

## Grandi opere | Traffico, la guerra delle cifre

# Bg-Treviglio, studi a confronto «Opera sovradimensionata»

La stima della Provincia sul traffico: al 2031 circa 17 mila veicoli (ma con pedaggi calmierati)

di Federico Rota

**1,80**

euro  
la tariffa  
consigliata  
nello studio  
commissionato  
dalla Provincia

**2,50**

euro  
il pedaggio  
ipotizzato  
oggi per  
l'intera tratta  
autostradale

Fra i 13.700 e i 16.400 veicoli al giorno. È in questa forbice che si inserisce la stima del traffico medio giornaliero che, sulla base delle condizioni attuali, transiterebbe lungo l'autostrada Bergamo-Treviglio.

Con una previsione di crescita al 2031, ipotizzando un intervallo di 7 anni per la messa a regime e la realizzazione del nuovo collegamento autostradale, che porterebbe il traffico medio giornaliero in un range fra i 14.470 e i 17.323 veicoli al giorno. Sulla carta, questo è l'ordine di grandezza indicato nello studio che la Provincia di Bergamo ha commissionato a un ente terzo (Studio di ingegneria Andrea Bruni), accogliendo la richiesta avanzata da alcune amministrazioni che in futuro saranno attraversate dal tracciato autostradale.

Il motivo di tale istanza? Poter confrontare i dati con quelli di uno studio analogo commissionato a suo tempo da Autostrade Bergamasche (società che ha per oggetto la progetta-

zione, costruzione e gestione dell'autostrada), che indicava in 18 mila la quota di veicoli in transito lungo il tracciato nel momento della sua apertura.

Ci si fermasse a questi numeri, lo scarto fra i due studi sarebbe minimo: «C'è una corrispondenza con lo studio fatto da Autostrade Bergamasche. Era ciò che ci aspettavamo», nota il presidente Pasquale Gandolfi, che ieri ha illustrato i risultati dell'analisi ai consiglieri provinciali e amministratori dei comuni interessati dal tracciato. «I due studi si sovrapppongono — gli fa eco Basilio Mangano, assessore alla Mobilità di Treviglio —. A chi pensava che questo sconvolgesse tutto, così non è stato».

Tuttavia, le analisi commissionate da Provincia e società si discostano per due ragioni sostanziali. La prima di carattere temporale: lo studio commissionato da via Tasso non fa previsioni di crescita oltre il 2031, mentre quello che Autostrade Bergamasche aveva illustrato ai sindaci si spingeva fino al termine della concessio-

Il rendering  
Come sarà  
il tracciato  
della  
Bergamo-  
Treviglio.  
L'ultima  
proposta  
progettuale  
prevede  
un asse viario  
lungo 15,57  
chilometri,  
costituito da  
2 carreggiate  
a 2 corsie,  
con 5 svincoli  
e 2 intercon-  
nessioni:  
Tangenziale  
Sud di  
Bergamo  
e Brembi



ne (di 63 anni) stimando un traffico di 40 mila veicoli a fine esercizio. «Numeri difficili da prevedere oggi — ammette Gandolfi —. In termini complessivi, i circa 17 mila veicoli stimati oggi sono una cifra medio-bassa per una strada di questo tipo. Questo traffico viene assorbito normalmente

da strade provinciali a una corsia per senso di marcia».

