutive (sovrappassi e/o sottopassi) dei passaggi a livello soppressi.
- ☉ Riguardo all' "l'incremento della capacità ferroviaria a parità di infrastruttura dovuta alla soppressione dei passaggi a livello" (testo degli atti del Progetto dell'Autostrada Cremona-Mantova) non si riesce a capire dove sia il "miracolo" dell'"incremento della capacità ferroviaria" poiché, normalmente, con o senza passaggi a livello, su un solo binario, come è e rimane per ora la ferrovia Cremona-Mantova, passa normalmente e solamente ancora un treno per volta.

6) Saltato il “Corridoio 5”, verso “Nuovi Obiettivi Strategici” (N.O.S.) per l’autostrada Cremona-Mantova: spunta il nuovo “tratto mediopadano Tencara-Cemona-Mantova-Adriatico”

Oggi, agosto 2008, il progetto “sotto osservazione” ha necessariamente ridotto il suo raggio d’azione e di influenza da europeo a interprovinciale e cambiano anche gli “Obiettivi” per l’autostrada Cremona-Mantova.

Secondo i “Nuovi Obiettivi Strategici” l’autostrada oggi è considerata nel progetto e dai proponenti:

- 1) un’ “opera assolutamente necessaria, richiesta dal territorio e sulla quale la Regione Lombardia è stata capace di costruire un ampio consenso” (Presidente Regione Lombardia Roberto Formigoni - Milano, 3 dicembre 2007);
- 2) “Corridoio medio-padano che consenta percorsi alternativi meno congestionati”, per “creare un asse intermodale al centro della pianura padana che colleghi le infrastrutture nazionali a quelle locali” (Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo – Milano, 3 dicembre 2007);
- 3) per “potenziare i collegamenti: con gli aeroporti padani”, con “i due porti fluviali di Cremona e Mantova e i relativi poli logistici” (Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo – Milano, 3 dicembre 2007);
- 4) non un “disegno di nuovo asse autostradale ma un progetto di reti e di sviluppo” (Sindaco di Cremona Gian Carlo Corada – Cremona, 9 luglio 2007),
- 5) una “svolta per la nostra comunità e per l’economia per lo sviluppo del nostro territorio che per anni è stato relegato ad una condizione di serie B” (Presidente della Provincia di Cremona Giuseppe Torchio – Cremona, 12 ottobre 2007);,
- 6) “l’opera si insedia in un contesto intermodale gomma, ferro, acqua e che richiede pertanto il rafforzamento della ferrovia e dell’idrovia nel tratto medio-padano Tencara-Cremona-Mantova-Adriatico” (Presidente della Provincia di Cremona Giuseppe Torchio – Cremona, 12 ottobre 2007).

6 A) I N.O.S. obiettivi realmente condivisi e sostenibili?

Ma i N.O.S., i “Nuovi Obiettivi Strategici” sono davvero obiettivi condivisi dal territorio occorre compiere alcune valutazioni.

Punto 6.a.1) I Comitati contro le autostrade Cemona-Mantova e Tirreno-Brennero hanno raccolto circa 10.000 firme (raccolte nei piccoli paesi toccati dai tracciati!) contro i progetti delle autostrade Cremona-Mantova e Tirreno-Brennero. Dunque i cittadini non vogliono la devastazione del territorio, né l’inquinamento conseguente. Il “consenso” è stato costruito artatamente per fedeltà di partito e per “patti politici trasversali” da chi siede nelle Istituzioni (Consiglio Regionale Lombardia, Consiglio Provinciale di Cremona e Mantova , Consigli Comunali da Cremona a Mantova con l’eccezione dei Comuni di Curtatone, Virgilio e di Bagnolo S. Vito in provincia di Mantova);

Punto 6.a.2) I percorsi alternativi sono meno congestionati fino a quando rimangono sulla carta: è dimostrato dalla teoria e nella pratica che nuove infrastrutture non sono regolatrici dei flussi di traffico, ma fungono da attrattori e da moltiplicatori degli effetti di intasamento e di nuovo inquinamento sui territori attraversati. Nel caso in osservazione, il progetto dell’autostrada regionale Cremona-Mantova, le reti nazionali e le direttrici internazionali sono già abbondantemente “collegate” ai territori della Provincia di Cremona e di Mantova che è attraversata da nord a sud, da est ad ovest da una consolidata ed efficace rete di strade ex statali, regionali e provinciali, una maglia di infrastrutture stradali che non lascia scoperto o “isolato dal mondo” alcun Comune della Provincia di Cremona e della Provincia di Mantova. Altrettanto diffusa è la rete di linee ferroviarie che attraversano il territorio provinciale. In particolare le Province di Cremona e di Mantova sono attraversate,

ciascuna, da ben sette linee ferroviarie tutte connesse alla rete nazionale ed internazionale.

Punto 6.a.3) Aeroporti e poli logistici. I territori della Provincia di Cremona e di Mantova sono già adeguatamente collegati attraverso la **viabilità stradale** con i seguenti **aeroporti**: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo-Orio al Serio, Brescia-Montichiari, Verona, Parma, Bologna. Gli utenti degli aeroporti delle due Province di Cremona e di Mantova non sono poi così numerosi da giustificare un investimento infrastrutturale importante come un'autostrada.

Per quanto riguarda i **porti fluviali di Cremona e di Mantova** si rileva che **non vi è interscambio di merci fra i due porti che servono due bacini di traffico diversi, non intercomunicanti e lontani fra loro.**

Fra l'altro il traffico fluviale delle merci è di scarsa rilevanza per il porto di Cremona: l'unico utente che utilizza con continuità la via fluviale è la Ditta Abibes (raccordata alla ferrovia Cremona-Codogno) che stocca 9.500 tonnellate di GPL nel suo deposito lungo il canale navigabile Cremona-Pizzighettone.

Il Porto di Cremona e la zona industriale lungo il Canale navigabile sono da sempre collegati con un raccordo alla rete ferroviaria nazionale sulla linea Cremona-Codogno nella stazione di Cavatigozzi. Il traffico merci è diretto alla Katoen Natie (logistiche delle materie plastiche distribuite poi su TIR), al Deposito di Cereali Lameri, al Tubificio Arvedi e all'Acciaieria Arvedi.

Nessun interscambio si è mai verificato, da vent'anni a questa parte, fra le modalità acqua e ferro (e viceversa) nel porto di Cremona.

Per quanto riguarda l'intermodalità gomma-acqua si verifica saltuariamente nel porto di Cremona il trasbordo di trasporti eccezionali stradali costituiti da prodotti manifatturieri di notevoli dimensioni destinato all'imbarco, per l'estero nei porti adriatici, su navi adatte alla navigazione marittima.

Il traffico del porto di Mantova riguarda principalmente prodotti petroliferi e chimici del petrolchimico di Mantova ed è un traffico esclusivamente fluviale: recentissima è la costruzione e il collegamento del raccordo ferroviario del porto fluviale di Mantova Valdaro con la rete ferroviaria nazionale nella stazione di Mantova Frassine sulla linea Mantova-Monselice.

