

Bergamo-Treviglio, questa autostrada s'ha da fare? "Così rischia d'essere poco utile e costosa"

mercoledì, 20 gennaio 2021



Autostrada Bergamo -Treviglio, ovvero il progetto destinato a creare un nuovo collegamento con la BreBeMi. Un progetto che per molti rappresenta una nuova, decisiva, svolta in quella "mobilità di cui Bergamo (ma non solo) avrebbe bisogno per ripartire" e che da anni viene invocata. Per molti, ma non per tutti. C'è chi, per esempio, è invece convinto che il maxi finanziamento da 130 milioni di euro stanziato dalla Regione Lombardia per la realizzazione dell'opera (costo totale circa 400 milioni) potrebbe essere utilizzato diversamente, magari per aprire cantieri su molte strade statali provinciali e comunali, su ponti e gallerie per adeguarli e metterli in sicurezza, per realizzare nuove varianti che consentano ai mezzi pesanti di evitare di attraversare i centri abitati... Riflessioni e posizioni diverse che stradafacendo.tgcom24.it ha deciso di raccogliere, attraverso una serie di interviste, per scoprire cosa pensa il "territorio", i suoi abitanti-utenti, di nuovi possibili "cantieri", invitando chi avesse un'opinione in proposito (dai responsabili di associazioni, ai professionisti, ai

“semplici cittadini”) a inviare un proprio commento (lasciandolo nello spazio apposito al termine dell’articolo). Una serie di riflessioni (aperte ovviamente anche su altri progetti d’interesse regionale o addirittura nazionale che ognuno potrà segnalare alla redazione, con l’obiettivo di aiutare chi governa a capire quali infrastrutture chiede davvero il Paese) che si apre con l’intervista a chi, di infrastrutture, viabilità, mobilità sul territorio in provincia di Bergamo ne sa davvero molto: Felice Sonzogni, architetto, ex assessore provinciale alle Infrastrutture oggi presidente della Commissione Mobilità dell’Aci, l’Automobil club d’Italia. Un bergamasco che per anni, dal suo “osservatorio particolare”, ha potuto analizzare in ogni dettaglio la mappa dei collegamenti esistenti e di quelli invece solo sulla carta, delle interconnessioni fra diverse mobilità di trasporto già operative e collaudate e di quelle invece solo possibili, tutte ancora da costruire. Ma soprattutto da realizzare solo se inserite in un piano generale, in una visione d’insieme che non si limiti a guardare al singolo progetto, quale potrebbe essere, per esempio, proprio la nuova “bretella autostradale” Bergamo-Treviglio. “Perché le infrastrutture non sono l’obiettivo, ma lo strumento che orienterà il futuro di un territorio e della sua economia”, spiega Felice Sonzogni, “e perché le infrastrutture da sole non bastano: bisogna definire quali funzioni e quali attività del lavoro vuoi realizzare nel suo intorno. Se questo non è chiaro non puoi a priori privilegiare il collegamento autostradale rispetto al miglioramento e la razionalizzazione delle strade esistenti. La risposta diventa convincente se dai la risposta alla domanda vera: a cosa deve servire il collegamento Bergamo – Treviglio?” Una “premessa” che ha tutto il sapore di un “no” (almeno in attesa di avere una visione a 360 gradi) a un collegamento che lo stesso Felice Sonzogni, quand’era assessore provinciale alle Infrastrutture, riteneva invece evidentemente importante considerato che il suo nome figura, insieme a quello dell’allora presidente della Provincia, Valerio Bettoni, tra i protagonisti assoluti del progetto Ipb, opera destinata a collegare l’autostrada Pedemontana e la A4 a Osio Sotto con la Brebemi proprio a Treviglio, infrastruttura “legata” al Corridoio 5, collegamento ferroviario ad alta velocità per le merci da Lisbona a Kiev... “Un progetto, quello per l’Ipb, sigla che sta per Interconnessione Pedemontana Brebemi SpA, nato dall’intuizione della Provincia di Bergamo, completamente diverso da quello di oggi. Quello di allora – eravamo nei primissimi anni del nuovo millennio, aveva tre obiettivi principali: mettere in connessione il territorio bergamasco con la grande rete di mobilità europea; collocare sui nodi e sui crocevia di queste infrastrutture funzioni di grande valore per l’economia dell’intera provincia (scalo merci, interporto, centri ricerca per il nuovo mondo del lavoro, ..ecc); cancellare ogni pedaggio per chi l’avesse utilizzata all’interno del territorio provinciale (come accade nella tangenziale di Milano).

