

Bariano, 30 marzo 2009

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  
DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E URBANISTICA**  
Via Sasseti n. 32  
20124 M I L A N O

Spettabile  
**PROVINCIA DI BERGAMO**  
Via T. Tasso n. 8  
24121 B E R G A M O

Spettabile Società  
**ANAS S.P.A.**  
Via Monzambano n. 10  
00185 R O M A

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 Società  
**BREBEMI S.P.A.**  
Via Somalia n. 2/4  
25126 BRESCIA

**Oggetto: Progetto definitivo del collegamento autostradale Brescia-Milano ed opere  
connesse**

Il **Coordinamento dei Comitati Ambientalisti della Bassa Bergamasca**, da anni attivo sul territorio della Bassa Pianura nel promuovere iniziative per la salvaguardia dell'ambiente e soggetto proponente di una alternativa al tracciato BreBeMi che ha raccolto più di 10000 firme, visti gli avvisi di avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo del collegamento autostradale Brescia-Milano ed opere connesse, nonché del procedimento di valutazione di impatto ambientale della "Variante di Lisate" e del "Piano delle Cave di prestito", ai sensi dell'articolo 9 della legge 7 agosto 1990 n. 241 con il presente atto

**INTERVIENE**

nel relativo procedimento, ed ai sensi dell'articolo 10, lettera "b", della stessa legge n. 241/1990 nonché dell'articolo 167, quarto comma, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163

**ESPONE**

le seguenti osservazioni, soprattutto in considerazione delle prescrizioni di carattere ambientale contenute nella delibera 93/2005 del CIPE.

Dall'analisi dei contenuti della delibera CIPE sopra citata e dei relativi allegati abbiamo rilevato l'imposizione di un elevatissimo numero di specifiche prescrizioni e raccomandazioni, rilevanti per la richiesta di approfondimento e di analisi di dettaglio delle complesse implicazioni ambientali che scaturiscono dall'interazione di diversi aspetti dell'opera. Tali prescrizioni, di cui si intende obbligatoria la verifica del rispetto ed adempimento in sede di approvazione del progetto definitivo, impongono estrema cura nella progettazione definitiva dell'opera in tutte le sue fasi e in relazione anche alle opere connesse e all'infrastruttura ferroviaria AC/AV Milano – Verona. Tale estrema cura non emerge nel progetto definitivo, per le motivazioni di seguito esposte.

- 1) L'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare dell'infrastruttura, accompagnata da numerose prescrizioni di carattere prevalentemente ambientale, “definisce un tracciato che non potrà più subire modifiche sostanziali” e “perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione”, come previsto nel Dlgs 190/2002 di attuazione della legge n.443/2001 “Obiettivo”. La conversione della maggioranza dei tratti in trincea in tratti in sopraelevata rappresenta la più grande, palese e innegabile modifica sostanziale introdotta rispetto al tracciato così come definito nel progetto preliminare. Pur incidendo sulla stessa area, infatti, la differente collocazione della piattaforma autostradale non può essere considerata irrilevante: cambiano i comparti ambientali principalmente interferiti dall'opera in questi tratti (da sottosuolo a suolo e atmosfera) e, di conseguenza, la tipologia degli impatti prodotti, delle metodologie adeguate a valutarli, la natura dell'inquinamento prodotto, nonché la finalità e le caratteristiche delle opere di mitigazione e compensazione da includere nella progettazione. A queste osservazioni, si aggiungono altri due aspetti estremamente critici, sempre legati alla modifica in esame: da un lato, la realizzazione di tratti in sopraelevata impone la necessità di opere di cavazione di enormi dimensioni volumetriche per il recupero di materiale da costruzione; dall'altro, si ottiene l'affiancamento in sopraelevata alla linea ferroviaria AC/AV Milano-Verona, da cui deriva un devastante impatto visivo e paesaggistico oltre che un inquinamento acustico cumulativo in termini di rumore prodotto dal rotolamento su asfalto e su ferro rispettivamente, non considerato né tanto meno stimato nella progettazione definitiva.
  
- 2) Secondo quanto previsto dalla pianificazione esecutiva del precedente progetto preliminare, la realizzazione della nuova infrastruttura autostradale e di tutte le opere ad essa connesse, doveva terminare nel 2007. Ad oggi non è ancora stato dato inizio ai lavori. Nel periodo di tempo trascorso dall'approvazione del progetto da parte del CIPE (luglio 2005), diversi sono gli ostacoli che si sono opposti al previsto avanzamento dell'opera, soprattutto legati alla complessità e alla gravità delle implicazioni dell'opera sotto il profilo ambientale, e numerosi sono i cambiamenti che si sono operati nel territorio, soprattutto nel campo trasportistico e delle emissioni atmosferiche da traffico veicolare. In considerazione di tutti questi ritardi e modificazioni riteniamo assolutamente poco significativa e poco rappresentativa della situazione reale la valutazione effettuata in merito all'impatto ambientale dell'opera, in quanto basata su dati non più sufficientemente

aggiornati e rapportabili alla situazione attuale e ignorante i cambiamenti e le trasformazioni che, nel frattempo, si sono attuate sul territorio intercettato.

- 3) L'alto grado di coordinamento, sia a livello di stima degli impatti prodotti che a livello operativo tra l'opera in questione e la linea AV/AC Milano – Verona, è stato più volte auspicato tanto nelle prescrizioni contenute nella delibera CIPE 93/2005 quanto, ancora prima, nelle fasi di valutazione di impatto ambientale condotte dalle Commissioni Speciali VIA regionale e ministeriale. Tale coordinamento, secondo quanto riportato nella relazione a corredo del progetto definitivo dell'opera, è stato realizzato tramite l'istituzione di un tavolo tecnico tra RFI e ANAS al quale hanno partecipato i rispettivi concessionari e con la conseguente individuazione delle cosiddette "opere integrate". Il totale di tali opere, inizialmente pari a n. 89, è stato ulteriormente incrementato con altre n.70 opere, arrivando così a 159 opere che ricadono nell'ambito di competenza di entrambe le infrastrutture e che devono però essere realizzate da un unico soggetto. Se da un lato questo può essere considerato un ampliamento del grado di integrazione delle due infrastrutture in questione, dall'altro appare assolutamente insensato, proprio in ragione del ricercato coordinamento nelle fasi di realizzazione dell'opera, che la fase esecutiva del progetto Brebemi prenda avvio in un momento in cui non è ancora stato approvato il progetto definitivo della linea ferroviaria. Questo anche alla luce delle modifiche o delle alternative che potrebbero emergere in fase di valutazione da parte di RFI della proposta di ripartizione delle competenze elaborata da Brebemi.
- 4) Le tratte di accesso a Milano e Brescia vedono incrementare il livello di traffico e impongono una particolare attenzione sulla realizzazione della TEM e della tangenziale Sud di Brescia in tempi compatibili con quelli della Milano-Brescia. La realizzazione della Tangenziale Est esterna di Milano, in particolare, secondo quanto dichiarato dal proponente stesso, consente una distribuzione più adeguata dei flussi di traffico dell'autostrada, limitando anche il traffico sulle tratte di penetrazione a Milano da est. L'arco della futura TEM, delimitato a nord dal previsto svincolo di Pozzuolo Martesana e a sud dall'interconnessione con la "Variante di Liscate", rappresenterebbe perciò un congiungimento necessario e irrinunciabile per la funzionalità del Collegamento Autostradale ed avrebbe particolare valenza in quanto mette in relazione il Collegamento stesso e le principali strutture viabilistiche di accesso a Milano. Alla luce di quanto appena esposto e considerato che il progetto definitivo della TEM è ancora in fase di studio e che

la “Variante di Liscate” deve addirittura ancora essere sottoposta a procedura di VIA, appare quindi incomprensibile come queste opere intrinsecamente inscindibili possano seguire un iter procedurale di approvazione ed esecuzione tanto differente ed essere realizzate in maniera del tutto s coordinata, anche solo dal punto di vista della cronologia dei lavori.

