

VERBALE D'ADUNANZA DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 29 GENNAIO 2007.

Sessione indetta con circolari del 23 – 26 Gennaio 2007 – Prot. Gen. n. 1958/07.

Seduta pubblica di prima convocazione.

Per cura del Presidente del Consiglio Comunale Dott. Ruffinazzi Giuliano, sono stati convocati i Consiglieri Comunali a domicilio con avviso scritto qui allegato (Allegato 1) regolarmente notificato, come da relazione in atti dei messi notificatori.

Alle ore 21.00, il Presidente del Consiglio Comunale fa procedere all'appello.
Il Segretario Generale Supplente Dott. Donato Scova procede all'appello nominale.

Risultano presenti il Sindaco: Piera Capitelli ed i seguenti Consiglieri comunali: Bruni Sandro, Assanelli Piero Sandro, Sgotto Raffaele, Gimigliano Valerio, Trivi Pietro, Sinistri Monica, Niutta Cristina, Conti Carlo Alberto, Duse Luigi, Castagna Fabio, Minella Walter, Mastropietro Tommaso, Galliena Giovanni, Cappelletti Claudia, Meriggi Nadia, Marchesotti Ilaria, Ghezzi Maria Angela, Locardi Mario, Spedicato Antonio, Artuso Alberto Pio, Bobbio Pallavicini Antonio, Palumbo Calogero, Labate Dante, Fracassi Mario Fabrizio, Veltri Walterandrea, Veltri Cornelio, Trimarchi Virginia, Magni Giovanni, Di Tomaso Pasquale, Campari Irene Antonia, Mazzilli Denny.

Totale presenti con il Presidente: n. 33

Assenti i Consiglieri: Greco Luigi, Cinquini Carlo, Filippi Filippi Luca, Molina Luigi, Galandra Marco, Centinaio Gian Marco, Zorzoli Angelo.

Totale assenti n. 7

Sono presenti altresì gli Assessori:

Filippi Filippi Ettore, Borutti Silvana, Portolan Roberto, Bengiovanni Antonio, Balzamo Giuseppina, Zucchi Angelo Alberto, Sacchi Franco, Nizzoli Maria Teresa, Fantoni Adolfo.

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

***DISCUSSIONE DEL PUNTO N. 2 DELL'ORDINE DEL GIORNO AVENTE AD OGGETTO:
"SURROGA DI UN CONSIGLIERE COMUNALE (ADENTI FRANCESCO)"***

PRESIDENTE

Bene. Buonasera a tutti. Questo Consiglio Comunale deve iniziare con la surroga del Consigliere Comunale Francesco Adenti che come sapete nello scorso Consiglio ha dato le dimissioni, e noi dobbiamo approvare la surroga con l'arrivo in Consiglio del Consigliere Mauro Danesino. Per lui è un rientro, è già stato Consigliere, Presidente di una Commissione anche.

Devo quindi chiedere al Consiglio Comunale di votare questa surroga.

(La votazione è riportata nella delibera n. 2 Prot. Gen. n. 3280/07 allegata al presente verbale)

(Le entrate e le uscite dei Consiglieri sono riportate nelle delibere)

PRESIDENTE

Grazie Consigliere Danesino.

Prego Consigliere Bruni.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Presidente, solo per un saluto. Lo farebbe certamente lei, ma comunque il Dr. Danesino mi pare sia già stato anche nostro rappresentante al Teatro Fraschini se non erro, quindi a maggior ragione siamo contenti di averlo in mezzo a noi in Consiglio Comunale.

Grazie.

PRESIDENTE

Come ho già avuto modo di dire il Consigliere Danesino ritorna in Consiglio Comunale, appunto ha già ricoperto incarichi di prestigio, è stato Presidente della Commissione Affari Generali che ha lavorato parecchio nelle due legislature..., non la scorsa legislatura, quella prima, nel primo Albergati sostanzialmente. Ho avuto il piacere poi di averlo come collega di gruppo, quindi sono estremamente contento che una persona preparata come il Consigliere rientra in Consiglio.

**DISCUSSIONE DEL PUNTO N. 4 DELL'ORDINE DEL GIORNO AVENTE AD OGGETTO:
RICOSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE CONSILIARE PER LA VALUTAZIONE
DELLE CANDIDATURE AI FINI DELLA NOMINA, DESIGNAZIONE E REVOCA DEI
RAPPRESENTANTI DEL COMUNE PRESSO ENTI, AZIENDE, ISTITUZIONI E SOCIETÀ.
PRESA D'ATTO.**

PRESIDENTE

Detto questo passiamo alla delibera n. 2 che è una presa d'atto della ricostituzione della Commissione Consiliare per la valutazione delle candidature ai fini della nomina. Praticamente c'è stato un cambio, è uscito il Consigliere Luca Filippi ed entra in questa Commissione il Consigliere Palumbo.

Si tratta di una presa d'atto, quindi chiedo al Consiglio di esprimersi, metto in votazione.

(La votazione è riportata nella delibera n. 3 Prot. Gen. n. 3281/07 allegata al presente verbale)

DISCUSSIONE DEL PUNTO N. 6 DELL'ORDINE DEL GIORNO – INTEGRAZIONE AL REGOLAMENTO PER IL TRATTAMENTO DEI DATI SENSIBILI E GIUDIZIARI DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 GIUGNO 2003 N. 196, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 55 DEL 19 DICEMBRE 2005

PRESIDENTE

Passiamo alla proposta n. 6, come da accordo dei Capigruppo, integrazione al regolamento per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003. Relatore l'Assessore Filippi, a cui do la parola.

Grazie.

ASSESSORE FILIPPI FILIPPI ETTORE

E' una delibera di adeguamento che dobbiamo votare anche con un emendamento mi pare, perché nella Commissione apposita c'è sempre quel vecchio problema dell'aggettivo "razziale" scritto in alcune di queste modifiche che dal centro continuano a mandarci e che noi continuiamo ad emendare. Quindi è stata illustrata in Commissione, non mi pare che ci siano cose da spiegare.

PRESIDENTE

Quindi si prevede che prima si voti l'emendamento e poi la delibera così come è stata emendata. Abbiamo capito tutti il senso della proposta fatta dall'Assessore Filippi. Allora votiamo...

Prego Consigliere Gimigliano.

Scusate, per favore! Prego.

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

Scusi, Presidente, sempre per dare un contributo al dibattito, anche perché in Commissione la delibera è stata approvata all'unanimità, ma questo non ...ica il fatto che il percorso non sia stato un po' tortuoso, nel senso, anche quando un provvedimento viene approvato dalla Commissione e condiviso da tutti i presenti questo non vuol dire che il percorso sia stato celere. Infatti sono stati sollevati alcuni dubbi e tra questi era stata fatta anche una proposta per far pervenire ai Consiglieri Comunali il testo in un certo senso emendato perché in alcune schede che fanno parte integrante e sostanziale di questo provvedimento, siccome sono schede tipo che vengono approvate dal Garante preposto per la protezione dei dati personali, noi ci siamo ritrovati, e ci hanno recapitato il provvedimento così come era stato inviato ai componenti della Commissione. Quindi il provvedimento in un certo senso non è stato ripulito di quegli aggettivi che in Commissione avevamo concordato che venissero tolti, infatti in particolare è stato votato questo emendamento che toglie da alcune schede la parola "razziale" così come era stato fatto nel regolamento che era stato approvato dal Consiglio Comunale nel mese di dicembre dell'anno 2005.

Tra queste perplessità che sono state avanzate nella Commissione Comunale competente a discutere il provvedimento in particolare era stato anche sollevato un dubbio in merito alla scheda 41, dove si parla del conferimento di onorificenze e di ricompense. Come ben sapete quando si tratta di provvedere al trattamento di dati personali, cioè alla raccolta di dati nel caso di specie sensibili e giudiziari che sono quei dati che meritano una particolare attenzione a differenza dei dati che si riferiscono alla persona, io avevo chiesto che venisse estromessa la parola "ricompensa" perché come fonte normativa che viene indicata in questa scheda si fa riferimento al regolamento comunale che prevede l'onorificenza di San Siro. Siccome il Comune di Pavia, così come tutti gli altri enti pubblici territoriali, non eroga, non dà delle ricompense ma se mai dà dei contributi a delle

associazioni o ad altre forme organizzate che non hanno scopo di lucro, allora avevo chiesto nell'eventuale provvedimento che avrebbe dovuto essere rinviato, rispedito, e quindi recapitato a tutti i Consiglieri Comunali anche che venisse cassata la parola che compare nella scheda 41 e che fa riferimento al conferimento di onorificenze e di ricompense, parola che – ripeto – non si addice al Comune di Pavia perché il Comune non eroga, non dà ricompense.

L'altro chiarimento che volevo chiedere nel merito è questo. Siccome il primo regolamento in merito al trattamento dei dati personali, e quindi successivamente in merito anche al trattamento dei dati sensibili e giudiziari è stato approvato da questo Consiglio Comunale nel mese di dicembre del 2005, io volevo chiedere all'Assessore, mi sembra di non ricordare male, che in questo frangente tra il dicembre dell'anno 2005 e il gennaio 2007 probabilmente forse è intervenuta anche qualche altra modifica di carattere legislativo.

Allora quello che chiedo io è questo, cioè che ci sia un impegno da parte dell'Assessorato competente di predisporre nel caso in cui ci siano state delle modifiche legislative oltre a quello delle schede contenute in questo provvedimento che questa sera il Consiglio Comunale va ad approvare, di demandare agli uffici preposti una verifica per vedere se nel frattempo in questi 13 mesi ci sono state delle novità legislative. Quindi l'impegno che chiedo all'Assessore è proprio questo, di demandare agli uffici questa verifica.

Detto questo, l'altra incongruenza che avevo sollevato in Commissione e che poi avrebbe dovuto essere ripianata dal nuovo testo che avrebbe dovuto – ripeto – essere inviato ai Consiglieri Comunali è che nella premessa di questo provvedimento si fa riferimento al parere del Garante in merito alle schede tipo, dalla 36 alla 41, che questa sera andiamo ad approvare, quando invece nel dispositivo della delibera si fa riferimento al parere del Garante preposto al trattamento dei dati personali, ovvero alla tutela dei dati personali, si fa riferimento invece al parere del 10 maggio 2006. Il chiarimento era proprio questo, come mai non era stata sanata questa ulteriore incongruenza.

Capisco che sono delle osservazioni di carattere meramente formale, ma anche sostanziale a mio avviso, ma questo semplicemente per dare un contributo al dibattito e ad un provvedimento così importante che a mio avviso non deve essere sottovalutato perché è così delicato, tanto è vero che tra le sue norme, tra i suoi articoli, il codice, il Testo Unico della privacy prevede delle sanzioni non solo civili e amministrative ma anche penali in caso di inosservanza degli obblighi previsti dal Testo Unico medesimo, e di conseguenza anche alle sue eventuali integrazioni che questa sera noi andiamo ad approvare.

PRESIDENTE

Grazie. Penso che voglia intervenire l'Assessore. Grazie.

ASSESSORE FILIPPI FILIPPI ETTORE

Io devo intanto chiedere scusa al Consigliere Danesino se non abbiamo messo qualche altro provvedimento ma ha preso di colpo l'intervento del Consigliere Gimigliano. Il Consigliere Danesino infatti è sconvolto, vedi, sta scappando.

Consigliere Gimigliano, mi era parso che nella riunione della Commissione avevamo chiarito tutto. Noi abbiamo approvato un regolamento nel dicembre del 2005, abbiamo ricevuto il parere di conformità del Garante, lo stesso schema è stato approvato dal Garante il 21 settembre... perché l'aveva approvato il 21.9.2005. Nel maggio del 2006 il Garante ha trovato delle altre novità, ha deciso che le schede, le 6 schede dal 36 al 41 dovevano essere modificate. Noi le abbiamo modificate. Mi rendo conto che da maggio 2006, da fine maggio 2006 gli uffici hanno ricevuto...

tra agosto, settembre, ottobre non hanno pensato molto a risolvere questo problema. Adesso il problema è stato risolto, i suoi dubbi sono stati tutti cancellati.

Noi stiamo predisponendo un regolamento secondo quello che dice il Garante e nella scheda da lei incriminata il Garante parla di onorificenze e ricompense. Noi riteniamo che quella scheda per il fatto che attualmente lo statuto, il regolamento del Consiglio Comunale non preveda ricompense... Non importa il fatto che dobbiamo cambiare una scheda nazionale perché il giorno in cui dovessimo decidere come Consiglio Comunale di mettere nel nostro statuto e nel nostro regolamento ricompense noi dovremmo cambiare la scheda, e nel frattempo se non ci sono ricompense il fatto che lì si parli di ricompense non cambia niente.

Quindi questo suo suggerimento abbiamo ritenuto che non fosse il caso di... non ci portasse a modificare le schede previste dal Garante. La Commissione ha approvato all'unanimità quel cambiamento del termine, della cancellazione del termine "razziale". Non vedo in che cosa siamo stati tortuosi, comunque io chiedo al Consiglio Comunale di approvare nella forma approvata all'unanimità dalla Commissione il regolamento.

Grazie.

PRESIDENTE

Va bene. Se non ci sono altri interventi io metto in votazione l'emendamento apportato, come spiegato dall'Assessore, che vi leggo.

Oggetto: integrazione al regolamento per il trattamento dei dati sensibili. La Commissione, come in fase di approvazione del regolamento per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, del dicembre 2005, chiede di eliminare dalle schede relative ai trattamenti che comportano l'utilizzo dei dati sensibili e giudiziari il termine "razziale" nel modo seguente: tipi di dati trattati originale "razziale", "etnico" il sostituto, il termine sostitutivo di "razziale".

Se siete d'accordo io metto in votazione l'emendamento.

Adesso metto in votazione la delibera così come è stata emendata.

Grazie.

(Le votazioni sono riportate nella delibera n. 4 Prot. Gen. n. 3282/07 – allegata al presente verbale)

**DISCUSSIONE DEL PUNTO N. 5 DELL'ORDINE DEL GIORNO AVENTE AD OGGETTO –
COMUNICAZIONE DA PARTE DELL'ASSESSORE IN MERITO ALL'AUTOSTRADA
BRONI-MORTARA.**

(Entrano i Consiglieri: Molina, Cinquini, Filippi Filippi. Presenti n. 39)

PRESIDENTE

Adesso passiamo al punto aggiunto in via d'urgenza, comunicazione da parte dell'Assessore alla partita, Franco Sacchi, in merito all'autostrada Broni-Mortara. Lo chiamiamo e possiamo iniziare il dibattito con una prima comunicazione da parte dell'Assessore, che ringrazio.

ASSESSORE SACCHI

La necessità di realizzare il tratto autostradale Broni-Pavia-Mortara con prosecuzione sull'itinerario della A26 nasce dalla necessità di rafforzare i collegamenti tra l'Oltrepò, il capoluogo e la Lomellina gerarchizzando i flussi di traffico e proponendosi di migliorare la maglia viaria locale di adduzione. Allo stesso tempo questo progetto richiede di essere inquadrato in un sistema di interventi sulla grande viabilità regionale al fine di rafforzare i poli urbani nella fascia sud della Lombardia e allo stesso tempo di costituire un'alternativa alla concentrazione del traffico sul nodo di Milano. Allo stesso tempo emerge la necessità di tutelare porzioni del territorio provinciale che sono maggiormente sottoposti al consumo di suolo e allo stesso tempo salvaguardando i territori appartenenti al Parco del Ticino. Da questo insieme di necessità nasce la delibera del Consiglio Comunale del 5.6.2003 in cui si approvò l'adesione al comitato promotore la cui finalità statutaria era quella di promuovere la realizzazione della tratta autostradale regionale Broni-Stradella-Pavia-Mortara. Questo per recuperare un po' il quadro storico e di memoria storica alla discussione odierna.

Sulla scorta del piano di fattibilità, dello studio di fattibilità promosso dal comitato promotore la Regione Lombardia, sulla scorta di un'apposita gara messa in campo da Infrastrutture Lombarde S.p.A., ha affidato alla società SABRON S.p.A. l'incarico di predisporre il progetto preliminare. Questo progetto preliminare è stato presentato ai Comuni nell'autunno scorso e sulla scorta di quel progetto preliminare la Giunta Comunale nel dicembre del 2006 ha espresso un parere favorevole condizionato a quel progetto evidenziando tra i requisiti insoddisfatti ma da soddisfare alcuni punti, in primo luogo la necessità di realizzare il collegamento con la A26, in secondo luogo la necessità di attuare un collegamento diretto tra la tangenziale di Pavia e lo svincolo di Pavia sud nonché il collegamento diretto dello stesso svincolo con il ponte di Bressana attraverso la variante di Cava Manara, ancora la necessità di effettuare approfondimenti in tema di valutazione di impatto e di mitigazione ambientale, in particolare per quanto ci riguarda da vicino il collegamento con la tangenziale di Pavia e lo svincolo di Pavia sud, ancora la necessità di prevedere lateralmente al progetto le opportune salvaguardie territoriali al fine di scongiurare urbanizzazioni in affaccio alle nuove strade di adduzione ai caselli, al tacciato autostradale e tutto quel sistema di localizzazioni che vengono indotte dalla presenza di collegamenti primari, e infine la necessità di prevedere tariffe compatibili in modo da consentire anche alle utenze della nostra provincia di avvalersi del nuovo collegamento viario per muoversi tra le varie zone della provincia.

Quindi sostanzialmente quella delibera confermava la delibera del giugno 2003 ed evidenziava alcune criticità del progetto in ordine alla mancata previsione contestuale del collegamento con la A26, in ordine al tema relativo agli impatti dell'opera soprattutto considerando questa opera non come a sé stante ma inserita in un quadro territoriale che prevede la realizzazione di altri progetti fortemente impattanti, infine sottolineava la criticità di particolari soluzioni

progettuali, in modo particolare l'eccessiva invasività dello svincolo di Pavia e il forte impatto del viadotto in località San Martino-Cava, e infine reclamava una maggiore chiarezza del piano finanziario con particolare riferimento alla valutazione del carico aggiuntivo di traffico che si realizzerebbe con il collegamento con la A26 e le relative conseguenze in termini di ritorni economici sul sistema delle tariffe con particolare riferimento alle tariffe sulle tratte locali.

In questo quadro si è sviluppata una forte discussione tra le comunità locali, tra le istituzioni locali, una discussione gestita non sempre in modo soddisfacente da parte dei latori del progetto. Su questa discussione appunto si è manifestata, si è innestata una forte sensibilità da parte delle comunità locali in ragione anche della delicatezza ambientale dei territori attraversati e degli impatti. Questo complesso di questioni è stato... Molti Comuni, molte istituzioni locali, il Comune di Pavia in primo luogo, il Parco del Ticino, molti attori si sono fatti portatori di queste sensibilità e di queste proposte sia in sede di Conferenza di Servizio sia nelle sedi successive che l'amministrazione provinciale ha organizzato.

Quindi su questo coacervo di proposte sono giunte delle risposte per certi versi apprezzabili, per altri non ancora pienamente soddisfacenti da parte di Regione e Provincia, in particolare in ordine alla volontà di procedere alla realizzazione del collegamento autostradale interregionale in territorio piemontese da parte appunto della Regione Piemonte, in tema di approfondimento degli impatti sull'ambiente del complesso dei progetti infrastrutturali e territoriali al cui esito positivo subordinare la gara, e infine alla disponibilità manifestata da Regione, Provincia e Infrastrutture S.p.A. ad affrontare in forma concertata alcune specifiche criticità progettuali attraverso la costituzione di una Segreteria Tecnica che vede allo stesso tavolo Regione, Provincia e Comuni. Quindi ad oggi il Comune di Pavia conferma le prescrizioni progettuali in più sedi avanzate, conferma la necessità di ricomprendere progetti di questa natura entro un quadro pianificatorio più ampio e dalle intenzionalità maggiormente esplicitate, conferma sostanzialmente la necessità di raggiungere un accordo più saldo con la Regione Piemonte e con la Provincia di Vercelli in modo da avviare al più presto le procedure per la realizzazione del collegamento con la A26, propone con forza la necessità di compiere una valutazione sul complesso dei progetti che insistono sul territorio pavese alla luce dei carichi ambientali già esistenti al cui esito favorevole condizionare la gara.

Quindi abbiamo avanzato in sede di riunione dei Sindaci la necessità di realizzare una VAS, una Valutazione Ambientale Strategica. Si tratta di una proposta eterodossa in quanto normalmente la VAS è uno degli strumenti di piano prevista tra l'altro dalla nuova L.R. 12, ma ci sembrava interessante adattare questo tipo di strumento come del resto è stato fatto dal Parco del Ticino per l'insieme dei progetti infrastrutturali che insistono sull'area di Malpensa, ci sembrava dicevo interessante utilizzare in forma innovativa questo strumento per valutare appunto i carichi ambientali esistenti e i carichi aggiuntivi determinati dal complesso dei progetti che riguardano il territorio pavese. Ancora confermiamo, e quindi chiediamo che la Conferenza di Servizio si esprima su questo punto, confermiamo la necessità di migliorare alcune soluzioni progettuali con particolare riferimento alla riduzione degli impatti dello svincolo di Pavia sud e del viadotto in località San Martino-Cava Manara, e infine proponiamo, abbiamo proposto in Conferenza di Servizio e ribadiamo questa proposta di rivedere il piano finanziario includendo il carico di utenza determinato dalla connessione con la A26 e quindi con il relativo incremento di ritorno economico al fine di avere non solo una previsione adeguata ma al fine di avere una valutazione esatta del pay-back, dei ritorni economici dell'operazione che consenta di calibrare opportunamente le tariffe e nella fattispecie consenta di ridurre le tariffe sulle tratte locali.

Per queste ragioni chiediamo che la Conferenza di Servizio resti aperta per un tempo sufficiente per effettuare gli aggiustamenti progettuali necessari, e allo stesso tempo mi sento di auspicare che le fasi di lavoro successive proprio per la delicatezza dei territori attraversati e per la

sensibilità espressa dalle comunità locali siano improntate ad un confronto più ampio e partecipato che consenta di integrare e correggere ulteriormente il progetto recependo indicazioni e suggerimenti provenienti da istituzioni, attori e comunità locali.

PRESIDENTE

Grazie. Allora adesso possiamo aprire il dibattito sull'argomento.
Consigliere Bruni, prego.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Vorrei conoscere le modalità e se c'è un Ordine del Giorno da parte della Giunta o da parte della maggioranza.

PRESIDENTE

No, che io sappia c'è un Ordine del Giorno che si sta realizzando penso in questo momento...

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Noi non abbiamo problemi...

PRESIDENTE

..da parte della maggioranza.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Va bene. Noi non abbiamo problemi ad esprimere comunque... (intervento fuori microfono)

PRESIDENTE

No, no, infatti. E' l'Ordine del Giorno che la maggioranza o parte della maggioranza sta predisponendo, non è al momento disponibile insomma.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Quindi non è pronto, via, si è tenuto in consi... Va bene, non è un problema.

PRESIDENTE

Grazie. (intervento fuori microfono)

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Ci sarà comunque l'indicazione da parte della Giunta, no?, Presidente? Ci sarà un'indicazione da parte della Giunta, anzi la Giunta l'ha già data la sua indicazione per la verità.

PRESIDENTE

La Giunta ha già fatto una delibera.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Proprio su questo. Grazie Presidente.

Sarò brevissimo stasera anche perché, come vede, sono seduto, ho dei problemi, quindi mi lasci qui tranquillo. Chiedo scusa anche al pubblico e agli amici Consiglieri Comunali.

