

- Diamo di seguito alcune risposte alle domande che più frequentemente ci vengono rivolte relativamente all'autostrada Broni-Mortara

1. Quando nasce il progetto di un'autostrada da Broni a Mortara?

L'intenzione di promuovere il progetto di un'autostrada da Broni a Mortara viene annunciata a mezzo stampa nell'Ottobre 2002 dall'Assessore regionale alla Famiglia Giancarlo Abelli. Va detto però che l'ipotesi di un progetto di autostrada Broni-Stroppiana risale al Dicembre 1969, quando su tale tema si tenne una tavola rotonda a Pavia, promossa dalla Camera di Commercio.

2. Come ha preso corpo l'iter che ha avviato la progettazione di questa opera?

Il soggetto che inizialmente fa da principale promotore del progetto è la Provincia: viene costituito un Comitato promotore al quale aderiscono, l'uno dopo l'altro, Enti Locali e Organizzazioni economiche, ma dal quale vengono escluse associazioni ambientaliste che avevano chiesto di poter partecipare. Il Comitato promotore consegna poi il progetto alla Regione Lombardia, soggetto istituzionale che, dotata di una legge che prevede la possibilità di realizzare autostrade regionali, conferisce alla società Infrastrutture Lombarde (il cui capitale è detenuto dalla Regione stessa) l'incarico di procedere con il bando per la progettazione preliminare dell'autostrada.

3. Perché la Broni Mortara è definita autostrada regionale?

Sono "definite" autostrade regionali la Broni-Mortara, la Cremona Mantova la Bre-Be-Mi e la stessa Pedemontana, in quanto tracciato di rilevanza per la viabilità su scala regionale. Nel caso della Broni Mortara, tuttavia, il concetto di autostrada regionale mostra un aspetto molto contraddittorio: il tracciato prevede infatti un tratto in provincia di Vercelli (Piemonte dunque) che ne mette in discussione il carattere regionale e ha ripercussioni anche sotto il profilo delle procedure autorizzative. Per le autostrade che non siano regionali, infatti, dovrebbero essere gli uffici dei Ministeri romani e non la Regione a gestire le procedure amministrative.

4. Su quale percorso si snoderebbe il tracciato autostradale?

Rispetto alla prima proposta di tracciato, che prevedeva il raccordo con l'autostrada Torino Piacenza all'altezza di Broni, il percorso dell'opera così come previsto dal progetto preliminare si snoda da Redavalle correndo nella piana dell'Oltrepo, attraverso i Comuni di Pinarolo, Barbianello e Bressana. L'autostrada attraverserebbe tramite un ponte posto fra Bressana e Rea Po il fiume Po per arrivare, attraverso S.Martino Siccomario, allo snodo con l'autostrada Milano-Genova, all'altezza di Gropello Cairoli. Seguirebbe un ultimo tratto in Lomellina, sino a Castello d'Agogna, con una "bretella di collegamento a Mortara (sede di un polo intermodale, cioè di scambio merci tra ferrovia e autotrasporto).

5. A quali strategie di trasporto su lunga distanza risponderebbe l'autostrada Broni Mortara?

Più volte è stato detto che la Broni Mortara - unitamente alla Cremona Mantova - dovrebbe innervare il cosiddetto "corridoio 5" che da est verso ovest connetterebbe Barcellona a Kiev. In realtà, come ha chiaramente chiarito l'Unione europea, il corridoio 5 è esclusivamente ferroviario e passa a nord di Milano. Di fatto l'autostrada Broni Mortara farebbe da connessione fra la A7 Milano-Genova e la A21 Torino Piacenza, oltre a raccordarsi, in prospettiva (il progetto di questo tratto è compreso nel progetto preliminare, anche se non sarà appaltato contemporaneamente) con l'autostrada a Stroppiana (Vc). Va detto che quest'ultimo collegamento è dichiarato, ma di fatto rimane - allo stato delle cose - solo sulla carta. In più punti della relazione ed in diversi interventi dei politici, il progetto è previsto per "alleggerire il traffico della A4 (Milano-Bergamo-Brescia) e visto come "tassello di un corridoio in direzione est-ovest, che attraversando l'intero bacino padano sarà completamente alternativo rispetto alla A4". Se così fosse, si comprendono i 44.000 veicoli giornalieri previsti dai calcoli dei

progettisti, che comporterebbero circa 40.000 veicoli di “attraversamento”, che cioè proverrebbero da altre regioni e andrebbero in altre regioni, lasciando in provincia di Pavia solo l’inquinamento dei loro motori.

6. Qual è la lunghezza del percorso autostradale? Quante corsie prevede? E quanti caselli prevede?

Si tratta complessivamente di 50,200 Km, ai quali se ne dovrebbero aggiungere circa 17 per il collegamento con Stroppiana in Piemonte. Trattandosi di un’autostrada regionale, sono previste due corsie di marcia e una di emergenza. Sono previsti caselli a: Redavalle, Bressana B., S.Martino, Gropello, Tromello, Olevano Lomellina, Castel d’Agogna.

