

VERBALE D'ADUNANZA DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 16 APRILE 2012.

Sessione indetta con circolare del girono 11 Aprile 2012 – Prot. Gen. n. 10688/12.

Seduta pubblica aperta di prima convocazione.

Per cura del Presidente del Consiglio Comunale Dott. Raffaele Sgotto, sono stati convocati i Consiglieri Comunali a domicilio con avviso scritto qui allegato (Allegato 1) regolarmente notificato, come dalle note di accettazione inoltrate ai consiglieri sulla propria Casella di Posta Elettronica Certificata nonché da relazione in atti dei messi notificatori ai consiglieri che non hanno a disposizione la PEC.

Alle ore 20.30, il Presidente del Consiglio Comunale fa procedere all'appello.
Il Segretario Generale Dott. Pietro Mileti procede all'appello nominale.

Risultano presenti il Sindaco: Alessandro Cattaneo ed i seguenti Consiglieri comunali: Labate Dante, Sgotto Raffaele, Facciotto Cristiano, Ferretti Pietro, Frascini Niccolò, Gimigliano Valerio, Pellegrino Sergio Marco, Guerini Carlo, Irianni Francesco, Rossella Massimo, Mognaschi Matteo, Bazzani Fausto Carlo Rocco, Vaghi Rosangela, Pierotti Cei Oretta Zemira, Brendolise Francesco, Castagna Fabio, Ruffinazzi Giuliano, Depaoli Massimo, Pezza Matteo, Ottini Davide, Maggi Sergio, Sacchi Antonio, Rognoni Maria Raffaella, Boffini Luigi, Bobbio Pallavicini Paolo, Demaria Giovanni, Vigna Vincenzo.

Totale presenti: n. 28

Assenti i Consiglieri Comunali: Arcuri Giuseppe, Catarisano Armando, Conti Carlo Alberto, Imperato Karin Eva, Grignani Antonio, Pini Francesca, Albergati Andrea, Lazzari Davide, Giuliani Guido, Mustarelli Massimo, Ferloni Paolo, Adenti Francesco, Martini Franco.

Totale assenti n. 13

Sono presenti altresì gli Assessori:

Greco Luigi, Niutta Cristina, Bobbio Pallavicini Antonio, Faldini Rodolfo, Assanelli Piero Sandro, Galandra Marco, Bruni Sandro.

Il Presidente del Consiglio Comunale Dott. Raffaele Sgotto, constatata la presenza del numero legale dichiara aperta la seduta:



APERTURA DI SEDUTA – COMUNICAZIONI - GIUSTIFICAZIONI

PRESIDENTE

Grazie Segretario. I presenti sono 28 quindi la seduta è aperta.

Devo giustificare il Consigliere Albergati, il Consigliere Imparato, il Consigliere Grignani, il Dr. Catarisano che arriverà alle 9.30, e il Consigliere Adenti. Sono assenti giustificati.

Questo è un Consiglio Comunale aperto, così come è stato richiesto appunto dalla minoranza, e la Conferenza dei Capigruppo quindi ha deciso di farla in questa serata dando la possibilità a tutti i cittadini di poter intervenire, o meglio ai gruppi di intervenire.

Io inizierei subito senza perdere tempo dando la parola al Dr. Belloni per una sua esposizione.

Prego Dr. Belloni.

DISCUSSIONE IN MERITO AL PROGETTO DELL'AUTOSTRADA BRONI - MORTARA

DR. BELLONI – RAPPRESENTANTE DELLA S.A.BRO.M. S.P.A. SOCIETA' AUSTRADA BRONI – MORTARA S.P.A.

Grazie signor Presidente. Signor Sindaco, signori Assessori, signor Presidente, signori Consiglieri, voglio preliminarmente rivolgermi un ringraziamento per aver voluto dedicare questa seduta del Consiglio Comunale ad un tema: autostrada Broni-Mortara-Stroppiana. Come concessionari siamo stati, e continueremo per scelta a rimanere estranei al confronto istituzionale che si sta sviluppando e di cui i mass media stanno dando ampia rendicontazione. Come concessionari riteniamo queste riunioni, quando si svolgono sotto l'egida istituzionale, di grande utilità per consentirci di comprendere le ragioni di coloro che si dichiarano favorevoli e di coloro che si dichiarano contrari a questa opera. Con questo approccio, e prima di passare la parola all'Ing. Deiana, capo progetto SABROM, che vi illustrerà poi i dettagli dell'opera, nel mio ruolo di Presidente della società concessionaria vorrei brevemente sviluppare alcuni punti che sono i seguenti: idea, paternità dell'opera, utilità della stessa e le cosiddette compensazioni ambientali, che abbiamo rilevato essere al centro dei dibattiti in tutto questo periodo e quindi anche per noi di particolare interesse.

Da più parti la Broni-Stroppiana viene rappresentata come una autostrada avulsa da qualunque sistema trasportistico, come un'opera imposta al territorio, frutto di bizzarrie di chi a tutti i costi – lo ha detto fra l'altro anche Grillo – vuole obbligare i cittadini di Broni ad andare a Mortara ed i cittadini di Mortara ad andare a Broni. Io credo che i cittadini di Broni stiano bene a Broni come quelli di Mortara a Mortara, ma comunque...

Ora facciamo subito chiarezza su un fatto, che la paternità dell'idea di realizzare la Broni-Mortara non può essere di certo ascritta a SABROM, e questa è un'opera che annovera fra i suoi padri illustri personaggi sia della società civile che del mondo politico pavese, e per una questione cronologica primo fra tutti questa sera mi va di ricordare l'On. Valter Damiani, Presidente della Camera di Commercio di Pavia, nonché Presidente della amministrazione provinciale di Pavia, che nel 1969 aveva avvertito per lo sviluppo dell'economia del territorio di questa provincia la necessità di un collegamento veloce fra l'Oltrepo pavese e la Lomellina che battezzò appunto Broni-Stroppiana. Valter Damiani è stato recentemente negli ultimi anni ricordato come politico avveduto che conosceva bene comunque le esigenze del proprio territorio e ciò che era necessario per il suo sviluppo economico.

Nel 1969 indubbiamente non ebbe gli strumenti giuridici per realizzare questa opera, a quelle lacune giuridiche la Regione Lombardia ha posto rimedio con la propria legge del 2001 che in chiave federalista attribuisce alla regione stessa competenza sulla realizzazione delle cosiddette autostrade regionali di cui la Broni-Mortara fa parte a pieno titolo. La necessità di infrastrutturare la regione e l'utilità di quella legge che a quello scopo è servita fu avvertita dall'intero Consiglio Regionale che la votò all'unanimità, è una delle poche leggi che la Regione Lombardia ha votato all'unanimità.

Sulla base delle possibilità che offriva tale legge regionale il 25 ottobre del 2002 il Presidente della Provincia di Pavia, Prof. Silvio Beretta, trasformò il comitato tecnico costituito per valutare l'opportunità, la fattibilità e la necessità di realizzare questa opera, che coincideva con il tavolo regionale di sviluppo, in un comitato promotore per la realizzazione della stessa. Ricordo che di questo soggetto promotore facevano parte, oltre alla amministrazione provinciale, Comuni, enti ed associazioni della provincia di Pavia, tra cui cito i Comuni di Pavia, Broni, Stradella, Mortara, Cava Manara, e fra le associazioni la Camera di Commercio di Pavia, l'Unione Industriali, la Federazione Provinciale Coltivatori Diretti e la Confederazione Italiana Agricoltori. Faceva parte di questo comitato anche l'Unione Agricoltori che poi ne uscì, questo per correttezza di informazione.

Infine una Conferenza dei Servizi, all'uopo convocata, con un'ampia maggioranza dei suoi partecipanti, 26 su 30 degli aventi diritto al voto, nel febbraio 2007 positivamente accolse il progetto preliminare dando così il via alle procedure che hanno portato alla richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale, all'assegnazione della concessione e alla stesura del progetto definitivo.

Per la società che qui rappresento in qualità di concessionari è importante aver fatto chiarezza e messo un punto fermo sia sulla paternità dell'opera che sul fatto che la stessa nasce per quanto ci concerne come richiesta del territorio, e questo lo diciamo in senso positivo, per consentirci di proseguire in un confronto costruttivo sia con le istituzioni cittadine al quale non ci siamo mai sottratti.

Il secondo punto che vorrei trattare riguarda l'utilità di questa autostrada. Premesso che anche in questo caso non compete certamente alla concessionaria dare giudizi sul grado di utilità di quest'opera per il territorio o meno dal momento che questo giudizio non potrà che essere espresso dalla Conferenza dei Servizi che sarà all'uopo convocata, mi permetto di indicare per grandi linee, ma l'Ing. Deiana sarà più dettagliato, il contesto regionale nel quale tale arteria va ad inserirsi.

La Broni-Stroppiana, insieme alla autostrada Cremona-Mantova e all'attuale Piacenza-Torino-Brescia, sarà completamente alternativa alla Milano-Brescia, e una volta che il Veneto avrà ultimato la prosecuzione della direttrice verso i porti dell'Adriatico diverrà parte essenziale di un percorso che da est a ovest, coprendo la zona sud, attraverserà l'intero bacino padano fino al traforo del Monte Bianco. Questa arteria quindi consentirà alla provincia di Pavia di non rimanere tagliata fuori dal sistema viabilistico del nord Italia che grazie alla legge voluta dal Presidente Formigoni in primis e dall'Assessore Cattaneo si è sviluppato rapidamente nell'ultimo decennio attraverso l'avvio dei cantieri di grandi opere infrastrutturali quali Pedemontana, Bre-Be-Mi, tangenziale est Milano, ferme da tempo memorabile, e che una volta ultimate renderanno la nostra regione sempre più europea e all'altezza delle sfide economiche a cui, soprattutto in questi momenti di crisi, siamo tutti chiamati.

Infine l'ultimo punto, le compensazioni ambientali o le opere connesse. Sulle compensazioni ambientali o sulle opere connesse che dir si voglia l'Ing. Deiana sarà molto più preciso di me, risponderà a tutte le vostre domande con i grafici, con..., ma anche con la quantificazione del valore delle stesse che ricordo a mente, potrei sbagliarmi ma si aggirano attorno a 100 milioni di Euro, che vengono investiti nella viabilità ordinaria di questa provincia, ma per quanto mi compete voglio



sottolineare il fatto che le opere da realizzare e che vengono finanziate dalla Broni-Mortara-Stroppiana, che ricordo a sua volta è una autostrada completamente costruita senza alcun tipo di contributo pubblico, perché ho sentito anche che se ci sono contributi pubblici sarebbero stati stornati nei confronti della nostra concessionaria e questo non è vero, ricordo che queste opere che vengono interamente finanziate sostanzialmente sono state individuate, decise e richieste anche loro dal territorio nel corso delle varie Conferenze dei Servizi. Queste opere fra l'altro, e chiudo qui il mio intervento per lasciare spazio all'Ing. Deiana con delle slides tecniche che meglio possono illustrare l'opera, fra l'altro mettono in esecuzione quel piano provinciale di miglioramento della viabilità che tutti noi sappiamo da 20 anni circa riguarda la provincia di Pavia ma che da altrettanti anni giace nei cassetti degli enti che lo hanno programmato e previsto per mancanza di fondi.

Io vi ringrazio per l'attenzione con la quale mi avete ascoltato, ringrazio ancora il Sindaco e il Presidente del Consiglio Comunale e lascio la parola all'Ing. Deiana.

Grazie.

(Entrano i Consiglieri: Mustarelli Massimo, Ferloni Paolo, Lazzari Davide. Presenti n. 31)

PRESIDENTE

Grazie Dr. Belloni. Prego ingegnere.

ING. DEIANA – CAPO PROGETTO S.AaBROM. S.P.A.

Buonasera a tutti, spero che mi sentiate. Su queste slide vi illustrerò sinteticamente l'infrastruttura, prima però riprendo un concetto, ovvero l'iter e l'inquadramento amministrativo e normativo che ha seguito quest'opera.

E' da 11 anni che quest'opera è stata inserita nei programmi di attuazione della Regione Lombardia, come diceva il Dr. Belloni, attraverso la legge regionale del 2001 e da allora prese forma e si concretizzò il cammino di questa autostrada; infatti nell'anno successivo, nel 2002, questa opera venne inserita tra le autostrade regionali nel programma di attuazione della Regione Lombardia insieme, come detto precedentemente, alla Cremona-Mantova.

Nel 2003 fu costituito il comitato promotore dove insieme alla Provincia di Pavia parteciparono le associazioni più rappresentative del territorio, e nello stesso anno fu avviato da parte della Regione Lombardia lo studio di pre-fattibilità, studio di pre-fattibilità che fu approvato nell'anno successivo, nel 2004, e quindi, approvato con una delibera di Giunta Regionale, fu dato mandato al comitato promotore di sviluppare il vero e proprio studio di pre-fattibilità. Stiamo parlando dell'anno 2005. Sempre in quest'anno è importante perché la Regione Lombardia dà mandato ad una propria società, Infrastrutture Lombarde S.p.A., che oggi risulta essere la nostra concedente, di individuare un soggetto privato per realizzare quest'opera in quanto quest'opera è un'opera di project financing. Un'opera di project financing si distingue dal fatto che l'attuatore privato progetta, realizza e gestisce l'opera per conto dello Stato, o in questo caso della Regione Lombardia, come vedremo più avanti nel caso specifico della Broni-Mortara, in assenza totale di contribuzione pubblica.

Sempre nel 2005 quindi Infrastrutture Lombarde avvia la procedura di affidamento e di individuazione del promotore, bando di gara che viene pubblicato nel 2006 e che sempre nel 2006, nel mese di maggio, viene tramite una procedura di gara conferito alla società SABROM. La SABROM - ho letto in alcuni giornali, è stato erroneamente riportato - è una società che è stata costituita nel 2006, non prima. Nel 2007, sulla scorta del progetto preliminare da noi presentato, è stata da noi convocata una Conferenza dei Servizi, che si concluse sempre nello stesso anno, e

permise quindi alla SABROM attraverso una procedura assai complessa nel 2008 di aggiudicare in modo provvisorio e poi successivamente definitivo la concessione per la costruzione e gestione della autostrada, convenzione che fu sottoscritta nel settembre 2010.

