

VICE PRESIDENTE MAGGI

Grazie Consigliere Pellegrino. La parola al Consigliere Castagna. Prego.

CONSIGLIERE CASTAGNA

Grazie Presidente. Il Partito Democratico e Democrazia e Solidarietà, Insieme per Pavia e Italia dei Valori, alcune settimane fa chiesero appunto la convocazione di questo Consiglio Comunale, l'abbiamo chiesta anche a seguito delle dichiarazioni del Sindaco che aveva comunicato sulla stampa locale che si sarebbe apprestato a votare a favore nell'ambito della Conferenza dei Servizi; ritenevamo e riteniamo estremamente utile, a maggior ragione dopo il dibattito e gli interventi che ci sono stati questa sera, che era di fondamentale importanza, ed è di fondamentale importanza che prima che il Sindaco vada in Conferenza dei Servizi si discuta in Consiglio Comunale, e non si discuta ovviamente a scatola chiusa e si discuta dopo aver sentito gli interventi di una serie di entità, di enti, di associazioni, di comitati in merito a queste tematiche.

Il collega Pellegrino ci ricordava la posizione dell'ente Comune di Pavia. Nell'ente Comune di Pavia - io c'ero in Consiglio Comunale - ci fu un dibattito e c'erano diverse posizioni, sicuramente fu approvato un Ordine del Giorno che non era un sì senza se e senza ma, era una posizione critica che poneva una serie di prescrizioni, e comunque furono poste le prescrizioni nell'ambito della Conferenza dei Servizi; su questo c'è stato sicuramente dibattito nell'ambito del centro sinistra, io non lo nascondo, però furono poste una serie di prescrizioni e una serie di prescrizioni che non sono state prese in considerazione. Quindi l'ente, oggi il Comune di Pavia può tranquillamente prendere una posizione, e una posizione contraria se lo ritiene questo consesso perché comunque le prescrizioni che furono a sua volta poste non sono state prese sufficientemente in considerazione.

Le stesse considerazioni che venivano fatte dall'ambito dell'ente Parco del Ticino. Oggi noi abbiamo ricevuto la delibera del Parco del Ticino che ci esprime la posizione, il parere contrario del Parco del Ticino, preso all'unanimità da parte del CdA del Parco del Ticino. Io vorrei ricordare agli esponenti di questa amministrazione comunale, in particolar modo ai rappresentanti della Lega Nord, che siede nel CdA del Parco del Ticino l'attuale Assessore all'Urbanistica Fabrizio Fracassi che ha votato e ha contribuito ad esprimere il parere contrario in merito all'autostrada Broni-Mortara, quindi io credo che in questo consesso la Lega Nord possa tranquillamente prendere in considerazione un parere contrario in merito all'autostrada Broni-Mortara.

Ho notato nel dibattito, nell'ambito del dibattito che si è tenuto, dibattito congressuale nell'ambito del principale partito della maggioranza del Consiglio Comunale, c'è stato un dibattito tra due mozioni, tra due candidati e Segretario. Ho avuto modo di leggere da parte del candidato Bellaviti un sostegno sostanzialmente incondizionato a quest'opera, ho avuto modo di leggere da parte del candidato che poi è risultato essere eletto, che è Carlo Nola, delle perplessità in merito a questo intervento, delle perplessità anche perché la critica da parte degli amministratori locali dei tanti Comuni che compongono questa provincia è una critica che è trasversale agli schieramenti. Cioè non vorrei che questa sera noi riducessimo il dibattito al fatto che chi è di centro destra deve dire sì all'autostrada Broni-Mortara sic et simpliciter, cioè c'è un dibattito in atto in questa provincia, quindi io credo che anche a maggior ragione, alla luce anche degli interventi che sono stati fatti precedentemente, sostanzialmente che ci tengono a dimostrare che il gioco non vale la candela, il gioco non vale la candela in termini anche poi di quelli che sono i risultati e le ripercussioni anche sul sistema ambientale di questa provincia.

Noi le nostre considerazioni le abbiamo fatte come Partito Democratico, abbiamo discusso, abbiamo elaborato la nostra posizione, l'abbiamo esternata in una conferenza stampa in cui abbiamo



affermato il nostro parere contrario, e lo stesso parere è stato adottato dalla amministrazione provinciale nel cui ambito il Partito Democratico è il partito di maggioranza relativa, quindi le posizioni sono molto chiare da parte nostra e non c'è la possibilità di dire altro.

Sicuramente noi il nostro contributo al dibattito di questo Consiglio Comunale lo vogliamo dare, e lo vogliamo dare e proporremo un Ordine del Giorno a questo Consiglio Comunale. Mi auguro che i Consiglieri Comunali di maggioranza prendano in considerazione gli interventi, se non magari i nostri interventi che siamo di solito la parte a loro contrapposta quanto meno prendano in considerazione gli interventi che sono stati fatti in quest'aula anche da parte di associazioni di categoria, anche da parte di entità che non sono sicuramente riconducibili ad una parte politica. Noi presenteremo un Ordine del Giorno e chiediamo ai rappresentanti delle associazioni e ai cittadini presenti di rimanere qui per poter verificare come votano i rappresentanti del Consiglio Comunale di Pavia in merito a questo Ordine del Giorno e questa linea di indirizzo, presa di posizione che vogliamo proporre al Consiglio Comunale di Pavia.

Seguiranno ovviamente dopo, oltre il mio intervento, gli interventi dei colleghi, del collega Massimo Depaoli e degli altri colleghi che si sono iscritti a parlare, che poi dettaglieranno quella che è un po' la nostra posizione, le nostre osservazioni, le criticità che intendiamo evidenziare in merito a questa proposta che ci è stata illustrata questa sera.

Grazie.

VICE PRESIDENTE MAGGI

Grazie Consigliere Castagna. La parola al Consigliere Boffini, prego.

CONSIGLIERE BOFFINI

Grazie Presidente. Io volevo entrare solo nel merito di due cose, poi i miei colleghi sono molto più bravi di me, conoscono le leggi, le procedure e quant'altro. Io vorrei sapere solo una cosa, come è possibile costruire una autostrada di 50 km e avere 7 svincoli; da Milano a Bologna penso ce ne saranno 7, 6, 8. Cioè questo non sono riuscito a capire bene. Forse l'ho capito sì, basta andare nei ... dei bar e paesini, promettergli la luna e qualcos'altro, e allora questo va bene. Poi degli svincoli che probabilmente solo le autostrade di Los Angeles hanno, esagerati, sovradimensionati, distruzione di terreno. E questo è il primo aspetto.

Il secondo aspetto è che la Provincia di Pavia, meno male, è la prima in Europa a produrre riso, vedi i Carnaroli, i Vialoni, gli Arborio, i Rosa Marchetti, i Balilla e quant'altro. Che cosa facciamo? Cerchiamo di distruggere anche quello? Di non essere più primi in Europa ma terzi, quarti, quinti? In un momento di crisi distruggiamo una produzione? Ma secondo me è un po' anacronistico.

Non volevo dire altro, comunque il mio parere è decisamente contrario. Grazie.

VICE PRESIDENTE MAGGI

Grazie Consigliere Boffini. La parola al Consigliere Ottini. Prego.

CONSIGLIERE OTTINI

Grazie Presidente. Io mi associo ai ringraziamenti a tutti coloro i quali hanno partecipato a questa discussione portando dei contributi assolutamente preziosi per noi Consiglieri che qui questa sera dovremo comunque assumere una decisione in merito a quella che sarà la posizione che il Sindaco porterà in sede di Conferenza dei Servizi, e spero davvero che – come ricordava il collega Castagna – ciascuno di noi Consiglieri si approcci a questa discussione senza delle posizioni

precostituite dettate dagli schieramenti di parte perché sarebbe quanto meno controproducente per una questione così importante.

Faccio presente che questo momento di discussione istituzionale importante e così partecipato è comunque frutto di una richiesta specifica dei gruppi di minoranza, viceversa senza la nostra iniziativa questa discussione non ci sarebbe stata, il nostro Sindaco avrebbe partecipato alla Conferenza senza aver consentito ai rappresentanti dei cittadini di potersi confrontare ed esprimere al riguardo, fondando la sua valutazione solo su una striminzita relazione offerta dagli uffici tecnici competenti. Già questo io credo che sia un elemento di criticità che questa sera dovrebbe essere superato dall'approfondimento del dibattito, e credo altresì che questa potrebbe essere una di quelle occasioni in cui la politica riscatta se stessa in un momento un po' particolare, in un momento storico in cui la politica ha davvero difficoltà nell'assolvere alla sua funzione di rappresentanza di quelle che sono le istanze che vengono dal territorio. Qui stasera abbiamo rappresentato il territorio della provincia nella sua multiforme e variegata composizione, abbiamo i comitati dei cittadini, abbiamo le associazioni di categoria, abbiamo le istituzioni, e la stragrande maggioranza degli interventi di questa sera sono tutti orientati verso un giudizio fortemente negativo nei confronti del progetto. E quindi l'auspicio di chi vi parla è che la politica per una volta almeno dia ascolto a queste istanze e possa rappresentarle attraverso quello che io auspico essere un dibattito costruttivo ma che poi alla fine si traduca con un pronunciamento contrario in riferimento al progetto della autostrada.

E vorrei dire perché personalmente e come gruppo abbiamo valutato di assumere una posizione nettamente di opposizione alla realizzazione di questo progetto. Intanto io sono partito da una analisi di quella che è la situazione viabilistica attuale della nostra provincia, una situazione viabilistica che secondo quelli che sono i report di importanti associazioni, cito in prima battuta quella di Legambiente, ci dice che la nostra è una viabilità provinciale tutto sommato tra le migliori, la nostra rete infrastrutturale è tra le migliori a livello regionale dal punto di vista del chilometraggio complessivo, la più estesa, e che se di interventi c'è bisogno non è certo relativamente a nuovi grandi interventi ma bensì ad un miglioramento dell'esistente.

I punti critici della nostra rete viabilistica sono riassumibili in alcuni elementi oggettivi. Il fatto che ci siano delle notevoli differenze morfologiche all'interno della nostra Provincia, questo comporta delle problematiche che devono essere risolte, il fatto che ci siano delle strozzature in alcuni punti della rete viabilistica dettate da vincoli naturali, naturalistici o da barriere artificiali che devono essere risolti, il fatto che ci sia comunque la necessità di una programmazione e di una pianificazione complessiva che a tutt'oggi non c'è, manca il Piano del Traffico della viabilità extra urbana, oppure il Piano Provinciale della Mobilità. Sono atti che aspettiamo, che devono essere fatti, e che sarebbe necessario avere prima di decidere se e come fare un intervento così invasivo come quello di cui discutiamo questa sera, e serve certamente una manutenzione migliore dell'esistente; mi riferisco ovviamente alle criticità relative alla segnaletica orizzontale e a quella verticale che comportano degli esborsi, e forse i tanti soldi che verrebbero invece sprecati attraverso un intervento di questa natura, una parte di questi soldi potrebbero tranquillamente essere utilizzati per un miglioramento manutentivo dell'attuale esistente.

Detto questo, ci sono delle perplessità che non possono non essere rimarcate. Tutte le relazioni dei soggetti istituzionali questa sera intervenuti, la Provincia, il Parco del Ticino, la stessa Legambiente, sottolineano come un intervento come questo comporterebbe ad esempio una riduzione della percorrenza del traffico tra la A21 e la A26 che non arriverebbe neanche a 20 km, e allora ha senso realizzare 67 km di autostrada per guadagnarne una dozzina scarsa in termini di percorrenza rispetto a tracciati già esistenti? Francamente credo che la logica porterebbe a dire in



maniera oggettiva di no. E c'è ovviamente quindi il dubbio, quindi perché si fa questa cosa qua? Cui prodest? Perché si fa questa cosa qua alla luce delle pesantissime ripercussioni sull'ambiente, il paesaggio della provincia e l'economia anche di un settore strategico come quello appunto agricolo e della produzione di riso? La relazione che questa sera ci è stata consegnata del Parco del Ticino la inquadra in maniera precisa. Oltre alle parole che abbiamo sentito io ne leggo un piccolo stralcio, Presidente, proprio un minuto, ma credo che sia significativo.

Si dice che le zone attraversate dalla autostrada sono da sempre a vocazione strettamente risicola e fanno parte di una delle aree più importanti d'Europa dal punto di vista produttivo. La disponibilità irrigua e il clima caldo dell'estate, soprattutto i suoli sabbiosi di questo territorio hanno permesso che qui si coltivassero le migliori varietà di risi superfini apprezzati in tutto il mondo quali il Carnaroli e l'Arborio, tanto per citare le varietà più famose. Si dice anche che l'attraversamento con una autostrada di questi appezzamenti agricoli e della rete irrigua di servizio può comportare rilevanti danni alle risaie con alte conseguenze economiche negative per le aziende agricole del settore, e che spesso il semplice risarcimento economico non compensa lo stravolgimento che un simile intervento può causare alla pratica agricola risicola.

Ebbene, io credo che in un contesto storico come quello che stiamo vivendo in questa epoca di crisi, di recessione, di aziende che chiudono, di imprenditori che purtroppo si suicidano e di posti di lavoro che si bruciano, si sciolgono come neve al sole, se non si vuole dare adito a quelle che sono le rimostranze che guardano l'impatto ambientale e paesaggistico, perché c'è chi potrebbe anche pensare che questi non sono argomenti sufficienti e che in nome del progresso, in nome della crescita del PIL si debba sacrificare tranquillamente il paesaggio... Questa sera ho sentito il Capogruppo Pellegrino dire che, insomma, pur di creare posti di lavoro... A questo punto tombiniamo il Ticino, cementiamo tutto quello che può essere cementato, così almeno creeremo posti di lavoro. Che ragionamento è questo? Cioè francamente lo trovo poco comprensibile.

Ecco, dicevo che, in un contesto storico in cui ci stiamo muovendo di grosse difficoltà recessive e produttive, favorire un intervento di questo impatto anche sull'economia di uno dei settori strategici più importanti dell'economia della provincia di Pavia sia un vero e proprio autogol se non una vera e propria sciagura.

Chiudo il mio intervento, Presidente, ribadendo il mio no personale a questo progetto. Personalmente voterò contro, lo faranno tutti i colleghi del Partito Democratico e delle forze di opposizione, l'auspicio... Perché poi alla fine ovviamente siamo in un contesto democratico di maggioranza e di opposizione, è chiaro ed evidente che la decisione finale spetterà ai colleghi della maggioranza, del PDL, della Lega, che sarà interessante appunto sentire come giustificherà la posizione dall'Assessore Fracassi che siede nel Consiglio del Parco e nel Consiglio del Parco esprime voto negativo rispetto a questo progetto. Quindi l'auspicio è che davvero i colleghi di maggioranza non si facciano pervadere da posizioni politiche precostituite, guardino nel merito del progetto, ascoltino i cittadini, ascoltino il territorio e si pronuncino in maniera chiara e convinta in modo negativo a questa opera, a questo ecomostro.

Grazie.

VICE PRESIDENTE MAGGI

Grazie Consigliere Ottini. Darei la parola adesso al Consigliere Brendolise. Prego.

CONSIGLIERE BRENDOOLISE

Grazie Presidente. Io stasera, al di là di aver apprezzato molto gli interventi che ci sono stati, sia interventi da parte della società che deve costruire l'opera non poteva non fare un intervento

favorevole, è chiaro, insomma, sia interventi diciamo di quasi tutte le componenti sociali del territorio che invece si sono espresse in maniera negativa, io da Consigliere Comunale stasera sono venuto e voglio capire che cosa ne pensa il nostro Sindaco, che non c'è, ma non stupitevi, è sempre così, l'interesse verso il Consiglio Comunale è sempre lo stesso di stasera quindi ormai noi ci abbiamo fatto il callo.

Il problema quindi sta qui. Ci è stato comunicato attraverso un comunicato stampa, cioè attraverso i giornali, la posizione del Sindaco di Pavia e che cosa lui avrebbe fatto o farà nell'ambito della Conferenza dei Servizi. Sinceramente è una posizione politicamente difficile da giustificare. Perché questo? Perché come ricordava prima il collega castagna negli anni addietro l'amministrazione di centro sinistra aveva sì dato un parere favorevole, però condizionato da certe posizioni e da certi vincoli che se oggi si dovesse andare a prendere quello stesso parere il Comune di Pavia dovrebbe votare contro alla Conferenza dei Servizi. Quindi questo sarebbe stato l'iter naturale che nell'ambito degli atti istituzionali che sono stati prodotti nel Comune di Pavia è chiaro che si doveva fare.