- 5) Un discorso analogo a quello fatto al punto precedente può essere portato avanti per l’Interconnessione Pedemontana-Brebemi (IPB), altra opera dichiaratamente indispensabile all’esistenza funzionale della Brebemi e ancora in fase di progettazione definitiva. Si fa presente, in particolare, che l’approvazione del progetto della IPB dovrebbe essere estremamente condizionata dall’interferenza con il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Gera d’Adda e dalla localizzazione del tracciato così come definita, che isolerebbe la frazione di Castel Cerreto dal Comune di appartenenza di Treviglio e ne stravolgerebbe il carattere di centro rurale di tradizione contadina, nonché le aree boschive ed agricole di alto valore ambientale. Il pregio riconosciuto a questa frazione e ai territori circostanti è tale da essere stato più volte oggetto di proposte di istituzione di un Parco con valenza paesaggistica, naturalistica e storica, volto alla salvaguardia della qualità di questa zona.
- 6) Il mancato coordinamento con le infrastrutture citate ai punti 3), 4), 5) si traduce anche nella grave mancanza di una accurata valutazione degli impatti cumulativi prodotti dalla contemporanea e massiccia presenza delle opere sul territorio sia durante le fasi di cantierizzazione e realizzazione, che in quelle successive di esercizio, gestione e monitoraggio.
- 7) Non viene raggiunto, nel progetto definitivo, l’adeguato livello di dettaglio progettuale richiesto dalle prescrizioni CIPE per le numerose ed estese opere accessorie di connessione alla viabilità secondaria e locale. Per questi interventi, inoltre, si rilevano gravi e diffuse lacune in merito all’impatto ambientale ad essi connesso, che non può essere stimato in maniera approssimativa né valutato di minore entità rispetto a quello legato all’infrastruttura principale, anche solo in considerazione della lunghezza complessiva e dell’occupazione territoriale estesa e ramificata relativa a tali opere, addirittura superiore a quella del tracciato autostradale (circa 80 km di opere accessorie, contro i 60 km di piattaforma autostradale).

8) Appare pericolosamente sottovalutata la sofferenza indotta non solo dall'opera principale, ma soprattutto dalle opere accessorie che da essa si diramano verso il territorio circostante, sul comparto delle aziende agricole e sul reticolo idrografico minore, rappresentato sostanzialmente da rogge e canali irrigui. L'insieme di raccordi, bretelle, svincoli e adattamenti necessari a connettere l'autostrada con la viabilità secondaria e a giustificarne un'esistenza funzionale rappresentano effettivamente una pesante interferenza sulla realtà rurale che attraversano, spesso più marcata e insostenibile di quella prodotta dall'autostrada stessa a causa di impatti quali:

- ingente occupazione di suolo agricolo;
- frammentazione del territorio, con conseguente creazione di aree intercluse non più utilizzabili per la coltivazione e con isolamento, per altro non ripristinato nella maggior parte dei casi, delle aziende agricole dai propri terreni e dalle altre unità produttive del sistema rurale;
- demolizione di cascinali storici rappresentanti elementi fondamentali all'interno della matrice storico-culturale e paesaggistica del territorio interessato;
- ricaduta di inquinanti al suolo e conseguenti danni a colture, qualità delle acque di falda, salute delle catene alimentari;
- alterazione del pregiato equilibrio di sistemi intrinsecamente delicati e non ripristinabili, quali quelli rappresentati dalla rete di fontanili ancora esistente;
- stravolgimento e degrado del paesaggio, impensabile da mitigare con la semplice introduzione di opere a verde.

9) Appare eccessiva e inaccettabile l'entità delle demolizioni previste nel progetto definitivo, sia relativamente ad abitazioni che a edificati rurali o a parti di essi: appare ingiusto che lo scopo di ottenere minori percorrenze della viabilità sia perseguito a discapito dei proprietari delle abitazioni oggetto di demolizione e delle costruzioni appartenenti al patrimonio e all'identità storico-culturale della zona interferita.

10) Non vengono in alcun modo e sotto nessun aspetto prese in considerazione le aziende a rischio di incidente rilevante presenti nell'area vasta interessata dal tracciato, soprattutto tra i comuni di Treviglio e Cassano d'Adda.

