

ITR 21458: Chiarimenti in merito all'autostrada Cremona - Mantova

In relazione ai quesiti posti si forniscono i seguenti chiarimenti.

Punto 1

Si premette che la convenzione di concessione è sottoscritta tra Stradivaria S.p.A. e ARIA S.p.A. (già Infrastrutture Lombarde S.p.A.).

L'art. 13 della L.R. 15/2021 stabilisce le disposizioni per l'acquisizione del progetto preliminare e di quello definitivo dell'autostrada Cremona-Mantova.

In particolare, è previsto che:

- sia autorizzata la spesa per un importo massimo di euro 25.000.000,00 per l'acquisizione da parte della Regione del progetto preliminare e di quello definitivo dell'autostrada regionale Cremona-Mantova, *nonché per il riconoscimento dei costi correlati, previa acquisizione di una valutazione relativa all'impatto socio-economico che la realizzazione dell'opera avrà sul territorio anche ai fini della risoluzione consensuale della concessione in essere tra ARIA S.p.A. e Stradivaria S.p.A., nonché ai fini della successiva realizzazione dell'opera prevista dagli strumenti di programmazione regionale conformemente alle esigenze espresse dalle realtà istituzionali, sociali ed economiche del relativo territorio;*
- la Giunta regionale, previa acquisizione da ARIA S.p.A. delle attestazioni di verifica, validazione e congruità della valorizzazione del progetto definitivo nonché dei costi correlati, definisca tempi e modalità per l'erogazione al concedente della somma di cui sopra, nei limiti dello stanziamento disponibile, nonché per la cessione a Regione Lombardia del progetto preliminare e di quello definitivo quale condizione necessaria per la realizzazione dell'opera.

Le valutazioni della Concedente autostradale ARIA S.p.A. hanno effettivamente evidenziato come a livello di progettazione definitiva la documentazione predisposta da Stradivaria S.p.A. risulti corretta e completa rispetto agli adempimenti normativi previsti, nonché rispetto all'iter approvativo seguito, attestando per contro l'insussistenza di presupposti per un nuovo riequilibrio della concessione autostradale dovute a carenze del Piano Economico Finanziario e al non rispetto dei limiti imposti dalla norma in merito alle procedure di revisione del Piano Economico Finanziario.

Il percorso di cui sopra è peraltro già in fase di approfondimento da parte di ARIA S.p.A., avendo la Giunta approvato la DGR n. XI/5837 del 29 dicembre 2021 avente ad oggetto "Determinazioni in merito all'attuazione dell'art. 13 della legge regionale n. 15/2021".

I profili, le motivazioni e le strategie giuridico/legali per valutare una eventuale procedura ai sensi dell'art. 36 della Convenzione di concessione tra ARIA S.p.A. e Stradivaria S.p.A. devono essere valutati da ARIA S.p.A. nell'ambito del contratto di concessione con Stradivaria e degli atti formali direttamente intervenuti tra i due contraenti.

Punto 2

Conformemente a quanto previsto dalla DGR n. XI/5837 del 29 dicembre 2021 è in corso di definizione il quadro finanziario dell'opera ai fini dell'adozione degli atti correlati alla stessa DGR, le cui tempistiche non sono al momento prefigurabili.

Si informa, inoltre, che la Società Stradivaria S.p.A. ha presentato innanzi al TAR Lombardia ricorso:

- per l'annullamento della citata DGR n. XI/5837/2021, nonché delle note ed atti ivi citati di corrispondenza della Concedente autostradale ARIA S.p.A. con Regione Lombardia, ponendo, inoltre, questioni di illegittimità costituzionale dell'art. 13 della Legge Regionale della Lombardia n. 15/2021;
- per l'annullamento del riscontro di Regione Lombardia con cui quest'ultima non ha accolto la richiesta di accesso agli atti relativamente ai documenti di cui al procedimento per l'acquisizione del progetto preliminare e di quello definitivo dell'autostrada in attuazione all'articolo 13 della Legge regionale n. 15/2001.