La seconda differenza, sostanziale, chiama in causa variabili di carattere economico: l'ultima proposta progettuale prevede un tracciato di 15,57 chilometri (dall'innesto sulla Tangenziale Sud fra Dalmine e Stezzano fino a Treviglio) al

costo di 2,5 euro. Tuttavia, i volumi di traffico della Bergamo-Treviglio che vengono ipotizzati nello studio della Provincia si fondano sulla previsione di un pedaggio inferiore: 1,80 euro per l'intera tratta. E si aggiunge: un costo più sostanzioso «ad esempio di 2,50 euro per l'intera tratta andreb-



In Provincia  
L'incontro nella sala consiliare



be a ridurre l'interesse per questa nuova viabilità — recita l'analisi commissionata da via Tasso — che pertanto vedrebbe ridotti i flussi di traffico». Al netto di ciò, l'analisi di via Tasso fornisce anche evidenze potenzialmente positive per il traffico locale: lo scenario di progetto «restituisce una performance migliore rispetto allo stato di fatto; con l'inservimento della nuova infrastruttura si riducono i perditempo (circa il 16% in meno), si riducono le code medie (circa il 37% in meno) e migliorano, anche se in percentuali minori, il tempo di viaggio e la lunghezza delle code massime». A trarne beneficio sarebbe soprattutto la strada provinciale 42, «scaricata» del 60% di traffico fra lo svincolo di Levate e quello di Treviglio Nord. Un calo del 63% ci sarebbe anche a sud di Boltiere sulla ex statale 525, mentre «le situazioni di stress» esistenti lungo la via Francesca subiscono solo «lievi miglioramenti».

#### Quale sostenibilità?

Un nodo, quello della sostenibilità economica della nuova autostrada, sollevato da diversi amministratori locali: «L'hanno detto chiaro: per essere attrattiva dovrà avere

prezzi calmierati», rileva Corrado Quarti, sindaco di Osio Sotto. «Dovesse costare 2,50 euro non sarà vantaggiosa — continua Quarti —. Oggi, pur con la Teem e la Brebemi, si continua a viaggiare sulla A4 perché costa meno».

Nemmeno le stime sul traffico convincono quegli amministratori critici verso il progetto: «Fra Levate e Stezzano si calcola il 15% in meno — osserva Paola Agazzi, sindaca di Levate —. E poi, per un'autostrada cosa sono 18 mila veicoli?». Impietoso, del resto, il confronto con l'asse interurbano (percorso da «70 mila veicoli», nota Gondolfi) o con altre strade: «Sulla piazza di Osio Sotto passano 13 mila veicoli al giorno. È ridicolo investire più di 500 milioni per questa mole di veicoli, che non sappiamo se trasferiranno», dice Quarti. O ancora: la strada provinciale Francesca «ne fa circa 34 mila — chiosano Sergio Agazzi e Damiano Brembati, rispettivamente assessore alla Viabilità e vicesindaco di Pontirolo —. Basterebbe una bretella di collegamento».

Anche Caterina Vitali, sindaca di Ciserano, non è stupita dalle stime sul traffico: «Ma resta il fatto di un'autostrada sovradimensionata rispetto ai benefici che apporterebbe, visto che assorbe un numero

**L'altra analisi**  
Autostrade Bergamasche ipotizza  
40 mila veicoli al giorno  
a fine concessione

minimo di veicoli». Ben più dura la posizione di Gabriele Giudici, vicesindaco a Ciserano, oltre che segretario provinciale del Pd: «Questi numeri sono totalmente fuori scala per un territorio come la Bassa bergamasca e anche se sovrastimati, come spesso accade nelle grandi opere, non giustificano un'autostrada. Per fare un confronto, la Brebemi oggi registra circa 26 mila veicoli al giorno dopo oltre 10 anni di attività e un'espansione massiccia della logistica. Eppure, le previsioni iniziali parlavano di 40 mila veicoli, una cifra mai raggiunta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un traffico di 17 mila veicoli di norma viene assorbito da strade provinciali a una corsia

**Pasquale Gondolfi**  
presidente della Provincia

Gli studi sul traffico si sovrappongono. A chi pensava che questo cambiasse tutto, così non è stato

