Provincia

PROVINCIA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Le stime: nel primo anno fino a 17mila veicoli al giorno

Secondo lo studio del traffico, nel primo anno l'autostrada sarà percorsa da un traffico giornaliero medio fra i 14.470 e i 17.323 veicoli.

Bg-Treviglio, scintille Terzi: studio stonato Gandolfi: doveroso

Il dibattito. Duro botta e risposta tra Regione e Provincia Valois: i dati giustificano l'opera. Malanchini critico Cristinelli (Fai): meglio potenziare la viabilità esistente

Lo studio sul traffico della Bergamo-Treviglio è stato presentato martedì in Provincia

PATRIK POZZI

È scontro politico sullo studio del traffico dell'autostrada Bergamo-Treviglio commissionato dalla Provincia e presentato martedì. Secondo il documento, redatto dallo «Studio Ingegner Andrea Bruni» di Sordio (Lodi), l'autostrada al suo primo anno di esercizio sarà percorsa da un traffico giornaliero medio (calcolato sulla base di un pedaggio da 1,80 euro) fra i 14.470 e i 17.323 veicoli . «Pochi» secondo il presidente della Provincia Pasquale Gandolfi (Pd), che, al termine della presentazione, ha invitato a riflettere su questi numeri la Regione, che per il progetto ha stanziato un contributo di 146 milioni di euro. E, poi, Autostrade Bergamasche, la società di cui la Provincia è socia dalla sua costituzione (con una partecipazione dell'11,78%) a cui, tramite gara pubblica, è già stata assegnata la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada.

Questo invito alla riflessione non è stato ben accolto dall'assessore regionale alle Infrastrutture Claudia Terzi (Lega), che accusa Via Tasso di atteggiamento «ondivago»: «Da anni – sostiene Terzi – è socia di Autostrade Bergamasche e prima promotrice di questo progetto e dall'altra segue la scia di una continua strumentalizzazione politica che sostiene la tesi dell'inutilità di un'infrastruttura attestata tra le priorità richieste dalle associazioni di categoria». L'assessore regionale definisce poi «stonata» la decisione della Provincia di far realizzare uno studio sul traffico «considerando che c'è già un progetto definitivo in buona fase di avanzamento, fondato a sua volta su uno studio del traffico redatto sempre dalla medesima società di cui la Provincia è socia». Terzi invita infine Via Tasso a non preoccuparsi troppo del volume del traffico sulla Bergamo-Treviglio «a fronte del fatto che è uno dei pochissimi esempi, a livello italiano, di autostrada realizzata con finanza di progetto il cui rischio connesso al traffico è totalmente a carico del concessionario privato».

> L'assessore attacca: «Via Tasso, posizione ondivaga» Il presidente: studio chiesto dai sindaci

La replica di Gandolfi

Gandolfi ribatte, sostenendo che «la realizzazione di questo studio indipendente è stata una richiesta specifica fatta dai sindaci interessati . Il ruolo e compito dell'ente che rappresento è quello di essere di supporto propositivo alle amministrazioni locali. Non potevo quindi esimermi dal realizzare questo ulteriore approfondimento, e tutti coloro che hanno avuto la bontà di leggere entrambi gli studi hanno potuto verificare che evidenziano numeri similari, con le loro positività e criticità».

Subito dopo la presentazione dello studio il Pd Bergamo, tramite il suo segretario Gabriele Giudici, aveva preso una dura posizione contro l'autostrada. Posizione ribadita ieri dai consiglieri regionali dem Davide Casati e Jacopo Scandella che hanno invitato la Regione «a investire le risorse pubbliche regionali che oggi ci sono sul piatto per la Bergamo-Treviglio a favore di una infrastruttura pubblica di rango provinciale e per un adeguamento della viabilità già esistente».

Il centrodestra

Di posizione contraria Forza Italia Bergamo che, per bocca del suo segretario provinciale Umberto Valois, giudica positivi i dati emersi dallo studio del traffico. Soprattutto quelli che evidenziano come l'autostrada sgraverà alcuni tratti della ex statale 42 e della provinciale 525 fino a un massimo del 58% e del 54%. «I dati sul traffico forniti dalla Provincia – afferma Valois – non hanno "smontato" il progetto ma confermano che esiste un flusso stabile e strutturale di veicoli che giustifica la realizzazione dell'opera». Il segretario provinciale di Forza Italia lancia poi una frecciata al Pd: «Fino ad oggi la politica bergamasca istituzionale, Pd compreso, non ha avviato procedure formali alternative al tracciato presentato, ormai in fase avanzata, quindi la posizione del Pd è anacronistica, demagogica e senza una visione di sviluppo territoriale».

