

PROGETTO DEFINITIVO Dopo una lunghissima attesa, è stato inviato a Roma il documento finale per la Via. Molte richieste dei Comuni accolte, però...

Bergamo-Treviglio, il tracciato non spegne le critiche

I sindaci contrari non arretrano: «Un dialogo non c'è mai stato. Costa troppo e non se ne capisce l'utilità». Il 77 per cento dei 16 km in trincea o galleria

di Marta Belotti

(bm7) Ci sono voluti più giorni, ma alla fine il progetto definitivo dell'autostrada Bergamo-Treviglio è stato finalmente inviato al Ministero dell'Ambiente perché possa avviarsi la Valutazione di impatto ambientale (Via). Le tempistiche per un responso sono lunghe, «un annetto» stima Gianantonio Arnoldi, amministratore delegato di Cal (Concessioni autostradali lombarde), società deputata al controllo dell'iter di realizzazione dell'opera. A breve verrà quindi convocata anche la Conferenza dei servizi.

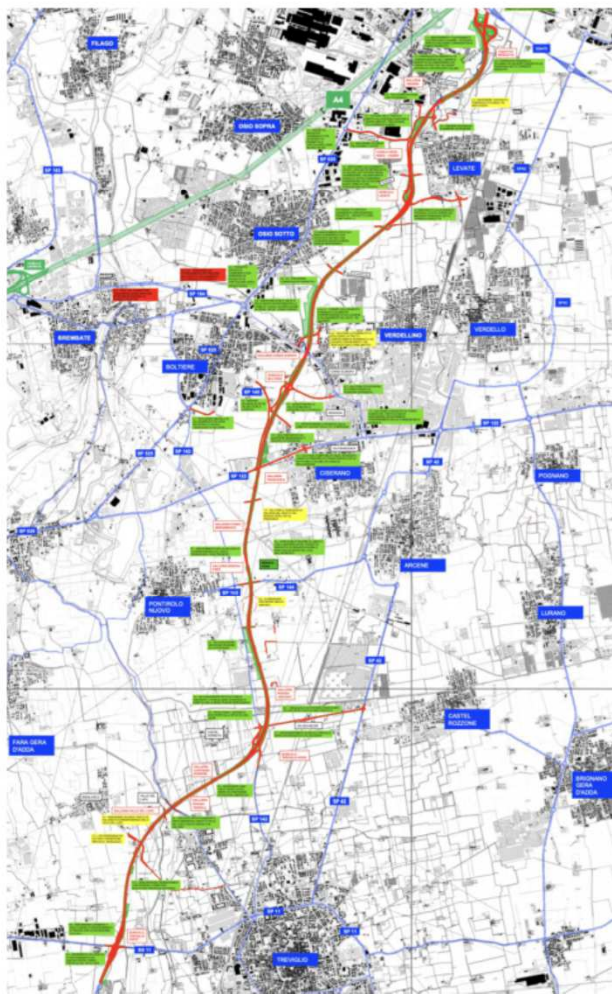
Nel mentre, i Comuni interessati dal tracciato «aggiustano» le proprie considerazioni sull'opera in base a quanto mostrato nella riunione dello scorso 22 maggio all'Ufficio territoriale regionale di Bergamo, presenziata dall'assessor regionale alle Infrastrutture Claudia Maria Terzi.

Le caratteristiche

In quella occasione è stato mostrato il tracciato dell'infrastruttura, che si conferma prevalentemente in trincea e galleria (al 77 per cento). La lunghezza complessiva è di poco più di sedici chilometri, tutti su due corsie più una di emergenza. Uno dei due capi dell'autostrada sarà sulla rotonda de Le Due Torri di Stezzano, realizzata da poco a completamento del nuovo casello di Dalmine. In questo modo, immettendosi su di essa, sarà poi possibile passare eventualmente in A4. Scorrendo da Nord a Sud il tracciato, questa è la prima interconnessione, alla quale seguono le altre: a Levate con la sp 525 e la 42; a Boltiere sempre con la 525 e poi verso Zingonia; a Treviglio Nord con la provinciale sp 142 e la ex ss 42 a Treviglio Ovest con la sp11.

Le richieste (per modo di dire)

Ai Comuni è stato mostrato anche un prospetto delle richieste avanzate durante gli incontri tenuti tra l'autunno 2023 e la primavera 2024 in Regione. Nella tabella, a ciascuna richiesta è stata associata una risposta con note, per una cinquantina di punti in totale. Gran parte vengono indicate come recepite e sono colorate in verde, sei sono «parzialmente recepite» in giallo e tre «non recepite» in rosso. Tra queste ultime, spiccano la richiesta della Provincia per il prolungamento della tangenziale di Boltiere verso nord, quella di Verdellino di prevedere un collega-