Velleitaria è l'ipotesi di trasporto intermodale merci per ferrovia da Stoccarda-Ulm-Innsbruck-Verona-Mantova Valdaro e da qui con chiatte fluviali per il porto di Venezia o Chioggia per poi essere di nuovo movimentato su naviglio adatto alla navigazione marittima, dopo ben due rotture di carico in pochi chilometri nella fase finale del percorso (Progetto Alpine Freight Railway Interreg IIIB - 2004-2007). Tra l'altro esiste una efficiente rete di collegamento ferroviario dal Brennero-Verona con i porti di Venezia, di Mestre, di Monfalcone e di Trieste che attualmente soffrono di un periodo di crisi da traffico, nonché con il porto di Genova e Savona utilizzando la linea Verona-Mantova-Cemona-Piacenza-Voghera.

L'infrastruttura autostradale progettata fra Cremona e Mantova è pertanto da considerarsi ininfluenza e superflua rispetto al modesto traffico di interscambio gomma-acqua registrato nei due porti.

Punto 6.a.4) "Uno sviluppo da attendere 23 anni". E' francamente difficile sostenere che la nuova infrastruttura autostradale che verrebbe costruita in 23 anni, dal 2012 al 2036, frazionata in ben tre fasi di lavori risponda ad un "disegno di reti e di sviluppo". Non si è mai visto un progetto che lascia al 2026 dopo 18 anni dall'inizio dei lavori e solo nella seconda fase (!) la realizzazione di importanti opere compensative promesse ai Comuni in cambio del loro consenso al progetto.

Non si è mai visto infatti una **infrastruttura dichiarata "essenziale per lo sviluppo" realizzata in un quarto di secolo ed oltre**, per tratte e con un intervallo di tempo incomprensibilmente lungo presagio di una scarsa e difficile utilizzazione di questa infrastruttura.

Ma tale previsione a così lungo termine, può risultare ancora ottimistica perchè non sono certi i dati di traffico, né i dati, né le modalità e le componenti considerate per la formulazione delle previsioni di traffico.

Manca a tale proposito qualsiasi previsione rispetto ai flussi di traffico rispetto all'andamento del costo del petrolio e quindi delle benzine, del gasolio e del gas, notoriamente necessari per l'autotrazione.

La crisi petrolifera con il relativo innalzamento dei costi del barile di petrolio fino a 140 Dollari al barile vissuta nel periodo dell'estate 2008, con il conseguente pesantissimo calo della mobilità stradale, costituiscono significativi campanelli di allarme che dovrebbero allertare chiunque progetti infrastrutture trasportistiche di qualsiasi tipo a partire dalle nuove autostrade: sono elementi sui quali occorre compiere approfondite riflessioni sulle prospettive dei futuri bilanci dell'autostrada.

Si tratta, per i carburanti, di costi per i quali è facile prevederne l'aumento nei prossimi anni anche per una prevista progressiva riduzione della disponibilità della materia prima destinata all'esaurimento dopo il boom dei consumi negli ultimi 50 anni e per la forte richiesta in particolare da parte di Cina ed India.

Difficile pensare poi che la massaia si rechi ai centri commerciali utilizzando l'autostrada ad esempio da Cremona a Gadesco Pieve Delmona (primo casello autostradale dopo pochissimi chilometri da Cremona), faticando per raggiungere il casello autostradale, sottoponendosi a code, pagando il sovrapprezzo di due biglietti (andata e ritorno), aumentando ulteriormente i costi dei trasporti quando la funzione dei centri commerciali (oggi serviti gratuitamente dalla viabilità delle ex strade statali) dovrebbe essere proprio la riduzione dei costi complessivi della spesa.

Non si vorrebbe rischiare anche per l'autostrada Cremona-Mantova la sorte di importanti industrie nazionali come la Cirio e la Parmalat.

Punto 6.a.5) “Serie B”? Per quanto riguarda lo sviluppo della nostra comunità cremonese, non pare di verificare, a fronte dei dati sull'economia locale e sull'import-export, che l'economia cremonese sia di livello diverso e così negativo o di “serie B” come viene descritta dagli amministratori della Provincia di Cremona rispetto ad altri territori. Tutto questo grazie alla rete esistente di autostrade (A21 Brescia-Cremona-Piacenza compresa), di strade ex-statali e di ben sette linee ferroviarie che attraversano il nostro territorio.

Neppure il rapporto occupati-disoccupati pare così negativo e distante dalle medie regionali e nazionali. Tutto questo, evidentemente è stato raggiunto grazie alla capacità degli imprenditori cremonesi.

Punto 6.a.6) “Tencara”? Dal dibattito sulla nuova autostrada spuntano nuovi punti di riferimento per “l'intermodalità modello-Cremona”. Leggiamo infatti dagli amministratori della Provincia di Cremona che si deve “rafforzare la ferrovia e l'idrovia Tencara-Cremona-Mantova-Adriatico”. La notizia ha bisogno di alcuni commenti.

Il primo di natura trasportistica. Ci si chiede infatti perché devono essere rafforzate due modalità di trasporto (acqua e ferro) su uno stesso concorrente itinerario, quello medio-padano da Tencara (località del Comune di Pizzighettone) all'Adriatico che non prevede alcun punto di scambio di intermodalità fra le due modalità di trasporto.

Premesso che la località Tencara, immersa nel verde della florida campagna cremonese, è il punto terminale del tratto di canale navigabile Po-Cremona-Milano fermo da oltre quaranta anni (cioè dalla sua costruzione negli anni 1960) appunto nella località Tencara-frazione del Comune di Pizzighettone e che non ha mai visto apparire la sagoma o l'ombra di alcuna chiatta o bettolina.

In detta località, Tencara, l'attività principale è sempre e solamente quella agricola: non si registra alcuna attività né fluviale, né industriale, tranne attività di pesca da diporto. Una realtà territoriale dove ancora per lungo tempo non partirà alcun naviglio o alcun treno diretto all'Adriatico.

E non merita pertanto né finanziamenti né di essere indicata come punto di partenza di qualsivoglia asse di trasporto medio-padano.

Il secondo commento riguarda la modalità di continua ricerca di risorse economiche, che ripropone vecchi schemi tipici di economie assistite avulse dal libero mercato, risorse destinate al nulla, come al solito infinito pozzo di San Patrizio.

Non si riesce infatti a comprendere come mai rappresentanti istituzionali importanti della Provincia di Cremona si ostinino a chiedere potenziamenti di infrastrutture sul nulla esistente, seguendo la logica ormai passata di moda: quella di “investire per favorire lo sviluppo”, o meglio, sperando che sia così.

Provincia di Cremona: 1986-1990 un esempio di programmazione per la Viabilità e i Trasporti.

Oggi, 2008, si è persa la cultura della programmazione e prevale la “voglia di modernizzazione della Provincia di Cremona” a tutti i costi. Con quattro autostrade!

A questo punto del dibattito sul progetto della nuova autostrada Cremona-Mantova, ci pare opportuno ricordare un momento della vita amministrativa della Provincia di Cremona, pubblicando, per informare meglio gli attuali amministratori e l'opinione pubblica, due importanti documenti del 1986 che hanno segnato, all'epoca, importanti scelte dell'Amministrazione Provinciale di Cremona.

