

AUTOSTRADA BRONI-MORTARA

«L'opera non ha colore politico: o serve oppure no»



Il sindaco di Vigevano, Andrea Ceffa, ha rilanciato il progetto dell'autostrada Broni-Mortara

>> **Mario Pacali** mario.pacali@ievve.com

«Le grandi opere non hanno colore politico: o servono oppure no. L'autostrada è un'opera necessaria per que-

sto territorio». Chi parla è Carlo Alberto Belloni, presidente di Sabrom, la società concessionaria dell'autostrada Broni-Mortara-Stroppiana, da anni bloccata al Consiglio di Stato.

Parla Belloni, presidente di Sabrom: guardiamo con favore a questo nuovo interesse. Intanto il Ministro Salvini si impegna a reperire i fondi per la viabilità del ponte

Qualcosa si muove anche sul fronte autostrada. Con Vigevano - come riferito nell'articolo pubblicato la scorsa settimana - che rilancia il progetto della Broni-Mortara-Stroppiana, opera viabilistica dichiarata prioritaria da Regione Lombardia. Un rilancio che dovrà coinvolgere anche i sindaci del territorio che faranno parte del Coordinamento lomellino. «Ovviamente come Sabrom - afferma il presidente della società concessionaria della Broni-Mortara-Stroppiana - guardiamo con favore a questo nuovo interesse rispetto al nostro progetto». Un progetto che per Sabrom resta ancora valido, anche se ovviamente - in caso di ripartenza dell'intero iter, oggi fermo al Consiglio di Stato dopo il pollice verso del Ministero dell'Ambiente rispetto alla Valutazione di impatto ambientale dell'intervento ed il conseguente ricorso promosso da Regione Lombardia - dovrà fare i conti anche con una necessaria rivalutazione dei costi.

«Noi siamo i concessionari dell'autostrada - prosegue il numero uno di Sabrom - e in questa fase di contenziosi tra Regione Lombardia e il Tar e tra la stessa Regione ed il Consiglio di Stato, siamo spettatori. Spettatori ovviamente interessati... Vediamo questo film che si sviluppa da anni, dove ci sono stati attori che volevano questo intervento, a partire dall'allora presidente della Provincia di Pavia, Silvio Beretta. Attori - aggiunge Belloni - che a partire da Regione Lombardia hanno sempre ritenuta questa opera prioritaria per il territorio. Poi all'interno del territorio siamo passati dall'estremo entusiasmo della Provincia di Pavia a guida Beretta con



Carlo Alberto Belloni, presidente di Sabrom

18 dei 21 sindaci interessati che avevano dato l'ok in Conferenza di Servizio, all'estremo sfavorevole con la Provincia a guida Bosone che si è apertamente schierata contro l'autostrada».

«Dico sempre: le grandi opere non hanno colore politico.

Non sono di destra e nemmeno di sinistra o di centro. O servono o non servono. In questo caso l'autostrada è necessaria. Per questo, come società concessionaria, guardiamo con favore a questo rinnovato interesse. Interesse che è sempre stato di alcuni sindaci che non hanno mai cambiato idea, come quelli di Sartirana, di Mortara, di Robbio. Così come al nostro fianco abbiamo sempre avuto anche il presidente di Ance, Alberto Righini. Certo - conclude Belloni - la voce di Vigevano, in questo momento, è importante. Anche perché, è bene ricordarlo, se il Ministero dell'Ambiente ha detto no alla Valutazione di impatto ambientale, nessuno ha mai messo in discussione la validità trasportistica dell'intervento. Di certo queste contrapposizioni - e se mettiamo in fila le carte bollate di questi anni colmiamo la distanza che c'è da Redavalle a Gropello Cairoli - hanno fatto perdere al territorio un investimento, totalmente con soldi privati, di un miliardo di euro, e compensazioni per 100 milioni di euro».