7. A quale tipo di utenza si rivolge la Broni Mortara?

Come si legge nei documenti relativi al progetto preliminare, la Broni Mortara si rivolge al traffico leggero e pesante che oggi transita sull’asse Torino-Milano-Venezia. In sostanza, l’idea è quella di trasferire una parte del traffico su lunghe distanze che corre sull’asse est-ovest facendolo scorrere a sud di Milano. Rispetto alla viabilità locale che (es. ex S.S.35) contempla circa il 12% di traffico, quello previsto lungo l’autostrada prevede una componente di traffico pesante maggiore, pari al 32% del totale.

8. Quali vantaggi per il traffico locale?

Trattandosi di una autostrada, non stupisce il fatto che l’interesse per il traffico locale è limitato. I fautori dell’opera fanno leva sul fatto che nel “pacchetto autostrada” sono previste anche altre opere, come la tangenzialina di Tre Re (opera la cui realizzazione non è necessariamente vincolata a quella dell’autostrada), la “bretella” di Bressana, quella per la tangenziale di Pavia e quella di Mortara. Calcoli sui percorsi e i costi di pedaggio dimostrano che per gran parte del territorio la Broni Mortara sarà scarsamente utile, allungando i percorsi, senza contare i costi di pedaggio.

9. Quali costi sono previsti per il pedaggio?

In sede di progetto preliminare sono indicate tariffe molto elevate: per percorrere 20 Km un automobilista sarebbe chiamato a spendere 2,9 euro (pari a 0,146 euro/Km), contro 1,0 euro per un percorso di equivalente lunghezza sulla Milano Genova. Gli elevati costi si giustificano con l’importo complessivo dell’opera, davvero alto.

10. Quale è il costo previsto per l’opera?

Il costo è di 1078 milioni di euro, 78 dei quali erogati dalla Regione Lombardia; per il resto il piano di investimenti privati non è noto, dal momento che il piano finanziario è stato secretato con la motivazione che la sua pubblicizzazione inficierebbe lo spirito di libera concorrenza che deve caratterizzare l’aggiudicazione dell’opera.

11. Quali Aziende sono in corsa per la progettazione e la realizzazione dell’opera?

Fin dall’inizio è parso chiaro che è principalmente il Gruppo Gavio a mostrare interesse per l’opera, fatto questo che non stupisce, dal momento che la Broni-Mortara funzionerebbe di fatto come una “bretella” in grado di agevolare i collegamenti fra la autostrada Torino-Piacenza (attualmente gestita dal gruppo Gavio) e la Milano-Genova, gestita da una società (la Milano Serravalle) intorno alla

quale notoriamente ruotano altri interessi del Gruppo Gavio, protagonista in tempi recenti di discussi acquisti e vendite di quote azionarie.

12. Chi si è aggiudicato la progettazione preliminare?

Il Gruppo Gavio.... da notare che il bando di gara prevedeva l'obbligo per la Ditta cui veniva aggiudicata la progettazione preliminare (in caso di mancanza di altri concorrenti) di partecipare anche al bando di gara per la progettazione esecutiva.

13. Chi era stato chiamato a fare parte della Conferenza dei Servizi che ha deciso di approvare il progetto preliminare?

I Comuni interessati (cioè quelli interessati territorialmente al passaggio del tracciato), la Provincia di Pavia, la Regione Lombardia, l'ASL e tutta una serie di Enti (Es. Consorzio irriguo Est Sesia, Parco del Ticino, ecc...) a vario titolo coinvolti dall'impatto dell'opera. Mancavano le associazioni agricole e ambientaliste, che sono state sentite in separata sede. Le sedute della conferenza, avviata nel dicembre 2006 e conclusa nel febbraio 2007, NON erano pubbliche. Non è stato possibile assistervi neppure come uditori.

14. Che esito ha dato il voto dei partecipanti alla Conferenza?

La maggioranza dei votanti si è espressa a favore del progetto; voto contrario è stato espresso dai Comuni di Sommo, San Martino Siccomario, Cava Manara, Pinarolo Po, Robecco Pavese. Hanno votato a favore il Consorzio del Parco del Ticino e il Comune di Pavia, che avevano chiesto di attivare la Valutazione ambientale strategica. Un ordine del giorno votato all'unanimità ha formalizzato tale impegno.

15. A che punto è lo svolgimento della Valutazione Ambientale strategica?

E' stata costituita solo nel mese di ottobre, con delibera della Giunta Provinciale una segreteria tecnica che dovrebbe seguire l'iter della valutazione ambientale, che non si capisce con quale procedura possa essere svolta, dal momento che la normativa europea ed italiana in materia prevedono che debba iniziare prima della predisposizione del progetto e della sua approvazione. Inoltre in risposta alle osservazioni, presentate dal Coordinamento dei Comitati e delle Associazioni ambientaliste, Infrastrutture Lombarde ha risposto che sarà avviata una Valutazione ambientale sintetica. La prima riunione della segreteria tecnica è avvenuta solo il 14 novembre 2007.

