



COMUNE DI MOZZO



COMUNE DI CURNO

Provincia di Bergamo

Mozzo, 16.09.2021

Spett.le Alla Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (CreSS)
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
cress-5@minambiente.it

Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Investimenti Area Nord Est - Progetti
Milano
rfi-din-dpi.eo.tb@pec.rfi.it

Alla Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

e.p.c. Al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
dg.tf@pec.mit.gov.it

Alla Sovrintendenza archeologia, belle arti e Paesaggio per le provincie di Bergamo e Brescia
mbca-sabap-bs@mailcert.beniculturali.it

Al Ministero della cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V Tutela del paesaggio
Mbca-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

Alla Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità
Infrastrutture Viarie e Aeroportuali
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla 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
Osservazioni successive alle integrazioni richieste in sede di Valutazione di Impatto Ambientale

La presente Nota fa seguito alle osservazioni esposte a più riprese da nostri Comuni nella fase preliminare e nella fase iniziale di valutazione di Impatto Ambientale, osservazioni contenute in corrispondenze allegate (prot.8515 del 7.9.20 e prot.10776 del 30.10.21) e quindi già argomentate e note ai soggetti responsabili della progettazione e della valutazione. Nel tentativo di evitare ripetizioni, questo documento intende appuntare quegli aspetti e dettagli che gli estensori del progetto e dello studio hanno ampiamente trascurato o meglio ignorato rispetto alle richieste della Commissione Tecnica del Ministero dell'Ambiente, che noi Comuni facciamo nostre in quanto coincidenti nella sostanza a quanto da noi già denunciato.

Siamo di fronte ad un passaggio per noi storico, come "un treno che passa una volta ogni 100 anni", che abbiamo atteso per molto tempo ma che ora, nonostante gli importanti finanziamenti messi in campo, sembra realizzarsi in un progetto che non soddisfa le nostre esigenze e speranze né in termini di praticità né a livello ambientale.

Quindi non possiamo che rimarcare con disappunto la noncuranza o l'incapacità di dare risposte a problemi serie, esaustive e documentate da studi accurati alle seguenti richieste avanzate dal **Documento Commissione Tecnica di VIA**, che solo a titolo esemplificativo ma non esaustivo riportiamo:

*Punto 2.6. (...) Il progetto dovrà essere corredato dei seguenti contenuti minimi:
- inquadramento territoriale attuale e pianificato di area vasta, comprendente anche frazioni e comuni limitrofi collegati o potenzialmente collegabili, con individuazione delle polarità urbanistiche (scuole, centri commerciali, aree industriali, punti di interesse turistico) e le funzioni insediate ed insediabili delle aree edificate e pianificate;*

- individuazione dell'area di riferimento di ogni stazione;
- ricognizione della pianificazione urbanistica negli ambiti esterni alla stazione come da PGT;
- distribuzione della popolazione residente e degli addetti e lavoratori degli insediamenti produttivi, del terziario, scuole e centri commerciali;
- analisi delle caratteristiche della domanda di mobilità espressa e individuazione delle principali relazioni;
- stima della crescita della domanda di mobilità a seguito dell'attivazione dei servizi ferroviari previsti;
- individuazione delle caratteristiche della rete ciclabile, della viabilità, del sistema della circolazione e delle postazioni di ricarica elettrica dei veicoli, attuali e pianificati nell'area di riferimento;
- isocrone pedonale, ciclabile, automobilistica, delle linee di trasporto pubblico dalle stazioni/fermate e stima della popolazione residente e addetti intercettati;

Punto 2.7 (...) Il carattere suburbano ad alta frequenza dei servizi ferroviari di progetto comporta l'esigenza dell'utenza di accedere nel modo più rapido e diretto alle banchine e all'incarozzamento, rendendo le fermate più simili a fermate tranviarie e metropolitane e che, data la dimensione delle stazioni e i volumi di utenza in termini di sicurezza, sarebbe più efficace limitare la presenza di sottopassi e dei percorsi tortuosi con cambi di livello e eliminare i percorsi chiusi.