Il primo documento (riprodotto parzialmente per ragioni di spazio) fa riferimento alle: **“Osservazioni espresse dal Consiglio Provinciale di Cremona sul progetto di Piano Territoriale regionale 1986-1990 – Capitolo Infrastrutture Viarie”**.

In quel documento, a proposito della Viabilità e dell'impatto sul territorio, l'allora Presidente della Provincia Secondo Piazza, assieme all'Assessore ai Trasporti Giuseppe Torchio esprimeva il seguente parere: “L'ampliamento in sede della Strada Statale 10 “Padana Inferiore” dal bivio per Isola Dovarese fino a Bozzolo è un'opera accettabile per i limitati danni ed il ridotto impatto che determina sulle attività agricole”

Il secondo documento è tratto **dall'intervento dell'Assessore ai Trasporti della Provincia di Cremona Giuseppe Torchio alla 3^a Conferenza Provinciale sui Trasporti del 15 dicembre 1986.**

In quell'occasione, 22 anni fa, l'allora Assessore ai Trasporti della Provincia di Cremona, Giuseppe Torchio, si esprimeva così sui problemi dei trasporti e della mobilità provinciale: **“Inadeguatezza del trasporto merci su strada.** Va segnalata l'incidenza dei costi dei trasporti su strada che per gli elevati oneri rispetto al trasporto su ferro e su acqua, largamente praticati nei Paesi della CEE, minano la competitività a livello europeo delle nostre produzioni industriali. Il Piano Generale dei Trasporti deve destinare massicce risorse per la creazione di una più moderna ed efficiente rete di trasporti su rotaia. Abbiamo bisogno di una politica dei trasporti disinibita e finalmente spoglia delle grandi strategie e bardature che ci sposti velocemente via acqua all'Adriatico con le merci, al Brennero con la ferrovia ed al Tirreno con l'asse plurimodale ferro-gomma Pontremolese (ferrovia – ndr) e raccordo Cisa (autostrada della Cisa – ndr).”

Cosa è cambiato in 22 anni? La coerenza di un impegno e la mancanza di un progetto per il territorio.

Oggi infatti il territorio della Provincia di Cremona è toccato direttamente da tre autostrade: Cremona-Mantova (progetto 2001), Tirreno-Brennero (progetto 1976) da Fontevivo (PR) a Nogarole Rocca (VR), bretella autostradale Casello A21 Castelvetro Piacentino-Cavatigozzi-ex S.S. 234 Codognese- ex S.S.415 Paullese (progetto 1995).

Indirettamente, al confine nord, ma con ricadute sul territorio cremonese: autostrada Bre-Be-Mi (Brescia-Bergamo-Milano – progetto 1996) che non parte da Brescia (ma da Ospitaletto-calcinato a 10 km da Brescia), non passa da Bergamo (ma nella bassa bergamasca a confine con la provincia di Cremona), non arriva a Milano (ma si ferma a Melzo a 15 km da Milano).

Fuori dall'Europa con i progetti autostradali: disatteso il "Libro Bianco dei Trasporti" dell'Unione Europea del 12 settembre 2001.

Primi in Europa per incidenti, vittime e scarsa sicurezza stradale: nonostante le nebbie le autostrade non chiudono.

Sicurezza stradale: un optional!

La scelta di "modernizzare il territorio cremonese e mantovano" con una massiccia infrastrutturazione di autostrade pone i nostri territori al di fuori di qualsiasi logica europea a proposito della mobilità, dei trasporti, della salvaguardia dell'ambiente e della riduzione delle vittime della strada.

Il "New York Times" del 20 agosto 2008 definisce le strade italiane "fra le più pericolose al mondo" ricordando che ogni anno circa 6.000 persone perdono la vita in incidenti stradali contro le 3.279 vittime del Regno Unito, le 4.709 della Francia e le 5.091 della Germania.

In Europa ogni anno 40.000 persone perdono la vita in incidenti stradali.

Amministratori e politici sensibili dovrebbero, prima di promuovere nuove costosissime autostrade, rendere più sicura la viabilità urbana ed extraurbana, esistente sui territori nazionali la cui densità di veicoli in circolazione lo pone ai primi posti in Europa e nel Mondo, oltre ad attuare una serie di iniziative di controllo e di limitazione della velocità, a partire dalla costruzione di veicoli meno veloci e più sicuri.

Ad esempio la rete autostradale italiana rimane aperta anche in condizioni di visibilità prossime allo zero a causa della nebbia.

Ne abbiamo avuto un tragico esempio anche sulla A21 fra Cremona e Castelvetro Piacentino, sull'autostrada Brescia-Cremona-Piacenza il 22 febbraio 2008 con un bilancio di 6 morti, 30 feriti, cento veicoli distrutti. Fra i feriti anche il Direttore dell'autostrada A21 Dott. Francesco Acerbi.

A distanza di alcuni mesi registriamo che sulla A21 manca ancora il sistema di controllo della velocità "Tutor" e soprattutto non abbiamo notizie della nomina di un "Safety Manager" o "Manager della Sicurezza" che abbia i poteri di decidere, ad esempio, quando chiudere le autostrade per ragioni di sicurezza per nebbia o per neve o per eccesso di traffico.

Sembra quasi che alle società autostradali interessi comunque continuare a fare business ed a riscuotere pedaggi in qualsiasi condizione di tempo e di traffico.

Il gravissimo incidente dell'8 agosto 2008 a Cessalto (Treviso) sull'autostrada A4, dovuto ad un TIR che ha divelto come un fuscillo le arrugginite barriere del guard-rail ed ha invaso l'altra corsia uccidendo 7 innocenti cittadini, la dice lunga sulla mancanza della cultura della sicurezza stradale e della prevenzione che permea l'attività di amministratori pubblici, politici e gestori delle società autostradali.

Libro Bianco: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"

Il "Libro Bianco" è stato presentato dalla Commissione Europea il 12 settembre 2001: ma evidentemente a Milano, Cremona e Mantova...non è mai arrivato.

L'Unione Europea, con il Libro Bianco si propone di realizzare un sistema di trasporto capace di riequilibrare i modi di trasporto, rilanciare le ferrovie, promuovere il trasporto marittimo e fluviale e controllare la crescita del trasporto aereo per fronteggiare i problemi ambientali e la salute dei cittadini causati dal traffico per far rispettare e applicare la Direttiva n. 96/62/CE sulla qualità dell'aria e dell'ambiente.

Tra le strategie individuate nel Libro Bianco dall'Unione Europea, vogliamo ricordare quella per "riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica volontaristica a favore dell'intermodalità e della promozione dei trasporti ferroviari, marittimi e fluviali."

Dunque l'Unione Europea non parla di nuove autostrade per l'intermodalità.

Le nostre proposte alternative.