Già dal 2003 in occasione della presentazione di documenti ufficiali all'Unione Industriali ricordo che è stata presentata questa indicazione di progetto come infrastruttura che doveva dare un avvio o comunque sostenere maggiormente lo sviluppo del nostro territorio, non solo del territorio pavese ma di tutta la provincia, quindi dell'Oltrepò e anche ella Lomellina. E' un documento conosciuto perché è un documento ufficiale, ricordo di averlo ritirato sui tavoli dell'Unione Industriali, non è una novità; a seguito poi di vari incontri, di varie predisposizioni dei passaggi che ha detto testé l'Assessore Sacchi si è arrivati a questa determinazione, alla cosiddetta Conferenza di Servizio. La cosa che ci meraviglia, signor Presidente, è comunque che stasera si porti questo dibattito, a noi fa estremamente piacere, ma questo dibattito dopo che comunque la Giunta ha già espresso il suo parere favorevole attraverso la delibera del 27 mi pare dicembre 2006. Teniamo presente che il Consiglio Comunale ha già espresso favorevolmente quasi all'unanimità, o all'unanimità, basta andare a vedere la nostra delibera che è del 2003, 5 giugno 2003, ha espresso la volontà di aderire alla bozza di statuto e al comitato promotore per la realizzazione di quest'opera. Di seguito il Comune ha avuto la possibilità di essere presente, e nessuno di noi ha creato problemi di sorta perché ha visto una linearità con la prima impostazione dell'adesione e della bozza. Abbiamo visto adesso che la Giunta con propria delibera del 27.12 ha appunto deliberato di esprimere parere favorevole al progetto preliminare con le condizioni riportate poi nel dispositivo.

Ora, se dobbiamo per forza o per necessità dibattere di questo, io ricordo che quando ne abbiamo parlato in Consiglio Comunale il Capogruppo, il collega Niutta, ricordo però gli interventi, al di là di alcune prese di posizione tutti abbiamo ritenuto opportuno che Pavia, il Comune di Pavia aderisse a questa iniziativa con delle specifiche condizioni e con delle indicazioni di massima che allora erano uscite solo per la bozza di statuto, oggi invece servirebbero a mitigare, a migliorare, a comunque sistemare non solo quella che è la condizione viabilistica già prevista nel preliminare, ma altre cose che si sono eventualmente venute a creare in questi ultimi tempi.

Devo anche dire, e poi certamente meglio di me lo dirà il collega Fracassi, che anche come Parco del Ticino ci sono state delle espressioni di parere favorevole con particolari condizioni, e devo anche dire che come rappresentante dell'agricoltura nel Parco del Ticino, al di là di alcune preoccupazioni giustamente espresse dagli agricoltori, alcune prese di posizione anche di Comuni mi hanno lasciato leggermente perplesso. Ne cito uno per tutti, un Comune tra l'altro amministrato da una maggioranza di centro destra, tipo Villanova d'Ardenghi. Se voi pensate dove passa l'autostrada al di là della ferrovia, verso quindi la statale per Alessandria, è a circa 7 chilometri dal fiume. Sostenere che l'autostrada tocchi Villanova d'Ardenghi, per chi sa dove è Villanova d'Ardenghi, è tutto da ridere, ma non per ridere su Villanova d'Ardenghi, ma per dire che in quella zona della ferrovia, della stazioncina di Villanova d'Ardenghi c'è solo l'area di sviluppo industriale che ha fatto Villanova d'Ardenghi, che nessuno gli ha detto di fare, anzi il Comune di Villanova d'Ardenghi chiede ampliamenti dell'area industriale.

Quindi non voglio entrare nel merito di altri Comuni, dico soltanto che è bene che ciascuno faccia le proprie riflessioni, noi come Comune di Pavia, gli altri come altri Comuni, tenendo presente anche la realtà delle cose. Avrei capito se l'autostrada... Io mi ricordo un certo tipo di discorso dell'autostrada perché arrivo da Zerbolò, per chi non lo sa, quando un collegamento era previsto addirittura al di là del campo sportivo del Comune di Zerbolò, c'è ancora un ponte nell'autostrada che non è mai stato utilizzato. Oggi quel disegno fortunatamente non si è realizzato, sarebbe stato completamente nella valle, sarebbe stato completamente all'interno, a ridosso non dico del fiume, sono 3 chilometri dal fiume, ma comunque sarebbe stato nella valle. Oggi siamo cosiddetto sopra la costa di Gropello, al di là della ferrovia. Quindi ciascuno dica le proprie cose ma le dica con serenità di giudizio. Penso che anche per questo il Parco del Ticino ha guardato in un

modo diverso anche il progetto; l'altro progetto, quello di 20 anni fa, sarebbe stato molto, molto discutibile oggi.

E quindi mi fermo qui per quanto riguarda il Parco ma è doveroso, io non sono rappresentante del Comune di Pavia nel Parco, però sono comunque cittadino pavese e quindi posso anche esprimere giustamente... oltre che rappresentante del Parco, posso esprimere giustamente alcune preoccupazioni, e queste preoccupazioni sono state messe nel documento che il Parco del Ticino ha presentato ai vari incontri sia in Regione che in Provincia.

Di conseguenza, e ho già finito colleghi, non sto qui a parlare dell'utilità di questa infrastruttura, che guardate che con una V, per chi è urbanista, con una V con vertice a Pavia dà la possibilità a tutti e tre i territori provinciali di avere una infrastruttura, cosiddetta autostrada regionale, che ha una caratteristica che può servire certamente allo sviluppo, ma può servire anche a migliorare il traffico viabilistico in alcune zone che conosciamo. Chi non conosce il tratto Pavia-Gropello Cairoli? Chi non lo conosce? Chi non conosce la difficoltà di superamento dell'attuale ponte della ferrovia in zona Bressana-Bottarone? Chi non lo conosce? Quindi una realistica valutazione delle situazioni viabilistiche anche coi Comuni limitrofi, certo. Conosciamo le realtà di Cava Manara, conosciamo le realtà di San Martino Siccomario, ma conosciamo anche che queste situazioni possono anche essere migliorate da una diminuzione di carico sulla statale 35.

Quindi condividendo pienamente l'impostazione che la Giunta Comunale ha dato con la delibera del 27.12.2006 io chiedo alla amministrazione comunale, ma lo chiedo anche ai colleghi del Consiglio Comunale, di prendere atto di questa delibera che la Giunta Comunale ha espresso, quindi del parere favorevole, aggiungendo certamente un mandato all'Assessore Sacchi, che già anche se ha tentato giustamente come Assessore di mettere a posto magari una qualche carta un po' di qua e un po' di là, quindi di mediare le situazioni, ma dando mandato all'Assessore all'Urbanistica di cui noi abbiamo piena fiducia... Perché se facesse cose diverse rispetto a quelle che ha scritto nella delibera dovremmo essere tutti i primi a dire, "Assessore Sacchi, non è più il suo mestiere stare lì", no? Quindi prendere atto del parere favorevole espresso dalla Giunta Municipale, dare mandato all'Assessore, e rappresentare il Comune di Pavia specialmente per quanto riguarda quelle condizioni che sono state messe anche nella delibera della Giunta del 27.12.06, condizioni viabilistiche, condizioni ambientali, ma certamente condizioni che non limitano la realizzazione di questa opera importante.

Da ultimo, e ho già finito Presidente anche se l'ho fatta un po' lunga, chiedo scusa. Proprio l'altra sera ho visto un cortometraggio veloce su Vilnius, la città con noi gemellata. Io non ho mai partecipato ai gemellaggi neanche quando ero Sindaco, ma per problemi di aeroplano, non per altri problemi, e comunque ritengo che certi gemellaggi si possono fare bene anche stando sul posto. Ma non è questo il problema. Ho visto un bel cortometraggio su Vilnius. Ma avete visto l'autostrada, o comunque la strada, la superstrada che gira attorno a Vilnius? E' una strada almeno due volte più larga della nostra attuale tangenziale est che abbiamo fatto, eppure se guardate il paesaggio attorno è decisamente un paesaggio agricolo salvaguardato, certamente ancora più agricolo del nostro se vogliamo, ma è stupendo. Siamo noi in grado... Il gemellaggio può servire anche a questo? Siamo noi in grado di realizzare queste cose? Io penso di sì. Se dobbiamo imparare qualcosa anche da Vilnius impariamolo. Hanno il loro fiume, hanno le loro strutture, hanno le loro zone agricole, hanno le loro zone industriali. Benissimo, allora queste cose devono servire non tanto a convincerci ma a prendere atto che si possono fare anche cose utili e farle bene.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Veltri Elio.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Presidente, prendo la parola per richiamare l'attenzione del Consiglio su tre questioni: prima la catena dei conflitti di interesse, secondo il parere dei cittadini, terzo l'impatto ambientale.

Qualche tempo fa il Governo Prodi per bocca e iniziativa del suo Ministro dei Lavori Pubblici ha bloccato la fusione tra Autostrade, di cui il maggiore azionista è Benetton, e la società spagnola Abertis. La motivazione del governo italiano e del Ministro dei Lavori Pubblici è stata la seguente: in Abertis c'è un socio che ha una quota che è anche un costruttore, e quindi c'è un conflitto di interesse, il costruttore che poi entra nella fusione e diventa, sarebbe diventato forse il gruppo più significativo e più importante d'Europa. Quindi il governo italiano ha detto noi non possiamo avallare una fusione che vede tra i suoi protagonisti, per essere al tempo stesso costruttore e azionista dell'Abertis, questa fusione. L'Europa si è opposta e molti commentatori anche economici hanno lamentato che il blocco di questa fusione... Io non do giudizi, racconto i fatti. ..che il blocco di questa fusione avrebbe scoraggiato molti investitori esteri che avrebbero voluto venire ad investire nel nostro Paese, e la questione si è bloccata, poi è stata ripresa eccetera.

Adesso noi abbiamo una situazione... Ne parlo anche perché non riguarda solo i protagonisti nazionali ma anche quelli della Giunta di Pavia. Noi abbiamo un costruttore che si chiama Gavio il quale ha il 55%, cioè è l'azionista di maggioranza della SABROM, che è questa società che dovrebbe costruire questa autostrada. Apro una parentesi e la chiudo immediatamente perché... (fine cassetta) ..titoli di merito; è stato inquisito, condannato, mi pare anche in galera un paio di volte, ma questi ormai in Italia sono titoli di merito e quindi noi li prendiamo come tali. Però Gavio ha anche una quota nella Serravalle e nel Consiglio di Amministrazione... Eh? (intervento fuori microfono) Ha anche una quota nella Serravalle e nel Consiglio di Amministrazione della Serravalle ci sono i suoi rappresentanti. Chiedo scusa. (intervento fuori microfono) Scusa, mi chiamano da Mosca, posso dire... (intervento fuori microfono)

PRESIDENTE

Una volta Mosca dava le direttive, penso che non sia più così. Una volta Mosca...

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Io non c'entravo, vengo da un'altra famiglia.

PRESIDENTE

Scherzo.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Detto questo, stavo dicendo che quindi ci sono già a quel livello dei conflitti di interesse palesi e patenti. Ora ho visto che, come sembra accade in questo Paese, forse perché non facciamo dei corsi, i conflitti di interesse distruggono la democrazia in tutto il mondo, questo ormai è acclarato, ma non ci si fa caso in questo Paese forse perché avendo la classe politica di questo Paese delegato tutto alla Magistratura, e siccome non è perseguibile penalmente il conflitto di interesse si passa oltre, però mette in crisi in tutto il mondo la democrazia e la trasforma in una somma di oligarchie che segna la fine della democrazia.

Detto questo, però nessuno ci fa caso. Ecco, l'unico conflitto di interesse, e io sono stato protagonista assoluto di questa battaglia, in questo Paese era quello di Berlusconi, anzi l'abbiamo identificato con Berlusconi. La banca mondiale dice che l'Italia è al primo posto al mondo per conflitti di interesse, che cominciano dai Comuni e vanno a finire al governo. Il Governo Prodi lo sapete che quando si è costituito tra Ministri e Sottosegretari ne aveva 24 in conflitto di interesse.

Non so se lo sapete questo, li ha pubblicati i nomi Il Corriere della Sera. Quindi non c'è solo quello di Berlusconi, che pure è gravissimo perché riguarda l'informazione... E io ho già dato su Berlusconi perché ho scritto tre libri e mi sono preso 10 cause civili, e io le vinco e lui ricorre in appello perché mi ama alla follia. Detto questo però ci sono anche quelli degli altri, nel Governo Prodi ce ne sono 24, poi ci sono 50 parlamentari che hanno doppi e tripli incarichi. Per esempio l'indulto è stato varato perché 80 parlamentari erano in conflitto di interesse per salvare la pelle. Ecco, questo è il Paese.

Adesso, fate queste poche considerazioni, veniamo alla Giunta di Pavia. A me dispiace molto questa sera che Portolan non sia presente. Ho visto la delibera e la delibera dice che due Assessori erano assenti. Non so che tipo di assenze fossero perché, sapete, ci sono anche le assenze diplomatiche, vari tipi di assenze. Comunque due erano assenti, gli altri hanno votato; tra quelli che hanno votato per costruire l'autostrada c'è anche l'Assessore Portolan. Ora, l'Assessore Portolan è amministratore della Serravalle, la quale Serravalle insieme è partecipe ed è partecipata dalla SABRON, e quindi uno vota per fare l'autostrada. E' un conflitto di interesse chiarissimo questo, chiarissimo. Se poi la Giunta vuole fare un corso sul conflitto di interesse chiama Guido Rossi e io mi offro gratis e vengo a farlo anch'io, però questo è un conflitto di interesse chiarissimo. Allora bisognerebbe capire se frega qualcuno oppure no. Più chiaro di così si muore.

Quindi diciamo che questa dal punto di vista istituzionale e della correttezza amministrativa nasce come conflitto... Segretario, faccia sentire anche a me per favore. E' un pettegolezzo? Ah, ho capito, va bene. Se è un pettegolezzo... (intervento fuori microfono) Sì, sì, io sono qui, mica scappo.

PRESIDENTE

Non era sulla...

SEGRETARIO

Da juventino dicevo che Guido Rossi non va bene.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Come?

SEGRETARIO

Da juventino dicevo che Guido Rossi non va bene.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Guido Rossi non va bene?

SEGRETARIO

Da juventino.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Ah, da juventino! E io le do la mia solidarietà ma sto con Guido Rossi.

Detto questo, quindi questo è un problema serio, perché se questo problema non si affronta ogni volta che si presenta a qualsiasi livello non c'è futuro, ve lo posso assicurare che non c'è futuro, perché un Paese che è un insieme infinito... Ma voi li leggete i giornali? Gli ultimi due numeri dell'Espresso hanno parlato... Il penultimo era "La mafia dei Baroni", il terzultimo riguardava la stessa cosa e parlava del Preside della Facoltà di Medicina dell'Università di Roma,

Fрати. Sapete che negli anni 60, e questa è una parentesi per alleggerire, l'Espresso fece una serie di servizi sulla legge del Tesauro. Eravamo negli anni 60, nessuno si occupava dei conflitti di interesse. Tesauro era un professore dell'Università di Napoli che aveva sistemato tutti i parenti. A 40 anni di distanza siamo peggiorati, perché il Preside della Facoltà di Medicina dell'Università di Roma ha sistemato tutti i parenti, e lui stesso dice che ha messo in cattedra 200 persone. Capite? E non si verifica solo a Roma, anche a Pavia, dappertutto. E' una catastrofe questa! Perché è una catastrofe? Perché cancella l'uguaglianza..... Che c'è? Chi è? (intervento fuori microfono) E' una catastrofe perché cancella due cose fondamentali in una democrazia liberale: cancella l'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge, prima questione, e cancella la concorrenza nel mercato, nell'economia. Capite perché è una catastrofe? Non esiste una democrazia liberale in cui da una parte non c'è l'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge, e l'art. 3 della Costituzione Italiana, che è l'articolo base della Costituzione Italiana, sancisce l'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge. Se ci sono conflitti di interesse viene cancellata l'uguaglianza dei cittadini di fronte alla legge, e, secondo, cancella il principio della concorrenza in economia, e quindi un'economia di mercato che non ha concorrenza diventa una falsa economia pianificata di tipo sovietico, perché ci sono i cartelli che la manovrano e la dominano. E' così difficile capirlo? Non credo che sia così difficile.

E quindi credo che la Giunta dovrebbe stare attenta perché a livello alto, Gavio e gli altri... E su questa cosa dell'autostrada-Abertis lo sapete che siamo andati avanti per mesi e il Governo Prodi l'ha bloccata, poi a Pavia non conta, si va avanti lo stesso.

Seconda questione. E' sempre più frequente in questo Paese che in una serie di iniziative, molte riguardano l'ambiente e i lavori pubblici, la TAV, l'Alta Velocità, questa autostrada, i cittadini non ci stanno, però gli amministratori e i politici decidono lo stesso. Ma si può andare avanti così? Vorrei essere ascoltato, Assessore. (intervento fuori microfono) No, non farti disturbare, non disturbatelo perché io chiedo che mi ascolti. (intervento fuori microfono) Dagli una sberla e non farti disturbare perché io voglio essere... Voglio.

PRESIDENTE

Consigliere, io la prego però di stringere perché...

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Stringo.

PRESIDENTE

Grazie.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Allora, i cittadini contano ancora qualche cosa in questo Paese sì o no? Io non so se i numeri forniti da La Provincia Pavese sono giusti, sono sbagliati, non lo so. La Provincia Pavese esce con titoli come questo "L'80% dei cittadini che ci telefonano sono contro..." Ah, 86, meglio ancora. L'86%, e gli amministratori se ne fregano e vanno avanti. Non hanno nessun rispetto. Almeno verificiamo se è vero. Verifichiamo, facciamo un referendum consultivo. A Pavia a suo tempo quando volevamo fare il cosiddetto terzo tronco della tangenziale abbiamo fatto il referendum, la gente ha detto di no e l'abbiamo bloccato. Io ero Sindaco di questa città, e non era l'autostrada, era un pezzettino di roba, e l'abbiamo bloccato per rispetto a quelli che avevano detto di no. Così sono andate le cose. Adesso vanno avanti e poi si meravigliano che la gente li blocca e i lavori pubblici, anche quelli essenziali, non vanno avanti, perché se non hai il consenso delle popolazioni come fai

ad andare avanti? Ogni volta che c'è un lavoro pubblico ti devi portare l'esercito, armato. E quindi credo che non sia neanche nell'interesse di chi vuole farle queste cose, è sbagliato.

Terza questione, che non è terza per importanza, è la questione ambientale. Qui è una catastrofe questo Paese! Qui è tutto... La cementificazione... Io sono venuto oggi... Questa sera sono arrivato dalla Calabria, avevo fatto il basso Lazio, la Campania e la Calabria. E' una cementificazione totale. Se voi in buona fede, se la gente in buona fede vuole venire a fare un giro con me di Pavia io gli faccio vedere tutte le zone cementificate negli ultimi anni, in una città che ha ¼ almeno delle case vuote e centinaia di migliaia di mq di aree dimesse, e quindi potrebbe risolvere diversamente i suoi problemi. E si continua. Adesso quale altra zona dobbiamo devastare? La dobbiamo devastare perché la domanda è "a chi interessano gli appalti"? Questo è il problema! E poi sempre lì andiamo a finire, perché se sulle autostrade – e chiudo – ci devono andare i cittadini, e i cittadini dicono di no, vuol dire che i problemi sono altri. E' così difficile da capire?

Io chiederei al Sindaco di interrogare Portolan, nel senso di dirglielo se lui si sente in conflitto di interesse, se la Giunta ritiene che c'è un conflitto di interesse, e se si debba andare avanti lo stesso perché poi a chi si rivolge uno quando viene qui, discute, chiede civilmente, educatamente, parlando in italiano e non trova mai risposta? Si deve rivolgere a qualcuno fuori di qui. Possiamo andare avanti così? Io credo assolutamente no.

PRESIDENTE

Consigliere Cappelletti. Grazie.

CONSIGLIERE CAPPELLETTI

Buongiorno a tutti. Il progetto dell'autostrada Broni-Pavia-Mortara, o come meglio sarebbe chiamarla Redavalle-Castello d'Agogna, è sicuramente un progetto complesso e impattante per il territorio provinciale. Sono anni che si parla della necessità del potenziamento della rete viabilistica per collegare più agilmente l'Oltrepò alla tangenziale di Pavia con l'ipotesi della costruzione di un nuovo ponte sul Po. La necessità di trovare una soluzione alla criticità viabilistica, all'intasamento costante di traffico nel collegamento in particolare fra Pavia e l'area sud del territorio provinciale è sicuramente una priorità, tuttavia il cambiamento di rotta avvenuta nei tavoli di coordinamento provinciale, da una prima ipotesi assolutamente condivisibile avanzata nei periodi 2001 e 2002 di una variante sulla statale 35 di impatto limitato sul territorio che avrebbe assolto adeguatamente alle esigenze di collegamento si passa nel 2003 alla nuova prospettiva della costruzione di una autostrada con ricadute territoriali e ambientali ben più pesanti.

Se riportiamo i dati sull'inquinamento dell'aria presentati nella memoria che Legambiente ha inviato alla Conferenza dei Servizi del 15 gennaio si evidenziano gli effetti nocivi che la costruzione di una nuova autostrada comporta su ambiente, paesaggio e salute. Confrontando il totale annuo di emissioni inquinanti per singolo Comune della Provincia di Pavia si vede ad esempio che i Comuni di Gropello e Zerbolò superano il Comune di Garlasco nei livelli di presenza di inquinanti, anche se Garlasco ha una popolazione numericamente superiore, e questo grazie solo alla presenza dell'autostrada Milano-Genova nel territorio dei due Comuni. Non credo sia necessario ribadire quanto negativi siano gli effetti sulla salute causati dall'esposizione continua ad emissioni di sostanze inquinanti che deriverebbero dalla costruzione di una autostrada che oltre tutto prevede un grosso incremento di transito di mezzi pesanti sul territorio, sì, perché per dichiarazione di una serie di personaggi di spicco della comunità locale, fra cui in particolare il Presidente della Fondazione Banca del Monte, abbiamo letto sulle pagine de La Provincia interventi entusiasti sulla prospettiva di attirare nella nostra provincia di Pavia 20.000 TIR in una prima fase e 50.000 TIR più avanti. A partire dal Corridoio 5, una delle principali arterie di comunicazione

previste dall'Unione Europea che prevede un vasto collegamento internazionale est-ovest, Lisbona-Kiev, anche la provincia di Pavia verrebbe interessata dal collegamento a questo asse strategico che determinerebbe una svolta di rilancio dell'economia locale. Sì, ma anche questa prospettiva merita alcune riflessioni.

L'Unione Europea ha previsto molto saggiamente questo strategico asse di collegamento solo su rotaie potenziando la linea ferroviaria in un concetto di sviluppo rispettoso del territorio secondo criteri di sostenibilità ambientale e di programmazione coordinata, nel progetto della Broni-Mortara assistiamo invece ad un pezzo di autostrada che non si inserisce in una pianificazione regionale più ampia ma si affianca ad una serie di tratte autostradali in concorrenza tra loro senza una strategia leggibile di selezione e di integrazione; l'unica strategia evidente è l'alleggerimento del traffico pesante dall'area milanese verso il nostro territorio con un consumo importante di aree a principale vocazione agricola e con barriere e pedaggi onerosi e superati che limitano fortemente l'accessibilità locale. A tutt'oggi non si prevedono collegamenti con la A26 in Piemonte e con la Malpensa, sembra un tratto autostradale monco e scoordinato in un territorio con esigenze di potenziamento viabilistico locale agile e leggero.