Ma allora cosa è successo? E' successo che allora, quando si è iniziato a pensare a questa autostrada e ad aprire i primi atti formali, è chiaro che né conoscendo bene il progetto né niente, un po' tutti i Comuni della Provincia, la Provincia stessa di Pavia hanno detto: ma sì, ma proviamo a fare 'sta benedetta autostrada. Tra l'altro non è giustificabile il fatto che oggi una autostrada pensata nel 1969, cioè quando sono nato io, sia ancora attuale dal punto di vista dei bisogni del territorio. E quindi dicevo, allora tutti d'accordo; poi pian piano, approfondendo quelli che sono stati i progetti che sono iniziati a venire avanti, è chiaro che dal comitato promotore iniziale la gente, e persone, e categorie che hanno cominciato a vedere i progetti hanno detto: mah, forse non va bene.

E siamo arrivati alle soglie del 2012 quando anche la Provincia di Pavia, e io penso che questa sia stata una posizione determinante, ha cambiato idea, ma ha cambiato idea perché chiaramente è cambiata la maggioranza che aveva ed ha un modello di sviluppo della nostra provincia in mente fondamentalmente diverso da quello che viene propugnato attraverso la costruzione di questa autostrada.

Allora è chiaro che il Sindaco di Pavia ha preso una posizione perché è stato chiamato alle armi, è stato chiamato alle armi dai suoi capi politici che gli han detto: amico, qua stiamo perdendo uno per uno i Comuni che prima erano bloccati su una posizione, e allora devi uscire a dire qualcosa. E in maniera improvvida il nostro eroe è uscito sui giornali dicendo "io sono favorevole", ma pensando che qui qualcuno dormisse ma magari non si accorgesse di questa posizione. Invece noi che solitamente non dormiamo abbiamo subito chiesto che il Consiglio Comunale venisse convocato. E questa è stata un po' la storia che ci ha portato a questa sera dove, ripeto, le condizioni rispetto a tanti anni fa sono cambiate dal punto di vista socio-economico, e dove l'iter è stato un iter quanto meno discutibile, lo ricordava prima... non mi ricordo più, nel suo intervento, che addirittura la Regione Lombardia ha concesso – scusate il bisticcio di parole – la concessione prima che ci fossero state le autorizzazioni da parte del Ministero dell'Ambiente e così. E meno male che c'è il Ministero dell'Ambiente.

Quindi il problema qual è? Il problema è che questa autostrada, come hanno spiegato bene gli agricoltori, la Provincia e tutto, attraversa un territorio che è destinato alla attività agricola, una agricoltura di eccellenza, quella agricoltura di eccellenza che rappresenta lo sviluppo del nostro territorio, perché il nostro territorio è un territorio prettamente agricolo che vede nell'agricoltura, soprattutto nella zona Lomellina, un'agricoltura di eccellenza. E' chiaro che è un modello di sviluppo che va portato avanti per quella zona particolare della Lomellina che verrà attraversata, o che non verrà attraversata speriamo da questa autostrada perché, come è stato detto, è chiaro che



lungo il tracciato di questa autostrada ci si aspetta il fiorire di logistiche, di centri commerciali, di caselli autostradali.

E qui mi interesserebbe capire che cosa ne pensa la Lega, che invece di fare la danza con la scopa attorno al pentolone dovrebbe porsi e dovrebbe essere chiaramente coerente con quello che dice, perché altrimenti per l'ennesima volta la Lega urla urla ma poi alla fine, all'atto dei fatti, quando bisogna votare, cioè quando bisogna esprimere il proprio parere su dei progetti, ce la troviamo sempre dall'altra parte. Ce la siamo trovata dall'altra parte in Parlamento quando massacravano gli enti locali e poi questi dicevano che erano a favore degli enti locali, ce la troviamo dall'altra parte nel momento in cui bisogna difendere il territorio dai centri commerciali, dagli autogrill, dalle logistiche e invece dicono no, noi siamo dall'altra parte. E' interessante, come dicevano prima i colleghi, anche la posizione politica dall'Assessore Fracassi, perché non vorrei... E mi interessa il voto stasera del gruppo della Lega, perché dal punto di vista politico il voto stasera del gruppo della Lega è un cartellino rosso da parte di Fracassi, Fracassi che è già un pochettino sotto condizione e a catena corta dal gruppo della Lega per la questione urbanistica...

VICE PRESIDENTE MAGGI

Pregherei i Consiglieri di stare al loro posto. Grazie.

CONSIGLIERE BRENDOLISE

E anche lì chiederemo un Consiglio Comunale per capire bene che cosa sta succedendo, o comunque per renderlo noto alla città perché noi qualcosa abbiamo capito. E quindi è chiaro che la posizione della Lega questa sera sarà interessante anche dal punto di vista politico.

Occorre invece io penso riqualificare la viabilità ordinaria con degli interventi importanti nella nostra provincia. Regione Lombardia, che è un'altra che non è che si può tirare fuori così tranquillamente dicendo "ah, quello che vuole il territorio io faccio", Regione Lombardia ha chiaramente scelto una scorciatoia per risolvere i cosiddetti problemi viabilistici della nostra provincia. I problemi viabilistici della nostra provincia si chiamano tangenziale di Belgioioso, tangenziale di Scaldasole, Ponte della Becca. Ecco, prima di fare le autostrade risolva questi problemi chiaramente, e allora sì che Regione Lombardia fa una politica vicina al territorio e riqualifica la viabilità che c'è.

Volevo ricordare tra l'altro che il polo logistico di Mortara ha speso oltre 10 milioni di Euro per allargare e rendere più fruibile la strada statale dei Cairoli, e quindi questo vuol dire che il polo logistico di Mortara crede ad una riqualificazione della viabilità che c'è e non sicuramente alla questione della autostrada come qualcuno ha detto. Quindi qui stasera abbiamo ascoltato un lungo elenco di ragioni per cui è sconsigliato che anche il Comune di Pavia prenda una posizione favorevole.

Ci hanno ricordato l'inizio dei lavori probabilmente nel 2015; Milano farà vedere le sue bellezze e così e noi faremo vedere delle ruspe. Va be', non c'è problema, anche questo è EXPO 2015. La durata di almeno 36 mesi di questa opera avrà pesanti ripercussioni sulla viabilità ordinaria, tra l'altro con maggiori oneri manutentivi. Questi maggiori oneri manutentivi della viabilità ordinaria chi è che poi ce li paga? Guardate che sono sempre soldi dei cittadini questi che vanno. Quindi quello è un onere abbastanza importante. E poi la questione delle cave che ha detto qualcuno, che mi sembra un qualcosa di importante, cioè questi 19 siti mi sembra di aver capito che creeranno nel nostro territorio una bella groviera, poi una volta finito ci lasceranno tanti laghetti dove potremo andare a fare la solita pesca sportiva.

Quindi, per terminare il mio intervento e per mantenerlo su una questione di tipo politico, è chiaro che il Comune di Pavia deve sentire il peso di essere capoluogo. Il Comune di Pavia, con tutto il rispetto, non è il Comune di Cozzo Lomellina, il Comune di Pavia è il capoluogo e quindi da capoluogo si deve esprimere, da capoluogo deve sentire le istanze che stasera son venute non dai pericolosi comunisti ma dalle categorie del territorio e di conseguenza esprimersi. Io riterrei non motivata una posizione da parte della maggioranza, e soprattutto del Sindaco di Pavia a favore della autostrada dopo aver sentito che quasi tutte, diciamo al 99%, le associazioni, il territorio, le componenti socio economiche di questo territorio sono sfavorevoli.

E' chiaro che oggi, Sindaco, lei è davanti a due scelte, la scelta di sentire il territorio o la scelta di sentire i suoi capi partito. Ecco, il territorio la giudicherà anche per questo.

Grazie.

Il Presidente del Consiglio Comunale Dott. Raffaele Sgotto presiede la seduta.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Brendolise. Consigliere Ferloni.

CONSIGLIERE FERLONI

Grazie Presidente. Sono particolarmente lieto di intervenire su questo argomento perché è un argomento che da circa 5 anni stiamo affrontando con una certa tensione anche morale, ma anche scientifica, e qui a questo punto io vorrei cominciare con lo sgombrare il campo da una attitudine che sembrerebbe in qualcuno forse normale, cioè come se da qualche parte si veda con favore un'endiadi, quella di crescita e progresso, o crescita e sviluppo, come collegata alle infrastrutture in generale.

Io ringrazio gli intervenuti della SABROM che hanno esposto molto con efficacia il loro punto di vista ma non posso non rilevare che manca qui un invitato di pietra politico, cioè la Regione, perché qui è inutile che l'opposizione, la minoranza, o qualcuno, gli stessi presenti che sono intervenuti se la prendano col Sindaco di Pavia, il Sindaco di Pavia non è un promotore di questa iniziativa. Il promotore di questa iniziativa è la Regione, e la Regione qui non c'è, non è rappresentata. Quindi questo è il primo punto debole della cosa, tanto più debole quanto più va rilevato che la Regione si è posta all'inizio di questa iniziativa come un ente capace di legiferare autonomamente.

Ebbene, io a questo punto parto dalle osservazioni che l'associazione Italia Nostra nelle sue due sezioni di Pavia e della Lomellina ha presentato il 16 marzo ai ministeri competenti, e la prima osservazione riguarda proprio questo. La Regione Lombardia nel 2001 non aveva titolo per progettare una autostrada chiamata regionale quando invece questa autostrada è nazionale, oppure questa autostrada è solo pavese perché corre solo dentro nella provincia di Pavia e allora doveva progettarsela la Provincia di Pavia, non la Regione Lombardia. Abbiate pazienza, una qualunque cosa che insegniamo agli studenti di chimica e fisica ambientale è come si perimetra l'ambito in cui si studia l'ambiente; qualunque studente sa che la perimetrazione è un problema delicato di qualunque attività ambientale. Ebbene, la Regione Lombardia ha scelto un perimetro sbagliato, esattamente come quando ha inventato il Parco Lombardo della Valle del Ticino mentre il Parco del Ticino è un qualcosa di unitario che comprende anche un lato piemontese, e per tanti anni non c'è stato il lato piemontese nel Parco del Ticino. Ecco, era sbagliata quella perimetrazione là del Parco del Ticino fatta nel 1971, è sbagliata questa perimetrazione dell'ambito in cui gira l'autostrada.



Detto questo veniamo ad un aspetto che potrebbe interessare ai nostri Consiglieri che sono in possesso di una laurea in medicina, e qui veniamo a ciò che è avanzato e ciò che è arretrato. Ebbene, la visione che la società e la Regione Lombardia ci presentano di questa opera è scientificamente arretrata. Perché? Dal 2002 a oggi, soprattutto dal 2002 fin verso il 2007, 2008, si è accumulata pian piano una letteratura scientifica, in particolare una letteratura medica epidemiologica, che dimostra quali siano gli inconvenienti sanitari delle infrastrutture in generale, non solo delle autostrade ma anche delle stazioni ferroviarie, delle importanti linee ferroviarie e delle importanti linee di elettrodotti, dei porti eccetera. Ebbene, questa letteratura è totalmente ignorata da chi si è occupato di questi studi ambientali, non ve ne è traccia. E quando gli agricoltori sollevano la questione dell'agricoltura biologica hanno ragione, dai 300 ai 500 metri di distanza dalla infrastruttura non si fa agricoltura biologica. Ma attenzione, chiunque abiti e veda la propria casa, come gli abitanti di Zerbolò che sono sotto l'antica autostrada Milano-Genova, chiunque veda la propria casa entro 200, 250 metri da una infrastruttura così è in condizioni di fragilità sanitaria, soprattutto le fasce deboli della popolazione, cioè gli anziani, come sono io del resto, e i bambini sono certamente penalizzati e le malattie cardiovascolari e respiratorie sono incrementate per queste fasce di popolazione.

Allora è evidente che non aver considerato mai questa letteratura è un punto debolissimo di questa iniziativa, ma non sono i tecnici della SABROM che devono intervenire su questo, sono i politici promotori che devono saperle queste cose, e sono i medici, gli scienziati eccetera che devono dirle. E quindi io sono molto spiacente di dover rilevare che sono 5 anni da quando ho fatto il mio primo intervento in una assemblea al Comune di Bressana, presente anche il Sindaco di Bressana, in cui rilevai che l'unico punto interessante di questa iniziativa poteva essere il ponte sul Po che veniva ad aggiungersi a quello di Bressana e a quello della Becca, a parte questo aspetto del ponte in più sul Po io non vedevo già allora nessun vantaggio per questi motivi che ho detto di tipo ambientale e sanitario. In più aggiungiamo gli aspetti produttivi sull'agricoltura ma anche gli aspetti naturalistici.

E' chiaro che l'Unione Europea non ha aspettato noi per chiarire il suo punto di vista, il suo punto di vista risale addirittura al 2001 quando la Regione Lombardia ha tirato fuori questa idea brillante. Perché al 2001? Perché è nel 2001, nel luglio 2001 che è stata introdotta la Valutazione Ambientale Strategica, e gli stati membri avrebbero dovuto recepirla entro 3 anni. Ebbene, il nostro Stato l'ha recepita con 5 anni di ritardo, nel 2006, col famoso decreto legislativo 152 che tutti gli addetti conoscono. Ebbene, ai sensi di quel decreto legislativo si sarebbe dovuta fare la Valutazione Ambientale Strategica e invece non è stata fatta. Adesso abbiamo partecipato alle osservazioni per la VIA ma non è corretto questo sistema, bisognava fare la Valutazione Ambientale Strategica, che d'altronde come ha detto qualcuno prima di me la stessa Regione Lombardia nella sua legge urbanistica del 2005 aveva previsto.

Quindi noi non rispettiamo tranquillamente quello che ci prescrive, e ci prescrivono i nostri compagni più o meno di ventura europei, ma crediamo di essere più furbi, invece non è vero, perché la Valutazione Ambientale Strategica fu introdotta proprio per migliorare la procedura con cui fare le cose, perché i cosiddetti – come si dice in inglese – stakeholders, portatori di interessi, nella sede della Valutazione Ambientale Strategica avrebbero avuto titolo per intervenire; invece come è stato lamentato da molti interventi prima del mio nessuno è intervenuto di fatto in questo studio di impatto ambientale. Quindi queste sono alcune delle considerazioni che indeboliscono in modo grave questa iniziativa, la rendono arretrata culturalmente e scientificamente, la rendono improbabile sotto il profilo della realizzabilità.

Non entro negli aspetti economici ma voglio entrare in un altro aspetto che interessa l'associazione Italia Nostra di cui io faccio parte, e che è quello paesaggistico, per cui giustamente qualcuno ha detto sì, è relativamente secondario. Certo, è relativamente secondario, però la nostra legge vigente, in particolare il codice Urbani approvato con decreto legislativo del 2004, prescrive che le iniziative che toccano il paesaggio siano approvate da chi? Da una collaborazione - art. 133 del codice Urbani - tra amministrazioni pubbliche coinvolte, cioè lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni. Ebbene, qualcuno ha visto questa collaborazione? Se ne è vista una traccia? No. Perché? Perché la Regione Lombardia ha fatto un suo Piano Paesistico Regionale che è semplicemente descrittivo e non prescrittivo, che non prescrive nulla, l'ha chiamato Piano Territoriale Paesaggistico, e lo Stato italiano non lo riconosce, il Ministero dei Beni Culturali e le Soprintendenze non hanno firmato il Piano Territoriale Paesaggistico della Regione Lombardia. Anche qui, la Regione Lombardia manca, è un invitato di pietra, perché? Perché non si assume le sue responsabilità.

La Regione Lombardia ha detto finora al Governo centrale "sul paesaggio mi faccio i cavoli miei", e invece questo non è l'atteggiamento che una Regione che pretende di essere la Regione capofila nel Paese possa assumersi, soprattutto quando vicino ci sono paesi come la Svizzera, l'Austria eccetera i quali scoraggiano il traffico su gomma, impongono il traffico ferroviario, impongono delle tasse pesanti ai TIR che attraversano il loro territorio. Noi qui cosa vorremmo fare? Vorremmo incrementare il numero di TIR che passano perché uscendo dal Gottardo o uscendo dal Brennero si incrementi il numero dei TIR? Ho l'impressione che abbiamo sbagliato completamente direzione anche sotto il profilo del futuro, perché un futuro decente prevede che si passi dalla gomma alla ferrovia. E facciamo già fatica a capire cosa succederà con la cosiddetta Alta Velocità, sia sulla Torino Lione sia sul Brennero, perché anche la ferrovia è in crisi adesso, non soltanto la gomma, e anche sull'Alta Velocità abbiamo delle enormi riserve.

