

PROTOCOLLO D'INTESA

DI INDIVIDUAZIONE DEGLI INDIRIZZI STRATEGICI
DI UN PARERE UNITARIO E CONDIVISO
DA PARTE DEGLI ENTI LOCALI MANTOVANI
DA ESPRIMERE ALLA CONFERENZA DEI SERVIZI APPROVATIVA
DEL PROGETTO DI AUTOSTRADA REGIONALE "INTEGRAZIONE
DEL SISTEMA TRANSPADANO DIRETTRICE CREMONA -
MANTOVA. TRATTO CREMONA - MANTOVA SUD" DA
REALIZZARSI NELLE PROVINCE DI MANTOVA (MN) E CREMONA
(CR), PRESENTATO DALLA SOCIETÀ STRADIVARIA S.P.A.

TRA

- COMUNE DI ACQUANEGRA SUL CHIESE
- COMUNE DI BAGNOLO SAN VITO
- COMUNE DI BORGOFORTE
- COMUNE DI BOZZOLO
- COMUNE DI CASTELLUCCHIO
- COMUNE DI CURTATONE
- COMUNE DI MANTOVA
- COMUNE DI MARCARIA
- COMUNE DI SAN MARTINO DALL'ARGINE
- COMUNE DI VIRGILIO
- PARCO DEL MINCIO
- PROVINCIA DI MANTOVA

PRESO ATTO CHE:

- l'autostrada Cremona – Mantova, unitamente all'autostrada Broni-Pavia-Mortara e all'interconnessione con le autostrade Pedemontane-Bre.Be.Mi (Brescia-Bergamo-Milano), fa parte delle "autostrade regionali" previste dalla D.G.R. n. 7/9865 del 19.07.2002 ai sensi della L.R. 9/2001, e rientra nel Programma regionale di sviluppo (PRS) della VII legislatura regionale (2000-2005), confermato nel PRS dell'VIII (2005-2010), precisamente nell'area 6 "Ambiente, territorio e infrastrutture", 6.1 "Infrastrutture prioritarie", asse di intervento 6.1.6 "Area sud della Lombardia";
- a livello nazionale l'intervento compare tra le opere infrastrutturali prioritarie individuate nel Master-Plan contenuto nel DPEF 2008-2012;
- l'opera risulta integrata nel Piano Territoriale Regionale (PTR) nel quadro delle infrastrutture prioritarie;

CONSIDERATO CHE:

- il cronoprogramma dell'opera, per le diverse tratte (A, B, C, e D) prevede le seguenti fasi realizzative:
 - **fase 1:** tratti A e D3a da Pietole a Bagnolo/A22, compreso il raccordo dell'autostazione di Pietole all'asse interurbano sud di Mantova, con una durata complessiva prevista in 28 mesi;
 - **fase 2:** tratto B dalla Tl.Bre. allo svincolo di Castellucchio / Curtatone con la realizzazione della connessione tra lo svincolo di Castellucchio/Curtatone e l'asse interurbano da ora denominato B1, con inizio lavori posticipato di un intervallo temporale di circa 12 anni dopo il termine della fase 1 e di durata di 27 mesi;
 - **fase 3:** tratti C da Castellucchio / Curtatone allo svincolo di Virgilio e D3 completamento, con inizio dei lavori circa 22 mesi dopo il termine della fase 2 e durata complessiva di 27 mesi;
- l'interruzione temporale tra le singole fasi di realizzazione dei lotti funzionali (in particolare dei 12 anni correnti tra l'avvio di esercizio del primo lotto e la realizzazione del secondo) dipende da scelte tecnico-realizzative ed economiche, in virtù della necessità di alimentare la provvista finanziaria e rispondere al monitoraggio di eventuali incrementi dei flussi di traffico, per ottimizzare la valutazione dell'analisi costi-benefici dell'opera;
- il modello di simulazione adottato comporta incertezze per la valutazione delle previsioni di traffico per la presenza di più tracciati alternativi/integrativi a scala di sistema regionale e dei livelli di tariffazione e dei sistemi di esazione;

RILEVATO CHE lo scenario strategico della rete interregionale e nazionale riguardante opere fortemente incidenti sui flussi di traffico dell'opera in oggetto, soprattutto nel tratto virgiliano quali:

