

Identità principale

Da: "Paolo Ferloni" <paolo.ferloni@univpm.it>
A: "Barbara Raschini" <braschini@comune.pv.it>
Cc: <paolo.ferloni@libero.it>; <rosale@infinite.it>
Data invio: giovedì 19 aprile 2012 13.03
Allega: OsservazioniItaliaNostra15Mar2012a.pdf
Oggetto: Verbale del Consiglio Comunale del 16.4.2012: trasmissione di allegato

Gentile Barbara,

come preannunciato per telefono, trasmetto in allegato il documento contenente le osservazioni di Italia Nostra allo Studio di impatto Ambientale del progetto di autostrada Broni-Mortara, inviate il 16.3.2012 al Ministero dell' Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali ed alla Regione Lombardia.

Chiedo che il documento sia allegato al verbale della seduta del 16 Aprile in quanto diffusamente citato nel mio primo intervento nella discussione di quella seduta.

Grazie, e cordiali saluti.

Paolo Ferloni

ALLEGATO del
VERBALE del Consiglio
COMUNALE APERTO del
26 APRILE 2012.

Osservazioni e valutazioni

al Progetto "Integrazione del sistema infrastrutturale trans padano - direttrice Broni-Pavia-Mortara"

Visto lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto "Integrazione del sistema infrastrutturale trans padano - direttrice Broni-Pavia-Mortara" pubblicato dalla Società SA.Bro.M. S.p.A. in data 19.1.2012, nel rispetto dei propri fini statuari e nell'intento di perseguire il pubblico interesse, l'Associazione Italia Nostra, rappresentata dalla Sezione di Pavia e dalla Sezione Lomellina, espone le seguenti osservazioni e valutazioni ai sensi del D.Lgs 152/2006.

1. In primo luogo nel "PROGETTO DEFINITIVO - PARTE GENERALE - SINTESI NON TECNICA", alla pagina 51/117 si legge il paragrafo seguente:

"3.3. PIANO PAESISTICO REGIONALE

Il Piano Paesistico Regionale (PPR) tratta delle indicazioni regionali di tutela dei paesaggi della Lombardia che, nel quadro del PTR, consolidano e rafforzano le scelte già operate dal Piano territoriale Paesistico Regionale (PTPR) pre-vigente in merito all'attenzione paesaggistica estesa a tutto il territorio, e all'integrazione delle politiche per il paesaggio negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, ricercando nuove correlazioni anche con altre pianificazioni di settore, in particolare con quelle di difesa del suolo, ambientali e infrastrutturali".

Si osserva in merito che, a quanto risulta dal testo del PROGETTO, il Piano Paesistico Regionale, che il Consiglio della Regione Lombardia ha adottato il 19.1.2010, non sembra aver fornito agli autori del PROGETTO alcuna indicazione o prescrizione utile per una tutela appropriata dei paesaggi attraversati dalla infrastruttura progettata, che si configura come un mero disegno sulla carta geografica, al di là della piacevole retorica del passo qui sopra citato.

2. Il progetto preliminare, adottato nell'ambito della Conferenza di Servizi del 7 febbraio 2007, si ritiene rientri fra quelli che devono essere obbligatoriamente sottoposti a VIA preventiva, infatti, il progetto autostradale denominato "Integrazione del sistema trans-padano: direttrice Broni-Pavia-Mortara" non possiede le caratteristiche previste dalla LR n. 9/2001 per poter essere considerato "autostrada regionale", perchè interessa il territorio di più regioni, e non assolve in modo prevalente a richieste di mobilità destinate nel territorio della Lombardia visto che il tratto autostradale finale confluisce nella A26 in territorio piemontese e l'intento della Regione è quello di creare un "tracciato alternativo di collegamento tra il centro Italia e il traforo del Monte Bianco", volontà che attribuisce all'opera rilievo extraregionale e interesse nazionale.

Ciò comporta l'inapplicabilità delle leggi regionali della Lombardia per quanto attiene alla VIA, da effettuarsi in osservanza delle leggi statali.