Io mi fermo qui perché ho già ampiamente coperto il tempo che mi era riservato, però anch'io chiedo che il Consiglio Comunale, e anche ovviamente il Sindaco e il Vice Sindaco, esaminino con attenzione questa problematica, perché mostrarsi all'altezza del proprio ruolo e soprattutto di una visione contemporanea moderna e scientificamente aggiornata dei problemi non è comunque facile ma tocca a loro.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Ferloni. Adesso parlerà Depaoli.

CONSIGLIERE DEPAOLI

Grazie. Sì, mi sono messo qui perché ho bisogno il computer stavolta, perché voglio farvi vedere alcune cose, perché molte cose sono già state dette però qualcosa quando la si vede forse fa un effetto diverso.

Non torno su discorsi politici, faccio discorsi puramente di... Non faccio neanche discorsi ambientali, facciamo un po' gli originali, facciamo discorsi di utilità dell'opera o meno. Perché anch'io sono d'accordo che il nostro interlocutore stasera, ringraziando pure il fatto che siano intervenuti, non è la società concessionaria, non è la SABROM, loro fanno il loro lavoro, hanno vinto una gara e stanno facendo il loro mestiere. Io non credo che dobbiamo dialogare con la società, ripeto, pur ringraziandoli di averci portato qui degli elementi di conoscenza.

Facciamo le nostre valutazioni. Non è stata fatta la Valutazione Ambientale Strategica, ma su questo già il Consigliere Ferloni è stato esauriente e quindi non ci torno alla Valutazione Ambientale Strategica, non è una fisima di ambientalisti. La Valutazione Ambientale Strategica non

è la VIA di cui stiamo discutendo adesso, cioè non è dire che impatto ha quest'opera. E' una riflessione a monte, dire: l'opera serve o non serve? Si fa o non si fa? E soprattutto entro quale quadro strategico si fa? Cioè si fa per deviare il traffico da qui a lì, si fa per il traffico a lunga percorrenza, a breve percorrenza eccetera, tutte queste cose? Questo lavoro la Regione ha ritenuto di non farlo, Infrastrutture Lombarde ha escluso la possibilità della Valutazione Ambientale Strategica che era una delle condizioni che il Comune di Pavia aveva posto. Va bene.

L'altra questione sollevata e discussa è quella del fatto, correttamente esposto, che questa opera non comporta spesa di soldi pubblici. E' vero la società affronterà tutte le spese, però questo non ci esime dal discuterla, perché se tutte le opere proposte dai privati andassero bene potremmo chiudere bottega come Consiglieri Comunali, non decidere più nulla e potremmo dire di sì ad esempio a tutti i centri commerciali e a tutte le logistiche possibili perché tanto sono soldi privati; anche per le infrastrutture il fatto che ci siano dei soldi di un privato non ci esime dal discutere se l'opera ci serve o non ci serve.

Quello che vedete qui - mi approprio, non me ne voglia l'associazione Legambiente delle osservazioni che fatto - questo è il quadro delle dotazioni infrastrutturali delle province lombarde. Penso che si veda, spero che si veda. Pavia di infrastrutture stradali è una delle prime in Lombardia. Sarà perché il nostro territorio è particolare, sarà perché abbiamo l'Oltrepo eccetera, ma con appunto 116,2 km di media di rete stradale... Indicatore, scusate, non sono i chilometri, è l'indicatore, ho sbagliato. Vi pare il caso di doverne aggiungere delle altre o è il caso di tenere meglio quelle che abbiamo? Primo argomento.

Secondo. Il progetto risponde o meno ad esigenze di flusso di traffico della zona. Vi voglio lasciare lì un'immagine perché secondo me basterebbe questa per tutta la discussione. La vado a prendere, scusatemi un attimo, non sono velocissimo con questo computer, colpa mia. Basterebbe un'indicazione... Arrivo, è a pag. 20. Sì, la trovo. ..un'indicazione sui flussi di traffico. Ve la lascio lì, ve la lascio lì in bella vista, perché... Questa. Questi sono i flussi di traffico della provincia di Pavia. Adesso uno può dire non ci vuole un grande studio, però ce l'abbiamo. I flussi di traffico della provincia di Pavia li vedete dove vanno? Da Vigevano a Milano, da Pavia a Milano e dall'Oltrepo a Milano, tutti in direzione nord-sud. Che flussi di traffico vedete in direzione est-ovest lì? A che bisogno risponde questa autostrada? Li vedete? Sono lì. E' chiaro che la SS35 e la Vigentina sono quelle più intasate, ma lo sappiamo tutti. L'autostrada risolverà questo problema? Sfidò una persona disposta a sostenerlo realisticamente.

Altro argomento. Ah, no, esempio. Risolverà... Qualcuno dice togliamo traffico dalle statali. Io penso che l'esempio ce l'abbiamo davanti agli occhi tutti. La Torino-Piacenza è tanti anni che esiste, la Torino-Piacenza ha liberato la Via Emilia dal traffico? Non credo che sarebbe stato necessario costruire le tangenziali di Voghera, di Casteggio, e adesso allungarle fino a Broni, per un motivo molto semplice, che là dove c'è un'alternativa non a pedaggio chi deve percorrere pochi chilometri non prenderà mai l'autostrada, mai, questo è scontato. Pensate a tutte le persone che gravitano su Milano in automobile, i pendolari che conoscete tutti i giorni; chi di loro prende l'autostrada tutti i giorni per pagare il pedaggio? Tutti cercano di passare da Trovo, da Trivulzio, da Due Porte, giri stranissimi, però ovviamente cercano di non pagare. Benissimo, questo è un discorso molto evidente.

Non ci sono poli attrattori di traffico lungo questa autostrada, non ci sarà il polo logistico di Bressana per fortuna, c'è quello di Mortara che ha già provveduto a spese sue, sta provvedendo ad allargare la statale dei Cairoli, e che è orientato - è un polo logistico intermodale vi ricordo, ferrovia e gomma - soprattutto su Novara come direzione, non certo verso Pavia.

Qualcuno l'ha già accennato prima, questo bel disegno... Andiamo a scala più ampia, la scala più ampia è quella appunto della viabilità sovregionale, a parte il fatto che come diceva giustamente il collega Ferloni la legge regionale sulle autostrade non può valere per una autostrada sovregionale, ma questi sono aspetti procedurali su cui non voglio entrare, qui vedete quello che qualcuno - mi pare Davide Ottini - ricordava prima, il grafico. Per andare da Piacenza al Monte Bianco, il rosso è il tracciato dell'autostrada progettata, la Broni-Mortara, in blu e in verde sono i percorsi alternativi, cioè A7 e A26, oppure A1 e A4, risparmio di 10 km in un caso e di 20 km nell'altro. E' questo su cui vorrei che riflettessimo tutti. Mettiamo da una parte i vantaggi e dall'altra parte gli svantaggi dell'opera, perché così si ragiona laicamente da politici, e da Consiglieri Comunali in questo caso; valutiamo questa cosa e valutiamo che cosa ci dice.

Vi faccio vedere un'altra foto, scusate. Questa la prendo invece da una cosa che abbiamo preparato. Si vede un po' stretto, adesso l'allargo. Non si vede. Mi spiace, non riesco a farvela vedere. No, forse la sta caricando, è un po' lunga. Va be', volevo farvi vedere lo svincolo di Pavia. Mi spiace, accidenti, che non riesco a riprodurre la planimetria. Lo svincolo di Pavia sud... Mi spiace davvero che non funzioni.

Lo svincolo di Pavia sud come area è grande come Carbonara, come il paese di Carbonara, lo si vede bene vicino perché lì c'è lo svincolo, di fianco c'è il paese. Ora noi potremmo dire: che c'importa di Carbonara? Certo, tanto non è Pavia, ma a parte questo ovviamente valutiamo la superficie. Lo ricordava prima l'ingegnere di SABROM, 6 milioni di mq, detto in ettari, comunque 6 milioni di mq non sono proprio pochi. Valutiamolo, e soprattutto... E vengo davvero all'ultimo punto perché non vedo se sto sforando, non c'è il tempo. Va be', finisco su questo.

Vantaggi e svantaggi per Pavia. La cosa che a noi ha dato molto fastidio è che il Comune, la Giunta, il Sindaco abbia valutato questa opera marginale per Pavia perché tanto, è vero, come chilometraccio tocca appena la tangenziale. A parte il fatto che facendo i lavori, facendo le prospezioni, avete visto che è uscita una discarica dei rifiuti ospedalieri, si è dovuto cambiare il tracciato, la Serravalle si è impegnata a bonificare l'area eccetera, su Pavia, porterà vantaggi a Pavia? Credo che abbiate capito come era lo svincolo, cioè più o meno dall'innesto della statale che arriva da San Nazzaro la strada va lungo la ferrovia, si innesta alla tangenziale all'altezza del sottopasso della ferrovia, l'altro tratto viene declassato. Bene. Anche qui vi chiedo, ma chi da Bressana...

Facciamo l'ipotesi più sensata. Il flusso di traffico maggiore lo sappiamo tutti benissimo, al mattino è sull'asse Oltrepo, Oltrepo occidentale, non Oltrepo orientale che usa già il Ponte della Becca. Da Broni uno che viene a Pavia non prenderà l'autostrada perché continuerà a fare la SS617, da Bressana chi farà... andrà fino a Verrua allo svincolo a prendere l'autostrada, pagare quello che sarà, 2 o 3 €, arrivare non a Pavia ma arrivare all'innesto della strada che da Binasco viene su lì, uscire dallo svincolo, andare ad imboccare la tangenziale facendo come minimo 10 km in più, e a pedaggio. Voi realisticamente pensate che al mattino qualcuno si metta a fare tutto questo giro per arrivare a Pavia e non continuerà ad usare tranquillamente la 35 andando ad intasare Cava, San Martino, e arrivare in tangenziale ancora al Bennet? Perché la strada come vi è stato detto sarà declassata, non vuol mica dire che sparisce la tangenziale, declassata vuol dire che i Comuni dovranno farsi carico anche di gestirla, con le spese connesse. Lo ricordo all'Assessore Greco che giustamente non ha le risorse poi per tenere a posto le strade. Bene. Tutto questo vi sembra che valga la pena, anche se sono soldi privati?

Chiudo con un'ultima osservazione al Dr. Maccarini dell'Unione Industriali, che non vedo più. D'accordo, le industrie, per carità, sicuramente le esigenze sono reali, però ahimè forse si vede... Allora, da una parte intanto gli ricordo che ad esempio ci sono industrie... Tanto per fare



l'esempio, Microsoft stava studiando di venire a Giussago dove mi pare che di autostrade non ce ne siano tante, poi non ci è venuta per altre scelte, non perché mancava l'autostrada, e invece si vede che allora, non so, India, Taiwan o altro sono piene di autostrade visto che ahimè le nostre industrie si sono delocalizzate tutte.

Valutiamo tutti questi fattori, grazie.

PRESIDENTE

Grazie Depaoli. Chi è che c'era? Il successivo chi era? Gli interventi successivi? Un attimo di pazienza.

Fraschini Niccolò. Grazie.

CONSIGLIERE FRASCHINI

Grazie Presidente. Innanzitutto volevo anch'io ringraziare tutte le persone che sono intervenute prima di me dal pubblico perché hanno comunque fornito un'opinione interessante sull'argomento su cui effettivamente i cittadini spesso non sono sufficientemente bene informati.

In particolare io mi vedo d'accordo soprattutto con quello che ha detto il rappresentante degli industriali, il mio giudizio infatti personalmente sull'opera di cui stiamo parlando è positivo tanto nel merito quanto nel metodo utilizzato, nel merito perché ritengo questa infrastruttura una infrastruttura assolutamente utile perché può consentire a diverse zone della nostra provincia di rompere un loro tradizionale isolamento, penso in particolare alla Lomellina, come si è detto prima ad esempio il polo logistico di Mortara diventerebbe a quel punto davvero una cosa utile e ben collegata, per cui davvero penso che quest'opera sia utile per il nostro territorio. Ma il discorso che mi interessa fare questa sera più che nel metodo di questa opera è nel metodo che si sta utilizzando per realizzarla, e sono tre punti essenzialmente.

Il primo che si sta utilizzando è il cosiddetto project financing, che secondo me è uno strumento estremamente importante e lo sarà anche negli anni a venire tenuto conto che in questo periodo storico le risorse pubbliche a disposizione sono sempre di meno, per cui l'idea che siano i privati a realizzare opere di interesse pubblico e poi a gestirle per un determinato periodo di tempo mi sembra un'idea assolutamente razionale e da percorrere. Basti pensare che una delle poche infrastrutture nazionali che ha avuto un iter rapido negli ultimi anni è stata la direttissima Milano-Brescia che ha visto appunto l'utilizzo del project financing, quindi dimostra di essere affidabile dal punto di vista finanziario, rapido nel suo iter e soprattutto non dannoso per le casse dello Stato. Quindi questa opera per la provincia di Pavia sarebbe importante anche a livello nazionale perché sarebbe un ulteriore esempio di come questo sistema possa funzionare bene.

Inoltre io penso che uno dei problemi principali del nostro Paese sia la scarsissima attrattività per gli investimenti. Pavia in questo caso potrebbe essere esattamente all'opposto dal resto del Paese, una volta tanto abbiamo l'occasione di avere degli imprenditori che vogliono investire sul nostro territorio un miliardo di Euro. Ecco, a me sembra che una occasione del genere la provincia di Pavia non la possa assolutamente sprecare, per cui andare avanti è una scelta utile per il nostro territorio perché un miliardo di Euro, ribadisco, non sono briciole, un'occasione del genere è assolutamente da sfruttare.

Mi viene in mente infine un caso in cui questa autostrada può essere un esempio opposto, positivo, rispetto ad un esempio negativo del nostro Paese che è accaduto poche settimane fa quando un'importante compagnia energetica britannica dopo 10 anni di tira e molla, di bracci di ferro, di burocrazie statali, regionali, locali ha dovuto rinunciare all'idea di fare il rigassificatore di Brindisi. Anche lì c'è un investimento enorme in ballo e alla fine dei conti gli inglesi che tanto

avrebbero voluto investire nel nostro territorio si sono dovuti arrendere al fatto che l'Italia gli investimenti proprio non li vuole. Io penso che Pavia possa diventare un esempio esattamente opposto e dimostrare che sappiamo anche noi fare delle infrastrutture e non siamo così allergici agli investimenti.

Da ultimo io vorrei... Tra l'altro devo fare una parentesi sul centro sinistra pavese. Io capisco che in questo momento nel vostro elettorato serpeggi un sentimento contrario a questa infrastruttura, e giustamente voi lo cavalcate, siamo in democrazia e ognuno cerca di seguire il proprio elettorato su queste cose, tuttavia mi preme ricordare che il centro sinistra a Pavia ha realizzato una infrastruttura importante che con il senno di poi si è rivelata utile, anche se parziale, come la tangenziale nord, una tangenziale che ha spaccato in due, ha tagliato a metà il Parco della Vernavola; tante storie ma l'opera alla fine dei conti si è rivelata utile. Che proprio voi che avete realizzato un'opera di impatto ambientale violento, ma utile, adesso vi opponiate a questa infrastruttura mi sembra un po' particolare. Ero favorevole alla tangenziale nord di Pavia, sono favorevole alla Broni-Mortara.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Gimigliano, prego.

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

Anche su questo argomento volevo esprimere la mia posizione. Io ho ascoltato, ho sentito le varie organizzazioni, le varie associazioni che sono intervenute in questo Consiglio Comunale; certamente quando si costruiscono delle infrastrutture le associazioni che intervengono nel dibattito, o i comitati che intervengono alla discussione sono sempre comitati del no, sono sempre associazioni che si esprimono per il no, però in tutta sincerità io credo che bisogna fare alcune riflessioni, nel senso che quando ci si esprime per il no io credo che non bisogna semplicemente dire no e basta, non deve essere semplicemente un no tout court, quindi un no di chiusura totale. Io credo che alcune volte il no possa essere anche un no costruttivo e un no collaborativo, e quindi seppure da una parte ci sono degli interessi ambientali molto importanti che vanno giustamente compensati con l'eventuale realizzazione di una grande infrastruttura io credo che naturalmente bisogna prendere in considerazione una serie di motivazioni.

Allora noi questa sera abbiamo visto nell'esposizione, nei discorsi delle associazioni, dei diversi comitati che si sono costituiti, giustamente in un paese democratico è giusto che ognuno esprima la propria opinione non solo nei Consigli Comunali ma anche addirittura nelle sedi ancora più appropriate, tant'è vero che ci sono delle sedi appropriate che sono costituite dalle Conferenze dei Servizi dove sono chiamati ad esprimere la propria opinione addirittura le amministrazioni locali. Questa infrastruttura come abbiamo avuto modo di sentire interessa diversi Comuni, interessa mi sembra 27, 28 Comuni, quindi non solo un Comune. E allora queste sedi istituzionali ancora più appropriate, più opportune, in cui ha una valenza la propria opinione seppure è giusto che i diversi comitati, le diverse associazioni esprimano è giusto che siano sentite, è giusto che ci sia la partecipazione, è giusto che vengano prese anche in considerazione, però naturalmente le loro reali motivazioni a mio avviso devono essere anche ponderate e compensare con altri tipi di esigenze quali quelle per esempio a mio avviso e modesto parere dell'utilità che potrebbe avere questo tipo di infrastruttura.

