



Nel rendering il tracciato della Bergamo-Treviglio nel tratto che attraverserebbe l'area verde di Castel Cerreto



La Regione ha presentato le osservazioni sulla Bergamo-Treviglio

Bergamo-Treviglio Al ministero i dubbi dei tecnici regionali

L'iter. Chiesti integrazioni al progetto e cambi al tracciato
Fra i rilievi, l'impatto idrogeologico sul corso Morletta
Preoccupano acque sotterranee e impatti sull'agricoltura

PATRIK POZZI

La Direzione generale Ambiente e clima della Regione «interviene» sul progetto dell'autostrada Bergamo-Treviglio, progetto a cui Palazzo Lombardia, sul piano politico, si è sempre dichiarato favorevole, tanto da aver previsto un contributo di 140 milioni di euro per costruirlo.

Nell'ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale (Via) in corso, i tecnici della Direzione generale Ambiente e clima della Regione

hanno infatti inviato al ministero dell'Ambiente un documento di 14 pagine con osservazioni in cui rilevano importanti carenze nello studio di impatto ambientale dell'opera presentato da Autostrade Bergamasche spa, chiedendo integrazioni, approfondimenti e, in alcuni casi, pure modifiche al tracciato.

Prima richiesta avanzata, quella di integrare lo studio di impatto ambientale con un approfondimento dei motivi per cui si è deciso di realizzare

un'autostrada anziché altre opzioni, oppure lasciare tutto com'è (la cosiddetta «Ipotesi zero»): «In particolare – si legge nel documento – dovranno essere approfondite le motivazioni che hanno portato a ritenere, dal punto vista degli impatti ambientali preferibile la scelta autostradale in luogo di altre possibili soluzioni come una viabilità di rango inferiore, interventi stradali puntuali, ecc.».

In secondo luogo, viene chiesto di motivare «la scelta di rea-

lizzare l'asse autostradale in trincea invece che secondo altre configurazioni»; il progetto della Bergamo-Treviglio prevede la realizzazione dei 16,260 chilometri di tracciato per il 77% in trincea e il 23% in rilevato o viadotti. Importanti sono poi gli appunti per quanto riguarda traffico e mobilità.

Autostrade Bergamasche ha fatto redigere un studio in base al quale la Bergamo-Treviglio nel suo primo anno di apertura avrà un traffico di 18 mila veicoli (14.700 leggeri e 3.300 pesanti), dato che salirà nel 2035 a 28 mila (23.500 leggeri e 5.100 pesanti). Per la Direzione questo studio sul traffico non tiene però in considerazione alcune importanti modifiche che il territorio interessato dal futuro passaggio della grande infrastruttura conoscerà nei prossimi anni: la prima è la circoscrizione di Comun Nuovo in variante alla provinciale 119, e poi, il progetto E-Brt (l'autobus elettrico che collegherà Bergamo-Dalmine-Verdellino).

Viene inoltre chiesto «di approfondire le valutazioni concernenti l'attrattività dell'opera (e, pertanto, il traffico previsto) rispetto alla viabilità locale tenendo conto del pedaggio previsto» che, secondo le comuni-

cazioni più recenti date in sedi ufficiali, sarà di 2,5 euro per l'intero tracciato. Puntuali sono anche le osservazioni che i tecnici della Regione hanno presentato in merito all'impatto idrogeologico della Bergamo-Treviglio, tema sollevato nelle rispettive osservazioni anche dai sottoscrittori del Contratto di fiume Morla e Morletta.

E proprio in merito al Morletta, la richiesta è chiara: «Si chiede di prevedere soluzioni progettuali alternative atte a ridurre ulteriormente le interferenze con il canale irriguo mantenendo il più possibile la sinuosità del corso d'acqua». Oltre a quelle superficiali preoccupano anche le acque sotterranee, a fronte del fatto che il territorio su cui è previsto l'attraversamento in trincea è stato interessato in passato da contaminazioni di cromo VI: «Occorre escludere – si legge sul documento regionale – ogni rischio di contaminazione o propagazione dell'inquinamento indicato». Preoccupano anche dell'impatto dell'autostrada sulla superficie agricola, rilevando che le analisi condotte nello Studio di impatto ambientale presentato da Autostrade Bergamasche hanno carattere troppo generale. Viene

peraltro chiesta «un'analisi degli impatti dettagliata, individuando le realtà agricole interferite dall'opera e che vedranno sottratta superficie coltivabile, stimando la perdita di coltivazioni e danno economico oltre che valutando le relative compensazioni».