3. La procedura di VIA deve essere effettuata sul progetto di massima; nel caso in esame ciò non è avvenuto. La VIA deve essere avviata e conclusa prima che il progetto stesso venga inoltrato per i pareri, le autorizzazioni, i nulla-osta e gli altri atti previsti dalla normativa vigente (Cons. Stato, Sez. IV, 18 settembre 1997, n. 1000), e ciò appare del tutto logico se si considera che la "valutazione di impatto ambientale implica una valutazione anticipata finalizzata, nel quadro del principio comunitario di precauzione, alla tutela preventiva dell'interesse pubblico ambientale" (Cons. Stato, Sez. IV, 2 ottobre 2006, n. 5760) e può essere fatta (anche) successivamente soltanto nel caso in cui al progetto di massima già valutato positivamente siano state arretrate delle modifiche che richiedano un nuovo esame ed un nuovo giudizio dal punto di vista ambientale.

In contrasto con tali disposizioni, l'art. 19 della LR Lombardia n. 20/1999, prevede che l'attività di VIA debba essere svolta soltanto nella fase di valutazione conclusiva del progetto. Tale disposizione, che presta il fianco a rilievi di illogicità dell'azione amministrativa, comporta in concreto una elusione del ruolo e dell'obiettivo principale attribuito a questa particolare procedura dalle norme nazionali e comunitarie, obiettivo che risponde alle necessità di una valutazione preventiva degli effetti diretti e indiretti dell'opera sull'uomo e sull'ambiente.

L'eccezione è rilevante in quanto la Conferenza di Servizi ha adottato il progetto preliminare dell'opera acquisendo i pareri favorevoli di quasi tutte le amministrazioni ad essa partecipanti, senza avere sottoposto il progetto di massima alla VIA. L'eventuale dichiarazione di illegittimità costituzionale della normativa impugnata non potrebbe che determinare quindi l'annullamento degli atti.

In attuazione della Direttiva CEE n. 337/85, il DPR 12 aprile 1996 ha sancito l'obbligatorietà della preventiva VIA regionale per tutte le opere di cui all'allegato B che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali protette. L'allegato B citato, comprende al punto 7, lettera g), le "*strade extraurbane secondarie*".

Il progetto *interessa il Parco regionale del Ticino, aree regionali protette, siti di rilevanza comunitaria (SIC) e la Zona di protezione speciale (ZPS) delle 'Risaie della Lomellina*. Anche in questo caso si evidenzia una chiara violazione delle norme comunitarie e del DPR 12 aprile 1996, laddove non prevede la necessità di una VIA preventiva nel caso di progetti di opere autostradali che interessino direttamente aree naturali protette.

4. La Conferenza di Servizi del 7 febbraio 2007, come è noto, ha coinvolto soltanto le pubbliche amministrazioni lombarde come conseguenza del fatto che la Regione ha volutamente attivato il procedimento di adozione del progetto che, al momento, interessa soltanto il proprio territorio. Tale modo di procedere si pone in evidente contrasto anche con le norme dettate dalla legge n. 241/1990 in tema di conferenze di servizi e, in particolare, dall'articolo 14 e seguenti in quanto ha escluso tutte quelle amministrazioni che, benché interessate dal progetto globale dell'opera, non hanno potuto dare il proprio contributo necessario alla formazione del provvedimento. La vicenda appare ancor più grave se si considera che il Ministero dell'Ambiente ha formalmente richiesto la sospensione del procedimento di adozione del progetto preliminare in un momento precedente le riunioni decisive della Conferenza di Servizi costituita dalla Regione Lombardia, dando così ad intendere la propria contrarietà al progetto, appunto per quanto attiene a tutti gli aspetti afferenti le modalità con le quali il procedimento stesso è stato condotto.

5. La Direttiva CEE n. 43/92 ha come scopo principale quello di contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.

L'art. 3 della Direttiva ha previsto la costituzione di una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione, denominata Natura 2000, che deve garantire il mantenimento ovvero, all'occorrenza, il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, dei tipi di habitat naturali e degli habitat delle specie interessate nella loro area di ripartizione naturale.

