

RACCOMANDATA A.R.

SDP Brebemi Spa
Via Somalia 2/4
25126 Brescia

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
**COMITATO INTERMINISTERIALE PER
LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**
Via della Mercede, n. 9
00186 R O M A

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI**
Via Nomentana n. 2
00161 R O M A

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 R O M A

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile
REGIONE LOMBARDIA
Via F. Filzi n. 22
20122 M I L A N O

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile Società
**CAL CONCESSIONI AUTOSTRADALI
LOMBARDE S.P.A.**
Via Copernico n. 42
20125 M I L A N O

RACCOMANDATA A.R.

Spettabile **PROVINCIA DI BERGAMO**
Presidenza della Provincia
Att.ne Dott. V. Bettoni
Via T.Tasso, 8
24100 Bergamo

SPETTABILE
Comune di Bariano
Att.ne Sig. Sindaco
Via Locatelli 2/4
24050 BARIANO (BG)

Oggetto : **Osservazioni al Progetto Definitivo di collegamento autostradale fra Milano e Brescia (Bre.Be.Mi.) relativo al territorio del Comune di Bariano**

Premesso che

Il Gruppo Ecologico Terranostra domiciliato per la presente presso la propria sede di Via Umberto I° 17, Bariano (Bg) svolge attività di volontariato sul territorio della Bassa Bergamasca , con particolare attenzione ai temi della tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile e si ritiene, ai sensi della attuale normativa, tra i soggetti portatori d'interessi comuni.

Presa visione degli :

Elaborati progettuali trasmessi dalla società C.A.L. agli Enti Locali relativi al Progetto Definitivo di collegamento autostradale fra Milano e Brescia (Bre.Be.Mi.) depositati il 26.01.2009 presso il Comune di Bariano

In conformità alle disposizioni di Legge in materia , promuove le seguenti osservazioni.

Osserva che :

- Non si trova alcuna risposta circa la definizione del corridoio combinato con il tracciato dell'Alta Capacità Ferroviaria che ancora nell'attuale versione di questo progetto definitivo di Bre.Be.Mi presenta un livello di definizione progettuale approssimativo, quando non assente; per come risulta delineato alla maturazione di questo progetto definitivo, si presentano ampissimi margini che necessitano di effettiva definizione. Resta altresì non definita e non chiarita la destinazione dell'area interposta fra le due opere.

Sottolinea la mancanza sia di previsione progettuale che di copertura economica dei seguenti aspetti:

- Opere di rimodellazione del terreno per il ripristino paesaggistico

- Opere di compensazione ambientale , quali riforestazioni e simili a sostituzione delle aree consumate dal progetto
- Opere generali di mitigazione dell’impatto acustico in presenza di centri abitati ed opere afferenti con barriere vegetali al posto di pannelli fonoassorbenti, in funzione anche di minore impatto estetico. Nella **relazione generale** si sottostima l'impatto che i mezzi operativi avranno sul territorio, essendo stato considerato il solo transito dei veicoli carichi ed essendo stato escluso il transito di quelli vuoti (*ibidem*, pag. 87)
- Le questioni di inserimento territoriale dell’opera e piano dettagliato di monitoraggio ambientale devono essere affrontate da un Tavolo Tematico ambientale come previsto all’**art. 15 dell’Accordo di programma siglato il 7 maggio 2007**, ma al momento non sono note le modalità operative né la composizione dello stesso, così come le questioni relative all'affiancamento di Brebemi con Tav come previsto all’**art. 16 dello stesso Accordo di Programma**.
- Previsione delle opere ciclabili in corrispondenza degli attraversamenti stradali (sottopassi ecc.)
- Ripristino della viabilità ad uso agricolo (tratti interpoderali ecc.), inclusi i tratti di attraversamento
- Previsioni corrette di dettaglio per le aree da espropriare e per le modalità d’esproprio ed indennizzo, che non tengono conto dei valori reali dei terreni e delle necessità economiche di ripristino e trasformazione delle aziende agricole espropriate, con una perdita di valore complessiva delle aziende stesse
- Definizione in dettaglio di un Piano Rifiuti , con particolare evidenza per le tipologie (Codici CER) di rifiuti prodotti durante la fase esecutiva , il loro quantitativo, le previsioni di smaltimento

Sul piano socio-economico relativo al territorio di cui all'oggetto, le infrastrutture di cui non c'è un progetto complessivo così come è sempre stato richiesto dagli enti locali interessati, si sottolinea che:

- Da un punto di vista metodologico inoltre questo progetto continua ad ignorare il requisito fondamentale che l’opera minimizzi il consumo di suolo in modo da servire i territori

che attraversa. Dalla cartografia esistente si evince una **stima indicativa degli espropri sul territorio di Bariano di 250.000 mq**, così ripartiti: 156.000 mq per il passaggio dell'autostrada, 36.000 mq per la variante prevista all'ex SS591, 18.000 mq per la strada di collegamento con "via vecchia Fornace" (per un totale di 210.000mq); a queste aree si sommano quelle previste per la cantierizzazione: i cantieri/aree tecniche, stando a quando si legge negli elaborati depositati, saranno 4 di 6.900 mq, 7.000 mq, 10.200 mq e 5.800 mq (per un totale di circa 30.000 mq); inoltre si stimano ancora circa 10.000 mq di aree destinate a stoccaggi, depositi e varie. **Per il solo territorio di Bariano** la costruzione dell'autostrada comporterà un consumo di suolo pari a circa 25 campi da calcio!