I fatti più recenti ci portano al 2011 dove svilupparammo il progetto definitivo, e alla nota data a tutti del 19 gennaio 2012 dove finalmente questo progetto definitivo fu nuovamente reso pubblico a tutti i soggetti titolati ad esprimersi per la prima fase amministrativa di approvazione del progetto, che è quella di Valutazione dell'Impatto Ambientale, che è una procedura seguita amministrativamente a Roma dal Ministero che ha nominato una specifica Commissione VIA, e che porterà ci auguriamo al superamento della procedura ambientale per poi inserirci nella fase della Conferenza dei Servizi, che è una attività del tutto gestita dalla Regione Lombardia.

Passando ora all'aspetto più tecnico, la nostra autostrada Broni-Pavia-Mortara si inserisce in un contesto autostradale che è quello che vedete proiettato. Questo è il contesto autostradale attualmente esistente, soprattutto la parte della regione lombarda. In Lombardia ci sono attualmente in corso due grandi interventi infrastrutturali autostradali: la Bre-Be-Mi, ormai in avanzato stato di esecuzione, e la Pedemontana lombarda che prosegue per lotti. Se facciamo una fotografia di quello che è stato inserito invece nei programmi di attuazione e di opere che prenderanno corso nei programmi attuativi regionali lombardi abbiamo invece quest'altra fotografia dove si va ad inserire il completamento della Pedemontana lombarda, la tangenziale esterna di Milano e alcune autostrade che interessano anche altre regioni limitrofe, tipo la Pedemontana piemontese e la Nogara-Mare, e quelle invece lombarde che sono la Cremona-Mantova che dicevo poc'anzi e la tangenziale est di Milano.

Questa autostrada, vuole costituire un corridoio alternativo al Corridoio 5 rappresentato oggi dall'unica infrastruttura presente che è la Torino-Milano-Venezia, in un'ottica più complessiva, ovviamente collegata alla A26 tramite il raccordo per Stroppiana, come potete notare, e un corridoio transpadano che passa a sud di Milano e consente di alleggerire l'abitato e il nodo di Milano oggi critico e di collegare con un sistema più veloce l'est all'ovest dell'Italia, oltre a risolvere una serie di aspetti locali non indifferenti, quali la congestione della ex SS35 del Giovi e della 596 dei Cairoli, un ambito più locale.

L'autostrada interessa complessivamente 28 Comuni, 28 Comuni comprensivi anche dei siti dove abbiamo individuato le aree di estrazione del materiale per realizzare i rilevati. Qui potete vedere i Comuni lambiti dalla autostrada e dalle relative opere connesse, che sono quelle varici che dipartono dagli svincoli.

Non mi dilungo sui Comuni interferiti che vedete elencati in questa slide.

In quest'altra invece vediamo un po' la posizione dei caselli e delle interconnessioni. La Broni-Mortara, che ha uno sviluppo di circa 50 km, è interconnessa alle due autostrade nazionali A21 Torino-Piacenza presso il Comune di Broni e alla A7 Milano-Genova presso Gropello Cairoli. Si sviluppa in questo modo. Qui vedete in azzurro i primi 50 km, tratteggiato in rosso il famoso raccordo con la A26 per Stroppiana, di sviluppo circa 18 km, 11 dei quali ricadenti nella Regione Lombardia. Poi vi do alcuni elementi anche su questo raccordo perché molti pongono quesiti sul procedimento che seguirà questa tratta terminale della autostrada.

Alcuni dati significativi dell'opera. Come vi dicevo 50 km circa di sviluppo, 31 km di opere connesse che poi vi illustrerò più avanti, la tipologia e la sezione della autostrada è a due corsie per senso di marcia oltre alla corsia di emergenza, e sul lato destro della slide trovate un attimino elencate, sintetizzate, le principali opere d'arte. E' una autostrada molto complessa perché attraversa molte linee ferroviarie, strade e corsi d'acqua principali, per cui è composta da 13 viadotti sull'opera principale autostradale, uno sulle viabilità connesse, per uno sviluppo complessivo



dell'opera su viadotto di 7,5 km, quindi di questi 50 km 7,5 km sono su viadotto. Abbiamo complessivamente 29 cavalcavia sull'asse principale, 13 sottovia, 27 ponticelli ed una infinità di tombini idraulici. Poi vi spiegherò perché questa quantità enorme di tombini idraulici.

La sezione autostradale è quella che vedete rappresentata sotto.

Scorro velocemente queste slide per mostrarvi il percorso che conoscete molto bene. L'opera parte come capostrada da Broni, anche se di fatto non è nel Comune di Broni ma nel Comune di Redavalle, attraverso una interconnessione si sviluppa nell'Oltrepo pavese, si sviluppa nell'Oltrepo pavese fino allo svincolo di Verrua Po e Bressana Bottarone dove partono le prime due opere connesse: la variante alla SS35 dei Giovi di Bressana Bottarone e la variante alla SP113 che unisce l'abitato di Verrua Po a svincolo.

Proseguiamo quindi verso Pavia attraversando il fiume Po attraverso un viadotto di 2,5 km e si giunge quindi allo svincolo di Pavia, dove diparfono anche in questo caso due principali delle opere connesse della autostrada: il completamento della tangenziale di Pavia e a sud la variante di Cava Manara sempre alla SS35.

Proseguendo ancora verso Mortara si incontrano due aree di servizio presso l'abitato di Carbonara al Ticino e quindi l'interconnessione di Gropello che vi dicevo prima con la A7. Oltre, in sequenza, incontriamo lo svincolo di Garlasco, di Tromello, e ancora l'area di servizio di Tromello, omonima, e nel tratto terminale lo svincolo di Mortara con le due opere connesse che seguono: la riqualificazione della SP57 con l'inserimento di una pista ciclabile e lo svincolo terminale di Castello d'Agogna con la sua variante alla 494 che dà accesso diretto al polo logistico. L'autostrada termina quindi al casello di Castello d'Agogna, che è un'opera dimensionata e predisposta per accogliere il futuro raccordo che la conetterà poi alla A26.

In questa slide sinteticamente rappresentati gli svincoli, le due interconnessioni, per proseguire qui vediamo un fotoinserimento dello svincolo di Pavia e delle due opere connesse che si attestano su questo svincolo, che sono la variante di Cava Manara e il completamento della tangenziale di Pavia.

In questa slide vediamo un attimino le caratteristiche delle 6 opere connesse che vi ho elencato prima, opere connesse che complessivamente ammontano ad una novantina di milioni di Euro e hanno uno sviluppo pari a quasi 32 km. Vediamo poi più avanti quanto incidono sull'importo complessivo dell'opera.

Le cure che sono state poste dal progettista nella tutela e nella limitazione dell'impatto ambientale sono state molteplici, a partire dal trattamento delle acque di piattaforma, infatti l'autostrada sarà dotata di un sistema di tipo misto per la raccolta delle acque di piattaforma che consentirà alle acque di piattaforma di convergere su una condotta superficiale a tergo delle barriere di sicurezza per allontanamento delle acque presso delle vasche di trattamento, mentre le acque di seconda pioggia confluiranno in una canaletta al piede della scarpata per poi essere immesse nel reticolo irriguo concordato con le associazioni presenti sul territorio.

Prima vi ho parlato dei tombini idraulici. Il territorio attraversato, lo sapete bene, la Lomellina, è noto appunto per questo fitto reticolo idraulico che consente di dare adacquamento alle camere delle risaie, e l'autostrada chiaramente, interferendolo, deve poter dare continuità a questa funzione. Sono stati inseriti quindi in corrispondenza di tutti gli attraversamenti interferiti dalla autostrada dei tombini di dimensioni minime che ci ha richiesto il consorzio di irrigazione, e da qui il numero così esorbitante di attraversamenti idraulici dalle dimensioni variabili, passiamo da dimensioni minime di m 1,60 fino a dei veri e propri ponticelli di 20 metri circa, con una interdistanza tra un attraversamento e l'altro mediamente di 130 metri sulla autostrada principale e 240 sulle opere connesse. Questo ha fatto sì che potessimo garantire lo stesso funzionamento attuale

del reticolo, nessun canale è stato interrotto, tengo a precisare, ed è stata ricercata la continuità del servizio idraulico esistente.

Oltre all'aspetto idraulico si è posto anche cura all'aspetto della mitigazione del rumore. Questa autostrada di fatto attraversa territori non molto urbanizzati, prevalentemente agricoli chiaramente, ciò nonostante sono stati progettati e posizionati dei dispositivi antirumore per uno sviluppo complessivo di 4.500 metri, pari a 4,5% dello sviluppo complessivo della autostrada, barriere acustiche che hanno una superficie schermante di oltre 14.000 mq ed una altezza variabile da 2 a 5 metri.

Altro aspetto che non è stato trascurato sono le compensazioni. Anzitutto vorrei darvi alcuni numeri sulla superficie occupata dalla autostrada perché vorrei chiarire questo aspetto. L'autostrada occupa 660 ettari di territorio ma la superficie realmente pavimentata, quindi occupata dalla autostrada e dalle opere connesse, è di 230 ettari, i restanti ettari sono costituiti 111 da superfici completamente esterne alla autostrada destinate a compensazioni, a verde, il restante da scarpate inerbite o aree intercluse da svincoli anch'esse sistemate a verde. Di questi 111 ettari 88 ettari sono destinati al rimboschimento, e come vi ho detto prima sono tutte aree esterne al sedime autostradale che il progettista ha individuato con una certa logica.

Queste che vedete rappresentate invece in questa slide sono le opere di mitigazione, da non confondere con le opere di compensazione; sono delle schermature poste ai lati della autostrada che hanno un vero e proprio effetto mascherante, barriera, oltre che a costituire un corridoio ecologico, mentre - ritornando al discorso delle compensazioni a verde - questo è un esempio in prossimità del torrente Terdoppio di individuazione di aree da destinare al rimboschimento.

Altro tipo di compensazione ambientale che è stata studiata e attuata in questo progetto è l'inserimento di piste ciclabili, in particolare sulla strada provinciale che unisce Olevano di Lomellina a Castello d'Agogna. Qui, adiacente alla nuova viabilità che viene rettificata, è stata inserita una pista ciclabile.

Mi soffermo ancora sul bilancio delle terre. Come vi ho detto inizialmente l'autostrada, a parte 7,5 km di viadotto, scorre prevalentemente su rilevato. Per realizzare questo rilevato, che abbiamo cercato di tenere il più basso possibile compatibilmente agli attraversamenti idraulici, occorrono circa 13,5 milioni di metri cubi di materiale. Gran parte di questo materiale proviene dalla stessa costruzione della autostrada per circa 4,3 milioni, la restante parte proviene per 3,5 milioni di metri cubi dalla coltivazione di ATE, gli Ambiti Territoriali di Estrazione provinciale già individuati dal piano della Provincia di Pavia, e un altro 4,8 milioni di metri cubi da cave di prestito che occorre aprire. Abbiamo quindi individuato dei siti idonei per poter coltivare queste aree di estrazione nei Comuni di Barbianello, Dorno, Ferrera Erbognone, Tromello e Breme. Vedete che c'è un numero leggermente superiore rispetto al fabbisogno proprio per tener conto di un'alea di imprevisti che si potrebbero verificare durante la coltivazione del sito.

Qualche numero sui costi dell'opera. L'opera costa completamente 980 milioni di Euro circa, di questi 980 milioni di Euro 630 sono per lavori per realizzare l'autostrada vera e propria completa dei propri caselli, 60 per realizzare le opere connesse, poi ci sono gli oneri per la sicurezza e le somme a disposizione; se volessimo parametrarlo verrebbe a costare complessivamente l'opera sui 20 milioni di Euro al chilometro. Come ho detto poc'anzi, e come ha anticipato il Dr. Belloni, la quota di contribuzione pubblica è nulla.

Chiudo con questa slide, che come anticipavo rimarca il carattere e la natura di questa opera, opera che è realizzata con lo strumento del project financing, che consiste attraverso un investitore privato nella possibilità di mettere a disposizione di una amministrazione pubblica un'opera di



carattere e di natura statale, e qui si garantisce il completo autofinanziamento dell'opera attraverso gli introiti, attraverso flussi di cassa che derivano appunto dalla gestione dell'opera stessa. Chiudo.
Grazie.

(Entra il Consigliere Giuliani Guido. Presenti n. 32)

PRESIDENTE

Ringraziamo allora l'Ing. Deiana per la sua esposizione puntuale e adesso allora potremmo iniziare con la partecipazione del "Comitato per il No", il referente è Nicola Ghislieri. Parla per prima Stefania Costa Barbé in nome del Coordinamento Comitato Agricoltori. (dall'aula si replica fuori campo voce) Sì, va bene anche dove c'è Sacchi magari. (dall'aula si replica fuori campo voce) 5 minuti. (dall'aula si replica fuori campo voce) Ah, bene, grazie. Sì, adesso facciamo distribuire allora, OK. (dall'aula si replica fuori campo voce) Qua, qua, lasci pure qui che facciamo distribuire da un messo.

Grazie.

STEFANIA COSTA BARBE' – COORD. COMITATO AGRICOLTORI

Buonasera. Costa Barbé Stefania, Comitato Agricoltori. In questo momento parlo a nome dei comitati e delle associazioni contro l'autostrada Broni-Mortara, coordinamento dei comitati sono 14 e le associazioni sono 11, non sto ad elencarvele comunque sono a livello nazionale.

Velocissimamente, chi siamo. Nel 2006 all'insaputa dei cittadini e dei Comuni interessati si è aperta la Conferenza dei Servizi sul progetto autostrada, nessun Sindaco prima di decidere che il suo Comune facesse parte del comitato promotore ne aveva informato la popolazione. La nostra esistenza di cittadini e anche di agricoltori è cambiata da quando è giunta improvvisa la notizia, allarmante per noi, di questa assurda autostrada pronta a ferire, ferire violentemente l'Oltrepo, il Parco del Ticino e la Lomellina. E' subito partita la corsa a difenderci aderendo alle prime istanze di aiuto delle organizzazioni ecologiste, ci siamo uniti a loro e abbiamo avuto anche molti consensi raccogliendo firme, facendo un tam tam con i paesi vicini, organizzando i primi incontri, fino all'allargamento con il coordinamento di comitati e associazioni contro la Broni-Mortara composto come dicevo da più comitati e associazioni nazionali.

