

RIQUALIFICAZIONE DELLA SP10

Come alternativa concreta e sostenibile all'autostrada regionale Cr-Mn

Analisi e proposte a cura del Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre

a seguito del tavolo regionale sulle infrastrutture del 30 luglio 2019

Considerazioni preliminari

L'autostrada Cr-Mn non si farà! Questo, quanto dichiarato da Giuliano Capetti, presidente di Infrastrutture Lombarde spa (la società regionale concedente), in occasione di un convegno tenutosi a Mantova nel novembre 2018. Che ha aggiunto: "...si va verso la revoca del contratto, in quanto non è stata risolta la sostenibilità finanziaria. Dalla Regione sono stati stanziati (?) 108 milioni, ma ne servirebbero 488 (di milioni). In ogni modo, posto che si trovasse la somma mancante, l'introito del pedaggio non giustificherebbe l'investimento".

E' su questa dichiarazione, forse suggerita da qualche politico, che si è riaperta la discussione intorno ad un progetto autostradale che sembrava destinato ad essere, nei fatti, abbandonato.

Questa provocazione/sollecitazione è stata comunque utile per smuovere un dibattito su di una situazione, quella delle opere viarie e ferroviarie, che è bloccata da circa 20 anni, da quando cioè è stata avviata anche nel nostro territorio la stagione delle grandi opere.

Dopo un confronto tra le istituzioni e le forze economiche e sociali del territorio, avviato nel novembre scorso, e un'interlocuzione costante con la regione, attraverso appositi tavoli regionali, si è giunti all'atteso tavolo sulle infrastrutture del 30 luglio scorso.

Per quella data, infatti, la regione si era impegnata ad analizzare la questione e a fornire prime e puntuali risposte di merito. Per la prima volta si è cominciato a prendere in considerazione soluzioni alternative non di tipo autostradale.

Questi i cinque scenari illustrati dai dirigenti della regione e presi in esame nel corso della prima discussione che ne è seguita:

scenario A - prosecuzione dell'attuale concessione

la proposta di prosecuzione dell'iniziativa con l'attuale concessionario Stradivaria sarebbe perseguibile con riequilibrio del pef della concessione ad oggi vigente con un contributo pubblico a fondo perduto di circa 500 milioni di euro

tempistica di massima: fine lavori entro giugno 2024

esito degli approfondimenti: detta soluzione non appare perseguibile in quanto la proposta di riequilibrio di Stradivaria non risulta finanziariamente sostenibile (indici di bancabilità e redditività fuori mercato), oltretutto si dovrebbe valutare la tenuta giuridica della modifica del rapporto concessorio.

scenario B - nuova concessione

qualora risultasse che gli elementi alla base del Piano finanziario fossero comunque di interesse per il mercato potrebbe essere affidata la nuova concessione con una nuova gara.

Anche in tal caso regione Lombardia dovrebbe fornire il necessario contributo pubblico a fondo perduto nell'ordine di 500 milioni di euro come nello scenario A possibile oggetto di ribasso in fase di gara di concessione

tempistica di massima fine lavori entro dicembre 2026

esito degli approfondimenti: anche se teoricamente ipotizzabile la soluzione non appare perseguibile in quanto gli indici di bancabilità e di redditività sono nettamente inferiori rispetto a quelli che il mercato degli investitori e dei finanziatori richiede per operazioni di questo tipo a elevato rischio, con particolare riferimento all'entità dei flussi di traffico.

Principali criticità scenari A e b

- contributo regionale a fondo perduto levato 500 milioni di euro
- non bancabilità del Project (KD elevato, ke di mercato, necessità di capitale elevato, tempi di rimborso elevati, adscr basso rispetto allo standard richiesto dalle banche)
- tariffe applicate all'utenza valutate sull'intera durata della concessione elevate
- costi di gestione elevati in quanto omogenei a quelli delle concessioni private
- PEF non sostenibile dal punto di vista finanziario reddituale
- all'apertura il pedaggio di un 'autovettura per l'intera tratta è pari a euro 7,33

scenario C - concessione pubblica

Affidamento della concessione a una società pubblica partecipata da regione Lombardia (es.: CAL/ILSPA) che consentirebbe di realizzare e gestire l'autostrada senza necessità di remunerazione di mercato applicando basse tariffe di pedaggio favorendo l'appetibilità e l'utilizzo dell'infrastruttura.