Allora io in tutta sincerità, seppure si tratti di una infrastruttura che abbraccia 50, 60 km, 52 km mi sembra di aver capito, ci sarà un piccolo tratto che avrà una sua utilità. E come no? Per



esempio la stessa amministrazione provinciale ha detto che una piccola utilità c'è in questa infrastruttura. Certo, non si potrà fare per esempio solo il tratto Pavia-Broni, o Broni-Pavia, non avrebbe senso, però almeno un tratto che ha una sua utilità c'è. E quale potrebbe essere? Nessuno l'ha detto per esempio che c'è almeno una utilità, per esempio costruendo questa infrastruttura si ha la realizzazione se non sbaglio di un nuovo ponte sul Po, seppure un ponte che sarà pagato a pedaggio però sappiamo qual è la situazione dei nostri ponti, specialmente del Ponte della Becca.

Quindi io credo che la realizzazione di questa infrastruttura almeno qualche elemento positivo lo porta, anche se nel suo complesso questa stessa infrastruttura le amministrazioni precedenti di sinistra avevano espresso un parere positivo, tant'è vero che lo stesso Consigliere Brendolise, che faceva parte nel 2007 della maggioranza di centro sinistra, aveva espresso parere positivo al progetto preliminare della autostrada. Certo, è vero, sulla base di alcune condizioni, sulla base di alcune prescrizioni, per esempio il collegamento con la A26, per esempio con la realizzazione dello svincolo a sud di Pavia, ma mi sembra che questo venga realizzato.

Allora, Consigliere Brendolise, non ho capito cosa è cambiato dal 2007 ad oggi. Forse solo una cosa è cambiata, che lei è diventato anche Assessore in Provincia oltre ad essere Consigliere Comunale, solo questo è cambiato in 5 anni, perché le prescrizioni che lei stesso in quella delibera ha votato mi sembra che siano presenti in questa infrastruttura.

Allora bisogna essere anche chiari e coscienti di sé stessi perché – adesso non vedo il Consigliere Duse del Parco del Ticino, non so dove è andato – è vero che non ha votato a favore, però bisogna anche leggere un po' meglio gli atti, perché lui stesso dice sì, non voto a favore di questo progetto, però non sono contro l'autostrada, non sono contro il tracciato, sono semplicemente contro il progetto, che è una cosa diversa dal tracciato e dalla eventuale realizzazione della autostrada perché il progetto si può sempre rivedere; ed è giusto che possa essere rivisto, che possa essere discusso, magari con dei miglioramenti per quanto riguarda le eventuali compensazioni ambientali o le opere di mitigazione ambientale. Certamente ci sono degli studi specifici, ci sono degli studi appropriati. Diceva il Consigliere Ferloni che agli studenti di chimica si insegna la perimetrazione di tutto ciò che sta a ridosso e di tutto ciò che sta intorno alle autostrade, però è giusto che vengano fatti degli approfondimenti, degli studi specifici, perché naturalmente le campane sono diverse.

Se noi sentiamo le diverse opinioni sembra che ognuno abbia ragione, e allora uno si chiede: ma chi è che ha torto? Uno mi porta dei dati in un modo, un altro mi porta altri dati. Certamente non sono credibili a mio avviso per esempio i dati che ha illustrato il Consigliere Depaoli quando dice per esempio che la nostra rete viabilistica è tra le migliori della Provincia, come diceva il Consigliere Ottini. Secondo me questo è assolutamente falso perché si tratta di strade che sono conciate in un certo modo, basta andare nell'Oltrepo, e sappiamo che tipi di strade ci sono. Come fate a dire che la nostra Provincia ha una rete viabilistica tra le migliori della Lombardia quando ci sono strade, specialmente quelle provinciali, che sono superdissestate, dove sono piene di buche e sono rimaste tali e quali e non le avete mai riparate nemmeno adesso che avete la Provincia in mano? E allora certe volte quando si parla di dati bisogna pur dirli in maniera veritiera, perché se i dati non sono attendibili è inutile esporli, è inutile parlare.

Allora anche io non voglio fare l'avvocato difensore del Consigliere Fracassi che, questa sera, forse per impegni personali non è presente, però il Consigliere Fracassi sì, è vero che ha votato no in quanto Consigliere del Parco del Ticino, però è pur vero che il Consigliere Fracassi ha addotto come sua giustificazione il fatto che è un'opera che interessa marginalmente la città di Pavia. Perché è vero, interessa marginalmente, seppure naturalmente a mio avviso questa infrastruttura porta un'utilità alla città di Pavia perché c'è la sistemazione per lo meno della viabilità provinciale a

sud di Pavia con la variante di Cava Manara e di Tre Re, nonché con il ricongiungimento della statale dei Cairolì, oltre naturalmente, andando sempre più a nord di Pavia, la sistemazione e quindi la realizzazione della variante di Gropello Cairolì, penso che sia così, e anche questa è a mio avviso un'opera importantissima anche per quella zona. Quindi un minimo di utilità adesso, al di là di tutte le associazioni di protezione dei volatili, di protezione della fauna, dell'ecosistema eccetera, però un minimo di utilità c'è per un'opera del genere.

Quindi assolutamente io non intravedo esclusivamente un'opera come un business immobiliare, ma almeno per la nostra zona, per come ho avuto modo di capire e di comprendere dagli elaborati, dalle slide che sono state proiettate, un minimo di utilità per la nostra provincia, almeno a ridosso della nostra provincia un minimo di utilità per le motivazioni che ho testé esposto almeno ci sono.

Poi è vero, sono 50, 60 km di autostrada, avranno previsto 7, 8 svincoli. Per carità di Dio, magari si potranno forse tecnicamente anche ridurre questi svincoli, che ce ne sono 7, 8, uno svincolo ogni 7, 8 chilometri, però anche qui andare poi ad aggiungere come motivazione del no il fatto che ci possono essere delle adduzioni urbanistiche a ridosso degli svincoli autostradali e quindi una crescita a dismisura delle... non so, degli immobili, e quindi di palazzi, di paesi a ridosso degli svincoli autostradali secondo me, perdonatemi, ma mi sembra veramente fantascientifico e lunare. Se mai potranno creare o crearsi probabilmente l'insediamento di qualche azienda, perché come ha detto il rappresentante degli industriali le aziende hanno bisogno di viabilità, di reti di comunicazione, di strade, di infrastrutture per potersi insediare nel nostro territorio, non certamente vanno ad insediarsi dove non ci sono strade, dove non ci sono infrastrutture, non vanno ad insediarsi in mezzo al deserto. E allora anche questo secondo me è un elemento che bisogna prendere in considerazione...

PRESIDENTE

La prego di concludere.

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

...se vogliamo che la nostra Provincia cresca anche dal punto di vista industriale.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Gimigliano. Consigliere Pezza.

CONSIGLIERE PEZZA

Se queste sono le ragioni del sì mi sa che qualche Consigliere di maggioranza si sta convincendo a votare contro la realizzazione di questa infrastruttura.

Io faccio un intervento un po' diverso, nel senso che abbiamo ascoltato i pareri di tanti soggetti, portatori di interessi generali, tutti molto circostanziati, puntuali, puntuali dal punto di vista tecnico e ciascuno per il loro aspetto; io credo che il tema della realizzazione di una infrastruttura, ma questo vale per tutte le grandi opere, strade, autostrade e centri commerciali, non possa essere affrontato in maniera pregiudiziale, perché una strada non è bella o brutta, la strada bisogna capire se è utile e se il sacrificio ambientale che comporta sia sufficientemente compensato dai vantaggi che vengono portati nel territorio nel suo complesso.

Per cui penso che il tema fondamentale sia partire da dei dati scientifici oggettivi, ed è proprio per questa ragione che l'amministrazione comunale nel 2005, quando si prospettò la possibilità di questa strada, disse va bene, non ci opponiamo pregiudizialmente ma vogliamo che



venga fatta la VAS, cioè quella valutazione che ci consente di capire complessivamente l'utilità e i costi e i vantaggi che ne discendono per i cittadini pavesi e per il territorio. Bene, la VAS non è stata fatta, per cui oggi noi dobbiamo affidarci a dei dati a volte raffazzonati e a volte parziali, e abbiamo cercato comunque di farci un'idea raccogliendo le istanze e i punti di vista un po' di tutti i soggetti.

Intanto penso che abbia ragione il Consigliere Ferloni, stupisce un po' che le ragioni dell'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera in questa sede questa sera siano state rappresentate dal concessionario, che ringrazio tra l'altro per l'intervento, noi pensavamo che dovessero essere rappresentate dal soggetto che ha commissionato l'opera, cioè il concedente. Ciò posto, a me pare che siano state rilevate una serie di obiezioni, molto fondate, da soggetti autorevoli rispetto alla realizzazione di questa infrastruttura. Al di là della posizione della Provincia, che l'ha detto chiaramente che ha affrontato in modo molto laico il problema facendo un bilanciamento complessivo di interessi ed ha scelto di esprimere un parere negativo, io ricordo che questa sera hanno espresso un parere sostanzialmente contrario le rappresentanze della ASL, i rappresentanti del Parco del Ticino, i rappresentanti degli agricoltori, su cui torno dopo, e i rappresentanti di altre associazioni, Legambiente e via dicendo, oltre ai comitati per il no, i cittadini e quant'altro. Penso che queste obiezioni non possano essere così semplicemente trascurate, non possano essere così semplicemente valutate. Cioè noi il giorno dopo che si è aperto il dibattito, prima ancora che si parlasse in Commissione Territorio e in Consiglio Comunale, abbiamo assistito ad una intervista del Sindaco che dice "io sono favorevole", senza minimamente considerare tutti questi aspetti che io penso valesse quanto meno la pena di esaminare con puntualità, dicendo tra l'altro una cosa che a me non risulta molto convincente, cioè l'idea che se uno fa una autostrada allora c'è lo sviluppo. Io non mi occupo molto di queste materie però qualcuno mi deve spiegare questo automatismo per cui uno costruisce una strada e appaiono le aziende. E' un automatismo che non funziona. Ci sono zone molto ricche di aziende e che non hanno autostrade vicine, ci sono zone con immense autostrade e assolutamente prive di aziende; cioè questo automatismo mi pare una cosa che non funzioni, ed è l'unico argomento, l'unico argomento, peraltro non spiegato, che giustifica la realizzazione di quest'opera.

Dopo di che c'è tutto un secondo tema, cioè quest'opera è un'opera che viene descritta di livello locale cosicché possa essere autorizzata dalla Regione e non dallo Stato centrale, però poi quando se ne deve spiegare l'utilità, visto che è chiaramente inutile una autostrada che porta da Broni a Mortara, è chiaramente inutile, o quanto meno non ne giustifica la devastazione ambientale che comporterà, la si giustifica dicendo che verrà connessa al Corridoio 5. Ma se è così allora vuol dire che non è un'opera di livello regionale. Quindi delle due l'una, altrimenti ogni volta la si racconta diversamente a seconda dell'interlocutore. Questa è una delle cose proprio che credo che vada al di là di ogni ragionevolezza.

Allora noi... Mi spiace, capisco che l'ora è un po' tarda, però come al solito i banchi della Giunta sono molto vuoti, il Sindaco non c'è, non c'è il Vice Sindaco, non c'è l'Assessore al Territorio, d'altronde lo capisco perché avrebbe dovuto fare un intervento come rappresentante del Parco contro autostrade e uno come Assessore a favore, quindi capisco le difficoltà. Io penso che fare una autostrada di più di 50 km per risparmiarne 20, tutta in rilevato, con dei punti a San Martino di altezza di 16 metri, per andare da Broni a Mortara non abbia ragione di essere, mi stupisce che così, con semplicità, si liquidi questa pratica dicendo "noi votiamo sì perché porta progresso, perché porta sviluppo", questa è la teoria, e non si scelga quanto meno di valutare le criticità che sono emerse questa sera.

Per cui io non so come avrà intenzione di comportarsi l'amministrazione del futuro o cosa potremmo fare, ma io credo che il Consiglio Comunale questa sera almeno una posizione che raccolga in parte le criticità emerse la debba valutare, anche perché noi a fronte di questo ipotetico sviluppo eccetera, ipotetico, andiamo incontro ad un sacrificio invece in termini economici, se vogliamo metterla su quel piano lì, certificato, perché ce l'hanno certificato tutte le associazioni di categoria dell'Unione degli Agricoltori, della Coldiretti e via dicendo, quello sì che è certo. L'unica cosa inerente allo sviluppo economico certa è che ci sarà un danno per l'agricoltura pavese, quella è l'unica certezza, sul resto... Boh! Forse.

Mi spiace che non si sia vista la slide del Consigliere Depaoli perché è abbastanza emblematica, dove si vede che c'è uno svincolo, lo svincolo di San Martino, che è grosso come Carbonara, e anche questa cosa non si può liquidare dicendo "ma tanto il Comune di Pavia è appena fuori". Francamente io cerco anche di andare incontro alle ragioni localistiche dei Consiglieri leghisti però francamente io ogni tanto da Pavia, pur essendo cittadino di Pavia e pur essendo nel Consiglio Comunale a Pavia ogni tanto da Pavia esco da quella direzione, ma passo lì e vedere uno svincolo grosso come Carbonara, con un rilevato di 16 metri, francamente se non è più che utile a me preoccupa.

Quindi io spero che la maggioranza questa sera abbandoni una logica pregiudiziale rispetto a questa opera e con noi scelga di valutarla nel merito, esaminando tutti i punti di criticità emersi, che poi possono essere condivisibili o meno, e bilanciare questi punti con i presunti vantaggi che l'opera potrebbe comportare.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Pezza. Adesso la parola al Consigliere Vigna.

Con Maggi, che è l'ultimo del primo giro, chiudiamo il primo giro di interventi. Poi si era prenotato già Brendolise.

Prego Vigna.

CONSIGLIERE VIGNA

Grazie Presidente. Io innanzitutto voglio ringraziare tutti coloro i quali sono intervenuti esponendo il proprio punto di vista.

Caro Presidente, io aspetterei un attimo, se c'è un momento di... No, no, non interromperli, per carità, se si stanno consultando per una decisione positiva lasciamoli consultare, perché è giusto che si consultino tutti, e soprattutto gli amici leghisti a questo punto che mi pare che sono un po' disattenti.

Come dicevo, io innanzitutto ringrazio coloro i quali sono intervenuti esponendo tutte le ragioni, condivisibili, del no a questa autostrada.

Caro Presidente, un paio di settimane fa, o tre settimane fa, avevo fatto una instant question dove chiedevo che gli uffici inviassero a tutti i Consiglieri il parere con i tracciati della Regione, se vi ricordate, ne avevo parlato a voce alta, l'avevo scritto, avevo pregato di recuperare questa documentazione. Forse è stato difficoltoso, ma che cosa volevo? Qual era il fine? Il fine era quello di farvi riflettere prima di arrivare ad una decisione immediata questa sera dopo che il Sindaco già si era espresso nelle settimane scorse. C'erano tre tracciati di questa autostrada, o meglio di questo famoso Corridoio 5 di una volta, Lisbona-Kiev addirittura, e guarda caso, lo dico agli amici leghisti... Pezza, non distrarli, lo dico agli amici leghisti, non solo perché Fracassi ha votato a sfavore di questo tracciato, ma lo voglio dire per ricordarlo a tutti, a tutti gli amici del centro destra,



se qualcuno mi ascolta. Presidente, facciamo passare questo messaggio. L'amministrazione regionale di centro destra si era affidata ad un tecnico, a dei tecnici, ad un pool di tecnici della Regione della Lombardia, di fiducia del Governatore Formigoni, e su questi tre tracciati che erano stati presi in considerazione avevano bocciato proprio questo, i tecnici della Regione Lombardia. Questo mi dispiace ma non è emerso da parte di nessuno, e io credo che sia particolarmente significativa una posizione tecnica al di là dei pregiudizi politici, al di là delle posizioni politiche.

