

Provincia

SCANZOROSCIATE Ogni anno l'azienda trasporta su strada oltre 115 mila tonnellate di materiale infiammabile

Un binario per i prodotti chimici pericolosi

La Lonza vuole realizzare un raccordo ferroviario: i Comuni sono d'accordo, tranne Albano

SCANZOROSCIATE Torina a far discutere l'ipotesi del progetto della Lonza spa, l'azienda specializzata nella produzione e nella vendita di prodotti chimici che ha sede in via Fermi a Scanzorosciate: il progetto prevede la realizzazione di un raccordo ferroviario per il trasporto delle merci.

La nuova linea dovrebbe attraversare, per circa tre chilometri e mezzo, i territori comunali di Scanzorosciate, di Pedrengo e di Albano Sant'Alessandro e dovrebbe collegarsi ai binari già esistenti di Albano. Questo progetto - che è stato sviluppato da una delle società delle Ferrovie dello Stato, la Cargo Chemical spa - è stato presentato dall'azienda chimica di Scanzorosciate.

Alla Lonza ritengono che «dalla realizzazione di un raccordo ferroviario tra Scanzorosciate e Albano possano derivare notevoli benefici di carattere economico per la dit-

ta, ma soprattutto di carattere ambientale e per la sicurezza dei cittadini». In questi termini si è espresso l'ingegner Massimo Piccinelli, coordinatore di tutti gli stabilimenti del gruppo Lonza.

Il percorso di questa nuova linea ferroviaria partirebbe dall'azienda chimica per attraversare, per poco più di un chilometro, le zone industriali e agricole poste a sud del paese. Entrando nel territorio comunale di Pedrengo - ben lontano dal centro abitato - finirebbe per ricongiungersi all'attuale ferrovia di Albano, passando attraverso il cuore della zona industriale e tagliando perpendicolarmente l'ex strada statale 42.

«I prodotti della Lonza, che sono merci pericolose - spiega l'ingegner Massimo Piccinelli -, attualmente vengono trasportati dallo stabilimento di Scanzorosciate tramite autocarri alla stazione ferroviaria di Bergamo, dove vengono caricati sui carri per poi essere trasportati altrove. Le merci attraversano i centri abitati di alcuni paesi creando una situazione di rischio dovuta sia alla pericolosità del materiale trasportato sia al traffico che si viene a creare con il transito dei mezzi pesanti. Se si considera che nel 2002, ad esempio, sono transitati sulle nostre strade 11.410 mezzi pesanti trasportando 107 mila tonnellate di liquidi infiammabili e 8.300 tonnellate di solidi infiammabili, è lecito dire che la situazione non è molto rassicurante. Realizzando un raccordo ferroviario che andrebbe a collegarsi con quello di Albano, la Lonza avrebbe la possibilità di svolgere una consegna più rapida e più sicura dei propri prodotti nella rete europea dei propri clienti. Ci sarebbe un minor impatto ambientale della nostra azienda sul territorio».

I costi di realizzazione: «È stato stimato - continua Massimo Piccinelli - che la costruzione di un raccordo ferroviario andrebbe a costare tra i 10 e i 12 milioni di euro. La Lonza avrà un contratto con la Cargo Chemical per rimborsare l'azienda del ferrovia. Questo significa che, alla fine, la Lonza avrà un'infrastruttura utile per tutta la comunità. Questo raccordo ferroviario potrà essere utilizzato anche per il trasporto delle merci delle altre aziende locali».

L'Amministrazione comunale di Scanzorosciate si è dichiarata favorevole al progetto. Il sindaco **Massimiliano Alborghetti** (lista civica «Proposta per Scanzorosciate - Impegno comunità») spiega le motivazioni: «Insieme alla Lonza siamo promotori di questo progetto che era stato avanzato diversi anni fa. Scanzorosciate è il Comune capofila. Negli ultimi mesi si sono tenuti alcuni incontri interlocutori tra le parti in gioco e a breve dovrebbe iniziare la procedura della conferenza dei servizi. Questa linea ferroviaria, ad uso esclusivamente industriale, attraverserebbe il paese per un chilometro circa vicino alla superstrada Seriate-Nembro-Cene, la strada statale 671. Saranno notevoli i vantaggi viabilistici».

Anche il Comune di Pedrengo ha espresso il suo «sì» al progetto. Il sindaco **Mirco Perini** (lista civica «Insieme per Pedrengo») afferma: «Siamo favorevoli a questo raccordo ferroviario che andrà a liberare il traffico pesante dalle strade. Questa linea ferroviaria attraverserà la zona industriale e agricola del paese per un chilometro».