In grande, il tracciato finale dell'autostrada Bergamo-Treviglio, con la segnalazione di tutte le richieste avanzate dai Comuni e accolte (totalmente o parzialmente) o respinte da Autostrade Bergamasche e Cal. Sopra, invece, come sono oggi alcune delle aree toccate dall'opera (le prime due in alto) e come diventeranno una volta realizzata l'autostrada (le due foto in basso)

ta, c'è però un'area agricola (in territorio di Ciserano), che è l'ultima rimasta al nostro paese e che si è sempre deciso di tutelare. Qui l'autostrada passerà in trincea e devasterà il territorio». Anche da Pontirolo è arrivata una richiesta importante solo parzialmente accolta: l'eliminazione dell'area di servizio, che verrà sostituita da una zona di sosta. Accogliendo parzialmente anche per Verdellino sulla richiesta di spostare l'asse stradale lontano dall'abitato di Zingonia, rispetto alla quale il sindaco Silvano Zanolli sottolinea: «È un'area problematica, sulla quale stiamo lavorando con Osio Sotto perché possa essere meglio collegata. Se l'autostrada rovinasse il risultato di questo impegno è un problema».

Infine, i problemi di Fara Gera d'Adda: «Anche se Fara è solo lambita dall'opera - precisa subito il sindaco Raffaele Assanelli -, capisco i miei colleghi che si vedono devastata la pianura. Da parte mia avrei nettamente preferito una strada normale, gratuita, perché per noi è urgente portare i mezzi pesanti fuori dal centro abitato».

I favorevoli

I sindaci favorevoli all'autostrada partono invece da tutte altre premesse. Il primo cittadino di Dalmine, Francesco Bramani, sottolinea: «Per noi è un raccordo importante e il nostro territorio ne viene solo lambito. Bene che gran parte delle nostre richieste siano state accolte». Per Osvaldo Palazzini, sindaco di Boltiere, devono essere fatte «più strade possibili». Aggiunge: «Da qui la richiesta, non accolta, sull'ampliamento ulteriore verso Capriate. In qualsiasi caso, la Bergamo-Treviglio è fondamentale per noi e non va in contrasto con la tangenziale appena conclusa, che è servita a portare il traffico fuori dal centro. L'autostrada servirà ad andare più veloci».

C'è infine Treviglio, favorevole all'opera ma che non è stato del tutto accontentato sul delicato passaggio nella Valle del Lupo. L'amministrazione chiedeva di fare qui un'unica galleria, che sarà invece spezzata in due tratti. «Siamo soddisfatti delle richieste accolte - premette il sindaco Juri Imeri -. Per quanto riguarda la richiesta solo parzialmente accolta, intendiamo capire meglio il valore della soluzione proposta rispetto a quella che ritenevamo ottimale. L'importante è ridurre il più possibile l'impatto ambientale».

mento con lo svincolo di Capriate e una simile da parte di Boltiere.

I Comuni contrari all'autostrada concordano però nel precisare: «Non sono delle richieste, ma delle criticità. Noi non abbiamo chiesto compensazioni», dice la sindaca di Ciserano, Caterina Vitali. «Questi punti vengono presentati come dei nodi di dialogo tra amministrazioni e Cal, dialogo che in realtà non c'è mai stato», aggiunge Simone Tangorra, primo cittadino di Stezzano. Simile la posizione di Luca Colleoni, sindaco di Osio Sotto, che dice: «È positivo che le criticità sollevate siano state risolte, ma il nostro giudizio sull'autostrada non

cambia: costa troppo e non se ne capisce la vera utilità».

Netto il sindaco di Osio Sotto, Corrado Quarti: «La contrarietà all'opera resta, anche se tutte le richieste risultano accolte. Anzi, proprio mercoledì sera (2 luglio, ndr) ci siamo incontrati con le associazioni e i comitati contrari, oltre che con le amministrazioni, per capire i prossimi passi. Manderemo anche noi al Ministero il materiale raccolto per dimostrare l'inutilità dell'autostrada».

Nodi non risolti

Non solo: sia per Stezzano che per Osio Sotto alcuni nodi cruciali da affrontare non compaiono in tabella. Tangorra:

«Non abbiamo avuto alcuna rassicurazione sulla rotonda de Le Due Torri. Già è ingolfata, con l'arrivo del traffico della Bergamo-Treviglio sarà ancora peggio». L'altro aspetto, che riguarda Osio Sotto, è invece il pronunciamento della Soprintendenza, arrivato solamente una decina di giorni fa e per questo non incluso nei materiali di maggio. Mediante decreto, l'organo ministeriale ha disposto un vincolo archeologico indiretto sull'area intorno ai ruderi della chiesa di San Giorgio a Saore. «Il tracciato passa proprio lì, quindi quel percorso non va bene», dice soddisfatto il sindaco Quarti. Il numero uno di Cal, Arnoldi, invece è tran-

quillo: «Con la Soprintendenza lavoriamo e ci confrontiamo continuamente, per qualsiasi opera. L'autostrada non passa sui ruderi, ma in una zona vicina. Faremo quanto necessario, senza problemi».

«E dopo la galleria?»

Se i sindaci contrari, nonostante le richieste (o criticità) accolte, mantengono la loro posizione, facile comprendere come il nervosismo sia ancora più alto fra i primi cittadini le cui richieste sono state solo parzialmente, o per nulla, accolte. Vitali: «Il progetto prevede una galleria in corrispondenza del Renova Park di Pontirolo, che per fortuna viene preservato. In usci-