Tale soluzione potrebbe consentire di applicare all'utenza tariffe più contenute rispetto a quelle convenzionali attuali con incremento dell'utenza attesa sulla cremona-mantova.

tempistica di massima: fine lavori entro dicembre 2026

esito degli approfondimenti: in questo scenario l'impegno finanziario di regione Lombardia riguarderebbe l'equity (circa 750 milioni da versarsi come capitale sociale poi restituiti alla società e retrocedibili a RL con una minima remunerazione durante la concessione) senza necessità di un contributo pubblico fondo perduto.

La società partecipata da regione Lombardia avrebbe poi anche la necessità di accedere al credito agevolato supportato da una garanzia regionale.

Possibili passi ipotesi scenario c

Ipotizzando la possibile messa a disposizione del progetto definitivo aggiornato da parte di Stradivaria (*)

1. completamento progetto definitivo e PEF 2019
2. determinazioni in merito alla convenzione di concessione in essere 2019
3. Coinvolgimento o partecipazione società pubblica 2019
4. conferenza dei servizi regionali acquisizione del parere ambientale 2020
5. approvazione PD da parte di regione Lombardia 2020
6. affidamento PE e lavori 2021
7. sviluppo progetto esecutivo 2022
8. esecuzione lavori 2022/2025
9. apertura al traffico 2026

(*) in caso contrario la tempistica sarebbe dilatata di 12/15 mesi

scenario D - Raddoppio della strada in e fuori sede come lavoro pubblico

in caso di ricavi da pedaggio non in grado di sostenere investimento e gestione dell'autostrada neanche secondo le ipotesi dello scenario C si potrebbe scegliere un investimento mirato alla riqualifica a doppia carreggiata della ex SS10

il costo della riqualifica è al momento stimabile tra i 12/ 15 milioni €/km per un costo complessivo di 700/ 800 milioni di euro interamente a carico di Fondi pubblici. Tale esborso sarebbe a fondo perduto. Non comprenderebbe i costi di gestione dell'infrastruttura che sarebbero ancora a carico di un soggetto pubblico.

La sola manutenzione ordinaria costerebbe circa 1,2 milioni di euro all'anno

tempistica di massima: fine lavori entro dicembre 2026

E' anche da segnalare che la ex ss10 verrà ritual significato come strada di interesse nazionale e dunque passerà in gestione ad Anas.

Da verificarsi quindi l'entità del possibile investimento prioritario dello stato ed in subordine di regione Lombardia e degli enti locali

Scenario ulteriore

Strada a una corsia per senso di marcia si tratterebbe di una ricalibratura (piattaforma categoria C1) dell'esistente

costo 100/200 milioni di euro interamente a carico di soggetti pubblici

tempistiche di massima: fine lavori dicembre 2024

anche in questo caso è da segnalare che la ex SS10 verrà riclassificata come strada di interesse nazionale e dunque passerà in gestione ad Anas

i costi di gestione dell'infrastruttura sarebbero ancora a carico di un soggetto pubblico.

La sola manutenzione ordinaria costerebbe circa € 500.000,00 all'anno

L'ipotesi pur apparendo percorribile non risolve le attuali gravi problematiche di promiscuità delle componenti di traffico (congestione e sicurezza) legate soprattutto all'alta percentuale di traffico pesante presente sull'arteria e quindi della sicurezza della circolazione. Non consente inoltre un significativo incremento della velocità commerciale di percorrenza.

Considerazioni

Il primo e clamoroso dato è quello rappresentato dagli scenari A e B, in cui **si accantona definitivamente l'ipotesi di realizzazione dell'autostrada regionale Cr-Mn in project financing**: sia con l'attuale concessionario, sia con un'eventuale nuova gara.

Dopo che la maggioranza delle forze politiche e le istituzioni, in modo trasversale, hanno sostenuto, fin dal 2002, questa scelta come strategica, ora, in seguito ad una doverosa verifica di merito da parte dell'ente concedente (che noi da tempo abbiamo sollecitato), **emerge l'insostenibilità economico finanziaria di questo progetto**, in quanto non supportato dai necessari flussi di traffico atteso. (vedi tabella)

Traffico atteso:

Anni	VTGM		
	Leggeri	Pesanti	Totali
2025	10.216,15	5.472,94	15.689,09
2030	12.250,00	7.000,00	19.250,00
2035	13.261,87	7.578,21	20.840,07
2040	13.938,33	7.964,77	21.903,13
2045	14.649,35	8.371,06	23.020,41

Regione Lombardia

Per non sconfessare questo passato, era plausibile che in questa fase non si abbandonasse completamente la scelta autostradale, che è stata infatti riproposta con l'ipotesi della concessione pubblica (scenario "C").