La sfida di sviluppo economico derivante dalla vicinanza al Corridoio 5 mi auguro possa decollare con criteri di sostenibilità territoriale nel rispetto delle vocazioni locali. Non dimentichiamoci che in Italia il rapporto tra chilometri autostradali e chilometri quadrati è pari a 21,7 km/1.000 kmq contro la media europea di 15, e i tratti a pagamento sono l'86% contro il 52% della media europea. Alla luce di tutte queste considerazioni mi auguro ancora che si intervenga con una riflessione approfondita sullo sviluppo che vogliamo immaginarci per il nostro territorio e per preservare una decorosa qualità della vita alle generazioni future.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Minella.

CONSIGLIERE MINELLA

Anzitutto ho trovato importante nella comunicazione dell'Assessore Sacchi una affermazione, e cioè il 7 di febbraio non si chiude la discussione. Non si deve chiudere la discussione, e io leggo, e spero che l'Assessore Sacchi me ne dia conferma, che qualora si pensasse di chiudere la discussione il 7 di febbraio a questo punto il parere del Comune di Pavia sarebbe io credo evidentemente, necessariamente e logicamente negativo. Questo perché? Perché c'è stato in questo periodo una cosa molto importante per la democrazia cittadina e provinciale, c'è stata una serie di prese di posizione da parte della cittadinanza. Un progetto che stava passando nel disinteresse generale...

Io apro una parentesi. Ricordo che quando nel 2003 fu presentato questo progetto io fui uno dei pochi Consiglieri in questo Consiglio Comunale che votai contro, ma non ci fu sostanzialmente nessun tipo di riscontro, di attenzione e di consapevolezza. Adesso le cose stanno cambiando. Ora attenzione, questo è un fenomeno democratico molto importante e di cui io credo che la politica debba tenere presente. Attenzione, non sto facendo un discorso demagogico, cioè non sto dicendo... Poi esprimo la mia opinione personale. Non sto dicendo dobbiamo dire per principio e da subito, dico quanto meno teniamo aperta la discussione, questo mi sembra proprio il minimo necessario e indispensabile. Aggiungo che personalmente io ho forti, molto forti perplessità, le avevo 4 anni fa, le ho ancora di più adesso; naturalmente spero che queste perplessità eventualmente possano essere fugate ed eventualmente spero che ci sia da parte dei proponenti del progetto la disponibilità a mettere in discussione eventualmente il loro progetto stesso, cioè eventualmente a ritrarlo.

Perché dico questo? Perché in sostanza l'autostrada Broni-Mortara ma quale utilità fondamentale ha? Io questo, confesso, non ho capito quale sia la necessità dell'autostrada Broni-Mortara. Aggiungo, non l'ho capito io ma altri ben più autorevoli personaggi politici, più autorevoli di me hanno dichiarato che non hanno capito, e allora se anche i politici significativi e importanti non hanno capito bene questa cosa, fin quando non si è capito bene, politici e popolazione, questo progetto non deve passare, deve essere sottoposto ad un approfondimento, ad un vaglio, a delle modifiche, ed eventualmente deve essere respinto se salta fuori che l'opinione della cittadinanza è negativa. Se invece saltano fuori ragioni a cui noi non avevamo pensato che inducono a votare a favore va bene, noi siamo disponibili ad un confronto, però il confronto lo pretendiamo, sia una forma di elementare correttezza.

Quindi non si capisce bene, io almeno non l'ho capito quale sia questa autostrada, il senso di questa autostrada Broni-Mortara. Per motivi personali ho occasione di passare spesso tanto per Broni quanto di andare a Mortara, indubbiamente ci sono dei problemi che peraltro in parte si stanno già risolvendo, ma io non capisco perché si debbano investire 3.000 miliardi di lire in un progetto che a me francamente, onestamente sembra un progetto inutile. Ma c'è di più, è questa forse la cosa più preoccupante, ha dei risvolti per quanto riguarda la vivibilità dei cittadini, la compatibilità ecologica, che sono molto preoccupanti. E allora io dico che una coalizione di centro sinistra di questa questione della compatibilità, cioè della tollerabilità dello sviluppo si deve assolutamente fare carico. Io posso capire che il centro destra non abbia questo tipo di cultura e questo tipo di sensibilità ma noi dobbiamo averla. Posso capire, poi magari invece mi sbaglio, sarò ben contento di ascoltare che qualcuno mi confermerà che mi sbaglio, però io dico che nella nostra cultura di centro sinistra questo è un valore, un criterio, un riferimento ineludibile.

E quindi io dico, chiedo che si continui, si sviluppi, si promuova una consultazione popolare allargata, si promuova un dibattito anche rigoroso scientifico; siamo in una città universitaria, abbiamo fior fiore di accademici, possiamo farci spiegare molto bene quali sono i vantaggi e quali sono gli svantaggi di questa iniziativa, e quindi spero che potremo riprendere, sviluppare, allargare questo dibattito democratico.

Grazie.

PRESIDENTE

Consigliere Gimigliano.

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

Quando si crea una grande infrastruttura è chiaro, o per lo meno quando è in cantiere la realizzazione di una grande infrastruttura, inizialmente sembrano tutti d'accordo, tanto è vero che fino all'anno 2003 le maggiori organizzazioni di categoria costituite da associazioni degli industriali, dall'associazione dei commercianti, dalle stesse organizzazioni sindacali, la loro opinione era unanime per la realizzazione del tratto autostradale Broni-Pavia-Mortara. Successivamente, come ogni opera, può verificarsi che ci siano delle persone che non siano d'accordo, e da qui nascono i comitati. E' indubbio che quando nascono, quando si formano dei comitati è perché probabilmente, se non quasi certamente, non c'è un preciso accordo sulla realizzazione dell'opera.

E allora io ritengo dal punto di vista per lo meno personale, pur non conoscendo con estrema esattezza il tracciato autostradale Broni-Pavia-Mortara, credo che di fronte ad un interesse individuale (nessuno tocchi il cosiddetto giardino di mia proprietà) debba prevalere a mio modesto parere quello che è l'interesse collettivo. E allora se si è d'accordo per realizzare un'opera che si ritiene in linea generale di estrema importanza è chiaro che, come qualsiasi cittadino, per essere

d'accordo con la realizzazione dell'opera devono per lo meno verificarsi, realizzarsi, avverarsi due condizioni che io ritengo importantissime, che io ritengo indispensabili. E le condizioni sono queste, e cioè l'aspetto prettamente viabilistico e la salvaguardia ambientale del territorio circostante.

Allora secondo me nella realizzazione di qualsiasi opera se si tiene presente, se si tengono in considerazione, in stretta considerazione questi due aspetti è chiaro che almeno dal mio punto di vista non si può non essere d'accordo con la realizzazione di una infrastruttura, e ne spiego a mio avviso anche le motivazioni dal punto di vista più che tecnico ma pratico. Questo perché? E' chiaro che l'organo che fa da portavoce è la cosiddetta Conferenza di Servizi. Nella Conferenza di Servizi che a mio avviso partecipano persone che sono di lungo corso, non sono persone che non capiscono oppure non conoscono l'argomento, secondo me è la sede naturale per far valere e apportare quelli che potrebbero essere i miglioramenti progettuali dell'opera. Allora solo se ognuno dei partecipanti alla Conferenza di Servizi, che è un organo non politico ma fondamentalmente tecnico, è chiaro che se uno agisce con un senso di responsabilità io credo che la realizzazione dell'opera sia possibile perché solo in questa sede è possibile portare quei miglioramenti progettuali, quindi anche le istanze di quel comitato promotore che a prima vista potrebbe non essere d'accordo con la realizzazione dell'opera, perché ciò che oggi potrebbe sembrare un danno può anche darsi che domani non sia così.

E allora quando si realizza una infrastruttura che io ritengo indispensabile e determinante per lo sviluppo del territorio provinciale è ovvio che ciascuna regione, ciascuna provincia si sviluppa soltanto ed esclusivamente se ci sono delle strade di comunicazione principale. Io non faccio tutti i giorni il tratto stradale Pavia-Mortara, però quando questo tratto viene percorso con gli automezzi ci sono file interminabili, specialmente in alcune ore della giornata, né questo traffico veicolare potrebbe essere ribaltato a mio avviso sul tratto ferroviario perché il tratto ferroviario Pavia-Mortara tutti lo conosciamo come è, e viene utilizzato solo ed esclusivamente da quelle persone o che non hanno la patente perché sono degli studenti, oppure perché non hanno la possibilità di viaggiare col proprio automezzo e sono costretti a utilizzare le FFSS.

Allora quando si crea una grande infrastruttura è vero che ci sono dei problemi di impatto ambientale, e credo che nessuna amministrazione di centro destra o di centro sinistra sia contraria alla realizzazione di un'opera che non tenga nella dovuta misura l'impatto ambientale della zona e quindi del territorio nei cui confronti deve passare l'autostrada che si intende realizzare, però a questo si aggiungono altri punti molto, molto importanti. E cioè quali sono questi punti che bisogna a mio avviso prendere anche in considerazione? I punti secondo me sono questi.

Primo, ritengo che l'eventuale realizzazione di una grande infrastruttura non possa fare altro che arrecare dei benefici economici al territorio circostante. Secondo, la realizzazione di una grande infrastruttura a mio avviso, e questo mi pare che possa essere un dato innegabile, apporta anche un beneficio produttivo, un beneficio con un risvolto di un alto tasso occupazionale, quindi è un'opportunità a mio avviso che il nostro territorio non deve perdere anche se la realizzazione dell'opera deve avvenire con tutte le cautele del caso e con la ponderazione di tutti gli interessi e di condizioni che ho testé menzionato anche perché è uno sviluppo per la nostra economia. Quindi se non ci sono infrastrutture, non ci sono investimenti, non c'è voglia da parte degli imprenditori di investire sul territorio, quindi solo la realizzazione di un'opera del genere può invogliare coloro che intendono investire anche in quella zona del territorio.

Quindi non mi sembra che dopo aver detto tutto questo mi convinco sempre di più che non è un tratto autostradale come qualcuno l'ha definito, pur rispettando l'opinione della collega che mi ha preceduto, un tratto autostradale monco, ma solo se sarà realizzato questo tratto autostradale possiamo successivamente avere lo spazio e la possibilità che lo stesso possa essere collegato anche

ad un tratto autostradale della nostra vicina regione che è quella del Piemonte. Quindi solo dopo aver realizzato questo pezzo è possibile affrontare nelle sedi opportune, nelle sedi istituzionali, con i rappresentanti istituzionali delle regioni vicine quali possono essere le ulteriori condizioni per collegare questo tratto autostradale agli altri tratti autostradali che già passano in zone pressoché limitrofe a quella del tratto in questione.

Quindi se io fossi un amministratore anche provinciale, ma non lo sono, metterei tra le priorità del mio programma proprio la realizzazione di questo tratto autostradale, e anzi se avessi la possibilità, sempre che sia necessario e indispensabile e determinante per il benessere economico della nostra provincia, ne realizzerei probabilmente anche qualche altro, perché solo con la realizzazione delle infrastrutture... E noi ne sappiamo qualcosa anche in Calabria che ci sono infrastrutture iniziate ma mai completate, e addirittura in alcuni tratti della regione inesistenti, e questo è una delle piaghe che impedisce lo sviluppo della nostra regione. E' proprio questo, senza l'assenza di infrastrutture a mio avviso non ci può essere benessere e sviluppo produttivo e per una migliore economia della provincia.

PRESIDENTE

Grazie. (intervento fuori microfono) Consigliere Zorzoli. Grazie.

CONSIGLIERE ZORZOLI

Prima di entrare nella discussione raccolgo le cose dette dal Consigliere Gimigliano per dire che... e proprio il concetto di sviluppo che ha proposto Gimigliano qua dentro, soprattutto il concetto di sviluppo e come dovrebbe essere realizzato, cioè se ne avessi le possibilità io farei così, perché non valutando se..., ma perché è certo che questo è l'interesse generale.

Detto questo, se avevo qualche dubbio e se il concetto della Broni-Mortara... , quello che è, Stropiana, risaie, dove finirà, se avevo qualche dubbio e se questo è il concetto che c'è dietro l'autostrada il mio atteggiamento potrebbe essere più o meno quello dei luddisti verso le macchine insomma. Siccome però ritengo che non siamo tutti in queste condizioni, cioè probabilmente si parte da altri concetti, io mi auguro che, e qui riprendo invece le cose dette dal Consigliere Bruni, mi auguro che questa fiducia e questa approvazione da parte dell'Assessore competente e della Giunta su questa cosa dicendo che esprime la massima fiducia, proprio perché ritengo che sia frutto questa cosa di un certo tipo di iter approvativo, credo che anche per tutto il resto che riguarderà lo sviluppo territoriale di questa città abbia in Bruni lo stesso tipo di atteggiamento e di assoluta fiducia se anche le procedure che verranno espresse per quella cosa saranno esattamente quelle di questa autostrada. Mi auguro che sia... No, Bruni, no...

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

No, non ti voglio interrompere, hai ragione.

CONSIGLIERE ZORZOLI

Mi auguro... (interventi sovrapposti).

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

...non abbiamo condiviso.

CONSIGLIERE ZORZOLI

No, no, ma per carità, sto parlando di pianificazione, che è una cosa... Sto parlando di pianificazione, perché, Bruni, se non mi interrompi arrivo a spiegarti anche il motivo per cui ho

ripreso questa cosa, perché c'è un motivo. Perché il parere espresso, o comunque l'atteggiamento avuto all'inizio, nessuno nega che ci siano problemi viabilistici in questa provincia.

E qui è solo una parentesi, mi riferisco al Consigliere Gimigliano. Stia tranquillo il Consigliere, io la strada per Mortara e la stessa ferrovia per Mortara la uso, non ogni tanto, tutti i giorni: non ho mai visto una fila, soprattutto dopo che son state fatte tutte le tangenziali dei paesi. Il treno non lo prende solo... Voglio dire, non siamo proprio tutti stupidi, cioè uno non ce la fa ad avere la patente e allora prende il treno. Quella tratta del treno, ferroviaria, era tra quelle che dovevano essere dimesse dalle FFS insieme a quella di Alessandria e quella di Cremona. Per fortuna non l'hanno fatto perché quella strada... (intervento fuori microfono) Io la faccio tutti i giorni in orario di lavoro, per cui abbi pazienza. La strada, non c'è una fila al giorno, la fila la trovi all'uscita di Pavia nelle infrastrutture che hanno fatto lì di un certo tipo di cara... nelle tratte autostradali comprese tra Pa... Certo, se arrivi lì... Non c'è dubbio, se arrivi lì non c'è dubbio, ma non... Perché l'unico tratto autostradale che non ha senso di questa tratta tra nord, sud, la tratta sud-nord e la tratta est-ovest.. La tratta est-ovest non ha nessun tipo di idea geniale su questa roba qua, nessuno potrebbe spiegare a cosa serve, nessuno. Diverso sarebbe capire la possibilità dell'asse nord-sud dove si creano quel tipo di cose, ma non nella est-ovest.

Comunque nessuno nega che ci siano problemi viabilistici, e nessuno può pensare che un ragionamento sulle pianificazioni, sugli strumenti di pianificazione, significa che fare pianificazione significa fare della carta straccia. La pianificazione non solo non è carta straccia, ma serve ad inserire un'opera, qualsiasi tipo di opera, in questo caso stiamo parlando di un'opera viabilistica, in un concetto di sviluppo del territorio che abbia un senso. E guardate che è ben diversa, perché qualcuno qui ha chiesto la VAS ed è stata proposta.

La Valutazione di Impatto Strategico è una valutazione che accompagna l'opera, che parte dall'idea di opera, che parte da un concetto di inserimento territoriale perché la sostenibilità è cosa diversa dalla compatibilità. Dobbiamo smetterla di pensare che esiste solo una compatibilità, quanto quell'opera o un'altra opera possa danneggiare il meno possibile l'ambiente. Il concetto di sostenibilità è ben diverso, come quell'opera all'interno di un progetto di sviluppo che non è solo ambientale, ma è ambientale, economico, sociale eccetera ci sta dentro e possa progredire, e inserirsi non solo ambientalmente in maniera consona sul territorio ma che sappia creare sviluppo sostenibile in futuro e che non abbia la capacità di prelievo delle risorse e dell'uso del suolo in modo da lasciare le generazioni future senza la possibilità a loro di usarlo. Questo è il concetto di sostenibilità, e questi sono i concetti che sono stati inseriti sia nei progetti della Comunità Europea e sia nei processi di valutazione delle opere urbanistiche in questa regione e in questo Stato e in questo Paese; vengono inseriti perché il concetto di partecipazione dei cittadini non è un concetto che si può fare se si ha voglia o no ma viene istituzionalizzato, perché se voi vi leggete la legge 12, e credo che Bruni la conosca bene visto che è una legge regionale, istituzionalizza la partecipazione dei cittadini, il sentire il loro parere, perché la possibilità di inserire un'opera, di inserire un concetto di sviluppo in quel territorio non può prescindere dalla condivisione dei soggetti sociali che vi operano, dei soggetti sociali che sono portatori di interessi. E come ho già avuto modo di dire un'altra volta in questo consesso il problema è che non è che l'interesse comune cosiddetto è la mediazione dei vari portatori di interessi, perché sarebbe troppo spropositata la questione, perché ovviamente le lobby forti hanno possibilità di mediare molto di più, di raggiungere mediazioni molto superiori di lobby meno forti. Perché tra l'altro la lobby dei cittadini, che potrebbe essere una lobby fortissima, non è mai presa in considerazione come portatrice di interessi perché ovviamente il cittadino è preso come fatto singolo. Per cui l'interesse collettivo viene deciso prima, e i vari interessi dei portatori di interessi devono mediare per raggiungere quell'interesse collettivo. Questa

è la VAS, la VAS è l'interesse collettivo, non che l'interesse collettivo vada a mediare quello che è la VAS, tanto per essere chiari.

L'inizio nei piani strategici di sviluppo anche viabilistici anche di questa provincia, nel PTCP non era prevista l'autostrada, erano previsti interventi viabilistici, quello sì, sicuramente sui ponti di attraversamento eccetera eccetera. Ad un certo punto il PTCP è saltato ed è uscita l'ipotesi dell'autostrada, ma l'ipotesi dell'autostrada iniziale aveva... Tra l'altro guardate che come era previsto sembrava fatto apposta per dire "tutto sommato a noi interessa la tratta nord-sud", perché poi se guardiamo la tratta est-ovest dovrebbe essere realizzata nel 2025. Quindi uno dice, va be', valutiamo questa roba, anche perché c'erano degli aspetti che potevano essere.. Perché una delle ipotesi era, siccome questa cosa verrà finanziata con soldi non pubblici ma privati eccetera eccetera, prendiamo la cosa per fare il nuovo ponte di modo che possiamo farlo senza spendere troppi soldi visto le penurie eccetera eccetera. Quindi il problema non era essere contro o a favore, il problema era entrare in questo meccanismo per valutarne la sua reale portata.

Oggi non è più quel progetto che noi stiamo ragionando e che noi stiamo discutendo, è ben altro, perché dietro quel progetto sono arrivati gli interporti di Bressana, sono arrivati gli interporti di Voghera, c'è l'interporto di Mortara, c'è un progetto di spostamento dell'asse di attraversamento del traffico pesante e di tutto quello che può portare questa roba dal sud Milano al sud Lombardia. Altro che strategico nella tratta... Come si chiama? Lisbona-Kiev! Lisbona-Kiev... Ha fatto bene Bruni a dire che siamo gemellati con Vilnius, ha una bella tangenziale. Nella tratta... Vilnius... Scusa. Certo, ma Kiev non è molto distante, ci si può passare. Speriamo che la tratta, il famoso Corridoio 5, venga mantenuto come asse strategico di trasporto ferroviario perché quello ha un se... (fine cassetta) ..laddove transiteranno, non il traffico che oggi c'è, pesante, verrà trasportato sull'autostrada, traffico pesante aggiuntivo che userà quella strada per poter fare quel passaggio. Questo è un concetto di sviluppo altro che presente sul territorio, mordi e fuggi, passa e va; ti lascia giù una serie di danni, questo sicuramente sì.

Ma detto questo... E ci sono una serie di altre cose, perché le valutazioni di impatto ambientale quando si chiedono, le si chiedono e le si fanno seriamente, questo almeno lo dobbiamo chiarire. Tanto più che il collegamento con la A26, che noi lo chiediamo come una... Speriamo che ci sia, tutto quello che si vuole. Guardate che l'operazione dell'allacciamento con la A26 presuppone che immediatamente dopo si apra una Valutazione di Impatto Ambientale della Via Nazionale, perché è prevista ed è obbligatoria per legge.

Per cui ci sono altri tipi di strumenti che dovranno essere presi in considerazione e valutati. Messi insieme questi strumenti io chiedo solo, e vorrei solo che fosse chiara questa roba qua. Non sono né un matto né un pasdaran di qualsiasi cosa, vi chiedo semplicemente se come buon senso ci sta o non ci sta a chiedere che i Comuni, la Provincia, che andranno il 7 alla Conferenza dei Servizi, dove ci sarà un cast di cervelli incredibili, d'accordo, dove ci saranno tutti i tecnici che ragioneranno per conto nostro, ma posso chiedere con ragionevole dubbio di non esprimere un parere sulla cosa lì immediatamente e chiudere la vicenda, ma semplicemente chiedere che siccome c'è un cast di cervelli, ci sono una possibilità di tecnici che valutano eccetera eccetera da parte di tutti, si apre un procedimento di valutazione strategica, quindi di intervento su un concetto di sviluppo di un territorio che è il nostro, e dove tutti i cittadini sono pregati di partecipare... A me non fa paura la partecipazione dei cittadini, la stimo la partecipazione dei cittadini perché voglio sentire il loro parere. Non è detto che abbiano sempre ragione anche se fosse una minoranza rumorosa, non è questo, ma la democrazia vuol dire sentire il parere di tutti, e sul parere di tutti immediatamente dopo fare una valutazione.

Se c'è questo in ballo abbiamo il diritto di chiedere che in quel momento non si chiuda l'operazione sul progetto ma si lascia aperta la Conferenza dei Servizi perché la Valutazione di

Impatto Strategico che accompagna un'opera e l'idea stessa di opera, di concezione territoriale, di sviluppo territoriale possa essere utilizzata per tutto il tempo necessario e possa accompagnare l'opera e darmi, quella sì, gli strumenti di valutazione. Dopo che avrò questi strumenti e dopo che li avrò valutati, dopo che li avrò condivisi se è il caso, allora sarò in grado di dare un parere definitivo, ma chiedere la VAS e andare ad esprimere un parere positivo adesso senza avere nulla di fronte se non le cose di qualcuno, tipo Gimigliano che ha il suo concetto di sviluppo, un altro che ne ha un altro, ma che alla fine non viene messo insieme perché tu hai il tuo e altri hanno altri, ma se io non ho uno strumento che mi valuti queste cose e mi dà degli strumenti di valutazione posso io andare ad esprimere un parere definitivo? Chiedo semplicemente di lasciare aperta quella Conferenza, di espletare tutte le procedure che sono espletabili per valutare seriamente e avere gli strumenti di valutazione necessari per esprimere un parere il più possibile condiviso perché solo la condivisione ti dà la possibilità di uno sviluppo progressivo, perché se non è condiviso ed è uno sviluppo imposto, lo sviluppo imposto non sviluppa assolutamente nulla, non ha mai sviluppato nulla da nessuna parte.

Questo è semplicemente quello che io chiedo, una cosa. Mi pare ragionevole, non è una posizione contraria a chicchessia, è semplicemente lasciamo aperta la cosa per una valutazione complessiva dataci dagli strumenti che abbiamo a disposizione e che la legge ci mette a disposizione.

PRESIDENTE

Consigliere Di Tomaso. Grazie.