Siamo tutti cittadini affezionati alla propria terra, signor Sindaco, come tutti vorrebbero essere in una nazione che si definisce tale, e siamo assolutamente apartitici, vorrei ricordarlo perché più volte siamo stati punzecchiati in questi 6 anni, comunque da 6 anni – come dicevo – continuiamo a contrastare questa opera devastante con le sole armi dell'onestà, della legalità e del buon senso, e della conoscenza tecnica, perché stiamo studiando da allora, dal 2006, per contrapporci ad una politica del potere, del denaro e dell'arroganza. Consegnaremo dopo il CD con le osservazioni, sono più di 30, che i cittadini e noi delle associazioni abbiamo inviato ai vari Ministeri e alla Regione Lombardia, a cui allegheremo anche altri documenti più specifici.

Rubo ancora un minuto. Mi tolgo la veste di cittadina e mi metto quella di imprenditrice agricola. Qualcuno fra voi mi conosce, insieme a mia sorella abbiamo una impresa agricola in quel di San Martino, si è anche intravista. Nel 2007 abbiamo fondato il Comitato Agricoltori per la tutela del territorio, per difendere i nostri diritti di - come noi ci definiamo - lavoratori della terra dall'aggressione del cemento e dell'asfalto. A tutt'oggi sembra strano ma due donne sono riuscite a fare molto, scusate, ma è vero, abbiamo una novantina di agricoltori di varie associazioni – noi siamo solo un comitato – che hanno aderito a questo comitato. Va bene? Perché per noi non va bene, assolutamente. Questo progetto non è mai stato, signor Belloni, condiviso, mai, né come

cittadini e men che meno come agricoltori, perché vorrei ricordare a tutti i presenti, che sono tutti molto bravi a parlare della Lomellina, dell'Oltrepo, la calpestano, ci vivono: noi vi diamo da mangiare. Non è retorica, assolutamente.

Scusate ma adesso non seguo più le parole che ho scritto, proprio perché il territorio che ci dà da mangiare verrà attraversato da questi 51 km. Noi abbiamo inviato lettere, raccolto firme, le abbiamo mandate in Regione, in Provincia al Dr. Poma, anche al signor Sindaco Cattaneo non più tardi di questo autunno 2011; non ci ha risposto civilmente nessuno, dico nessuno. Vi sembra una cosa giusta? A me non sembra. Abbiamo mandato le osservazioni ai Ministeri e non ci ha aiutato nessuno, ce le siamo guardate noi le piantine, ci siamo riuniti – sto parlando come agricoltori – e non vi dico le telefonate che abbiamo avuto anche a casa proprio per l'aiuto che non ci è stato dato, ma ci siamo organizzati molto bene.

Parlare di agricoltura nella nostra provincia dovrebbe essere facile visto che è da secoli che ha una vocazione agricola, invece no, perché quasi tutte le realtà istituzionali continuano ad imporci dei progetti con cui vorrebbero stravolgere con cemento, amianto, vorrei ricordare anche l'amianto, e l'asfalto la nostra provincia e trasformarla nella pattumiera della Lombardia. Già ci siamo vicini comunque.

Loro affermano, anche prima le persone che mi hanno preceduto, che mancano le infrastrutture, che non c'è sviluppo, che l'autostrada porterà progresso. Scusatemi, faccio una domanda a voi: quale progresso? Quale? Abbiamo delle eccellenze, ve lo ricordate? Riso, uva, mele, pioppi, non dimentichiamo anche quelli. Mi sembra che non siamo sottosviluppati, perché noi dopo un po' ci offendiamo anche, scusate. Noi agricoltori, che non siamo marziani ma siamo cittadini e siamo anche elettori, vorrei ricordarlo, davanti a questo faraonico progetto rispondiamo così. L'agricoltura qui a Pavia è il terzo settore produttivo col 16% delle imprese dopo auto e costruzioni, l'ISTAT dice - non lo diciamo noi poveri agricoltori ignoranti, no, e sottosviluppati - che produce benessere, solo nell'area risicola sono 3.500 gli addetti, più dobbiamo aggiungere anche l'indotto, perché dicono che l'autostrada porterà posti di lavoro. Mah! Noi li abbiamo già i nostri, ce li volete portare via tutti? Ecco. Produciamo, se vi sembra poco, 6 milioni di quintali di riso, facciamo solo noi della Lomellina più riso di tutto il Piemonte che tanto si vanta, facciamo 2,5 milioni di mais, poi dimentichiamo gli ettolitri di vino. Vi sembra poco? La piccola e laboriosa Lomellina - era scritto la settimana scorsa - sarà presente all'EXPO, e sapete insieme a chi? Alla Cina, al Vietnam, all'Iran. La Lomellina, non sto parlando di una nazione, sto parlando di un fazzolettino di terra che è la nostra Lomellina. Vengono dall'Asia, ingegner... Basta.

PRESIDENTE

Le volevo raccomandare di cercare di concludere. Prego, concluda pure.

STEFANIA COSTA BARBE' – COORD. COMITATO AGRICOLTORI

Niente, taglio. L'agricoltura secondo noi è una attività produttiva che dà occupazione e produce cibo, mentre l'autostrada Broni-Mortara è inutile e improduttiva per il territorio che ha vocazione agricola, recherà danni irreversibili al suolo, ma soprattutto - in contemporanea, scusatemi - a chi ci vive e a chi ci lavora. Verranno sottratti milioni, 14 milioni di metri quadrati, e lo sapete?, solo tre numeri: 218 aziende agricole verranno interferite, 154 verranno separate, in più - frammentazione dei fondi agricoli - avremo aziende agricole e agriturismi che chiuderanno. Chiuderanno, non sto raccontando delle barzellette, è la realtà. Avremo problemi per coltivare il biologico, per coltivare il biodinamico e l'apicoltura, va bene, perdita dei requisiti che forse non tanti di voi sano, ma le persone qua conoscono, molte persone perderanno i requisiti per essere



iscritti ad una certa categoria come imprenditore o come coltivatore diretto. A questo fatto forse dovrete riflettere, perché non è come comprare una casa e poi nell'altra si può comprare un'altra casa, perché i campi non sono case, hanno altri proprietari quelli in fianco. Non da ultimo, lo dico così, mia sorella dovrà chiudere.

Comunque effetto fitotossici con riduzione della produzione agricola...

PRESIDENTE

Signora Barbé, io la pregherei di concludere perché dovremmo... Sono tantissime le persone che devono parlare e il tempo a disposizione...

STEFANIA COSTA BARBE' – COORD. COMITATO AGRICOLTORI

Ci mancherebbe!

PRESIDENTE

E' interessante quello che lei dice, è importante; se abbiamo abbastanza... Se vuole concludere io la lascio concludere, però bisogna lasciar parlare anche gli altri.

STEFANIA COSTA BARBE' – COORD. COMITATO AGRICOLTORI

Sì, ci mancherebbe. Lei mi deve scusare ma è la prima occasione di una certa...

La terra e il suolo fertile è per noi agricoltori il nostro datore di lavoro. Ricordo a tutti che è una risorsa finita, finita questa quando sarà tutto cementificato io vi chiedo quale sarà il nostro futuro.

L'ultima parola a lei, signor Sindaco, che è giovane e potrebbe essere mio figlio. Io le dico... Lei recentemente ha dichiarato "l'autostrada è per lo sviluppo del territorio". Le chiedo un ripensamento e che dica no a questa autostrada che il territorio non ha mai richiesto, gli agricoltori non vogliono che l'asfalto sia l'ultimo raccolto della terra che ci ospita.

Grazie.

(Entra il Consigliere Conti Carlo Alberto. Presenti n. 33)

PRESIDENTE

Grazie. Volevo ricordare il tempo a disposizione di coloro che parlano che era stato stabilito in 15 minuti per un solo intervento per il "Comitato del No", adesso sono iscritte 4 persone per cui abbiamo ridotto leggermente i tempi, quindi pregherei di mantenersi nei 5 minuti così come concordato altrimenti non parlerà nessuno poi alla fine.

Prego, parlerà adesso l'Arch. Renato Bertoglio della associazione Legambiente. Prego.

ARCH. RENATO BERTOGLIO – LEGAMBIENTE

Grazie e buonasera. Ha fatto bene il Dr. Belloni a ricordare la paternità di questa autostrada perché negli atti e nelle relazioni non ce n'era traccia, si è dimenticato però di dire che quel 6 dicembre del 69 con il Geom. Damiani c'era anche l'Ing. Giacchero, Direttore Generale della SATAF, società ancora esistente, partecipante al 20% alla SABROM, e che ha elaborato il progetto attuale, quindi è una paternità che ha una certa continuità.

Questo progetto a cui noi ci opponiamo da anni e che nel frattempo è diventato Redavalle-Castello d'Agogna-Stroppiana, perché Broni non viene toccato e Mortara nemmeno, è frutto di una logica di spostamenti di persone e merci non più attuale, e il traffico dei mezzi pesanti al tunnel del

Monte Bianco, uno degli obiettivi - l'abbiamo sentito anche questa sera - della autostrada, è diminuito di oltre il 30% dal 2008 ad oggi, e quello del Frejus è sceso in media del 9% annuo negli ultimi 3 anni. L'autostrada inoltre non fornisce risposte ai problemi che si riscontrano sul territorio provinciale, purtroppo mai affrontati attraverso una visione complessiva, e quindi un piano di bacino della mobilità dei trasporti provinciale e del corrispettivo regionale, nonostante fossero previste dalla legge sin dal 98.

I diagrammi degli spostamenti elaborati su dati ISTAT mostrano chiaramente che i flussi principali sono concentrati in direzione nord-sud, non esiste invece un problema di collegamento locale est-ovest come quello coperto dall'autostrada; la domanda di spostamento tra Lomellina e Pavese può essere più che efficacemente coperta dall'ampliamento in corso della ex statale dei Cairoli e dal suo completamento. I problemi di congestione sono lungo la ex strada statale dei Giovi, in particolare a sud di Pavia, e potrebbero essere affrontati con apposita viabilità e ponte di attraversamento del Po, come ad esempio programmato e concordato nel 2001 dall'allora Assessore ai Lavori Pubblici Vittorio Poma con tutti i Sindaci interessati, esigenza di collegamento alla quale la Redavalle-Castello d'Agogna non offre risposte non potendo intercettare i flussi in modo adeguato. Qualora la VIA non fermasse il progetto e l'iter proseguisse, anche per attivare le tutele necessarie ed evitare gli effetti devastanti della realizzazione sul territorio di quest'opera, tutele che non sono state predisposte dalla pianificazione e programmazione regionale, richiederemo la discussione dei tre... (dall'aula si replica fuori campo voce) Era per me? (dall'aula si replica fuori campo voce) Ah, grazie. ..richiederemo la discussione di tre ricorsi che abbiamo depositato nel 2007 al TAR. Troppi sono infatti gli aspetti non condivisibili e le ricadute negative di questo progetto sul territorio provinciale per poterlo accettare, non possiamo evidenziarne che una piccolissima parte questa sera ma abbiamo raccolto nei CD Rom le osservazioni che i cittadini, le associazioni, i comitati, gli amministratori e i Consiglieri hanno fatto; siamo naturalmente disponibili al confronto su criticità, errori ed omissioni che da essi emergono relativamente al progetto.

Noi riteniamo che il modello di sviluppo del territorio pavese debba perseguire la multifunzionalità agricola, lo sviluppo del marketing dei prodotti, la valorizzazione della qualità del paesaggio anche in una logica di rilancio turistico legato ai valori territoriali e non solo ai monumenti principali, un modello di sviluppo che si basi sulle eccellenze della sanità, dell'università, dell'industria meccanica, dell'artigianato, dell'agroalimentare e della loro messa in rete, ben diverso quindi dalle ipotesi di crescita immobiliare e rendita fondiaria perseguito a nostro parere dal progetto di autostrada. Molti amministratori sono favorevoli ad un modello di sviluppo sostenibile, salvo poi smentirsi nei PGT prevedendo aree di espansione in misura doppia - sono dati regionali - rispetto alla media regionale, decisioni che hanno portato la provincia di Pavia ad essere di gran lunga la prima per consumo di suolo da quando ci sono i PGT, ed anche, signor Sindaco, la proposta elaborata dal dipartimento di ingegneria edile e del territorio dell'Università di Pavia per il capoluogo non ci sembra diversa.

La crisi economica sta inducendo notevoli modifiche delle forme di organizzazione delle strutture produttive e delle modalità di utilizzo del suolo e del territorio sempre più indirizzate a condizioni di qualità ambientale ed equilibrio ecologico, una diffusa consapevolezza verso i valori e le potenzialità del patrimonio di beni culturali storici ed ambientali sollecita la tutela e la valorizzazione anche dal punto di vista economico di questi beni. In una realtà tanto complessa come l'attuale una politica territoriale è possibile solo se esiste un progetto di territorio noto e condiviso dal maggior numero possibile di soggetti, in un sistema democratico gli attori sono tanti, quindi gran parte del processo di pianificazione è costituito dalla difficile dialettica di costruzione

del progetto che può essere condiviso se unisce alla correttezza e credibilità dei metodi di analisi la partecipazione di coloro che sul territorio vivono e operano; questo aspetto sin dalla presentazione del progetto di fattibilità è completamente mancato, e se i cittadini sanno qualcosa della autostrada possiamo dire che è soprattutto grazie alla attività di associazioni e comitati.

Grazie dell'attenzione.

PRESIDENTE

Grazie. Voleva fare un chiarimento il Dr. Belloni, per una puntualizzazione.
Prego Dr. Belloni.

DR. BELLONI

Arch. Bertoglio, io per una precisazione mi permetto di intervenire. Essendo lei stato molto preciso sulla data del 69 sulla SATAF le vorrei far presente che la SATAF del 69 non è la SATAF di oggi, cioè è una SATAF completamente diversa, partecipata da azionisti completamente... (dall'aula si replica fuori campo voce) No. No, no, la SATAF del 69 non vedeva la presenza del gruppo Gavio, questo per correttezza. Poi, come le dico, non entro nel merito delle sue osservazioni, ma non vedeva la presenza del gruppo Gavio, era una SATAF partecipata da altri azionisti.

Grazie architetto.

PRESIDENTE

Grazie Dr. Belloni. Prego, parlerà adesso il geologo Gilberto Pacchiarotti.