Quando nella precedente consiliatura, non questa, l'altra ancora, io ero in maggioranza nel centro sinistra, e avevo fatto dei rilievi a quella amministrazione di centro sinistra, critici... E qui li voglio ricordare perché io credo di essere oggettivo e voglio essere oggettivo, se dovessi decidere per me stesso mi fa comodo l'autostrada, andrò 10 volte a Vercelli all'anno, andrò 10 volte a Mortara all'anno, andrò altre 10 volte a Broni all'anno, prendo l'autostrada anziché la viabilità normale. Mi farebbe comodo, farebbe comodo forse a tutti noi, ma non bisogna ragionare con l'occhio individualistico. Questa opera è un'opera del tutto inutile.

Avevo ricevuto qualche giorno fa come tutti i Consiglieri, penso come tutti gli Assessori, un invito da parte del Prefetto di Vercelli, tal... Malfi, e recentemente aveva invitato tutti gli enti, aveva invitato per la verità il Comune direttamente no, però poi so che un Assessore è andato, e anche su questo avevo fatto una instant question in tal senso, e questo convegno era intitolato: Broni-Stroppiana, l'autostrada del riso, un ponte verso il rilancio economico del vercellese, la situazione del progetto e le prospettive. "Autostrada del riso", in grosso nella locandina. Io ho risposto ringraziando dell'invito e ho aggiunto: aggiungerei alla locandina "autostrada del riso inquinato", aggiungeteci questa parola che suggerisco e ragionate su questo "inquinato" se sì, o su questo "inquinato" no.

Allora la perplessità che io ho sempre avuto è che stranamente, non solo a Pavia ma dappertutto, in tutta Italia, e sappiamo poi perché, troppo facile sapere il perché, sorgono prima le logistiche, gli amici degli amici comprano i terreni a zero o quasi, e poi vediamo che, combinazione, fra quei terreni ci passano le autostrade e le superstrade. E questo non va bene. Dov'è l'amico, giovane, che diceva che portano sviluppo perché le aziende verranno ad investire eccetera? Io non condivido quasi niente su quello che ha fatto Monti finora, mi auguro che adesso dia seguito alla seconda parte, e cioè all'equità e allo sviluppo, perché finora ha sbagliato tutto, cari amici leghisti; noi la pensiamo come voi, lo sapete.

E allora all'amico Frascini... Dov'è andato? E' scappato. (dall'aula si replica fuori campo voce) Va be'. Gli voglio dire questo, che Monti, chiaramente Monti voi l'avete sentito come l'ho sentito io, "ma perché non volete venire ad investire in Italia?" Sindaco, perché non venite ad investire in Italia? Agli asiatici, ai cinesi, ai thailandesi, ai vietnamiti, ai vietcong, chi più ne ha più ne metta. Tutti hanno risposto: perché c'è la corruzione. C'è la corruzione, ha risposto Monti, non io, Monti, del quale io non condivido quasi nulla, mentre tu condividi tutto finora. Lui ha detto "la corruzione", con questa parola, solo questa parola.

Allora io credo che un'opera del genere, che la si tira un po' come locale, un po' come provinciale, un po' come regionale, sovraregionale, nazionale, sovranazionale, non ho capito bene che cosa sia, allora io credo che o si fa un ragionamento serio su tutto quello che finora è stato detto, sui reali benefici che potrebbe portare un'opera del genere, e i sarei disposto a rivedere la mia posizione, ci mancherebbe altro, ma non perché mia posizione, ci mancherebbe altro, ma non perché fa comodo a me, individuo, ma perché debba essere un'opera utile per tutta la comunità, almeno a livello provinciale, almeno a livello regionale o forse nazionale, ma arrivo a dire che se dovesse imporcelo l'Europa, come ci ha imposto tante cose e ancora non fatte, allora per carità, non guardiamo più l'interesse locale. Vorrà dire che il riso non sarà più D.O.C., ma chi se ne frega,

diventerà un riso vietnamita, diventerà un riso cinese, probabilmente dei peggiori, mentre io sostengo da sempre che l'Italia se vorrà riprendere il suo cammino deve iniziare a vendere il riso ai cinesi. E' facilissimo, ci sono 100 milioni di cinesi ricchi che non mangiano il proprio riso perché il proprio riso fa schifo e invece vorrebbero mangiare il riso italiano. Sembra un paradosso, e come questo ce ne sono tanti altri, potrei andare avanti ma non voglio assolutamente abusare del mio tempo.

Una cosa che non è emersa a sufficienza è 'sto project financing. Un project financing ricordo agli amici del centro destra era già stato fatto dalla Provincia qualche anno fa per 80 milioni di Euro, e poi è stato ritirato perché questo è stato valutato in maniera oggettiva 18 milioni di Euro. Quindi dei costi particolarmente elevati, senza considerare che secondo alcuni esperti economisti i project financing non esistono. Correggimi, caro Ferloni, se dico delle cose... Perché? Perché non è neanche pretendibile ovviamente che chi investe un sacco di soldi non debba avere dei ritorni, evidentemente è giusto che sia così, ma il nostro dubbio è quello legato alle discariche, alle cave, a tutto quello che ci sarà dentro, a tutto quello che arriverà da altrove per poterlo insabbiare lì dentro. E avete visto che come si scava, dove scavi, scavi, trovi inquinamento, dall'area Neca allo svincolo della tangenziale.

Chiudo, Presidente, perché voglio chiudere con una tirata d'orecchie al centro sinistra di qualche anno fa che approvò quel polo logistico di Mortara sul quale io non ero d'accordo, non ero d'accordo perché? Perché secondo me le cose sarebbero dovute andare in maniera diversa, non ha portato neanche quello sviluppo sperato, o se lo ha portato con la viabilità normale è stato più che sufficiente. Ma perché io non ero d'accordo? Perché si sapeva già dall'inizio quello che sappiamo oggi. Cari amici leghisti ascoltatevi! Matteo, ascolta! Perché, e chiudo Presidente con questa considerazione, perché già prima si sapeva chi sarebbe stato il Presidente, già prima si sapeva chi sarebbe stato l'Amministratore Delegato: uno di centro destra e uno di centro sinistra. E' chiaro che così le cose non possono andar bene, caro Presidente e cari amici.

Allora io voglio concludere dicendo che una riflessione qui va fatta su questo aspetto in maniera oggettiva, vediamo i discorsi tecnici. Pavia in fin dei conti come capoluogo dovrebbe contare, mi dispiace che il Sindaco abbia già preso una decisione come la maggior parte della maggioranza però a questo punto, siccome ci sono molti Sindaci anche di paesi molto piccoli che queste cose probabilmente non le hanno sapute, non le sanno, perché io ho parlato almeno con due di questi Sindaci... (dall'aula si replica fuori campo voce) No, no, mi hanno detto... Faccio i nomi, due Sindaci, nome e cognome, che queste cose non le sapevano. (dall'aula si replica fuori campo voce) No, no. Di che cosa? No, non sanno che i tecnici della Regione Lombardia, dove tu invece lo sai, i tecnici della Regione Lombardia avevano bocciato questo tracciato su tre tracciati, questo, perché ce n'erano altri due che erano preferibili, uno a nord di Milano e uno a Nord di Pavia, subito sotto. Sandro, è così, è così. (dall'aula si replica fuori campo voce) Certo, ma allora potrei dire al Presidente e all'ingegnere che da allora ne è passata di acqua sotto i ponti, dal 69 all'80, al 90, al 2000, ma la situazione oggi è completamente diversa, non si possono penalizzare... E chiudo, Presidente, grazie, non farò altri interventi.

PRESIDENTE

Sì, perché ha sfiorato completamente.

CONSIGLIERE VIGNA

Sì, grazie, non farò il secondo intervento che mi spettava dopo, quindi rinuncio al secondo intervento per chiudere dicendo che siccome la viabilità in Lomellina, dove volete, è veramente una



schifezza, e fatemi usare questo termine riassuntivo come ho usato con Moneta l'altra sera in Commissione sul DEA, sulle torri, allora cerchiamo di dedicare un centesimo di quello che costerebbe questa mastodontica opera inquinante alla viabilità normale per permettere in un tempo assai più breve di avere dei collegamenti utili per tutta la provincia di Pavia.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Poiché gli interventi ancora sono tanti io direi che l'Ing. Deiana potrebbe andare via tranquillamente, noi continuiamo i nostri interventi. Lo ringraziamo da parte di tutti per la sua bella esposizione e gli auguriamo la buonanotte.

Diamo la parola al Sig. Guerini Carlo, Consigliere.

CONSIGLIERE GUERINI

Grazie Presidente, e grazie anche alle associazioni che - purtroppo l'ora è tarda - sono intervenute, e grazie anche al Dr. Belloni che ha partecipato e ha detto le ragioni dei concessionari che vogliono essere interessati a questa autostrada. E mi rifaccio alle sue parole, che diceva che sono interessanti questi incontri con le associazioni, con il Consiglio Comunale, sono interessanti sia per chi dice sì sia per chi dice no; mi pare che il Dr. Belloni aveva detto questo.

Io voglio rifarmi ad una mia esperienza personale imprenditoriale. Io sono un ex imprenditore, non voglio fare la storia della mia azienda però ho cominciato da giovanotto nel 61 qui a Pavia e dopo 20 anni mi sono trasferito, caro Vigna... Non lo vedo. Ah, è là. Non ho costruito prima l'azienda e poi ho voluto l'autostrada ma sono andato vicino ad una autostrada, sono andato a Torre d'Isola, che era proprio il Comune di Torre d'Isola dove c'è l'autostrada, la Milano-Genova, e c'era un raccordo autostradale che portava a Pavia. E sono andato con dispiacere perché abbandonavo Pavia, sono andato dove c'era una viabilità. Noi l'80% facevamo esportazione. A Pavia avevo 15 dipendenti, là dopo 5 anni sono arrivato a 35 dipendenti, e me ne vanto. Di modo che la viabilità per una azienda è importante perché c'è un passaggio, c'è una velocità, i camion girano, entrano. E' per questo che dico io sono favorevole a questa autostrada.

Oltretutto voglio dire all'amico Duse del Parco del Ticino che anche lui diceva sì, noi abbiamo dato parere negativo ma perché non sono state accolte delle nostre richieste. Idem la Provincia, la Provincia dice... Adesso l'Assessore Lasagna non c'è ma c'è Brendolise e Sacchi. Dice che il no non è politico ma è tecnico. Allora io dico al Sig. Belloni, i tecnici sono andati via, però rivedete un momento perché l'autostrada è importante; logicamente dobbiamo tener conto di tutte le osservazioni. Come lei diceva è bello sentire il no, è bello sentire il sì.

Allora io dico ripensateci, Provincia, Parco del Ticino, e anche voi carissimi amici Consiglieri, prima di presentare l'Ordine del Giorno pensateci un momento, perché guardate, è importante proprio per lo sviluppo della nostra provincia.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Guerini per la sua brevità. Prego Lazzari, Consigliere Lazzari.

CONSIGLIERE LAZZARI

Mi verrebbe da dire "a volte ritornano", perché dell'autostrada ormai noi anche come partito ne stiamo dibattendo ormai da anni, perché io ero responsabile Enti Locali, Alberto Lasagna è responsabile dell'Ambiente, e già da allora andavamo in giro per il territorio a capire quale poteva

essere lo sviluppo di questa autostrada e se poteva essere utile o meno utile. C'è da dire che all'inizio qualcuno di noi aveva intravisto una possibilità per quanto riguardava il primo collegamento, quello che da Broni portava a Gropello, perché andava a sgravare tutto quel turismo di vicinanza che si poteva sviluppare da Milano, poi nel valutare il complesso impatto e il complessivo impatto di questa autostrada noi l'abbiamo affrontato laicamente l'argomento, non ideologicamente, con un preconcetto: abbiamo visto che questa autostrada molto probabilmente, o meglio senza indugi, non serve a niente al territorio. E provo anche a spiegarlo.

Dire che questa autostrada serve alla Lomellina per fare dei nuovi insediamenti produttivi è la più grande cagata di questo mondo, perché la Lomellina oggi ha una vocazione assolutamente risicola, perché per poco siamo la prima provincia risicola non italiana ma europea, e quindi oggi l'autostrada in quel contesto non serve assolutamente a nulla; l'autostrada invece serve se noi volessimo rilanciare tutto il sistema del meccanocalzaturiero a Vigevano che oggi vive un po' di difficoltà, ma che ha ancora una presenza importante sul territorio vigevanese ma col collegamento verso Milano, e non c'entra niente invece il collegamento verso Mortara, c'entra il collegamento per quanto riguarda le imprese per quanto riguarda il collegamento da Vigevano verso Milano. Quindi ad oggi quella autostrada per quanto riguarda il territorio della Lomellina non serve assolutamente a nulla. Anche perché noi oggi come Provincia di Pavia siamo stati chiamati al cluster del riso che organizzerà EXPO. EXPO sarà un momento molto suggestivo anche di promozione del nostro territorio, e se io penso che all'interno di EXPO si riproporranno quelle che sono un po' le garzoglie, quelli che sono tutti i canali irrigui anche leonardeschi, si riproporranno anche la coltivazione del riso, e noi quello che sappiamo offrire al turista che verrà nelle nostre province per vedere anche come la corte lombarda del sistema cascinale che c'è, che oggi è un valore aggiunto, è una autostrada e una lingua di cemento, io non so che visione di sviluppo noi abbiamo in mente, perché ad oggi noi abbiamo fatto poi anche delle osservazioni ben precise dove abbiamo detto la continuità irrigua per quanto riguarda tutto il sistema delle nostre risaie, e non ci è stata data risposta, abbiamo detto la questione della compensazione, come l'Assessore Lasagna diceva chiaramente, le compensazioni fatte un po' così. Quindi è logico che ci lascia un po' basiti.

Io devo dire che mi ha lasciato anche un po' basito che ci sia adesso, in questo momento abbastanza difficile economico, durante questa vicenda abbastanza complessa e complicata per quanto riguarda anche la Regione Lombardia, perché vediamo che oggi stiamo andando avanti a processi, a inquisiti, a sentiti, a persone che si devono presentare davanti ai magistrati, a pseudo giri di... eccetera, a questo punto noi abbiamo visto anche che in Regione Lombardia per quanto riguarda il movimento terra c'è una grande preoccupazione e noi siamo seriamente preoccupati anche per questo fenomeno, perché molto probabilmente oggi la malavita si va ad innescare proprio anche in tutto quel movimento terra e noi siamo preoccupati, siamo preoccupati perché abbiamo visto che molto probabilmente Saviano non era un sognatore, un millantatore, ma molto probabilmente ci aveva visto dentro bene molto di più di altri che invece gridavano "al lupo, al lupo!".

Quindi il nostro essere contro non è assolutamente ideologico ma è motivato da una autostrada che non serve assolutamente a nulla. Sfido chiunque a dirmi che l'autostrada serve a portare sviluppo, ma se conoscete la Lomellina, se voi provate a frequentare la Lomellina, con l'interporto di Mortara che sta allargando tutta la Strada dei Giovi, che fa lo scavalco della ferrovia a Gambolò e poi sei subito a Gropello, io voglio capire a che cosa serve questa autostrada. I risicoltori ce lo stanno dicendo in tutti i modi, anche il primo sindacato agricolo che è la Coldiretti, che rappresenta più del 60% degli agricoltori, mica sarà una comunista ideologica che dice che



l'autostrada non va bene; o siamo tutti dei pazzi oppure molto probabilmente ci sono delle ragioni ben precise. Quindi noi abbiamo affrontato assolutamente laicamente questo argomento.

E' facile fare l'ironia nel dire "la tangenziale nord di Pavia" eccetera. Io voglio ricordare ai miei colleghi che c'era un Assessore all'Urbanistica, un altro Assessore che adesso non mi ricordo più nel giro di deleghe che delega ha preso, che raccoglievano le firme per non fare la tangenziale perché ci doveva essere il corridoio di continuità per quanto riguarda la vita del (...) nel '96 quando su La Provincia Pavese si raccoglievano le firme. Fracassi e Galandra. Quindi adesso che diciamo che è stato il centro sinistra a fare una mezza tangenziale eccetera mi sembra paradossale, cioè mi sembra davvero essere fuori dalla realtà.

Quindi il nostro no. Anche perché oggi EXPO è stato chiaro, molto probabilmente verranno 200 architetti da tutto il mondo nella nostra provincia a vedere come si riproduce un cluster del riso, come si vive la corte lombarda, come si coltiva... tutto il sistema irriguo delle nostre risaie, e il tema è molto suggestivo per quanto riguarda il tema dell'EXPO: nutrire il pianeta, energia per la vita. Voi nutrirete la nostra provincia con un bel po' d'asfalto.

Grazie tante.

PRESIDENTE

Grazie Lazzari. Giuliani.

CONSIGLIERE GIULIANI

Grazie Presidente. Io molto brevemente volevo parlare, visto che siamo in un consesso politico estremamente competente, di quelle che sono le motivazioni per le quali vengono realizzate le opere di interesse collettivo, pubblico, in particolare quelle che fanno muovere le merci e le persone.