Oggi l'impostazione è completamente diversa: è inquadrata come connessione di scala provinciale e il pedaggio è a pagamento per tutti". Uno "svantaggio" non da poco dover invece pagare, ma fra i sostenitori del nuovo progetto c'è chi sottolinea anche importantissimi vantaggi: per esempio "il rilancio di tutto il territorio bergamasco". Un'affermazione alla quale i contrari, ribattono che accadrebbe esattamente il contrario, con "l'economia del territorio che rischierebbe di spostarsi sempre più, per esempio, in pianura isolando invece ulteriormente le valli, spopolando la già desolata e desolante montagna... "Dove sta la verità? Non ho certo la presunzione di rappresentarla, ma posso invece affermare che mentre la nostra prospettiva era quella di collocare funzioni a supporto delle attività produttive esistenti nel territorio provinciale, oggi si rischia invece purtroppo un trasferimento di interessi e di attività che dalle aree a nord si spostano a sud a ridosso di Brebemi, e questo non è positivo". E rispondendo invece a chi, primi fra tutti gli esponenti di movimenti ambientalisti, fra i "grandi svantaggi" denuncia il sacrificio di ulteriori aree verdi della pianura oggi coltivate per far spazio all'asfalto, Felice Sonzogni risponde che "è evidente che nuove infrastrutture sottraggono aree prevalentemente finalizzate all'attività agricola anche se questo in molti casi è inevitabile" evidenziando però un aspetto particolarmente importante: "il problema vero è sull'ulteriore occupazione di spazi per grandi attività industriali e di logistica. Questo non solo è sottrazione di aree verdi, introduce in maniera massiccia nuovi modelli economici e ambientali in una terra che da secoli vive di lavoro e ritmi legati all'attività agricola. È un processo rischioso se non viene governato". Ma c'è chi dice no, come canterebbe Vasco Rossi, anche per altre ragioni: i costi. Dai 400 ai 450 milioni di euro (contro i 170 milioni previsti per l'lpb) e che a molti appaiono un'enormità per un tratto di autostrada di una quindicina o ventina scarsa di chilometri... "Il progetto a suo tempo proposto aveva un costo molto più basso", si limita a constatare Felice Sonzogni, "non conosco gli elementi progettuali che hanno comportato questo incremento, è però evidente che con questi costi la sostenibilità finanziaria debba essere valutata con attenzione". Sostenibilità finanziaria che verrebbe "sostenuta" dai portafogli degli utenti chiamati a pagare il pedaggio, anche se ridotto grazie al contributo pubblico... Sulle autostrade realizzate recentemente i pedaggi sono molto alti. Possono diventare insostenibili e potenziali utenti continuerebbero a utilizzare ancora le strade ordinarie. Il contributo pubblico può certamente ridurre questo rischio ma non lo può azzerare. Vorrei comunque ricordare che anche questo contributo è comunque un costo a carico delle casse pubbliche e dei cittadini". Dai costi agli stanziamenti, con l'assessore regionale alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile Claudia Terzi che ha affermato come " laddove i 130milioni di euro a carico della Regione non