GILBERTO PACCHIAROTTI – GEOLOGO

Cerchiamo di allungare un po' il collo. Parlo a nome sempre della rete... Scusatemi, è proprio scomodo. ...delle rete come WWF dell'Oltrepo pavese.

La nostra idea di questa autostrada è molto semplice, è un impatto devastante per il territorio, per l'agricoltura, per la vivibilità, per l'ambiente, per tutto. Io cerco di dimostrarlo, per dimostrarlo utilizzerò i dati che sono presenti nel progetto di VIA fatto appunto, preparato dalla SABROM. Qui ho due angeli custodi che magari potranno anche verificare l'esattezza dei dati riportati.

Impatto sul territorio. L'impatto sul territorio è principalmente legato alla predisposizione di cave sul territorio dove si ergerà l'autostrada vera e propria, per le cave inerti che serviranno per costruire il rilevato c'è questa tabella, appunto fatta dalla SABROM, che indica i diversi fabbisogni: vedete i fabbisogni completi, ... lordi 13.600.000 mc, di cui 4 milioni e 124 rilevati dalle escavazioni nella zona di Cava Manara, tanto per essere chiari, altri pochi metri cubi, netti 9.215.000. Altri metri cubi saranno necessari per le pavimentazioni e per il calcestruzzo. Purtroppo questi due valori non sono stati sommati nel calcolo delle cave. Totale appunto stavo dicendo 9.200.000 mc. Per il calcolo per la pavimentazione del calcestruzzo ci sono altri 3.049.000 mc che, sommati, danno 12.264.000 mc. Lo stimabile per il fabbisogno, perché quando si scava non si può finire al metro cubo esatto, la SABROM stessa ha pensato di aumentare di circa un milione i metri cubi e difatti l'ho fatto anch'io. Ad annotare tutti questi dati, se si vogliono raffrontare con il progetto fino a Stroppiana, dovranno essere aumentati di circa 1/3, 18 km su 52.

Per 9.215.000 hanno previsto 4 + 2, 6 cave, 6 cave che appunto portano alla copertura di questo fabbisogno. Poi ci sono altri 3 milioni di metri cubi che necessiteranno di altre 4 cave, 3 milioni di metri cubi per i materiali pregiati di cui non si era fatto conto precedentemente. In totale fanno 13 milioni di metri cubi.

Una curiosità. Nell'Oltrepo pavese per 8 km di lunghezza, quindi un sesto e mezzo circa della lunghezza di tutta l'autostrada, si prevede una sola cava di 600.000 metri cubi, mentre in rapporto proporzionale sarebbero necessari 3 milioni di metri cubi; sarebbe curioso sapere dove vanno a prenderli. Notare, è difficilissimo provvedere con le cave a nord del Po per conosciuti sistemi e problemi di viabilità.

Un impatto sul paesaggio. L'impatto sul paesaggio è determinato da tanti fattori, il principale è certamente dal rilevato, il rilevato che facendo un calcolo proporzionale su tanti settori di tutta la lunghezza della autostrada risulta alto mediamente 5 metri sul piano campagna, 5 metri. 5 metri però per quale larghezza? Mediamente 5 metri prevedono una larghezza di 60 metri alla base, se fosse più elevato dei 6 metri, circa 10 metri per esempio, ci sono diversi tratti appunto che hanno una larghezza del genere, il totale dell'ampiezza alla base è di circa 80 metri. Quindi pensate un po' l'impatto enorme di questo assetto.

Oltre a questa muraglia di 52 km di lunghezza, alta mediamente 5 metri e larga 60, forma una parete, una barriera, una muraglia di circa 260.000 mq. Oltre a questi ci sono i viadotti, viadotti che sono numerosi come già l'ingegnere della SABROM aveva presentato; volevo farne notare solamente alcuni. Sulla linea ferroviaria Bottarone-Stradella c'è un viadotto di 260 metri con un'altezza media di 13 metri che passa quasi sopra alle case, voglio immaginare queste case, ma certamente il viadotto più impattante è quello sulla ex SS35, sulla ferrovia Milano-Genova, lungo 750 metri, con 18 campate a 16 metri d'altezza. Più "curioso" certamente è quello sul Po; il Po sappiamo ha una larghezza di circa 500 metri, le fasce A da una parte all'altra di 300, 400 metri, il Ponte della Becca è lungo 1 km, il Ponte di Spessa è lungo meno di 1 km, il Ponte sul fiume Po in questo caso è lungo 3.430 metri, comprensivo di un tratto a ...ici nella fascia B; se togliamo questa fascia siamo a 2.500 metri di larghezza tutta su viadotto.

L'impatto sull'agricoltura. L'impatto sull'agricoltura è dato chiaramente dal suolo che viene ad essere utilizzato, utilizzato e distrutto ovviamente dalla autostrada e da tutti i lavori connessi. Vediamo un po' quali sono tutti questi lavori connessi.

La superficie coperta dall'autostrada è 2.640.000 mq, la superficie delle cave in atto 2.500.000 circa, quelle nelle cave di prestito 1.300.000 circa, poi altre cave di complemento, le cave per materiale di pregio 1,5 milioni, per le opere e svincoli 2,9 milioni circa, collegamento a viabilità ordinaria, la superficie dei viadotti, le piazzole di sosta eccetera e anche le mitigazioni, calcolo le mitigazioni anche se non sono cementificate ovviamente ma sono comunque un utilizzo di suolo agrario che non potrà più essere utilizzato, il che fa un totale di 14.430.000 mq.

Infine un impatto per il paesaggio. L'impatto per il paesaggio... No, scusate, sono veramente...

Un impatto dicevo sulla viabilità. Per la viabilità è interessante notare, e cerco di concludere con questo, che per trasportare questi 13.500.000 mc saranno necessari 675.000 viaggi autocarro facendo un calcolo di 20 mc, cioè 30 tonnellate per autocarro, non è poco, il che consiste, considerando un viaggio di 15 km per autocarro, di 20.250.000 km che dovranno essere effettuati. Non vi dico quale potrà essere l'impatto di questa viabilità così stravolta. Un impatto legato alla situazione del manto stradale che già attualmente è completamente sfasciato verrà ad essere totalmente reso inutilizzabile. L'incidentalità, l'inquinamento della malavita su questi aspetti. Ci sarebbe anche un impatto sull'ambiente.

Concludo con le valutazioni dello studio di incidenza che abbiamo formato noi e dice che non è dimostrabile la compatibilità dell'opera rispetto alle direttive comunitarie, e sulla direttiva Habitat dice che l'intero SIA è caratterizzato dall'assenza di indirizzi di ricerca e sostenibilità, perciò non risulta compatibile con la stessa né con i riferimenti normativi che la recepiscono.





Scusate.

PRESIDENTE

Grazie. Adesso, sempre per il "Comitato per il No", la Dr.ssa Moro... la Sig.ra Moro Ornella, se c'è.

SIG.RA MORO ORNELLA – COMITATO PER IL "NO"

Sì, grazie della dottoressa. Prima di leggervi il mio brevissimo intervento vorrei far presente al Sig. Belloni che conosco bene quel progetto perché possiedo l'originale, un libretto blu, con tanto di tracciato, che è pressappoco lo stesso di quello che viene proposto oggi, e voglio far presente che sono passati 43 anni, e spacciare questa autostrada come un'opera all'avanguardia è semplicemente ridicolo.

Detto questo, faccio parte del coordinamento dei comitati contro la Broni-Mortara, siamo contrari innanzitutto perché è un'opera inutile e devastante, inutile perché non serve ai cittadini che chiedono a gran voce strade pubbliche ben tenute e servizi pubblici per i pendolari, non certo autostrade a pagamento, inutile perché il grande flusso di traffico va in direzione nord-sud, cioè verso Milano, mentre la Broni-Mortara va in direzione est-ovest, devastante perché come già ampiamente argomentato distrugge uno dei territori più fertili della nostra pianura in nome di non si sa bene quale tipo di sviluppo. (dall'aula si replica fuori campo voce)

PRESIDENTE

Arriva, arriva subito il Sindaco, è stato chiamato un attimo, lo vedo lì...
Eccolo là, è stato chiamato.

SIG.RA MORO ORNELLA – COMITATO PER IL "NO"

Devo ricominciare? (dall'aula si replica fuori campo voce) Devo ricominciare?

PRESIDENTE

Prego.

SIG.RA MORO ORNELLA – COMITATO PER IL "NO"

Vorrei il signor Sindaco, almeno un Cattaneo...
Allora devo aspettare che rientrino o vado avanti?

PRESIDENTE

Vada avanti, signora, prego.

SIG.RA MORO ORNELLA – COMITATO PER IL "NO"

E' dietro lo schermo, va bene.

PRESIDENTE

Comunque anche se il Sindaco non c'è guardi che tutti gli altri che siamo qui seduti rappresentiamo Pavia, e la rappresentiamo anche degnamente, signora. Non mi offenda, perché essendo Presidente del Consiglio devo...

SIG.RA MORO ORNELLA – COMITATO PER IL "NO"

Scusi, ma non ho interrotto io, hanno interrotto altri. Io stavo parlando e qualcuno ha interrotto, se permette. Non me ne ero neanche accorta di questa grande assenza per la verità. (dall'aula si replica fuori campo voce) Appunto.

Allora riparto, per punizione.

Siamo contrari innanzitutto perché è un'opera inutile e devastante, inutile perché non serve ai cittadini che chiedono a gran voce strade pubbliche ben tenute e servizi pubblici per i pendolari, non certo autostrade a pagamento. Inutile perché il grande flusso di traffico va in direzione nord-sud, cioè verso Milano, mentre la Broni-Mortara va in direzione est-ovest. Devastante perché, come già ampiamente argomentato, distrugge uno dei territori più fertili della nostra pianura in nome di non si sa bene quale tipo di sviluppo. Inoltre scaricando su questa autostrada il traffico proveniente da sud Milano ci arriva ulteriore inquinamento ai danni della nostra salute. Pertanto vorrei ora portare la vostra attenzione sul perché e per chi si vuole costruire questo mostro.

Non bisogna essere particolarmente maliziosi per pensare che l'unico grande affare sarà per coloro che si occuperanno di riempire le spaventose voragini aperte per la costruzione dell'opera, e non è neppure difficile immaginare con che cosa verrà fatto il riempimento visto che lungo il percorso è già prevista una discarica di amianto in zona Cava Manara. Se pensiamo poi che questa materia è interamente di competenza regionale c'è di che rabbrivire, soprattutto dopo l'inchiesta sulla Bre-Be-Mi dalla quale è emerso che due faccendieri si erano accordati per spartirsi alcune province, fra cui Pavia, per gestire affari non propriamente leciti con la complicità di funzionari pubblici; qualcuno è finito in galera ma credo che molti altri siano ancora a piede libero.

Sono certa che le cose che ho detto sono note a tutti i presenti in quanto ampiamente riportate dalla stampa e dalle televisioni, ma ho voluto ripeterle affinché quelli che saranno chiamati in Conferenza dei Servizi se lo ricordino al momento del voto per non essere inconsapevolmente complici di un crimine contro l'ambiente e contro la salute dei cittadini.

Mi avevano poi detto che sarebbe stato presente in quest'aula il Sig. Cattaneo di Infrastrutture Lombarde, io parlo come se lui ci fosse.

Poco tempo fa lui aveva dichiarato che se il territorio non vuole l'autostrada non si farà. Il territorio è rappresentato dalle migliaia di cittadini che nel corso di questi anni hanno firmato le nostre petizioni, hanno partecipato ai nostri numerosi dibattiti, e alle ultime elezioni provinciali hanno votato per uno schieramento che aveva come punto fondamentale il no alla Broni-Mortara. Ebbene, riferite al Sig. Cattaneo che il territorio non la vuole, lo invitiamo a prenderne atto e ad agire di conseguenza.

Grazie.

PRESIDENTE

Adesso do la parola all'Assessore Alberto Lasagna in rappresentanza della Provincia di Pavia. Prego Assessore.

Assessore, venga da questa parte per favore, venga. (dall'aula si replica fuori campo voce) E' un Assessore della nostra Provincia, quindi è giusto che lei venga qui. Prego.

ASSESSORE LASAGNA – PROVINCIA DI PAVIA

Non c'è il Presidente però spero di non farne sentire troppo la mancanza, visto che veniva chiamato a gran voce prima. Sarebbe stato un ospite, non il padrone di casa in ogni caso.

Ritengo fondamentale... Innanzitutto grazie per l'invito. La Provincia di Pavia - è stato richiamato prima - ha cambiato un po' la maggioranza in modo importante dopo quasi 20 anni. Siamo a parlare dell'autostrada soprattutto perché il 20 di gennaio è stato depositato a livello

ministeriale il progetto definitivo dell'opera, come è stato detto prima, finalmente si è visto qualcosa di un po' più circostanziato proprio per la natura definitiva del progetto, e quindi come amministrazione provinciale ci siamo trovati ad analizzare quell'opera imponente oserei dire, erano circa 16 scatoloni, 3.000 e rotti elaborati, 15 giga e rotti di file PDF, alcuni dei quali di dimensioni davvero imponenti, 3, 400 mega per file.

Il Consiglio Provinciale di Pavia il 5 marzo si è espresso a maggioranza contro esprimendo preoccupazione e contrarietà rispetto a quest'opera, la Giunta Provinciale il 19 marzo, allo scadere dei 60 giorni per le osservazioni da fornire al Ministero (la Regione Lombardia aveva 90 giorni che scadono fra pochi giorni, gli altri avevano 60 giorni), allo scadere dei 60 giorni si è espresso un parere di contrarietà rispetto all'opera, una contrarietà che non è una contrarietà meramente politica, è una contrarietà che assume anche una connotazione prettamente tecnica. Io ho visto delle delibere di Comuni lomellini a favore, un atto che assomigliava ad una delibera, ma era un qualcosa di politico, lì si era un sì politico; il nostro è un no che ha anche una sua motivazione tecnica che vado brevemente ad illustrare.