Non condivide questo orientamento, invece, l'Amministrazione comunale di **Albano Sant'Alessandro** che si dichiara contraria all'eventuale costruzione di un raccordo ferroviario a raso. «Questa linea - ha spiegato il sindaco **Dario Odelli** (Lega Nord) - comporterebbe degli svantaggi tangibili per il nostro territorio per motivi di sicurezza e di viabilità. Il raccordo attraverserebbe la zona industriale di Albano, perpendicolarmente rispetto all'ex statale 42, concludendo il suo percorso nell'attuale nodo ferroviario del paese».

Anche la Provincia di Bergamo - afferma Felice Sonzogni, assessore provinciale - non è favorevole al progetto. «Questa linea - ha spiegato il sindaco **Dario Odelli** (Lega Nord) - comporterebbe degli svantaggi tangibili per il nostro territorio per motivi di sicurezza e di viabilità. Il raccordo attraverserebbe la zona industriale di Albano, perpendicolarmente rispetto all'ex statale 42, concludendo il suo percorso nell'attuale nodo ferroviario del paese».

«Molti viaggiatori negli ultimi anni - commentano alcuni utenti della stazione di Calcio - hanno preferito andare a prendere il treno a Romano o a Chiari, stazioni dove fermano i treni interregionali della



ODELLI: L'EX STATALE NON VA TAGLIATA

L'Amministrazione comunale di Albano Sant'Alessandro è contraria all'ipotesi di un raccordo ferroviario per il trasporto delle merci che dovrebbe attraversare anche il suo territorio per poco più di un chilometro. «Questa è la seconda ipotesi di un progetto proposto dalla Lonza molti anni fa - ha commentato il sindaco **Dario Odelli** (Lega Nord) -. Il nostro orientamento a riguardo è negativo per le seguenti motivazioni: la nuova linea ferroviaria dovrebbe sorgere raso terra, quindi sarebbe ben visibile a tutti. I vagoni ferroviari dovrebbero trasportare materiali altamente pericolosi. Non ci convince che questo raccordo interrompa la continuità dell'ex strada statale 42, andando ad aggravare la situazione viabilistica lungo questa strada che è già fortemente compromessa». Alfonso Pleviani, consigliere capogruppo di maggioranza ha sottolineato: «La nuova ferrovia non può essere strumentalmente considerata opera di sostituzione del complessivo sistema di trasporto su gomma, bensì quale nuovo e ulteriore sistema di approvvigionamento della Lonza. Come tale sarebbe una fonte di esclusivo interesse privato la cui valenza pubblica appare del tutto marginale, se non inesistente. Dovranno necessariamente essere valutate soluzioni alternative: l'internamento del raccordo ferroviario oppure il posizionamento su un altro territorio».



In alto, la «Lonza Spa» di Scanzorosciate che ha presentato un progetto per la realizzazione di un raccordo ferroviario dall'azienda chimica fino ad Albano Sant'Alessandro. Sopra, la strada che collega Scanzo a Pedrengo dove ogni anno passano migliaia di camion della Lonza carichi di tonnellate di materiale infiammabile (foto Yuri Colleoni)

RIFIUTI SPECIALI NEL FORNO PER I CEMENTI CALUSCO CHIEDE UNO SCALO MERCI INTERNO

Uno scalo ferroviario interno per il ricevimento di materie prime e spedizioni del prodotto finito, piena conoscenza del complesso delle emissioni generate dal processo produttivo e analisi della qualità dell'aria a «scala larga» sul territorio circostante, tenendo conto degli inceneritori di Trezzo, Filago e Dalmine. Ma anche una riduzione dell'inquinamento luminoso e l'inserimento nella nuova versione dello Studio di impatto ambientale (Sia) di specifiche richieste tecniche. Sono queste le condizioni che il gruppo di lavoro - creato dal Comune di Calusco d'Adda per gestire a livello sovracomunale la questione dell'utilizzo di combustibili non convenzionali da parte dell'Italcementi per alimentare il proprio forno di cottura - ha presentato martedì sera alla cemeniteria, durante l'incontro in municipio. Erano presenti tutti i componenti del gruppo di lavoro, ossia i comuni di Villa d'Adda, Carvico, Sotto il Monte, Terno d'Isola, Solza, Medolago, Suisio, Paderno d'Adda, Robbiate, Verderio Superiore, Verderio Inferiore, Merate, Imbersago, Cornate d'Adda, Parco Adda Nord, la rappresentanza sindacale dello stabilimento Italcementi, Legambiente di Bergamo e di Merate, il Comitato per la salute dell'Isola, il presidente della Comunità dell'Isola, il presidente del Pliis, e naturalmente il Comune di Calusco d'Adda e la minoranza rappresentata da Rubens Bergonzi, nonché il rappresentante dell'Italcementi Stefano Gardi, responsabile del servizio Ecologia.