Queste le proposte alternativa dei cittadini dei Comitati:

- 1) mettere in sicurezza la rete stradale esistente, ridurre il traffico e l'inquinamento, realizzare le circonvallazioni necessarie ed indispensabili;
- 2) dare una risposta alla richiesta di intermodalità per le merci e per le persone come chiede il "Libro Bianco sui Trasporti" dell'Unione Europea utilizzando le reti ferroviarie locali e le linee esistenti diffuse sul territorio come "metropolitane regionali di superficie", aumentando il numero e la qualità dei servizi di trasporto pubblico per i cittadini e per i pendolari, lavoratori e studenti, realizzando un sistema di trasporto integrato con interscambi ferro-gomma diffusi sul territorio;
- 3) individuazione di una rete di poli di interscambio merci;
- 4) partecipazione dei cittadini alle scelte sulla mobilità.

Questi sono gli interventi principali da programmare per evitare che coloro che usano i mezzi di trasporto pubblici, come avviene oggi in particolare con i treni fra Cremona e Mantova (sarà un caso che proprio lì ci vogliano costruire un'autostrada?), siano, loro sì ed ogni giorno, considerati "cittadini di Serie B"

Ecco un elenco, tenendo presente che le linee locali, sia pure ad un unico binario, sono oggi sotto utilizzate.

Questi i possibili collegamenti ferroviari a Cremona utilizzando la rete esistente:

Cremona-Codogno (Pavia-Mortara-Asti / Novara / Genova-Ventimiglia-Francia-Ovest Europa-Spagna / Milano-Torino-Francia - Ovest Europa / Domodossola-Chiasso / Nord Europa);

Cremona-Treviglio (Milano / Bergamo-Lecco / Seregno-Chiasso);

Cremona-Brescia (Iseo-Edolo / Verona-Brennero-Nord Europa / Venezia-Trieste-Est Europa);

Cremona-Mantova (Verona / Monselice-Padova / Ferrara - linea Adriatica - Sud);

Cremona-Fidenza (Salsomaggiore / Pontremolese – Pisa – Livorno - Linea Tirrenica / Bologna – Firenze – Roma - Sud / linea Adriatica);

Cremona- Piacenza (Voghera – Genova – Ventimiglia – Ovest Europa – Francia – Spagna)

Brescia (Milano/Bergamo/Venezia/Verona-Brennero) - **Piadena** (Cremona-Codogno – Pavia – Mantova / Monselice – Padova - Est Europa / Ferrara-Bologna-Adriatica-Sud)

- **Parma** (Pontremolese - linea Tirrenica - Sud / Bologna – linea Adriatica - Sud)

Questi i possibili collegamenti ferroviari a Mantova utilizzando la rete esistente:

Mantova-Cremona-Codogno (/Piacenza/Genova-Venmtimiglia-Francia-Ovest Europa/Torino-Francia-Ovest Europa/Pavia/Milano-Chiasso-Nord Europa);

Mantova-Verona (Brennero-Nord Europa/Venezia-Trieste-Est Europa);

Mantova-Modena (Brennero-Verona-Bologna-linea Tirrenica e Adriatica-Sud);

Mantova- Monselice-Padova (Treviso/Venezia-Udine-Est-Europa / Ferrara - linea Adriatica - Sud);

Mantova-Suzzara-Guastalla-Parma (Brennero-Verona-Pontremolese-linea Tirrenica-Sud);

Mantova – Suzzara – Guastalla - Reggio Emilia (Brennero – Verona -Pontremolese);

Mantova – Suzzara- Ferrara (Brennero-Verona-Bologna-linea Adriatica-Sud)

Conclusioni

Al termine di questa analisi che ha dimostrato, sia pure a per grandi linee, le alternative esistenti su gomma e su ferro per la mobilità e lo sviluppo nella zona Sud della Lombardia, **considerati i traffici autostradali incerti sull'autostrada Cremona-Mantova ed i danni certi all'ambiente**, i rischi per la salute di chi abita lungo il percorso autostradale, la distruzione del paesaggio, delle realtà agricole, i danni economici arrecati alle numerose attività imprenditoriali interessate dal tracciato, la conclusione è fin troppo ovvia e scontata per le persone di buon senso e per coloro che hanno a cuore gli interessi del territorio, la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, nonché le risorse economiche del Paese: **l'Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano – Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova sud è inutile, costosa, devastante, inquinante.**

In poche parole è una infrastruttura che non serve!

Invitiamo pertanto il Ministro dell'Ambiente ad esprimere parere negativo allo studio di impatto ambientale ed al progetto definitivo dell' Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano – Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova sud .

Damiano Di Simine – presidente Legambiente Lombardia

UTOSTRADA REGIONALE INTEGRAZIONE SISTEMA TRANSPADANO DIRETTRICE
CREMONA MANTOVA TRATTO CR-MN SUD: **OSSERVAZIONI AL PROGETTO
DEFINITIVO. VALUTAZIONE STRATEGICA DELL'AUTOSTRADA CREMONA
MANTOVA NEL SISTEMA DELLA MOBILITA' LOMBARDA**

Con riferimento agli elaborati di cui all'oggetto, Legambiente Lombardia condivide e sottoscrive i rilievi e le osservazioni presentate al progetto definitivo da parte dei comitati dei territori interessati dall'opera, ed aggiunge le presenti considerazioni.

Non è possibile non rilevare l'**assenza di una visione strategica** e - per quanto possibile - condivisa dell'opera infrastrutturale in rapporto al territorio, al sistema socio-economico e agli assi evolutivi su cui auspicabilmente incardinare le politiche della mobilità, alla scala locale come a quella di macroarea della Pianura Padana centro-orientale. L'intero, spesso ridondante, sistema di prospettazioni volte a giustificare la necessità e l'opportunità dell'opera risulta destituito da un quadro di riferimento, di pianificazione e programmazione strategica, che motivi l'infrastruttura in rapporto ad una funzione coerente con un orizzonte evolutivo della mobilità delle persone e delle merci.

Ciò è sicuramente in relazione ad una grave carenza della programmazione regionale di sviluppo: benchè la realizzazione di infrastrutture di mobilità rappresenti senza dubbio (almeno a livello di dichiarazioni ufficiali) uno dei più promettenti fronti su cui appostare risorse economiche da parte del sistema istituzionale e finanziario lombardo, la regione Lombardia non ha ritenuto di definire le proprie **politiche** per la mobilità all'interno di un quadro articolato e oggettivo di priorità, quale dovrebbe essere un **piano regionale della mobilità e della logistica**. Carenza gravissima per una regione di ruolo economico primario sullo scacchiere continentale, poiché priva le politiche di mobilità di irrinunciabili e corretti riferimenti a scelte sviluppate a livello sovranazionale, ad esempio per quanto riguarda le reti transeuropee, l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto, le strategie per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci e della logistica intermodale, le politiche per l'efficienza energetica, il contrasto dei cambiamenti climatici, la lotta all'inquinamento atmosferico, i programmi per lo sviluppo dello spazio rurale. Tali aspetti attengono ad una necessità di azioni e misure che richiedono di essere organicamente assunte nelle strategie fondamentali di sviluppo economico, e non di essere ridotte ad elementi di contorno o di pur benemerite (ma ahinoi non è il caso di questo progetto, decisamente sottodotato da questo punto di vista) mitigazioni e compensazioni ambientali. E' al contrario sempre più evidente, in particolare nel rapporto con l'Unione Europea, che l'integrazione di questi aspetti nei programmi di sviluppo costituisce a tutti gli effetti un fattore primario di competitività nel medio e lungo periodo, e definisce la capacità di un intero sistema istituzionale e produttivo di essere incisivo sul fronte dell'innovazione (e pertanto, nel caso di una regione 'forte' come la Lombardia, di poter reggere il confronto internazionale anche nel lungo periodo e di continuare a svolgere un ruolo guida per la comunità nazionale).