E' abbastanza fuori di dubbio che in generale i cittadini, dico la grande maggioranza dei cittadini, tendenzialmente accolgono in maniera positiva le infrastrutture che permettono maggiori comunicazioni perché pensano, come è stato illustrato da più parti, che siano uno strumento di sviluppo e di agevolazione della vita dei cittadini. Io penso che molti cittadini abbiano pensato questa cosa quando anni fa è stata proposta in maniera un pochino estemporanea all'opinione pubblica, è stata riproposta l'idea della autostrada in questione. Cosa è cambiato rispetto ad allora? Sono cambiate sostanzialmente due cose. E' cambiato il fatto che dal punto di vista del progetto concreto della autostrada si è rivelato forse la non volontà di realizzare un intervento con un impatto ambientale e con una razionalità realizzativa significativa.

Sindaco, poi ti intervisto su quello che ho detto. Sindaco? Pronti? Stiamo parlando dei tuoi elettori, secondo me ti potrebbe interessare per il futuro.

La cosa veramente significativa è che nel frattempo è anche cambiata la percezione dei cittadini di due aspetti, di come la politica è in grado di occuparsi delle questioni di interesse collettivo, e mi sembra che la percezione oggi sia pessima, e di come i cittadini hanno in mente che le risorse pubbliche vadano gestite, e quando dico risorse pubbliche intendo sia il danaro, che in questo caso si è cercato di dire che non è danaro pubblico ma in realtà lo è, e in ultima istanza una risorsa pubblica straordinaria e molto pregiata è il territorio e l'ambiente.

Io credo che la consapevolezza collettiva degli abitanti della nostra provincia e anche della nostra città, che per inciso la città di Pavia è una zona molto urbanizzata e quindi ha abitanti che sono informati mediamente forse anche più di quelli che abitano in provincia, tutti questi cittadini, ed è molto semplice rendersene conto passeggiando per la strada e parlando con le persone, sono assolutamente convinti del fatto che questo intervento, questa autostrada sia inutile, anzi il voler



perseguire con una volontà politica costruita su basi deboli, come quella che viene presentata oggi dal centro destra e che ho sentito raccontare dai miei colleghi Consiglieri di maggioranza, è estremamente debole e sinceramente screditante per la politica.

Ora io non capisco, e magari vorrei che il Sindaco nel suo intervento conclusivo dicesse due parole che riguardano i cittadini e non solo parole che riguardano la politica e i suoi facilitatori dell'azione politica in particolare, quello che è il suo pensiero riguardo a quello che deve essere il futuro delle risorse che utilizziamo per i cittadini.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Giuliani. Sacchi.

CONSIGLIERE SACCHI

Grazie Presidente. Io mi rendo conto che l'ora è tarda e che tutti noi, a cominciare dagli ospiti, hanno già impiegato molte delle loro risorse psicofisiche per restare qui fino alle 12 e mezza passate. Cercherò di essere molto rapido ma alcune considerazioni vorrei svolgerle.

Innanzitutto per ricordare che abbiamo assistito questa sera ad un momento significativo di passione civica, e questo credo che sia molto importante, anche se devo far notare che questi momenti di passione civica cadono spesso e volentieri quando convociamo dei Consigli Comunali straordinari, la maggior parte delle volte, se non esclusivamente, per merito delle forze di opposizione, ma mi auguro che un domani anche le forze della maggioranza abbiano modo di chiedere un Consiglio straordinario su qualche tematica.

Io credo che la società titolare qui rappresentata dal Dr. Belloni si sia fatta interprete di una progettualità che dal mio punto di vista ha gli occhi rivolti al passato, cioè lo sviluppo inteso come cessione del paesaggio, cessione del paesaggio a quello che ormai è diventato un feticcio dal mio punto di vista, che è l'estensione del manto stradale nel territorio del nostro Paese, e in particolare della Lombardia, secondo l'analisi che più asfalto e più cemento vuol dire maggiore mobilità. Non è assolutamente vero. Noi sappiamo che proporzionalmente alla crescita del manto stradale nel nostro Paese e nella nostra regione la mobilità rallenta, rallenta oggettivamente, perché sarebbero ben altri i fattori su cui bisognerebbe intervenire. E non è più vero che oggi lo sviluppo corre soltanto sull'asfalto e sul cemento, se si pensa soltanto alle reti viarie informatiche si vede che altre potrebbero essere le scelte che si potrebbero fare a cominciare, per restare invece sul trasporto pesante, dal fatto che una scelta radicale è quella di investire sul trasporto ferroviario, una volta rimesse in sesto le ferrovie di questo Paese, e meno ovviamente sul trasporto su gomma. In questo senso io credo che sia necessario un cambiamento di rotta culturale e di valutare attentamente in termini di costi e benefici il progetto che ci è stato sottoposto.

C'è un dibattito maggioranza-opposizione? C'è un inciucio? (dall'aula si replica fuori campo voce)

E io credo che questa sera, soprattutto grazie ai soggetti esterni al Consiglio Comunale noi siamo stati messi in condizioni di valutare bene questo progetto.

Io devo dire che non sono venuto... Pur essendo come ama dire qualcuno della maggioranza "ideologicamente schierato per il no alla Broni-Mortara" sono venuto qui con la mente limpida, aperta, e devo dire che sistematicamente la stragrande maggioranza degli interventi ha trasformato quella che poteva apparire una mia posizione ideologica in una convinzione razionale.

Qui si è detto che il progetto comporterà una perdita di terreni agricoli e un impoverimento del ceto agricolo, una frammentazione dei comprensori aziendali, una ripercussione sull'assetto



socio economico in particolare per quanto riguarda la cultura del riso, che è una eccellenza della nostra provincia, e io ho avuto un brivido di soddisfazione quando qualcuno ha raccontato che la Lomellina gareggia con la Cina e il Vietnam. A me solo l'idea di gareggiare con la Cina e il Vietnam mi appassiona moltissimo, ... trascorsi storici. Perdita di habitat naturali e faunistici, compromissione della rete ecologica regionale e provinciale, ferita irreversibile dei valori paesaggistici, consumo irrazionale di terra, alterazione dell'ambiente idrico ed irriguo. Beh, capperi! Ce n'è abbastanza per dire che forse il gioco non vale la candela.

E qui i dati del Consigliere Depaoli sono stati puntuali e precisi anche se il Consigliere Gimigliano lo ha apertamente accusato di manipolare i dati; peccato che i dati invece fossero di fonte insospettabile, ma, Gimigliano, così torrenziali sono i tuoi interventi che a volte l'acqua travolge sé stessa.

Due modelli di sviluppo a confronto in questa provincia, è qui la scelta: o quello che io chiamo vetero industriale e grande commerciale, grande nel senso di grossi centri commerciali, oppure la valorizzazione del paesaggio e delle tipicità del nostro territorio. Questa è la scelta. E capisco che sia una scelta culturale, qualcuno preferisce appunto cementificare il territorio, qualcuno preferisce continuare ad avere a che fare con un territorio che è degno di questo nome, con un paesaggio che è degno di questo nome, e che può produrre anche economia, può produrre anche risorsa economica, come ricordava anche Davide Lazzari in rapporto all'EXPO del 2015.

Io credo che qui giustamente Ferloni abbia chiamato sul banco degli imputati la Regione Lombardia, lo ha chiamato il convitato di pietra, sono perfettamente d'accordo con lui, perché la Regione Lombardia su questa materia della Broni-Mortara ha fatto una colossale fuga in avanti con un gesto autoritario fregandosi del parere democratico dei cittadini, del coinvolgimento dei soggetti pubblici e privati, come spesso capita alla Regione Lombardia di fare. Con questa idea del decisionismo si finisce poi col travolgere tutto e dimenticarsi che invece è nelle sedi democratiche, nelle sedi di ascolto che si possono correggere le cose. Ma queste correzioni e questi allarmi sono stati molto successivi alla messa in moto del treno, la sensibilità è scattata nei territori soprattutto quando il treno era già in corsa, e di questo io faccio colpa alla Regione Lombardia che si è disinteressata della condivisione, dei pareri tecnici, dei suggerimenti, delle accurate segnalazioni che abbiamo sentito anche questa sera di coloro che davvero vivono nel territorio e, permettetemi, non si incipriano con la parola "territorio".

Allora il capoluogo, per quanto toccato marginalmente, ma anche qui vorrei capire quella marginalità dov'è, deve pronunciarsi perché è il capoluogo del territorio provinciale di Pavia, e lo deve fare tenendo conto delle opinioni che ha ascoltato questa sera sia dei soggetti pubblici che dei soggetti privati, e per essere molto chiari occorre fare una scelta, che non è un no alla Broni-Mortara ma è un sì ad uno sviluppo sostenibile.

PRESIDENTE

Grazie Sacchi. Consigliere Bobbio, prego.

CONSIGLIERE BOBBIO PALLAVICINI

Grazie signor Presidente. Adesso il microfono funziona. Io visto l'ora tarda cercherò di essere sintetico anche perché credo che siano state spese già tante parole anche se l'argomento è certamente importante; visto che siamo in una discussione intendo sicuramente dare il mio contributo.

Innanzitutto vorrei un pochino riportare a quello che era l'oggetto di questa serata, perché io ho sentito diversi interventi provenire dai banchi dell'opposizione in cui si parlava di necessità di

decisione, decisione che dobbiamo assumere. Benissimo, questo Consiglio Comunale lo sappiamo, non decide alcunché in merito all'argomento, si tratta di un Consiglio finalizzato ad una discussione informativa con la partecipazione chiaramente di associazioni di categoria e dei cittadini in merito all'argomento di questo progetto di autostrada. Non c'è alcun potere deliberativo di questo consesso, è giusto ricordarlo, così come allo stesso modo è giusto ricordare che l'infrastruttura in sé, l'han già detto in tanti, lambisce il territorio pavese senza di fatto attraversarlo; pertanto legittimo l'interesse dei cittadini pavesi, legittimo che sia un posto questo consesso democratico per dare la voce a tutti coloro che hanno un interesse specifico anche al di là e oltre il territorio pavese sull'argomento, legittimo altrettanto che sia un momento per fare informazione sull'argomento e che sia anche un momento dedicato eventualmente a verificare le istanze di tutti coloro che hanno interesse per eventualmente valutare anche eventuali possibilità di migliorare questo progetto.

Detto questo, devo dire che ho sentito – ripeto – spendere tante parole. Da parte dell'opposizione ho sentito dire che stiamo parlando insomma di un'opera che porterà cementificazione eccetera. Per carità, io non voglio entrare nello specifico tecnico dell'argomento, voglio dire solo però che sinceramente mi sembrano accuse, se rivolte a questa maggioranza, che peraltro come già detto non ha un potere decisionale sull'argomento, sono accuse che forse sono un pochino incongruenti visto che provengono comunque da formazioni politiche che hanno più volte cambiato opinione sull'argomento, e che se forse si sono dimostrate giustamente disinnamorate nei confronti della cementificazione hanno palesato un mutamento di umore che è certamente recente. Questo è opportuno dirlo.

Per quanto riguarda invece il discorso delle cose che abbiamo ascoltato questa sera. Io ho ascoltato dei discorsi accorati anche da parte delle associazioni di categoria, in particolare ho sentito l'associazione relativa ai coltivatori diretti che ha esposto la propria problematica in maniera accorata e con passione. Ecco, io voglio dire questo. Noi come gruppo abbiamo un parere difforme, che è favorevole a questa opera, tuttavia c'è il massimo rispetto per queste opinioni che devono essere sicuramente valutate e tenute in considerazione, e quindi è giusto che chiunque ha delle opinioni le porti avanti ed è legittimato a far valere, ove sussistano, i propri diritti. Quindi questo è sicuramente una manifestazione di democrazia, per cui io ho apprezzato, seppur ovviamente non potendo condividere nel contenuto, gli interventi di tutti coloro che hanno esposto il proprio parere in merito, ed esorto tutti da una parte e dall'altra a difendere i propri diritti ove ci siano.

Detto questo però sull'argomento ritengo che bisogna fare un distinguo, perché sono state fatte delle critiche tecniche, delle critiche specifiche, che personalmente non ho competenza di valutare francamente. Siamo in un consesso politico e stiamo facendo una discussione, però ci sono delle critiche specifiche che chiaramente potranno essere oggetto di valutazione in altra sede, ciò che invece non è accettabile secondo me è l'atteggiamento della critica generalista. Questa è una cosa che secondo me deve essere superata, è solo nociva, non può passare il concetto che ormai non si possono più fare infrastrutture perché determinano consumo di territorio e potenziale inquinamento.

Esistono in Italia delle leggi che sono leggi dettagliate e severe sull'argomento e delle fasi di controllo e di verifica delle opere pubbliche che consentono di dare garanzia su queste opere pubbliche sotto molteplici profili, quindi è giusto che ci sia una verifica attenta e dettagliata e puntuale del rispetto delle leggi però non può passare, e non deve passare il concetto che le infrastrutture non si possono fare perché c'è consumo del territorio. Se le infrastrutture sono necessarie le infrastrutture si devono fare perché comunque servono per far progredire il territorio, e che infrastrutture di tipo viario siano alla base del nostro sistema economico è comprovato dalla storia italiana.



Ci dice qualcuno qui che si tratta di infrastrutture superate. Anche su questo io non posso essere d'accordo perché non mi sembra che dagli anni 50 o 60 ad oggi abbiamo superato la modalità di trasporto, quello su ruota, su pneumatico, che è quella principe in Italia; c'erano altre alternative che non sono mai state seguite. A me personalmente sarebbe piaciuto che si fosse sviluppato un trasporto via acqua sfruttando i nostri corsi d'acqua; probabilmente questo avrebbe incontrato altre problematiche sempre probabilmente provenienti da associazioni ambientaliste o istanze di varia natura. C'è stata una scelta in Italia, personalmente non condivisibile, però dobbiamo prendere atto del fatto che attualmente il trasporto in Italia si svolge su pneumatico, quindi è chiaro che pensare di poter dire che una infrastruttura che migliora la viabilità comunque non sia vantaggiosa in termini di produttività, di occupazione e di economia del territorio mi sembra, quanto meno se non circostanziata, perché non sono un tecnico e non sono un economista quindi posso sempre essere contraddetto, però mi sembra sinceramente una posizione che non tiene conto della realtà dei fatti italiana.

In Italia una infrastruttura che migliora la viabilità, che collega dei posti comunque che hanno un deficit in questo senso, oltretutto finanziata con modalità tale che sia il privato a pagare, e quindi che non consente come diceva qualcuno.. di cui adesso non ricordo, di spostare questo denaro su viabilità ordinaria perché non è denaro pubblico, credo che sia comunque un valore aggiunto che, se rispetta – ripeto – i criteri ambientali, se viene fatta nella maniera più opportuna, se tiene conto delle istanze il più possibile, anche di quelle specifiche eventualmente, è una cosa che comunque ha la sua positività.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Bobbio. Maggi.

CONSIGLIERE MAGGI

Grazie Presidente. Cercherò di essere breve perché l'ora è tarda e poi abbiamo altro in pratica questa sera poi per discutere quello che sarà l'Ordine del Giorno che noi presenteremo, quindi ci sarà un ulteriore intervento anche nel merito.

Io cercherò di essere breve. Questa sera ho sentito parlare le associazioni, ho avuto modo di approfondire meglio quello che praticamente è il progetto che i tecnici questa sera e la SABROM ci ha presentato, è presente ancora il Presidente Belloni, il Dr. Belloni, però devo dire che alcune cose non le conoscevo. Loro sono praticamente materialmente quelli che hanno avuto l'incarico di fare questo project financing, quindi sono venuti questa sera e ci hanno espresso quello che sostanzialmente da parte nostra, come del resto ho potuto capire prima da parte delle associazioni, non è condivisibile; non è condivisibile il progetto perché va in una direzione che effettivamente va a ledere quello che prima si diceva è il tratto nell'ambito della Lomellina e non dà quel giovamento in termini di collegamento autostradale che serve...

Io vorrei ricordare, perché... Sindaco, tu non ricordi perché eri sicuramente ai primi anni del liceo e quindi eri ancora all'inizio degli studi, ma nel 98 ci fu un'intesa fra l'allora Presidente del Consiglio dei Ministri d'Alema e Formigoni, e il progetto si chiamava Malpensa 2000; collegava, avrebbe dovuto collegare l'Oltrepò pavese con Malpensa, quindi è il progetto sud-nord che in effetti per quello che ho potuto capire non viene disdegnato, anzi sicuramente è un progetto che può meglio collegare l'Oltrepò pavese con quella che è l'area milanese e l'area di Malpensa. Quindi quello sicuramente era un progetto, pur discutibile, che andava in una direzione per un collegamento effettivamente necessario fra il nostro Oltrepò, quindi il sud, e il nord di Milano, e la

differenza sostanziale fra un project financing e quello che era questo progetto, era un progetto totalmente finanziato dallo Stato e dalla Regione.

