

«Bg-Treviglio, cantieri per il 2032 o valutare stop ai fondi regionali»

Alta tensione Lobati-Terzi su un ordine del giorno per prevedere una scadenza ai 146 milioni, poi trovata la quadra. Dal Consiglio regionale si a maggioranza al piano che disegna mobilità e trasporti del prossimo decennio

ANDREA TAIETTI

La maratona. Sei giorni di discussione sulla mobilità lombarda, con un piano che guarda a oltre il 2032. Con i riflettori (e, pare, qualche discussione decisamente accesa dietro le quinte) concentrati pure sulla Bergamo-Treviglio.

Il Consiglio regionale della Lombardia ha approvato ieri a maggioranza (37 voti a favore e 16 contrari), al termine di una complessa maratona, l'aggiornamento del Programma regionale della mobilità e dei trasporti (Prmt), che fa seguito al precedente del 2016.

Sulla Bergamo-Treviglio arriva una novità di rilievo: i 146 milioni assicurati dalla Regione trovano una possibile «scadenza», pur con le prudenze tecniche del caso. L'impegno dato alla Giunta regionale è infatti «averificare che l'opera sia cantierizzata entro il termine di vigenza del Prmt (quindi entro il 2032, ndr), valutando in difetto la legittimità giuridica di un'eventuale decadenza del contributo pubblico». Ergo, l'infrastruttura resta confermata all'interno della pianificazione, ma con una clausola temporale oltre la quale i fondi di Palazzo Lombardia non sarebbero più garantiti in automatico.

Mediazione complessa

Un passaggio arrivato al termine di una complessa mediazione. Il tema di dare una «scadenza», addirittura triennale, ai fondi era stato sollevato nei giorni scorsi con un ordine del giorno a firma dei bergamaschi Michele Schiavi (FdI) e Jonathan Lobati (Forza Italia), trovando però il parere contrario della Giunta. L'opera è infatti attualmente sottoposta a Valutazione di impatto ambientale al Ministero dell'Ambiente.

I due consiglieri avevano quindi manifestato l'intenzione di riformulare il testo. Ieri però, in

una riunione di maggioranza intorno all'ora di pranzo, si sarebbe consumata una discussione molto accesa tra lo stesso Lobati, e in generale Forza Italia, determinata a portare avanti il tema, e l'assessore regionale alle Infrastrutture, la leghista Claudia Terzi, contraria con motivazioni tecnico-giuridiche. Alla fine, si è trovata la mediazione sul testo poi votato dall'aula.

Terzi stessa, sentita sul punto, non nasconde che «c'è stato un confronto, a tratti anche abbastanza acceso, all'interno della maggioranza relativamente all'ordine del giorno che infatti poi è uscito profondamente modificato. La vera questione stava sulla ammissibilità del testo. Ho condiviso con i proponenti lo spirito dell'ordine del giorno, cioè di iniziare a pensare che le opere soggette a un contributo pubblico prima o poi abbiano una scadenza temporale, evidentemente con tutte le precauzioni del caso, visto che si parla comunque di una concessione già data. Tra l'altro il concedente non è Regione Lombardia, ma come ben sa soprattutto il relatore Lobati, è Cal».

Lobati, dal canto suo, spiega che l'opera «ha certamente un costo importante pari a 500 milioni di euro e per questo ho condiviso con il collega Michele Schiavi l'idea di vincolare la cantierizzazione in tempi brevi, altrimenti le risorse messe in campo da Regione Lombardia di circa 140 milioni di euro torneranno nelle casse di Palazzo Lombardia».

Il «no» di Malanchini

Un ordine del giorno presentato dal Partito democratico chiedeva invece lo stralcio definitivo dell'autostrada, ritenendola un'opera superata dopo la rinuncia della Regione alla tratta bergamasca

di Pedemontana. Il testo è stato respinto dall'Aula, ma a favore dell'eliminazione dell'infrastruttura si è espresso, oltre ai dem Davide Casati e Jacopo Scandella anche il leghista Giovanni Malanchini, da tempo oppositore dell'infrastruttura. Non ha partecipato al voto Michele Schiavi (FdI), mentre si sono espressi contro la cancellazione dal piano i consiglieri Alberto Mazzoleni (FdI), Roberto Anelli (Lega), Jonathan Lobati e Ivan Rota (FI).

Sul Prmt in generale, il relatore Lobati osserva che «abbiamo lavorato tanto in questi giorni per migliorare la mobilità e i trasporti della Lombardia e della Bergamasca, mettendo a punto un documento che guarda al futuro sostenibile ed è all'altezza delle sfide di domani».

L'approvazione finale del Prmt fissa la cornice complessiva degli interventi strategici lombardi per il prossimo decennio, puntando a connettere la rete viaria regionale con i corridoi nazionali ed europei. Un passaggio difeso con forza dalla Giunta regionale, che vede nella programmazione l'unica via per dare certezza a cittadini e aziende: «C'è chi ha sostenuto che questo Programma regionale della mobilità e dei trasporti è un'occasione mancata - ha dichiarato in Aula l'assessore regionale alle Infrastrutture e Opere pubbliche, Claudia Terzi -. Non credo si tratti di un'occasione mancata. È la compiuta realizzazione di un processo pianificatorio portatore di una visione, discussa e condivisa alla ricerca di una sintesi politica. La nostra programmazione non si limita alle grandi opere, ma guarda con attenzione agli interventi locali fondamentali per la mobilità quotidiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il relatore Lobati:
«Documento che
guarda a un futuro
sostenibile».
L'assessore Terzi:
«Attenzione anche
a interventi locali»



Un rendering della Bergamo-Treviglio: attualmente è in corso la Valutazione di impatto ambientale al ministero



Jonathan Lobati, relatore dell'aggiornamento del Prmt, alle sue spalle l'assessore Claudia Terzi