Stradivaria ha formalmente comunicato ad ARIA che la notifica del ricorso per l'annullamento della DGR n. XI/5837/2021, è dettata esclusivamente da irrinunciabili ragioni di tutela della Società in assenza della formalizzazione della proposta di risoluzione consensuale.

Punto 3

Rispetto all'avanzamento procedurale ed approvativo, si è partiti dal presupposto che fosse il progetto del raddoppio della linea ferroviaria nel tratto Piadena Mantova a dover assicurare il coordinamento con l'Autostrada regionale Cremona-Mantova.

Si rammenta, difatti, che con DGR del 30 dicembre 2003 VII/15954 sono state assunte le determinazioni della Conferenza di Servizi sul progetto preliminare dell'autostrada regionale Cremona Mantova ed è stato apposto, ai sensi dell'art. 19 della l.r. 9/2001, il vincolo di salvaguardia urbanistica sul tracciato dell'opera. Successivamente, il progetto autostradale è stato integrato con la Variante alla SS10 in Comune di Curtatone e Mantova e, con DGR del 14 dicembre 2005 VIII/1399, sono state assunte le determinazioni della Conferenza di Servizi ed apposto il vincolo sopra richiamato. A riguardo, si ricorda che il vincolo ai sensi del citato art. 19 della l.r. 9/2001, definisce il corridoio di salvaguardia per ogni fattispecie infrastrutturale e appone la salvaguardia urbanistica sulle aree interne al corridoio individuato; tale salvaguardia permane efficace dalla data di pubblicazione del provvedimento della Giunta regionale e fino al momento in cui si perfeziona l'efficacia della determinazione di conclusione della Conferenza di Servizi sul progetto definitivo comportando l'inammissibilità di varianti urbanistiche volte a consentire l'edificazione nelle aree medesime e la sospensione del rilascio del titolo edilizio con riguardo alle nuove edificazioni o agli ampliamenti delle costruzioni esistenti.

Poiché il progetto ferroviario di raddoppio della tratta Piadena Mantova si pone in stretto affiancamento al tracciato autostradale, determinando ovviamente punti di interferenza tra i due assi infrastrutturali, già a partire dal mese di settembre 2020 è stato attivato il confronto tra i progettisti di RFI e ARIA S.p.A., per definire le necessarie modifiche affinché i punti di interferenza tra le due opere fossero risolti e i due progetti risultassero fra loro compatibili.

In relazione all'adeguato recepimento del progetto autostradale all'interno del progetto ferroviario in esame, sono state richieste opportune integrazioni e forniti indicazioni in tal senso da parte di Regione Lombardia nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale di tale progetto ferroviario, nonché in occasione dei lavori della Conferenza di Servizi indetta con Ordinanza n. 3/2021 del 30 novembre 2021 sul progetto definitivo della "1^ Fase funzionale – Raddoppio tratta Piadena – Mantova", Proponente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (intervento compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per il quale è stata nominata con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del DL 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissaria straordinaria l'Ing. Chiara De Gregorio di RFI S.p.A.).

Difatti, rispetto alle soluzioni delle nuove viabilità locali di attraversamento dell'autostrada e della ferrovia, con l'affiancamento della linea ferroviaria detti attraversamenti sono stati in gran parte confermati da RFI adattandoli alle proprie esigenze progettuali, oltre che valutandoli insieme agli Enti Locali, minimizzando le modifiche da apportare al progetto autostradale e, per gran parte, invece anticipando opere previste dalla futura autostrada.

Punto 4

Attualmente è stato individuato il contributo pubblico pari a € 109.800.000,00 a valere su risorse del Piano Lombardia, ai sensi della DGR XI/6047 del 1° marzo 2022.

Come già detto, sono ancora in corso le valutazioni correlate alla definizione del quadro finanziario dell'opera ai fini dell'adozione degli atti correlati alla DGR n. XI/5837 del 29 dicembre 2021.