CONSIGLIERE DI TOMASO

Io ho molto apprezzato e condivido molto l'intervento che ha fatto il Consigliere Minella prima e volevo argomentare alcune questioni secondo me importanti, e se è possibile poi valutarle insieme ad alcune questioni che secondo me sono molto, molto importanti. Noi come Rifondazione abbiamo sempre espresso il parere contrario su questa opera che si vuole fare, lo ribadiamo questa sera, ma anche perché poi non credo che noi siamo soli su questa posizione perché molti cittadini ci danno ragione da questo punto di vista, e noi insistiamo su questo.

Poi vorrei chiedere alcune questioni, credo che ci sia da avere chiare alcune cose. Qui si parla che questa opera risolverà o comunque aiuterà molto il problema dei trasporti, per quel che riguarda i trasporti. Su questo Pavia e la provincia... è una provincia che è interessata molto ai problemi del pendolarismo, che sono migliaia di persone che vanno tutti i giorni a lavorare a Milano. Io mi chiedo se questa autostrada poi risolverà i problemi di questi pendolari. Non credo proprio, perché queste persone hanno difficoltà diverse per poter raggiungere i posti di lavoro a Milano, caso mai il problema sarà di mettere più energie per sistemare le strade che questi pendolari utilizzano a livello quotidiano per raggiungere i posti di lavoro.

Per quel che riguarda poi altre questioni. Su queste cose poi si parla anche del fatto che questa autostrada poi, quando ci sono delle strutture di questo tipo...

PRESIDENTE

Per favore un po' di silenzio! Grazie.

CONSIGLIERE DI TOMASO

..portano ad una occupazione maggiore perché ci sono dei caselli che poi ci fermano, danno la possibilità di avere occupazione. Io come mestiere voi sapete che faccio il sindacalista di professione, comunque faccio il sindacalista, e seguo l'andamento dell'occupazione a Pavia e

provincia. Insomma io vi chiedo, poi voi lo sapete benissimo, molto meglio di me credo, la questione di Casei Gerola. Lì c'è l'autostrada, c'è un casello; lì lo zuccherificio è stato chiuso. Ci sono delle fornaci a Casei Gerola che fino a un po' di tempo fa funzionavano e c'era un bel po' di occupazione, adesso stanno chiudendo tutte. Se fosse vero, come si dice, che porta occupazione, come dice qualcuno, credo che non dovrebbe essere fatto in questo modo. Il problema credo che sia diverso, il problema è che i posti di lavoro in questa città e in questa provincia come un po' in tutta Italia non ci sono più perché i capitalisti o quelli che prima erano imprenditori così chiamati hanno fatto delle scelte che sono diverse, e sono quelle scelte che hanno chiuso le aziende e hanno cercato... cercato, stanno facendo di investire dei soldi per fare poi altre cose. Quindi questo è il problema vero che c'è per quel che riguarda noi.

L'altra questione poi che si dice sul fatto che il privato... questa è un'opera che è tutta a carico del privato, comunque molto a carico del privato. A me non risulta che i privati quando investono dei soldi li investono perché sono bravi e vogliono dare una mano al pubblico, mi è sempre sembrato che hanno fatto il contrario, e comunque c'è scritto chiaramente che per quel che riguarda gran parte è a carico del privato, la stessa delibera della Regione però Lombardia prevede un finanziamento pubblico sino al 50% dell'opera, quindi non è che sia così vera questa cosa qui. Comunque ripeto che per quel che riguarda il privato non credo proprio che questo sia per fare del bene al pubblico.

Noi siamo dell'avviso che questo si deve discutere soprattutto con i cittadini su questa questione e quindi poi i cittadini in base al parere che daranno poi uno deve adeguarsi alle indicazioni che danno i cittadini. Fino adesso i cittadini il parere che hanno espresso è un parere contrario su questa opera, noi ci riconosciamo in questo e quindi la nostra votazione sarà contraria a tale opera.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Veltri Walter.

CONSIGLIERE VELTRI WALTER

A proposito di conflitto di interesse, Berlusconi almeno aveva il buon gusto di uscire dall'aula del Consiglio dei Ministri quando votavano le leggi ad personam, almeno aveva questo buon gusto.

Quando si parla di fare delle opere, e in particolare una autostrada, con tutto ciò che questo comporta, io mi chiedo se non sia il caso cominciare un dibattito, ma non solo qui a Pavia ma a livello nazionale e anche internazionale, europeo, su come debba avvenire la mobilità, cioè noi dobbiamo continuare a spostarci su ruota o dobbiamo privilegiare e quindi fare tutte le opere necessarie per spostarci su ferro? Perché la situazione credo che sia sotto gli occhi di tutti. Abbiamo, l'ho ricordato l'altra volta in Consiglio Comunale, un rapporto commissionato dalla Commissione europea e ha detto determinate cose sull'inquinamento e quindi sulla riduzione dell'inquinamento, c'è un rapporto fatto da 2.500 scienziati commissionato dall'ONU, anche qui sono state dette alcune cose; quindi vogliamo continuare a spostarci utilizzando la macchina o vogliamo cambiare modello anche, abitudine e modello di vita? Perché se questo dibattito deve essere fatto allora il problema non è se fare o meno l'autostrada o fare o meno un'opera, il problema di fondo è quanto dobbiamo ridurre il traffico su ruote in una prospettiva futura di breve, medio e lungo termine, perché le strade si fanno, purtroppo non si fanno le ferrovie. Il materiale rotabile che abbiamo in Italia risale ancora ai primi del 900. Gimigliano, lo sviluppo della Calabria non c'è stato non perché non ci sono le strade, perché manca la ferrovia, la tratta ionica è a un binario, come...

CONSIGLIERE GIMIGLIANO

E anche le strade mancano, Consigliere Veltri. Io le percorro tutte e le conosco tutte.

CONSIGLIERE VELTRI WALTER

E' a un binario, com'era nel 1800 o primi del 900, non so se in alcuni tratti non è neanche elettrificata. La tratta Brennero-Verona dove sono avvenuti gli incidenti e sono morte le persone è a unico binario, che è una tratta fondamentale per l'Europa e per il traffico delle merci e dei passeggeri.

Ieri c'è stato il blocco del traffico a Milano e l'area omogenea, critica eccetera; oggi siamo ritornati ai livelli di inquinamento di ieri. Quindi anche questi provvedimenti che prende la Regione, che prende il Comune di Pavia non servono a nulla, mettiamocelo in testa. O modifichiamo, ripeto, il trasporto da ruota a strada, allora in questa visione e in questa prospettiva se ci sono delle opere anche stradali necessarie si fanno, ma non è possibile che la prima ... che viene è fare una autostrada, dappertutto. La prima cosa, bisogna fare l'autostrada sull'Appia, lì, Viareggio eccetera eccetera, Civitavecchia, qualsiasi cosa, autostrade, cementificazione, bitume e cose di questo genere, anche perché o si fanno le autostrade o si fanno le ferrovie perché le risorse son quelle che sono, se facciamo le strade non si può fare il resto. Meno male che non hanno fatto il ponte di Messina almeno recuperiamo un po' di soldi, perché anche lì era una bugia che avrebbero pagato i privati; avrebbe pagato lo Stato attraverso le FFSS. Qui, in provincia di Pavia, a Casei Gerola, c'era lo zuccherificio; c'è l'autostrada ma è chiuso lo stesso lo zuccherificio. Sono altre le logiche, e non credo che sia una strada in più o in meno a portare benessere e... Io parlo sempre di progresso e non di sviluppo.

Per ritornare all'autostrada. Tre cose. Prima, questa è un'opera assolutamente inutile, non serve ai pavesi, non serve. E' stato già ricordato, serve per agevolare il traffico da nord verso sud.

Seconda, è un'opera costosissima, 900 milioni di Euro, 2.000 miliardi. Ma quante cose si possono fare con 2.000 miliardi! Noi qui a Pavia abbiamo tante di quelle tratte ferroviarie, e utilizzando questi soldi per modernizzarle, per renderle più efficienti ma noi potremmo andare in treno. C'è la ferrovia che viene da Cremona, c'è la Pavia-Mortara-Alessandria, c'è la Pavia-Novara, ce ne sono... poi la Milano-Genova eccetera eccetera; perché costruire un'autostrada? Inoltre, dai calcoli che sono stati fatti, per rendere economicamente devono per 20 chilometri... il costo di un autoveicolo è 3 Euro mentre la media nazionale è di 1 Euro, e il costo per i camion è di 4,50 Euro, quindi non è neanche per i pedaggi poco costosa, perché è costosissima.

A Parma, anche se l'autostrada non viene a Pavia ma passa dal lato sud, a Parma che è una città dove hanno adottato tutta una serie di provvedimenti per limitare il traffico e per ridurre l'inquinamento si sono accorti che il maggiore inquinamento è l'Autostrada del Sole, i 14 chilometri di Autostrada del Sole che lambiscono Parma portano alla città di Parma l'inquinamento di un'intera città, quindi immaginiamo... Già a Pavia come inquinamento non si scherza, immaginiamo una autostrada che tipo di inquinamento porta in città.

E' stato prospettato, anzi verrà effettuata la Valutazione Ambientale Strategica; questo deve essere fatto prima che ci sia la decisione nella Conferenza dei Servizi, perché così dice la normativa europea. Non farla dopo, prima bisogna farla. E anche qui la Regione Lombardia non è che si sia comportata proprio correttamente, perché ha deciso da sola pur essendo questa autostrada, pur interessando l'autostrada il Piemonte, e quindi è necessario che su questa opera anche il Piemonte si esprima.

Io presento un Ordine del Giorno breve che adesso leggo, e dice. "Premesso che l'autostrada Broni-Stradella-Mortara non è un'opera utile per i pavesi, che è un'opera molto costosa che farebbe aumentare notevolmente l'inquinamento, che non solo non è stato chiesto il parere dei cittadini ma

neanche sono stati informati nonostante la realizzazione dell'opera avrà conseguenze negative sulla qualità della vita, il Consiglio Comunale impegna la Giunta a non dare l'assenso alla realizzazione dell'opera nella Conferenza dei Servizi, la prossima Conferenza dei Servizi, pretendere che venga effettuata la Valutazione Ambientale Strategica prima della decisione e non dopo, ad informare e a chiedere il parere dei cittadini sui risultati dell'indagine."

PRESIDENTE

Grazie. Se mi fa avere l'Ordine del Giorno.

Adesso do la parola all'Assessore all'Ambiente, l'Assessore Balzamo. Grazie.

ASSESSORE BALZAMO

Ringrazio il Presidente per avermi dato la parola e inizio con un fatto direi personale, nel senso che io sono uno dei due Assessori che non ha votato la delibera in questione. Lo dico in particolare al collega Veltri, sono uno dei due Assessori che non ha votato la delibera e non è stata un'assenza diplomatica, ho pensato di manifestare il mio dissenso con la non partecipazione al voto. Sarà mia cura per il futuro eventualmente chiedere una verbalizzazione anche di questo. Il motivo per cui non ho partecipato al voto manifestando così il mio dissenso sull'impianto generale della delibera è il fatto che ho collaborato a quelle condizioni che appaiono nella delibera e che appunto hanno fatto di quel parere un parere favorevole ma condizionato a una serie appunto di condizioni molto precise che io difendo strenuamente perché non erano e non sono banali. Nelle condizioni che il Comune di Pavia ha posto e che ha permesso al Comune di Pavia insieme ad altri Comuni di mantenere aperta la Conferenza dei Servizi fino ad oggi ci sono una serie di punti che questa sera stanno entrando nel dibattito proprio come punti irrinunciabili di questa posizione.

Sarò brevissima perché moltissime delle cose sono già state dette, ma proprio tagliando con l'accetta e in relazione ad alcune cose che diceva il Consigliere Gimigliano, Pavia ha una rete... Tanto per sgombrare anche il campo da alcune... non so come dire, leggende metropolitane. La provincia di Pavia ha una rete viaria di 3.200 chilometri di sviluppo complessivo, 80 chilometri di tronchi autostradali, qualche decina di chilometri di strade statali, oltre 2.000 chilometri di strade provinciali e oltre 1.000 km di strade comunali extra cittadine; abbiamo quindi bisogno di una qualità del trasporto e delle strade non tanto di quantità.

Un'altra delle cose che ci tenevo a dire perché non possiamo dimenticare alcuni aspetti che condizionano anche moltissimo il dibattito è che comunque in questa viabilità c'è una grandissima sofferenza di parte della popolazione, in particolare di quella che abita all'Oltrepò. Penso che questa cosa vada detta perché altrimenti non si riesce neanche a spiegare perché qualcuno sostiene di poter risolvere il problema attraverso anche una autostrada. C'è una grande sofferenza, e di questo bisogna prendere atto perché l'elemento appunto sofferenza di una parte di popolazione per il trasporto è uno degli elementi di decisione. Ma io voglio passare molto rapidamente a una serie di numeri perché, lo dico spesso, sono ragioniera e secondo me i numeri spiegano tantissime cose. Questa è un'opera che costa 1.079 milioni di Euro (non ritorno sul discorso, che condivido, di quante cose si potrebbero fare) con un contributo pubblico di 66 milioni di Euro. 66 milioni di Euro, anche questo è un contributo pubblico della parte della Regione che potrebbe servire a fare molte altre opere.

Sulle tariffe, un'altra questione è quella delle tariffe. Tutti questi dati sono dati che vengono direttamente... Non sono campati per aria, vengono direttamente dai calcoli presentati dal progetto e dalla delibera regionale. La tariffa sulla A7 per 35 chilometri costa 1,80 Euro, gli stessi 35 chilometri su questa autostrada costano 4,14 Euro, e questo la rende difficilmente praticabile per la

viabilità ordinaria, è evidente. Come diceva qualcuno in un'assemblea, o si mantiene la famiglia o si mantiene l'autostrada se bisogna percorrerla.

La durata della concessione è 40, 50 anni, ha un impatto ambientale enorme. Io ho appreso in una delle numerose assemblee che la valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dalla viabilità di questa provincia sul tratto vicino al luogo che dovrebbe essere percorso dalla autostrada è stato rilevato in un periodo, settimanale, fra la fine di luglio e l'8 di agosto dell'anno 2006, e quindi diventa evidente che tutto il problema dell'impatto dell'autostrada... dell'impatto ambientale sul PM10 è falsato da questa rilevazione.

Ha ragione il Consigliere Veltri Walter quando parla dell'esperienza di Parma. In cabina di regia della Regione Lombardia, come Assessori alla Mobilità della Regione Lombardia... Io non sono d'accordo che tutto quello che facciamo non serve a niente, rispetto alla questione della mobilità urbana, dei blocchi del traffico eccetera, sappiamo che non è una cosa risolutiva però sappiamo che contribuisce e come minimo comincia a contribuire alla creazione a una mentalità che pensa che non sia possibile utilizzare la macchina per ogni spostamento quotidiano, ma l'Assessore di Brescia, tanto per dire un caso, continua a lamentare con la Regione Lombardia che basterebbe una diminuzione della velocità della autostrada da 130 a 110 chilometri l'ora per riuscire ad avere più degli stessi risultati che si hanno con il blocco della mobilità più volte la settimana come quello che si utilizza, perché il problema del PM10 è in relazione alla velocità, al peso dei mezzi e a tutte queste altre cose. (intervento fuori microfono)

Ancora soltanto una considerazione. Io credo che il Comune di Pavia, appunto anche se è una delibera che non ho votato, abbia coerentemente sostenuto le posizioni e abbia posto una serie di condizioni importanti che non erano lo specchietto delle allodole. Cito uno dei principali, è quello del collegamento con la A26. Tanto perché si sappia qual è l'impegno che l'Assessore Regionale Cattaneo e la Regione Lombardia considera come fondamento del rapporto con la Regione Piemonte qui c'è l'atto deliberativo della Regione Piemonte, è un foglio solo perché è un atto di indirizzo, che dice. "La Giunta Regionale..." Oggetto, vi faccio grazia di tutto il resto..."..delibera di esprimere la volontà di procedere alla realizzazione del collegamento autostradale interregionale Broni-Stropiana." Questo atto di indirizzo, e noi come Comune di Pavia sosteniamo questa cosa, non è il rispondere a quel tipo di problema che la Giunta aveva posto, così come il piano economico finanziario e tutta una serie di altri impatti che rientrano in questo discorso. Io credo che il discorso sia delicato. Il Comune di Pavia non è attraversato direttamente dalla autostrada, ma io penso che se si valuta il discorso complessivo di promozione di questa provincia, e io sono una grande sostenitrice dell'interconnessione delle città e dei centri urbani con il proprio territorio, interconnessione da cui non si può assolutamente prescindere, non si possa ignorare il fatto che per esempio questa opera ha un impatto ambientale grande, enorme, che soltanto per sostenere quest'opera serve un piano cave finalizzato a questa sola opera, che verranno tolti 8.000 mq di materiale scavato dal torrente Terdoppio che molti di voi conoscono, per la cronaca è uno dei corsi d'acqua in cui si trova ancora il crescione, sintomo evidente del fatto che non c'è inquinamento, e cose di questo tipo.

Io credo che noi oggi possiamo senza temere nessun tipo di accusa di superficialità, perché le cose stanno evolvendo e man mano che escono tutte le informazioni sia i cittadini sono informati, sia gli amministratori sono informati di quelli che sono i punti deboli di tutta questa vicenda, possiamo decidere di tenere aperta la Conferenza, non ritorno sulla questione della VAS che è un atto preliminare, e quindi di aspettare che ai problemi sollevati vengano date delle risposte credibili, concrete, e poi decidere sulla base di questo, ma anche il mio appello è quello di tenere la Conferenza aperta per permettere tutto questo lavoro preliminare che non è stato fatto precedentemente.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Campari.

CONSIGLIERE CAMPARI

Buonasera Presidente, signori Consiglieri, cittadini presenti. Io parlo da una prospettiva anche personale che mi vede non nostalgica del paradiso terrestre, né un'ingenua, né un'estremista radicale, ma interpreto lo sviluppo come mutamento, e il mutamento di solito non mi fa paura perché ai progressisti il mutamento non deve far paura, ammettiamo però che nella valutazione di questo mutamento che alcuni Consiglieri hanno chiamato sviluppo si sia cominciato molto tardi e non a mio parere nei modi appropriati.

Si è cominciato molto tardi, non è stato diffuso nessun documento neanche di sintesi, neanche con una misera mappa che riproducesse sia la zona attuale e la regione attuale sia la regione modificata, eppure esistono i sistemi di informazione geografica che viaggiano su internet anche con software libero da 20 anni; non vedo perché non si sia utilizzato anche questo strumento per renderci edotti di questa enorme infrastruttura che avrà una portata eclatante sul territorio nel momento in cui verrà realizzata.

Devo dire la verità, che nell'ultimo mese mi sono informata, sono andata a spulciarmi centinaia se non migliaia di pagine relative a progetti di fattibilità, relazioni della società SABRON, relazioni e studi prodotti dalle società ambientaliste che si occupano dei vari aspetti degli ecosistemi o della biodiversità che incide e vive nell'area della Lomellina. Devo dire che inizialmente intuitivamente il progetto non mi piaceva. Dopo un mese, quindi dopo aver approfondito questa mia personale analisi mi sono riconfermata nella mia intuizione iniziale, infatti la caratteristica proprio di questi grandi progetti soprattutto delle autostrade è questa: l'intuizione serve da strumento di valutazione. Questo è il primo impatto. L'impatto ambientale non è da intendere solo quello che farà Infrastrutture Lombarde, che è l'ente proponente, tra qualche mese a costi altissimi, l'impatto ambientale è anche quello che produrrà nei miei occhi e negli occhi dei cittadini che vivranno in quella zona. L'impatto non è bello, neanche quando ce lo immaginiamo, soprattutto quando ce lo immaginiamo, ma noi viviamo il nostro territorio anche tramite l'immaginazione; ci togliete questa, ci togliete forse l'unico paradiso terrestre che ci rimane.

Comunque a parte la mancanza di partecipazione, a parte la mancanza di informazione che francamente è piuttosto colpevole, ed è in qualche modo un dato di fatto, io inizierei con delle domande che voglio porre agli Assessori competenti, ossia Portolan e Sacchi, dopo di che farà alcune considerazioni sia procedurali e di merito circa il progetto partendo però dalla mia posizione che vi esplicito già è negativa nei confronti non di questo progetto ma della autostrada in genere in quella zona, e spiegherò anche il perché.

Le domande che io vorrei fare agli Assessori Portolan e Sacchi, e vorrei che le illustrassero qui, quindi sono domande perché parto da una situazione di ignoranza o di superficialità a proposito. La Valutazione di Impatto Strategico e neanche la valutazione di impatto ambientale non sono stati fatti nel 2003 quando questo Consiglio ha votato la prima delibera circa la formazione di un comitato promotore per la realizzazione di una autostrada perché quella si trattava di un'altra autostrada, ma si sono costituite delle società, questo grande progetto ha alle sue spalle delle società. Vorrei che ci illustrassero l'assetto societario anche della SABRON e la misura in cui i singoli azionisti partecipano di questa società e anche la loro denominazione. Sicuramente l'Assessore Portolan è al corrente essendo sia rappresentante del Comune nella Milano Serravalle sia rappresentante della SABRON probabilmente della Milano Serravalle, ma questo non lo so quindi lo chiedo a lui. Spero che a questo doppio incarico non abbia creato in qualche modo una

mancanza di serenità nella Giunta nella prima decisione che ha preso nell'esprimere parere favorevole circa il progetto dell'autostrada.

Mi sorge però anche un'altra domanda. Si è detto che non si ha a disposizione un piano finanziario. Io penso che l'Assessore Portolan essendo un membro del Consiglio di Amministrazione della SABRON potrebbe produrlo, o comunque averne preso visione. Ho notato, come tutti hanno notato, che si sono espressi sui quotidiani in modo piuttosto deciso altri rappresentanti dell'associazione commercianti e dell'associazioni industriali in modo estremamente favorevole al progetto senza però spiegare cosa intendono per sviluppo, cosa intendono per ricadute economiche e sociali in quella regione, ora però c'è il costruttore Roberto Sclavi che è sia nel direttivo della Camera di Commercio sia rappresentante di Marcello Gavio all'interno della SABRON. Anche queste cose dovrebbero essere chiare per una legittima richiesta e necessità di trasparenza, trasparenza che sicuramente nel caso vengano chiarite ora accompagneranno anche nella mente dei cittadini tutte le operazioni successive di espletamento di tutte le fasi progettuali.

Entrando nel merito del progetto devo dire che sono passati 50 anni da quando il CLAV di Roma ha prodotto quello splendido e mai passato di moda saggio sui limiti dello sviluppo. Noi dopo 50 anni ci ritroviamo qui a discutere di sviluppo associando lo sviluppo ad una autostrada. Di strada a questo punto ne abbiamo fatta molto poca. Gli Stati Uniti di infrastrutture autostradali non ne hanno, sono il Paese più ricco al mondo e più innovato al mondo. Allora qualcuno mi deve dire perché il Paese più innovato al mondo non ha mai investito in autostrada e ha 5 Interstate. Perché? Perché gli Stati Uniti hanno capito che le autostrade che funzionano nell'epoca dell'innovazione tecnologica sono quelle virtuali, quelle che muovono bit e byte. Pavia Città Internazionale dei Saperi, che deve e vuole costruirsi un futuro sull'innovazione tecnologica tramite il sapere avanzato delle tecnologie dovrebbe investire in chi sa far viaggiare bit e byte.

Proporre la costruzione di una autostrada vuol dire spostare completamente l'asse di questo sviluppo ma anche l'asse di sviluppo del futuro, non solamente della regione Lomellina ma anche del pavese. Ora io mi chiedo, una autostrada piazzata lì, senza pensare al destino della regione Lomellina che l'UNESCO ha definito risorsa della biodiversità, l'UNESCO... Senza togliere niente ai rappresentanti delle leghe o associazioni ambientaliste che ci sono qui l'UNESCO ha definito la Lomellina risorsa della biosfera. Noi stiamo andando ad intaccare, a imporre una infrastruttura su un'area chiamata dall'UNESCO risorsa della biosfera. Non so come sarà classificata dopo la costruzione della autostrada, saranno 67 chilometri di autostrada Redavalle-Stropiana, perché la Regione Piemonte il 28 dicembre in qualche modo ha emanato una delibera in cui chiede alla Regione Lombardia di avviare le procedure per arrivare in fretta a costruire anche questi 7 chilometri che mancano al collegamento con il Piemonte. Bene, cerchiamo di immaginarci a cosa potrebbe servire. All'interscambio di Bressana? Al polo logistico di Mortara? Per carità, avrebbe un senso in questo, ma allora dobbiamo decidere se il destino della Lomellina deve essere quello di diventare il deposito della Lombardia del sud, perché è questo che avverrà.

Non si producono merci più perché non si è più in grado ma si creano i magazzini e i depositi per merci prodotte da altre parti, ma contemporaneamente non si sa produrre innovazione tecnologica che faccia viaggiare merci che sono intelligenze, conoscenze e competenze che pure sul territorio ci sono. La Lomellina rischia di trasformarci da una regione abitata da raffinatissimi produttori di riso a magazzinieri. Va bene, è questo che vogliamo? Basta saperlo. Il problema di questa autostrada è mettere insieme dieci pezzi e decidere con questi dieci pezzi che cosa ne sarà del futuro di questa regione., ma basta essere chiari. Quando Minella si chiedeva "questa autostrada è inutile?", è inutile, ma se io metto insieme tanti pezzi una utilità la vedo, ma è una utilità che francamente non mi piace perché non è un destino che si sono decisi gli abitanti della Lomellina, è un destino che è stato deciso ma non esplicitato, non dichiarato altrove, e i destini che vengono

decisi altrove francamente non mi piacciono. Non si tratta più neanche di democrazia, si tratta di cattivo gusto, cattivo gusto e manipolazione.

Depositi? Depositi, no? Perché se dico che l'autostrada funzionerà per il polo logistico e per l'interscambio, ma volete che non si costruiscano gli indotti che sono capannoni di deposito merci? Ma va bene, è questo che vogliamo? Ma diciamolo chiaramente, basta dirlo, poi uno coscientemente dice "mi va bene perché è l'unico destino che quella regione può avere", ma magari qualcun altro ha qualche idea migliore, no? Chiediamoglielo, chiediamoglielo prima di decidere che fine farà una regione che conta due delle aree umide più importanti del mondo, ma non solamente per l'airone, di cui a me importa molto, ma per carità, se si tratta di mantenere delle famiglie noi l'airone lo possiamo sacrificare, ma si tratta di ben altro. Qui si rischia di sacrificare la qualità della vita delle persone insieme all'airone.

La pianura Lomellina, immaginatevi una autostrada in pianura. Normale, me l'immagino, ma immaginatevi una autostrada in pianura alta due metri e mezzo.

La cosa più importante della pianura dal punto di vista paesaggistico è proprio che è pianura. Pianura vuol dire avere un orizzonte sconfinato. Borges parlava della pianura come di uno stato dell'anima; che stato dell'anima avranno coloro i quali, abituati da generazioni ad abitare in pianura, si troveranno il panorama sbarrato da una autostrada alta due metri e mezzo da terra, che richiederà il trasporto lì di materiale inerte di 11 milioni di metri cubi? Io mi chiedo, a chi lo sa, dove si andranno a prendere quegli 11 milioni di metri cubi di inerti per alzare l'autostrada di due metri e mezzo. Questo risulta dalla lettura del progetto. Io chiedo che mi si dia una risposta.

L'inquinamento. Il problema della VIA e della VAS, ci sono delle differenze enormi tra l'una e l'altra. Premetto che c'è una questione anche qua di buon gusto, perché se la VIA o la VAS vengono attuate dal proponente, ossia le Infrastrutture Lombarde... Be', insomma, per quel che mi riguarda io una piccola valutazione di impatto ambientale ce l'ho già perché mi affido ai rapporti di Legambiente o mi affido anche ai rapporti di Old Wi... ONLUS.

Ho quasi finito. L'inquinamento, rapporti delle organizzazioni internazionali; alto scorrimento, alta velocità, traffico sono i maggiori produttori di PM10, PM 2,5, PM01. Non me lo sto inventando. Ci dobbiamo anche porre il problema di quale atmosfera lasciamo in eredità ai nostri figli anche a Pavia. Non stiamo decidendo per noi, l'una autostrada rimane in eredità ai nostri figli e alle loro generazioni con tutto quello che ne consegue. Allora ci vogliamo porre anche in questa prospettiva? Non sto parlando di aria pulita, sto parlando di una calotta polare che nel 2050 ci hanno detto coloro i quali stanno richiedendo nuovi parametri di Kyoto che si scioglierà a poco a poco. Vogliamo farla sciogliere un nanosecondo prima di quando dovrebbe cominciare? Non lo so, una autostrada produce anche questo. Io non mi nascondo dietro ad un dito.

Parliamo di mitigazione ambientale. Cosa facciamo, una green way nella corsia di emergenza? Cosa volete mitigare su una autostrada di quel tipo...

PRESIDENTE

La prego di concludere.

CONSIGLIERE CAMPARI

..quando va a distruggere una risorsa della biosfera? Non riesco ad immaginarmi opere di mitigazione all'altezza dell'impatto che può avere una colata di cemento di 67 chilometri in Lomellina in pianura.

Non ho visto il piano finanziario, spero di poterlo vedere in fretta. Al di là di questo potrebbe farmi piacere, e mi fa sicuramente piacere che l'amministrazione si dia da fare per

mantenere aperta la Conferenza dei Servizi, non vorrei che fosse però anche un escamotage per mantenere una certa posizione di ambiguità. Per quello che mi riguarda la mia posizione non è di ambiguità, prima, e dopo avermi letto 800 file io non sono d'accordo con l'autostrada. Mi hanno presentato un Ordine del Giorno della maggioranza che non mi trova d'accordo perché comunque in una sua parte chiede e dà per scontato che in qualche modo l'autostrada si farà, pur in un contesto mutato rispetto alla delibera precedente.

Grazie.

PRESIDENTE

Consigliere Palumbo.

CONSIGLIERE PALUMBO

Grazie Presidente. Vorrei dare anch'io il mio contributo, spero che gli altri ascoltino e che seguano un attimo con attenzione. Mi riferisco agli amici che quando parlano di ferrovie bisogna sapere quello che si dice, che qui se c'è qualcuno che può parlare di ferrovia è il sottoscritto, che lo ha fatto, al contrario di come ha descritto la D.ssa Fiorani, ex tassista. Non è vero, ho fatto il ferroviere con piacere e per molti anni, potrei fare anche una lezione di ferrovia.

Il problema è se vogliamo o no l'autostrada. Io da ex ferroviere preferisco le ferrovie, è chiaro, perché questo progetto molti non lo fanno, ma io vi do dei dati. Il sottoscritto, essendo componente del sindacato, nel 1976, insieme all'Ing. Natrella che era il direttore compartimentale di Milano, e insieme al Presidente delle ferrovie che poi successivamente era ..., quello precedente non me lo ricordo sinceramente, è stata fatta una conferenza a Milano tra tutti i capi comparto dove si prevedeva una direttrice, in un primo momento si pensava la Torino-Piacenza e passare per Pavia, in un secondo tempo era proprio questo qui, partendo da Piacenza, Mortara, Vercelli, andava su Boffalora, Domodossola, in modo che si andava all'estero. Io mi chiedo, perché quando le proposte vengono fatte da persone, magari hanno una laurea, io non ce l'ho... Io ho partecipato, ho fatto questo progetto. Ho dato un'indicazione, non ho fatto il progetto. Ho dato una indicazione; non è stata presa in considerazione. Semplice, facendo parte di un sindacato, ero un delegato sindacale e allora non contavo niente naturalmente, pertanto l'hanno buttata lì. Cosa succede? Che ci sono secondo me molti interessi a costruire strade e non ferrovie, mentre dovrebbe essere la ferrovia la base principale a portare le merci su rotaie, non i finanziatori come parlava poco fa sia Zorzoli che l'amico... quello che parla sempre. Stai attento a quello che ti dico. La ferrovia, i viaggiatori pagano poco, viaggiano gratis, ma quello che servono sono le merci, sono i carri merci e i locomotori che trasportano le merci, non i viaggiatori. Altro che alta velocità, la TAV, il trasporto alta velocità. Ci vogliono le merci in modo che si possa togliere la gomma sulla strada, e trasportare le merci sulla ferrovia costano meno ma se fanno organizzare sicuramente fruttano di più, questo sia chiaro per tutti, anche perché noi abbiamo una rete ferroviaria che si sviluppa su 16.000 chilometri circa ma di cui ne abbiamo 1/3 a doppio binario e il rimanente è tutto un unico binario. Dovremo rinforzare questo, non fare strade.

E' chiaro che oggi noi ci troviamo di fronte a decidere o meno se accettare una proposta dalla Regione o di chi ha interesse a fare una autostrada, e vedremo le conseguenze che poi lasciamo. Per quanto riguarda l'inquinamento lo lasciamo anche in eredità ai nostri figli. Io direi che la cosa migliore sarebbe di trovare una soluzione intermedia che non si spinga più di tanto per l'autostrada e che si cerchi di fare dei progetti in modo che il trasporto sia fatto sulla rotaia, anche perché... Qualche dato almeno ci conosciamo meglio.

Il sottoscritto nel 1973 è stato sottoposto a tre visite mediche per ottenere le abilitazioni alla guida dei locomotori, perché per chi non lo sappia glielo dico oggi. Il sottoscritto ha fatto l'aiuto

macchinista per tre anni a Milano, pertanto sui locomotori ci so stare e se ci vado oggi ci vado ancora; abilitazione diesel, a vapore ed elettrico. Ricordo un particolare, vi do qualche piccola notizia. Qualcuno si ricorderà l'incidente che c'è stato molti anni fa sulla Milano-Pavia quando il locomotore è andato sulle traverse per circa 150 metri. La sera precedente quel servizio l'ha fatto il sottoscritto come aiuto macchinista, perché la funzione di aiuto macchinista è la funzione di navigatore... (fine cassetta) ..il macchinista controlla i segnali e manovra il freno, l'aiuto macchinista dà le indicazioni di velocità. Pertanto la sera precedente... Se era domani sera ci cascavo anch'io in quel guaio che è successo l'indomani sera. Quando si viaggia a 170, 180 e anche 200 chilometri orari c'è da stare attenti, con gli occhi aperti, anche perché noi siamo molto arretrati rispetto... Sto facendo una lezione di ferrovie. ..rispetto alle ferrovie straniere. Noi non abbiamo il blocco automatico a corrente codificata, è quello che quando occupi la sezione ti dà il segnale di via impedita dietro. Pertanto dobbiamo secondo me migliorare le ferrovie e cercare di evitare, di fare meno strade.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Consigliere Labate, prego.

CONSIGLIERE LABATE

Tocca a me? Grazie Presidente, pensavo non mi fossi neanche iscritto.

Io devo dire la verità, pensavo che stasera non si desse un taglio ideologico alla discussione; purtroppo devo dire così non è stato perché le posizioni sono talmente chiare... No, caro Angelo, mi dispiace ma stavolta non posso darti atto, purtroppo è stato così.

Il problema, quando si parla di infrastrutture o di chi realizza infrastrutture, sembra che si parla di un untore, uno che distrugge l'ambiente, uno che distrugge la civiltà. Se l'Italia negli anni 60 è riuscita ad avere un boom economico è anche perché si sono realizzate le autostrade, si sono realizzate le infrastrutture ferroviarie. E' banale ed è qualunquistico dire che bisogna proteggere l'ambiente e che – mi sembra l'abbia detto Minella, ora non vorrei sbagliare – soltanto la sinistra ha la sensibilità verso l'ambiente. Non è così, anche noi Consiglieri di centro destra ci teniamo affinché l'ambiente venga garantito per noi, per i nostri figli, per i nostri nipoti, quindi nessuno si può ammantare di questa primogenitura, chiamiamola così. L'ambiente è un bene non ripetibile, quindi credo che tutti siamo d'accordo sul fatto che debba essere tutelato.

Altrettanto vero credo sia la necessità di poter far sviluppare un territorio da un punto di vista produttivo, economico e anche turistico. Devo dire che io non ho seguito l'iter di sviluppo, le Conferenze dei Servizi eccetera, il tracciato l'ho visto da qualche giorno. Tutto è perfettibile. Devo dire anche che le richieste che l'amministrazione comunale aveva fatto alla amministrazione provinciale sono state rispettate checché ne dica l'Assessore Balzamo perché c'è un impegno da parte della Regione Lombardia, tra l'altro una Regione di centro sinistra, quindi come vedete non è una questione politica. (intervento fuori microfono) Di centro sinistra, del Piemonte, Regione Piemonte. (intervento fuori microfono) Ah, scusate, allora è stato un lapsus. Quindi c'è un impegno da parte della Regione Piemonte, scusate, a collegarsi con l'autostrada.

L'Assessore poi ha elencato una serie di numeri, di chilometri. Caro Assessore, io sono un tecnico, e le valutazioni non si fanno sui numeri, le valutazioni si fanno sulle percentuali, perché noi potremmo avere 60.000 chilometri di strade; bisogna vedere la percentuale di automobili, la percentuale di popolazione, le industrie, il commercio, tutto quello che gravita intorno a quelle strade. Sono d'accordo sul fatto che comunque è importante la qualità e non solo la quantità, però per dare una valutazione numerica dobbiamo rifarci alle percentuali e non soltanto ai numeri.

Devo dire che il collegamento tra l'Oltrepò e la Lomellina... Io non so, la Consigliere Campari parlava di due metri di rilevato, ho visto che adesso è diventata anche un tecnico delle infrastrutture. Non so se il progetto sia questo, intanto abbiamo il progetto di massima e non è un progetto definitivo.

Se gentilmente il pubblico può stare zitto perché io mi deconcentro facilmente.

Poi è un pubblico di parte, ma noi accettiamo tutto, ci mancherebbe altro, siamo tolleranti.

Stavo dicendo... Mi ha fatto perdere il filo del discorso. Stavo dicendo che... (intervento fuori microfono) Sì, sì. No, no, stavo scherzando. Rilevato, due metri, io non lo so perché non ho visto il progetto e comunque... (intervento fuori microfono) Sì, sì, grazie Elio. E quindi parlava di questo paesaggio padano che non può... lomellino, chi è nato lì vede questi due metri di rilevato quindi la sua anima si perde nei meandri. Io non sono così bravo nel descrivere questi paesaggi, ad essere così filosofo, così profondo come il Consigliere Campari; io dico solamente che oggi per andare da Voghera a Mortara o da Mortara a Vigevano, o insomma dall'Oltrepò alla Lomellina ci vuole un bel po' di tempo, e sicuramente una infrastruttura di questo tipo che... Guardate che per la città di Pavia una infrastruttura di questo tipo toglie anche un bel po' di traffico se vogliamo parlare in termini solamente della città di Pavia, il fatto che si realizzi una autostrada comporta un aumento della velocità media, caro Assessore e caro Zorzòli, o Zòrzoli... Io ti chiamo Zorzòli, eh? Posso? E' giusto così. ..comporta un aumento della velocità media di percorrenza, l'aumento di velocità media di percorrenza comporta una diminuzione della concentrazione di polveri e di carburante, anche se Zorzoli non è d'accordo, ma è così. (intervento fuori microfono) No, ho visto che facevi così e allora... E allora niente, comunque comporta una diminuzione di concentrazione. Non solo, si è parlato di aumento del traffico veicolare. Molto probabilmente sarà così, però in generale una sola tratta stradale, in questo caso anche una autostrada, non comporta un elevatissimo aumento del numero dei veicoli, comporta una redistribuzione del traffico veicolare, una redistribuzione, una redistribuzione del traffico veicolare e una redistribuzione dell'eventuale smog.

Esistono comunque, e voi lo sapete meglio di me, delle possibilità di mitigazione ambientale che sono molto, molto importanti. Voi avete richiesto alla Provincia anche la VAS, era stata richiesta chiedo semi ufficialmente. Adesso non lo so, ripeto, non ho seguito attentamente. Io so che Infrastrutture Lombarde è perfettamente d'accordo a realizzare questa VAS anche se non è prevista in questo tipo di opere. Quindi se noi diamo un parere positivo alla realizzazione di questa autostrada a condizione che, poniamo delle condizioni, che venga rispettato l'ambiente, che Cava Manara o San Martino, i tracciati che sono vicini a Cava Manara o a San Martino vengano modificati, perché dobbiamo dire di no? Non dobbiamo dare una valutazione secondo me ideologica, dobbiamo valutare se è un bene per la provincia di Pavia in termini economici e anche ambientali realizzare o meno questa autostrada. Questo è il fattore da valutare.

L'Ordine del Giorno che ci avete proposto noi non possiamo mai e poi mai votarlo perché voi qua ci dite che la Regione e la Provincia hanno praticamente operato in maniera negativa. Voi ci mettete nelle condizioni di non votare questo Ordine del Giorno. Noi avevamo cercato insieme tramite contatti informali con alcuni rappresentanti della maggioranza di trovare una via di mezzo, una via che potesse trovare non dico l'unanimità ma un accordo abbastanza pieno tra le forze politiche; purtroppo a queste condizioni noi, almeno per quanto riguarda il mio gruppo, non penso che potremo votarlo, possiamo rivedere qualche punto però... Ripeto, il mondo va avanti, noi dobbiamo tutelare l'ambiente; non perdiamo le occasioni che ci vengono proposte.

E una cosa all'Assessore. Ha parlato di una spesa di mille milioni di Euro con una spesa per l'amministrazione di 66 milioni. Non sa che è meno del 10%? Voglio vedere quale privato darebbe la possibilità di realizzare un'opera di questa a qualsiasi amministrazione!

PRESIDENTE

Adesso il Consigliere Trivi.

CONSIGLIERE TRIVI

Grazie Presidente. Il mio intervento ricalcherà in gran parte, ma non può che essere così, l'intervento fatto dai Consiglieri di minoranza che mi hanno preceduto, in particolare l'ultimo intervento che ha fatto il Consigliere Labate, d'altra parte neanche gli interventi dei Consiglieri di maggioranza che sono stati stasera insolitamente numerosi non si sono contraddistinti per la loro originalità; tutti hanno incentrato le loro critiche su questo progetto facendo riferimento all'impatto ambientale che può avere il progetto della autostrada e sul fatto che questo progetto, questa infrastruttura non ha alcuna utilità.

Intanto mi viene spontaneo chiedermi come mai soltanto adesso, nel 2007, a distanza di quasi 5 anni da quando è stata fatta la... anzi dal 2003, la delibera di Giunta che ha espresso parere favorevole alla partecipazione al progetto per la realizzazione della autostrada, soltanto adesso siano sorti tutti questi problemi di impatto ambientale, problemi che l'autostrada creerebbe a livello di ambiente, la mancata salvaguardia dell'ambiente. Mi spiace aver sentito dal Consigliere Minella che questi problemi e queste siano priorità esclusivamente del centro sinistra; questo vuol dire che nel centro destra manca secondo il Consigliere Minella questa particolare sensibilità. Questo vuol dire che da parte dei politici più alti di noi, a più alti livelli, noi siamo forse l'ultima ruota, siamo Consiglieri Comunali, da parte dell'Assessore Abelli, da parte del Presidente della Provincia non c'è nessun riguardo per i possibili impatti ambientali che questo progetto può avere.

In realtà mi pare di aver letto su La Provincia Pavese gli interventi che hanno fatto sia l'Assessore Abelli che il Presidente Poma, mi pare che anche loro abbiano sottolineato quali possono essere i rischi per l'ambiente, quali possono essere le precauzioni da prendere, quali possono essere gli studi e le misure che possono essere prese e che nel 2007 è possibile prendere per ovviare ai possibili inconvenienti di natura ambientale. Lo stesso Abelli e lo stesso Presidente Poma hanno ribadito più volte nel corso degli ultimi giorni sottolineando anche loro come mai, la sorpresa per il fatto che queste contestazioni, queste prese di posizione, legittime, da parte delle associazioni degli ambientalisti che hanno messo in evidenza... E spero così anch'io di strappare un applauso, unico magari tra i membri della minoranza, legittime da parte delle associazioni degli ambientalisti, ci mancherebbe altro. Anch'io ho dei figli, tutti noi abbiamo dei figli, tutti noi ci teniamo, tutti noi abbiamo sentito stasera il servizio del telegiornale che dice che tra.. non so, adesso non mi ricordo il numero di anni. Livorno e Venezia spariranno per l'effetto serra. Dicevo queste preoccupazioni sono già state espresse da altri prima di noi, espresse da persone che non penso che per il fatto di essere favorevoli alla realizzazione di queste infrastrutture debbano essere considerate persone prive di senso o incapaci. Non penso che Abelli, Poma, Mossi, i vari Sindaci, che poi mi pare di aver letto che sono la maggioranza i vari Sindaci dei Comuni interessati al passaggio della autostrada, siano persone che non abbiano a cuore i problemi di impatto ambientale. Sono persone che hanno a cuore questi problemi ma sono persone che hanno a cuore sicuramente, come diceva prima di me il Consigliere Gimigliano, lo sviluppo anche del territorio, lo sviluppo delle imprese e la possibilità di aumentare il livello occupazionale del nostro territorio della Lomellina perché è innegabile.

E mi meraviglio che il Consigliere Minella, faccio riferimento a lui perché è il primo che ha espresso queste opinioni, non riesca a vedere e non abbia letto sui giornali e nelle varie interviste quali possono essere i vantaggi che deriverebbero dalla realizzazione di questa autostrada, vantaggi che riguarderebbero forse non tanto la città di Pavia. Ma non possiamo come diceva il Consigliere Gimigliano guardare soltanto nel nostro orticello, noi dobbiamo guardare al complesso della provincia, ai vari Comuni che sono interessati alla realizzazione di questa struttura, e tra questi

Comuni vi sono anche Comuni che pur non facendo parte della Conferenza dei Servizi... Io lo posso dire perché, come diceva Palumbo che ha espresso la sua posizione personale e ha raccontato poi la sua storia, anch'io prima di trasferirmi a Pavia abitavo in un paesino, Ottobiano, che non è interessato direttamente dal passaggio della autostrada, ma il Sindaco del Comune di Ottobiano, che non è un Sindaco di centro destra, non è iscritto a Forza Italia, non è iscritto a nessun partito del centro destra, ha chiamato personalmente, si è interessato personalmente col Presidente della Provincia caldeggiando la realizzazione di questa infrastruttura perché ha capito quali potrebbero essere i vantaggi di natura economica che potrebbero derivare anche a questi paesi non attraversati direttamente dalla autostrada ma che sorgono in prossimità della autostrada, paesini che stanno per scomparire dalla cartina della Lomellina e della provincia di Pavia e che da questo progetto potrebbero trarre nuova linfa vitale e nuova occupazione.