16. Vi è differenza tra la valutazione ambientale sintetica e la valutazione ambientale strategica?

La sola affinità risiede nell'acronimo (V.A.S.). La valutazione ambientale strategica è una procedura normata da una specifica direttiva europea (Direttiva 2001/42) e nazionale (Dlgs. 152/06) e già attiva a livello regionale in ambito urbanistico: i nuovi Piani di governo del territorio, che prendono il posto dei Piani regolatori Generali, prevedono una istruttoria basata sulla valutazione ambientale strategica. La valutazione ambientale sintetica come procedura NON ESISTE, non ha alcun riferimento normativo in alcun Paese al mondo, o meglio, esiste oggi in Lombardia come prodotto di creatività amministrativa da quando Infrastrutture lombarde ha deciso di coniare il neologismo nella già citata lettera di risposta alle osservazioni delle associazioni ambientaliste.

17. Quale lo stato di avanzamento del progetto al Novembre 2007?

Al Novembre 2007 risulta recepito dalla Regione Lombardia (DGR 4659 del 4 maggio 2007) il progetto preliminare, esaminato nell'ambito della conferenza dei servizi che ha concluso i suoi lavori il 7 febbraio 2007. Avverso la delibera di recepimento del progetto preliminare privati e associazioni ambientaliste hanno presentato una serie di ricorsi al T.A.R. regionale della Lombardia di cui si attende l'esito.

18. Quale sarà l'impatto del percorso autostradale sulla qualità dell'aria?

Lo scenario relativo al traffico contenuto nel progetto preliminare prevede a lungo termine un flusso di autoveicoli pari a 45.000/giorno; in buona parte si tratterà di traffico trasferito dall'area milanese a quella pavese. E' ragionevole ipotizzare che l'impatto più pesante si registrerà nei punti di svincolo e connessione con altre arterie di comunicazione (Torino Piacenza, tangenziali di Pavia, autostrada Milano - Genova). Appare critica la situazione relativa al territorio a sud di Pavia, che comprende Comuni come Carbonara Ticino, S.Martino Siccomario, dove la qualità dell'aria è già oggi scadente, al punto da indurre la Regione Lombardia a inserire questi Comuni nell'area critica. Particolarmente grave potrebbe risultare la condizione dell'abitato di Cava Manara, che in caso di realizzazione del tracciato autostradale risulterebbe chiuso tra l'autostrada stessa e la tangenzialina e con al centro l'attuale ex s.s. 35 che sarà comunque sempre trafficata per la presenza di centri commerciali lungo il suo percorso. I dati raccolti dall'ARPA documentano già oggi una non buona qualità dell'aria nei Comuni sopra ricordati.

19. Quale sarà l'impatto in termini di consumo di suolo agricolo e nuove escavazioni?

Sulla base delle dimensioni del tracciato autostradale è possibile stimare la cancellazione di suolo agricolo, rappresentato da seminativi in Oltrepo Pavese e da aree risicole nel pavese e in Lomellina. La pratica della agricoltura biologica sarà compromessa su di una fascia di 400-500 metri per ogni lato del percorso autostradale. Particolarmente impattanti sul tessuto agricolo saranno gli svincoli, che isoleranno aree agricole destinate a rimanere intercluse rispetto a strade e altri manufatti, con sostanziale compromissione della coltivabilità. Da non sottovalutare infine l'impatto dell'opera sul reticolo idrografico artificiale (canali, rogge), fondamentale soprattutto per i seminativi irrigui. Trattandosi di un percorso in rilevato (cioè sollevato dal pino campagna con un terrapieno di 2,50 mt di altezza), l'autostrada richiederà il consumo di circa 13 milioni m3 di materiale inerte, prelevato da nuove cave in aggiunta a quelle già previste dal Piano provinciale cave di recente approvato dalla Regione Lombardia.

20. Quale sarà l'impatto sulle valenze naturalistiche del territorio ?

Il tracciato autostradale attraverserà il territorio del Parco del Ticino e lambirà la Zona di Protezione speciale della Lomellina, istituita in accordo con la direttiva comunitaria /79 in ragione del fatto che i territori irrigui messi sotto tutela sono fondamentali per la tutela delle grazie, le colonie riproduttive di Ardeidi quali nitticora, garzetta, airone cenerino, sgarza ciuffetto, airone rosso, oltre che dell'equilibrio ecologico complessivo dell'ambiente pavese.

21. Quali argomentazioni contengono i ricorsi al Tribunale amministrativo?

Poiché gli argomenti sono numerosi, sono stati condensati in un allegato di 3 pagine, lo si può trovare su branimortara.blogspot.com.