Innanzitutto delle perplessità, alcuni dati di tempistica. L'opera, qualora venisse autorizzata, verrebbe cantierizzata ragionevolmente nel 2015, nel pieno dell'EXPO; nel momento in cui avremo un potenziale importante flusso turistico da Milano verso la Lomellina, verso la provincia di Pavia, verso l'Oltrepo, vedrebbero questo cantiere da 50 a rotti km, con cave di prestito che sono da Gravellona Lomellina fino a Breme, fino a Ferrera Erbognone, oltre alla cava piccola prevista in Oltrepo, per cui ci troveremmo in un momento strategico per la provincia di Pavia ad avere un'opera che insiste pesantemente su tutto il territorio provinciale.

Abbiamo fatto alcuni incontri col territorio, con le associazioni di categoria, con i rappresentanti dei consorzi di bonifica, e da parte delle associazioni professionali e del mondo agricolo abbiamo trovato una importante e motivata contrarietà, abbiamo trovato addirittura la contrarietà dell'Ente Risi che trova il suo centro ricerche di Castello d'Agogna con un'ampia porzione centrata in pieno dalla autostrada, dall'opera, quindi addirittura il direttore dell'Ente Risi aveva paventato un pericolo per l'attività di ricerca in quel sito, che è un sito storico e di ricerca risicola.

Dopo di che abbiamo analizzato in dettaglio il progetto, progetto che ci ha trovati ad avere delle perplessità sullo studio di impatto ambientale, il cosiddetto SIA. Riteniamo oltretutto che Regione Lombardia avrebbe dovuto chiedere la VIA prima di concedere la concessione, questa è una procedura quanto meno originale. Qualora l'opera il Ministero la ritenesse non compatibile cosa succede? Che abbiamo una concessione che cade nel nulla; secondo me questo è un errore grave di Regione Lombardia. L'opera ha un impatto sul paesaggio come è stato detto prima, comunque è un qualcosa che è alto dai 6 agli 8 metri, 10 metri, come rilevato... come terrapieno, con dei manufatti, dei viadotti imponenti, alcuni arrivano ad essere 18 metri, quello di San Martino è alto 18 metri, il ponte sul Po sono 2.400 metri: è evidentemente un impatto paesaggistico non trascurabile.

Ci sono poi alcune considerazioni sugli ecosistemi. Gli ecosistemi se da una parte interessa un'area comunque antropizzata come l'area del Pavese e del Siccomario, nella parte Lomellina soprattutto, quindi da Gropello in poi, va ad interessare una zona totalmente vergine, una delle ultime zone di rilevanza ambientale che abbiamo nella Pianura Padana intatta come reale, non una riserva o un piccolo parco ma una reale imponente, va a centrare addirittura la ZPS. Qui io non mi rivolgo al proponente, mi rivolgo a Regione Lombardia che da una parte istituisce la ZPS, risaie della Lomellina per 33.000 ettari, e al contempo concede ad un soggetto di realizzare una infrastruttura che la taglia in due. E' evidente che c'è un corto circuito, perché non si può da una parte vincolare il territorio in modo imponente come con una ZPS, cioè istituendo di fatto un parco

da 33.000 ettari, uno dei più grossi d'Europa di nuova istituzione, e dall'altro mettervi al centro, nell'area di maggior pregio oltretutto di quella ZPS, un'opera come una infrastruttura autostradale. Qualcosa non funziona.

Abbiamo letto poi come sono previste le mitigazioni dal punto di vista ambientale. Anche qui abbiamo avuto delle perplessità, perché andare a prevedere come mitigazione ad esempio l'impiantare del pioppo a sa... triennale per fare della biomassa vegetale è sicuramente un qualcosa di non totalmente coerente, perché se è una mitigazione ambientale deve creare ambiente, non deve diventare essa stessa emissioni, in quanto verrebbe bruciato probabilmente in un impianto vicino all'autostrada, perché sarebbe il primo caso in cui la compensazione genera essa stessa emissione. Qualcosa ci è sfuggito.

Impatto sull'agricoltura. L'impatto sull'agricoltura c'è ed è evidente, proprio perché va in un'area vergine, un'area priva di infrastrutture. Se pensiamo l'area... Lasciamo stare l'area del pavese ma entriamo in Lomellina. Non esistono infrastrutture pesanti su quel territorio, la stessa Alta Velocità Torino-Milano è stata affiancata alla autostrada Torino-Milano proprio perché in quella reale era già presente una compromissione del territorio ed era facilmente tollerabile dal contesto ambientale quell'opera.

Secondo noi poi anche il discorso delle ...sioni deve essere approfondito con attenzione, e qua rientra soprattutto la zona di Pavia Sud; il creare una variante imponente, il creare l'autostrada che passa comunque ha delle sue... complica un ambiente già di per sé critico. Se poi pensiamo che ad esempio è stata prevista, ma poi non voglio togliere spazio agli interventi successivi, un'area di servizio all'interno del parco quando era sostanzialmente vietata, alcune indicazioni date in Conferenza dei Servizi come vincolanti parrebbero, noi le abbiamo evidenziate al Ministero ma parrebbero disattese

E arriviamo poi anche al discorso del piano cave. I siti previsti come piano cave sono 19, solo 5 di questi sono previsti come ambiti estrattivi, però di fatto ci troviamo con un piano cave provinciale parallelo che si va a sommare al piano cave esistente quando già di per sé il piano cave della Provincia di Pavia avrebbe potenzialmente al suo interno il materiale inerte sufficiente a garantire la realizzazione dell'opera senza andare a creare ulteriori ambiti di scavo, alcuni di questi molto lontani dall'opera, perché se pensiamo a Ferrera Erbognone o a Gravellona Lomellina sono considerevolmente lontani dall'opera. Se pensiamo che i volumi necessari nella fascia di Oltrepo non sono presenti nell'Oltrepo ma devono essere portati dalla fascia Lomellina innesca inevitabilmente dei problemi di traffico imponenti per spostare l'inerte sulla viabilità esistente, perché mentre avverrà tutta questa cantierizzazione utilizzerà i tre ponti, o i due ponti praticabili sull'asse Lomellina, o Pavese-Oltrepo, in quanto non saranno ancora esecutivi giocoforza, perché sono in cantiere, le opere della autostrada.

Infine un breve cenno sulla coerenza col PTCP e sul modello di sviluppo. Noi riteniamo che questo non sia lo sviluppo che ha oggi, ogni opera deve essere contestualizzata. Il 1969 era un'epoca, gli stessi anni 90 o anni 2000 erano diversi dall'oggi, oggi il mondo che abbiamo davanti è completamente diverso da quello che avevamo. Alcune considerazioni sui flussi di traffico che dovrebbe intercettare l'opera, o il cosiddetto Corridoio 5; anche se è un corridoio ferroviario ma il flusso di traffico è pesante. Il Monte Bianco prima del 99 era un punto importante per il transito di mezzi pesanti, dopo l'incendio del 99 è crollata la potenzialità perché sono stati introdotti dei coefficienti di sicurezza e delle distanze minime tra i mezzi che portano a ridurre ad un terzo circa la capacità. Il tunnel del Frejus come veniva detto precedentemente ha un calo costante del 7, 8% di traffico pesante. Quindi le motivazioni esterne all'area stanno via via venendo meno.

Il modello di sviluppo che abbiamo in mente come amministrazione provinciale è un altro. L'equazione stretta per cui opere infrastruttura pesante = sviluppo purtroppo, perché potrebbe essere una ricetta facile per portare sviluppo in questo momento di crisi, e sarebbe anche la benvenuta, ma purtroppo è smentita in molti casi dai fatti. A me piace citare un esempio che è la Torino-Milano, per restare nella galassia comunque di chi è il proponente, della società. Ha dei caselli nel vercellese, quindi in una zona del tutto simile alla provincia di Pavia, che siamo a Greggio o a Carisio, dove pur essendo sulla Torino-Milano, pur avendo intercettato gli anni ricchi del traffico, quindi gli anni 60 e 70, e gli anni del boom, non hanno avuto sviluppo. Per cui l'equazione infrastruttura = sviluppo purtroppo non è così automatica, è una equazione che forse aveva un senso, non sempre come dimostrano questi due fatti, negli anni 60, 70, 80; oggi non hanno più senso. E anche l'idea che una provincia povera di infrastrutture, che non è il caso della provincia di Pavia, avendo la A21, avendo la A7, avendo la stessa A26 che la tocca nella parte Lomellina, passa tangente, porta sviluppo; anche questo è discutibile.

Uso un altro esempio piemontese. La provincia di Cuneo è la Provincia col maggior numero di piccole imprese metalmeccaniche operanti ad esempio nel comparto agricolo, chi mi seguirà lo potrà confermare, delle macchine agricole. Ebbene, la provincia di Cuneo era famosa per il suo isolamento e per la sua totale assenza di infrastrutture autostradali. Quindi anche in questo caso l'equivalenza infrastruttura pesante... Ripeto, purtroppo, perché in questo momento di necessità di sviluppo e di crescita se bastasse questa equazione sarei il primo a dire facciamo un sacrificio e diciamo di sì; purtroppo i fatti dimostrano che anche per un aspetto di sviluppo del territorio un'opera del genere non ha senso.

Tutte queste considerazioni, anche rispetto ai singoli elaborati progettuali che come struttura provinciale sono stati analizzati in dettaglio con un attimo lavoro di squadra che ha visto coinvolgere non solo il settore ambiente ma tutti i settori, i lavori pubblici, l'agricoltura, il settore naturalistico, il settore trasporti, il settore territorio, ci hanno portato ad esprimere il parere contrario al progetto.

Grazie.

(Entrano i Consiglieri: Arcuri Giuseppe, Martini Franco. Presenti n. 35)

PRESIDENTE

Grazie Assessore. Adesso prende la parola il Dr. Nenad Lucev, responsabile di igiene edilizia della nostra ASL di Pavia.

DR. NENED LUCEV – IGIENE EDILIZIA ASL PAVIA

Buonasera e grazie dell'invito. Io faccio parte anche del gruppo che in Regione esamina la VIA rispetto alla autostrada e noi, pur avendo la ASL a suo tempo anche rilasciato il parere favorevole al tracciato autostradale, perché di questo si trattava, di rilasciare un parere favorevole o contrario al tracciato autostradale, noi abbiamo qualche perplessità adesso relativamente alla Valutazione dell'Impatto Ambientale, lo studio di impatto ambientale, e abbiamo chiesto quindi una serie di dati che leggo brevemente. Cioè lo studio di Impatto Ambientale dovrà identificare gli effetti attesi dell'opera sulla salute della popolazione, ad esempio in termini di mortalità per specifiche cause, anni di vita attesi, o persi, o guadagnati, incidenza e prevalenza di patologie e disturbi, consumi di servizi sanitari, per specifici consumi il ricorrere a prestazioni ambulatoriali e consumi farmaceutici, distinguendo gli effetti acuti da quelli cronici, con specifico riferimento alle differenti esposizioni di origine chimica determinata dall'opera stessa (per esempio emissione di

NO, CO, SO, e così via, benzene, piombo e così via), e la loro modalità di azione, cioè per esposizioni continue, ripetute, di picco, e indicando per quanto possibile la dimensione quantitativa, almeno in termini di scala di misura, del fenomeno, cioè numero di casi attesi o di casi aggiuntivi.

Note specifiche sugli effetti attesi sulla salute dovranno essere dedicate alle conseguenze sulla salute del traffico veicolare e anche del cantiere, determinato dalla infrastruttura proposta e dalle opere connesse, e anche con riferimento al rischio di incidentalità. Gli effetti sulla salute dovranno essere specificati separatamente per la situazione ante operam, quindi per costruire una situazione di riferimento a cui fare poi paragone in una seconda fase e avere un monitoraggio possibile, per la fase di cantiere in relazione ad esempio alla movimentazione di terra, alla produzione di polveri, al rumore e così via, e con riferimento alla popolazione sia residente sia le persone che lavorano all'interno della struttura. Noi come ASL abbiamo a disposizione dei dati relativi alla morbilità e alla mortalità della popolazione specificatamente per tutti i Comuni che sono interessati dall'attraversamento, non possiamo essere però noi i consulenti della autostrada, noi siamo quelli deputati alla verifica, quindi, avendo questi dati relativi all'epidemiologia e alla popolazione, insieme ai colleghi dell'ARPA che hanno i dati relativi all'ambiente noi siamo in grado di valutare poi se la VIA o lo studio di impatto ambientale è congruo oppure meno. Domani mattina c'è una riunione del gruppo, e di tutti i Sindaci anche, alla quale partecipiamo anche noi in Regione Lombardia a Milano sulla questione proprio.

Grazie mille, spero di non aver consumato i 5 minuti.

PRESIDENTE

Grazie per la sua brevità e per la sua precisione.
Passiamo adesso al Dr. Luigi Duse del Parco del Ticino.

DR. LUIGI DUSE – PARCO DEL TICINO

Grazie Presidente, grazie Sindaco, grazie Consiglieri per l'invito.

Io sono qui ad esprimere e a raccontare il parere negativo sul progetto che il Parco del Ticino, il parco lombardo della valle del Ticino ha espresso sulla autostrada regionale e sull'integrazione del sistema transpadano direttrice Broni-Pavia-Mortara, perché così è definito in delibera. Voglio fare una piccola cronistoria anche perché è necessaria a tutti per capire come il Parco del Ticino è arrivato a questa determinazione di un parere negativo al progetto presentato.

Nel 2006 il Parco del Ticino in una assemblea consortile, alla presenza di tutti i Sindaci, ha votato una delibera all'unanimità in cui ritiene che per le grandi infrastrutture di carattere regionale e nazionale qualsiasi di essa attraversi, o passi, o incida sul Parco del Ticino dovesse essere sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica e non dovesse essere sottoposta esclusivamente a VIA. Quindi questo è il primo punto, 2006.

Nel 2007, poco prima della Conferenza dei Servizi che ha dato il via libera, però un via libera - io ci tengo a sottolinearlo, Dr. Belloni - con alcune precondizioni, anzi proprio prescrizioni, il Parco del Ticino partendo da un Ordine del Giorno votato in questo Consiglio Comunale pochi giorni prima e poi approvato in sede di Conferenza dei Servizi dalla totalità dei votanti credo, forse con l'astensione o col voto contrario di un paio di Comuni, ha dato un parere favorevole condizionato ad alcune prescrizioni molto precise, quindi la definizione sentita in apertura dal Dr. Belloni che si è espresso dicendo che c'è stata un'espressione positiva che ha accolto il progetto preliminare è... Come dire? C'è stata un'espressione positiva per lo meno da parte del Parco del



Ticino su un Ordine del Giorno presentato in quella sede che ha dato una valutazione positiva preliminare fortemente condizionata ad alcune prescrizioni.