A proposito dell'occupazione. Consigliere Veltri, è vero che magari a Pavia ci sono ¼ delle abitazioni che sono vuote, non sono occupate, ci sono migliaia di metri cubi di aree dimesse che potrebbero essere occupate, e quindi lei dice alla Giunta "preoccupatevi prima di questo". Come? (intervento fuori microfono) Metri quadri che potrebbero essere occupati. Lei dice alla Giunta "prima preoccupatevi di questo". Ma se la Giunta si preoccupa di questo senza dotare poi la città e la provincia in generale delle necessarie infrastrutture anche gli abitanti, anche gli eventuali residenti, coloro che dovrebbero andare ad occupare queste case ora disabitate, oppure quelli che dovrebbero andare ad abitare queste migliaia di metri quadri di aree dimesse in qualche modo poi dovranno muoversi, da qualche parte dovranno andare, e non possiamo pensare di intasare la città di Pavia. Come diceva bene il Consigliere Labate l'autostrada serve anche a questo, a snellire il traffico, a rendere più celeri i contatti, i rapporti tra le varie città, serve anche per il traffico merci come diceva il Consigliere Palumbo. E non è vero quello che dice invece il Consigliere Zorzoli, che lui tutti i giorni utilizza la tratta Pavia-Mortara e non trova traffico. Io non so a che ora lui utilizza questa tratta di strada. (intervento fuori microfono) No, a qualsiasi ora non è possibile, Angelo, perché anch'io... (intervento fuori microfono) Allora, se la usi di notte...

Io vado a Vigevano, vado a Mortara per motivi di lavoro in orari d'ufficio; quella è una strada assolutamente impercorribile tranne alcuni tratti. Io a volte passo da Villanova d'Ardenghi per evitare il tratto di strada che da Pavia arriva fino a Gropello, perché se ti trovi davanti un camion per il trasporto merci che deve rispettare i limiti di velocità, ed è giusto che rispetti i limiti di velocità che sono imposti sulle strade statali, non lo sorpassi più, non riesci più, non ti muovi più, ci metti un'ora per arrivare a Vigevano. Se trovi un trattore, trovi un mezzo pesante non lo superi più, ci metti un sacco di tempo per arrivare a Vigevano. Quindi io non so quand'è che lui, con tutto il rispetto e la simpatia che ho per Zorzoli, però... (intervento fuori microfono) So che ho ragione.

PRESIDENTE

Per favore! Per favore!

CONSIGLIERE TRIVI

(intervento fuori microfono) Questa è la situazione, purtroppo oggi questa è la situazione.

...e dobbiamo far fronte a questa situazione. (intervento fuori microfono) Ho capito, questa però oggi è la situazione e dobbiamo far fronte a questa situazione. (intervento fuori microfono) Cercheremo, bisognerà studiare anche il modo di spostarsi su ferro. (intervento fuori microfono) Intanto l'autista ce l'abbiamo, Palumbo, che ha detto che lui ha ancora l'abilitazione per guidare locomotive, quindi il treno... eventualmente l'autista ce l'avremo. Però questa oggi è la situazione e a questo dobbiamo far fronte. Io penso che l'unico modo per far fronte a questa situazione e per aprire uno spiraglio di sviluppo pur nel rispetto delle esigenze degli ambientalisti, pur nel rispetto

della tutela ambientale, che auspico anch'io perché – ripeto – anch'io ho a cuore questi problemi pur non essendo di centro sinistra, credo che questa sia l'unica soluzione possibile e auspicabile in questo momento.

Grazie.

PRESIDENTE

Consigliere Danesino.

CONSIGLIERE DANESINO

Vedo che la mia mancanza dai banchi per qualche anno però mi fa rientrare subito nel clima, che non è molto variato però mi pare nel corso degli anni.

Io parto dalla considerazione che nel programma di Pavia Città per l'Uomo, Adenti Sindaco, c'era una previsione molto netta e molto chiara su quella che doveva essere l'attenzione anche del Comune di Pavia ai piani di sviluppo della viabilità per Pavia e per la sua provincia. Partiamo quindi da questa considerazione nel dire che quel progetto, questo progetto della Broni-Pavia-Mortara è comunque un progetto da prendere in seria considerazione. Non si può partire in modo preconcepito a dire no, sarebbe una visione della politica molto riduttiva che non ci appartiene e che porterebbe ad un immobilismo totale. Allora è vero che il centro sinistra è sempre stato molto attento, Walter, ai problemi ambientali, ma è altrettanto vero che il centro sinistra è pronto anche a prospettive di sviluppo, di innovazione, di creatività, e quindi noi dobbiamo per questa responsabilità che abbiamo per la nostra città e per la nostra provincia essere molto attenti a quello che oggi ci viene offerto come possibilità di sviluppo della provincia.

Caro Trivi, nel 2003 c'è stata una delibera in cui si è detto che si era favorevoli, come siamo probabilmente favorevoli, ma una cosa è dal 2003 ad oggi essere potuti arrivare con un metodo che ci consentisse di capire bene quali erano le ragioni, le motivazioni, gli sviluppi, le valutazioni ambientali, le valutazioni geologiche e idrogeologiche di questo progetto; mi sembra che il metodo che era stato inizialmente adottato da Regione e Provincia non andasse in questa direzione di ampia diffusione in modo tale da far comprendere a tutti quello che poteva essere lo sviluppo del progetto. Adesso forse pare che ci sia stato sulla via di Damasco una redenzione e che si voglia rendere tutti più consci di quello che il progetto può comportare in termini di impatti ambientali e in termini di benefici di sviluppo a quei territori.

Sugli impatti ambientali io dico che nel momento in cui, come questa maggioranza vuole, la Conferenza dei Servizi rimarrà aperta, lì e in quella sede si potranno fare le valutazioni per la competenza di quella sede che dovranno essere fatte, lì e in quella sede si faranno le valutazioni che devono essere fatte anche in termini di direi impatti strutturali. Non dimentichiamo, ed è importante, che in quella zona per chi la conosce, e noi lombardi dovremmo conoscerla particolarmente bene visto che è la nostra zona, le falde acquifere hanno un significato importante per quei territori e per lo sviluppo di quei territori, per l'agricoltura di quei territori. Di queste cose abbiamo parlato poco questa sera, abbiamo parlato di cose molto tecniche che forse interessano poco ai nostri concittadini e ai nostri amici della Lomellina come si diceva, e della provincia di Pavia, che con questa ipotesi di progetto potrebbero vedere uno sviluppo di quelle zone certamente, ma non si toglie il fatto che questo sviluppo debba avvenire in modo armonico, certamente con altre ipotesi di lavoro forse anche più complesse che non sono immediate per lo sviluppo di quelle zone, perché quando si parla delle vie ferrate certamente è un'ipotesi di lavoro interessante, soprattutto per una Regione Lombardia che dal punto di vista della viabilità su ferro è ancora, come tutta Italia dovrei dire, ad uno stato zero rispetto ad altri paesi europei. Ma io dico fermiamoci a quella che è la

logica che ci chiama oggi a dare il nostro parere, e ripeto il nostro parere sarà, almeno per Pavia Città per l'Uomo, favorevole con delle condizioni.

La qualità della vita delle persone. Però, scusate, l'ipocrisia è della politica ma secondo noi non deve essere della politica. E la qualità di quelle persone che abitano in quei paesini che oggi vengono costantemente dal viavai di viabilità pesante su gomma messi in serio pericolo per l'inquinamento che già oggi c'è in quelle strade di paese? Perché quelle non sono autostrade, sono strade di paese. Be', questo è un impatto fortemente ambientale. Probabilmente indirizzare su un percorso che abbia un'attenzione paesaggistica, un'attenzione di impatto come l'ha avuta la tangenziale nord, come le considerazioni che abbiamo fatto, io ero a quell'epoca in Consiglio Comunale quando si andavano a fare i ragionamenti sulla tangenziale nord, erano le stesse che stiamo facendo qui stasera. Non mi pare che la tangenziale nord oggi abbia un impatto fortemente negativo sulla città di Pavia, anzi, la tangenziale nord ha portato via traffico alla città di Pavia. Chi di voi transita per il Viale della Libertà lo può alle 8 di mattina constatare e lo può alle 19 della sera constatare. Allora dico la strumentalizzazione di queste tematiche deve star fuori dalla logica di una politica che deve essere vissuta come costruzione della polis, costruzione della comunità; noi dobbiamo fare politica, non dobbiamo fare demagogia, mi auguro che sia così in questo Consiglio Comunale e senz'altro sarà così.

Allora dico la Conferenza dei Servizi sarà chiamata a dare una sua valutazione, e la darà, e noi dovremo dare una nostra valutazione stasera politica, fortemente politica, se vogliamo o non vogliamo che quel progetto vada avanti, se vogliamo o non vogliamo che quel progetto sia portatore di sviluppo per quelle zone. Oggi quelle zone sono zone depresse. Mi venga qualcuno di voi, se tra voi ci sono economisti non lo so, a dimostrare statisticamente che sono zone altamente sviluppate; sono zone depresse della nostra provincia. Allora io dico ben venga un progetto che possa su quelle zone portare una speranza di sviluppo. Se quella linea di asfalto che verrà costruita con tutte le mitigazioni ambientali che anche noi fortemente chiediamo, perché anche noi siamo fortemente preoccupati che quelle mitigazioni passino in second'ordine e ciò non vogliamo, e su questo ci batteremo, ma se quella striscia d'asfalto potrà portare anche un solo posto di lavoro noi riteniamo che sia un elemento importante per iniziare uno sviluppo.

Io vorrei ricordare. Voi sapete che il nostro gruppo è molto legato ad un personaggio importante della storia italiana forse troppo dimenticato e che bisognerebbe probabilmente in qualche modo riportare agli onori della cronaca, Giorgio La Pira, Giorgio La Pira Sindaco di Firenze. Voi ricorderete che Giorgio La Pira ha salvato l'industria Pignone, che molti di voi probabilmente non ricordano perché vedo un pubblico giovane, ma qualcuno coi capelli bianchi magari di più la ricorderà, che ancora oggi esiste in Italia, contro la volontà di una parte della politica di Firenze che diceva quell'industria va chiusa, intanto perché non è produttiva, uno, due perché è altamente inquinante. Giorgio La Pira, Sindaco di Firenze in quegli anni, dovette scontrarsi in Consiglio Comunale con una parte della sua maggioranza che faceva questo tipo di ragionamento. Giorgio La Pira fece capire a questa maggioranza che salvare i posti di lavoro e le famiglie che da quei posti di lavoro avevano la sussistenza era più importante del problema dell'inquinamento della nuova Pignone, che era certamente un problema, ma che doveva passare in secondo piano ed essere comunque affrontato. Giorgio La Pira salvò quei posti di lavoro, salvò la Nuova Pignone, e impose subito dopo che la Nuova Pignone andasse ad adottare quei provvedimenti interni di salvaguardia dell'ambiente. Questo è un modo di far politica, questo è un modo di vedere quelli che sono gli interessi del territorio, della gente, della popolazione, e andare con il discernimento e la mediazione a valutare qual è la migliore strada da percorrere per raggiungere gli obiettivi di sviluppo, di sostentamento e di posti di lavoro che si devono dare.

Io non so, non sono in grado di dirlo, credo che nessuno di noi oggi sia in grado di dirlo se questo progetto potrà portare sviluppo a quelle zone o potrà portare posti di lavoro a quelle zone, però è un'opportunità, e le opportunità non vanno abbandonate a se stesse e dimenticate ma vanno valutate e sviluppate con intelligenza e con serietà per cercare di riuscire ad avere il bene di quei territori e di quelle popolazioni. E' per questo che noi stasera insieme credo agli altri partiti di maggioranza vorremmo dare un contributo a questo progetto con qualche nostra idea che penso potrà essere espressa da altri colleghi di maggioranza, e non vincolare le nostre opinioni solo e soltanto a sterili ipotesi di negatività. La negatività va affrontata con la positività altrimenti si rischia, come dicevo prima, di rimanere immobili. Questo non è far politica.

(Escono i Consiglieri: Galliena, Di Tomaso, Filippi Filippi, Castagna. Presenti n. 35)

PRESIDENTE

Grazie. Magni.

CONSIGLIERE MAGNI

Grazie Presidente. Alcune considerazioni in merito, nel senso che noi riteniamo comunque come premessa di carattere politico, perché questa sera noi affrontiamo un dibattito che riguarda l'amministrazione comunale di Pavia e quindi un'ipotesi di parere per quanto riguarda un aspetto oltre che di carattere politico generale ma anche di carattere amministrativo che ha preso il via, come veniva ricordato precedentemente, nel giugno del 2003 con l'approvazione da parte del Consiglio Comunale dell'adesione al comitato promotore della Broni-Stradella-Pavia-Mortara. Questo chiaramente non vuol dire che tutto sia allineato, che tutto vada bene.

Noi ad esempio sotto l'aspetto prettamente di carattere politico e generale riteniamo insoddisfacente così come è stata gestita tutta la situazione sia da parte della Regione che dalla Provincia, e soprattutto così come è stato gestito il confronto con gli enti locali e con tutte le comunità interessate. Quindi sostanzialmente giudichiamo negativamente questo inizio di percorso così come però valutiamo positivamente la partecipazione che molti cittadini e molte comunità stanno dando e che sono portatori di idee per poter migliorare l'aspetto progettuale.

Detto questo, tanto per essere chiari, noi riteniamo di esprimere un parere favorevole al progetto preliminare e condividiamo l'atto deliberativo che la Giunta ha fatto suo il 27 di dicembre con le opportune condizioni che sono state puntualmente indicate nel deliberato. E le condizioni sono di diversa natura e sono puntuali come dicevo, e secondo noi devono essere riportate sicuramente all'attenzione della conferenza del prossimo 7 febbraio. Le condizioni che riguardano l'amministrazione comunale di Pavia ma anche il territorio sono quelle sicuramente legate alla necessità con il collegamento con la A26 su cui è necessario perseguire e cercare di chiudere per trovare un accordo con la Regione Piemonte affinché l'ultimo tratto diventi fattibile e ci sia l'assoluta garanzia della sua fattibilità.

Un'altra condizione che era stata indicata e che noi ribadiamo è che l'eventuale bando percepisca tutte le condizioni che il territorio ha posto...

Solo così l'autostrada potrebbe essere l'occasione per risolvere i problemi della viabilità locale, viabilità locale che purtroppo in questi anni non è stata sufficientemente programmata a livello provinciale, e quindi la variante della tangenziale di Pavia che si collega al casello sud, che vuol dire la variante che collega il casello sud al ponte di Bressana, come tutte le opere che erano previste in Oltrepò e Lomellina e che possono consentire la realizzazione di una maglia viaria che ci consente di muoverci sì da e per l'autostrada ma anche come collegamento interno al territorio.

L'impatto ambientale, che deve essere assolutamente rispettato e che deve essere eseguito, così come poi sarà meglio esplicitato nell'Ordine del Giorno da persone terze. Questo nel concetto gli aspetti di carattere generale, e mi auguro che l'Ordine del Giorno che abbiamo predisposto unitamente ad altri Consiglieri possa trovare l'approvazione più larga in questo consesso.

Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Io ho iscritto ancora come Consiglieri il Consigliere Fracassi, poi i Consiglieri Minella e Zorzoli che sono al secondo intervento, quindi farò parlare prima la Consigliere Niutta che invece è al suo primo.

Prego Fracassi.

CONSIGLIERE FRACASSI

Sì, grazie signor Presidente. Penso che parlare di questo argomento che non è sicuramente un argomento di secondaria importanza, tanto è vero che abbiamo iniziato alle 21.30, sono passate tre ore, gli interventi sono stati numerosi, interventi tutti legittimi sicuramente e importanti, però che hanno bisogno di fare una serie di considerazioni che ritengo estremamente importanti.

Penso che nella mia non lunghissima non dico carriera politica, comunque permanenza politica, di aver sempre operato a vantaggio dell'ambiente, e posso sfidare penso chiunque di coloro che sono qui dentro ad aver partecipato alle numerose battaglie vinte parecchie volte nei confronti di una serie di operazioni sicuramente antipopolari che si stavano facendo sul nostro territorio. Quindi con conoscenza della materia, andando contro tutti e spesso e volentieri contro tutto e anche tutte le varie forze politiche ho collaborato penso da protagonista per quanto riguardavano richieste che erano arrivate per aperture di discariche. E ricordo Cinamara e Didorno, ricordo Cervesina quando siamo riusciti a farla chiudere perché era stato chiesto un raddoppio, ricordo quella di Cava Manara che doveva nascere, dove passerà adesso l'autostrada, doveva esserci una bella discarica di quelle potenti, e ricordo quell'ultima recente di Gambolò.

Quando sento parlare dell'importanza dell'acqua, della falda, di una serie di cose io mi domando come mai, caro Minella, sto alla tua dichiarazione, l'importanza del fatto della sensibilizzazione di colui che è di sinistra nei confronti delle tematiche riguardanti l'ambiente. Io non la penso così proprio perché la storia mi dà ragione completamente. A Gambolò non c'era una amministrazione di centro destra, c'era una amministrazione di sinistra che voleva realizzare la discarica, ed è grazie ad una serie di persone, perché qui poi sono le persone che hanno a cuore o meno quella che è la tematica dell'ambiente, che siano di sinistra o che siano di destra poco importa. Spesso e volentieri chi è che ragiona in questo campo è colui che ha più o meno sensibilità nei confronti dell'ambiente. Spesso e volentieri tanti Sindaci, che siano da una parte o dall'altra, amministratori e Consigli Comunali danno benestare per operazioni che possono rimpinguare le casse. E allora io mi domando e vi faccio anche una domanda, è solo la strada che porta inquinamento e devastazione del territorio o è anche qualcos'altro? Io personalmente ho un'idea che non siano solo le strade che ci portano devastazione del territorio, la salvaguardia del territorio si fa anche non andando a cementificare. La cementificazione quando diventa selvaggia non è sicuramente positiva. E allora io mi domando come mai una serie di Comuni che non sono sicuramente di centro destra hanno fatto operazioni selvagge di cementificazione, come mai una serie di strade che sono intasate oggi, vedesi ad esempio Cava Manara, perché da Bressana arrivare a Pavia ci vuole un'ora la mattina. E i motori sono sempre accesi comunque, e il PM10 continua naturalmente ad aumentare, perché non solo se si va da 110 a 130, anche con la macchina ferma

naturalmente gli scarichi vanno, che sono tutti in colonna fermi. Bisogna stare attenti quando si fanno operazioni di questo tipo qua, bisogna fermarle negli opportuni Consigli.

Ho letto l'Ordine del Giorno che è arrivato. Be', dire che non ci è stata data informazione assolutamente non è vero, non è assolutamente vero. Io ho partecipato alle varie riunioni che ci sono state, tracciati più o meno segnalati c'erano, quindi non possono dire i Sindaci che non sapevano assolutamente niente e si svegliano all'ultimo momento perché, in modo democratico di tutto rispetto, una serie di cittadini non sono d'accordo su una certa realizzazione. E allora bisogna pensarci anche un attimo prima se le cose s'hanno da fare o non s'hanno da fare, indipendentemente dal fatto... Ripeto, qui non stiamo facendo un discorso di sinistra o di destra, perché qui ci sono Sindaci di sinistra che hanno detto di sì, Sindaci di sinistra che hanno detto di no, Sindaci di destra che hanno detto sì e Sindaci di destra che hanno detto no, quindi non è una questione assolutamente di linea politica.

Come soldi sono anche due linee di pensiero. Ci sono alcuni che si ritengono economisti che dicono che l'autostrada non porterà assolutamente niente, altri dicono che sarà qualcosa di importante. Io non sono un economista, non posso fare queste analisi e così via, non ho la sfera magica, non me l'hanno ancora data, e allora sono abituato, e mi sono abituato anche naturalmente ad andare ad informarmi, a trattare, a vedere se si possono eventualmente, di fronte anche magari a qualcosa che uno non condivide, cercare di andare a portare gli opportuni rimedi per far sì che un'opera non sia devastazione ma diventi qualcosa di importante.

Premesso che ho sempre, e continuo a sottolineare il fatto che la partecipazione popolare sia qualcosa di estremamente importante e che può naturalmente portare ad una serie di iniziative, può portare naturalmente ad una serie di suggerimenti che possono essere importanti, ritengo che le cose debbano essere fatte anche per tempo, perché altrimenti mi diventa anche un attimo difficile dire all'ultimo momento "io questa cosa qui non la voglio", perché comunque questa discussione, e Pavia è forse quella... Se la guardiamo sul tracciato non è toccata, ha solamente un collegamento, è quella che è meno interessata di tutta l'operazione, anche se il Comune è più importante, a fianco della autostrada, meno interessata perché è chiaro, un collegamento c'è già, verrà leggermente modificato, non cambierà più di tanto rispetto al discorso nostro. Problema diverso sarà in quei paesi in cui vengono naturalmente attraversati dall'autostrada. E allora non mi stupisco quando anche sento dei Sindaci che fanno delle richieste per cui dicono, "Allora io l'autostrada a determinate condizioni non la voglio, se però tu mi sistemi tutto quello che ho nel mio paese allora l'autostrada mi va bene." Non ho tanto rispetto nei confronti di queste persone. Allora io ho molto più rispetto di colui che mi dice "io la voglio" ma pure di colui che mi dice "io non la voglio per una, due, tre, quattro, cinque motivazioni" e mantiene la propria linea. Qui invece abbiamo tante persone che sono troppo ballerine; ebbene i ballerini che vanno e che in base al momento, in base alle sensazioni... "Se nessuno dice niente io me la scampo e sono a posto", "Se tu me la sposti un pezzettino in qua io ho risolto il mio problema, saranno fatti di quell'altro". Non si guarda un discorso globale.

Non so se questo porterà sviluppo, non lo so, ammesso e concesso che venga realizzata, sicuramente però noi abbiamo bisogno di un collegamento con Malpensa che oggi non c'è, non c'è assolutamente il collegamento con Malpensa perché tu per andare a Malpensa sei obbligato a fare un giro o molto lungo nella parte bassa oppure passare dalla tangenziale di Milano. Io ho provato, per questioni di lavoro l'altro giorno dovevo andare a Golasecca, sono partito... Ho detto, parto un attimo più tardi. Golasecca è in provincia di Varese, appena sopra Malpensa, poco dopo Malpensa. Sono partito alle ore 9 di mattina per cui ho detto tiro via il traffico, quello che si reca normalmente al lavoro e così via, negli orari più particolari e più naturalmente che sono soggetti a grosso traffico, mi reco per il tramite della strada normale, non faccio comunque la tangenziale: ci ho messo due ore

e mezzo ad arrivare a Golasecca, chilometri 90, bloccato completamente. Allora io mi metto nelle condizioni anche di coloro che per questioni di lavoro normalmente si devono muovere, devono trasportare. Io sono uno di quelli, Veltri, che sono completamente d'accordo sul fatto che bisogna potenziare, l'ho detto più volte, sta tutto a verbale, per quanto riguarda anche il discorso delle ferrovie, come bisogna potenziare naturalmente il trasporto non su gomma ma naturalmente su rotaia.

Dicevo che... (intervento fuori microfono) Non entro, quello lo do per scontato senza nessun problema che venga utilizzata naturalmente anche per tramite navigazione. Però la cosa che mi sembra un attimo strana, come dicevo prima ho fatto un esempio sui fontanili della discarica di Gambolò. Lì c'erano dei fontanili che erano splendidi e qualcuno ci ha fatto sopra una discarica, e chi ha voluto questo tipo di operazione non aveva importanza di quale colore fosse, però non c'è stata quella grande sollevazione, anzi non contenti si voleva fare una discarica che era il doppio rispetto a quella che è stata fatta e chiusa non molto tempo fa. Poi ci si dimentica ogni tanto anche per quanto riguarda l'inquinamento che noi abbiamo in una determinata zona, al centro proprio della provincia, San Nazzaro de' Burgundi, che per quanto riguarda l'inquinamento, siccome non era sufficiente quello che c'era, perché non bastava la raffineria, sono state fatte ancora una serie di altre operazioni che sono comunque anche quelle inquinanti. Io non ho visto quella sollevazione micidiale su queste robe qua. Personalmente non mi si può dire niente perché io ero contrario, l'ho dichiarato immediatamente; non ho avuto quel supporto che avrei avuto bisogno per andare contro questa centrale, perché l'ultima centrale che è nata silenzio totale, più o meno tutti d'accordo.