11) In relazione agli impatti prodotti sul comparto atmosferico, rileviamo che le analisi condotte sono affette da pericolosa superficialità e numerose lacune. Le osservazioni che

riportiamo di seguito assumono maggior significato e richiedono particolare attenzione, considerato che:

- l'area attraversata dall'infrastruttura è caratterizzata da un elevatissimo livello di inquinamento atmosferico da polveri sottili e da principali inquinanti, dovuto non solo ai livelli di traffico su gomma esistenti, ma anche alle emissioni provenienti dai fitti ed estesi insediamenti abitativi e da numerosi impianti industriali, tra cui vi sono anche più aziende a rischio di incidente rilevante (ARIR);
- la Regione Lombardia, riferendoci al corrente mese, ha già ampiamente superato i limiti posti dalla normativa vigente alle emissioni di PM10: il limite medio giornaliero pari a 50 microgrammi/mc è stato infatti raggiunto e superato (spesso di più del 100%) per più dei consentiti 35 giorni in un anno. Questo dato allarmante evidenzia come la reale necessità del territorio sia quella di mettere a punto ed attuare efficaci piani di risanamento della qualità dell'aria e politiche che promuovano e sostengano una mobilità alternativa, più sostenibile. Tra questi auspicabili interventi di certo non possono rientrare l'ulteriore e massiccia infrastrutturazione del territorio, che potenzialmente trascina aumento di traffico e di emissioni e, indirettamente, ulteriore urbanizzazione;
- gli effetti negativi sulla salute umana dovuti all'inquinamento atmosferico di varia sorgente sono ad oggi diffusamente studiati ed accertati e sono sostanzialmente rappresentati dall'aumento di morbilità e mortalità.

Nell'analisi dell'impatto ambientale prodotto dall'opera sul comparto atmosferico e sulla salute umana, osserviamo che:

- non vengono stimati gli impatti atmosferici cumulativi, ovvero quelli che comprendono i livelli di inquinamento pre-esistenti l'opera (emissioni industriali, da riscaldamento domestico, etc.);
- non vengono stimate le concentrazioni degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), composti potenzialmente cancerogeni rappresentanti un rischio per la salute umana. Di conseguenza, non viene valutata nemmeno la loro ricaduta al suolo e i relativi danni su colture agricole, idrogeologia, catene alimentari;
- nel progetto definitivo, viene eseguita la modellizzazione delle emissioni di PM<sub>10</sub>, ozono ed NO<sub>2</sub> e studiato l'impatto dell'opera su questi inquinanti, ma viene totalmente trascurata l'analisi dell'impatto prodotto dall'infrastruttura sui livelli di PM<sub>2.5</sub>. Questo inquinante, particolarmente pericoloso perché capace di arrivare nelle vie respiratorie fino ai bronchioli, è stato recentemente normato a livello comunitario con la direttiva 2008/50;

- le simulazioni condotte con il modello FARM sono state effettuate su 4 scenari differenti, al 2007 e 2015. L'esercizio dell'opera è però previsto dal 2012: non è quindi chiaro il motivo per cui non siano stati analizzati scenari di impatto dell'opera al 2012, con stime sul parco autoveicolare presente all'anno di entrata in esercizio dell'autostrada;
- nella relazione generale allegata al progetto definitivo si legge che "il rispetto del limite di legge per la media annuale di PM<sub>10</sub> non si verifica in nessuna stazione" e che "la costruzione della Brebemi non costituisce fattore determinante per il superamento dei limiti di legge (per il PM<sub>10</sub>, ndr)". Queste affermazioni restano vaghe e non permettono di quantificare il reale contributo dell'infrastruttura alle concentrazioni di PM<sub>10</sub>. Inoltre, il fatto che la normativa sul PM<sub>10</sub> non venga rispettata in Lombardia nemmeno in assenza dell'opera viaria, non autorizza e non giustifica un ulteriore, anche limitato, peggioramento della qualità dell'aria che si avrebbe con l'incentivazione del traffico auto veicolare;
- le emissioni atmosferiche sono fortemente ridotte nei vari scenari considerati (riduzioni del 33%, del 42%) ma è risaputo dalla letteratura scientifica che ridurre le emissioni dei precursori del PM<sub>10</sub> non significa automaticamente ridurre le concentrazioni di PM<sub>10</sub> (primario e secondario). Questo aspetto dovrebbe quindi essere meglio indagato, considerando anche come le concentrazioni variano al variare delle emissioni;
- non è per nulla chiaro e, anzi, appare irragionevole come l'infrastruttura possa rappresentare un miglioramento della qualità dell'aria e della salute pubblica in ambiente urbano: se verificato, l'effetto attrattivo del traffico dalla viabilità locale e dalla autostrada A4, più volte sottolineato nei progetti sia preliminare che definitivo, concentrerebbe il traffico veicolare e le emissioni da esso derivanti proprio lungo il tracciato autostradale che, come si può facilmente notare dalle carte messe a disposizione, è interamente a ridosso dei centri abitati.