Noi abbiamo valutato appunto il progetto, che per quanto riguarda il Parco del Ticino è meno imponente di quanto è per la provincia intera ovviamente, ma è altrettanto impattante, l'abbiamo valutato con attenzione, e alla delibera del 15 marzo, che poi è stata mandata al Ministero e a tutti quelli per competenza, abbiamo allegato direttamente in delibera una relazione tecnica di circa 80 pagine che motiva il nostro parere negativo al progetto, ci tengo a sottolinearlo, ed è un parere ovviamente che è legato a quanto ci viene proposto. Noi abbiamo una fortissima preoccupazione per quanto riguarda l'impatto ambientale complessivo della infrastruttura, una fortissima preoccupazione, perché? Oltre a non venire accolte molte delle prescrizioni che noi abbiamo messo come vincolanti all'interno della delibera e dell'Ordine del Giorno preapprovati in Conferenza dei Servizi del 2007, sono in alcuni punti accolte ma in altri punti peggiorative, e quindi noi riteniamo che da questo punto di vista la preoccupazione per come va a disegnarsi la Broni-Mortara è non accoglibile al momento.

Per andare un pochettino su quanto riguarda anche più strettamente l'impatto sul Comune di Pavia, perché mi sembra giusto in questa sede per quanto Pavia sia toccata marginalmente, molto marginalmente da questa infrastruttura, dover sottolineare alcune cose. Noi riteniamo ad esempio che sia sbagliato, e l'abbiamo scritto in delibera, che l'interconnessione possibile venga fatta all'altezza della ferrovia, Pavia-Vercelli per intenderci, e non sullo svincolo di San Martino, perché è un ulteriore consumo di suolo di cui non capiamo assolutamente la ragione. Noi riteniamo che i 4.800.000 metri cubi di cave di prestito che vanno a concorrere per più di 1/3 ai 13.500.000, che sono molti, moltissimi, e più di quanto fosse nel progetto preliminare, sono soprattutto per quanto riguarda la localizzazione, sempre parlando per Pavia, poi abbiamo dei dubbi su tutte le altre localizzazioni delle cave di prestito su cui siamo fortemente contrari, ma per quanto riguarda il Comune di Pavia vada a localizzarsi in un Comune confinante, strettamente confinante, molto importante dal punto di vista della conservazione della tutela ambientale come quello di Travacò.

Noi riteniamo altresì che per quanto riguarda tutto il tracciato della autostrada e che interessa il Parco del Ticino ci siano relevantissimi problemi per quanto riguarda il reticolo idrico minore, ci sia un forte impatto per quanto non tocchi i SIC e i ZPS inseriti all'interno del Parco del Ticino, un impatto indotto che può mettere in crisi la biodiversità che ne è uno dei fattori preponderanti nel parco, e noi riteniamo altresì che ci siano proprio alcuni errori progettuali tecnici. Ad esempio - l'ha già accennato l'Assessore Lasagna - è previsto un'area di servizio all'altezza di Carbonara Ticino, quindi all'interno del Parco del Ticino, che è, oltre ad essere vietata dal PTC del Parco, assolutamente incomprensibile in quel luogo. Noi riteniamo altresì che per come è stata disegnata, per il numero di svincoli previsti, per l'altezza della autostrada stessa, personalmente io ritengo che dal punto di vista ambientale l'altezza prevista tra i 6 e gli 8 metri sia assolutamente sovradimensionata, che so che è complicato farla a raso ma dal punto di vista ambientale io ritengo che sia ancora oggi la soluzione migliore, addirittura migliore rispetto ad alcuni altri pensieri dell'ambientalismo rispetto alla trincea.

Quindi io ritengo che... Perché la trincea scava, scava e distrugge il territorio, e distrugge il reticolo minore.

Quindi da questo punto di vista noi siamo fortemente preoccupati per quanto riguarda questo punto, siamo fortemente preoccupati per lo spr... urbanistico che andrebbe a crearsi intorno agli svincoli, uno spr... urbanistico che è chiaramente immaginabile e percepibile già dai PGT che sono stati presentati al Parco in questo periodo, perché in un momento di crisi economica i Sindaci fanno da sé, e secondo me hanno già immaginato leggendo questi PGT la possibilità di una edificazione

che a noi preoccupa molto per quello che voglio ricordare sempre è una riserva della biosfera UNESCO, e siamo fortemente preoccupati, e non solo preoccupati, per quanto riguarda ovviamente l'impatto sull'ecosistema tutto.

Detto questo, noi abbiamo deciso quindi all'unanimità di evidenziare che le prescrizioni dettate dalla Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare non sono state parzialmente osservate e che rendono completamente quindi inefficace l'accoglimento dello stesso, pertanto il progetto definitivo non risponde agli impegni assunti in Conferenza dei Servizi e non accoglie le osservazioni espresse dal Parco con deliberazione del 10 gennaio 2007, quindi in perfetta coerenza con quanto noi abbiamo sostenuto, anche se non ero presente in quel CdA in quell'epoca, abbiamo dato un parere negativo al progetto. Oltre a questo è previsto nel nuovo mandato di presidenza che è stata eletta pochi giorni fa, mandato votato all'unanimità anche dalla amministrazione comunale di Pavia, basato su un programma ben specifico, in questo programma è previsto il mantenimento di questo parere negativo; quindi domani mattina io per conto del Parco del Ticino sarò presente insieme agli altri in Regione perché riteniamo che per quanto riguarda il progetto presentato non ci siano le condizioni minime per l'accoglimento della infrastruttura.

Grazie.

(Entra il Consigliere Catarisano Armando. Presenti n. 36)

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Duse. La parola dell'Unione Agricoltori, il Sig. Dozio Cagnoni.

SIG. DOZIO CAGNONI – UNIONE AGRICOLTORI

Buonasera, ringrazio per la possibilità dell'intervento. Rappresento qui Confagricoltura di Pavia di cui sono Vice Presidente.

Voglio solo ricordare questo. Unione Agricoltori di Pavia aveva partecipato sin dall'inizio facendo parte del comitato per lo studio di fattibilità di quest'opera insieme alle altre organizzazioni professionali, poi parecchi anni fa quando questo comitato per la fattibilità dell'opera si è trasformato in un comitato promotore ha ritenuto corretto uscirne. Questa è una posizione che Unione Agricoltori non ha a priori, cioè voglio dire per esempio che sta trattando adesso con Terna un protocollo per un elettrodotto che va dal vercellese al milanese con esiti probabilmente positivi, quindi la posizione che Confagricoltura di Pavia vuole esprimere è legata a fatti molto concreti, molti dei quali sono già stati espressi dalla amministrazione provinciale attraverso l'Assessore Lasagna che ha fatto propri anche alcuni dei nostri punti di vista.

Voglio essere molto sintetico. Ci sono in primo luogo, e ci compete come sindacato delle imprese agricole, delle motivazioni di tipo agricolo, e sono quelle che sono dette un po' da tutti, cioè la frammentazione del reticolo agricolo, il consumo di suolo agrario, la trasformazione di suolo agrario in suolo forestale per questo sistema delle compensazioni che trasforma delle risaie in terreni da biomasse, dove biomasse è un termine molto abusato di questi tempi, poi c'è tutta una serie di problemi idraulici che sono... Si è detto che queste rogge non verranno sifonate, avranno un andamento regolare, però questo implica che ci saranno delle zone interrate di 50 metri. Io sfido qualunque barca ferratrice a percorrere questi 50 metri, quindi questi 50 metri resteranno sporchi sostanzialmente, l'acqua avrà difficoltà a passare. Poi ci saranno probabilmente alterazioni della falda e, nonostante tutte le assicurazioni, credo anche qualche inquinamento delle acque di scolo. Infine, sempre da un punto di vista agricolo, è evidente una diminuzione del valore fondiario delle aziende agricole.



Alcuni di questi argomenti sono già stati fatti presenti da Confagricoltura Pavia nelle fasi in cui si poteva intervenire, vale a dire quando è stato proposto uno studio sull'impatto sulla risicoltura della Lomellina e poi successivamente quando è stato presentato il progetto generale e Confagricoltura Pavia ha presentato le proprie osservazioni a Regione e Ministero, ma siccome l'agricoltura, e lo si riconosce ormai da parecchi anni, ha anche un ruolo si usa dire multifunzionale - sono parole molto abusate anche queste - ma comunque ha un impatto ambientale nel proprio ruolo siamo motivati anche a vedere qual è l'impatto ambientale che non ci va bene.

E' già stato detto molto bene ma voglio ripeterlo, cioè alcuni anni fa la Regione Lombardia ha individuato nell'ambito della rete Natura 2000 una ZPS, una zona di protezione speciale, di ben 30.000 ettari. Perché 30.000 ettari? Perché era quello che serviva, che l'Unione Europea aveva dato ai singoli Stati, ai singoli Stati e alle singole Regioni un certo quantum di ettari che dovevano soddisfare. Gli ettari che stanno dentro in questa ZPS sono risaie uguali a quelle che ci stanno fuori, e quindi - è già stato detto - se si ritiene di dover tutelare quei 30.000 ettari quelli che stanno fuori non sono minimamente differenti. Allora in quella ZPS, e forse si dice nel pezzo di Stroppiana, ci sarà una interferenza, in questi no però, però hanno la stessa dignità, la stessa natura, la stessa valenza ambientale. Quindi da una parte si tutela con la rete Natura 2000, dall'altra si passa con una autostrada: è l'incongruenza assolutamente evidente che va evidenziata.

Poi tutti gli altri motivi che sono già stati detti da altri, il tracciato in rilevato di 6 metri, il fabbisogno di cave, il fabbisogno di cave in prestito, quindi in deroga al piano cave, che rende anche felici un po' alcuni Comuni perché sappiamo che hanno un ristorno di contributo di mi pare 0,75 €/mc per ogni metro cubo cavato.

E poi c'è un altro aspetto che non è stato ancora detto, l'aspetto di tipo urbanistico. In Lomellina questa autostrada correrà parallela alla Strada dei Cairoli a sud ad una distanza di qualche chilometro. Cosa succederà di questa fascia che è compresa tra la Strada dei Cairoli e l'autostrada? Forti tentazioni vengono insomma; una zona già con infrastrutture, già un po' urbanizzata, cosa sarà? Tutta una successione di logistiche? Questo è il dubbio che ci viene.

Voglio quindi concludere semplicemente dicendo che questa autostrada è nata da previsioni di diciamo 10 anni fa, il mondo è andato avanti nel frattempo, sono sorte la Pedemontana, la Bre-Be-Mi, la tangenziale est esterna di Milano, ma adesso si progetta, si studia anche la tangenziale ovest esterna di Milano che andrà da Melegnano ad Abbiategrasso, con un andamento parallelo a questa un po' più a nord, una decina, 15 km più a nord, ma secondo quella direttrice e con traffici veicolari molto più elevati. Sentendo i territori dell'Oltrepo sembrava di capire che la necessità maggiore fosse nella direttrice nord-sud. A questo punto ci si domanda, per soddisfare questa necessità veicolare da Broni a Mortara è il caso di stravolgere in modo così drammatico un territorio? Forse c'è lì una Strada dei Cairoli che può essere adattata in un modo molto più ragionevole e molto meno impattante; viene il dubbio che essendo poco appetitosa a molti può non piacere.

PRESIDENTE

Grazie. Adesso do la parola alla Coltivatori Diretti col Sig. Giuseppe Ghezzi, se c'è.

SIG. GIUSEPPE GHEZZI – COLTIVATORI DIRETTI

Sì. Buonasera, grazie innanzitutto dell'invito.

Cerco di non essere ripetitivo. Premetto che abbiamo presentato, consegnato un documento che è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente proprio oggi tramite il nostro ... regionale dove abbiamo scritto, citato tutte quelle osservazioni che erano state poi anche trasmesse alla Provincia

per cui si è fatto carico anche l'Assessore prima di citare. Non sto a leggerla perché i 5 minuti basterebbero per la prefazione, e ci stanno tutte quelle motivazioni tecniche per cui Coldiretti esprime un proprio no sul discorso autostrada. Faccio una premessa un po' a ritroso.

Coldiretti aveva partecipato a quel famoso credo chiamato impropriamente comitato promotore, non perché promuovesse l'autostrada ma perché, siccome poi le associazioni di categoria sono fuori dal discorso dei servizi, abbiamo ritenuto opportuno poter partecipare a due incontri per cercare di capire di che cosa si occupasse questo e di che cosa poi portasse. Detto questo, non abbiamo mai dato assenso all'autostrada, lo dico perché alcune volte ci sono state delle incomprensioni, sembrava che Coldiretti fosse favorevole a questa autostrada. Assolutamente no.

Poi, permettetemi, posso anche capire che come amministratori di un Comune, di una città come Pavia, sicuramente il fatto di potervi collegare, di collegare la viabilità di Pavia con la tangenziale ad una ipotetica autostrada possa portare un beneficio a Pavia. Io dico sì, ma a livello di viabilità, poi credo che questo sicuramente non porterà Pavia ad essere una città sveglia. Purtroppo è una città che dorme, non credo che sicuramente l'autostrada potrà svegliarla, credo che i problemi di Pavia siano altri e non sicuramente quelli legati alla viabilità di una autostrada sì e una autostrada no. Credo che... E devo fare il plauso e i complimenti alla amministrazione provinciale che credo che bene abbia recepito tutte le perplessità del mondo agricolo, che non sono perplessità strumentali ma sono perplessità oggettive; mi auguro che non si faccia davvero uno scempio di un territorio che è per forte vocazione agricolo. Abbiamo delle eccellenze, abbiamo le eccellenze del riso, siamo la prima provincia risicola d'Italia e d'Europa, e io credo che la provincia di Pavia non meriti in termini agricoli uno scempio del genere con un'opera che riteniamo inutile.

Quindi io vi ringrazio dell'invito e mi auguro che, premesso quello che avevo detto, come amministratori di Pavia sappiate amministrare con buon senso.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Ghezzi. Adesso prende la parola per la rete dei comitati e delle associazioni per l'ambiente, salute e sviluppo sostenibile della provincia di Pavia la Sig.ra Alda La Rosa. Prego.