La conseguenza di questa grave carenza programmatoria è che ogni singolo progetto infrastrutturale è costretto a cercare al proprio interno le proprie giustificazioni, attingendo in modo più o meno arbitrario e fantasioso a riferimenti programmatici e normativi di ordine superiore (si veda, nel caso in oggetto, l'uso disinvolto di riferimenti al sistema delle reti transeuropee di trasporto che, per il corridoio ferroviario est-ovest che attraversa la Pianura Padana, nulla ha a che vedere con l'infrastruttura in esame; ovvero al Libro Bianco dei trasporti dell'Unione Europea, che afferma priorità opposte rispetto a quelle di nuove realizzazioni autostradali) o ad artifici econometrici (che su un periodo smisuratamente dilatato come quello assunto nel presente progetto possono dimostrare, come è noto, tutto e il suo contrario).

In definitiva, in mancanza di una programmazione regionale della mobilità, le singole infrastrutture finiscono con l'essere autoreferenziali, col giustificarsi in termini di ritorno dell'investimento patrimoniale e non della **funzione** che una infrastruttura dovrebbe svolgere per la propria stessa

definizione, nei confronti dei processi generali di sviluppo e dell'orientamento che ad essi si intenda impartire. Non si può spiegare diversamente un progetto di collegamento tra Cremona e Mantova che prevede il proprio completamento nell'anno 2032 (!) e che, come **emerge in modo fin troppo chiaro dallo studio di traffico, interessa un ambito territoriale che non esprime alcuna reale criticità o saturazione – attuale o futura – che giustifichi il ricorso ad una infrastruttura di tipo autostradale.**

Ma l'implicazione più grave di una simile, abominevole assenza di programmazione strategica è l'effetto che chiameremo 'rincorsa del BAU', dove BAU è l'acronimo di Business As Usual. Rincorrere il BAU in tempi di profondi cambiamenti e di rivoluzioni di assetti a scala globale è un'operazione estremamente rischiosa, perchè significa scommettere tutto sulla staticità delle tendenze, ipotecendo ogni opzione alternativa che ricerchi una innovazione sul fronte di quelli che sono invece scenari plausibili. La previsione di flussi e di modi (stradali) di traffico che da qui al fatidico(!) 2032 evolverebbero grossomodo secondo le tendenze attuali, consentendo pertanto la copertura dell'investimento iniziale, significa ignorare non solo la possibilità che le politiche comunitarie sortiscano un qualche successo, ma essere molto più ottimisti del lecito circa gli effetti che la riduzione delle disponibilità di carburanti e il conseguente aumento dei prezzi determineranno sulle scelte di mobilità di qui al prossimo quarto di secolo ('quanto' ma soprattutto 'come' muoversi e movimentare merci). Rincorrere il BAU significa prenotare una postazione di retroguardia tra gli attori europei e porre una pericolosa ipoteca sui gradi di libertà che un sistema socio-economico locale come quello della Bassa Padana può e deve essere in condizioni di agire. La autostrada Cremona-Mantova, per un territorio che esprime composti bisogni di mobilità, è un lusso che non ci si può permettere a fronte di molteplici priorità che richiedono altre tipologie di intervento (in particolare a beneficio dei modi ferroviari di mobilità di persone e merci), ed azioni di carattere puntuale o reticolare su nodi critici che non sono affatto allineati lungo l'asse CR-MN (vedi studi di traffico).

Ad esempio è a dir poco grottesco il fatto che, in un territorio a bassa densità insediativa ma beneficiato da una buona maglia di collegamenti ferroviari, **l'unica innovazione prevista sia l'eliminazione dei passaggi a livello della tratta Cremona – Mantova, linea in cui peraltro il servizio offerto a passeggeri e merci è notoriamente indecoroso**, come ben risulta dalle cronache quotidiane di disagi.

E' di tutta evidenza (e coerente con la scelta di un cronoprogramma 'dilatato') che il motivo preminente che sostiene la realizzazione di una infrastruttura autostradale in un'area a bassa densità insediativa come l'asse Cremona – Mantova non è affatto legato a ragioni di ordine trasportistico, se non nella misura in cui dall'opera ci si attenda non la dichiarata riorganizzazione e gerarchizzazione di flussi di traffico che gravano su viabilità ordinaria, bensì una **generazione ex-novo di traffico** locale, di attestamento e di attraversamento legato alla realizzazione di nuovi insediamenti funzionalmente connessi all'autostrada. **Il lentissimo avanzare dell'autostrada nella pianura agricola sarà dunque accompagnato dalla progressiva 'maturazione' di valori immobiliari (residenza, servizi, commercio) connessi all'aspettativa speculativa di realizzare funzioni e volumetrie su terreni che attualmente sono a conduzione agricola**, in una dinamica tendenziale di consumo di suolo che da alcuni anni vede proprio le provincie di Cremona e Mantova come capofila in termini di crescita relativa. Gli impatti reali dell'infrastruttura non sono quindi tanto e solo quelli legati al manufatto, bensì quelli che deriveranno dall'indotto, in termini di nuovo traffico e di nuovo e molto più consistente consumo di suolo agricolo legato a edificazioni, in ogni caso molto più rilevante di quello coperto dal nastro d'asfalto.

Detto aspetto, **che resta in assoluto il più consistente fattore di pressione, in prospettiva, tra quelli connessi alla realizzazione dell'autostrada, non è stato assolutamente preso in considerazione nella valutazione degli impatti** (se non per richiamare sommessamente come elemento 'positivo' quello relativo alla crescita del valore patrimoniale dei suoli prossimi all'autostrada!). Pertanto **lo studio degli impatti ambientali, che richiederebbe di essere ricompreso in una valutazione di respiro più ampio e di sistema dell'infrastruttura e del suo indotto all'interno di una pianificazione d'area, è assolutamente inadeguato ad esprimere una veritiera indicazione delle pressioni ambientali.**