Le richieste che il tavolo tecnico, coordinato da Agenda 21, ha proposto all'Italcementi dovrebbero essere accettate senza condizioni perché si possa arrivare al protocollo di sperimentazione dell'utilizzo di combustibili alternativi, ovvero introdurre nel ciclo produttivo i rifiuti speciali e pericolosi. «In questo incontro abbiamo ascoltato le disponibilità della società alle nostre richieste - riferisce il sindaco **Rinaldo Colleoni** -. È stato solo un incontro interlocutorio, al quale ne seguiranno altri. È dall'inizio dell'anno che il gruppo di lavoro è stato impegnato a elaborare questo documento ufficiale, che riassume le nostre posizioni e le richieste fatte all'Italcementi. Il soddisfacimento delle nostre richieste è condizione necessaria per concordare il protocollo d'intesa sulla fase di sperimentazione all'uso dei combustibili alternativi per l'alimentazione del forno». La sperimentazione dovrebbe durare un anno, sempre che si ottengano le relative autorizzazioni, e se darà esiti positivi si passerà all'impiego dei combustibili alternativi.

Le richieste qualificanti avanzate dal gruppo di lavoro sono 16. Tecnicamente non fanno parte della richiesta di autorizzazione prevista dalla legge, ma gli enti locali hanno voluto inserirle in quanto il territorio dove si trova la cemeniteria è fortemente abitato e segnato dalla presenza di altre attività industriali. Tra i nodi di maggiore importanza il problema del trasporto delle materie prime, dei prodotti finiti e dei rifiuti. Per questa ragione è stato chiesto di realizzare uno scalo ferroviario interno per il ricevimento di materie prime e la spedizione del prodotto finito. E si chiede una piena conoscenza delle emissioni generate dal processo produttivo al fine di valutarne l'impatto sulla qualità dell'aria. Di seguito vengono richieste analisi della qualità dell'aria a «scala larga» con particolare riferimento alla valutazione del contributo delle altre importanti fonti emissive degli inceneritori di Trezzo, Filago e Dalmine. Nel pacchetto delle condizioni c'è la riduzione dell'impatto luminoso dell'impianto con accorgimenti tecnici che consentano comunque il rispetto delle primarie esigenze di sicurezza in fase di esercizio. Inoltre si chiede di conoscere le emissioni rumorose e migliorare il «clima acustico», soprattutto per quelle zone residenziali dove si segnalano delle criticità. Oltre a valutare l'idoneità della soluzione tecnica proposta nell'utilizzo dei combustibili alternativi rispetto ad altre possibili modalità gestionali, il gruppo di lavoro chiede di integrare nella nuova versione dello studio di impatto ambientale le specifiche richieste tecniche avanzate dagli enti locali. Tra queste ci sono approfondimenti sulle caratteristiche dei rifiuti e la valutazione degli effetti ambientali congiunti derivanti dall'impiego del complesso dei combustibili ipotizzati.

«È stato un incontro proficuo - fanno sapere dalla direzione dell'Italcementi -. Abbiamo raccolto tutte le richieste provenienti dal tavolo tecnico. Torneremo a verificare con i nostri tecnici tutte le richieste e riprenderemo un nuovo studio di impatto ambientale. Diamo sempre la massima disponibilità al dialogo per trovare una soluzione soddisfacente per tutti quanti». Al termine dell'incontro, il sindaco **Rinaldo Colleoni** e **Stefano Gardi**, responsabile del servizio Ecologia dell'Italcementi, hanno presentato il monitor posto all'ingresso della sede del municipio, che mostra le emissioni dell'impianto 24 ore su 24.

Angelo Monzani



L'impianto Italcementi di Calusco

re nella nuova versione dello studio di impatto ambientale le specifiche richieste tecniche avanzate dagli enti locali. Tra queste ci sono approfondimenti sulle caratteristiche dei rifiuti e la valutazione degli effetti ambientali congiunti derivanti dall'impiego del complesso dei combustibili ipotizzati.