SIG.RA ALDA LA ROSA - RETE COMITATI E ASSOCIAZIONI PER SALUTE, AMBIENTE E SVILUPPO SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI PAVIA

Buonasera. Come referente della rete dei comitati e delle associazioni per salute, ambiente e sviluppo sostenibile della provincia di Pavia illustro a lei, signor Sindaco, che non c'è, mi dispiace che sia andato via, a voi signori Assessori, signori Consiglieri, le ragioni del nostro no.

Innanzitutto ci preme sottolineare l'importanza del nostro no perché esso è espresso all'unanimità dalle 36 associazioni e comitati che compongono la rete che copre l'intera provincia di Pavia da nord a sud, da est a ovest. Il nostro no è chiaro e netto, è un no all'inutile lingua di asfalto che attraverserà la nostra provincia senza risolvere i quotidiani problemi di viabilità, senza migliorarne i collegamenti, non necessariamente viari, ancora oggi inadatti ad una provincia, ad una regione che si prepara ad accogliere migliaia di persone provenienti da tutto il mondo in occasione dell'EXPO. Altre soluzioni per migliorare la viabilità erano auspicabili, ma da parte di chi afferma in modo così roboante il proprio sì queste non sono neanche prese in considerazione.

Questo nostro territorio fragilizzato negli anni da scelte scellerate, da nessuna programmazione, prive di una visione di insieme non può più sopportare impatti devastanti come quelli della autostrada Broni-Mortara. Invece di altre cave, di tracciati in rilevato, di caselli aggrovigliati, di aumento di traffico a livello esponenziale questo territorio ha bisogno di cure

ricostituenti, di verde, di biodiversità. Diciamo no perché le nostre campagne, le nostre colline, non possono più tollerare assalti e sfregi per alimentare gli interessi di pochi, perché la terra è di chi ci vive, di chi la cura, di chi si prodiga per arricchirla, per proteggerla, affinché continui a dare i suoi frutti nel migliore dei modi.

Signori amministratori, vogliamo parlare qui anche di scelte partecipate, condivise, perché questa è la democrazia, la democrazia partecipativa che deve vedere coinvolti nell'intero processo tutti i cittadini. Le informazioni sulla autostrada fino al 19 gennaio 2012, giorno della pubblicazione sul sito della Regione dell'avvio della procedura VIA, sono state molto carenti, i cittadini non sono stati messi adeguatamente al corrente, eppure di questa autostrada si parla da anni ma sempre con il ritornello un po' stantio e in effetti poco veritiero che serva a rilanciare l'economia. Ecco, con questo ritornello ripetuto per anni si ritiene che l'informazione sia stata esaustiva? Anche in questo caso la res publica doveva essere amministrata coinvolgendo le persone, spiegando loro bene nel dettaglio quali effetti sul proprio vivere quotidiano questa autostrada avrebbe avuto. Un amministratore, in quanto mandatario della volontà del proprio elettorato, condivide le proprie scelte con i cittadini su fatti concreti, e se i cittadini presi da altri problemi di non minore gravità dedicano poco tempo all'approfondimento dei dati della autostrada spetta agli amministratori trovare il modo per coinvolgerli.

La distrazione è concessa al cittadino ma non è concessa ad un amministratore. Quanti sono i cittadini che hanno potuto visionare gli elaborati progettuali? A quanti sono stati spiegati gli aspetti critici? In che modo gli amministratori si sono preoccupati di fornire loro dettagli e delucidazioni? Avete parlato, discusso con chi si vedrà i terreni espropriati, selvaggiamente deturpati? Avete chiesto agli agricoltori che perderanno il lavoro se sono d'accordo? Avete chiesto ai lavoratori dell'indotto se sono disposti a rinunciare a parte dei loro introiti? Avete spiegato ai cittadini che per formare il terrapieno su cui correrà l'autostrada occorreranno 13 milioni di metri cubi di terra, e quindi si apriranno 21 nuove cave che deturperanno ulteriormente la nostra terra? Avete detto che sui 50 km di tracciato sono previsti 7 caselli, uno ogni 7 km, e ciò accrescerà il consumo di suolo fertile con raccordi, rotonde e svincoli? Avete chiarito ai cittadini che per queste scelte progettuali assurde viene previsto un pedaggio di 14,8 centesimi al chilometro, il doppio di quello che si paga ad esempio sulla A7? Avete reso consapevoli che questa opera andrà ad interferire con aree particolarmente fragili da un punto di vista ecologico come il Parco del Ticino, la zona a protezione speciale, risaie della Lomellina, le garzaie di Celpenchio e della Verminesca, ritenute monumenti naturali a livello europeo e tra le ultime oasi adatte alla riproduzione dei volatili tipici della risaia? Avete chiesto infine ai pavesi se per 50 km di autostrada preferiscono rinunciare alla peculiarità del loro territorio costruito nei secoli con un ingegnoso sistema irriguo? Tutto ciò andava discusso, monitorato, divulgato tra le persone per arrivare ad una scelta condivisa.

Oggi se siamo qui a spiegare le ragioni del nostro no è perché questa scelta non è stata affatto condivisa, e di questo, signor Sindaco, signori Assessori e Consiglieri, dovete prendere atto.

PRESIDENTE

Grazie. Parlerà adesso per il Movimento 5 Stelle Luis Alberto Orellana.

LUIS ALBERTO ORELLANA – MOVIMENTO 5 STELLE

Buonasera a tutti. Ringrazio il Presidente e il Consiglio Comunale per l'opportunità di esprimere anche da parte del movimento che rappresento il nostro parere su questa ipotesi - spero che resti sempre solo un'ipotesi - di autostrada che aleggia sul territorio pavese da ormai parecchi anni, oggi sinceramente sono venuto a sapere che addirittura dal '79, quindi in epoca ormai

lontanissima, si è incominciato a pensare a questa autostrada chiamata Broni-Mortara, che però comunque resta per la maggioranza dei cittadini della provincia e di Pavia un illustre sconosciuto perché l'informazione come è stata finora è stata veramente scarsa e spesso sono state anche fuorvianti, molto semplicisticamente delegate ad un ipotetico sviluppo, progresso, e parole che ormai sono anche cadute un po' in disuso.

Già si comincia nelle informazioni fuorvianti dal tracciato stesso, viene chiamata Broni-Mortara, Broni-Pavia-Mortara; in effetti non riguarda praticamente Broni e si avvicina a Mortara ma neanche ci va, più che altro è una autostrada che parte da Redavalle e finisce a Stroppiana, quindi già questo... Ma Stroppiana dov'è? Stroppiana è in Piemonte, nella provincia di Vercelli, quindi uno degli argomenti che è stato detto finora, e all'inizio dal Dr. Belloni, che si tratta di una autostrada regionale a pieno titolo, su questo sappiamo che è uno degli argomenti del ricorso al TAR perché in effetti non è una autostrada regionale perché una decina di chilometri vanno a ricadere sul territorio piemontese, perché la legge del 2001 prevede appunto che debba essere fatta tutta in territorio lombardo per essere dichiarata regionale, e anche debba servire per gli interessi della Regione Lombardia. Adesso ci è stato anche raccontato che serve per far risparmiare qualche minuto ai camion che passeranno dal Monte Bianco fino all'Adriatico, o addirittura – se si legge sul sito della SABROM – dovrebbe far parte del cosiddetto Corridoio 5 che ogni tanto viene citato per la TAV e qualche volta anche per la Broni-Mortara in maniera abbastanza singolare considerando innanzitutto che il Corridoio 5, che è quello famoso Lisbona-Kiev, è un corridoio prettamente ferroviario. E va be', ma qua nell'opera di disinformazione e di nascondere la realtà anche questo ci sta diciamo. Quindi - quello che abbiamo notato noi in questo tempo - c'è stata questa opera qua di poca informazione o anche errata.

Invece diciamo che le leggi, per citare le leggi regionali, c'è quella n. 12/2005 che recita che "il governo del territorio – cito testualmente – si caratterizza per la partecipazione diffusa dei cittadini e delle loro associazioni", quindi questo viene anche ripetuto anche nella nostra Costituzione, quindi la partecipazione è un principio dei cittadini, è un principio sancito a tutti i livelli nel nostro ordinamento, e quindi è difficile adesso capire, comprendere come nel 2012 un'opera che ha un impatto così forte, diciamo forte per lo meno, per non dire devastante sull'economia, sull'agricoltura, sulla salubrità dell'aria, sul consumo del territorio, possa essere stata discussa per anni però senza aver avviato un serio iter di consultazione dei cittadini.

Qualcuno prima di me ha detto che anche nelle provinciali lo schieramento che attualmente governa era dichiaratamente per il no, e quindi questo già ci dovrebbe far riflettere, infatti abbiamo visto che l'Assessore Lasagna ha confermato chiaramente il no della amministrazione provinciale; io mi permetto di aggiungere che anche i cittadini che hanno votato per l'opposto schieramento, quindi quello formato da PDL e Lega, per citare alcuni solamente, non hanno mai visto scritto chiaramente invece che votando per quei partiti votavano per il sì all'autostrada. Quindi io non credo che ci sia neanche la... non dico che la totalità dei cittadini pavesi e della provincia di Pavia sia per il no, ma sicuramente non si può dire che siamo più o meno metà e metà, e poi alla fine gli schieramenti si differenziarono per pochi voti in fondo.

Ritornando alle istituzioni, noi vorremmo che fossero delle case trasparenti ed accoglienti per i cittadini, non alcove segrete del potere. Già nel gennaio del 2007 Beppe Grillo intervenne proprio in questo Consiglio Comunale insieme a scienziati ed ambientalisti per annunciare l'inutilità dell'opera e il suo impatto ambientale. Gli esperti in quella occasione spiegarono la pericolosità delle emissioni di nano particelle lungo i tracciati autostradali, negli anni in innumerevoli occasioni scienziati ed esperti hanno offerto pareri e documentazioni relative al progetto nonché alle criticità ambientali del nostro territorio; è ciò che hanno fatto ad esempio ben 200 medici lomellini che



hanno firmato un appello-denuncia sull'inquinamento da polveri sottili ma che purtroppo è caduto nel vuoto.

Il quadro complessivo quindi è ancora più ambiguo, non solo è mancata la consultazione dei cittadini ma anche molti amministratori abbiamo il sospetto che ignorino i contenuti specifici del progetto autostradale. Nei Consigli Comunali quanto è stato approfondito lo studio della compromissione di oltre 150 aziende agricole, però probabilmente sono di più, che si trovano lungo il tracciato? Sono stati presi veramente in esame i dati sull'inquinamento? Anche in questo Consiglio Comunale, anche nella Commissione Ambiente si è discusso quanto si è consapevoli dei danni che stanno... Noi vorremmo alla fine che... Vedo che sto forando.

Noi vorremmo alla fine che i cittadini e i Consigli Comunali, che ne sono anche la loro espressione, debbano poter giudicare veramente serenamente e coscientemente il rapporto costi-benefici. Ci è stato detto... I costi non sono solamente quelli economici, come un pochino nella introduzione il Dr. Belloni ci ha spiegato che il project financing ha un costo nullo per le casse dell'erario italiano. Be', ci potrebbe anche far piacere, però i costi veri sono quelli che abbiamo detto prima, i costi ambientali, i costi sulla salute delle persone, i costi che sono tra l'altro molto spesso per il consumo del territorio agricolo dei danni irreversibili perché non si ritorna più indietro. Quindi le compensazioni che potrebbero essere benefici sinceramente non li consideriamo affatto perché non sono veri benefici, sono semplice compensazione; l'unico beneficio veramente, ma a questo punto si scade nel ridicolo, sono quei 10 minuti che può risparmiare un camionista che parte dal Monte Bianco per andare nell'Adriatico.

Quindi noi alla fine, concludendo, chiediamo come Movimento 5 Stelle che il Comune si apra, diventi trasparente ed accogliente rispetto alle istanze dei cittadini e ai pareri dei comitati e delle associazioni in modo che il Comune possa riesaminare la sua posizione, che non sappiamo bene quale sia a questo punto, e quindi chiediamo esplicitamente che voti no.

PRESIDENTE

Grazie. Prende ora la parola il Dr. Maccarini, Direttore Generale dell'Unione Industriali. Prego dottore.

DR. MACCARINI – DIR. GEN. UNIONE INDUSTRIALI

Grazie per l'invito. Porto i saluti dell'Unione Industriali che qui rappresento e probabilmente la mia voce sarà l'unica voce difforme da tutte quelle che ho sentito fino adesso.

Io non mi addentrerò su discorsi di impatto ambientale e discorsi tecnici o discorsi di carattere politico, questo lo lascio ad altri anche perché non ne avrei la competenza, comunque questo è stato già illustrato dal Dr. Belloni e dall'Ing. Deiana, quindi questa parte tecnica la lascio a loro. L'unico discorso che io mi sento di affrontare è quello sulla utilità di questa opera, di questo progetto, utilità perché? Ma perché qui nessuno ha parlato mi pare che questa provincia e questo territorio è stato toccato, toccato abbastanza pesantemente d'altronde, come d'altronde tutto il resto dell'Italia, ma è stato toccato pesantemente da una crisi di cui tutti conosciamo gli effetti e le dimensioni. Se qui qualcuno pensa di fare azioni o opere che possono servire per aiutare o rilanciare economicamente il territorio, ecco, queste azioni vanno prese in considerazione, vanno valutate, ovviamente tenendo conto dei vari impatti eccetera, questo sarà compito di altri, però rinunciare in partenza ad affrontare questo tema e verificare se questa opera possa effettivamente dare un vantaggio economico, aiutare questo territorio e questa provincia è qualcosa che a mio avviso deve essere coscientemente fatto, anche perché vi dico che noi come Unione Industriali circa 4 o 5

anni fa abbiamo affidato all'Università di Pavia una ricerca per verificare che impatto avessero avuto le infrastrutture che via via nel tempo erano state costruite in questa provincia.