Gli Stati membri adottano le opportune misure per evitare nelle zone speciali di conservazione il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate, nella misura in cui tale perturbazione potrebbe avere conseguenze significative per quanto riguarda gli obiettivi della presente direttiva.

Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito (e fatto salvo il paragrafo 4), le autorità nazionali competenti danno il loro

accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica.

Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.

Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico”.

L'art. 11 della direttiva prevede che “*gli Stati membri garantiscono la sorveglianza dello stato di conservazione delle specie e degli habitat di cui all'articolo 2, tenendo particolarmente conto dei tipi di habitat naturali e delle specie prioritari*”.

Il legislatore nazionale ha previsto che le Valutazioni di incidenza debbano essere fatte nell'ambito del procedimento di VIA tutte le volte che per la natura delle opere quest'ultima sia richiesta.

Pertanto – atteso che la deliberazione della Giunta regionale lombarda n. VII/14106 del 2003, in applicazione della LR Lombardia n. 20/1999 ha posto in capo alla Regione medesima il compito di svolgere la Valutazioni di incidenza nell'ambito della VIA prevista in forma semplificata – in concreto la Legislazione regionale lombarda ha istituito un sistema di Valutazione che appare in palese contrasto con la Direttiva comunitaria n. 43/1992. Infatti, con riferimento al caso in oggetto:

- il procedimento posto in essere dalla Regione è illegittimo laddove – fondandosi sull'errato presupposto del carattere regionale dell'opera da realizzare – attribuisce la competenza sulla VIA e, dunque, sulla Valutazione di incidenza, a sé medesima, mentre per entrambe dovrebbe essere competente l'amministrazione statale atteso il carattere interregionale dell'opera;

- non sussiste, né è stata dimostrata, la mancanza di soluzioni alternative al tracciato autostradale prescelto, donde la sua collocazione all'interno delle aree protette si rivela ingiustificata e contraddittoria con riferimento al programma di tutela pressoché assoluta instaurato dalla Comunità europea;

- NON sussiste alcuno dei presupposti imperativi straordinari in presenza dei quali è ammessa la realizzazione dell'opera autostradale in contestazione nell'ambito di aree ricomprese all'interno di Natura 2000;

- la stessa autorità che ha interesse alla realizzazione del progetto dovrebbe esprimersi non soltanto sulla VIA ma anche sulla Valutazione di incidenza, con un procedimento del quale abbiamo contestato – e per le stesse ragioni contestiamo anche sotto questo profilo – il carattere assolutamente superficiale e le modalità di svolgimento che per esso sono state previste: in particolare, la concentrazione di competenze nel medesimo soggetto appare in palese contrasto con i principi di trasparenza, imparzialità e buona amministrazione;

- sulla base del progetto adottato NON può essere garantito il mantenimento degli habitat naturali protetti, e di ciò ha piena contezza la Regione Lombardia quando prevede soltanto misure di contenimento, minimizzazione e compensazione dei danni che l'autostrada andrà ad arrecare sicuramente all'ambiente ad essa circostante;

- infine, la Regione Lombardia non ha informato – non accogliendo nemmeno la richiesta di sospensione del procedimento avanzata dal Ministero dell'Ambiente – il Governo della circostanza che questo dovrà adottare misure compensative alle conseguenze della realizzazione dell'opera sui siti SIC interessati dal tracciato autostradale, misure delle quali lo Stato membro dovrà informare la Commissione europea.

6. La deliberazione della Giunta regionale lombarda n. VIII/4659 del 2007 si è limitata ad “assumere” le determinazioni della Conferenza di Servizi del 7.2.2007.

Ai sensi dell'articolo 14 ter, comma 6 bis, della legge n. 241/1990, all'esito dei lavori della Conferenza l'amministrazione precedente adotta la determinazione motivata di conclusione del procedimento, valutate le specifiche risultanze della Conferenza e tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in quella sede.

