

## DOPO LA BOCCIATURA DELLA BRONI-MORTARA

## L'Oltrepò ha bisogno di strade nuove

L'UNICA ALTERNATIVA RESTA UNA SUPERSTRADA PER PAVIA

di Mirko Confaloniera

“No all'autostrada Broni-Mortara perchè inquina!”, “No all'autostrada del catrame!”, “No all'autostrada dei camion!” gridavano i detrattori della tanto contestata autostrada Broni-Mortara. Sono d'accordo, ma già un po' meno quando sento che in sede di alternative concrete ci viene unicamente proposto l'ecologico uso del treno per andare dall'Oltrepò verso Pavia o Milano. Attualmente le ferrovie non sono una soluzione ponderabile per lavoratori, studenti e viaggiatori e il perché basta chiederlo ai pendolari che ogni mattina combattono contro ritardi, treni soppressi e viaggi in piedi stipati in carrozze stra-affollate (spesso fredde di inverno o bollenti d'estate). Ci spiace disilludere i candidi sogni di chi crede ancora in sistemi di trasporto eco-sostenibili, dove le persone escono di casa in bicicletta, vanno alla stazione metro-ferroviaria più vicina e da lì in poi, in pochissimo tempo, raggiungono la propria sede lavorativa. Queste cose si vivono nell'Europa del Nord, dove i trasporti pubblici funzionano in maniera efficiente su infrastrutture tenute ancor più efficientemente, ma dove soprattutto esiste una cultura diversa del Trasporto. La truce realtà sud-europea, leggasi italiana, invece è ben altra: code interminabili lungo l'asse viario della statale 35 “dei Giovi” oppure odissea sui treni regionali delle linee provinciali. Nell'estate del 2002, alla fine di un lungo dibattito politico sulla necessità di trovare un collegamento funzionale fra l'Oltrepò Pavese e il resto della Lombardia, era stato concepito il progetto di un'autostrada che partendo dalla A21 nei pressi di Broni, toccava la tangenziale di Pavia, incrociava la A7 nei pressi di Gropello Cairoli e raggiungeva Mortara. Tracciata così ebbe effettivamente poco senso, quanto molto dissenso popolare. Comitati di cittadini e sindaci di molti comuni si schierarono in massa contro la “Broni-Mortara”, finché la Commissione per la valutazio-



ne di impatto ambientale nel 2016 bocciò definitivamente l'opera, perché non risultava «dimostrata chiaramente l'utilità della sua realizzazione». In effetti un'autostrada troncata a Mortara (per problemi burocratici relativi al tratto “piemontese” da Stroppiana a Castel d'Agogna, ndr) aveva

pochissimo senso. Il carattere “regionale” dell'ipotetico asse viario non permetteva di prolungare l'infrastruttura oltre il fiume Sesia, raggiungendo così lo svincolo di Vercelli dove partono le diramazioni per Gravellona Toce - Domodossola (A26), Torino (A4) e Ivrea - Aosta - Francia (A5).

Così avrebbe avuto molta più valenza a livello nazionale e internazionale: un'infrastruttura che avrebbe messo in collegamento il Traforo del Monte Bianco con lo snodo di Piacenza (e quindi poi l'Autostrada e la dorsale Adriatica per il centro-sud Italia), bypassando i grossi nodi delle tangen-

ziali di Milano e di Torino. Ma che non avrebbe comunque risolto i noti problemi della nostra zona: un'autostrada a pagamento non avrebbe alleggerito l'imbuto e le conseguenti code chilometriche di auto che ogni mattina (e domenica sera) si creano lungo le strade statali e provinciali che varcano il fiume Po. A questo caotico quadro aggiungiamoci il carente stato di salute dei nostri ponti (dalla Becca a quello di Cornale), il cronico dissesto dei manti stradali e la novità di quest'anno: il ritiro del divieto di transito dei mezzi pesanti sul ponte di Bressana Bottarone nella fascia oraria dalle 7:00 alle 9:00. Questo divieto negli anni precedenti aveva alleviato un po' il problema del traffico pendolare. Invece, nel 2017 la nostra Amministrazione Provinciale ha pensato bene di fare due bei “regali” ai cittadini dell'Oltrepò che ogni giorno si spostano lungo la Statale dei Giovi in direzione Pavia-Milano: sospendere il divieto di circolazione ai camion (e quindi intasare ancora di più il colonnamento mattutino) e installare sul ponte del Po un “tutor” tarato a un limite di 60 km/h (inizialmente addirittura 50, poi innalzato), che è stato subito additato dai più come strumento per battere cassa con multe e contravvenzioni. Insomma, se la rete ferroviaria piange, sicuramente quella stradale non ride. Il punto sta che le infrastrutture viarie attuali non bastano più: alla costosa ed ecodistruttiva autostrada Broni-Mortara l'unica alternativa rimane un vecchio progetto (circolato sul finire degli anni '90) di una superstrada a pedaggio zero che colleghi il nostro territorio (agganciandosi ai caselli autostradali di Broni, di Casatisma e alla variante Casteggio-Voghera) con lo svincolo di San Martino Siccomario - Pavia Sud. Un'infrastruttura nuova, libera e gratuita, che avvicini il nostro territorio non solo a Pavia, ma anche a Milano, bypassando gli “imbuti” causati dai ponti sul fiume Po e soprattutto alleggerendo notevolmente le vecchie strade territoriali.

