

TANGENZIALE SUD, PROGETTO DA MIGLIORARE

Sul n. 36 de "La Voce" parlavamo della nuova Tangenziale Sud di Bergamo come di un'opera che, ad onta delle buone premesse, sembrava disattendere gli orientamenti più aggiornati quanto a inserimento paesistico delle infrastrutture. Ci riferivamo al tratto di 2,5 km. previsto in rilevato, fino alla quota di oltre 9 metri, per consentire il sovrappasso di strade campestri, S.S. n. 42 e ferrovia Bergamo-Treviglio, oltre che dell'autostrada A4. Scrivevamo che il manufatto rischiava di "sostituire la vista sui Colli e Bergamo Alta che si può oggi godere da Cascina Berlocca con quella di un ingombrante terrapieno".

Con una serie di considerazioni - condivise anche da Legambiente e dai Comitati aderenti al Gruppo Promotore (il tracciato attraversa infatti il futuro Parco Agricolo/Ecologico) - appena presentate alla Provincia, Italia Nostra prende ora posizione sulla base del progetto definitivo del tratto da Treviolo a Stezzano, già appaltato e oggi interessato dalla progettazione esecutiva. Il punto centrale è la richiesta di realizzare l'intero lotto in trincea - anziché parzialmente in rilevato - sia per minimizzare le conseguenze in termini di inquinamento acustico e atmosferico, sia per motivi paesistici. A dispetto di tutte le possibili mitigazioni, ci sembra infatti insostenibile l'impatto del terrapieno sulla pianura irrigua e boscosa disegnata dai corsi contigui del torrente Morletta e della roggia Morlana. Oltre a limitare i coni visuali verso i Colli e la città di Bergamo, questa scelta progettuale finirebbe col mortificare per un lungo tratto i residui valori paesistici della S.S. n.42, progettata a suo tempo per consentire l'orientamento tra i centri della pianura individuando da grande distanza i rispettivi campanili. Sotto il profilo urbanistico, il nuovo manufatto (in contrasto, secondo noi, con le stesse Norme di Attuazione del Piano Territoriale della Provincia) dividerebbe fisicamente e visivamente porzioni di territorio e nuclei abitati che sono attualmente in relazione tra loro.

Tutto ciò per quanto attiene alle scelte di fondo. Entrando nel dettaglio del progetto definitivo, osserviamo che le stesse - pur generiche - indicazioni del PTCP in fatto di inserimento paesistico non sono state completamente rispettate. Chiediamo quindi che il progetto esecutivo preveda opere di riqualificazione e compensazione ambientale sui due lati dell'infrastruttura per una fascia di 100 metri, con un'adeguata presenza di barriere verdi anche con funzione di assorbimento dell'inquinamento atmosferico. Chiediamo pure che il superamento di tutti i corsi d'acqua consenta la creazione di corridoi ecologici e percorsi ciclo-pedonali, e preveda esclusivamente interventi di ingegneria naturalistica per la sistemazione dell'alveo e delle sponde. Ricordiamo la necessità di prevedere frequenti varchi per il passaggio della fauna. Infine, vorremmo speciale attenzione in fase esecutiva perché le aree di cantiere non vadano ad intaccare filari di alberi, arbusti, fossi irrigui.

Un'occasione perduta? Italia Nostra punta a sostanziali miglioramenti. "Stentiamo a capire - scriviamo però - perché nella progettazione di una strada si debba, ancora oggi, ragionare secondo il semplice metodo della "livelletta", e non concepire l'intera infrastruttura come un'opera d'arte che si deve inserire nel paesaggio e integrare con esso".

Alberto Pesenti Palvis

(dalle osservazioni di Italia Nostra, Legambiente e Comitati aderenti al Gruppo Promotore)