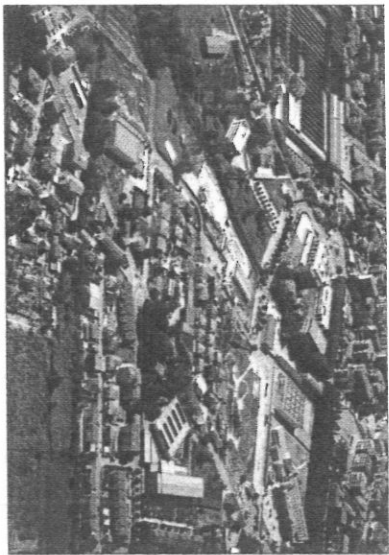


## L'inizio delle opere della nuova grande infrastruttura tuttavia sono stati rinviati diverse volte **Broni-Mortara, in attesa di nuovi sviluppi** *La nuova autostrada è un progetto che a livello locale atteso ormai da parecchio tempo*

MORTARA

Quando si parla di Mortara un tema di assoluta importanza è collegato al futuro di un progetto noto ormai da anni. Il riferimento è alla realizzazione della da tempo annunciata autostrada Broni - Mortara. Un progetto il cui parto appare a tutt'oggi ancora difficile. A fronte di parecchi pareri positivi, che fanno capo soprattutto al comune di Mortara, che con ex primo cittadino Roberto Robecchi, ne aveva fatto per tanto tempo un cavallo di battaglia, si è registrata ancora recentemente una forte levata di scudi da parte di molti enti al di sopra dei comuni come il Parco del Ticino, l'amministrazione provinciale ed il Consorzio di irrigazione e bonifica Est Sesia. Per questi soggetti l'autostrada Broni-Mortara è uno spauracchio che va scacciato con forza. Non la pensano così invece parecchi comuni della nostra provincia che vedono in questa infrastruttura una nuova potenzialità in chiave di sviluppo economico. Regione Lombardia ancora recentemente ha chiesto un anticipo sul parere di Valutazione di Impatto Ambientale. Tra le amministrazioni che hanno dato

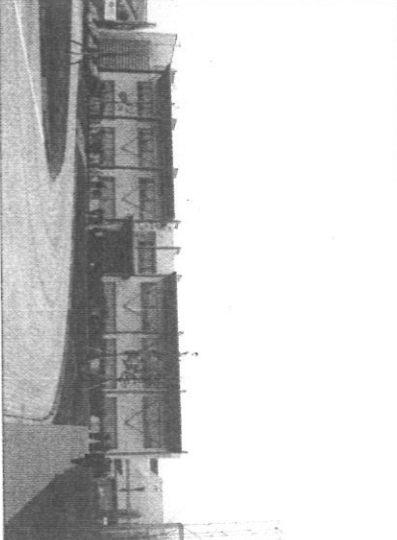


Mortara vista dall'alto

parere positivo Mortara, Pavia, Castello d'Agogna, Gropello, Tromello (per citarne alcuni), mentre contrari ma in modo non proprio belligerante sono Cava Manara e San Martino Siccomario. Il Parco del Ticino ha presentato invece un memoriale di 85 pagine pieno di osservazioni dove si vince l'assoluta contrarietà alla realizzazione dell'opera. Stessa posizione per la Provincia. «Si tratta di una infrastruttura che ci preoccupa - ha sottolineato l'assessore all'Ambiente Alberto Lasagna - per motivazioni tecniche quali il consumo del territorio, il frazionamento agricolo, l'esuberato di vincoli e l'ab-

bondanza di cave di prestito. Oltre, ovviamente, alle ripercussioni paesaggistiche e naturalistiche, fattori per nulla trascurabili. Quindi siamo fortemente contrari». Ma non tutti all'interno della maggioranza di piazza Italia la pensano allo stesso modo: il consigliere del Pd e già sindaco di Garlasco Enzo Spialini per esempio, si è sempre espresso favorevolmente alla realizzazione del tracciato, con la condizionale della realizzazione di un casello di sbocco in entrata ed in uscita proprio presso la popolosa città lomellina. Al di là di tutto la Valutazione d'Impatto Ambientale richiesta dalla