E' quindi evidente che secondo il disposto normativo la Conferenza di Servizi costituisce l'ambito nel quale ciascuno dei soggetti partecipanti esprime le proprie posizioni sull'oggetto del procedimento; spetta poi all'Amministrazione precedente assumere il provvedimento conclusivo e definitivo che, secondo la sopra citata norma, non deve consistere nella mera riproduzione di quanto emerso nella Conferenza, bensì rappresentare il risultato di un'autonoma valutazione di quanto emerso nel procedimento. Nel caso in esame nulla di tutto ciò è avvenuto.

L'amministrazione non solo ha ommesso di effettuare qualsiasi valutazione complessiva ma non ha neppure ritenuto di motivare il provvedimento, sia con riferimento al diverso avviso espresso dalle amministrazioni statali, in primis quello del Ministero dell'Ambiente, sia con riferimento a quanto espresso dai privati. Soggetti questi ultimi che la normativa in materia considera parti del procedimento, coinvolgendole in tutte le fasi dello stesso.

7. L'art. 1 del decreto legislativo 195/05, che recepisce nell'ordinamento statale la direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale, recita: *il presente decreto, nello stabilire i principi generali in materia di informazione ambientale, è volto a: (a) garantire il diritto d'accesso all'informazione ambientale detenuta dalle autorità e stabilire i termini, le condizioni fondamentali e le modalità per il suo esercizio; (b) garantire, ai fini della più ampia trasparenza, che l'informazione ambientale sia sistematicamente e progressivamente messa a disposizione del pubblico e diffusa, anche attraverso i mezzi di telecomunicazione e gli strumenti informatici, in forme e formati facilmente consultabili, promuovendo a tale fine, in particolare, le tecnologie dell'informazione e della comunicazione.*

Alle riunioni della Conferenza di Servizi non erano stati invitati i comuni di Langosco, Cozzo, Castel Novetto, Ceretto Lomellina, interessati all'ultimo tratto dopo Castello d'Agogna, di collegamento con il Piemonte. Mentre il comune di Sant'Angelo Lomellina, nelle stesse condizioni, ha chiesto ed ottenuto di partecipare, ma non ha avuto diritto al voto.

Il comune di San Giorgio Lomellina invece è stato convocato a conferenza già avviata il 22.1.07 perché interessato da una variante ed ha votato.

Si è pertanto sottratto ai cittadini un basilare diritto d'informazione, impedendo alla maggioranza di essi di esprimere le proprie esigenze, proposte ed opinioni.

Lo spirito della normativa consiste proprio nell'affermazione della necessità di assicurare le modalità di comunicazione più adatte al fine di rendere i cittadini informati e pienamente partecipi delle scelte che l'Autorità Pubblica andrà ad adottare; al contrario, la stragrande maggioranza dei cittadini è stata tenuta all'oscuro e privata della possibilità di influenzare la decisione sul progetto.

8. Per quanto attiene alla competenza della Regione Lombardia e della Regione Piemonte in materia di programmazione di opere autostradali, con riferimento allo Studio di impatto ambientale – Quadro di riferimento progettuale - sezione 1.10.1 - file 1-0497 “Relazione quadro riferimento progettuale”, alla pag.5/101 si legge quanto segue:

“Ai sensi e per gli effetti dell' articolo 2 del D. Lgs. 112/1998, nonché in attuazione della potestà legislativa riconosciuta alla Regione in materia di lavori pubblici dal titolo V della parte II della Costituzione, la Regione Lombardia con la Legge Regionale del 4 maggio 2001 n. 9 ha definito le “autostrade regionali” e ne ha normato la concessione, prevedendo altresì la facoltà di affidare a Infrastrutture Lombarde S.p.A. le funzioni di ente concedente.”

La potestà legislativa della Regione Lombardia in materia di realizzazione di autostrade, che viene data per assodata ai sensi della L.R.9/2001, è invece materia controversa ed è oggetto di impugnativa in sede di Tribunale Amministrativo della Lombardia, presso il quale sono depositati ricorsi

presentati a vario titolo da soggetti privati e associazioni portatrici di interessi diffusi, che chiedono l'annullamento della D.G.R. 4 maggio 2007 n.8/4659 con la quale la Giunta Regionale della Lombardia ha fatto proprie le decisioni assunte dalla conferenza dei servizi che ha esaminato il progetto preliminare dell'opera.

