

**PARADOSSI** L'opera non scioglierà i nodi viabilistici provinciali. Ci sono più problemi tra la città della Bassa e il circondario piuttosto che verso il capoluogo

# Lo dicono tutti: la Bg-Treviglio «non è una priorità»

Anche l'Agenzia del Trasporto pubblico, dopo aver analizzato i dati, dice che sono altre le necessità dei bergamaschi. Interrogazione in Parlamento

di Marta Belotti

(bm7) Che la maggior parte delle amministrazioni comunali toccate dal passaggio della Bergamo-Treviglio - otto su undici - siano contrarie all'opera stessa è ormai assodato. E altrettanto vale anche per le associazioni di categoria Confagricoltura e Coldiretti, da tempo fortemente critiche. Adesso, però, anche una voce autorevole nel mondo della mobilità provinciale solleva nuovi dubbi sull'utilità dell'infrastruttura. È quella della presidente dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale del bacino di Bergamo, Angela Ceresoli.

## Il contesto

Nell'incontro incentrato proprio sull'autostrada (tenutosi domenica 6 luglio) e organizzato dal Partito Democratico in occasione della Festa dell'Unità di Ghisalba, oltre al segretario provinciale del partito, Gabriele Giudici, e al consigliere provinciale Erik Molteni, era infatti presente anche Ceresoli, la quale, pur senza sbilanciarsi dal punto di vista politico, ha messo sul tavolo delle evidenze sulle quali riflettere.

La presidente del Tpl ha spiegato che, sulla base dei dati raccolti e analizzati dall'Agenzia, sono state mappate le esigenze di spostamento dei cittadini sul territorio della provincia di Bergamo e da questa operazione «non emerge tutto questo bisogno di spostarsi tra Bergamo e Treviglio».

## Il punto della presidente

Ceresoli articola così il discorso: «In vista della stesura del nuovo Programma di bacino, l'Agenzia si è concentrata sull'analisi degli spostamenti dei residenti in Bergamasca per capire quali siano le "linee di desiderio", ovvero gli spostamenti più frequenti, quindi anche più utili, dei cittadini della provincia. Dai dati

Istat, si evince che la necessità di collegamento tra Bergamo e Treviglio ci sono, ma sono meno marcate di molte altre, per esempio quelle tra Treviglio e Caravaggio o tra Treviglio e i paesi limitrofi in generale. Per questo, come Agenzia, nel nostro "Tpl ottimale", abbiamo immaginato di implementare i collegamenti tra Treviglio e il suo circondario, considerando la città della Bassa un polo di urbanizzazione secondaria in un'ottica di decentramento del servizio. Un obiettivo non così facile da realizzare, perché per concretizzare questo piano "ottimale" servirebbero almeno una dozzina di milioni in più ogni anno».

Il punto di vista di Ceresoli è quello di chi presiede un'ente pubblico che deve andare incontro alle esigenze attuali dei pendolari, ma al contempo deve pensare anche a quelli futuri e migliorare lo scenario per il divenire. Il suo occhio, pertanto, è particolarmente attento alle esigenze di mobilità dei cittadini.

## Ma chi avvantaggia?

Sottolinea quindi Ceresoli: «Qualcuno potrebbe dire che all'Agenzia il tratto Bergamo-Treviglio non interessa perché una linea di collegamento pubblico tra le due città c'è già, ed è quella ferroviaria. Da un lato è vero, resta però pacifico che i dati raccolti riguardano tutti i residenti della provincia e i loro desideri di mobilità in generale, non solo di trasporto pubblico. Si parla quindi di interesse dei cittadini, delle persone. Tutto un altro discorso è invece se si ragiona in un'ottica non di vantaggio pubblico, ma di guadagno privato. Un aspetto quest'ultimo che però esula dal nostro interesse e che quindi non fa parte delle nostre ricerche e considerazioni, ma che evidentemente ha un peso nella realizzazione di quest'opera, che altrimenti non si spiega».



Angela Ceresoli, presidente dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale del bacino di Bergamo

Basandosi su questi appunti, la considerazione che viene in mente - neanche troppo celata tra le righe del discorso di Ceresoli - è che la Bergamo-Treviglio sia un'operazione di tipo economico, finanziario e commerciale e che non serva in realtà più di tanto ai cittadini. Anzi, se si pensa a coloro che abitano nelle zone interessate dal tracciato, andrà ancora peggio, perché, a fronte di una bassa utilità, si vedranno devastata la poca pianura rimanente.

## Europa Verde si esprime

Sulla stesso discorso premono, con toni apertamente critici, anche i due portavoce di Europa Verde Bergamo,

l'assessora cittadina al Verde, Oriana Ruzzini, e Giuseppe Canducci: «È un progetto superato, che sconta una pianificazione frammentata. E chiaro che quest'opera non serve a migliorare la vita delle persone, che hanno invece bisogno di trasporto pubblico efficiente e valorizzazione dei territori. Lo studio commissionato da Autostrade Bergamasche, che certifica che la strada verrà percorsa nel primo anno solo da diciottomila veicoli, ci parla di un'opera che sarà sottoutilizzata proprio perché superata».

Il riferimento è alle slide proiettate nell'incontro del 22 maggio da Cal - società pubblica deputata a controllare

l'iter dell'opera - a sindaci e amministratori dei Comuni interessati dal tracciato e al presidente della Provincia di Bergamo, Pasquale Gandolfi.

## L'interrogazione di Dori

Ruzzini e Canducci sono intervenuti anche perché sollecitati da una recente interrogazione presentata alla Camera dei Deputati, firmata dal bergamasco di Avs Devis Dori e diretta al ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, Gilberto Pichetto Fratin, e a quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Nel documento viene chiesto di «esprimere parere negativo, in fase di Valutazio-

ne di impatto ambientale (Via, ndr), alla realizzazione dell'infrastruttura autostradale Treviglio-Dalmine, considerato l'impatto gravemente invasivo dell'opera sul territorio e sull'ambiente». La tempistica non è casuale: il progetto dell'opera, secondo quanto dichiarato da Cal, è da poco stato inviato a Roma proprio per la Via.

La richiesta di Dori arriva alla fine dell'esposizione di una serie di ragioni per le quali l'autostrada non andrebbe fatta. Il deputato parte dai danni ambientali, perché «il tracciato attraversa territori agricoli fertili e impatterà su almeno sessanta aziende agricole, sollevando forti preoccupazioni tra gli agricoltori locali. Un territorio depauperato di suolo agricolo e ambienti naturali diventa anche più vulnerabile agli effetti della crisi climatica, in quanto non più in grado di assorbire le precipitazioni sempre più intense e frequenti».

## Soldi pubblici

Dori si concentra poi sui dubbi circa la fattibilità economico-finanziaria dell'opera, dal costo decisamente alto: «Sono circa 560 milioni di euro, 146 milioni provenienti da fondi pubblici, che potrebbero essere destinati a interventi di mobilità locale, trasporto pubblico e rigenerazione urbana, più coerenti con i bisogni espressi dai cittadini della Bassa Bergamasca e in linea con gli obiettivi climatici europei fissati al 2030».

È evidente come questi dati economici, se confrontati con le parole della presidente dell'Agenzia Tpl circa il fatto che per rendere attuabile il "Tpl ottimale" servirebbero una dozzina di milioni in più l'anno, facciano riflettere. Ed evidenziano come si sia di fronte a una decisione preminentemente politica, piuttosto che di utilità pubblica generale.