Personalmente, insieme al Consigliere Centinaio, quando è stato presentato il progetto di attraversamento della Vernavola noi non eravamo d'accordo, e anche lì siamo mica proprio linea terra, anche lì la pianura non si vede più, perché obbligatoriamente la pianura non la vedi più. Come non sono neanche d'accordo sul fatto della strada di gronda che è come minimo di altezza due metri e mezzo rispetto alla linea, da due metri e mezzo fino a 6-8, così ci è stato detto, così come è stato presentato naturalmente il progetto in comitato di quartiere. E io auspico e mi auguro che a quel punto lì vengano ascoltati tutti i cittadini.

Come abbiamo detto a livello generale su tutti e su tutto, e lo stiamo dicendo.. Stamattina c'era il Sindaco di Borgo San Siro che è venuto a trovarci al Parco perché devono fare il PGT. Io devo dire in modo estremamente corretto rispetto a qualcun altro è venuto a dirci "Come dobbiamo fare? Come dobbiamo mettere in piedi le varie cose?" e così via, e partiremo a lavorare insieme. Il PGT è qualcosa che deve essere fatto, il Piano di Governo del Territorio, insieme a tutti i cittadini, ed è importante l'indicazione che arriverà ai cittadini, cittadini tutti, associazioni tutte, operazione che dovremo fare anche per quanto riguarda il Comune di Pavia, e diventa importante e fondamentale la collaborazione dei cittadini.

E allora cosa può fare una persona che comunque è all'interno di una istituzione? Noi abbiamo lavorato in questo modo qui per quanto riguardava il Parco del Ticino. Io ho seguito perché la cosa mi interessava molto, e con delega anche naturalmente del Consiglio di Amministrazione, la presentazione, abbiamo suggerito una serie di varianti sul progetto che ci è stato presentato, il tracciato è stato modificato per toccare all'interno il meno possibile del Parco del Ticino, e abbiamo prescritto una serie di raccomandazioni e di indicazioni per far sì che il voto potesse essere eventualmente favorevole. Le raccomandazioni sono le seguenti, che avevamo detto abbiamo bisogno di fare una valutazione ambientale strategica, anche se non prevista dal regolamento per quanto riguarda il discorso di quest'opera, perché non può essere fatta su un'opera ma deve essere fatta globalmente. Noi l'abbiamo fatta, come Consiglio di Amministrazione l'abbiamo voluta d'accordo con tutti i Sindaci, quindi compreso anche... Qui c'è il Consigliere Locardi che a nome del Comune di Pavia partecipa all'Assemblea del Parco. Abbiamo voluto una

VAS complessiva e l'abbiamo fatta una VAS complessiva, peccato che qualcuno si è dimenticato di inserirci dentro la Broni-Mortara. Non c'è dentro. I documenti c'erano e qualcuno si è dimenticato di metterla dentro. Non è che siamo andati a chiederli a chissà chi, ma abbiamo chiesto a colui che poi ha presentato un documento per ordine di una delle associazioni ambientaliste, e io mi domando come mai non l'aveva inserita dentro prima e gliel'avevo anche chiesto. Disse che non c'era ancora la documentazione sufficiente, cosa che invece esisteva perché c'erano dei dischetti già da tempo che dicevamo più o meno qual è che era il tracciato, con le incidenze e così via.

PRESIDENTE

La prego di concludere.

CONSIGLIERE FRACASSI

Sì, concludo dicendo quelle che sono state le nostre indicazioni. Quindi dicevo il discorso di una valutazione ambientale che diventava, e diventa, ed è sicuramente estremamente importante. Abbiamo chiesto anche, e questa è una raccomandazione che abbiamo fatto non solo alla Regione, l'abbiamo fatta alla Provincia e l'abbiamo fatta anche ai Comuni che sono naturalmente interessati, che è quella di individuare nei propri strumenti di carattere territoriale adeguate misure di contenimento e ordinato sviluppo di nuovi insediamenti urbanistici per evitare che qualcuno, se viene realizzata l'autostrada, comincia ad andare a costruire qualcosa di non ben definito da tutte le parti. E quindi sta direttamente anche a Comuni dire "io queste cose non le voglio fare" e dimostrare effettivamente di avere a salvaguardia il proprio territorio. Dopo di che abbiamo dato delle condizioni per far sì che il nostro parere fosse eventualmente positivo.

Limitazione del numero degli svincoli e della loro densità, perché alcuni sono veramente enormi per cui devono essere rivisti e ridotti. Faccio presente che comunque buona parte dei Comuni han detto "io voglio lo svincolo a casa mia". Quindi diventa un pochetto difficile poi alla fin della fiera, qualcuno si deve decidere se lo vuole o non lo vuole.

Preoccupazione naturalmente per i dieci milioni di metri cubi, che non sono pochi e devono essere reperiti da qualsiasi parte, per cui non solamente all'interno del Parco, noi possiamo dire solo all'interno del Parco per quanto riguarda naturalmente il consorzio, e abbiamo chiesto naturalmente di ridurre quella che è l'altezza dell'eventuale realizzazione dell'autostrada. Quindi rivedere un attimo il progetto abbassando notevolmente, così la visuale esiste comunque e ancora deve esistere.

Abbiamo chiesto anche naturalmente un rispetto per le zone di protezione speciale, in particolare anche per quanto riguarda i corridoi ecologici. Il primo è stato fatto... E' stato fatto presente il discorso... Ho finito, sto illustrando gli ultimi due punti e ho finito. Quindi mi permetto un attimo, ho ascoltato tutti, non è che sto sforando più di tanto mi pare, no?

..naturalmente dei corridoi ecologici, rispetto per quanto riguarda il mondo agricolo perché le coltivazioni sono estremamente particolari, di grande pregio in particolar modo il riso. Poi una postilla a parte la voglio fare. Non amo molto il paesaggio della Lomellina così come è stato trasformato da parte degli agricoltori, perché aver tirato via quasi tutti i filari non ha sicuramente creato un beneficio all'occhio e al paesaggio. Vedere riso, riso, riso e basta non è sicuramente molto consolante, ecco. E purtroppo spesso e volentieri, perché gli agricoltori... Bisogna dirla fino in fondo, io ho grandissimo rispetto nei confronti loro e così via, spesso e volentieri si dimenticano alcuni particolari, che è importante anche naturalmente il paesaggio preservarlo con dei filari, con una serie naturalmente di piante che sono importanti.

E poi da ultimo il discorso di forme di compensazione permanente che possano permettere, così come sono fatte da altre parti, in altri paesi, magari fatti nel dovuto modo, magari... E' chiaro che il riso poi di un certo pregio non lo può più coltivare di fianco, però neanche a San Nazzaro è il

massimo della vita andarlo a prendere perché comunque quello che arriva giù dalla raffineria non è sicuramente profumo dei profumi, ecco, e quel che si deposita non è il massimo della vita per quanto riguarda naturalmente la salute dei cittadini. E con queste forme di compensazione se ci mettiamo anche... Facciamo delle forestazioni che siano adeguate così almeno vediamo anche il paesaggio un pochetto vario e così via, e sicuramente più appetibile. Visto che ci sono delle compensazioni che vengono date e naturalmente anche delle sovvenzioni a livello europeo per fare operazioni del genere, possiamo anche far sì che un'opera che può sembrare devastante possa, se viene realizzata, essere realizzata nel dovuto modo nel rispetto di tutti, quindi collettività compresa, agricoltori e tutto il mondo.

Poi vorrei anche far presente un'ultima cosa, che siccome io penso... Credo ancora nelle parole delle persone, quando danno una parola penso che sia ancora una cosa importante. Ho anche sentito le dichiarazioni, ho letto, e poi ho parlato di persona con il Presidente Poma, che l'ha dichiarato peraltro sui giornali e sui giornali locali, che nel caso in cui la valutazione non fosse una valutazione corretta e così via, corretta nel senso dà dei risultati che sono negativi, l'autostrada non si fa. Quindi ritengo anche che quando un Presidente, così come un Sindaco, fa una dichiarazione, a dichiarazione fatta non si può assolutamente tornare indietro.

PRESIDENTE

C'era il Consigliere Veltri. Sì, prego.

RICHIESTA DA PARTE DEL CONSIGLIERE VELTRI CORNELIO DI RINVIARE LA DISCUSSIONE DELL'AUTOSTRADA ALLA PROSSIMA SEDUTA DI CONSIGLIO COMUNALE.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

...ordine è questa, Presidente. Siccome siamo all'una di notte io chiedo di aggiornare e di concludere con un impegno al prossimo Consiglio Comunale, la prima ora del prossimo Consiglio Comunale, questa discussione con le repliche degli Assessori. Ci saranno poche persone, e quindi possiamo tranquillamente aggiornare con un impegno che si risolva nella prima ora di Consiglio Comunale, magari evitando anche... Se vogliamo non fare le question time, anche cominciando alle 7.30 alle 8.30 abbiamo finito e poi si fa l'Ordine del Giorno che avete stabilito, perché altrimenti qui andiamo ad un'ora...

PRESIDENTE

Allora, il prossimo Consiglio Comunale abbiamo un altro argomento penso molto importante.

CONSIGLIERE VELTRI ELIO

Lo so, lo so, io parlo della prima ora.

PRESIDENTE

Il problema è che se ci mangiamo la prima ora ho paura che rimandiamo la fine della discussione del prossimo Consiglio. Io credo che il dibattito è stato interessante, credo che siamo in dirittura d'arrivo perché io ho iscritto ancora un Consigliere che non è ancora intervenuto e poi altri due Consiglieri che devono fare solo immagino una piccola replica. Poi abbiamo gli Ordini del Giorno che sono stati quasi tutti illustrati e quindi andiamo a chiudere velocemente la serata.

Io penso sempre che bisogna cercare di trovare un equilibrio tra le diverse posizioni. Questo argomento è stato aggiunto in via d'urgenza su una richiesta di alcuni Capigruppo in seduta di Conferenza dei Capigruppo, praticamente è stato un Consiglio Comunale dedicato all'argomento, siamo in dirittura di arrivo perché abbiamo sentito quasi tutti; credo che a questo punto onde evitare di dover rimandare altri appuntamenti con delibere e con discussione chiesti anche dalla minoranza io credo che a questo punto si debba arrivare velocemente alla fine.

Se si vuol mettere in votazione una pregiudiziale io faccio decidere al Consiglio, non ci sono problemi. O una mozione d'ordine, sì. (intervento fuori microfono) Benissimo, mi sembra che... Di solito iniziamo alle 7.30 e finiamo alla 1.30, questa volta abbiamo iniziato alle 21 e quindi possiamo anche andare avanti. Secondo me nell'economia dei lavori di questo Consiglio credo che questa sera l'argomento si deve chiudere, poi io mi rimetto sempre anche al volere del Consiglio, ecco, è chiaro.

Ho iscritto il Consigliere Niutta. (intervento fuori microfono) Va be', mettiamo in votazione allora, non c'è problema.

Abbiamo avuto il Consigliere Veltri che ha fatto la proposta di rinviare al prossimo Consiglio, la prima ora. (intervento fuori microfono) Sì, sì, la prima ora, certo. (intervento fuori microfono) Benissimo. Adesso, contro? Prego.

CONSIGLIERE FRACASSI

Presidente, io suggerirei una cosa. Visto e considerato che ci sono tre Ordini del Giorno che stan girando, e visto e considerato che ci sono alcuni passaggi che non sono condivisi, il suggerimento sarebbe quello di finire questa sera con gli eventuali interventi, chiedo magari a chi ne ha già fatto uno di interrompere e così via, dopo di che di trovarci magari giovedì sera in Conferenza dei Capigruppo, di valutare un attimo gli Ordini del Giorno, e arrivare lunedì sera a fare una votazione senza discussione.

PRESIDENTE

Consigliere Cinquini.

CONSIGLIERE CINQUINI

No, io sulla mozione d'ordine mi esprimo contro, perché l'esperienza di questo Consiglio Comunale insegna che anche se ci impegniamo formalmente a mantenere dei tempi eccetera, poi fatalmente quando si riprende in Consiglio Comunale è impossibile restare in un'ora. Questa è sempre stata l'esperienza e lo sappiamo benissimo che è così, ma d'altra parte gli Ordini del Giorno sono stati presentati e sono supportati dal dibattito che c'è stato, quindi io chiedo di concludere la discussione perché altrimenti rischiamo che dopo aver fatto un intero Consiglio di fare un altro Consiglio o mezzo Consiglio dedicato.

Io chiedo di proseguire e di concludere. Pesa anche a me, per carità, ma io chiedo di concludere.

CONSIGLIERE FRACASSI

Cinquini, io non ho detto di continuare la volta dopo, ho detto una cosa ben diversa. Quindi vuol dire non fare più nessuna discussione e votare, e votare lunedì.

CONSIGLIERE CINQUINI

Io sono intervenuto...

CONSIGLIERE FRACASSI

Una roba piuttosto che l'altra, quindi non si perde assolutamente niente.

CONSIGLIERE CINQUINI

Sono intervenuto su una mozione d'ordine.

PRESIDENTE

Rimettiamo le cose al loro posto. In votazione c'è la proposta fatta dal Consigliere Elio Veltri di rimandare il finale dell'intervento alla prossima seduta di Consiglio Comunale limitandosi alla prima ora tutto compreso sostanzialmente.

Consigliere Campari.

CONSIGLIERE CAMPARI

Io, come le avevo chiesto e lei si era dimostrato d'accordo, c'era un rappresentante dei cittadini qui presenti che desiderava intervenire brevemente. Per non farli ritornare un'altra volta e per comunque dare... Chiedo che sia loro permesso di intervenire ora.

VOTAZIONE DELLA RICHIESTA PRESENTATA DAL CONSIGLIERE VELTRI CORNELIO

PRESIDENTE

Sì, adesso c'è una mozione d'ordine, io devo mettere in votazione la mozione d'ordine, e poi dopo, se la mozione d'ordine non viene...

Allora, io ho una mozione d'ordine. Discutiamo un'ora di chi deve parlare, chi non deve parlare, mettiamo in votazione la mozione d'ordine e poi decidiamo.

Metto in votazione la mozione d'ordine. Chi è a favore della proposta fatta dal Consigliere Veltri.

CONSIGLIERE FRACASSI

Presidente, io le ho fatto un'altra...

PRESIDENTE

Benissimo, è un'altra proposta la sua, ne discutiamo. Adesso c'è la mozione d'ordine, il Consigliere Veltri non l'ha ritirata, non ho sentito che l'ha ritirata. Allora adesso votiamo quello che ha chiesto il Consigliere Elio Veltri, poi se ci sono altre proposte, come sempre, prendiamo in considerazione anche le altre proposte.

Metto in votazione la proposta fatta dal Consigliere Elio Veltri.

Il Presidente pone in votazione la richiesta del Consigliere Veltri Cornelio che **viene respinta** con il presente esito:

PRESENTI N. 35	
ASTENUTI N. 2	Zorzoli, Cappelletti
VOTANTI N. 33 (MAGG. N. 17)	
VOTI CONTRARI N. 18	
VOTI FAVOREVOLI N. 15	Bruni, Assanelli, Sgotto, Gimigliano, Trivi, Sinistri, Niutta, Conti, Labate, Fracassi, Veltri W., Veltri C., Centinaio, Minella, Campari.

(Entrano i Consiglieri: Filippi Filippi, Di Tomaso, Castagna. Presenti n. 38)

PRESIDENTE

La mozione è stata respinta.

Adesso c'è la proposta fatta dal Consigliere Fracassi che invece è quella di concludere gli interventi stasera e di lasciare gli Ordini del Giorno alla riunione dei Capigruppo che si farà giovedì per trovare una sintesi, per poi metterli solamente in votazione il prossimo Consiglio Comunale. Questa è la... E se in riunione dei Capigruppo non si trova una sintesi? Si mettono in votazione così come sono stati presentati. Va bene. Il Consigliere Fracassi ha espresso il suo parere favorevole, c'è qualcuno che vuole fare un intervento contro?

CONSIGLIERE ARTUSO

Chiedo un minuto di sospensione.

PRESIDENTE

Un minuto di sospensione? (interventi fuori microfono) Va bene, un minuto di valutazione.

Alle ore 01.00 la seduta è sospesa.

Alle ore 01.05 la seduta riprende.

Alla ripresa dei lavori risultano presenti il Sindaco: Piera Capitelli il Presidente del Consiglio Comunale ed i seguenti Consiglieri comunali: Duse, Minella, Mastropietro, Cappelletti, Meriggi, Marchesotti, Ghezzi, Locardi, Spedicato, Artuso, Bobbio Pallavicini, Palumbo, Trimarchi, Magni, Campari, Mazzilli, Molina, Cinquini, Bruni, Assanelli, Sgotto, Gimigliano, Trivi, Sinistri, Niutta, Conti, Labate, Fracassi, Veltri W., Veltri C., Centinaio, Minella, Zorzoli, Filippi Filippi, Di Tomaso, Castagna. Presenti n. 38.

CONSIGLIERE ARTUSO

.... dovevamo chiarirci un momentino le idee sulle proposte fatte anche da Fracassi e quindi adesso andiamo avanti ancora.

PRESIDENTE

Va bene. Allora eravamo rimasti alla... Se ci sediamo per favore, così le operazioni di voto per chi deve contare sono più agevoli. Per favore!

Il Consigliere Fracassi ha chiesto di mettere in votazione la sua proposta, la maggioranza si è ritirata perché il Consigliere Artuso ha chiesto di capire quale fosse l'intendimento generale. Si sono spiegati e adesso sono pronti ad affrontare la votazione. Penso che la risposta sarà nella votazione che si andrà a fare, e io non... (intervento fuori microfono) L'ha già spiegato.

Allora, ci siamo? Sono tutti a posto? La proposta di Fracassi,

PRESIDENTE

Allora proseguiamo nella discussione. Devo dare la parola al Consigliere Niutta.

CONSIGLIERE NIUTTA

Io mi rifaccio a quanto ha detto, ben detto il Consigliere Danesino. Siamo qui a fare politica e gli amministratori che sono stati eletti hanno la responsabilità di amministrare, il che vuol dire prendere delle decisioni. E' chiaro che le decisioni vanno prese per quanto possibile condivise, però suscita un po' di perplessità il modo in cui la questione è stata buttata in questi giorni sul giornale e

si è fatto un gran cancan di una cosa che risale a 4 anni fa e adesso si comincia ad intravedere il progetto esecutivo.

Il riferimento che il Consigliere Elio Veltri ha fatto alla costruzione della tangenziale ovest mi fa convincere ancora di più di queste cose, perché la tangenziale ovest era un'opera assolutamente necessaria, è stata bloccata per 20 anni; forse quindi se avessimo magari scelto contro l'opinione pubblica forse la vivibilità della città di Pavia sarebbe stata migliore da molto tempo a questa parte. E' vero che il Viale della Libertà adesso è molto più sgombero dopo che è stata completata la tangenziale nord, quindi la costruzione di opere e infrastrutture non sempre vuol dire portare inquinamento, in certi casi vuol dire invece eliminare l'inquinamento, come è appunto il caso della città di Pavia.

Nella delibera della Giunta Comunale si esprime il parere favorevole anche perché si prospetta il collegamento diretto della tangenziale di Pavia con lo svincolo del casello Pavia sud, il che vuol dire che molto traffico veicolare non passerà più neanche attraverso la tangenziale, ricordiamoci anche questo. Quindi da questa opera per quanto riguarda il Comune di Pavia possiamo dire che il Comune di Pavia potrà trarre dei benefici, ma non solo il Comune di Pavia, perché se noi pensiamo... Basta andare a vedere a Cava Manara che cosa succede con i centri commerciali che sono stati via via costruiti, è praticamente una camera a gas Cava Manara. Si propone con questa opera di eliminare anche questo inconveniente che non è di poco conto.

Poi per quanto riguarda, io ho sentito parlare di ferrovia, di trasporto su carro delle merci. Le merci non è che poi volano, dalla ferrovia devono arrivare nei punti di smistamento, devono arrivare a destinazione, e questo è il trasporto intermodale, che è quello che si andrà anche a sviluppare con il polo logistico di Mortara; vale a dire le merci arrivano sul treno fino ad un certo punto, da lì vengono caricate, i container vengono caricati sui TIR e vengono portati a destinazione. Quindi il trasporto ferroviario si va in questo modo ad integrare perfettamente col trasporto su gomma, ed è quello che si sta cercando di sviluppare in questi anni.

Infine io vorrei far presente, come ha già fatto presente il Consigliere Fracassi, che le esigenze ambientali sono state assolutamente prese in considerazione, la VAS è stata scelta proprio per questo, e il Presidente Poma, ripetiamo, si è impegnato a non andare avanti nell'opera se la VAS sarà negativa.

PRESIDENTE

Grazie. Allora adesso avevo iscritto ancora due repliche e un intervento ma mi dicono che hanno rinunciato.

Devo dare la parola quindi ad un esponente di un comitato, mi hanno detto che era presente in sala. E' una consuetudine in questo Comune dare la parola, quindi se per favore si presenta e... Grazie.

Sono presenti in aula alcuni componenti del Comitato contro la realizzazione dell'Autostrada Broni-Mortara, il Presidente del Consiglio Comunale dà la parola al loro rappresentante Walter Rao.

WALTER RAO – RAPPRESENTANTE DEL COMITATO

Grazie signor Presidente. Sono Walter Rao e ringrazio il Consiglio di consentirci di esprimere il parere di una fetta di cittadini che sta crescendo via via che viene informata.

Noi da un paio di mesi siamo riusciti ad avere qualche informazione un po' più dettagliata sinceramente di quella che ho potuto sentire questa sera in questo Consiglio, e riepiloghiamo in 5 punti quelle che sono le nostre perplessità. Quasi nessuno di noi è pregiudizialmente contrario alla

realizzazione di un'opera che porti sviluppo e progresso nella nostra provincia, tuttavia andando a guardare alcuni degli 800 file, e per 800 file si intendono cartelle che devono essere studiate una per una, sono piuttosto ponderose, ci sono sorti 5 dubbi, i seguenti.

Il primo dubbio è di ordine strategico. Nella strategia che è stata scelta dalla Regione Lombardia per portare questa autostrada nel nostro territorio c'è il progetto di alleggerire il traffico veicolare di Milano sud, e questo è un bene collettivo superiore all'interesse particolare, ne siamo convinti, portandolo in Lomellina. La strategia però dovrebbe garantire la connessione alla A26 che oggi sul tavolo è soltanto una promessa di volontà di prendere in considerazione il collegamento. La Regione Piemonte non ha la legge regionale che consente oggi di legiferare in merito, quindi per un po' di tempo, non so quanti anni, non potrà darci questo collegamento. Da un punto di vista della viabilità è stato soltanto puntiformemente segnalato che 0,15 centesimi al chilometro sarà il tariffario di questa autostrada che è lunga 51 chilometri. Il bronese che volesse venire a Pavia alleggerendo il ponte del Po a Bressana dovrebbe spendere attorno ai 3 Euro ad andare, attorno ai 3 Euro a tornare; significa che la viabilità locale difficilmente per il pendolare che non sia un libero professionista potrà permettersi di viaggiare sulla autostrada. Quindi il senso strategico della viabilità alleggerita nella nostra provincia viene appesantita dal fatto che i dati che sono a disposizione in questo progetto, leggendoli, raddoppiano il traffico veicolare che oggi incide sulla SS35 intossicando i poveri abitanti di Tre Re: passano dai 25 a 28.000 mezzi il giorno, quasi tutte auto, perché il traffico pesante sul camion viene bloccato. Il traffico che arriverà, autostradale, sarà più del doppio di questo, e più del 30% sarà su camion. Questi sono i dubbi strategici del senso di questa autostrada, a meno che il senso non sia un qualcosa che non è ancora evidente ma che è stato toccato qua e là, che è la possibilità di depositare merci in vari interporti connessi a questo progetto.