- l'autostrada regionale veneta "Nogara - Mare";
- l'autostrada regionale emiliana "Cispadana" da Reggio / Rolo sulla A22 a Ferrara sulla A13;
- le fasi realizzative del Raccordo Autostradale tra l'Autocamionale della Cisa e l'Autostrada A15 – Parma / A22 – Verona

è in fase evolutiva con variazioni rilevanti in termini di tracciati, tempi e fasi realizzative;

PRESO ATTO della sostanziale interdipendenza e forte interconnessione di fattibilità tra l'Autostrada Regionale Cremona – Mantova ed il raccordo autostradale A15 – A22;

PRESO ATTO del Decreto di compatibilità ambientale n. DVA-DEC-2011-0000399 DEL 18.07.2011 emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e notificato nel luglio 2011 agli enti locali;

EVIDENZIATO che il Decreto VIA sopraccitato ed il precedente parere regionale sull'opera impongono, tra le varie prescrizioni, anche la seguente:

"Il progetto definitivo da sottoporre alla Conferenza di Servizi (C.d.S.) approvativa dovrà risultare aggiornato, modificato o integrato sulla base di quanto emerso durante tutta la fase istruttoria, e in particolare dovranno essere curati i seguenti aspetti:

1.1 lo sviluppo delle soluzioni contenute nella documentazione integrativa depositata e pubblicata il 31.07.2009 dal Proponente; ove in accordo al parere regionale, per il tratto D, si ritiene complessivamente migliorativa l'adozione della soluzione denominata D3. Nella "fase 1" di cronoprogramma sarà realizzato solo il sub-tratto funzionale D3-a con finalità di continuità funzionale della tangenziale di Mantova da e verso la A22 "Brennero", riferito al segmento compreso fra Pietole/S.P.413 e la connessione con la A22 "Autobrennero", oltre al raccordo dall'autostazione di Pietole all'asse interurbano sud di Mantova;...

....

1.4 sviluppo dello studio integrativo della "alternativa mantovana", contestualmente alla realizzazione della fase 1, con la predisposizione di un progetto definitivo e delle relative analisi ambientali con lo scopo di poter valutare in sede di un'ulteriore Conferenza di Servizi se procedere alla realizzazione dell'opera come da assetto regionale o secondo la detta "alternativa mantovana", anche sulla base dell'analisi e valutazione della "risposta" del sistema viabilistico periurbano di Mantova a seguito della realizzazione e di un congruo periodo di esercizio delle fasi 1 e 2, e dell'aggiornamento del quadro programmatico e pianificatorio."

ed inoltre che a realizzazione del tracciato D3a o meglio l'"alternativa mantovana", relativamente al tratto compreso fra l'Asse Interurbano a sud di Mantova, l'autostazione di Pietole e l'Autostrada del Brennero A22 "dovrà avvenire a seguito di specifiche attività di ulteriore affinamento e verifica del tratto mantovano del progetto e di ricalibratura del programma generale di realizzazione dell'autostrada" in quanto "alcuni rilevanti elementi di carattere paesaggistico, unitamente ad altri aspetti quali le incertezze di valutazione del traffico previsto, a causa della presenza di tracciati alternativi/integrativi e i lunghi tempi previsti per il completamento del tracciato autostradale in progetto (anno 2032), portano a ritenere che possa essere rivista la stima dei flussi di traffico nel settore mantovano dell'autostrada e che vi sia la necessità di affinare ulteriormente la definizione dell'attraversamento dell'area sud/est del capoluogo e delle relative connessioni sia alla rete provinciale che a quella interregionale";

RIMARCATA la assoluta inadeguatezza ed il grave stato di pericolosità funzionale e ambientale di alcuni tratti della rete infrastrutturale provinciale e relativi attraversamenti urbani, quali:

- la ex S.S. 413 "Romana" tra Virgilio e Bagnolo San Vito fino all'Autobrennero;
- la ex S.S. 10 da Campitello (Marcaria) fino all'innesto con l'Asse Interurbano di Mantova;
- la ex S.S. 62 della Cisa da Cappelletta fino all'inserimento nell'Asse Interurbano;
- la ex S.S. 62 della Cisa nel nodo di Porta Cerese in accesso alla Città di Mantova;
- la ex S.S. 420 "Sabbionetana" da San Lorenzo fino all'inserimento nell'Asse Interurbano sud di Mantova;