12) Nei comuni di Caravaggio, Bariano, Fornovo S. Giovanni, Morengo, l'area attraversata dal Collegamento Autostradale Brescia - Milano e dalle opere ad essa connesse, nonché dall'infrastruttura ferroviaria AC/AV Milano-Verona, si colloca all'interno del PTCP della Provincia di Bergamo nella "Fascia della Bassa Pianura e dei Fontanili" ed è connotata dalla presenza di numerosi elementi di elevato valore naturalistico, ambientale, paesaggistico e storico-culturale. Il territorio circostante il nucleo del paese di Masano, in particolare, vede localizzate numerose cascate isolate di grandi dimensioni, diversa tipologia e di pregio architettonico che assieme ai fontanili, al fitto e complesso reticolo dei

canali di irrigazione ed ai filari alberati caratterizzano il paesaggio agrario tipico di tutta questa fascia. Il PTCP vincola quest'area in quanto appartenente ad un percorso di fruizione paesistica e turistica e perciò caratterizzata da aspettative di qualità scenica e ambientale elevate, prevedendo per questo interventi di progettazione e riqualificazione paesistica e ambientale. Va segnalata anche la presenza di zone di interesse archeologico tra i Comuni di Masano e Fornovo San Giovanni (area delle Vallicelle), con possibile presenza di tombe golasecchiane, alamanne e di testimonianze abitative di età romana: per queste zone, le prescrizioni contenute nella delibera CIPE 93/2005 dispongono l'esecuzione di sondaggi preliminari specializzati. La relazione generale allegata al progetto definitivo, nel capitolo "Progetto ambientale" e più precisamente nella parte relativa all'affinamento del quadro conoscitivo (§ 6.2), censisce inoltre:

- il nucleo di Masano tra i "nuclei di interesse paesistico e storico-architettonico" in virtù dell'elevato valore naturalistico e ambientale che lo contraddistingue, valore per altro già riconosciuto e messo in evidenza all'interno delle relazioni di VIA redatte dalle Commissioni Speciali VIA regionale e ministeriale;
- il Fontanile Brancalone quale Sito d'Interesse Comunitario (IT2060013);
- la Roggia Morla, in prossimità del Comune di Bariano, tra i corridoi ecologici di connessione quale tipologia ecosistemica "Zona Umida",
- il Fosso Bergamasco, tra i corridoi ecologici primari e quale antico confine storico tra il Ducato di Milano e la repubblica Veneta;
- la campagna tra Caravaggio e Fornovo San Giovanni, come contesto avente grande valenza nell'eco-tessuto, tale da essere inquadrabile come potenziale "Area Sorgente" capace di sostenere e valorizzare il più ampio eco-mosaico di riferimento.