- Agli espropri destinati alla costruzione di Brebemi vanno aggiunti **altri 102.000 mq circa di aree per la Tav** (cfr. Tavola 4 di 14), per una superficie pari a 10 campi di calcio **solo sul territorio di Bariano**

Sottolinea con particolare riferimento all'approvvigionamento di materiale per la realizzazione dell'opera così come indicato nel Progetto in esame relativamente al territorio di cui all'oggetto:

- L'assenza di un dettagliato piano delle aree di cantierizzazione con particolare riferimento all'interferenza con la viabilità esistente, agli impatti acustici ed ambientali, alla gestione dei rifiuti, alle tempistiche d'insediamento e durata, al ripristino finale delle aree e al numero dei cantieri/aree tecniche previsti sul territorio barianese
- L'assenza di un unico piano di cantierizzazione può inficiare la contemporaneità dei lavori tra Brebemi e Tav, andando ad allungare i tempi di esecuzione degli stessi e inadempiendo al cronoprogramma come previsto all'**art. 17 dell'Accordo di Programma** di cui sopra
- che non viene arbitrariamente considerato l'impiego di materiali inerti di recupero derivanti dagli impianti presenti in Provincia o di materiale di scavo proveniente da altri cantieri per opere stradali o simili di prossima apertura in zona. Dalle tavole depositate la Cava ATeg 38 risulta essere una cava di prestito, mentre nel Piano Cave della Provincia di Bergamo era stata stralciata

- che il vigente Piano Cave della Provincia di Bergamo tiene conto del fabbisogno per realizzare non solo la Bre.be.Mi. ma l'insieme delle cosiddette Grandi Infrastrutture
- che in alcun modo ragioni commerciali di reperimento del materiale , atte a giustificare una diminuzione dei costi generali dell'opera , possono giustificare l'apertura di nuove cave , soprattutto in zone già precedentemente escluse per motivazioni tecniche dall'attuale Piano Cave della Provincia
- La preoccupazione circa la localizzazione delle Cave e la provenienza dei materiali per la realizzazione dell'opera è motivata, oltre che da legittime apprensioni di natura ambientale, anche dai recenti fatti di cronaca che mostrano procedimenti penali in corso per dirigenti e dipendenti di ditte appaltatrici, ditte in subappalto, gestori di cave e discariche per l'apertura e l'utilizzo, durante la costruzione della tratta dell'alta velocità tra Firenze e Bologna, in Toscana, di cave e discariche non autorizzate (cfr. "Edilizia e Territorio", 9-14 marzo 2009) e per la conseguente distruzione e alterazione di corsi d'acqua esistenti

Sottolinea infine, relativamente all'impatto storico-culturale ed ambientale sul territorio di cui all'oggetto:

- che il casello autostradale previsto al Km 29 distrugge, nella prima parte, il confine storico segnato dal Fosso Bergamasco tra la Serenissima Repubblica di Venezia e il Ducato di Milano. Tale confine è di importanza storico-culturale notevole, al punto di essere al centro di un progetto di valorizzazione denominato "Progetto di recupero e valorizzazione storica, turistica ed ambientale dei sentieri e percorsi lungo il Fosso Bergamasco a raccordo dei parchi Oglio Nord, Serio, Adda Nord" predisposto dalla Provincia di Bergamo. Il Comune di Bariano ha approvato in **data 18.12.1998 con delibera di consiglio comunale n° 52 l'Accordo di Programma** relativo. La stima dei costi del progetto ammontavano a euro 260.000 circa. Il progetto venne poi realizzato in diverse fasi successive.
- Che la costruzione del sottopasso della variante all'ex SS591 va ad intercettare la falda acquifera e a modificarla
- che l'area interessata dai corsi d'acqua Roggia Morla e Roggia Morletta viene ad essere notevolmente danneggiata per l'attraversamento dell'autostrada Brebemi e della TAV. L'area

è stata oggetto di uno studio di fattibilità per il recupero ambientale commissionato dal Comune di Bariano e presentato il 29 marzo 2005, a dimostrazione della peculiarità del luogo e dell'importanza che riveste a livello storico, paesaggistico, faunistico e floristico-vegetazionale. Per tali ragioni anche il P.T.C.P.della Provincia di Bergamo (tavola E5 5.4n “Ambiti ed elementi di rilevanza paesistica”; tavola E2 2.2n “Tutela, riqualificazione e valorizzazione ambientale e paesistica del territorio”) inserisce tale zona in un contesto significativo per i motivi sopra citati e **non si comprende, pertanto, le ragioni che hanno condotto a destinare quest'area a svincolo autostradale**

- che lungo il territorio della Morla sono presenti vari fontanili che verranno ad essere distrutti con il passaggio delle infrastrutture in progetto, contribuendo alla distruzione di un immenso patrimonio ecologico-ambientale e distruggendo la memoria storica del territorio e di chi vi abita

Conclusion

- Alla luce di tutti gli aspetti sopra esposti, anche allo scopo di veder rispettati i diritti partecipativi delle Comunità locali si chiede che, prima che il progetto definitivo sia sottoposto all'approvazione degli organi competenti, venga esperito il procedimento di valutazione di impatto ambientale di tutte le opere progettate, e cioè tanto del collegamento autostradale Brescia-Milano quanto di tutte le opere ad esso connesse e comprensive del progetto dell'Alta Velocità ferroviaria.

Bariano, lì 28.03.2009

Gruppo Ecologico Terranostra
Via Umberto I° 17/E
24050 Bariano (Bg)

Il Presidente : Daniele Icari