**Basilio Mangano**  
assessore alla Mobilità di Treviglio

## Innovazione

Il vecchio asfalto malandato invece di essere fresato e mandato in discarica viene rigenerato e riutilizzato. È la tecnologia messa a punto da Brebemi in collaborazione con l'azienda chimica Mapei e l'università di Parma. Dopo la ricarica wireless dei mezzi elettrici e l'utilizzo dei droni per il controllo del traffico Brebemi punta ancora sull'innovazione per rafforzare la sua missione di «Green hi-



**L'intervento** Durante la ripavimentazione l'asfalto vecchio viene tenuto e riciclato

# La Brebemi fa scuola In strada per la prima volta asfalto «a chilometro zero»

La tecnologia brevettata con l'Università di Parma e Mapei

ghway italiana» e ridurre l'impronta ambientale.

«Gli asfalti — spiega l'ingegner Giuseppe Mastroviti, direttore tecnico di Brebemi — sono la parte più impattante di un'autostrada e comportano l'utilizzo massivo di materiali virgin, con grandi costi ambientali». L'intervento di manutenzione canonico prevede la rimozione del vecchio asfalto che finisce in discarica e viene rimpiazzato. «Il problema — specifica Mastroviti — riguarda in particolare gli asfalti drenanti come quelli che utilizziamo noi e dove si nota la percentuale di recupero di vecchi materiali non avevano dato risultati interessanti. Il nostro obiettivo era andare oltre e non limitarci a impiegare asfalto riciclato ma riutilizzare il nostro materiale arrivando a un asfalto a chilometro zero». Un risultato raggiunto con un ciclo di lavorazione in cui il vecchio manto stradale viene fresato, trattato in un apposito impianto e riutilizzato direttamente nella nuova pavimentazione. Il segreto che consente la rigenerazione è un additivo denominato Map, dall'acronimo di Mapei, Aleatica (la multinazionale spagnola proprietaria di Brebemi) e Parma (l'univer-

sità). «Si tratta — spiega ancora Mastroviti — di una formula unica, brevettata nel 2024, che consente di riciclare e riutilizzare la fresatura all'interno delle nuove asfaltature. Siamo partiti da una percentuale di materiale rigenerato del 10% e oggi siamo arrivati fino al 30%, garantendo

### Autostrade più verdi

L'asfalto contiene il 25% di materiale riciclato e permette di ridurre del 20% le emissioni da cambiamento climatico

do sempre le stesse prestazioni dell'asfalto tradizionale». Per centrare questo risultato le sperimentazioni sono partite nel 2021 con test in laboratorio e su campo per essere certi che la nuova miscela fosse resistente, sicura e duratura. «Oggi — conclude il direttore tecnico — possiamo dire con certezza che il risultato è stato raggiunto. Attualmente l'asfalto in posa contiene già mediamente il 25% di materiale riciclato e nei prossimi anni crescerà fino al 35%. Un processo innovativo che ha un importante dividendo ambientale. Secondo uno studio

dell'Università di Parma, infatti, l'asfalto a chilometro zero permette di ridurre fino al 20% le emissioni legate al cambiamento climatico rispetto a quello tradizionale. «Con questo progetto — spiega Matteo Milanesi, direttore generale di A35 Brebemi — vogliamo dare un segnale concreto: riciclare l'asfalto si può, senza rinunciare alla qualità. Grazie al lavoro e ai test effettuati in questi anni con il contributo fondamentale dei partner, oggi disponiamo di una soluzione efficace e collaudata. Siamo felici di mettere a disposizione del settore questa best practice: un modello di sostenibilità che altri operatori possono replicare in tutta Italia».

Non c'è però solo l'innovazione a far sorridere Brebemi. L'A35 archivia il primo semestre del 2025 con una crescita del traffico stimata al 3%. Un aumento di gran lunga superiore alla media nazionale della rete (stradale e autostradale) Anas, stimato all'1%. A crescere è soprattutto il flusso dei veicoli leggeri con un aumento del 3,2%, mentre l'incremento dei mezzi pesanti si ferma al 2,6%.

**Pietro Tosca**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA