Bg-Treviglio, scavi di terra per 5 milioni di metri cubi

La valutazione. I dati nello studio ambientale presentato al ministero
Osservazioni fino al 3 ottobre. Previsti asfalti e barriere antirumore

PATRIK POZZI

Lo scavo di cinque milioni di metri cubi di terra e rocce. È questo il primo impatto che la costruzione dell'autostrada Bergamo-Treviglio potrebbe avere sul territorio attraversato.

Lo si deduce dallo Studio di impatto ambientale redatto dai progettisti stessi dell'opera, che è stato pubblicato lunedì sul sito del ministero dell'Ambiente insieme ad altre più di 100 pagine di tavole e documenti descrittivi. Il tutto fa parte della documentazione presentata da Cal (Concessioni autostradali lombarde) per dare il via alla Valutazione di impatto ambientale (Via) del progetto. Questa documentazione è ora consultabile da tutti sul sito del Dicastero: tutti coloro che lo desiderano potranno presentare delle osservazioni. Per farlo c'è tempo fino al 3 ottobre. Nella parte generale dello Studio di impatto ambientale sono diversi gli aspetti trattati: si parte dalla disamina della criticità che l'autostrada può causare per poi proporre soluzioni per contenerne l'impatto. Dalla programmazione presentata, la prima operazione una volta dato il via ai lavori (della durata prevista di 900 giorni), consiste nell'installazione dei cantieri: sono 9 quelli previsti lungo il tracciato, tra cui quello base di Ciserano, per una superficie complessiva di 74.124 metri quadrati.

Il 77% del tracciato in trincea

Quindi la delicata fase degli scavi che, come riportato sul documento, «rappresentano uno degli aspetti più significativi nella valutazione tecnica, economica ed ambientale delle problematiche inerenti allo sviluppo della nuova infrastruttura nei confronti del suo inserimento nel territorio». Da questa valutazione risulta che per la costruzione della Bergamo-Treviglio – il tracciato sarà di 16,260 chilometri di cui il 77% in trincea e il 23% in rilevato o viadotti – si prevede uno scavo di quasi 5 milioni (4.965.611 per l'esattezza) di metri cubi di terre e rocce. Per fare un paragone, mediamente da una cava ne vengono scavati fra i 2 e i 3 milioni in 10 anni. Di questi, 2,4 milioni saranno utilizzati per rilevati, riempimenti, dune e terre armate, 170mila metri cubi per materiale vegetale e 714mila come inerti pregiati. La rimanenza, pari a 1,6 milioni di metri cubi, sarà invece «destinata al riutilizzo in siti esterni al cantiere».

Nello Studio di impatto ambientale viene poi approfondito l'aspetto dell'inserimento paesaggistico della grande infrastruttura ««on l'obiettivo – si legge sul documento – di mantenere l'equilibrio ecologico e creare continuità nella trama di paesaggio attraversata». È previsto che le coperture delle gallerie artificiali (otto in tutto) siano trattate a verde, e in corrispondenza di questi manufatti siano costruiti «ecodotti» per il passaggio degli animali. Sono poi previsti in varie zone lungo il tracciato nuovi filari arborei e aree boscate, oltre alla creazione di zone umide con riqualificazione delle sponde del torrente Morletta. Tutto ciò, secondo lo Studio di impatto ambientale presentato, alzerà leggermente il valore ecologico (di 0,40 ettari equivalenti) dell'area attraversata dalla Bergamo-Treviglio.

L'impatto acustico

Dal momento che l'autostrada passerà vicina a diversi centri abitati un'analisi approfondita è stata fatta anche in merito all'impatto acustico. Entro i 250 metri per lato dal confine autostradale risultano 1.884 edifici (per la maggior parte residenziali, pari a 1.229) di cui 4 sensibili: il Policlinico San Marco di Zingonia, la scuola dell'infanzia Diaz di Levate, la scuola dell'infanzia Rodari e la scuola media di Verdellino. Per contenere questa criticità è stata prevista la posa di 4 chilometri di asfalto fonoassorbente, un chilometro di barriere antirumore e tre terrapieni naturali alti 10 metri all'altezza dello svincolo di Dalmine, del Policlinico San Marco e lungo la provinciale 142 fra la frazione di Castel Cerreto e Treviglio. Lungo l'autostrada è previsto infine il posizionamento di impianti fotovoltaici.

Prosegue dunque l'iter dell'opera, in cui gioca un ruolo importante – sia nell'Ati che si è aggiudicata la concessione, sia nella società Autostrade bergamasche – il Gruppo Vitali, finito in questi giorni al centro di un'inchiesta giudiziaria. «Come dimostra l'avvio della procedura della Via – affermano da Cal – il progetto dell'autostrada è ormai in stato avanzato. L'Ati, comprendente l'impresa Vitali, a cui è stata affidata la progettazione, costruzione e futura gestione della grande infrastruttura è attiva e in possesso di tutti i requisiti previsti dal codice degli appalti pubblici. I finanziatori rimangono fortemente interessati. Non vediamo quindi al momento nessun ostacolo all'operazione».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Un render della futura autostrada

La scheda

Documenti e integrazioni I prossimi step

Cosa succederà dopo il 3 ottobre, data ultima per la presentazione delle osservazioni alla Via della Bergamo-Treviglio? Il proponente del procedimento, ossia Cal, entro 30 giorni potrà presentare le proprie controdeduzioni alle osservazioni e la struttura del ministero dell'Ambiente presenterà richieste di integrazioni a cui dovrà essere data risposta entro 30 giorni. Cal, a questo punto, potrà richiedere per la presentazione della documentazione integrativa una sospensione non superiore a 180 giorni. Qualora poi le modifiche o le integrazioni apportate alla documentazione siano ritenute rilevanti per il pubblico, il ministero dell'Ambiente richiederà al proponente la procedura di Via una nuova pubblicazione. E chiunque vorrà avrà ancora tempo 30 giorni per presentare osservazioni. Dopo tutto questo iter partirà la valutazione ambientale vera e propria che dovrà essere espressa entro 60 giorni salvo ulteriore proroga di 30 giorni. Concluso il tutto, il ministro dell'Ambiente avrà tempo 60 giorni per adottare il provvedimento di Via previa acquisizione del parere del ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo. PA.PO.