



COMUNE DI MOZZO

(Provincia di Bergamo)

UFFICIO DEL SINDACO

tel 035.455.66.01

www.comune.mozzo.bg.it - e.mail: protocollo@comune.mozzo.bg.it

PEC : comune.mozzo@pec.regione.lombardia.it

Mozzo 7.9.20

Prot.

Spett. Ministero dell'Ambiente e della Tutela
Del territorio e del mare
cress@pec.minambiente.it

Spett. Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.
rfi-dpr-dtp.mi@pec.rfi.it

e. p.c. Spett. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli
affari generali ed il personale
Direzione generale per il trasporto e le
Infrastrutture ferroviarie – div. 6
dg.tf@pec.mit.gov.it

Spett. Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e
Mobilità sostenibile
[Infrastrutture e mobilità@pec.regione.lombarida.it](mailto:Infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombarida.it)

Spett. Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

OGGETTO : Progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria da Curno a Bergamo, sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, viabilità Bergamo Montello, SSE Ambivere . Mapello con Piano di Utilizzo terre ai sensi dell'art. 9, del DPR 120/2017 - **Procedura di valutazione impatto ambientale – n.5378 – INVIO OSSERVAZIONI**

Con la presente si trasmettono le osservazioni di cui all'oggetto

I migliori saluti.



IL SINDACO: Arch. Paolo Pelliccioli



COMUNE DI MOZZO

(Provincia di Bergamo)
UFFICIO DEL SINDACO
tel 035.455.66.01

www.comune.mozzo.bg.it - e.mail: protocollo@comune.mozzo.bg.it

PEC : comune.mozzo@pec.regione.lombardia.it

Mozzo 7.9.20

OGGETTO : Progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria da Curno a Bergamo, sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, viabilità Bergamo Montello, SSE Ambivere .
Mapello con Piano di Utilizzo terre ai sensi dell'art. 9, del DPR 120/2017 - **Procedura di valutazione impatto ambientale – n.5378 – OSSERVAZIONI**

La presente nota puntualizza considerazioni e disappunti già esposti in numerose sedi e occasioni, in riunioni preliminari e incontri, dei quali però non veniva dato atto delle esposizioni in verbali o recepimenti di soluzioni progettuali; a causa di ciò, potrebbe sembrare che le contestazione alle scelte progettuali sotto riportate siano improvvisate o peggio considerate pretestuose e improvide. Ma così non è.

Nessun recepimento di richieste o chiarimenti compare in questa elaborazione progettuale; come se questa forma definitiva, molto curata nei dettagli costruttivi, volesse omettere dei presupposti scomodi ed escludere la possibilità di rivedere la sostanza della tipologia del servizio offerto al territorio.

Perché di questo dobbiamo principalmente parlare: di SERVIZIO METROPOLITANO.

Di questo non c'è alcuna soluzione trasportistica, infrastrutturale, tecnica, modale (e intermodale), nonostante il tema sia stato dibattuto anche in altre sedi politiche e istituzionali.

Le mie osservazioni sono quindi le seguenti.

1. Risulta necessario, per compiere le scelte strategiche (ed economicamente rilevanti) su questa tipologia di investimenti, avere una **indagine commerciale** di mobilità su ferro. Ovviamente non basata su una offerta di servizio ferroviario di tipo regionale come quella odierna, ma una domanda potenziale di mobilità metropolitana dell'hinterland di Bergamo. I dati evidenti del traffico su gomma confermano la

congestione, dalla quale è già possibile desumere l'esigenza di spostarsi con un mezzo alternativo a quello privato.

2. Per completare il punto precedente è indispensabile approfondire un'**indagine Origine/Destinazione** degli addetti (studenti compresi) sul territorio dell'hinterland e fascia pedemontana. Gli spostamenti tra i vari nodi evidenzerebbero un fabbisogno potenziale e localizzato.
3. L'**intermodalità gomma-ferro** non è stata trattata. La migliore funzionalità dell'interscambio avviene solo se rispettati due presupposti fondamentali: primo l'attestazione lungo una viabilità di carattere provinciale, meglio se di tipo tangenziale che radiale; secondo la presenza di parcheggio d'interscambio che consenta ad un'ampia utenza di poter cambiare agevolmente mezzo di trasporto.
4. Il **tema degli attrattori** lungo la tratta non viene minimamente preso in esame, bisognerebbe dire che non viene "valorizzato" sul piano commerciale. Faccio riferimento soprattutto al bacino di utenza del polo universitario di via del Caniana (quanti studenti?) e al polo fieristico di Via Lunga, importanti nodi dove convergono una molteplicità di utenti, che oggi si muovono principalmente con mezzo privato. In questi punti (ma non solo) è indispensabile pensare a una fermata del servizio metropolitano.
5. Se gli attrattori sono la destinazione di buona parte dell'utenza, **l'origine è concentrata nei centri abitati** (o baricentri e aree densamente popolate) dove il numero degli utenti è maggiore, dove la domanda commerciale è più interessante, dove il mezzo privato fa molta fatica a muoversi (congestione), dove l'utenza ha un forte bisogno di mobilità alternativa, efficiente e rapida. Non si trova alcuna valutazione in merito.
6. La distribuzione delle **fermate lungo la tratta** oggetto di raddoppio dovrebbe avere una distanza funzionale a raccogliere la massima utenza potenziale possibile. Studi ed esperienze virtuosi testimoniano che l'utenza è soddisfatta quando l'accessibilità è nel raggio di un kilometro (1 km).
7. Dalla planimetria di progetto è desumibile che il **tratto iniziale**, dalla Stazione di Bergamo fino al Km 1,659 (via C. Ventura), sia **sprovvisto di raddoppio**. Questo rappresenta indubbiamente una limitazione importante, possiamo dire che sia un finto raddoppio. Si ritiene fondamentale studiare ogni accorgimento per estendere il raddoppio fino alla Stazione di Bergamo, altrimenti ciò costituirebbe un ostacolo a ogni tipo di sviluppo futuro.
8. Il tracciato e il servizio **non è concepito come infrastruttura di rete**; l'infrastrutturazione impostata ha carattere meramente regionale: l'asse Ponte - Montello dovrebbe interconnettersi con fermate, scambi e flussi con le altre linee di tipo metropolitano, Aeroporto↔Kilometro Rosso, T1 e T2 di TEB.
9. Per impostare un servizio di tipo metropolitano esistono le **tecnologie trasportistiche** e diverse esperienze, sia estere che italiane, lo testimoniano; anche in sovrapposizione e concomitanza con il trasporto regionale. Occorre sviluppare e

