



L'ex Statale 42 è attualmente la principale arteria stradale che collega Bergamo a Treviglio

S'infiamma il dibattito sulla Bg-Treviglio L'affondo di Sala, i sindaci sulle barricate

Autostrada della pianura. Una lettera del presidente di «Autostrade bergamasche», dopo quella di Massimo Vitali, riaccende lo scontro con i Comuni contrari. Sullo sfondo un progetto datato e l'imminente conferenza dei servizi

PATROK POZZI

Si fa sempre più acceso il dibattito sul progetto dell'autostrada regionale Bergamo-Treviglio. Ormai mancano pochi mesi alla presentazione, prevista in primavera, del progetto definitivo della grande infrastruttura che collegherà Treviglio, innestandosi sul casello della Brebemi-A35, a Dalmine, connettendosi al casello dell'A4.

La redazione del progetto, insieme alla realizzazione e gestione per i prossimi 63 anni dell'autostrada, nel giugno 2023 è stata affidata attraverso gara pubblica a un'Ati (Associazione temporanea d'imprese) con a capo Autostrade Bergamasche, società proponente la costruzione dal 2002. Nelle ultime settimane il dibattito su quest'opera si è fatto particolarmente vivace. Dopo decenni di parole, c'è la consapevolezza che l'opera è ormai concretamente vicina al-

I contrari sono Osio Sotto, Osio Sopra, Ciserano, Verdellino, Fara, Levate e Stezzano

Per Sala furono lungimiranti gli enti che stabilirono il progetto già vent'anni fa

l'avvio della sua costruzione, anche perché la Regione ha messo sul piatto 146 milioni di euro per finanziare l'opera. Così da una parte i Comuni di Osio Sotto e Levate, insieme a Confagricoltura Bergamo, hanno recentemente deciso di rivolgersi a un legale per trovare falle nell'iter seguito dall'opera. Dall'altra le parti favorevoli, in primis i vertici di Autostrade Bergamasche, stanno sempre più intervenendo pubblicamente per difendere il progetto e la sua utilità pubblica. Va rivelato che, in mezzo, c'è anche una schiera di enti e associazioni di categoria non contrari a prescudere, ma con qualche riserva. A questi ultimi si è da poco aggiunta Confindustria Bergamo, fatto di rilievo se si considera che la rappresentanza degli industriali qualche anno fa aveva messo la Bergamo-Treviglio in cima alla top ten delle opere necessarie per la Bergamasca. Il presidente Giovanna Ricuperati in un'intervista a «L'Eco di Bergamo» ha definito «ormai vecchio» il progetto della Bergamo-Treviglio, pur ammettendo che, a oggi, è comunque «la soluzione più veloce e complessivamente più praticabile» per le difficoltà trasportistiche della aziende bergamasche.

Un progetto nato 22 anni fa

La conferma che il progetto sia datato si ha consultando il sito web di Autostrade bergamasche: «Il 24 ottobre 2002 è nata la società oggi chiamata "Autostrade Bergamasche Spa" (già "Ipb Spa") con oggetto sociale la

promozione, la progettazione, la costruzione e la gestione del collegamento nord-sud tra Bergamo e Treviglio». Questa società era ed è ancora composta da enti pubblici, in primis la Provincia (ma a giugno 2023 il presidente Pasquale Gandolfi ha annunciato l'imminente uscita dell'ente dalla società). Nel 2012 si svolse la prima Conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto con il via libera di tutti Comuni coinvolti (oltre a Provincia, Regione e ministeri competenti). Eccezione fatta per Verdellino, Osio Sotto, Osio Sopra e Levate. Nel marzo 2022 la giunta regionale ha approvato il Piano economico-finanziario in cui è conteggiato il finanziamento di 146 milioni di euro che Palazzo Lombardia ha stanziato per la costruzione. Era poi seguita l'indizione nel bando di gara (agosto 2022) e, infine, l'aggiudicazione nel giugno 2023 con un ribasso del 2% rispetto al costo fissato in 565 milioni di euro. In primavera è atteso il progetto definitivo.

Il progetto e i Comuni

Il tracciato di 16 chilometri attraverserà i comuni di Casirate, Treviglio, Fara d'Adda, Pontirolo Nuovo, Ciserano, Boltiere, Verdellino, Osio Sotto, Osio Sopra, Levate, Dalmine, Stezzano.