Mi spiace, questa sera è mancato l'interlocutore principale come si diceva prima, la Regione Lombardia. La Regione Lombardia, forse qualcuno presente questa sera ci poteva dare ulteriori informazioni in merito del fallimento di quel progetto, che non si seppe più nulla e sparì e sostanzialmente non poté più dare quel collegamento necessario, perché era una superstrada fra l'altro e non era una autostrada, anche se avrebbe portato - e toccava la città di Pavia - sicuramente maggior traffico su quello che attualmente è il raccordo autostradale, o meglio ancora la tangenziale di Pavia e il tratto che collega fino a Bereguardo e poi avrebbe preso direzione verso Magenta e avrebbe praticamente continuato verso Malpensa. Quello era un progetto sicuramente discutibile ma che andava nella direzione giusta di avere un collegamento fra il sud e il nord. Questo non c'è stato. Io ritengo che invece questo progetto che questa sera abbiamo avuto modo di approfondire, di ascoltare, e soprattutto di recepire quali sono effettivamente le difficoltà per quanto riguarda le aziende agricole che saranno così danneggiate da questo tracciato, quali effettivamente sono le conseguenze.

Non posso accettare che si dica che Mortara, sostanzialmente per quanto riguarda il polo logistico di Mortara ci sia effettivamente questa necessità, perché la necessità va nella direzione di andare verso Genova, il polo di Mortara è nato per il collegamento con Genova e sicuramente non con l'Oltrepò pavese. Quindi questa sicuramente non è, come ho potuto capire questa sera, una delle opportunità che vanno maggiormente nella direzione del polo logistico di Mortara, questo assolutamente.

Quindi io dico, sono sicuramente nell'ambito che è questa situazione che è stata prospettata questa sera decisamente contrario a questa realizzazione, vedremo cosa ne penserà sicuramente... Perché poi il progetto dovrà essere ancora approvato e analizzato nell'ambito del nostro Ministero dei Trasporti, perché questa è la realtà; spero che effettivamente recepisca quelle che sono le soluzioni che sicuramente non vanno in quella direzione ma in quella che io dicevo, ossia il collegamento sud-nord, e questo effettivamente è mancante e soprattutto necessario.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Maggi. Con questo intervento di Maggi abbiamo finito il primo giro di interventi. Adesso penso che...

Allora niente, incominciamo allora l'altro giro. C'era Mognaschi, Brendolise e Mognaschi. Prego Brendolise.

CONSIGLIERE BRENDOLISE

Io non faccio un intervento, il mio era semplicemente un intervento per fatto personale perché l'amico e Consigliere Gimigliamo come sempre a sproposito ogni tanto mi tira in ballo, ma va bene così. Però io gliel'ho già detto una volta, quando si fa il Consigliere Comunale bisogna andare a vedere, a leggere bene, approfondire, perché le cose sentite dire sono sempre sbagliate.

Il Comune di Pavia il 7.2.2007 alla Conferenza dei Servizi... Questo è il Comune di Pavia, quindi la famosa amministrazione a cui tu mi attribuisce una appartenenza, io facevo l'Assessore ai Servizi Sociali, certo. ..ha presentato alla Conferenza dei Servizi, che l'ha approvato all'unanimità, un Ordine del Giorno, che ricalca un Ordine del Giorno votato dal Consiglio Comunale qualche settimana prima, dove come primo punto diceva di ritenere subordinata una partecipazione a questo progetto preliminare - non si sapeva ancora quale fosse la tipologia del progetto - all'esito positivo



della Valutazione Ambientale Strategica che stimi la sostenibilità dell'insieme dei progetti alla luce del carico ambientale già presente. Cioè voleva dire alla fine se era utile o non era utile. Questo era il primo punto, era quello un po' preliminare.

Questo non è avvenuto. Quindi io non ho, caro Consigliere Gimigliano, cambiato opinione come tu mi hai attribuito di aver cambiato, io sono stato coerente con quanto è scritto qui, e questo dimostra che l'approccio che ho avuto io, ma abbiamo avuto tutti, non è stato un approccio assolutamente ideologico. Quindi questo era perché bisognerebbe fare gli interventi corretti rispetto ai documenti che ci sono.

A questo punto si può dire tutto e il contrario di tutto, però mi sembra che la documentazione e i documenti che sono a disposizione siano talmente chiari che magari la prossima volta varrebbe la pena di leggerli in maniera approfondita.

Grazie Gimigliano.

PRESIDENTE

Grazie. Prego Mognaschi.

CONSIGLIERE MOGNASCHI

Grazie Presidente. Ho seguito con molta attenzione stasera il dibattito sulla Broni-Mortara e mi sono scritto anche alcune considerazioni. Visto che questo è il mio primo e unico intervento magari prendo qualche minuto in più ma prometto di essere veloce visto che l'ora è veramente tarda.

Innanzitutto voglio comunque fare una precisazione sull'Assessore Fracassi che tanto è stato tirato in ballo, soprattutto nei primi interventi, relativamente al parere che ha espresso come Consigliere di Amministrazione del Parco del Ticino, diciamo in una sorta di conflitto di interesse, almeno così a sentire l'opposizione, rispetto alla sua carica attuale. Io dico solo una cosa, il no comunque espresso dal Parco del Ticino, come ci ha spiegato Duse, era motivato da un non accoglimento di certe rilevazioni, di certi rilievi fatti, non era un no ideologico o a priori, e sicuramente in quella veste di Consigliere di Amministrazione del Parco del Ticino, peraltro con delega all'agricoltura, la posizione del Consigliere Fracassi che era contraria penso che fosse la più opportuna da tenere. Peraltro stasera stiamo parlando in Consiglio Comunale, l'Assessore Fracassi appunto è Assessore e quindi fa parte della Giunta, quindi anche tecnicamente si parla di due piani ben distinti. Da un punto di vista prettamente...

Entro nel merito della questione. Noi della Lega non siamo contrari a priori alle infrastrutture, anzi se parliamo delle nostre storiche battaglie che conduciamo da 30 anni, per esempio quella sul federalismo, noi vogliamo il federalismo per tenere più soldi al nord, quelli che produciamo onestamente, ma perché? Per investire in infrastrutture, per investire in servizi del territorio, visto che comunque le infrastrutture al nord sono rimaste in gran parte ferme agli anni 70. Quindi non siamo a priori contrari a queste forme di sviluppo.

Come Comune di Pavia siamo toccati marginalmente da questa infrastruttura, ma si può dire che se dovessimo guardare a questa opera esclusivamente come amministratori pavesi - e questa cosa non sarebbe sbagliata perché comunque siamo amministratori del Comune di Pavia - non potremo non dichiararci favorevoli ad uno svincolo che comunque decongestionerebbe il traffico nella zona sud di Pavia che oggi è veramente intasata, certo che in questo consesso non possiamo esimerci da considerazioni più generali, di natura più generale, e in particolare io penso che nel realizzare questa infrastruttura sicuramente bisognerà imporre i giusti vincoli a tutela dell'ambiente, del territorio, considerando come giustamente dicevano i Consiglieri di opposizione che si tratta

prevalentemente di un territorio agricolo, anche dalle grandi potenzialità e in grado di competere con il resto d'Europa se non addirittura del mondo, e quindi bisognerà cercare anche di trovare una realizzazione che sia il meno impattante possibile. Quindi, detto in una frase sola, bisogna coniugare le esigenze di sviluppo del territorio che in questo territorio, particolarmente come Provincia di Pavia, è abbastanza arretrato.

Io ricordo solo un dato. In tutta la Lombardia le merci su gomma si muovono a 24 km/ora, e questo proprio perché non ci sono delle infrastrutture adatte, e bisogna coniugare quindi questa esigenza di sviluppo ad una tutela del territorio e sicuramente dell'ambiente che assolutamente va fatta.

E quindi penso che la cosa più importante che possa fare il Comune di Pavia sia nelle sedi opportune coniugare queste due esigenze, quindi non dimenticando sicuramente l'attenzione per il territorio e per la tutela del paesaggio e dell'ambiente ma senza comunque dimenticare le esigenze primarie di uno sviluppo di infrastrutture strategiche che comunque porteranno occupazione sul territorio.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Matteo. Prego Arcuri.

CONSIGLIERE ARCURI

...forse ad una certa ora anche le associazioni giustamente mollino, qualcuno rimane. Grazie, grazie di averci aspettato fino a quest'ora.

Io non entrerò molto sul merito perché non sono un tecnico quindi non mi vado a cimentare in queste cose, però qualcosa devo dire, cioè che le associazioni, legittime per l'amor di Dio, Legambiente, Italia Nostra, diano dei giudizi così... Oddio, tanti anni fa erano il mio pane, io le impugnavo ed erano la mia bandiera, adesso sono diventato più anziano... Ecco che, Brendolise, a 50 anni si diventa reazionari, quindi opinione si può cambiare benissimo, non è un torto assolutamente, non è nemmeno vergognoso, anzi, cambiare opinione è una cosa che benissimo può avvenire, però una cosa devo dirla prima. Mi spiace che il Consigliere del Parco del Ticino non c'è più.

Mi si presenta questa relazione come approvata all'unanimità, poi le competenze del Parco del Ticino, dei Consiglieri... Io vorrei qualche informazione su queste competenze di ogni Consigliere, perché non basta essere nel Consiglio del Parco del Ticino per poter legiferare e dire delle cose. Però qui mi si dice che all'unanimità viene approvato il no. Benissimo. Poi vado a vedere, e vedo che tre persone... due erano assenti giustificati e due dimissionari, però, e questo mi dà fastidio, questo è il vecchio Consiglio del Parco del Ticino. Il nuovo Consiglio, anche se 2 su 4 sono uguali, il Consigliere che c'era prima e il Consigliere Fracassi, gli altri due non ci sono più. Quindi non mi si può venire a presentare questa cosa qui, non è corretto questo, Depaoli, almeno avere la buona maniera di dire: guardate che questo è stato approvato dal vecchio Consiglio del Parco del Ticino e non dal nuovo, perché il nuovo è un'altra cosa. Lasciatemelo dire questo. Io l'ho tirato adesso qua fuori... Non io, me l'hanno tirato fuori i funzionari. Questo è il nuovo Consiglio, che sono 4 per una nuova riforma che c'è, esatto. Quindi non sono più questi, quindi quello che mi viene presentato qui è carta straccia, non è più valido. Almeno questo ce lo dovete consentire.

E poi però qualcosa dobbiamo dire. Alla fine degli anni 70 l'Italia ogni anno si giocava il primato di rete autostradale con la Germania, un anno eravamo primi noi, un anno erano primi i tedeschi. Benissimo. Incominciano gli anni 80, adesso non so, saremo gli ultimi o i penultimi, forse



anche la Polonia ci ha superato, perché ogni volta che bisogna costruire una rete autostradale o una strada intervengono milioni e milioni di resistenze di tutti i tipi, dalle associazioni eccetera. L'esempio pratico – io non sono un tecnico – l'abbiamo a Pavia sul Ticino, che bastano tre giorni di pioggia e il Ticino esonda. Poi ci sono i vecchi – io ho abitato in Ticino fino a un anno fa – che loro hanno le loro teorie, il perché e il percome, però rimane il dato di fatto che il Ticino non viene pulito, non si... Io non sono un tecnico, ripeto, io non voglio entrare lì, però non si può toccare, perché qui abbiamo i "Camussi" dell'ecologia che dicono subito "no, non si fa". Poi quello che si deve proporre... No, si dice solamente no, non va bene, non si fa. Allora io a questo mi oppongo, non sono d'accordo.

E dico pure, mi va benissimo ridiscutiamo il progetto, cioè l'assetto idrogeologico anche a me qualche dubbio me lo fa venire, però, ragazzi, le risaie e tutto... In Germania, in Olanda, ci sono fior di autostrade che vanno nei posti più belli eppure passano, le costruiscono, e trasportano le merci, i fiori dell'Olanda ci ammazzano, ammazzano Sanremo e tutta la Liguria, arrivano in giornata in Italia. Le costruiranno meglio, io su questo posso essere benissimo d'accordo, però allora dico, il no ecco che qui diventa... Caro Lazzari, tu mi hai detto che è un approccio laico, benissimo. Questo è l'approccio laico, non è possibile sempre no e che non c'è nulla che possa andare. Ripeto, io non lo so, ho dei dubbi anch'io, ripeto, soprattutto sull'assetto idrogeologico; poi che l'autostrada deve essere alta 6 o 7 metri, o 5, mi viene qualche dubbio.

E poi vi dico una cosa, tutto sommato è anche una fortuna avere chilometri e chilometri di pianura. Io e Vigna che veniamo dalla stessa terra, se bisogna costruire una autostrada in Calabria, o in Abruzzo da dove arriva Martini, allora lì sì che ci sono drammi, qui le cose sono molto più semplici, penso. Poi ripeto, io non sono un tecnico e così, però questo approccio, dato che c'è stata una discussione leale, franca e tranquilla, poi uno può essere d'accordo o no, io ho qualche dubbio perché da quello che ho letto mi sembrava che gli agricoltori prima erano d'accordo, adesso no... Oddio, a pensar male si fa peccato però ogni tanto ci si azzecca, quindi faccio pure un ragionamento ma me lo tengo per me questo, non lo voglio dire perché gli agricoltori hanno cambiato idea. Lasciamo perdere.

Benissimo, ci sono delle idee, le associazioni eccetera, ce ne sono altre; andiamole a vedere però, non si può dire no, autostrada no, non va bene per queste cose. Eh, no, io non accetto – ripeto – questa impostazione perché con questi ragionamenti si è arrivati al punto che un po' di anni fa anche gli amici leghisti cavalcavano l'onda quando Treviso doveva trasportare le merci su una statale intasatissima, il passante di Mestre è durato 30 anni, e per fare il passante di Mestre che era un imbuto, Friuli, Veneto, e chi più ne vuole ce ne metta dentro... Cioè era terribile. Possibile che solo in questo Stato alcune opere che sono veramente fondamentali non si debbano fare?

Ecco, allora io ideologicamente dico che veti non ne accetto da nessuno, lì vado a discutere, ci confrontiamo e poi vediamo. Ripeto, non li accetto dalla Camusso e – scusatemi – non li accetto anche dalle associazioni ambientaliste che rappresentano una parte della popolazione, perché poi rispetto anche a quello che dice il Consigliere Giuliani, che i cittadini sono contrari... Vediamo, facciamo un referendum, lì si può vedere, ma non che... Eh, no! No, guarda Consigliere, io ho letto anche un suo articolo sul suo... dove lei diceva addirittura che era contento perché poche persone erano andate alle elezioni a votare, e voleva dire che in quelle elezioni quelle persone, quelle poche persone, la minoranza che era andata a votare era una minoranza illuminata. Eh, no, non ci sto a questi discorsi.

Andiamole a vedere le cose, facciamo un referendum se volete, chi vince... Benissimo, questa è la democrazia, però dire che i cittadini sono contrari... E chi lo dice? Solamente perché lo proponete voi? No, non ci sto a questo, ripeto. Il mio è un discorso costruttivo, ripeto, se si può

migliorare miglioriamolo, è questo che dico, ragioniamo su questi punti. Allora, si può fare una autostrada con impatto ambientale minore, che crei meno danni all'agricoltura, che inquinino meno eccetera? Io dico di sì, perché nei grandi paesi europei, ripeto, si fanno queste cose con grande successo.

Grazie per avermi ascoltato.

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Arcuri.

Io ho qui... Ah, Ferloni? Prego.

CONSIGLIERE FERLONI

Grazie Presidente. Io vorrei soltanto contestualizzare meglio gli aspetti che alcune associazioni hanno rilevato e che nel discorso ultimo del Consigliere Arcuri sembrano essere diventati secondari, invece non è così. Perché? Perché quello che è stato rilevato nel dibattito di stasera arriva, come ho avuto già occasione di dire nel mio intervento precedente, con almeno 5 anni di ritardo rispetto a quella che sarebbe dovuta essere la partenza di una corretta Valutazione Ambientale Strategica che invece non è stata fatta, Consigliere Arcuri, ma c'è molto di peggio. Perché? Perché anche se stasera non se ne è potuto parlare, ma io penso che in due o tre minuti concluderò questo discorso, accanto alla Broni-Mortara prevista e non ancora messa in cantiere, per fortuna della Lomellina e del pavese, cosa c'è? C'è un elettrodotto da Trino Vercellese a Lacchiarella che invece è in corso di costruzione.