In considerazione dell'altissimo valore attribuito all'area sotto diversi aspetti e da più documenti di riferimento, nonché dal proponente l'opera medesimo, l'impatto ambientale e la pressione antropica generati dalla realizzazione dell'infrastruttura e delle opere accessorie ad essa connesse appaiono esagerati, non giustificabili e soprattutto non compensabili né mitigabili. Infatti, in ragione dell'elevata naturalità, della fragilità ecosistemica e della valenza storico-culturale che caratterizzano l'area, la compromissione dell'integrità di alcuni elementi di pregio e dell'intero sistema ambientale interessato, nel suo complesso, non potrebbe essere in alcun modo ricostruita né recuperata e comporterebbe, perciò, un danno ambientale grave ed irreparabile, nonché la perdita di una precisa e storica connotazione territoriale. In particolare:

- le prescrizioni contenute nella delibera CIPE 93/2005 prevedono la disposizione, in fase di progettazione definitiva dell'opera, di uno "specifico progetto di riconnessione ecologica ed idraulica che tenda al miglioramento funzionale degli ecosistemi e all'incremento della funzione ecologica, della biodiversità dei corridoi fluviali e della connettività diffusa della rete idrica maggiore e minore". Tale progettazione, che per il livello di dettaglio e la complessità delle funzioni non può essere concretizzata solo nella previsione di opere a verde di carattere mitigativo, appare assente;
- la connettività della fitta rete dei canali irrigui appare insufficientemente ripristinata e anzi fortemente alterata dalle numerose deviazioni che ne compromettono il deflusso e che arrecano danno ai territori agricoli limitrofi, con particolare riferimento al Fosso Bergamasco e alla Roggia Rognola;
- l'opera accessoria di connessione tra la SP 129 al casello di Bariano, prevista in variante alla ex SS 591, interferisce fisicamente con elementi di pregio del reticolo irriguo minore, a causa della distanza inevitabilmente ridotta interposta fra questi e la sua localizzazione, così come prevista nel progetto definitivo. Tali elementi sono rappresentati dal Fosso Bergamasco, dalla Roggia Rognola, dalle Fontane Vascapine e dalla Roggia perenne "Morla", alimentata esclusivamente da acqua risorgiva e riconosciuta ambiente naturale intrinsecamente fragile, caratterizzato da particolari micro-clima e micro-fauna ed ecosistema per molti tratti ancora integro;
- l'opera citata al punto precedente impatta negativamente e drammaticamente sui cascinali presenti in loco producendo, oltre all'impatto visivo, un livello locale di inquinamento acustico e da ricaduta al suolo di inquinanti atmosferici assolutamente inaccettabile e insostenibile sia per i soggetti abitanti i suddetti cascinali che per i terreni agricoli immediatamente circostanti ad essi che per le acque dei corpi idrici minori precedentemente citati;
- la presenza ravvicinata di due cavalcavia, precisamente il cavalcavia CV011 Via Vallicelle al km 30 e il cavalcavia CV012 S.C. Caravaggio/Masano al km 31.5, crea una forte interferenza visiva che, oltre ad essere eccessiva in considerazione delle caratteristiche di pregio della zona, non è adeguatamente valutata tramite piano di inserimento paesistico;
- le prescrizioni prevedono che siano individuati interventi di mitigazione ambientale, territoriale e sociale, proponendo azioni concrete in grado di incidere sul territorio al fine di riequilibrare il contesto interferito. Le mitigazioni previste, rispetto a quanto appena riportato, sembrano ridursi solamente all'introduzione di opere a verde, quindi di

carattere ambientale. Assolutamente mancanti sono le mitigazioni di carattere sociale e territoriale, che dovrebbero garantire il ripristino e la fruibilità della viabilità minore ad uso agricolo e destinata a percorsi ricreativi e culturali. In particolare, rileviamo l'assenza nella progettazione di opere ciclabili in corrispondenza degli attraversamenti stradali e di opere di ripristino delle connessioni interpoderali;