Punto 2.8. (...) Si richiede che per ogni stazione/fermata, anche all'interno dello studio trasportistico sopra definito, di:

- effettuare una valutazione dei flussi attesi, affinché sia valutata prioritariamente la possibilità di utilizzare i manufatti di sottopasso esistenti sia per l'accesso alle banchine sia per i collegamenti urbani passanti, senza l'inserimento dei dispositivi per il controllo degli accessi;
- prevedere un secondo sottopasso nei casi questo sia necessario per flussi di utenza non gestibili con il manufatto esistente;
- prevedere che i sottopassi e le relative rampe/scale nonché ulteriori ingombri/ostacoli previsti (es. ascensori, emettitrici, percorsi obbligati, ecc.) consentano un rapido deflusso/afflusso delle persone da/verso le banchine, anche in presenza contemporanea di treni su entrambi i binari;
- integrare una opportuna documentazione che metta in evidenza, per ciascuna fermata/stazione, i percorsi e le dotazioni previste per consentire l'accessibilità e la fruibilità in piena autonomia alle persone con disabilità motoria, visiva, uditiva etc. dei servizi presenti in stazione, servizi ferroviari, servizi di TPL che transitano e/o sono attestati in stazione, parcheggi.

A queste specifiche richieste, RFI allega in risposta il “**Documento finale dello studio prodotto dal RTI**”, redatto nel 2020, uno studio di carattere programmatico che estende l’analisi all’intero nord Italia, focalizzando alcune proiezioni rispetto alla dotazione del collegamento ferroviario per Orio.

L’unico dato significativo per il raddoppio ferroviario contenuto nel documento citato, che peraltro nello stesso non riceve la giusta attenzione è riportato alla tab. 4.7, in cui si rileva che in orario di punta (7.00-8.00), rispetto ad oggi, la tratta Ponte S. Pietro – Bergamo avrà un calo di utenza dell’1% nel 2026, e un calo del 4% nel 2032.

Il calo percentuale è confermato nei flussi giornalieri. Dati simili si possono leggere anche per la tratta da Bergamo a Seriate e sono in evidente contraddizione con le stime superottimistiche che prevedevano il raddoppio dell’utenza. Questi dati evidenziano che il territorio NON HA la necessità di intervenire con un raddoppio della linea ferroviaria secondo le modalità progettate.

Null’altro di quanto richiesto è stato messo a punto nelle integrazioni. Nulla sulla domanda di mobilità espressa. Nulla rispetto ai flussi di traffico attesi. Nulla rispetto a fermate tranviarie e metropolitane. Nulla rispetto all’interconnessione modale.

Sembra evidente che la lacunosità trovi giustificazione nella difficoltà di sostenere le scelte fondamentali fatte all’origine (non ci è mai risultato chiaro da chi) e che sono in palese contrasto con quanto descritto nel Contratto di Programma 2017 – 2021, parte investimenti, appendice n. 5 alla relazione informativa, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e approvato dal Ministero dell’Economia e delle Finanze in cui si legge:

“DESCRIZIONE INTERVENTO E OBIETTIVI GENERALI:

Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di trasporto metropolitano e al miglioramento dell’accessibilità del bacino di Bergamo. *Gli interventi, articolati per fasi funzionali, consistono nel raddoppio delle tratte tra Ponte S. Pietro – Bergamo – Montello e completano funzionalmente un programma di potenziamento che prevede la realizzazione della nuova fermata Bergamo Ospedale ed eliminazione a livello di Via Martin Luther King.*

In funzione della prevedibile evoluzione del modello di esercizio sono state individuate tre fasi funzionali:

- Raddoppio parziale dell’infrastruttura dall’attuale stazione di Bergamo fino ad oltre la nuova fermata di Bergamo Ospedale (in corso di realizzazione in ambito di upgrading bacini nord-ovest) funzionale al potenziamento dei servizi Milano Porta Garibaldi e Bergamo.*
- Raddoppio dell’ulteriore tratta tra progressiva 3+500 Km e la stazione di Ponte San Pietro e potenziamento tecnologico sulla linea Bergamo – Montello **funzionali all’istituzione di un nuovo servizio di tipo suburbano tra Ponte San Pietro e Montello.***
- Completamento del raddoppio con contestuale modifica del piano di stazione di Bergamo per potenziare il servizio suburbano tra Bergamo e Montello, anche nell’ipotesi di un nuovo collegamento ferroviario con l’Aeroporto di Bergamo.”*

Siamo di fronte ad un investimento pubblico rilevante che non risponde in alcun modo ai problemi del sistema urbano ormai complesso ed integrato che coinvolge la città di Bergamo e i comuni dell'hinterland. La tipologia di raddoppio inoltre non rispetta le finalità e gli obiettivi di sostenibilità ambientale e paesaggistica. Il tipo di raddoppio previsto implica il posizionamento di barriere acustiche lungo ampi tratti della ferrovia che impedirebbero in parte la possibilità di godere dello splendido paesaggio delle colline del Parco dei colli e della parte alta della nostra bellissima città di Bergamo, da qualche anno riconosciuta dall'UNESCO Patrimonio dell'umanità, per le maestose strutture di difesa veneziane.