La mancanza di un quadro strategico a cui ricondurre il progetto autostradale è senz'altro grave,

ma altrettanto lo è la mancanza di uno strumento indispensabile per trasformazioni territoriali di queste proporzioni: la **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**, **percorso obbligatorio che a nostro avviso non può essere eluso proprio perchè l'intera opera è sostanzialmente avulsa da una pianificazione delle infrastrutture di mobilità, e nonostante ciò comporta adeguamenti obbligatori di pianificazioni territoriali.** E' grottesco e illogico che i comuni, nell'integrare nella propria pianificazione il corridoio autostradale, siano giustamente obbligati ad effettuare la VAS del rispettivo piano, quando l'intera opera infrastrutturale è stata esclusa da questa procedura. L'effettuazione della VAS sul progetto e sul programma di opere compensative e complementari della autostrada Cremona-Mantova è una procedura a nostro avviso assolutamente ineludibile, proprio perchè il progetto infrastrutturale è di fatto 'motore implicito' di uno sviluppo territoriale volto a modificare radicalmente i connotati di un territorio che fino ad oggi ha chiaramente evoluto un assetto legato al protagonismo delle filiere agroalimentari ma che d'ora in avanti, se l'autostrada dovesse realmente venir realizzata con queste chiare premesse, dovrà reimpostare le proprie coordinate fondamentali di sviluppo. Tale percorso deve essere reso esplicito e partecipato, per le sue ricadute sull'intero assetto socioeconomico e ambientale dei territori investiti dalle trasformazioni, per questo la procedura di VAS rappresenta elemento non solo di orientamento delle scelte, ma anche di trasparenza e consapevolezza degli effetti e delle conseguenze delle mutazioni territoriali profonde a cui andrà incontro la comunità locale.

Cesare Vacchelli - del coordinamento dei comitati contro le autostrade CR-MN e TI-BRE

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Considerato che:

- ogni anno vengono immessi nell'atmosfera **25 miliardi di metri cubi di anidride carbonica**. Di questi la fotosintesi clorofilliana ne assorbe la metà. Ci sarebbe bisogno di **ridurre del 60%** questa, ed altre pericolosissime immissioni, principale causa dell'effetto serra, mentre se venissero attuate tutte le azioni previste dal protocollo di **Kyoto** (sottoscritto anche dal nostro paese) verrebbero ridotte **solo del 6%**;
- secondo il **Pentagono** se l'effetto serra non viene combattuto efficacemente ed in fretta, i cambiamenti climatici nei prossimi 20 anni rischiano di provocare guerre, disastri naturali e milioni di morti;
- **la Pianura Padana**, come evidenziato dalle immagini satellitari allegate, figura tra le cinque aree più inquinate del pianeta e secondo un recente **studio del IIASA** (International Institute for Applied Systems Analysis) a causa di questo inquinamento la **perdita di aspettativa di vita è valutata in poco meno di 3 anni**; sempre secondo questo studio l'entità del problema dovuta al PM_{2,5} e Nox è quattro volte maggiore a quella per decessi stradali;
- l'annuario 2007 dei dati ambientali redatto dall'**Apat** (agenzia statale per la protezione dell'ambiente - organismo ministeriale) ci dice che:
 - dal 1981 al 2006 **la temperatura nel nostro paese è aumentata di 1,54°**;
 - **l'emissione di gas serra** dal 1990 al 2005 è aumentata di 62,7 milioni di tonnellate di anidride carbonica equivalente, passando da 516,85 a 579,55 milioni di tonnellate di Co₂ eq. Con un **incremento del 12,1%** e di 96 milioni di tonnellate superiori da quelle dell'obiettivo di Kyoto;
 - nel 2005 mentre diminuiscono le **emissioni** prodotte dall'industria e dall'agricoltura, **aumentano in modo vistoso quelle delle industrie energetiche (+23,24 mil. di ton. di Co₂) e dei trasporti (+27,50 mil. di ton. di Co₂)**;
 - **il trasporto rimane la prima sorgente di inquinamento da PM₁₀ con un contributo complessivo del 43% sul totale di cui il 27% proviene dal trasporto stradale**;
 - nel 2006 il valore limite di 50 microgrammi/m³ da non superarsi per un numero di 35 giorni/anno è stato superato in diverse regioni. **A Milano i 35 giorni sono stati esauriti il 6 febbraio (ndr:cosa che si ripete ogni anno in modo generalizzato nella Pianura Padana, vedi risultati delle rilevazioni sull'inquinamento atmosferico fatte a Piacenza(CR) che si allegano)** ;
 - in Italia che si tratti di persone o di merci si viaggia principalmente su strada. Nel 2006 **il trasporto merci su strada**, anche se in flessione del 4% rispetto al 2005, **rappresenta il 70% del totale, quello via mare il 16,1% e su ferrovia il 9,9%**;
- La Regione Lombardia, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa nazionale e dalle Direttive Europee in materia di inquinamento atmosferico, ha provveduto dall'anno 2001 alla zonizzazione del territorio. È stato conseguentemente definito un progetto di revisione del sistema di monitoraggio, in corso di attuazione e di continua verifica, anche attraverso le indagini condotte in ambito del **Progetto PARFIL**(particolato atmosferico fine in Lombardia).
L'obiettivo generale, come indicato nell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro, in materia di Ambiente ed Energia, tra Stato e Regione Lombardia (5 settembre 2002), è quello di avviare un'indagine sperimentale tesa al campionamento, alla caratterizzazione dal punto di vista chimico e alla modellizzazione della formazione e distribuzione di particolato atmosferico fine (PM₁₀).

Nella relazione sull'attività svolta nel 2004 nell'ambito del progetto parfil, che vede coinvolti attivamente, oltre che l'ente istituzionale per la protezione dell'ambiente, ovvero l'ARPA Lombardia con tutti i suoi Dipartimenti Provinciali, anche le Università milanesi e alcuni tra i più qualificati Enti di ricerca presenti nel territorio regionale, **si legge che:**

- Il progetto PARFIL si propone proprio di acquisire le proprietà del particolato atmosferico diffuso nella Regione Lombardia, per ottenere gli elementi necessari per supportare tecnicamente l'Amministrazione Regionale nella individuazione degli interventi più efficaci e idonei che dovranno essere attuati per il miglioramento della qualità dell'aria;
- Con il progetto PARFIL l'indagine è estesa al territorio regionale; si intende analizzare il contributo specifico delle singole sorgenti di emissione con particolare riferimento al trasporto su strada e al riscaldamento degli edifici. Non viene trascurato lo studio sulla formazione del particolato secondario che rappresenta una frazione importante del PM10; eventuali interventi per la riduzione dell'inquinamento da polveri devono necessariamente considerare non solo le emissioni primarie ma anche le emissioni dei precursori della formazione del particolato secondario;
- **Tenendo conto delle differenti coperture temporali, risulta che le località della pianura hanno concentrazioni di PM10 equivalenti, eccetto che per Mantova e Milano ove le concentrazioni sono risultate un po' superiori;**
- In tutti i siti monitorati, ad eccezione di quello alpino, le concentrazioni maggiori sono misurate, come atteso, nel periodo invernale, sia per il contributo delle emissioni dagli impianti di riscaldamento, che per l'abbassamento dell'altezza dello strato di rimescolamento e, più in generale, per le peggiori condizioni diffusive dell'atmosfera nel periodo freddo;
- **in generale il confronto tra il sito di Milano e quello di Bosco Fontana (MN) mostra come gli elementi rivelati siano gli stessi**, seppur con concentrazioni in ng/m³ in generale inferiori nel sito rurale. Inoltre, i valori in parti per milione (qui non riportate per brevità) evidenziano una composizione del PM1 simile in entrambe le località, tranne che per K in inverno e Ca, Cu in estate;
- **inoltre, i risultati ottenuti nelle campagne di Milano e Bosco Fontana (MN) inducono a ritenere che la Pianura Padana sia un bacino relativamente omogeneo in termini di diffusione sul territorio della frazione submicronica del particolato, nonostante le differenti sorgenti presenti a livello locale, ed evidenziano come la componente di fondo non sia trascurabile;**

Rilevato che:

- dall'esame della documentazione relativa allo studio di impatto ambientale dell'autostrada regionale CR-MN **non risulta affatto chiaro** se nella simulazione per la determinazione del carico inquinante prodotto dai veicoli **si tenga conto dei valori di fondo, per le varie sostanze, attualmente presenti nell'area interessata al progetto** (in questa seconda ipotesi infatti sarebbe impossibile non determinare un livello di inquinamento atmosferico che non rispetta le normative europee, nazionali e regionali);

Denunciamo come:

all'interno di un quadro ambientale generale e locale così gravemente compromesso non sia da nessun punto di vista giustificabile ed accettabile la costruzione di una tale opera, tantomeno una più o meno corretta monetizzazione del danno ambientale da essa provocato; i modestissimi flussi di traffico previsti a regime nel 2032 (pari mediamente a 46.000 veicoli al giorno nel tratto Cremona- interconnessione con il Ti-Bre e 20.000 nel tratto interconnessione con il Ti-Bre- interconnessione con l'Autobrennero, pag. 54 dell'inquadramento generale del progetto definitivo), nonché i tempi di realizzazione previsti (30 anni dall'inizio del suo iter burocratico al 2032, data prevista per l'ultimazione dei lavori) siano in palese e tragico contrasto con l'urgenza, sbandierata dai suoi fautori, di un'opera ritenuta dagli stessi indispensabile per lo sviluppo del territorio;

Anche per questo motivo il coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TI-BRE

chiede

al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Lombardia

di esprimere parere negativo

in sede di Valutazione di impatto ambientale al progetto denominato "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova sud".

CONSUMO DI SUOLO E “DIRETTIVA EUROPEA NITRATI” (91/676/CEE)

Premesso che :

- Nel dicembre 1991, sulla spinta dei crescenti timori dell'opinione pubblica sul continuo aumento delle concentrazioni di nitrati nell'acqua potabile e dei sempre più ampi fenomeni di eutrofizzazione, la Cee approva la direttiva n. 91/676/CEE relativa alla protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole comunemente nota come “direttiva nitrati”.
Tale **direttiva** obbliga gli Stati Membri, in un arco di tempo ben definito, a: specificare le **acque di superficie o sotterranee inquinate** o che potrebbero esserlo sulla base della procedura e dei criteri fissati dalla direttiva; individuare le **zone vulnerabili** che concorrono all'inquinamento; fissare i **codici di buona pratica agricola** (CBPA) e i **programmi d'azione**; monitorare la qualità delle acque al fine di rivedere le designazioni delle zone vulnerabili; predisporre programmi per la formazione e l'informazione degli agricoltori per promuovere l'applicazione del codice di buona pratica agricola; elaborare e presentare regolarmente alla Commissione relazioni sull'attuazione della **direttiva**.
- La legge nazionale n. 146 del 1994 (**Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee**), recepisce la **direttiva** 91/676/CEE e demanda alle regioni e alle province autonome il compito di predisporre i codici di buona pratica agricola in relazione alle caratteristiche del territorio. A questo atto non seguono applicazioni concrete tanto che la Commissione ricorre alla Corte di Giustizia del Lussemburgo e l'Italia viene accusata di inadempienza.
- Nel 1999 due provvedimenti legislativi colmano in parte le lacune. Il Decreto Ministeriale del 19 aprile 1999 approva il CBPA, obbligatorio sulle zone vulnerabili e applicabile a discrezione degli agricoltori al di fuori delle stesse.
Il successivo Decreto Legislativo dell'11 maggio 1999 n. 152 individua alcune zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e demanda alle regioni: la possibilità di selezionarne altre o di identificare, all'interno di quelle indicate, delle aree che non costituiscono zone vulnerabili; la revisione o completamento delle designazioni effettuate (almeno ogni quattro anni); la definizione degli appositi **programmi d'azione** da attuarsi in tutte le zone vulnerabili; l'integrazione del codice di buona pratica agricola sulla base delle esigenze locali e la predisposizione di interventi di formazione e informazione degli agricoltori sul programma di azione e sul codice di buona pratica agricola. Le misure devono garantire che, per ciascuna azienda o allevamento, il quantitativo di effluente zootecnico sparso sul terreno ogni anno non superi le 170 Kg di azoto per ettaro (210 per i primi due anni del programma).
- Alla fine del 2001 la Corte di Giustizia europea, ha nuovamente condannato l'Italia in quanto le istituzioni nazionali e regionali non hanno attuato in modo adeguato la **direttiva**. Nel 2002 la **Commissione europea** ha sottolineato che tra le possibili conseguenze di un'ulteriore posticipazione nell'attuazione **della direttiva nitrati** c'è la sospensione dei pagamenti relativi allo **sviluppo rurale** nelle regioni inadempienti.
L'Italia, per non aver recepito in tempo la direttiva nitrati, ha indotto la Commissione ad avviare nei primi mesi del 2006 una procedura d'infrazione. In particolare al nostro Paese sono state contestate la modalità di definizione delle aree vulnerabili, che non corrispondono a uno studio effettuato in sede europea (studio Adas-Niva del 2004), e la mancata individuazione dei programmi d'azione.
Lo Stato si è così trovato nella necessità di accelerare il lavoro interministeriale della Conferenza Stato-Regioni, giungendo in tempi rapidi all'emanazione del decreto ministeriale n. 209 del 7/4/2006 recante «Criteri e norme tecniche generali per la disciplina regionale dell'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento, di cui all'articolo 38

del decreto legislativo 11-5-1999, n. 152» obbligando le Regioni ad adempiere alla stesura di propri regolamenti in tempi rapidi. Le Regioni elaborano in pochi mesi proprie normative, seguendo le indicazioni del decreto.

La Regione Lombardia ha emanato la deliberazione di Giunta regionale n. 3439 pubblicata il 16-11-2006, nella quale sostanzialmente recepisce, senza aggravarle, le indicazioni nazionali, e formula un Programma di azione per le aziende ubicate in zona vulnerabile.

Le contestazioni europee non hanno riguardato solamente la redazione dei Programmi d'azione, ma anche la definizione delle zone vulnerabili (**per la Commissione Europea l'intera Pianura Padana è considerata area vulnerabile**), inducendo la Regione Lombardia a un'ulteriore mappatura del proprio territorio.

Quest'ultima definita dalla dgr n. 3297 dell'11-10-2006 .

Per rispettare la direttiva nitrati le aziende zootecniche dovranno prevedere un Piano operativo aziendale, della durata di 5 anni, e un Piano annuale di utilizzazione agronomica dei fertilizzanti.

Rilevato che:

- dall'applicazione di tali norme, in particolare di quelle regionali, la situazione che si è venuta a determinare in Lombardia può essere significativamente rappresentata dai seguenti dati: il quantitativo di azoto escreto che arriva al campo per alcune tipologie di animali è quasi triplicato rispetto alla precedente normativa del 2003; l'area definita vulnerabile in Lombardia è pari al 56% dei terreni pianeggianti e al 62% della superficie agricola utilizzabile in pianura; nelle 5 provincie lombarde a maggiore concentrazione zootecnica (Mantova, Cremona, Brescia, Bergamo e Lodi) l'analisi del carico di azoto e superficie necessaria allo smaltimento dei nitrati è quella evidenziata nell'unita tabella 3; in merito, ai fini delle presenti osservazioni, prenderemo in considerazione la situazione delle provincie di Cremona e di Mantova;

Considerato inoltre che :

- nella risoluzione n.7/00283 del 11/12/2007, della commissione VIII (ambiente, territorio e lavori pubblici) della camera dei deputati, relativa all'attuazione della “ direttiva nitrati” si afferma quanto segue:
 - l'attuazione della cosiddetta «direttiva nitrati» (direttiva 91/676/CEE), nonostante in vigore da oltre un decennio, continua a porre gravi problemi che, di fatto, ne inficiano la piena e corretta applicazione e, quindi, anche il conseguimento degli importanti obiettivi di tutela ambientale che, con la stessa direttiva, ci si proponeva di conseguire;
 - il principale obiettivo dei suddetti programmi di azione dovrebbe essere la riduzione dell'utilizzo in agricoltura di fertilizzanti contenenti azoto e la limitazione dell'impiego di concimi di allevamento, affinché siano tutelate le risorse idriche, gli ecosistemi acquatici e la salute umana;
 - **è da considerare, del tutto inaccettabile che - come sta avvenendo - si pretenda di sopperire alle carenze programmatiche delle amministrazioni competenti attraverso la semplice - nonché semplicistica - imposizione, a carico degli agricoltori dell'onere di mettere a punto e rispettare un piano di gestione dell'utilizzo dei fertilizzanti (il cosiddetto PUA: piano di utilizzo agronomico);**
 - i limiti fissati dalla «direttiva nitrati» riguardo al carico massimo di reflui zootecnici applicabile ai suoli è di 340 kg/ha di azoto per le zone non classificate come vulnerabili; mentre tale limite si dimezza (170 kg/ha di azoto) per le zone individuate come vulnerabili;
 - ai fini della designazione delle aree vulnerabili, la situazione è particolarmente grave per la Pianura Padana che, stando all'applicazione letterale dei parametri indicati nella «direttiva» rischia, allo stato, di essere, pressoché, interamente considerata come tale;
 - il mancato rispetto degli obblighi posti dalla «direttiva nitrati» costituisce, a tutti gli effetti, una violazione della normativa comunitaria ed espone le regioni inadempienti ai rischi conseguenti l'apertura di procedure di infrazione, primi fra tutti (in caso di condanna), il blocco degli aiuti comunitari erogati nel quadro, sia della PAC, sia

delle politiche di sviluppo rurale, ossia di tutti quegli aiuti, la cui concessione - come è noto - è subordinata al rispetto della cosiddetta «ecocondizionalità»;

Tutto ciò premesso si evidenzia come:

- la situazione derivante dall'analisi del carico di azoto e superficie necessaria allo smaltimento dei nitrati nelle provincie di Cremona e Mantova, già deficitaria per la provincia di Mantova ed in sostanziale equilibrio per la provincia di Cremona (vedi dati tabella 3 allegata) verrebbe, in conseguenza della sottrazione di suolo agricolo necessario per la costruzione delle due autostrade CR-MN e TI-BRE, delle relative opere compensative ed accessorie, delle aree urbanizzate di espansione già previste nei PTCP nonché di quelle commerciali/produttive/logistiche che sorgeranno inevitabilmente come conseguenza delle prime grazie all'art. 10 della L.R. 26/5/2008 n.15, ulteriormente aggravata per il territorio mantovano e diventerebbe negativa anche per la provincia di Cremona;

si denuncia pertanto,

in assenza di una politica di forte riduzione dell'impatto del settore zootecnico sul territorio,:

- questa palese e grave violazione delle norme comunitarie, nazionali e regionali, intrinseca alla approvazione dei progetti di tali opere, significando sin da ora che ricorreremo alle autorità preposte, in particolare a quelle comunitarie, per denunciare questa situazione di illegalità ;
- il peggioramento che ne deriverebbe della situazione di grave inquinamento dell'ambiente e delle acque superficiali e di falda con grave pregiudizio per la salute umana;
- l'ulteriore impoverimento della capacità produttiva del suolo accelerando così il grave processo di desertificazione in atto già certificato dalla comunità europea;

Anche per questo motivo il coordinamento dei comitati contro la costruzione delle autostrade CR-MN e TI-BRE

chiede

al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e alla Regione Lombardia

di esprimere parere negativo

in sede di Valutazione di impatto ambientale al progetto denominato "Autostrada Regionale Integrazione del sistema transpadano - Direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona - Mantova sud".

Piadena, li 26/8/2008

Legambiente Lombardia
Il presidente
(Damiano Di Simine)

coordinamento dei comitati contro
le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre
(Cesare Vacchelli)

Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia
Il vicepresidente
(Ezio Corradi)

ALLEGATI

1. Copia della risoluzione n.7/00283 del 11/12/2007, della commissione VIII (ambiente, territorio e lavori pubblici) della camera dei deputati, relativa all'attuazione della "direttiva nitrati";
2. copia tabella 3 relativa all'analisi del carico di azoto e superficie necessaria allo smaltimento dei nitrati per provincia;
3. copia tabella n.3 rielaborata in seguito alla sottrazione di suolo agricolo derivante dalla realizzazione dei progetti autostradali sui territori provinciali di Cremona e di Mantova;
4. immagini dal satellite Envisat del 15/10/2004 e del satellite NASA del marzo 2005 con le zone più inquinate del pianeta;
5. L.r. 26/5/2008 n.15;
6. progetto per un sistema ferroviario urbano per Cremona e provincia;
7. studio sulle linee ferroviarie, gronde merci e itinerari alternativi per merci e viaggiatori;
8. infrastrutture autostradali lombarde e corridoio transeuropeo n. 5
INTERROGAZIONE SCRITTA E-1824/03 di Monica Frassoni (Verts/ALE)
alla Commissione e **Risposta data dalla signora de Palacio a nome della Commissione E-1824/03IT (14 luglio 2003);**
9. **risposta del direttore della Commissione Europea** - Direzione Generale dell'energia e dei Trasporti - Direzione B - Reti transeuropee - Energia e trasporti alla lettera inviata dal coordinamento dei comitati in data 10/1/2004(Bruxelles, 12/2/04 B2/AP-kp D(2004) - 2311 – PRODI(04)D/327);
10. risultati definitivi delle rilevazioni sull'inquinamento atmosferico in Piana (CR), campagna di rilevamento PM10 periodo 24/12/2002-19/2/2003;