Regione costituisce l'ultimo passaggio burocratico tecnico che vede quali protagonisti gli enti locali. Superato questo scoglio il fascicolo arriverà a Roma sul tavolo del ministro dei Trasporti ed in seguito dovrebbe essere avviato il cantiere. L'autostrada Broni-Mortara del resto è stata da qualche mese inserita nel nuovo Piano di governo del territorio di Mortara. Nel documento, uno degli ultimi atti dell'amministrazione Robecchi, è ben evidenziato il tracciato con il casello di Mortara, lo sbocco d'accesso dalla strada provinciale 494 per Cernago e la diramazione verso l'area del Polo Logistico intermodale. Un'operazione importante che permetterà ai mezzi pesanti di essere convogliati direttamente sulla direttrice Polo logistico senza influire sulla normale viabilità. Inoltre la stessa autostrada prevederà, a pochi chilometri di distanza, anche il casello di Castello d'Agogna come uscita "finale" della strada veloce. Il cantiere doveva essere aperto entro la fine dell'anno - o al più tardi all'inizio del 2013 (ma i tempi sembrano dilatarsi) ed i lavori dovrebbero (condizionale sempre obbligato) concludersi nell'agosto del 2015. La realiz-



L'area del Polo logistico di Mortara

zazione della nuova infrastruttura determinerà un nuovo assetto viabilistico per una vasta area della provincia di Pavia dall'Oltrepò, passando per il capoluogo di provincia, transitando poi nella terra delle risate, la Lomellina. Un casello di uscita è previsto anche a Garlasco. Dopo Mortara la grande arteria viabilistica proseguirà in Piemonte sino a Stroppiana in provincia di Vercelli. La nuova autostrada regionale che consisterà di due corsie di senso di marcia, collegherà la A21 (Torino-Piacenza) con la A7 (Milano-Genova). La lunghezza complessiva dell'interven-

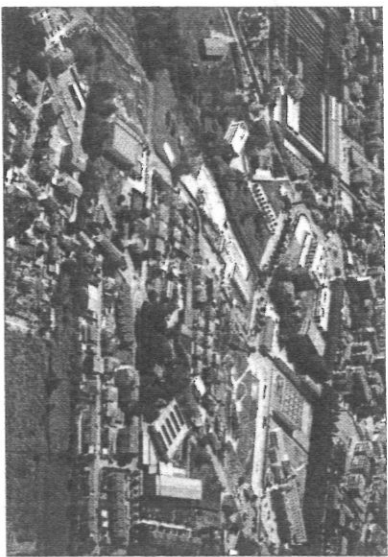
to è di 51,2 chilometri di cui la prima parte Broni-Gropello Cairoli è di 23,6 chilometri mentre la seconda parte, che collega Gropello a Mortara è di 27,6 chilometri. Ci sono poi le tratte accessorie che avanzano una lunghezza complessiva di 16,3 chilometri, e prevedono la variante alla strada provinciale 35 di Bressana Bottarone, il collegamento alla tangenziale di Pavia, la variante senza sulla provinciale 35 all'altezza di Cava Manara e la variante e riqulificata della strada provinciale 494 nei pressi del comune di Castello d'Agogna.

Mauro Deraou

## L'inizio delle opere della nuova grande infrastruttura tuttavia sono stati rinviati diverse volte **Broni-Mortara, in attesa di nuovi sviluppi** *La nuova autostrada è un progetto che a livello locale atteso ormai da parecchio tempo*

MORTARA

Quando si parla di Mortara un tema di assoluta importanza è collegato al futuro di un progetto noto ormai da anni. Il riferimento è alla realizzazione della da tempo annunciata autostrada Broni - Mortara. Un progetto il cui parto appare a tutt'oggi ancora difficile. A fronte di parecchi pareri positivi, che fanno capo soprattutto al comune di Mortara, che con ex primo cittadino Roberto Robecchi, ne aveva fatto per tanto tempo un cavallo di battaglia, si è registrata ancora recentemente una forte levata di scudi da parte di molti enti al di sopra dei comuni come il Parco del Ticino, l'amministrazione provinciale ed il Consorzio di irrigazione e bonifica Est Sesia. Per questi soggetti l'autostrada Broni-Mortara è uno spauracchio che va scacciato con forza. Non la pensano così invece parecchi comuni della nostra provincia che vedono in questa infrastruttura una nuova potenzialità in chiave di sviluppo economico. Regione Lombardia ancora recentemente ha chiesto un anticipo sul parere di Valutazione di Impatto Ambientale. Tra le amministrazioni che hanno dato