Il risultato è questo. C'è un documento che abbiamo prodotto che dice che laddove sono state realizzate delle infrastrutture di collegamento (strade, autostrade, caselli autostradali) là si sono insediate le aziende, aziende non solo di tipo industriale ma di tipo artigianale e di tipo commerciale, e non solo si sono insediate là e quindi hanno aiutato il tessuto economico della zona ma hanno attratto anche aziende evidentemente da altre province. Perché di che cosa ha bisogno un'impresa, una fabbrica oggi? Oggi come ieri e come domani di cosa ha bisogno? Ha bisogno di avere delle linee di collegamento veloci dove possa far arrivare velocemente le materie prime o i semilavorati e dove poi possa trasportare al di fuori il prodotto finito. Di questo ha bisogno un'impresa, perché le imprese non si vanno a stanziare nel deserto, vanno a stanziarsi laddove le vie di comunicazione facilitano la loro opera. Quindi io vorrei dire che questo progetto dovrebbe essere esaminato attentamente senza preconcetti e senza pregiudizi.

Una considerazione da fare. Nessuno qui ha parlato ad esempio dell'interporto di Mortara. Ad un certo momento noi potremmo anche decidere di non costruire nessuna autostrada, di non fare assolutamente niente, però l'interporto di Mortara, che è questa infrastruttura costruita per rilanciare evidentemente o aiutare lo sviluppo della nostra economia, del nostro territorio, lo potremmo chiudere, un interporto non funziona se non c'è una autostrada. Non penso che la costruzione della Broni-Pavia-Mortara-Stroppiana sia semplicemente per andare ad infilarci dentro o morire in una risaia, semplicemente questa autostrada collega innanzitutto a sud la A21 con la A7, poi ci porta un collegamento con la A26, quindi ci si infila poi a nord e si va a finire nel famoso Corridoio 5, quello che evidentemente verrà realizzato. Quindi sono interventi, è un intervento che potrà dare senza dubbio un aiuto al nostro territorio. Io parlo evidentemente come rappresentante dell'industria, come rappresentante della fabbrica, d'altronde noi abbiamo bisogno delle infrastrutture. La Provincia di Pavia è scarsamente dotata di infrastrutture, basta vedere al mattino i collegamenti da Voghera verso Pavia o da Pavia verso Vigevano, oppure uno va a vedere, non so, il collegamento... Pavia è rappresentata sulla autostrada Milano-Genova dal casello di Bereguardo, dove uno capisce già di che dimensioni sono le infrastrutture nostre, il casello di Bereguardo dove al pomeriggio alle 6 quando i pendolari rientrano si intasano lì.

Allora in questa provincia bisogna... buttiamo il cuore al di là dell'ostacolo, facciamo uno sforzo, verifichiamo se l'autostrada vada costruita in un senso piuttosto che in un altro, valutiamo l'impatto ambientale, valutiamo tutto per tutelare anche la salute dei cittadini, anche il discorso che sentivo dagli agricoltori di queste coltivazioni, benissimo, però non può assolutamente essere lasciata andare perché altrimenti continueremo a non far niente e a rimanere in questa situazione dove qualcuno ha detto di questa città o di questa provincia: dove dorme e dove nessuno riesce a far niente.

Per cui torno a ribadire, la posizione dell'Unione Industriali è di adesione completa a questo progetto.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Maccarini. C'era una richiesta del Consigliere Capogruppo del PDL che voleva una precisazione da parte...

Prego Pellegrino.



CONSIGLIERE PELLEGRINO

Grazie Presidente e grazie a tutti gli intervenuti, anche perché eravamo molto interessati a conoscere una panoramica delle prese di posizione riguardo alla vicenda di questa autostrada che per la verità Pavia la riguarda molto tangenzialmente, però queste tematiche di tipo ambientale fanno parte del patrimonio di tutti.

Io però volevo per cortesia, se possibile, prima di passare poi alla discussione e agli interventi dei vari Consiglieri, chiedere a chi ha esposto il progetto inizialmente di precisare, di fare un focus sulla situazione direttamente che riguarda Pavia che è scorsa insieme a tutte le altre questioni, ma devo dire istituzionalmente ci compete approfondire e chiarire che cosa può significare per la viabilità pavese innanzitutto, e per poi gli argomenti vari su cui interverremo, cosa significa per la viabilità pavese la costruzione di questa tangenziale e dei collegamenti connessi.

PRESIDENTE

Grazie Pellegrino. Prego Ing. Deiana.

ING. DEIANA – CAPO PROGETTO SABROM

Proiettato vedete una simulazione dello svincolo di Pavia dove partono le due grandi opere connesse che sono quelle che vedete andare verso il tramonto e... Si è spento? Ah, OK, scusate.

Svincolo di Pavia, quindi vedete una simulazione con inserimento aereo. L'autostrada è quella che va verso l'orizzonte, dallo svincolo sulla rotatoria partono due opere connesse, quella che viene verso di noi è il completamento, il collegamento, la tangenziale di Pavia, quella che va verso il fondo è la variante alla 35 di Cava Manara. Se entriamo nel dettaglio del collegamento alla tangenziale di Pavia esistente vediamo l'area di svincolo, presso lo svincolo di Pavia sono collocati tutti i fabbricati necessari all'esercizio della infrastruttura, quindi al di là della sede societaria la sede della Polizia Stradale e il centro servizi e ovviamente l'edificio esazione. E' realizzata tutta quest'area su un terrazzamento e su un tratto dove l'autostrada poi entra in trincea nell'abitato di San Martino Siccomario. Provo col mouse perché altrimenti...

Riprendo la prima perché altrimenti non riusciamo a capire. Questa è l'autostrada principale, in fondo il caposaldo Broni... La ringrazio. Grazie, gentilissimo. In fondo abbiamo, tanto per renderci conto... Ecco, forse così riusciamo meglio.

In fondo abbiamo Broni, il caposaldo di partenza della autostrada, e quindi la A21, si arriva, si attraversa con viadotto la linea ferroviaria Milano-Genova per proseguire nella zona di svincolo di Pavia. Come vi dicevo a Pavia la SABROM ha individuato tutte le aree funzionali della autostrada, quindi abbiamo una sede societaria, abbiamo ovviamente la pensilina di esazione con il proprio fabbricato per i dipendenti e abbiamo la sede della Polizia Stradale di cui deve essere dotata. Ci si immette sulla viabilità ordinaria attraverso questa rotatoria, a destra si prosegue nella variante di Cava Manara mentre sulla sinistra ci si atterra sul collegamento vero e proprio all'esistente tangenziale. Si oltrepassa con un sovrappasso l'autostrada, tenete presente che qui in fondo - adesso lo vediamo poi su una planimetria - è stata pensata e progettata una rotatoria a due livelli, da questo punto l'opera diventa da carreggiate separate a due corsie per senso di marcia.

Provo a mostrarvela su una planimetria di progetto. Eccola qui. Questa è la rotatoria a due livelli in corrispondenza della Cairoli, e si prosegue da questo punto in avanti con una piattaforma a due corsie per senso di marcia a carreggiate separate da spartitraffico come quella che vedete in sezione. Vediamo se riesco ad indicarvela meglio. Eccola qui. Il collegamento alla tangenziale di Pavia avviene con le stesse modalità della tangenziale oggi esistente, per cui le due corsie da 3,75

metri, uno spartitraffico da 3,50 metri, e altrettante due corsie, con impossibilità di fare inversione di alcun tipo.

Riprendendo la planimetria, si costeggia la linea Pavia-Vercelli-Alessandria parallelamente al rilevato ferroviario per spingersi e oltrepassare l'intersezione con una viabilità esistente che dà poi il collegamento a Via Piemonte attraverso anche qui una rotatoria a livelli sfalsati; l'opera è connessa ad un collegamento senza soluzione di continuità e si va ad allacciare all'esistente opera come vediamo ancora più in su. L'attuale tangenziale che prosegue e va a finire sulla rotatoria del Bennet, forse a voi nota, verrebbe declassata come viabilità la rotatoria medesima, ovviamente viene alleggerita come traffico in quanto tutto il traffico diretto che è quello predominante avrebbe un collegamento diretto senza più entrare a caricare l'attuale rotatoria che forse qualche problema oggi ce l'ha, che è quella che vediamo in fondo, se riesco... Qui non è rappresentata ma in questo tratto qui c'è l'attuale rotatoria del Bennet. Questo tratto di strada verrebbe declassato... Sì, è lì sotto. Questo tratto di strada verrebbe declassato, non sarebbe più facente parte della tangenziale in quanto sostituito da questo diretto. L'opera complessivamente ha uno sviluppo dell'asta principale di circa 4,5 km ai quali vanno sommati altrettanti chilometri tra varici, viabilità alternative e riqualificazione di viabilità locali.

Vi devo dire una cosa, che rispetto al preliminare è stata apportata una lieve modifica che è doveroso segnalare, e che penso abbiate letto nel progetto, che è questa. In rosso vedete il tracciato del progetto preliminare approvato nella Conferenza dei Servizi del 2007, in nero quello importato nel progetto definitivo; questa lieve modifica è dovuta al fatto che in questo tratto, che è ben evidenziato, è stato rinvenuto durante lo sviluppo del progetto definitivo, e quindi durante tutte le fasi di indagine in sito, un sito potenzialmente inquinato che attualmente si sta provvedendo, non noi ma il proprietario, alla attività amministrativa per addivenire alla sua bonifica. Quindi per evitare questo sito che verrà bonificato da un soggetto terzo si è fatta questa piccola, lieve modifica al tracciato.

L'opera complessivamente ha un valore non indifferente perché parliamo di 45 milioni di Euro, che sull'importo complessivo ha un certo peso.

PRESIDENTE

Grazie ingegnere. C'era il Consigliere Sacchi che voleva fare una richiesta anche lui.

CONSIGLIERE SACCHI

...rivato, e volevo a nome dei gruppi di opposizione, o di minoranza, come li volete chiamare (Partito Democratico, Democrazia e Solidarietà, Italia dei Valori e Insieme per Pavia), ringraziare ovviamente tutti quelli che sono intervenuti perché gli interventi sono stati puntuali, precisi e molto chiarificatori anche per chi non aveva magari una conoscenza precisa di tutto quanto è accaduto e sta accadendo, ma riteniamo, e lo dico a nome di tutti i gruppi di opposizione, che innanzitutto ora sia necessario ascoltare il parere del Sindaco, della Giunta, della maggioranza di centro destra.

Grazie.

PRESIDENTE

Direi che sarebbe più opportuno che prima parlassero i Consiglieri e poi il Sindaco, almeno trae poi alla fine le conclusioni, perché dire adesso il Sindaco per poi lasciarlo nuovamente riparlare... Secondo me sarebbe opportuno che i Consiglieri esprimessero le loro..., e poi eventualmente il Sindaco su quello che sente potrà dire le sue conclusioni.



Io aprirei il dibattito chiedendo ai Consiglieri di prenotarsi, in modo che così poi il pubblico possa sapere chi è prenotato o meno per ascoltare i vari interventi. Ci sono già in lista Pellegrino, Castagna, Boffini e Ottini.

Prego Pellegrino.

CONSIGLIERE PELLEGRINO

Grazie Presidente. Raccolgo volentieri l'invito del Capogruppo Sacchi e capisco che con le vicende complesse e travagliate che hanno portato allo stato che abbiamo conosciuto oggi sia conveniente per l'opposizione cedere la parola, perché abbiamo conosciuto nella storia che ha portato a questa tangenziale molti cambi di posizione, alcuni motivati e altri meno, nel corso degli anni che hanno portato dalla approvazione che il Comune nella precedente legislatura diede, il Comune di Pavia, alla tangenziale, alla posizione invece degli stessi politici in altre casacche e in altre amministrazioni a cambiare posizione. Io però non voglio partire da questo, voglio cercare di proseguire il confronto sereno che è stato iniziato questa sera, anche se con un certo imbarazzo perché mi rendo conto che noi - Pavia è pure capoluogo - siamo eccentrici rispetto a questa grande opera, se vogliamo definirla così, e francamente non abbiamo titolo di pronunciarci sulla situazione specifica per esempio dell'agricoltura lomellina che abbiamo sentito esplicitare, per cui standoci molto a cuore le tematiche ambientali siamo portati a dire che le cose che sono state sottolineate sono senz'altro importanti e di peso anche se questo contrasta un po' con tutta un'altra serie di posizioni che abbiamo letto dalla stampa, cioè il fatto del pronunciamento di tante amministrazioni invece comunali lomelline che mi pare di capire, anche qui senza averne titolo, vedono in questa opera la possibilità di fare uscire dall'isolamento le loro piccole comunità territoriali che vanno spegnendosi, vanno riducendosi da un punto di vista demografico e vanno scomparendo da un punto di vista dell'incidenza produttiva.

Ora io, volendo rimanere su questo tema, su questo stile sereno e pacato di confronto, non posso fare a meno di rilevare questa questione, cioè noi abbiamo sul piatto sicuramente dei rilevanti valori ambientali che sono stati molto ben esplicitati ma abbiamo altresì il problema di un territorio. Caro rappresentante della Coldiretti, non è solo Pavia che dorme, non è la città, è la provincia che dorme, è una provincia che si sta spegnendo e si sta contraendo, quindi l'utilità di infrastrutture che possano portare sviluppo, possano portare aiuto, possibilità perché i nostri figli trovino lavoro non è una cosa secondaria, oltre il fatto che dal punto di vista strettamente viabilistico per il capoluogo è una possibilità di sfogo e di espansione verso l'Oltrepò che attualmente è gravemente deficitaria. Quindi dobbiamo veramente mettere sul piatto queste due esigenze contemperandole.

Io penso che molte delle osservazioni che sono state fatte sull'impatto ambientale debbano essere prese in considerazione e approfondite, quello che faceva il Parco del Ticino, quello che facevano altri osservatori, ma non possiamo restare legati alla filosofia dell'amarcord, del non tocchiamo niente perché se tocchiamo possiamo rovinare; dobbiamo essere proiettati verso un'idea di sviluppo e di crescita che è fatta di rispetto dell'agricoltura, di sviluppo dell'agricoltura, ma anche di possibilità diverse. Io mi chiedo, non credo che il riso della Lomellina lo consumino tutto gli agricoltori lomellini, avranno il problema di commercializzarlo, di esportarlo, di portarlo all'estero, di venderlo, di far venire acquirenti; cioè il problema dello sviluppo di un territorio ha bisogno anche di strutture.

Quindi io prendo la discussione e lanciando questa sfida dico non possiamo fare a meno di considerare questi aspetti.

La seduta è presieduta dal Vicepresidente Sergio Maggi.