In aggiunta, trattandosi di un investimento importante di risorse pubbliche, pensiamo che la frammentazione della progettazione dell'opera renda più complessa la valutazione degli impatti della stessa sul territorio. Se l'obiettivo finale è quello di completare il raddoppio della linea ferroviaria da Ponte San Pietro a Bergamo entro il 2026, rileviamo che ad oggi la progettazione definitiva e il finanziamento dei lavori riguarda la sola tratta da Bergamo a Curno. Ad oggi, settembre 2021, non sono a noi noti i tempi di finanziamento, progettazione ed esecuzione del raddoppio da Curno a Ponte San Pietro.

Allo stesso modo non è a noi noto come si stia pensando di superare l'ostacolo rappresentato dalla presenza del ponte di Paderno sulla tratta da Ponte San Pietro a Milano.

Nonostante ad oggi l'intenzione sembra essere è quella di continuare ad ignorare le richieste del territorio, (SERVIZIO METROPOLITANO) rimaniamo fermamente in attesa di risposte concrete e risolutive rispetto alle richieste di integrazioni fatte dalla commissione preposta che ad oggi non sono arrivate se non in maniera estremamente lacunosa.

Cordialmente.



Sindaco di Mozzo
Paolo Pelliccioli



Sindaco di Curno
Luisa Gamba

Allegato: comunicazione prot.8515 del 7.9.20 con allegati
comunicazione prot.10776 del 30.10.20 con allegati



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 contestazioni 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



COMUNE DI MOZZO

(Provincia di Bergamo)

UFFICIO DEL SINDACO

tel 035.455.66.01 - fax 035.455.66.99

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

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

Mozzo li, 30/10/2020

Prot.

Spett.Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del mare
[cress@pec.minambiente](mailto:cress@pec.minambiente.it)

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

E, pc

Spett.le 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-
div.6
dg.tf@pec.mit.gov.it

Spett.le Regione Lombardia
Direzione Generale Infrastrutture, trasporti e Mobilita'
sostenibile
Infrastrutture e mobilita'@pec.regione.lombardia.it

Spett. Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bg.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

Ulteriore OSSERVAZIONE IN SEDE DI PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

La presente nota richiama alcune considerazioni esposte durante la Conferenza dei Servizi tenutasi il giorno Lunedì 19 c.m. Faccio riferimento alla presentazione sintetica utile a illustrare le componenti esaminate all'interno della Valutazione di Impatto Ambientale. Con il supporto della diapositiva riferita alle "Interferenze potenziali e misure di mitigazioni", (ved.all) venivano evidenziate le modifiche dei livelli di gas clima alteranti. Premesso che, dopo aver effettuato ricerca approfondita, non risulta reperibile la stessa analisi nella documentazione depositata sul portale; ma considerata l'ampiezza del lavoro svolto, non escludo la svista.

Mi soffermo quindi nello specifico sul metodo di stima e sulle proiezioni del numero di passeggeri/giorno, lungo la tratta ponte S.Pietro-Bergamo, riportati nella tabella. Considerato il raddoppio

delle frequenze (auspicato se utile), dei treni/giorno come dato progettuale, sono previste le seguenti stime di utilizzo commerciale:

1. si prevede di confermare il coefficiente medio di riempimento attuale di 600 passeggeri/giorno, su tutti i treni come nella situazione attuale;
2. di conseguenza, a fronte del raddoppio delle frequenze, si stima un raddoppio dei passeggeri complessivi.

Queste stime, su cui si centra la sostenibilità commerciale e ambientale del progetto che RFI e Regione Lombardia propongono, sono assolutamente irrealizzabili e prive di ogni fondamento reale. Evidentemente non si conosce la realtà territoriale, urbana e infrastrutturale del contesto bergamasco. È impensabile che la sola aggiunta di una fermata, peraltro in area commerciale (non baricentrica) e priva di dotazione di parcheggi, possa raddoppiare il numero di utenza su una tratta di 6 km.

Ribadisco l'assoluta necessità di approfondire una analisi commerciale seria, affrontata con metodo scientifico rigoroso. Queste osservazioni sono già state rimarcate in incontri tenutisi presso le Sedi di Regione Lombardia.

Tutto l'impianto costruito, tutte le stime strampalate crollano se non si opera in ottica di Servizio Metropolitano.

Il Sindaco
Paolo Pelliccioli

C.s.d. Allegato: slide con tabella delle stime

Preferenze potenziali e misure di mitigazione

Aria e Clima

La scheda di sintesi

Azioni	Stima				
	A	B	C	D	E
...				*	

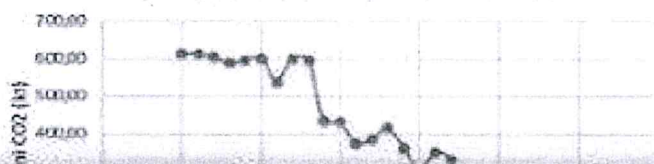
Fedra	Ecologia Effetto	Azioni	Stima
...

Legenda	
A	Effetto trascurabile
B	Effetto trascurabile
C	Effetto mitigato
D	Effetto trascurabile
E	Effetto trascurabile

gettazione Ferroviaria
e Costruttive (NIC)
uazione del Piano di
gico (PAI)

Ecologia Effetto		Azioni	Stima				
			A	B	C	D	E
Ac.01	Modifica dei livelli di gas climalteranti	Ao.1	*	-	-	-	-
Effetto assente							
Effetto trascurabile							
Effetto mitigato							

Emissioni di CO2 - Sorgente ferroviaria



Ac.01 - Modifica dei livelli di gas clima alteranti

- indicazione dei treni/giorno circolanti sulla tratta ferroviaria in esame allo stato attuale e di progetto;
- ipotesi di un coefficiente di riempimento medio del treno;
- determinazione del numero di passeggeri/giorno che utilizzano il trasporto ferroviario allo stato attuale e di progetto;
- ipotesi di un coefficiente di riempimento medio di un'autovettura;
- determinazione del numero di veicoli/giorno potenzialmente circolanti su viabilità stradali in alternativa al trasporto ferroviario, allo stato attuale e di progetto;
- determinazione del numero di veicoli/giorno ridotti allo stato di progetto;
- quantificazione delle emissioni di CO2 prodotte da un veicolo medio circolante sulla viabilità alternativa alla tratta ferroviaria in esame;
- stima delle emissioni di CO2 giornaliere ed annue risparmiate grazie al raddoppio della tratta ferroviaria in progetto.

Dati ipotizzati:

- Coefficiente riempimento medio treno 600passeggeri/treno;
- Coefficiente riempimento medio autovettura 1,5passeggeri/autovettura;
- Emissioni di CO2 sono 1,1kg/veicolo (secondo i dati di ecopassenger per la determinazione delle emissioni di CO2 prodotte da un veicolo medio circolante sulla viabilità alternativa alla tratta ferroviaria)

Scenario	Tratta	T
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	7
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	14

Scenario	Tratta	passeggeri
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	44.400
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	86.400

Scenario	Tratta ferroviaria	Veicoli
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	29.600
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	57.600

colli/giorno circolanti 28.000

Le emissioni totali di CO2 risparmiate risultano pari a circa 30 t/giorno che in un intero anno si stimano in 10.950 t/anno.

Interferenze potenziali e misure di mitigazione

Acque - Aria e Clima

La scheda di sintesi

Fattore	Tipologia Effetto	Azioni	Stima
			A B C D E
Acque	Ac.01	Modifica delle caratteristiche qualitative delle acque	A
		Ac.02	
		Ac.04	
		Ac.05	
		Ac.08	
		Ac.09	

Fattore	Tipologia Effetto	Azioni	Stima
			A B C D E
Aria e Clima	Ac.01	Modifica dei livelli di gas climateranti	A

Legenda	
A	Effetto assente
B	Effetto trascurabile
C	Effetto mitigato
D	Effetto oggetto di monitoraggio
E	Effetto negativo

- Manuale di Progettazione Ferroviaria RFI (MdP)
- Norme Tecniche Costruttive (NTC)
- Norme di Attuazione del Piano di assetto idrogeologico (PAI)

Ac.01 - Modifica dei livelli di gas clima alteranti

- indicazione dei treni/giorno circolanti sulla tratta ferroviaria in esame allo stato attuale e di progetto;
- ipotesi di un coefficiente di riempimento medio del treno;
- determinazione del numero di passeggeri/giorno che utilizzano il trasporto ferroviario allo stato attuale e allo stato di progetto;
- ipotesi di un coefficiente di riempimento medio di un'autovettura;
- determinazione del numero di veicoli/giorno potenzialmente circolanti su viabilità stradali in alternativa al trasporto ferroviario, allo stato attuale e di progetto;
- determinazione del numero di veicoli/giorno ridotti allo stato di progetto;
- quantificazione delle emissioni di CO2 prodotte da un veicolo medio circolante sulla viabilità alternativa alla tratta ferroviaria in esame;
- stima delle emissioni di CO2 giornaliere ed annue risparmiate grazie al raddoppio della tratta ferroviaria in progetto.

Scenario	Tratta	Treni/giorno
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	74
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	144

Dati ipotizzati:

- Coefficiente riempimento medio treno 600passeggeri/treno;
- Coefficiente riempimento medio autovettura 1,5passeggeri/autovettura;
- Emissioni di CO2 sono 1,1kg/veicolo (secondo i dati di ecopassenger per la determinazione delle emissioni di CO2 prodotte da un veicolo medio circolante sulla viabilità alternativa alla tratta ferroviaria)

Scenario	Tratta	passeggeri/giorno
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	44.400
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	86.400

Scenario	Tratta ferroviaria	Veicoli/giorno
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	29.600
P.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	57.600



Scenario	Tratta	Veicoli/giorno circolanti
A.O.	Totale tratta Ponte San Pietro- Bergamo	28.000

01:01:30
🔇
🔇
📶
⋮
👤
💬
👥
📞

Le emissioni totali di CO2 risparmiata risultano pari a circa 30 t/giorno che in un intero anno si stimano in 10.950 t/anno.



Valori di emissione di CO2 medi annui (Fonte: Elaborazione dati ISPRA-Inventario Nazionale Emissioni in atmosfera)- Sorgente ferroviaria



COMUNE DI MOZZO

(Provincia di Bergamo)

UFFICIO DEL SINDACO

tel 035.455.66.01 - fax 035.455.66.99

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

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

Mozzo lì, 30/10/2020

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, pc

Spett.le 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-
div.6

dg.tf@pec.mit.gov.it

Spett.le Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture, trasporti e Mobilita'
sostenibile

Infrastrutture e mobilita'@pec.regione.lombardia.it

Spett. Provincia di Bergamo

protocollo@pec.provincia.bg.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

Ulteriore OSSERVAZIONE IN SEDE DI PROCEDURA DI VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

La presente nota richiama alcune considerazioni esposte durante la Conferenza dei Servizi tenutasi il giorno Lunedì 19 c.m. Faccio riferimento alla presentazione sintetica utile a illustrare le componenti esaminate all'interno della Valutazione di Impatto Ambientale. Con il supporto della diapositiva riferita alle "Interferenze potenziali e misure di mitigazioni", (ved.all) venivano evidenziate le modifiche dei livelli di gas clima alteranti. Premesso che, dopo aver effettuato ricerca approfondita, non risulta reperibile la stessa analisi nella documentazione depositata sul portale; ma considerata l'ampiezza del lavoro svolto, non escludo la svista.

Mi soffermo quindi nello specifico sul metodo di stima e sulle proiezioni del numero di passeggeri/giorno, lungo la tratta ponte S.Pietro-Bergamo, riportati nella tabella. Considerato il raddoppio

delle frequenze (auspicato se utile), dei treni/giorno come dato progettuale, sono previste le seguenti stime di utilizzo commerciale:

1. si prevede di confermare il coefficiente medio di riempimento attuale di 600 passeggeri/giorno, su tutti i treni come nella situazione attuale;
2. di conseguenza, a fronte del raddoppio delle frequenze, si stima un raddoppio dei passeggeri complessivi.

Queste stime, su cui si centra la sostenibilità commerciale e ambientale del progetto che RFI e Regione Lombardia propongono, sono assolutamente irrealizzabili e prive di ogni fondamento reale. Evidentemente non si conosce la realtà territoriale, urbana e infrastrutturale del contesto bergamasco. È impensabile che la sola aggiunta di una fermata, peraltro in area commerciale (non baricentrica) e priva di dotazione di parcheggi, possa raddoppiare il numero di utenza su una tratta di 6 km.

Ribadisco l'assoluta necessità di approfondire una analisi commerciale seria, affrontata con metodo scientifico rigoroso. Queste osservazioni sono già state rimarcate in incontri tenutisi presso le Sedi di Regione Lombardia.

Tutto l'impianto costruito, tutte le stime strampalate crollano se non si opera in ottica di Servizio Metropolitano.

Il Sindaco
Paolo Pelliccioli

C.s.d. Allegato: slide con tabella delle stime