EVIDENZIATA la importante capacità residua di assorbimento dei flussi di traffico da parte dell'Asse Interurbano nel medio e lungo periodo e la indubbia necessità di integrarlo funzionalmente per raccordarlo con il progetto autostradale;

RICHIAMATA la rilevante attività di concertazione sviluppata in sede locale tra i soggetti istituzionali firmatari del presente protocollo oltretutto la ricerca di consenso anche presso gli enti sovraordinati al fine di ricercare una soluzione unitaria e condivisa;

PRESO AITTO di una importante attività di concertazione e dialogo aperto dagli enti locali anche con la popolazione locale ed i "comitati" presenti sul territorio per ricercare linee di intesa e condivisione che possano portare alla sottoscrizione del presente protocollo;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

i seguenti enti:

- COMUNE DI ACQUANEGRA SUL CHIESE
- COMUNE DI BAGNOLO SAN VITO
- COMUNE DI BORGOFORTE
- COMUNE DI BOZZOLO
- COMUNE DI CASTELLUCCHIO
- COMUNE DI CURTATONE
- COMUNE DI MANTOVA
- COMUNE DI MARCARIA
- COMUNE DI SAN MARTINO DALL'ARGINE
- COMUNE DI VIRGILIO
- PARCO DEL MINCIO
- PROVINCIA DI MANTOVA

CONVENGONO QUANTO SEGUE:

- attivare con urgenza un tavolo territoriale di concertazione con Regione Lombardia;

Si valuti l'inserimento coordinato con gli interventi locali del raccordo stradale di variante ovest alternativa alla Cisa in Virgilio.

Fase con una durata complessiva di 24 mesi con inizio lavori posticipato di un intervallo temporale dalla Fase 1 funzionale all'approvazione del progetto ed alla sostenibilità finanziaria.

- **FASE 2** – tratto B dalla Ti.Bre. all'autostazione di Castellucchio / Curtatone con inizio lavori posticipato di un intervallo temporale di circa 12 anni dopo il termine della Fase 1 e di durata di 27 mesi.
- **FASE 3** – tratti C da Castellucchio / Curtatone allo svincolo di Virgilio e D3 completamento con inizio dei lavori circa 22 mesi dopo il termine della Fase 2 e durata complessiva di 27 mesi.

Ad integrazione ed ottimizzazione valutare eventualmente la possibilità, compatibilmente con l'allungamento dovuto allo studio dell'"alternativa mantovana", di realizzare l'intero tratto mantovano Fase 1bis e Fase 2 in una fase temporale intermedia anticipando parzialmente la Fase 2, pur mantenendo inalterata la Fase 3 sopraccitata.

- in virtù della scansione temporale delle diverse fasi di realizzazione dell'opera programmata, al fine di attivare la soluzione del problema della ex S.S. 413, valutare anche, se utile, di anticipare l'apertura di una sottofase del progetto costituita dall'intera "alternativa mantovana" a 2 corsie dalla A22 all'autostazione di Castellucchio / Curtatone;
- condividere le indicazioni espresse dal Decreto VIA ed in sede di concertazione tra gli enti locali e di seguito riportate:
 - per la redazione degli affinamenti progettuali in parola si faccia riferimento alle indicazioni e prescrizioni della normativa nazionale e regionale di settore, tra cui:
 - o i "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale" di cui al decreto regionale n. 4517 del 07.05.2007;
 - o per la ricucitura del contesto ecosistemico, la D.G.R. 8/8515 del 26.11.2008 "Modalità di attuazione della rete ecologica regionale";
 - o per l'attuazione delle opere, al "Quaderno tipo" delle tecniche di ingegneria naturalistica di cui alla D.G.R. 6/48740 del 29.02.2000;
 - o circa l'utilizzo di specie vegetali, il D. Lgs. 386/2003, il D. Lgs. 214/2005, la D.G.R. 8/7736 del 24.07.2008 in attuazione della L.R. 10/2008;
 - adottare le opportune mitigazioni, unite a opere di salvaguardia e valorizzazione dell'abitato etrusco, ancora da definirsi, che tendano a rendere ancora più ridotto l'impatto sul sito archeologico, e preventivamente ai lavori di cantiere, il tratto autostradale posto nelle vicinanze del sito archeologico dell'abitato etrusco, sia preventivamente esaustivamente indagato, mediante scavo con mezzo meccanico fino al completamento dello slattamento che metterà in luce il livello di possibile interesse archeologico. Successivamente, gli elementi di interesse archeologico venuti in luce dovranno essere opportunamente indagati, applicando la corretta metodologia di scavo archeologico;
 - valorizzazione complessiva dell'area archeologica del Forcello con l'estensione, se possibile, dell'attuale parco archeologico all'intera area attualmente vincolata, la cui gestione rimarrà in capo al Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
 - un formale impegno, da tradursi in specifica convenzione con l'ente proprietario, al finanziamento e al supporto delle attività di conservazione e valorizzazione del bene, in fase di acquisizione da parte del Comune di Marcaria, di Corte Castiglioni a Casatico;
- a mantenersi attivi con tutti gli enti sovraordinati al fine di ricercare il massimo consenso possibile, come già avvenuto in queste fasi preliminari, sul progetto di tracciato denominato "alternativa mantovana" minimizzando gli impatti sul territorio e salvaguardando anche i centri abitati con distanze idonee oltrechè delocalizzando gli ingenti flussi di traffico che oggi attraversano i centri abitati del mantovano interessati dall'attuale rete stradale;
- per operare le verifiche, gli approfondimenti e le azioni amministrative sopra indicate, oltrechè per ciò che concerne ogni aspetto attuativo e/o operativo, anche in riferimento alle attività di monitoraggio, i soggetti sottoscrittori concordano di costituire un coordinamento permanente che affronti sia sotto il punto di vista