E in tema di infrastrutture, nella giornata di giovedì il sindaco di Vigevano ha ricevuto una telefonata dal neo Ministro Matteo Salvini: il titolare del dicastero riceverà Ceffa e il presidente della Provincia Giovanni Palli entro fine novembre per parlare della viabilità di accesso al ponte. Salvini ha garantito massimo impegno per reperire il finanziamento necessario a collegare le due sponde del Ticino. Dal dicastero di Porta Pia trapela ottimismo, ci potrebbero essere novità ufficiali e positive entro le prossime settimane.

LA STORIA

Un'idea nata 40 anni fa Poi nel 2016 cala il sipario

«Questo intervento è bene che si sappia, non è un'idea di Abelli o di Belloni, bensì un progetto che arriva da più lontano. Era l'idea di Walter Damiani, lomellino e presidente della Camera di Commercio che già quarant'anni fa diceva a chiare lettere che senza una vera rete infrastrutturale per questa zona non ci sarebbe stato sviluppo. E l'autostrada, idea di Damiani, personaggio di spessore politico e di grande lungimiranza, era l'anello per completare uno scacchiere viabilistico in una zona che ha sempre avuto un gap infrastrutturale notevole rispetto alle altre aree della Lombardia». Così parlava due anni fa Carlo Alberto Belloni, presidente di Sabrom, in occasione del ventesimo compleanno (sulla carta) della Broni-Mortara-Stroppiana.

Un progetto che aveva ripreso vita - e che vita - nel Duemila, con in prima linea la Provincia di Pavia presieduta dal professor Silvio Beretta. Nacque un Comitato di sindaci, aderirono le forze imprenditoriali del territorio. Insomma, si faceva sul serio. Al punto che Regione Lombardia, il 4 luglio del 2008, aggiudicò l'opera a Sabrom, società creata da colossi del settore, come Gavio, Impregilo, Gruppo Salini. Poi lo stop del Ministero dell'Ambiente sulla Valutazione di impatto ambientale nel 2016. E da allora sulla Broni-Mortara-Stroppia-



Il tracciato dell'autostrada regionale che dall'Oltrepò collegava A21, A7 con la A26

na è calato il sipario. L'opera, come abbiamo visto, fa parte del pacchetto delle "Autostrade Regionali", unitamente alla Cremona-Mantova ed all'interconnessione Pedemontana-BreBeMi. La nuova infra-

struttura si poneva l'obiettivo di separare, a livello regionale, il traffico di scorrimento da quello locale e di offrire un servizio ed un'opportunità di sviluppo produttivo alle aree dell'Oltrepò e della Lomellina, poten-

ziando lo sviluppo delle imprese e favorendo la mobilità nel territorio delle persone e delle merci, riducendo i tempi di percorrenza e aumentando i benefici di carattere economico-ambientale. «Infatti tali aree sono connotate da una scarsa infrastrutturazione viaria che comporta assenza di connessioni gerarchicamente adeguate tra le maglie della rete primaria (A21 e A7), isolamento della Lomellina e insufficienza di collegamento tra le città di Broni, Pavia e Mortara». A livello superiore, l'arteria si inseriva in un quadro complessivo di interventi che riguardano: le tangenziali dei nodi metropolitani e, in particolare, Milano, Torino e Mestre; gli assi di interconnessione con la rete nazionale ed internazionale quali la Cuneo-Nizza e la Venezia-Ravenna; le autostrade pedemontane; il corridoio medio e basso padano, andando ad alleggerire il carico di traffico della A4 proponendosi, assieme infrastrutture esistenti dell'A1, A21, A26/A4, A4/A5 ed A5, come un tracciato alternativo di collegamento tra il centro Italia e il traforo del Monte Bianco. «In una visione a livello europeo le autostrade regionali possono essere considerate come gli "anelli mancanti" di una catena infrastrutturale che va a costituire il "corridoio 5", la connessione ideale tra Barcellona e Kiev».