- è assolutamente irragionevole e insensato che la verifica della possibile presenza di reperti archeologici nella zona sopra citata, da eseguire tramite preliminari sondaggi specializzati, venga effettuata in corso d'opera, durante le fasi di allestimento dei cantieri e di escavazione: il potenziale rilevamento di beni archeologici, infatti, avverrebbe tramite operazioni aventi altra finalità e, quindi, con mezzi totalmente inadeguati che potrebbero comprometterne l'integrità. Inoltre, qualora la presenza di tali beni fosse effettivamente riscontrata, si renderebbe necessario, per ovvi obblighi di tutela storica e archeologica, introdurre sostanziali modifiche rispetto alla progettazione attuale che, considerato lo stato di avanzamento del progetto, non potrebbero più essere adeguatamente valutate da parte delle autorità competenti e da tutti gli enti territoriali e i soggetti interessati;
- l'influenza dell'infrastruttura autostradale e delle opere accessorie di connessione con la viabilità secondaria è valutata, all'interno del progetto definitivo, soprattutto in termini di impatto visivo. Il metodo di esame dell'impatto ambientale sulla componente paesaggistica proposto all'interno del PTPR della Regione Lombardia, interpreta qualunque intervento come una perturbazione dello stato di fatto, tanto più avvertibile e incisiva quanto più il luogo in cui si opera risulta contraddistinto da una propria riconoscibile caratterizzazione paesistica, come nel caso dell'area in questione. La sensibilità del paesaggio deve essere analizzata tenendo conto, a livello sia sovralocale che locale, di tre differenti modi di valutazione: morfologico-strutturale, vedutistico e simbolico. Osserviamo che:
  - per l'aspetto morfologico – strutturale, la valutazione risulta carente nel considerare i segni della morfologia del territorio quali: elementi minori dell'idrografia superficiale (rogge, canali, torrenti); elementi naturalistico-ambientali significativi quali, fontanili o zone umide; componenti del paesaggio agrario storico, come filari, elementi della rete irrigua e relativi manufatti (chiuse, ponticelli ..), percorsi poderali, nuclei e manufatti rurali; elementi di interesse storico-artistico: centri e nuclei storici, chiese e cappelle, mura storiche;

- per la valutazione di tipo vedutistico, viene sottovalutata la collocazione del sito lungo un percorso locale di fruizione paesistico-ambientale e l'adiacenza a tracciati (stradali, ferroviari) ad elevata percorrenza;
- per la valutazione di tipo simbolico, viene ignorato il ruolo rivestito dai cascinali e dagli ambienti rurali che li ospitano, rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell'identità locale.

13)In merito allo studio di impatto ambientale redatto per il nuovo “**Piano Cave di prestito**”, presentiamo alcune osservazioni che riteniamo essenziali, riferite alla cava “BG2” nel Comune di Caravaggio:

- considerato che nella zona interessata dalla **cava di prestito “BG2”** il tetto della falda libera è molto vicino al piano campagna, l'acquifero principale risulta intrinsecamente molto vulnerabile a contaminazioni di diversa natura, in quanto non protetto dalla capacità depurativa e protettiva di uno strato di terreno di spessore consistente. Di conseguenza, la falda viene immediatamente intercettata dalle operazioni di cavazione, il che produce un altissimo rischio di contaminazione delle acque sotterranee, una forte alterazione della loro qualità, per altro già molto bassa, nonché la possibilità di diffusione e dispersione degli inquinanti nel sottosuolo e, quindi, di rilevare danni indiretti di entità non stimata;
- l'abbassamento della falda, stimato pari a 50 cm in adiacenza alla cava e pari a 20 cm a poche centinaia di metri dall'area di cava, viene considerato modesto e irrilevante: non sono chiare, soprattutto in considerazione della presenza di numerosi prelievi ad uso agricolo e potabile, le effettive evidenze a supporto di tale affermazione e, anzi, si ritiene che tale abbassamento in aggiunta alla naturale escursione del tetto libero della falda sia da valutare diversamente;
- le dimensioni volumetriche occupate dalla cava di prestito sono abnormi e più che esagerate, soprattutto perché direttamente interferenti con un contesto di tessuto paesaggistico agricolo e storico-testimoniale importante e in vicinanza ad aree di elevato pregio naturalistico. La valutazione dell'impatto globale prodotto dall'escavazione non può esimersi dal considerarne l'inaccettabile impatto sociale legato alla grande estensione spaziale e temporale assunta da tale deturpamento, per altro in una zona rurale e di fruizione turistico-paesaggistica. Va inoltre sottolineato che, per la popolazione, questo impatto si aggiunge all'inquinamento prodotto da rumore e vibrazioni e a quello legato alla circolazione dei mezzi di cantiere e alla mobilitazione di polveri.