amministrativo e strategico, sia sotto quello più strettamente tecnico, tutte le problematiche inerenti il sopracitato progetto autostradale. Viene pertanto costituito un **Comitato di Indirizzo** denominato "cabina di regia" composto dai rappresentanti legali degli enti sottoscrittori del presente documento (Sindaci e/o Presidenti, oppure da Consiglieri e Assessori dagli stessi delegati). La cabina di regia ha il compito di:

- proporre, ricercare e valutare il massimo consenso del tracciato dell'alternativa mantovana" e delle specificazioni progettuali dell'autostrada indicando soluzioni sostenibili e concertate per la realizzazione e gestione del progetto stesso;
 - definire le strategie da seguire per il massimo coinvolgimento, se ritenuto necessario, degli altri soggetti istituzionali sovraordinati;
 - definire le strategie da seguire, valutando le indicazioni che verranno fornite dal Gruppo Tecnico individuato di seguito per individuare gli aspetti tecnici collegati alla realizzazione e gestione successiva del progetto e le connesse questioni economico - finanziarie, procedurali e amministrative.
 - la cabina di regia si riunirà a semplice richiesta di ognuno dei propri componenti.
- costituire un **Gruppo Tecnico** composto dai Dirigenti dei Servizi Tecnici degli enti sottoscrittori o loro delegati, da consulenti tecnici ed amministrativi designati rispettivamente dagli enti pubblici con i seguenti compiti:
- valutazione, approfondimento e verifica dei tempi e delle indicazioni contenute nel presente protocollo, al fine di facilitare la realizzazione dell'intervento proposto e svilupparlo in modo concertato affinché divenga elemento condiviso del territorio;
 - individuazione di eventuali ulteriori atti di concertazione ed istituti giuridici che consentiranno di operare efficacemente. Il Gruppo Tecnico definirà al proprio interno le modalità di funzionamento ed il calendario dei lavori nel rispetto delle indicazioni espresse dalla cabina di regia; in particolare ciascuno dei componenti del suddetto Comitato di Indirizzo potrà richiedere la convocazione del Gruppo soprattutto sollecitarne i lavori su particolari problematiche da affrontare.

Mantova,

COMUNE DI ACQUANEGRA SUL CHIESE	Il Sindaco	.....
COMUNE DI BAGNOLO SAN VITO	Il Sindaco	.....
COMUNE DI BORGOFORTE	Il Sindaco	.....
COMUNE DI BOZZOLO	Il Sindaco	.....
COMUNE DI CASTELLUCCHIO	Il Sindaco	.....
COMUNE DI CURTATONE	Il Sindaco	.....
COMUNE DI MANTOVA	Il Sindaco	.....
COMUNE DI MARCARIA	Il Sindaco	.....
COMUNE DI SAN MARTINO DALL'ARGINE	Il Sindaco	.....
COMUNE DI VIRGILIO	Il Sindaco	.....
PARCO DEL MINCIO	Il Presidente	.....
PROVINCIA DI MANTOVA	Il Presidente	.....