«È stato un incontro proficuo - fanno sapere dalla direzione dell'Italcementi -. Abbiamo raccolto tutte le richieste provenienti dal tavolo tecnico. Torneremo a verificare con i nostri tecnici tutte le richieste e riprenderemo un nuovo studio di impatto ambientale. Diamo sempre la massima disponibilità al dialogo per trovare una soluzione soddisfacente per tutti quanti». Al termine dell'incontro, il sindaco **Rinaldo Colleoni** e **Stefano Gardi**, responsabile del servizio Ecologia dell'Italcementi, hanno presentato il monitor posto all'ingresso della sede del municipio, che mostra le emissioni dell'impianto 24 ore su 24.

Angelo Monzani



La stazione ferroviaria di Calcio chiusa di notte, il sabato pomeriggio e nei festivi

Stazione senza ferrovieri: chiusa di notte e nei giorni festivi

CALCIO La stazione ferroviaria di Calcio - che si trova sulla linea Milano-Venezia - chiude di notte e nei giorni festivi. Durante questi periodi non ci sono ferrovieri in servizio - ne è rimasto solo uno per turno - così la sala d'aspetto viene chiusa e i viaggiatori devono aspettare i treni fuori, sui marciapiedi. Il provvedimento preso dalle Fs è definitivo.

L'ultimo treno della giornata che ferma a Calcio arriva all'una di notte, mentre il primo del mattino si ferma dopo le 4 e mezza. In questo arco di tempo, tra passeggeri e merci, sono decine i convogli che transitano (ma non si fermano). Gli orari di apertura della stazione vanno dalle 6 alle 20 dal lunedì al venerdì

lavorativi e il sabato dalle 6 alle 13. Quindi niente sala d'aspetto di notte, il sabato pomeriggio e per tutte le 24 ore dei giorni festivi. Il servizio ferroviario resta regolare a Calcio con poco più di una trentina di treni al giorno utilizzati da qualche centinaio di viaggiatori. Durante gli orari di chiusura della stazione la gestione della circolazione dei treni viene fatta dalle stazioni di Romano e di Chiari, per gli annunci ai viaggiatori con altoparlante è già attivo il nuovo sistema automatico collegato alla marcia dei treni.

La stazione, nonostante si trovi nel territorio del comune di Cividate al Piano, porta la denominazione di Calcio ed è quasi a mezza strada tra i due comuni.



Il cartello che riporta gli orari di apertura (foto Cesni)

Un servizio bus - dalle 6 alle 19 in coincidenza con i treni - la collega a Calcio, ma si tratta di una stazione che, pur non essendo collocata in ambito urbano, è raggiungibile anche a piedi o in bici.

CALCIO

Stazione senza ferrovieri: chiusa di notte e nei giorni festivi

«Molti viaggiatori negli ultimi anni - commentano alcuni utenti della stazione di Calcio - hanno preferito andare a prendere il treno a Romano o a Chiari, stazioni dove fermano i treni interregionali della

linea, certo ci sono ancora gli studenti, ma non si può certo dire che il traffico sia aumentato». Sembra di parlare di secoli fa se si pensa che solo negli anni 70 c'era un treno pendolare che collegava Calcio a Milano. Erano tempi in cui il numero dei pendolari era maggiore e tutti arrivavano alla stazione, anche dai paesi vicini, in bici o con il motorino.

La chiusura della stazione è l'ultimo atto. Il bar che era all'interno è chiuso da diversi anni, la biglietteria non c'è più e non c'è nemmeno la macchina self-service per acquistare i biglietti e gli abbonamenti regionali. Oggi biglietti e abbonamenti si possono comprare a Calcio in un esercizio commerciale.

Un'ultima annotazione riguarda il passaggio a livello: uno degli ultimi atti sulla Milano-Venezia. Si tratta di un problema la cui soluzione sarà un cavalcavia che verrà costruito nell'ambito della realizzazione della nuova provinciale «Calciana», tuttavia i tempi sono un po' meno definibili. Una volta costruito, la stazione verrà chiusa 24 ore su 24 come è già avvenuto, per esempio, a Caravaggio. Diventerà una semplice «fermata» dove fermeranno i treni previsti nell'orario. Destino questo che riguarderà, qualche chilometro a ovest, anche la stazioncina di Morengo-Bariano, una volta realizzato il sottopasso stradale.

C. C.

derando che non tutti i Comuni coinvolti sono favorevoli, vogliamo che venga effettuato uno studio di comparazione sulla sostenibilità di questo progetto e su di un altro, più economico e molto meno invasivo per il territorio, che prevede un sistema di tubazioni all'interno delle quali dovrebbero «scorrere» i prodotti della Lonza. Si tratterebbe di realizzare una sorta di prosecuzione dell'attività produttiva dell'azienda: la merce sarebbe trasferita in alcune aree di sosta nelle quali poi sarebbe immagazzinata».

Monica Armeli