Ampio è, poi, l'approfondimento che la Direzione generale Ambiente e clima fa in tema di biodiversità sul quale spicca un'altra richiesta di modifica di tracciato: viene chiesto che l'autostrada non passi più sopra l'oasi naturalistica Renova Park «in modo da preservarne l'integrità». In tema di paesaggio, non considerando sufficiente quanto presente nello Studio di impatto ambientale, la richiesta è quella di un «approfondimento progettuale che permetta di effettuare una corretta valutazione dell'inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico, attraverso specifiche sezioni ambientali e fotostimolazioni». C'è anche un appunto in tema di beni culturali: viene chiesta una modifica del tracciato nei confini di Osio Sotto in modo che venga rispettato il vincolo di ineditabilità sull'area circostante i ruderi della chiesetta di San Giorgio.

GRUPPO EDITORIALE RISERVATA

I sindaci del no: «Le stesse criticità sollevate da noi»

Il dibattito

«Le osservazioni della Direzione generale Ambiente e clima della stessa Regione dimostrano che questa autostrada fa acqua da tutte le parti. Sarebbe quindi venuta l'ora di mettere la parola fine al progetto». Queste le parole del sindaco di Osio Sotto, Corrado Quarti, colpito in positivo dal contenuto del documento che la stessa Direzione generale Ambiente e

clima di Palazzo Lombardia ha inviato al ministero dell'Ambiente nell'ambito del procedimento in corso di Valutazione di impatto ambientale (Via) dell'autostrada Bergamo-Treviglio. Osio Sotto, insieme ad altri sei Comuni dichiaratisi contrari alla Bergamo-Treviglio (Levate, Osio Sotto, Ciserano, Stezzano, Verdellino, Fara d'Adda) avevano inviato le loro osservazioni ai primi di ottobre condividendole prima con la

Regione (su sua precisa richiesta). E Quarti nelle osservazioni di Palazzo Lombardia vede molte delle criticità sollevate dai Comuni: «Ecco perché – continua – ritengo il documento della Direzione una pesante tegola per i proponenti dell'autostrada. Vediamo ora cosa faranno». Dello stesso avviso è la sindaca di Ciserano, Caterina Vitali: «Devo dire che il documento della Regione non solo rispecchia quanto avevamo se-

gnalato nelle osservazioni redatte in condivisione con gli altri Comuni, ma anche le richieste di interventi puntuali avanzate da ogni singolo ente locale».

Nelle osservazioni, infatti, i tecnici regionali sono entrati anche nel dettaglio dal punto di vista progettuale, chiedendo la riqualificazione a Boltiere della rotondella tra la via Marcegaglia, Ronchetti e Ciserano; ancora a Boltiere la traslazione verso nord del tratto di strada a servizio della zona produttiva del paese; il mantenimento della connessione ciclabile esistente su via Selene di Osio Sotto e Levate; il completamento del percorso ciclopedonale tra Boltiere e Ciserano lungo via Boltiere al

fine di garantire la continuità tra il percorso previsto in progetto lungo via Ciserano a Boltiere e quello già esistente sul tratto terminale di via Boltiere a Ciserano; il completamento del collegamento ciclabile tra Treviglio e Fara Gera d'Adda.

«Mi sembra – commenta il sindaco di Stezzano, Simone Tangorra – che le osservazioni della Direzione regionale Ambiente e clima non siano di dettaglio ma vadano a incidere pesantemente sulla natura stessa dell'opera».

Si dice colpita dal contenuto del documento anche Paola Agazzi, sindaca di Levate, il paese che subirà le conseguenze più pesanti dal passaggio della Bergamo-Treviglio: «Fa un cer-

to effetto – commenta – vedere la Regione chiedere oggi integrazioni e chiarimenti a un progetto che il 22 maggio (data in cui il progetto della Bergamo-Treviglio era stato illustrato nella sede dell'Ufficio territoriale regionale di Bergamo, ndr) veniva presentato ai sindaci come la soluzione ai problemi di viabilità. Le 14 pagine di richieste nascono infatti dalle osservazioni puntuali di associazioni e Comuni: segno che forse sarebbe stato utile confrontarsi prima con chi il territorio lo vive davvero e valutare insieme le alternative. Speriamo almeno che, tra una integrazione e l'altra, si arrivi a capire che l'opera è semplicemente inutile».

Pa. Po.