Allora, su un elettrodotto si possono avere varie opinioni, anche qui a favore o contro, ma il punto fondamentale è che quando questo elettrodotto è stato deliberato, cioè nel dicembre 2010, è stato deliberato dal nostro Ministero dell'Industria dell'epoca, cioè dal Governo di centro destra, sulla base di un argomento fasullo, cioè che sarebbe stata fatta funzionare la centrale nucleare di Trino Vercellese, che invece l'anno scorso con decisione saggia il referendum ha bocciato, come ha bocciato il nucleare italiano, iniziativa quella del nucleare italiano totalmente antieconomica oltre che antiambientale, e soprattutto antiambientale la centrale di Trino Vercellese piazzata in mezzo alle acque della Dora, del Po e del Canale Cavour.

Il fatto che sia stato costruito e sia in corso di costruzione un elettrodotto a 380.000 Volt tra Vercelli e Lacchiarella può forse anche andare bene, perché? Perché questo secondo Terna, se voi andate a vedere, permette di demolire 240 km di elettrodotti vecchi e di introdurre dei miglioramenti nel senso di risparmio energetico, perché il trasporto a più alta tensione spreca meno energia del trasporto a tensione più bassa. Però qui non possiamo entrare nell'aspetto tecnico di questa scelta, ma io vorrei soltanto entrare nell'aspetto politico del fatto che questa scelta è passata sopra le teste di tutti noi, compresa tutta la Lomellina, i novaresi e i vercellesi coinvolti da questo elettrodotto.

Può darsi, ripeto, può darsi, ma non lo so adesso, che questo elettrodotto cosiddetto monopalo a 380.000 Volt sia meglio degli elettrodotti che verranno demoliti, ma il fatto che la scelta sia stata presa con questo metodo configura un metodo non democratico, non corretto, che non rispetta per esempio la VAS.

Analoga cosa sta succedendo con l'Alta Velocità tra Genova e Milano. Il treno ad alta velocità tra Genova, Tortona e Milano passa attraverso il territorio di Pavia, della provincia di Pavia, lo taglia senza nessuna pietà con un percorso deciso altrove, deciso da un progetto del Politecnico che io ebbi modo di esaminare nella mia associazione nel 1993, e progetto che a questo

punto non ha in nessun modo tenuto conto di nessun parere del territorio, né dei miei, né dei vostri, né di nessuno, va bene?, neanche della Provincia di Pavia.

Allora il fatto che si prendano delle decisioni in questa maniera sono evidentemente delle scelte autoritarie non motivate che non rispettano i pareri dei cittadini e dei portatori di interessi. Tutto qui.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Ferloni. Se il dibattito è terminato io ho qui due Ordini del Giorno, uno presentato dalla minoranza, che è arrivato per primo, il secondo presentato dalla maggioranza. Se lo vogliamo dato per letto, oppure vogliamo leggerlo, lo leggo io, lo leggete voi, chi lo vuole leggere? (dall'aula si replica fuori campo voce) Perfetto.

Prego Depaoli.

CONSIGLIERE DEPAOLI

Ci aspettavamo una replica da parte, non so, del Sindaco, di qualcuno, però evidentemente noi ci aspettiamo delle cose che poi non succedono.

Intanto rispondo anche, ovviamente in sede di illustrazione dell'Ordine del Giorno devo rispondere ad alcuni interventi dei Consiglieri di maggioranza, ad alcuni rispondo volentieri perché sono interventi anche di stimolo politico e culturale, ad altri, uno, rispondo subito bruscamente. Se il Consigliere Gimigliano dichiara un'altra volta in questa sede che io presento dati falsi lo querelo per diffamazione, perché non può ogni volta... Intanto comunque si sotterra da solo nelle stupidaggini che dice, perché i dati sui flussi di traffico che ho presentato sono quelli del censimento 2001. Forse l'ISTAT fa dei dati falsi, non lo so.

Quell'altra sulla viabilità, che lui non ha capito naturalmente, sono dati che non dicono la qualità, la lunghezza delle strade. Ci sono tante strade in provincia di Pavia, per questo è difficile tenerle bene evidentemente, ma se è difficile tenerle bene quelle che ci sono sarà ancora più difficile tenerle bene costruendone un'altra in fianco.

Veniamo invece agli interventi più stimolanti personalmente, quello ad esempio del Consigliere Arcuri e quello del Consigliere Bobbio Pallavicini.

PRESIDENTE

Ascolti, Consigliere Depaoli, volevo capire cosa...

PRESENTAZIONE ORDINI DEL GIORNO

CONSIGLIERE DEPAOLI

No, illustro poi l'Ordine del Giorno anche, certo.

PRESIDENTE

No, ma deve illustrare l'Ordine del Giorno.

CONSIGLIERE DEPAOLI

Allora facevo il secondo intervento però, mi scusi.

Comunque ho finito, illustro l'Ordine del Giorno intanto...

PRESIDENTE

Sì, illustri l'Ordine del Giorno, nello stesso tempo faccia...

CONSIGLIERE DEPAOLI

Perché qui non ci sono partiti dei veti, Consigliere Arcuri, qui non esiste questa cosa, tanto è vero che qualcuno l'ha ricordato, i partiti che precedevano il Partito Democratico hanno accettato la tangenziale nord di Pavia perché è servita a sgravare un quartiere come San Pietro dalla morsa del traffico e dello smog, e quindi non siamo quelli... Siamo quelli che distinguono tra le opere utili e quelle inutili, questo è lo spirito della mozione che adesso vado ad illustrare, l'Ordine del Giorno. Noi non riteniamo che si debba dire sì sempre e comunque a qualunque opera perché non sono tutte utili, questo è il punto, ed è questo il discorso che facciamo. Sul Ticino però ti rispondo un'altra volta, perché sulle escavazioni del Ticino se vuoi discutiamo una vita. Questo. Tutto lì.

Quindi qui non ci sono veti, non ci sono... ci sono scelte, ecco, queste, che siccome nessuno dei Consiglieri di maggioranza a nostro giudizio ci ha portato risposte efficaci sull'utilità dell'opera noi ribadiamo quello che vogliamo presentare in questo Ordine del Giorno.

L'Ordine del Giorno recita questo. Vi risparmio alcune parti. Va bene?

“Il Consiglio Comunale, premesso
che in data 19.1.2012 è stata pubblicata da Infrastrutture Lombarde la documentazione sulla VIA,
ritenuto
che il progetto di autostrada Broni-Mortara investa la strategia complessiva della viabilità in
provincia di Pavia e che pertanto le osservazioni meramente tecniche presentate dagli enti
interessati in merito alla procedura di VIA debbano essere integrate da una valutazione di indirizzo
politico di specifica competenza del Consiglio Comunale (questo anche rispondendo al Consigliere
Bobbio che sollevava la questione),
richiamato
che in sede di Conferenza dei Servizi del febbraio 2007, nella quale fu approvato il progetto
preliminare, gli enti partecipanti approvarono all'unanimità un documento che chiedeva venisse
effettuata la Valutazione Ambientale Strategica, che non è stata poi effettuata, così che
l'opportunità di realizzare l'opera non è stata valutata entro un quadro di necessità del territorio,
valutato
che il progetto non risponde ai problemi di viabilità del territorio e alle criticità dei flussi di traffico
più pesanti, tutti orientati secondo un asse nord-sud lungo le direttrici che portano dall'Oltrepo
verso Pavia e quindi verso Milano, o dalla Lomellina verso Milano, e non è motivato dall'esistenza
di poli attrattori di traffico e non porterebbe vantaggi alla città di Pavia (perché neanche lo svincolo
lì, il Bennet, non si disintasa con lo svincolo collocato a 5 km di distanza, non si disintaserà mai),
anche dal punto di vista del collegamento fra la A21 e la A26 la realizzazione del progetto
comporterebbe una modestissima riduzione della percorrenza chilometrica,
che a fronte di ipotetici minimi e non dimostrati vantaggi il progetto comporta un pesante impatto
ambientale in termini di:

- occupazione di suolo (6 milioni di mq),
- perdita di terreni e modificazione della struttura del reticolo idrico di aziende agricole
caratterizzate da produzione risicola di qualità,
- impatto visivo a causa della struttura quasi interamente in rilevato per una altezza da un
minimo di 2,50 fino a 16 metri (San Martino Siccomario) e con una media di 4,50 metri in
rilevato,

- cave di prestito per un fabbisogno di oltre 13.600.000 mc,
 - conseguente spinta all'edificazione di logistiche e centri direzionali e commerciali nelle aree intercluse in prossimità dei caselli, come prefigurato da ripetute proposte di legge regionali,
- premesso tutto questo, esprime per i motivi sopra indicati la propria contrarietà al progetto, impegna il Sindaco e la Giunta ad adottare ogni iniziativa tesa ad evidenziare tutti i limiti di sostenibilità tecnica, economica ed ambientale della autostrada in oggetto.”

Firmata: i Consiglieri di minoranza.

PRESIDENTE

Interventi su questo Ordine? Altrimenti lo andiamo a votare.

Gimigliano per fatto personale, prego.

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

Io quando ho fatto l'intervento non ho parlato di dati falsi o dati manipolati, io ho semplicemente espresso la mia opinione come faccio sempre nei miei interventi; se poi per te i miei interventi non sono stimolanti o di altro genere a me non interessa. Io in un normale consenso esprimo le mie opinioni, spero di non dire sciocchezze invece, come le definisci tu, per cui quello che tu hai detto io lo respingo al mittente perché secondo me è assolutamente fuori luogo e pretestuoso, e tra l'altro anche indegno di un Consiglio Comunale, perché veramente non me lo sarei mai aspettato da te nel fare queste affermazioni.

PRESIDENTE

Grazie. Prego Pellegrino.

CONSIGLIERE PELLEGRINO

Grazie Presidente, per dichiarazione di voto.

Noi consideriamo l'Ordine del Giorno proposto dalla minoranza gravemente appesantito da un presupposto ideologico e preconcettualmente negativo nei confronti di questa impresa e che ricalca tutto sommato un modo di procedere per cui tutto ciò che è nuovo, tutto ciò che si muove, tutto ciò che si costruisce è da guardare con sospetto. Noi abbiamo un'altra logica, vogliamo essere controllori e pretendere un controllo attento dell'impatto sul territorio ma non siamo d'accordo nell'idea che vada bloccata questa iniziativa, che tra l'altro comunque insiste – ripeto – sul territorio pavese in maniera del tutto marginale, e quindi diventa abbastanza presuntuoso secondo me da parte nostra eleggerci a paladini della difesa della risaia, che rispettiamo, ma lasciamo che appunto i responsabili, gli abitanti di quel posto se ne facciano carico.

Per cui per parte nostra è un voto contrario a questo Ordine del Giorno.

PRESIDENTE

Grazie.

CONSIGLIERE VIGNA

Presidente, grazie, sono ... franco. Anch'io vorrei commentare rapidissimamente, in un minuto, questo Ordine del Giorno perché l'ho firmato, ma perché è esattamente per il contrario, caro Consigliere. Dov'è la questione ideologica? “Impegna il Sindaco e la Giunta ad adottare ogni

iniziativa tesa ad evidenziare tutti i limiti di sostenibilità tecnica (quindi tecnica, senza nessun pregiudizio), economica e ambientale della autostrada in oggetto.”

Ti ricordo che quel famoso svincolo che lui non è riuscito a farti vedere, ma che abbiamo visto in Commissione Territorio, perché dicono che non ci stava nel maxi monitor, è grosso quasi quanto un paese. Mi ricorda le autostrade che ci sono negli Stati Uniti che permettono ai TIR di non diminuire la velocità di circa 120 km/ora nel cambiare le autostrade, fanno 20 km circa, 20 km di curve pur di non diminuire la velocità. Ecco che cosa mi ricorda.

Poi tutto questo che hai detto, per carità, potrebbe essere..., ma quello che è importante è l’impegno insomma, così come io sono parzialmente d’accordo col vostro Ordine del Giorno dove si dice “l’impegno”. Chiaramente tutta la prima parte non va bene, ma alcuni spunti positivi secondo me ci sono.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie Vigna. Sacchi Antonio.

CONSIGLIERE SACCHI

Dichiarazione di voto. Ovviamente il gruppo di Democrazia e Solidarietà voterà a favore dell’Ordine del Giorno presentato dal Consigliere Depaoli, e contro, ma non per ragioni ideologiche, all’Ordine del Giorno presentato dalla maggioranza. Resto comunque stupito del fatto che il Sindaco non abbia voluto intervenire questa sera.

PRESIDENTE

Se non ci sono altri interventi mettiamo in votazione il primo Ordine del Giorno.

Si può votare? E’ aperto.

Chiusa la votazione.

L’Ordine del Giorno è respinto.

La votazione è riportata nell’ordine del giorno n. 26/12 allegato al presente verbale.

PRESIDENTE

Passiamo adesso al secondo Ordine del Giorno presentato dalla maggioranza. Se lo vuole illustrare il Capogruppo che l’ha presentato, prego.

CONSIGLIERE PELLEGRINO

Lo leggo.

“Il Consiglio Comunale, considerato che l’autostrada prevede vantaggi viabilistici per la cittadinanza pavese e per il suo collegamento con l’Oltrepo e la Lomellina, consistente nel decongestionamento dell’area Bennet e in un nuovo ponte sul Po, valutato

che riteniamo utile una valutazione comunque più generale che tenga nella giusta considerazione la tutela dell’ambiente e l’impatto sul territorio prevalentemente agricolo della Lomellina, impegna il Sindaco e la Giunta



a seguire l'evoluzione del progetto nelle sedi appropriate tenendo in considerazione il bilanciamento tra i benefici per il Comune di Pavia e la tutela più generale del territorio.

PRESIDENTE

Grazie Pellegrino. Per dichiarazione di voto.
Prego Depaoli.

CONSIGLIERE DEPAOLI

A nome del Capogruppo Castagna.

Pellegrino, l'ideologia ce l'avete tanto voi quanto noi, se ce l'abbiamo noi voi avete l'ideologia che tutto quello che è infrastruttura è positivo, perché avete fatto interventi tutti di questo tipo, tutti, senza valutare se la infrastruttura serve o no.

La premessa che fate poi oltretutto non è condivisibile. Che l'autostrada preveda vantaggi viabilistici per Pavia è veramente un assunto ideologico, questo sì, è una petizione di principio per cui, si fa una strada, ci sarà un'utilità sicuro se la si fa. Ecco, è questo che da parte nostra veramente non possiamo accettare come giudizio.

Per carità, si fa riferimento ad una valutazione complessiva, però, scusatemi, l'impegno a cui viene chiamata la Giunta è quello che la Giunta deve fare comunque, cioè seguire il progetto e valutarlo tenendo in considerazione pregi e difetti, questo se anche non impegniamo noi come Consiglieri Comunali ci mancherebbe che non lo facesse la Giunta.

Quindi, tanto per dirne una, questo è un Ordine come minimo pleonastico, un Ordine del Giorno pleonastico che contiene delle petizioni di principio, che contiene un'ideologia del nuovismo a nostro giudizio veramente precaria, e quindi voteremo contro.

PRESIDENTE

Prego Vigna.

CONSIGLIERE VIGNA

Avevo accennato prima qualcosa. Ecco, io faccio questa proposta.

"Il Consiglio Comunale, vista la discussione", togliamo tutto questo pezzo qua e io vi voto a favore su "impegna".

PRESIDENTE

E' una proposta che fa Vigna. Deve esprimere il Capogruppo lì che l'ha presentato. L'ha capito?

Allora, Vigna dice che se si toglie tutto l'inizio, praticamente tutta la premessa, e si lascia solo l'ultima parte, è disponibile a votarlo. (dall'aula si replica fuori campo voce) No.

Pellegrino, allora non è possibile questo. No.

Allora mettiamo in votazione il secondo Ordine del Giorno, prego.

Chi è che manca?

Chiusa la votazione.

L'Ordine del Giorno è approvato.

La votazione è riportata nell'ordine del giorno n. 27/12 allegato al presente verbale

PROCESSI VERBALI DELLE SEDUTE DEL CONSIGLIO COMUNALE DI PAVIA

PRESIDENTE

Buonanotte a tutti. Ringraziamo il Presidente della... che è andato via, e auguro a tutti la buonanotte.

Vi ricordo che domani c'è il Consiglio Comunale alle ore 20 e vi sono le delibere da votare. A tutti i Consiglieri, in particolare della maggioranza.

Alle ore 01.40 la seduta è sciolta.

Il Presidente del Consiglio Comunale
Dott. Raffaele Sgotto



Il Segretario Generale
Dott. Pietro Paolo Mileti