Obiezioni in merito alla potestà della Regione Lombardia in materia di infrastrutture autostradali sono state espresse anche dal Governo italiano. La Regione Lombardia ha affidato alla società Infrastrutture Lombarde il compito di valutare la prefattibilità dell'autostrada Broni-Mortara e la successiva identificazione a mezzo gara dei soggetti destinati a realizzare le diverse fasi di progettazione della tratta lombarda. Sulla legittimità di questi atti amministrativi è intervenuta la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare la quale con propria nota del 18 dicembre 2006 (prot. DSA-2006-0032840) rilevava come *"la procedura in corso da parte della Regione non può ritenersi legittima"*, e chiedeva alla stessa amministrazione regionale di *"sospendere ogni valutazione in merito"*. Richiesta quest'ultima che la Regione Lombardia ha deciso di non accogliere.

9. Altri dubbi sulla legittimità della Regione Lombardia (e della Società Infrastrutture Lombarde da essa incaricata all'uopo) a procedere nell'aggiudicazione dei lavori di progettazione dell'autostrada Broni-Mortara emergono inoltre dall'esito del ricorso che la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha presentato avverso alcune disposizioni contenute nella Legge che, analogamente a quanto fatto dalla Regione Lombardia, anche la Regione Liguria si era data per dotarsi di un dispositivo di legge finalizzato alla realizzazione di autostrade regionali: si tratta della L.R. n. 30 dello 06/08/2009. La Presidenza del Consiglio si è rivolta alla Corte Costituzionale (ricorso n. 92 del registro 2009) per proporre questione di legittimità costituzionale degli artt. 5 (commi 2 e 3), 6, 7, 8, e 9, comma 2 della suddetta legge regionale. Nel ricorso si legge che *"...nonostante le Regioni abbiano competenza legislativa concorrente in materia di «governo del territorio», la materia della disciplina delle infrastrutture, per i profili attinenti alla tutela dell'ambiente, ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost., e per le «attività di progettazione», ai sensi dell'art. 4, comma 3, del D.Lgs. n. 163 del 2006, rientra nella competenza esclusiva dello Stato."*

Nel ricorso, tra le altre argomentazioni addotte, si legge inoltre che *"...la previsione secondo cui la Regione può definire autonomamente con il concessionario autostradale una specifica autonoma convenzione (art. 8, comma 2), oltre ad introdurre potenzialmente distorsioni nel mercato concorrenziale, sarebbe suscettibile di violare il principio di leale collaborazione (art. 118 Cost.), trattandosi di infrastrutture per i collegamenti a lunga distanza che vanno oltre l'interesse regionale."* La sentenza 186/2010 (pubblicata su G.U. 03/06/2010) della Corte Costituzionale ha accolto quasi in toto le obiezioni sollevate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri. In particolare la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 5 (commi 2 e 3) della L.R. della Liguria 30/2009 secondo il quale la Regione provvede autonomamente allo studio di fattibilità, di compatibilità ambientale ed all'affidamento dell'incarico di redazione del progetto preliminare. Analogo giudizio di illegittimità viene espresso dalla Corte nei confronti degli artt. 6, 8 e 9, comma 2 della legge della Regione Liguria n. 30 del 2009, che dispongono - tra gli altri - la potestà della Regione di agire in tema di *"...concessione avente ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva nonché la realizzazione e la gestione delle autostrade"*.

10. Si osserva poi che la realizzazione di nuove autostrade o tratte autostradali, ai sensi del comma 2 dell'articolo 21 della legge 340 del 2000 è prevista «a condizione che siano inserite nelle scelte prioritarie del Piano generale dei trasporti» mentre l'autostrada Broni/Stradella-Pavia-Mortara non figura nel Programma delle opere strategiche della cosiddetta Legge Obiettivo, a differenza di altre autostrade previste in Lombardia come la "Bre-Be-Mi" e la Pedemontana.