dovessero servire per la Bergamo -Treviglio”, ci sarebbe la “garanzia che “resteranno in ogni caso sulla provincia bergamasca”. E che “sarà il territorio a stabilire se e come utilizzare queste risorse”. Se si dovesse decidere di rinunciare all’autostrada Bergamo Treviglio per utilizzare quel denaro altrimenti, quali sarebbero le priorità? “Si dovrebbe partire con la chiarezza dell’assetto urbanistico e territoriale della “bassa bergamasca”.Le istituzioni decidano in fretta quale assetto territoriale deve avere e le priorità emergerebbero con semplicità di conseguenza”. Dalle recentissime dichiarazioni dell’assessore Claudia Terzi alle affermazioni fatte invece dallo stesso Felice Sonzogni quand’era assessore, scritte nella sua relazione di fine mandato, dove si legge che “in prospettiva Bergamo sarà vincente a condizione di essere nella grande rete della mobilità in una proiezione nazionale e internazionale” e, ancora che il progetto Ipb partiva “dalla necessità di definire un progetto organico su tutto il territorio”. La nuova autostrada Bergamo Treviglio non rappresenta un nuovo tassello importante nel piano di sviluppo delle infrastrutture del territorio dopo la realizzazione della BreBeMi e non definisce un progetto organico? “Direi che siamo molto lontani. Ma non è tanto il mio pensiero che conta, quanto il fatto che si rileva una conflittualità diffusa tra enti locali, istituzioni e associazioni su ogni questione. È evidente, per esempio, la contrapposizione sui grandi interventi di logistica e intermodalità delle merci che stanno accadendo in questo territorio. Se questo non è chiaro, la Bergamo -Treviglio autostradale rischia di essere inutile e costosa”. Parole destinate a far riflettere, così come quelle scritte in un documento recente, inviato ai responsabili dell’amministrazione provinciale proprio dall’Aci di Bergamo per “riassumere riflessioni e proposte sui contenuti del Ptcp, il piano territoriale di coordinamento provinciale”. Un documento in cui Felice Sonzogni e l’ex presidente della Provincia Valerio Bettoni invitano a “raccordare le scelte infrastrutturali con le politiche e le strategie urbanistiche di organizzazione del territorio”. Che, tradotto per il “cittadino comune” significa che “chi governa ha il dovere di dare risposte alle esigenze quotidiane ma deve soprattutto delineare e definire un “progetto di futuro”, come spiega Felice Sonzogni aggiungendo che un concetto “deve essere chiaro, sintetico e definito: il “cittadino comune” deve sapere come orientarsi per il suo futuro. Oggi è tutto indeterminato e si sente disorientato. Non capisce cosa gli sta accadendo intorno e cosa troverà davanti a se nel futuro”. Dal futuro al presente e al recentissimo passato, con la realizzazione della BreBeMi, la nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano: che bilancio si può fare a oggi del ruolo giocato da questa nuova struttura? “Dal punto di vista trasportistico positivo, con l’alleggerimento e una maggiore fluidità del traffico sulla A4 Milano Bergamo Brescia. Negativo per i costi di pedaggio, ma negativo anche dal punto di vista territoriale per non aver