Il secondo punto che ci lascia un po' perplessi è proprio quello dell'impatto ambientale. Se si va a vedere qualcosa di più approfondito di questo che io ho visto discutere questa sera e ho chiesto a qualche Consigliere, è quello che lui ha visto fino ad oggi di questo progetto, siamo ad una settimana dal secondo rinvio della Conferenza dei Servizi che dovrà decidere in maniera preliminare. Questa parola l'ho sentita tante volte, ma mi è stato spiegato, e a tutti i cittadini è stato spiegato che preliminare è una parola che non ha il senso che in italiano gli si dà. Preliminare significa la decisione che questo progetto sarà portato fino all'attuazione, cioè alla terza fase che è il processo definitivo, con delle modifiche in corso d'opera. Se andiamo a vedere in alcuni punti la camera a gas appena citata, quella di Cava Manara, è qualche cosa che nei comitati si cita perché diventerà veramente una camera a gas. A Cava Manara per alleggerire il carico della SS35 è stata chiesta come compensazione ambientale la variante di Cava. La variante di Cava correrà da sotto le gronde, che penso che tutti noi conosciamo, per arrivare fino a Santa Croce, tutta quell'area che se guardate su una cartina si estende a Santa Croce. Tra Frazione Torre dei Torti e Brondelli diventerà lo svincolo Pavia sud; lo svincolo Pavia sud avrà un'estensione quasi sovrapponibile al territorio del Comune di Cava Manara. La tangenziale che abbiamo realizzato 11 anni fa verrà declassata e se ne farà un'altra che da questo svincolo arriverà poco prima del ponte del Ticino. Questo è uno degli aspetti dell'impatto ambientale, e ce ne sono tanti altri. 13 milioni di metri cubi verranno cavati, e chi si preoccupa di cavarli ha anche l'obbligo nel progetto di utilizzarli, deve portarli via come fossero un bene che dà fastidio sul territorio.

Terzo punto che ci lascia perplessi, è stato richiesto di verificare il piano finanziario. Il piano finanziario, è stata data una risposta ufficiale, è secretato per non turbare la concorrenzialità a livello di base d'appalto dell'asta. In uno dei piccoli paragrafi che di solito nelle assicurazioni non leggiamo mai c'è scritto che se l'appalto e la gara d'appalto andrà vuota chi ha progettato questa autostrada è obbligato a realizzarla. Questo va un po' contro la trasparenza a nostro avviso. Si è parlato di un finanziamento pubblico di 65, 66 milioni di Euro, ma è l'unico dato certo. Il direttore

di Infrastrutture Lombarde in una intervista pubblica ha affermato che comunque non supererà il finanziamento pubblico la metà dell'opera complessiva.

E siamo al quarto punto che ci lascia perplessi, l'incidenza sulla salute pubblica. Mi sembra che sia di pochi giorni fa una delibera regionale che obbligherà, perché il Comune di Pavia dovrà prenderne atto, l'estensione dell'area di criticità a 12 Comuni limitrofi a Pavia, fra cui Cava Manara, San Martino e Carbonara. Abbiamo ricevuto documenti del Comune di Parma, lasciamo stare quelli di Brescia ben più pesanti, lontani dall'autostrada più di quanto Pavia sarà in questo caso, con una viabilità ordinaria molto più scorrevole di quella che abbiamo in questa città, che fa fatica a contenere i suoi valori del troppo citato purtroppo PM10, che tuttavia io non sapevo e nessuno dei comitati sapeva nella nostra regione ci colloca al quarto posto nel mondo, dopo Tokyo, una regione della Ruhr in Germania e una regione in Belgio.

Ultimo punto ma non per importanza, e poi finisco il mio intervento, è. Abbiamo seguito quasi ogni fase dei dibattimenti, per passione ma anche per impegno, da quando questi si sono succeduti sul territorio, e ci sono dimostrate delle difficoltà da parte degli amministratori anche se sono poco comprensibili, e molte volte in buona fede, nell'informarsi, figuriamoci dei cittadini. Molti Comuni hanno ricevuto un faldone piuttosto voluminoso il 22 di novembre, due DVD che contengono gli 800 files la stessa data. E' vero che il progetto si discute dal 2003, ma sia in Consiglio Provinciale che in molti Comuni, come quello di Pavia oggi, si è discusso di questo progetto qualche giorno prima della data fissata per la Conferenza dei Servizi. Si è detto che questo è il progetto più imponente della provincia di Pavia degli ultimi 50 anni. Ora questo mal si coniuga con l'interpretare la volontà dei cittadini come espresso nel Consiglio Provinciale da parte del Presidente, signor Poma, che dice che i cittadini l'hanno votata e nel programma elettorale c'era questa autostrada, perché la maggior parte dei Sindaci che si sono seduti a votare la prima volta alla Conferenza dei Servizi l'11 di dicembre poco conoscevano di questo progetto. Alcuni di questi Sindaci dove l'opinione pubblica si è mossa, per citarne alcuni il Comune di San Martino Siccomario dove l'autostrada passa più o meno come a Zerbolò, ma oggi passa più o meno come a Zerbolò a 50 metri dalle abitazioni, hanno cambiato parere e ne stanno cambiando anche altri: Cava Manara, Pinarolo Po, Somma, Barbianello, che sono sempre stati contrari. L'opinione di questi Sindaci che hanno partecipato alla Conferenza dei Servizi è che comunque l'informazione a riguardo sia molto scarna e che molte volte le decisioni sopra le loro teste condizionino le loro decisioni, cioè si faccia di un problema di sanità pubblica e di sviluppo del territorio un problema di destra e di sinistra. Noi siamo civici cittadini e di questo ci disinteressiamo.

Grazie dell'attenzione.

PRESENTAZIONE DEI SEGUENTI ORDINI DEL GIORNO:

- ***ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL CONSIGLIERE VELTRI WALTERANDREA IN MERITO ALL'AUTOSTRADA BRONI - STRADELLA - MORTARA.***
- ***ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAL CONSIGLIERE BRUNI ED ALTRI SULLA COMUNICAZIONE DA PARTE DELL'ASSESSORE SACCHI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA BRONI - PAVIA - MORTARA.***
- ***ORDINE DEL GIORNO PRESENTATO DAI CAPIGRUPPO CINQUINI, FILIPPI FILIPPI, ZORZOLI, DANESINO, MAGNI IN MERITO AL PROGETTO PRELIMINARE***

**DELL'AUTOSTRADA REGIONALE "INTEGRAZIONE DEL SISTEMA
TRANSPADANO: DIRETTRICE BRONI – PAVIA – MORTARA".**

PRESIDENTE

Grazie. Adesso mi sono stati presentati tre Ordini del Giorno. Prego Consigliere Fracassi.

CONSIGLIERE FRACASSI

Sì, solo per far presente che visto e considerato che noi avevamo fatto una proposta, la proposta che sembrava fosse accettata poi è stata modificata completamente, e quindi noi accettiamo naturalmente il responso, noi non partecipiamo a nessun voto e come Lega Nord ce ne andiamo a casa.

PRESIDENTE

Devo un attimo dare la parola all'Assessore Portolan che me l'aveva chiesta ma mi era sfuggito. Poi parliamo degli Ordini del Giorno.

Grazie Assessore.

ASSESSORE PORTOLAN

Brevissimo, perché è stato sollevato qualche problema e devo due risposte.

Che io sia rappresentante nel Comune della Serravalle è un fatto noto, e io ho un dovere nei confronti della società determinato dalla legge di fare gli interessi della società, ma credo di poter dire senza alcun timore di rappresentare soprattutto in quella società gli interessi del Comune di Pavia e del territorio, e questo ha consentito in collaborazione con il rappresentante della Provincia e della Camera di Commercio di intervenire presso la Serravalle anche per affrontare situazioni e problemi legati al territorio.

Conflitti di interesse rispetto alla vicenda specifica non ce ne sono, tanto meno se in Giunta viene richiesto di valutare un tracciato e quindi di esprimere una valutazione di carattere generale sull'impatto o sull'importanza di una infrastruttura viabilistica. Non abbiamo assegnato alcun appalto, non abbiamo assegnato alcun servizio, e tanto meno c'è un conflitto di interessi personale in una vicenda come questa perché di tutto si può parlare tranne sicuramente che di interessi personali; se mai si può parlare degli interessi più o meno fatti bene, più o meno rappresentati bene, questo sicuramente è legittimo dirlo, per quel che riguarda il Comune, non di sicuro gli interessi personali.

Pavia peraltro ha dato un contributo importante che credo il Consiglio Comunale di Pavia in qualche modo dovrebbe anche rivendicare per risolvere problemi importanti legati al nostro territorio e legati al sud della città operando per far inserire all'interno del progetto della autostrada, al di là di come possiamo pensarla, da una parte la variante di Pavia, della tangenziale di Pavia che noi riteniamo un'opera di estrema importanza per la città e di grande interesse, e dall'altra parte la variante di Tre Re a cui connettiamo altrettanta importanza e interesse perché il Comune di Pavia ha firmato un protocollo d'intesa con i Comuni, ed è riuscito a far diventare questo protocollo d'intesa con i Comuni per attuare questa variante una parte essenziale dell'intervento all'interno della autostrada, soprattutto siamo riusciti in un'opera estremamente importante e poco consueta che è quella di porre a carico del concessionario di quest'opera, quindi interamente a carico di quest'opera, progetto e opere stradali importanti per il territorio e per la nostra città e di scarsa, per non dire pochissima utilità, per non dire anzi quasi negative per l'operatore autostradale, perché queste opere di sicuro non portano traffico in autostrada ma se mai in qualche modo addirittura ne sottraggono.

Piano finanziario, che è l'ultima risposta e ho finito. Il piano finanziario non è in mio possesso e me ne guardo bene dall'averlo. Il piano è secretato perché purtroppo - posso rispondere solo così, purtroppo - le procedure di gara della Regione Lombardia che sono simili ma diverse dal project financing prevedono esattamente questa procedura. Quindi il progetto è stato depositato dalla società che ha operato, che ha vinto la gara per la promozione, così come ha depositato un piano finanziario, e quel piano finanziario sarà l'oggetto della gara, perché l'oggetto della gara sarà l'offerta economica che si baserà esattamente sui dati che verranno pubblicizzati nel momento della gara. E' chiaro che se la gara avviene sulla base di quei dati la difficoltà, evidentemente da una parte procedurale ma dall'altra ovvia rispetto a quello che può essere, è determinata così dalla legge regionale e quant'è. Questa è la ragione che credo è stata spiegata, è stata detta più di una volta da questo punto di vista.

D'altra parte - l'ultima questione, lo dico soltanto per informazione - ora si può parlare, alla fine non voglio riaprire un dibattito, ma non è neanche giusto però trattare il tema in questo modo, nel senso che l'informazione fin dalla fase iniziale con cui il progetto è stato presentato... Ci sono state tre tornate di incontri con gli amministratori locali, che in qualche modo è stata data loro l'accessibilità al sito diretto dove veniva effettuata la progettazione ognuno per la propria parte, gli è stato distribuito i dischetti, quindi il tempo per ragionare o per valutare o per discutere probabilmente c'era anche prima. Poi questo è un Paese fatto così, che magari per tre mesi tutti sottovalutano l'argomento e poi in 15 giorni scoppia il putiferio e tutti scoprono che bisogna allora riflettere e ragionare. Ma questo appartiene un po' alle nostre cose.

PRESIDENTE

Grazie. Sono stati presentati tre Ordini del Giorno. Per ordine... Consigliere Bruni, prego. (intervento fuori microfono) Sì, per ordine di presentazione il primo è stato quello presentato dal Consigliere Walter Veltri. Se vuole illustrarlo.

CONSIGLIERE VELTRI WALTER

Lo rileggo perché è stata fatta un'aggiunta e quindi lo leggo.

Allora, ordine del... "Premesso che l'autostrada Broni-Stradella-Mortara non è un'opera utile per i pavesi, che è un'opera molto costosa, che farebbe aumentare notevolmente i livelli di inquinamento, che non solo non è stato chiesto il parere dei cittadini ma neanche sono stati informati nonostante la realizzazione dell'opera avrà conseguenze negative sulla qualità della vita, che la realizzazione dell'opera non può aumentare i livelli occupazionali, il Consiglio Comunale impegna la Giunta a non dare l'assenso alla realizzazione dell'opera nella Conferenza dei Servizi, pretendere che venga effettuata la Valutazione Ambientale Strategica prima della decisione, ad informare e a chiedere il parere ai cittadini sui risultati dell'indagine."

Presidente, su questo se è possibile chiedo la votazione per voto nominale.

PRESIDENTE

Procediamo, prego. Chiamate voi? Bisogna che la richiesta di votazione debba essere presentata da 5 Consiglieri per l'appello nominale, questo dice il nostro regolamento. Votazione per appello nominale. Non ne vedo 5. Ci sono i 5? Non li vedo, ne ho visti 3, non so. Alzi la mano chi è favorevole all'appello nominale. Non ci sono i 5, procediamo con la votazione normale.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Gli Ordini del Giorno non li fai presen... Li presenti dopo?

PRESIDENTE

Presentiamo, votiamo...

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

Va bene, va bene, vai, vai.

PRESIDENTE

Chi è a favore dell'Ordine del Giorno presentato dal Consigliere Veltri.

(La votazione è riportata nell'ordine del giorno Prot. Gen. n. 2504/07 allegato al presente verbale)

PRESIDENTE

Passiamo all'Ordine del Giorno presentato dal Consigliere Bruni. Prego.

CONSIGLIERE BRUNI SANDRO

E' molto semplice, Presidente, non faccio perdere tempo al Consiglio. Ho voluto fare l'intervento proprio all'inizio anche per dare un'indicazione di posizione chiara, che era la posizione decisamente non strumentale, l'ho motivata anche, di condivisione dell'impostazione della delibera di Giunta.

Stasera non ho né la voglia fisica né tanto meno il tempo di star qui a dire che diventa difficile anche per un gruppo di opposizione sostenere al limite una delibera di Giunta e non vederla sostenuta dalla propria maggioranza perché è impossibile pensare che la maggioranza non abbia dato indicazioni alla Giunta. Se poi, e questo me ne dovete dare atto, nell'indicazione che dà la Giunta, pur di parere favorevole, indica 7, 8 condizioni ben chiare, condivisibili, capibilissime da tutto il Consiglio Comunale, diventa ancora più difficile per noi non vederne la strumentalità di questa serata, perché se da un lato è stata utile per approfondire anche per la partecipazione dei cittadini, e io stasera non posso intervenire anche per dare qualche indicazione su quanto ha detto il rappresentante dei cittadini ma lo invito ad un incontro personale per spiegargli ad esempio alcune questioni sulla autostrada che è passata in mezzo a Zerbolò, personalmente glielo dirò perché non voglio stasera dilungarmi qui, perché potrei spiegarglielo molto bene visto che abitavo là.

Quindi il discorso è, cosa facciamo per la nostra città, cosa vogliamo fare per la nostra provincia. Diventa veramente difficile non capire e non proporre allora alcune valutazioni anche su altre questioni per quanto riguarda l'urbanistica. Mi rivolgo anche al collega Consigliere Zorzoli. Tutte le volte che l'Assessore Sacchi proporrà a noi iniziative che sono condivisibili noi diremo di sì, ma allora cambiamo anche l'atteggiamento che abbiamo iniziato verso la fine dell'anno scorso. Non capisco perché dovrei modificarlo, anzi insisterò su questa tesi, visto che potrei trovare alleato l'attuale nuovo Consigliere dell'UDEUR Dr. Danesino. Il Dr. Danesino stasera ci ha invitati a togliere quella parte di... (intervento fuori microfono) Sì, non ho detto che... Ah, ho detto che sei dell'UDEUR? No, scusami. Comunque chiedo scusa, Dr. Danesino. Proprio per questo la sollecitazione che ne è derivata stasera è una sollecitazione giusta, vogliamo prenderla, ma vale stasera e vale anche sulle altre deliberazioni allora, l'ha citato Zorzoli, valeva anche sulle deliberazioni dei sottotetti. Scusate, se c'è un criterio questo criterio lo utilizziamo veramente su tutto.

Allora, c'è una determinazione della... (fine cassetta) ..e certamente avrà sentito prima anche le componenti partitiche, ci sono delle precauzioni che la Giunta Municipale di Pavia ha voluto mettere dentro. Noi votiamo quell'impostazione di delibera, non altro. Penso che abbiate

visto che noi non votiamo un'altra indicazione, votiamo quella indicazione. Se non ci troviamo neanche su quello che dice la Giunta facciamo qualche piccolo assestamento, non di Giunta, non mi interessa. Vediamo di capirci, perché allora, ed è questo il vero dato di questa sera, c'è una prevaricazione forte di alcuni partiti nei confronti del Consiglio Comunale. Questo è il dato di fatto di questa sera colleghi, anche se è l'1.39. Questo è l'unico dato di fatto. E questo, se siamo tranquilli e sereni nelle nostre valutazioni, sì. Addirittura io sono responsabile provinciale, magari ancora per tre mesi, del partito di Forza Italia, però questa prevaricazione o comunque questa impostazione anche su altre questioni non l'ho mai portata qui dentro. Me ne dovete dare atto, non l'ho mai portata qui dentro, specialmente se si tratta di questioni che riguardano direttamente la nostra città. Non per niente, e me ne dovete dare atto, sulla questione ad esempio delle problematiche dell'inclusione sociale che dovremmo obbligatoriamente prendere in considerazione abbiamo elaborato un documento che impegnava insieme alla Giunta ad incominciare ad aprire un dibattito sul nuovo piano generale territoriale. Se neanche davanti a queste non dico aperture, noi non le chiediamo, ma se neanche davanti a questi segnali non c'è una consequenzialità, su che cosa ci troviamo poi, colleghi? Questo vale per i colleghi della maggioranza ma anche altri colleghi che non fanno parte della maggioranza.

Quindi io vi invito francamente a votare questo documento che è l'impostazione della Giunta Municipale di Pavia. Se non fosse in linea con quello che il Consiglio Comunale, o con quello che di volta in volta abbiamo espresso sulla viabilità per quanto riguarda le problematiche del nostro Comune l'avremmo detto, avremmo detto che non ci va bene questa Giunta. Non abbiamo detto niente, anzi diciamo questa impostazione va bene, perché se non andasse bene questa impostazione dovremmo rileggerci tutti insieme, mica soltanto noi, in modo particolare voi, dovremmo rileggerci molti dei passaggi urbanistici messi nel programma elettorale anche del Sindaco. Questo non l'abbiamo neanche detto stasera. Quindi io invito a partecipare a questa votazione tutto il Consiglio Comunale, poi ciascuno faccia come meglio crede.

PRESIDENTE

Grazie. Metto in votazione l'Ordine del Giorno presentato dal Consigliere Bruni. Chi è a favore?

(La votazione è riportata nell'ordine del giorno Prot. Gen. n. 2499/07 allegato al presente verbale)

PRESIDENTE

Consigliere Minella, prego.

CONSIGLIERE MINELLA

Vorrei fare una dichiarazione di voto per quanto riguarda la mozione presentata dal Consigliere Cinquini e da altri. Io personalmente non condivido tutte le affermazioni o formulazioni di questa mozione, tuttavia apprezzo l'apertura, l'impegno a promuovere una discussione pubblica, civile, su queste questioni, e inoltre apprezzo l'individuazione di una serie di vincoli insuperabili, e per questo motivo, con questo tipo di ragione voterò a favore.

Grazie.

PRESIDENTE

Anche il Consigliere Zorzoli.

CONSIGLIERE ZORZOLI

Anch'io vale per dichiarazione di voto, per un chiarimento e per una risposta.

Siccome credo anch'io, soprattutto apprezzo l'intervento fatto dal gruppo dei cittadini che era qua presente, sulla questione destra, sinistra, ideologica. Io non ho capito cosa ci sia stato di ideologico nel mio intervento, e soprattutto non capisco, avendo parlato io esclusivamente di strumenti che permettono la valutazione e quindi danno al decisore l'opportunità di valutare e decidere su questioni che vengono date dal punto di vista tecnico da strumenti che la legge ci mette in discussione, non ho capito perché se uno si dichiara in qualche modo contrario o comunque chiede qualcosa quello è un atteggiamento pregiudizievole, cioè è pregiudizialmente contrario. Io ho solo chiesto di mettere in condizioni la maggioranza, il Consiglio Comunale, tutti, di non essere pregiudizialmente favorevoli, perché ha lo stesso tipo di valutazione ed è lo stesso tipo di risultato. Questa non è una posizione ideologica, è una posizione di assoluto buon senso e di saper utilizzare gli strumenti che noi abbiamo a disposizione. Se non si vogliono utilizzare si dica il motivo, e allora quello probabilmente è un motivo ideologico. La mia posizione è tutt'altro che ideologica, è semplicemente per chiedere di non essere pregiudiziali in nessun caso. Questo era un chiarimento dovuto.

La seconda questione. Io voterò l'Ordine del Giorno presentato dalla maggioranza per due ragioni. Primo perché dentro a questo Ordine del Giorno sono riportate quelle che sono le richieste che sono state fatte e che sono di assoluto buon senso, come ho detto prima, chiarendo una cosa. Al punto finale, dove si chiede con giri di parole, "fondamentalmente...", l'interpretazione che do, ed è per questo che voto a favore del coso, è che si può girare intorno finché si vuole ma non si può sminuire l'atto di portata che c'è qua dentro che è una richiesta di valutazione strategica, ed è riferita ad un progetto di valutazione strategica sul programma di sviluppo di questo territorio. Non è con questi giri di parole che abbiamo tolto quella roba per dire che facciamo una valutazione di impatto ambientale, che è poca cosa e non è una valutazione di impatto ambientale locale che è quella che viene richiesta su un progetto di questo tipo o su un programma di questo tipo.

Fatto questo chiarimento io voterò questo Ordine del Giorno perché credo che sia utile che la maggioranza... E chiedo al Consiglio Comunale di valutare la possibilità di votarlo unanimemente non tanto per vincolare chi va a discutere su posizioni che sono preconcrete, ma vincolare il fatto che il Comune di Pavia all'interno della Conferenza dei Servizi sia un Comune che porta a disposizione della valutazione della Conferenza dei Servizi tutti gli atti che un Comune serio, capoluogo, che ha a disposizione gli strumenti, di valutarli tutti perché la difesa del territorio e lo sviluppo soprattutto del territorio è cosa che comporta atti che questo Comune dovrà prendere da adesso in avanti per lo meno a pari dignità con tutti gli altri soggetti che in questo caso sono predisposti. Quindi credo che, visto che l'amministrazione provinciale, come detto giustamente da Fracassi, si è impegnata su una cosa, sulla valutazione strategica, credo che non possa il Comune di Pavia presentarsi con una proposta assolutamente inferiore, anzi quel tipo di risultato va portato a casa in termini politici da parte del Comune di Pavia.

PRESIDENTE

Grazie. Allora metto in votazione l'Ordine del Giorno presentato da Cinquini, Magni... dalla maggioranza. Chi è a favore?

(La votazione è riportata nell'ordine del giorno Prot. Gen. n. 2509/07 allegato al presente verbale)

PRESIDENTE

Buonanotte

Alle ore 01.50 la seduta è sciolta.

Il Presidente del Consiglio Comunale
Dott. Giuliano Ruffinazzi

Il Segretario Generale Supplente
Dott. Donato Scova