partire da queste impostazioni e risolvere le criticità che indubbiamente esistono lungo la tratta oggetto di raddoppio.

Non risulta siano stati trattati tutti questi aspetti con la dovuta attenzione in alcuna fase preliminare e valutativa; tantomeno possono essere esclusi dalla Valutazione di Impatto Ambientale, almeno per i seguenti motivi e relativi quesiti:

- La mobilità, il servizio ferroviario e il traffico stradale (aspetto complementare) pur non essendo componenti strettamente ambientali hanno effetti indotti su ogni componente di natura ambientale. Per esempio, è ipotizzata una riduzione del traffico su strada? In che misura?
- L'intervento in oggetto dovrebbe rispondere e trarre i suoi presupposti da finalità che il territorio storicamente chiede per risolvere problemi ambientali. Qual'è il bacino di utenza a cui si rivolge il servizio impostato sul raddoppio ferroviario?
- Questioni odierne, di estrema attualità legate alla salute, alla sostenibilità, al distanziamento (!!??) sono pertinenti alla VIA, strettamente connesse al progetto in esame; non sottovalutabili. Quali i risultati attesi in termini di spostamento dal mezzo privato al treno? Miglioramento qualità dell'aria? È atteso uno spostamento dell'utenza da bus (urbano ed extraurbano) a treno?
- La riqualificazione dei centri abitati ruota fortemente intorno ai temi dell'accessibilità, che oggi non può più avvenire con il mezzo privato; appartiene a un modello di sviluppo superato, non più sostenibile. In quale misura il progetto intercetta l'utenza a raggio corto?

Come desumibile dalle osservazioni sopra riportate, occorre avere una visione sovra-comunale, ovvero territoriale. Sarebbe riduttivo e miope se il sottoscritto, in rappresentanza della cittadinanza del Comune di Mozzo, si limitasse a focalizzare le questioni progettuali riguardanti il solo territorio comunale (o solo quello che non è stato preso in considerazione - vd. fermata su Mozzo). Dobbiamo tutti trattare il tema in esame, come infrastruttura strategica per l'intero territorio.

In altre parole per essere chiaro, tutti dovrebbero porsi queste domande:

1. *Un cittadino del mio paese (e non solo) ha tutto l'interesse a raggiungere in modo veloce e competitivo i centri focali e/o attrattori pubblici sparsi sul territorio dell'hinterland – non solo la stazione centrale.*
2. *Un cittadino dell'hinterland (e non solo – es. il turista) può avere un interesse a raggiungere con il mezzo pubblico il centro del mio paese e le attività commerciali che qui vivono.*
3. *Tutti pensiamo (nessuno la pensa diversamente) che sarebbe preferibile evitare la congestione delle strade e spostare su ferro gran parte del traffico che oggi si muove su gomma.*
4. *Gran parte di noi (hinterland) si muoverebbe su ferro se il servizio fosse non solo frequente, ma anche accessibile e capillare: quanti utilizzerebbero realmente il nuovo servizio se fosse impostato come quello proposto in progetto?*

5. *Quanti di noi (hinterland) continuerebbero a usare il mezzo privato se non avesse una fermata a meno di un kilometro?*

Le considerazioni suesposte assumono carattere di osservazioni inequivocabili e inconfutabili, supportate sul piano tecnico, territoriale, giuridico, scientifico, alle quali occorre dare risposte perché il territorio le chiede a gran voce.

Soluzioni diverse che non danno risposte a queste osservazioni o non muovono l'investimento in tal senso rappresentano un danno alla collettività.

In fede

 **IL SINDACO**
Arch. Paolo Pelliccioli