11. Nella documentazione progettuale depositata da SA.Bro.M. che è attualmente oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale l'autostrada è impropriamente definita Broni-Pavia-Mortara. La

denominazione corretta è invece autostrada Broni-Pavia-Mortara-Stroppiana, l'opera infatti NON è configurabile come infrastruttura di carattere regionale, dal momento che è destinata alla connessione con l'autostrada A26 in località Stroppiana, in territorio piemontese. Che la direttrice Broni-Mortara NON abbia carattere regionale è per altro dichiarato in modo inequivocabile nella deliberazione della Giunta Regionale della Regione Piemonte n.116-3018 del 28 novembre 2011 che definisce l'autostrada Broni-Stroppiana "collegamento autostradale interregionale" affidando alla Regione Lombardia il compito di progettare, realizzare e gestire anche quello definito come "tratto autostradale" ricadente in territorio piemontese, salvo riservare alla Regione Piemonte stessa - fra le altre - "le competenze territoriali e ambientali".

12. Il carattere interregionale dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara-Stroppiana era per altro connotato fin dalle fasi di studio di prefattibilità e progettazione preliminare. Ne è prova il fatto che la già citata nota della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 18.12.2006 (prot. DSA-2006-0032840) inviata al Presidente della Giunta Regionale della Lombardia, alla Regione Piemonte, al Ministero delle infrastrutture, all'Anas e all'Autorità di Vigilanza sui lavori pubblici, faceva rilevare come la procedura seguita dalla Regione Lombardia per la Broni-Pavia-Mortara fosse in contrasto con la stessa normativa regionale di cui si era dotata la Lombardia (L.R.9/2001) in quanto l'autostrada non si sviluppa nel solo territorio lombardo, ma riguarda il territorio di due regioni, richiedendo pertanto chiarimenti alla Regione Piemonte. Come la Regione Lombardia, anche la Regione Piemonte ha sostanzialmente ignorato le obiezioni che venivano dal Ministero dell'Ambiente.

13. Si è dunque in presenza di una legge regionale della Lombardia (L.R. 9/2001) i cui capisaldi (potestà regionale in materia di incarico di redazione del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo...) sono del tutto analoghi a quelli che, contenuti nella legge regionale della Liguria (L.R.30/2009) sono stati giudicati illegittimi dalla Corte Costituzionale con sentenza 186/2010. La Regione Lombardia e la Regione Piemonte hanno stipulato una convenzione che attesta in maniera inequivocabile il carattere sovra-regionale dell'opera, suddividendosi altresì le competenze in materia di progettazione e in materia ambientale per un'opera la cui progettazione invece a nostro avviso non può ricadere nella potestà di una o dell'altra o di entrambe le Regioni, ma unicamente in quella del Governo centrale.

Di fronte a questi elementi che configurano un quadro di chiara illegittimità dell'iter fino ad oggi seguito dalla Regione Lombardia, a partire dalla progettazione preliminare per arrivare alla progettazione definitiva e relativa attivazione della procedura V.I.A., le Sezioni pavese e lomellina di Italia Nostra, pur riscontrando nello Studio di Impatto ambientale numerose contraddizioni, lacune e sottovalutazioni dell'impatto dell'opera, deliberano di NON presentare altre osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale depositato dalla società SA.Bro.M.

14. Si chiede invece al Ministero dell'Ambiente di RIGETTARE il progetto definitivo dell'opera (e relativo SIA) e di attivare il Governo affinché, tramite l'Avvocatura dello Stato, venga impugnata la legge regionale della Lombardia (L.R. 9/2001) presso la Corte Costituzionale, per coerenza con quanto già fatto nei confronti della Legge Regionale della Liguria (L.R.30/2009) dalla Presidenza del Consiglio.

15. Si auspica inoltre che il Ministero dell'Ambiente sollevi il problema di legittimità di tutti gli atti amministrativi fin qui adottati da Regione Lombardia e Regione Piemonte come ad esempio la già citata deliberazione della Regione Piemonte (D.G.R. 116 - 3018 "Approvazione della bozza di Convenzione tra la Regione Piemonte e la Regione Lombardia per la realizzazione del Raccordo autostradale Interregionale "Mortara - Stroppiana") e contro la D.G.R. 9/2744 del 22-12-2011 "Raccordo autostradale interregionale Mortara-Stroppiana convenzione tra Regione Piemonte e Regione Lombardia".