Non mancano esponenti del centro destra allineati alla posizione di Gandolfi, almeno per quanto riguarda la necessità di una riflessione sulla Bergamo-Treviglio. È il caso del consigliere regionale della Lega Giovanni Malanchini: «A Spirano sulla provinciale Francesca – evidenzia – passano molto più di 17mila veicoli ogni giorno. Questi numeri, se confermati, dovrebbero richiamare a scelte responsabili a fronte di un'evidente antieconomicità dell'opera. A questo punto, chi vuole continuare su questa strada si assuma tutte le responsabilità politiche».

Le associazioni di categoria

Sono entrate nell'acceso dibattito anche alcune associazioni di categoria. Per Confindustria Bergamo, da sempre sostenitrice di un potenziamento dei collegamenti in Bergamasca fra Bergamo e la pianura, i dati di traffico non devono distrarre da quella che è la vera esigenza: «Fare previsioni di flussi e di equilibrio di lungo periodo – sostiene la presidente Giovanna Ricuperati – è complesso, soprattutto in un contesto in cui fatichiamo a sapere cosa accadrà nei prossimi venti giorni. Resta però l'esigenza di un collegamento più solido tra nord e sud della provincia, a supporto dello sviluppo economico della pianura e della crescita attesa nell'area cittadina dei servizi, con particolare riferimento all'Aeroporto, all'Università e alla Fiera».

Un collegamento che, per il presidente della Fai Bergamo (Federazione autotrasportatori italiani) Giuseppe Cristinelli, non deve essere però necessariamente a pagamento: «Se vogliamo che un'opera sia utile al territorio – afferma – il tema costi va posto perché poi si rischia di avere una Brebemi 2, il cui pedaggio è il triplo rispetto a quello delle altre autostrade. E, proprio per questo motivo, viene evitata da molti camionisti. Forse sarebbe il caso che la Regione usasse i 146milioni di euro stanziati per potenziare la viabilità esistente».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

«Bisogna considerare anche lo scenario in cui si inserirà come interconnessione»

Autostrade bergamasche

«È uno studio molto semplicistico e superficiale che non potrebbe essere presentato a quegli investitori internazionali che sono pronti a investire nell'autostrada». È dura la critica che Autostrade bergamasche, per bocca del presidente Antonio Sala, lancia allo studio sul traffico della Bergamo-Treviglio commissionato dalla Provincia e realizzato dallo «Studio Ingegner Andrea Bruni».

Nel documento viene evidenziato che l'autostrada attirerà un traffico «più riferibile a una strada ordinaria che un'autostrada». Non la pensa così la società a cui è stata appaltata la progettazione, costruzione e futura gestione della Bergamo-Treviglio.

La convinzione di Autostrade bergamasche si basa su un proprio studio del traffico, affidato alla società di consulenza Steer. Un nome, evidenzia Sala, «quotato» a livello internazionale e del quale ha fiducia «chi decide di investire a livello mondiale in infrastrutture». Il presidente di Autostrade bergamasche entra poi nel merito dei due studi: «Uno studio sulla viabilità – sostiene – non si deve basare solo sulle analisi che lo studio commissionato dalla Provincia ha eseguito. Servono maggiori approfondimenti, ma soprattutto deve essere analizzato lo scenario in cui la Bergamo-Treviglio si andrà a inserire. L'autostrada non dovrà solo servire e agevolare i Comuni attraversati e quelli confinanti. Non dimentichiamoci che è nata con il nome di Interconnessione Pedemontana Brebemi. Se si vuole quindi analizzare il suo futuro traffico, bisogna considerare anche lo scenario in cui si inserirà come interconnessione, interessata da un flusso veicolare di passaggio di lunga percorrenza. Tutto ciò non è stato preso in considerazione dallo studio redatto dallo Studio Bruni».

Infine, per la società lo studio commissionato dalla Provincia non avrebbe dovuto sostenere che la Bergamo-Treviglio potrà attirare traffico solo se rimarrà a 1,80 euro di pedaggio: «Non spetta allo Studio Bruni sostenerlo – conclude Sala – e non ha nemmeno le competenze per farlo».

P. Po.