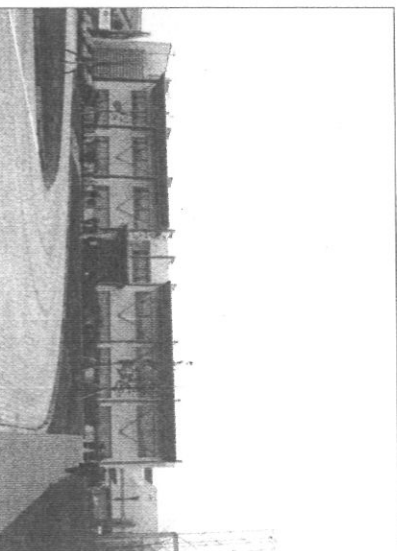


Mortara vista dall'alto

parere positivo Mortara, Pavia, Castello d'Agogna, Groppello, Tromello (per citarne alcuni), mentre contrari ma in modo non proprio belligerante sono Cava Manara e San Martino Siccomario. Il Parco del Ticino ha presentato invece un memoriale di 85 pagine pieno di osservazioni dove si evince l'assoluta contrarietà alla realizzazione dell'opera. Stessa posizione per la Provincia. «Si tratta di una infrastruttura che ci preoccupa - ha sottolineato l'assessore all'Ambiente Alberto Lasagna - per motivazioni tecniche quali il consumo del territorio, il frazionamento agricolo, l'esuberato di svincoli e l'ab-

bondanza di cave di prestito. Oltre, ovviamente, alle ripercussioni paesaggistiche e naturalistiche, fattori che per nulla trascurabili. Quindi siamo fortemente contrari». Ma non tutti all'interno della maggioranza di piazza Italia la pensano allo stesso modo: il consigliere del Pd e già sindaco di Garlasco Enzo Spialini per esempio, si è sempre espresso favorevolmente alla realizzazione del tracciato, con la condizione della realizzazione di un casello di sbocco in entrata ed in uscita proprio presso la popolosa città lomellina. Al di là di tutto la Valutazione d'Impatto Ambientale richiesta dalla

Regione costituisce l'ultimo passaggio burocratico-tecnico che vede quali protagonisti gli enti locali. Superato questo scoglio il fascicolo arriverà a Roma sul tavolo del ministro dei Trasporti ed in seguito dovrebbe essere avviato il cantiere. L'autostrada Broni-Mortara del resto è stata da qualche mese inserita nel nuovo Piano di governo del territorio di Mortara. Nel documento, uno degli ultimi atti dell'amministrazione Robecchi, è ben evidenziato il tracciato con il casello di Mortara, lo sbocco d'accesso dalla strada provinciale 494 per Cerrago e la diramazione verso l'area del Polo Logistico intermodale. Un'operazione importante che permetterà ai mezzi pesanti di essere convogliati direttamente sulla direttrice Polo logistico senza influire sulla normale viabilità. Inoltre la stessa autostrada prevede, a pochi chilometri di distanza, anche il casello di Castello d'Agogna come uscita "finale" della strada veloce. Il cantiere doveva essere aperto entro la fine dell'anno, o al più tardi all'inizio del 2013 (ma i tempi sembrano dilatarsi) ed i lavori dovrebbero (condizionale sempre d'obbligo) concludersi nell'agosto del 2015. La realiz-



L'area del Polo logistico di Mortara

zazione della nuova infrastruttura determinerà un nuovo assetto viabilistico per una vasta area della provincia di Pavia dall'Oltrepò, passando per il capoluogo di provincia, transitando poi nella terra delle risate, la Lomellina. Un casello di uscita è previsto anche a Garlasco. Dopo Mortara la grande arteria viabilistica proseguirà in Piemonte sino a Stroppiana in provincia di Vercelli. La nuova autostrada regionale che conterà di due corsie per senso di marcia, collegherà la A21 (Torino-Piacenza) con la A7 (Milano-Genova). La lunghezza complessiva dell'interven-

to è di 51,2 chilometri di cui la prima parte Broni-Groppello Cairoli è di 23,6 chilometri mentre la seconda parte, che collega Groppello a Mortara è di 27,6 chilometri. Ci sono poi le tratte accessorie che avanzano una lunghezza complessiva di 16,3 chilometri, e prevedono la variante alla strada provinciale 35 di Bressana Bottarone, il collegamento alla tangenziale di Pavia. La variante senza sulla provinciale 35 all'altezza di Cava Manara e la variante e riquadrifica della strada provinciale 494 nei pressi del comune di Castello d'Agogna.

Mauro Deraou