14) In generale, in relazione alle opere di cavazione previste per la realizzazione del corridoio infrastrutturale, osserviamo anche che:

- il vigente Piano Cave provinciale tiene conto del fabbisogno necessario alla realizzazione non solo del collegamento Brebemi ma dell'insieme delle cosiddette "Grandi Opere"; le ragioni commerciali legate al reperimento del materiale da costruzione, volte a perseguire una diminuzione dei costi complessivi dell'opera, non possono in alcun modo giustificare l'apertura di nuove cave, soprattutto in zone già precedentemente escluse per motivazioni tecniche dall'attuale Piano Cave della Provincia di Bergamo;
- non viene stimato l'impatto cumulativo prodotto a diversi livelli, da quello territoriale a quello ambientale a quello sociale, dalla mostruosa entità della volumetria di materiale cavabile predisposta per soddisfare il fabbisogno dell'autostrada Brebemi ed opere connesse e del collegamento ferroviario AC/AV Milano-Verona: se la cantierizzazione delle due opere, come auspicato e richiesto dalle prescrizioni CIPE, dovrà essere contemporanea, è facilmente deducibile un vero e proprio shock per il territorio.

#### CONCLUDE

Alla luce di quanto esposto,

- riscontriamo l'incapacità del progetto definitivo di ottemperare, sia sul piano della progettualità ambientale che dei relativi costi economici, a molte delle prescrizioni predisposte dal CIPE atte a qualificare la sostenibilità dell'opera;
- ben al di là della connotazione di "corridoio ecologico" che l'opera intende assumere insieme all'infrastruttura ferroviaria AC/AV, l'intervento proposto nel progetto definitivo si prefigura come un **rischio reale di danno grave e irreversibile danno all'ambiente e alla salute dei cittadini** a causa di: sconvolgimento del territorio, stravolgimento del paesaggio, inquinamento atmosferico e acustico, rischi di diffusione di inquinanti nel corpo idrico, contaminazione della falda, interferenza con zone già fortemente inquinate e con presenza di industrie ad alto rischio di incidente rilevante, rischi molto alti per la salute umana in termini di aumento di morbilità e mortalità, compromissione dell'attività e della produttività agricola, peggioramento qualità della vita.

Il principio di precauzione, uno dei principi fondamentali su cui poggia la Politica Ambientale europea e sancito dall'articolo 174 del Trattato sull'Unione Europea, indica nel momento in cui analisi scientifiche preliminari lascino supporre la possibilità di effetti

negativi per l'ambiente e la salute, bisogna adoperarsi per evitarli fino a che non è scientificamente dimostrata l'assenza di rischio reale. Sulla base di questo principio:

- facciamo azione di **DISSUASIONE** nei confronti del progetto definitivo e della sua esecuzione;
- chiediamo la riconsiderazione di **PROGETTI ALTERNATIVI** e di soluzioni sostenibili che siano in linea con le tendenze di pensiero che puntano a rafforzare il trasporto pubblico locale e la riqualificazione della viabilità esistente, anche in considerazione della promozione di progetti di mobilità sostenibile legati alle recenti teorie in tema di riscaldamento globale prodotto dalle emissioni di gas serra in atmosfera;
- chiediamo una valutazione seria ed approfondita dell'**EFFETTIVA UTILITÀ DELL'OPERA**, che tenga conto della insostenibilità ambientale, economica e sociale del modello di crescita e sviluppo attuale;
- chiediamo che venga esperito il **PROCEDIMENTO DI VIA SU TUTTO IL PROGETTO DEFINITIVO**, incluse le opere connesse;
- chiediamo la verifica dell'**ASSETTO ECONOMICO DI PREVISIONE**.

Considerati i tempi limitati a disposizione per la valutazione del progetto definitivo, ci riserviamo di proporre nuove osservazioni e di richiamare l'attenzione su questioni che dovessero emergere anche successivamente nel corso di una più approfondita analisi dell'opera.

Distinti saluti.

Bariano, 30 marzo 2009

Per il Coordinamento dei Comitati  
della Bassa bergamasca  
Icari Daniele

Presso Gruppo Ecologico Terra Nostra  
Via Umberto I, 17/e – 24050 Bariano (BG)