Dal 2012 al 2022 lo schieramento dei Comuni favorevoli e quelli contrari è cambiato in conseguenza al mutamento delle maggioranze politiche. Al momento si è cristallizzato e vede a favore Treviglio, Boltiere, Dalmine, Casirate e Pontirolo;

contrari Osio Sotto, Osio Sopra, Ciserano, Verdellino, Fara d'Adda, Levate e Stezzano. I Comuni contrari si stanno preparando a far sentire la loro voce nella Conferenza dei servizi che dovrà essere convocata per l'approvazione del progetto definitivo e in cui si dovrà discutere delle varie opere compensative e mitigazioni ambientali.

Gli affondi di Sala e Vitali

Al confronto non hanno voluto sottrarsi i rappresentanti di «Autostrade Bergamasche» e delle principali società socie con in testa il «Gruppo Vitali» di Cisanò. Il presidente Massimo Vitali a dicembre aveva inviato una lettera a «L'Eco di Bergamo» descrivendo la Bergamasca come una provincia dalle infrastrutture ormai «obsolete» ed evidenziando, quindi, la necessità della Bergamo-Treviglio per migliorare il collegamento fra le due città. Non era mancata una critica ai sindaci contrari, «impegnati a contestare nuove infrastrutture che vorrebbero su territori di altri per il noto effetto "non nel mio giardino"». A stretto giro era arrivata la risposta dei sindaci di Osio Sotto, Levate, Stezzano e Osio Sopra che avevano definito l'autostrada un progetto «inutile, costoso, non sostenibile» e dal pedaggio alto (annunciato intorno ai 2,5 euro per l'intero tratto) nonostante il contributo regionale di 146 milioni di euro. Anche il presidente di «Autostrade bergamasche», Antonio Sala, ha inviato una lettera a «L'Eco di Bergamo». Nella missiva Sala cita dati Istat (che

non abbiamo avuto moto di verificare, ndr) e fa riferimento all'obiettivo europeo di ridurre le vittime della strada: «L'Europa ci chiede di ridurre del 50% i decessi e i feriti gravi per incidenti stradali entro il 2030 e addirittura di arrivare all'azzeramento delle vittime entro il 2050. Bergamo non solo è distante dall'obiettivo, ma il traguardo è molto più lontano della media nazionale. Nelle cittadine di Osio Sotto e Stezzano si registrano i dati peggiori a livello provinciale, dove, in base ai dati Istat 2022, gli incidenti sono aumentati, i decessi del 40% e i feriti del 20% rispetto all'anno precedente. I decessi nella Bergamasca sono passati da 33 del 2021 a 46 del 2022 e i feriti sono stati più di 3600, praticamente la popolazione di un paese come Levate. È evidente: il traffico non viaggia nelle sedi appropriate». Secondo Polis Lombardia, citata da Sala, l'incidenza degli incidenti diminuisce di cinque volte sulle autostrade. «L'autostrada Bergamo-Treviglio è un progetto valutato dai fondi pensionistici internazionali come eccellente per l'investimento e in fase di progettazione da parte di affermati studi di ingegneria in base alle più stringenti normative di sicurezza, ma avrebbe dovuto essere realizzato prima - chiarisce Sala -. Vent'anni fa, infatti, lungimiranti rappresentanti delle istituzioni, dalla Camera di commercio, all'Associazione costruttori, a tutte le banche del territorio, con la Provincia e la maggior parte dei Comuni sulla tratta hanno studiato

un'autostrada per regolare il traffico che strade urbane, provinciali e statali pensate nell'800 non erano più in grado di sopportare». Non manca infine una critica a Osio Sotto e al sindaco Corrado Quarti (che ieri non ha voluto replicare): «Il premio lungimiranza dell'anno è di diritto assegnato per aver autorizzato una piattaforma logistica di 60mila metri quadrati e al contempo essersi dichiarati contrari alla nuova viabilità autostradale».

L'alternativa dei centristi

Sul tema sono intervenuti anche Giuseppe Bassi, coordinatore provinciale Liberaldemocratici europei, Gianmarco Gabrieli presidente provinciale Italia Viva, e Adriano Musitelli, segretario provinciale Azione. Sul tavolo della discussione, attraverso la loro missiva, avanzano la proposta di un'alternativa alla Bergamo-Treviglio «più economica e meno impattante: la realizzazione di una strada protetta, integrando tratti esistenti, in linea con una pianificazione territoriale più rispettosa. Questa soluzione non solo salvaguarderebbe il nostro amato paesaggio ma rappresenterebbe un utilizzo più oculato delle risorse finanziarie, privilegiando investimenti a beneficio della comunità. Inoltre, la gratuità di utilizzo di tale collegamento sarebbe garanzia che il traffico, soprattutto quello pesante, si tolga effettivamente dalle strade provinciali e comunali».