Un'ipotesi tuttavia, la cui sostenibilità è ancora tutta da verificare, perché basata sulla stessa insufficienza di flussi di traffico. **Fatto questo che viene confermato nella trattazione dello scenario "D"** : *"...in caso di ricavi da pedaggio non in grado di sostenere investimento e gestione dell'autostrada neanche secondo l'ipotesi dello scenario C (affidamento della concessione autostradale ad una società pubblica partecipata dalla regione) si potrebbe scegliere un investimento mirato la riqualifica a doppia carreggiata della ex SS 10..."*

Una soluzione inoltre che porterebbe con sé, oltre al fortissimo impatto ambientale, almeno altri due forti elementi di criticità: l'assenza di opere compensative per i territori attraversati e l'impossibilità per Regione Lombardia di effettuare futuri investimenti sull'intero territorio lombardo.

Da questa situazione di difficoltà, non dichiarabile, si è cercato allora, a nostro avviso, di scaricare su Anas (che prenderà a breve in carico la SP10 e la e SS343 asolana), **e quindi sul governo**, la responsabilità di intervenire, con l'ipotesi di una superdtrada, per dare una risposta ai gravi problemi di carattere viabilistico di questi territori, rimasti congelati dalle promesse di realizzazione delle grandi opere autostradali: Autostrada regionale Cr-Mn e raccordo autostradale Ti-Bre.

In proposito abbiamo molto **apprezzato l'apertura e la disponibilità del ministro** delle infrastrutture e dei trasporti Toninelli, resa pubblica dalle sue recenti dichiarazioni riportate dalla stampa locale.

Confidiamo sul fatto che **questo possa contribuire a chiudere definitivamente il discorso sull'autostrada Cr-Mn**, concentrando così il dibattito sul tema della riqualificazione della SP10 e delle altre opere viabilistiche e ferroviarie da decenni attese in questo territorio.

Martedì scorso, tra le ipotesi illustrate e prese in considerazione al tavolo regionale sulle infrastrutture, c'era anche quella da noi presentata in regione il 17 luglio scorso: **"Scenario ulteriore** - Strada a una corsia per senso di marcia, si tratterebbe di una ricalibratura (piattaforma categoria C1) dell'esistente".

Una proposta che dai tecnici dell'assessorato regionale ai trasporti e alle infrastrutture aveva ottenuto un giudizio positivo, sia dal punto di vista tecnico che di quello del grado di approfondimento e dei parametri presi in considerazione nella sua stesura.

Quanto al rilievo mosso sulla nostra proposta in occasione del recente tavolo sulle infrastrutture secondo cui: *"L' ipotesi pur apparendo percorribile non risolve le attuali gravi problematiche di promiscuità delle componenti di traffico (congestione e sicurezza) legate soprattutto all'alta percentuale di traffico pesante presente sull'arteria e quindi della sicurezza della circolazione..."*,

è solo il caso di sottolineare quanto segue:

- la percentuale di traffico pesante è diversamente distribuita sulla SP10, da Cremona a Mantova, come si evince anche dalla tabella che, di seguito, rappresenta i dati di traffico delle due province. Il dato più significativo si registra all'altezza di Piadena (con una % del 28%) ed è dovuta all'attività proveniente da un insediamento logistico locale.
- Questa criticità, in generale sarebbe risolvibile, come denunciavamo da tempo, con la realizzazione del Ti-Bre ferroviario "soluzione Piadena", con il potenziamento ed elettrificazione della Brescia-Piadena, con il previsto raddoppio della Mantova-Piadena-Codogno e con la realizzazione dei seguenti raccordi ferroviari:

- Raccordo ferroviario ditta Marcegaglia di Gazoldo degli Ippoliti – stazione di Castellucchio;
- Raccordo ferroviario merci tra Casalmaggiore – Viadana - Pomponesco – Dosolo;
- Raccordo ferroviario stazione di Casalmaggiore - ditta Marcegaglia;

Dati flussi di traffico sulla ex SS10 ricevuti dagli uffici delle due Province di Cremona e Mantova