16. Per quanto concerne gli aspetti finanziari, non si può sottacere che il costo complessivo previsto per l'autostrada, in fase di lievitazione continua senza adeguate ragioni o spiegazioni, solleva gravi problemi non solo economici. A fronte di questi impatti e di questi costi elevati di realizzazione, i flussi di traffico previsti per l'autostrada Broni Mortara risultano decisamente modesti, variando tra i 3.800 ed i 7.300 veicoli/giorno, a seconda della tratta presa in esame (il valore massimo è riscontrato tra Garlasco e l'interconnessione A7). Tali livelli di traffico rappresentano un tasso di utilizzo medio giornaliero della reale capacità stradale dell'infrastruttura inferiore al 10%. Dalla stima dei flussi di traffico che è stata effettuata attraverso il modello trasportistico Re.Na.T.A. (Rete Nazionale Trasporti e Ambiente), sviluppato da Polinomia in collaborazione con il WWF Italia, si evince che l'autostrada in oggetto risulterebbe essere "un ramo secco" ancor prima di essere costruita. In queste condizioni, pare del tutto improbabile che la sua costruzione possa essere finanziata con il cosiddetto "project financing" che pure, nei casi finora sbandierati di finanziamento di infrastrutture ferroviarie ad alta velocità, si è dimostrato a posteriori come un argomento inesistente, cioè come una vera e propria truffa ai danni del contribuente e dello Stato.

17. Si osserva che lo Studio di Impatto Ambientale in oggetto sembra ignorare in sostanza il D.Lgs. 42/2004, che all' articolo 132 prevedeva la "*Cooperazione tra amministrazioni pubbliche*", in particolare, al primo comma, "per la definizione di indirizzi e criteri riguardanti le attività di tutela, pianificazione, recupero, riqualificazione e valorizzazione del paesaggio e di gestione dei relativi interventi". Ai sensi del 2° comma, la Regione Lombardia sarebbe tenuta a collaborare con il Ministero per i Beni Culturali e le Soprintendenze nel rispettare gli indirizzi e i criteri che "perseguono gli obiettivi della salvaguardia e della reintegrazione dei valori del paesaggio anche nella prospettiva dello sviluppo sostenibile". Se poi si considera il comma 4, si osserva che la Regione Lombardia da sé sola non ha titolo per definire una propria esclusiva politica di tutela del paesaggio, quasi essa fosse isolata in un suo astratto spazio peculiare, avente perimetro e sede in un iperuranio esterno all' Italia nel suo insieme. Invece, secondo il comma 4, entrambi gli organismi, cioè "il Ministero e le regioni definiscono le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio tenendo conto anche degli studi, delle analisi e delle proposte formulati dall'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio, istituito con decreto del Ministro, nonché dagli Osservatori istituiti in ogni regione con le medesime finalità". Non pare che una tale collaborazione fra Ministero e Regione Lombardia e tale Osservatorio siano stati attuati nel caso del predetto Studio di Impatto.

18. Una valutazione finale negativa merita infine la curiosa pretesa, dichiarata in teoria, di inquadrare l' infrastruttura autostradale in oggetto nel contesto dei "tre macro - obiettivi territoriali proposti come basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile" individuati dal PTR ed elencati a pag. 50/117 della "Sintesi non tecnica" citata al punto 1 delle presenti Osservazioni. Ad avviso di Italia Nostra e di numerosi qualificati cittadini, l'autostrada Broni-Mortara non potrà per nulla servire a "rafforzare la competitività dei territori della Lombardia", né a "riequilibrare il territorio lombardo", e neppure a "proteggere e valorizzare le risorse della Regione", ma servirebbe soltanto ad introdurre elementi di degrado e di squilibrio in alcuni dei luoghi naturali e dei paesaggi più belli e più pregiati della pianura padana.

Italia Nostra - Sezione di Pavia
Italia Nostra - Sezione Lomellina

Achille Mortoni Giovanni Patrucchi

Pavia, 15 Marzo 2012