gestito l'effetto indotto che hanno consentito interventi, con la costruzione di nuovi capannoni, molto rilevanti ma casuali e non coordinati. Questo non è accaduto per responsabilità diretta BreBeMi, è riconducibile all'assenza di politiche urbanistiche di scala sovra-locale". A proposito di "politiche urbanistiche": il Ptcp, il Piano territoriale di coordinamento paesistico, è uno strumento del quale la Provincia di Bergamo si è dotata nel 2004. Sono passati 16 anni e oggi ci ritroviamo a leggere, sempre nelle osservazioni messe nero su bianco nel documento dell'Acì, un passaggio che fa riflettere: "il ritardo nella realizzazione delle opere non è solo l'assenza delle risorse ma soprattutto il continuo dibattito sulla necessità e opportunità delle stesse... si rischia di riaprire discussioni infinite e inconcludenti.... senza avere un riferimento strategico complessivo". C'è il rischio che questo accada anche per la nuova autostrada Bergamo Treviglio (o per le altre opere che potrebbero essere realizzate al suo posto)? "Sì, il fatto che il nuovo Ptcp non abbia fatto scelte definitive su aspetti strategici aumenta il rischio di "riaprire dibattiti a tutto campo" e allontanano soluzioni che si attendono da anni". A proposito di discussioni infinite e decisioni che sembrano destinate a non essere mai prese: a che punto è il caso Interporto? Voi nelle osservazioni inviate in Provincia scrivete che "assistiamo a continui interventi di logistica a dibattiti sull'esigenza di scali merce, poli logistici, senza però affrontare il tema interporto che è la vera esigenza dell'imprenditorialità bergamasca e lombarda".... "Il trasporto delle merci è uno dei temi strategici del futuro. Se ne parla da anni, con grande confusione tra le diverse definizioni e funzioni di scali merce, poli logistici, e interporto. La nostra osservazione ha voluto mettere in evidenza che è l'interporto il vero obiettivo per un sistema integrato non solo tra gomma ed ferro, ma, anche come luogo centrale e strategico per il lavoro moderno. Non è una piattaforma in cui depositare e rilevare container, ma luogo di riferimento per la produzione nel quale si incrociano e confluiscono la ricerca e l'assemblaggio. Da qui poi la distribuzione nel grande mercato europeo. Noi lo avevamo individuato nelle aree di Treviglio Caravaggio, al crocevia delle grandi reti di mobilità stradale e ferroviaria. Oggi chi governa ha tutto il diritto di fare altre valutazioni, ma ha però anche il dovere di dare una indicazione definitiva e non lasciare tutto nell'indeterminazione". Troppo "facile" e "populista" dire che se l'imprenditorialità bergamasca è spesso stata capace di compiere, e rapidamente, grandi scelte, la politica bergamasca non è stata altrettanto all'altezza? "La politica e le istituzioni certamente devono fare di più. Spetta a loro la definizione e la guida dei grandi progetti e quando lo fanno i risultati sono positivi. Vorrei ricordarne alcuni: Sacbo – per la progettazione, realizzazione e gestione dell'aeroporto; Bergamo fiera nuova – per la progettazione e realizzazione della fiera di Bg; Teb – per la progettazione, realizzazione e gestione della rete

tramviaria delle valli; BreBeMi – per la progettazione, la realizzazione e la gestione autostradale sono state poi gestite da altra società”. In conclusione, prendendo spunto da una celebre riflessione di don Abbondio: “questa nuova autostrada s’ha da fare? “Rispondo invitando a fare qualche riflessione, a partire dal fatto che il governo territoriale e urbanistico alla scala sovralocale è in crisi, non riesce ad affermarsi e cresce la conflittualità tra livelli istituzionali (Regione, Provincia, area vasta o Comuni). Per proseguire poi analizzando, seppur in modo schematico, quanto sta avvenendo nel territorio bergamasco dove la “grande Bergamo” si sta irrobustendo e dove nuovi i nuovi interventi infrastrutturali di Teb2, Ferrovia con aeroporto, ferrovia Curno Bergamo, porteranno a una aggregazione più omogenea e connessa delle aree urbanizzate intorno alla città ma rinchiusa in questo stesso perimetro; dove le Valli avranno una prospettiva difficilissima, con il collegamento con la struttura urbana della città e del suo intorno che non presenta novità rispetto all’esistente. Il collegamento tramviario non si estenderà a sufficienza verso nord. Villa d’Almè e Albino sono di fatto capisaldi di un ambito a scala di “grande Bergamo” e non creano supporto e valorizzazione dei territori delle valli. E, infine, dove in pianura, lungo il tracciato stradale Brebemi – alta velocità ferroviari, si sta assistendo a un pericolosissimo processo di funzioni logistiche e produttive che si mettono però nella relazione Brescia-Milano e non con le attività economiche della bergamasca, anzi rischiano di danneggiarle e metterle in competizione. Se questa analisi, molto sintetica e schematica, è vera vuol dire che la prospettiva è di un territorio provinciale che rischia la frammentazione e l’isolamento. La frammentazione perché questi tre ambiti si renderanno autonomi anche tra di loro. Dividendosi ognuno diverrà più debole, si perderà la “forza dell’unità territoriale” e rischiamo l’isolamento dalle grandi trasformazioni che coinvolgerà i territori nei prossimi anni”.

Testo realizzato da [Baskerville Comunicazione & Immagine](http://www.baskervillecomunicazione.it) per stradafacendo.tgcom24.it