SS10_01 Gadesco Pieve Delmona (prima dell' Ipermercato)	2004	2013	2014	2016					
TGM	25.399	23.750	23.263	24.891 (*)					
% pesanti	14%	18%	18%	18%					
SS10_04 Pessina temporanea	2013								
TGM	11.041								
% pesanti	38%								
SS10_02 Piadena est	2004	2013	2014	2015					
TGM	8.651	7.652	7.580	8.181					
% pesanti	24%	28%	28%	28%					
SS10 Castellucchio	2016								
TGM	9.805								
% pesanti	15,9%								

(*) **Note:** Il traffico rilevato a Gadesco è rappresentato dal pendolarismo degli abitanti della città di Cremona che si recano all'Ipermercato per acquisti al centro commerciale. Infatti nel territorio di Pessina Cremonese (cioè dopo l'ipermercato) il dato del TGM è più che dimezzato.

Il dato di Piadena è lo stesso che Anas rilevava negli anni '90

La proposta da noi formulata, attraverso un apposito studio, prevede la riqualificazione in sede della SP10, facendola diventare una strada extraurbana secondaria di categoria C1 (strada ad una carreggiata dell'ampiezza di 10,50 mt), dal costo di 78 Mln di euro, che diventano 130 Mln di euro con le tangenziali mancanti di Castelluccio, Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo.

Riteniamo come questa rappresenti **la vera alternativa all'autostrada regionale Cr-Mn**, e, tra le ipotesi considerate, l'unica concreta, fattibile e sostenibile

Una riqualificazione, quella da noi proposta, che riteniamo rappresenti **un adeguato collegamento tra queste due città e che nulla ha a che vedere con la proposta di realizzare una inutile, ed economicamente insostenibile, superstrada (Scenario "D") dal costo proibitivo di 700/800 Mln di euro**, interamente a carico del pubblico.

Un'opera estremamente impattante, che giudichiamo oltremodo sovradimensionata rispetto al traffico in circolazione sulla SP10. In proposito corre l'obbligo di sottolineare come soluzioni di questo tipo vengano adottate in presenza di TGM di circa 35/40 mila veicoli, come nel caso della SS415 Paullese. Per altre direttrici che sul nostro territorio, come la SP236 Goitese, fanno registrare un TGM di circa 25 mila veicoli, nessun ente ha mai proposto interventi di riqualificazione di tale portata.

Uno spreco di risorse che precluderebbe, inoltre, la possibilità di finanziare ulteriori e necessarie opere per i territori interessati. Senza considerare i notevoli costi di manutenzione annua che questa arteria richiederebbe.

Ribadiamo alla Regione la richiesta di dichiarare decaduta la convenzione di concessione con Stradivaria.

Considerato che, come riportato dal PMRT , in Lombardia i 16,5 milioni di spostamenti giornalieri dei lombardi avvengono nel seguente modo:

- il 90% avviene entro i 20 Km
- di questi il 75% entro i 10 Km

E che solo il 7,10% delle merci viaggia su ferro, mentre il restante 92,9% ancora su gomma;

Chiediamo

che le risorse promesse (488 Mln di euro) per finanziare la Cr-Mn vengano confermate, e destinate, attraverso un preciso accordo di programma tra Regione, Anas, Province ed enti locali, a tutti quegli interventi, sulla viabilità e sulle ferrovie, in grado di migliorare sensibilmente, e in modo sostenibile, la vita di studenti, lavoratori e pendolari.

A titolo non esaustivo si evidenzia, nella tabella che segue, l'elenco di alcune delle principali opere viabilistiche da tempo attese sul territorio.

Opere stradali	Importo lavori	note
Riqualificazione in sede SP10	78.000.000,00	
Tangenziali di Castellucchio (4 Mln per completamento), Ospitaletto, Curtatone e Cicognolo	50.000.000,00	
Ponte di Casalmaggiore	80.000.000,00	
Tangenziale di Casalmaggiore	25.000.000,00	
Tangenziale est di S.Giovanni In croce	15.000.000,00	
Completamento asse sud di Mantova	50.000.000,00	Costo totale 110 Mln – di cui 60 Mln nell'accordo di proroga della concessione A22
Tangenziale di Goito	100.000.000,00	Importo ridotto rispetto a quello di autocisa che era di 150 Mln
Gronda Viadana	7.500.000,00	
Totale	405.500.000,00	

Diciamo No ad ulteriori illusioni e Sì ad una mobilità moderna e sostenibile!

Il Clima, l'ambiente e la salute ringraziano!

Piadena Drizzona, lì 2 agosto 2019

Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre