

CONFERENZA STAMPA

21 settembre 2021

COSTRUIRE UN FUTURO, AGENDO SUL PRESENTE

“Rispettare la natura vuol dire anche e soprattutto costruire un futuro, agendo sul presente... amare, onorare, supportare, studiare, custodire e non più distruggere. Convivere.” (I maestri del paesaggio, 2021).

Dopo l'incontro promosso il 2 settembre scorso dal Comune di Bergamo tra il Comitato di quartiere di Boccaleone e RFI, il Comune di Bergamo ha organizzato una conferenza stampa congiunta con RFI e Regione Lombardia, non invitando e di fatto escludendo il Comitato di quartiere di Boccaleone.

Riteniamo sia indispensabile che venga ascoltato anche il nostro punto di vista.

A Bergamo negli ultimi anni si stanno riscontrando pesanti contraddizioni tra il dire e il fare proprio sui temi urbanistici ed ambientali.

Il progetto presentato da RFI per un “Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio” a ottobre 2020 al Ministero della transizione ecologica per la Valutazione d'impatto ambientale (procedura ancora aperta), non è mai stato contestato negli anni scorsi da Comune di Bergamo, Provincia di Bergamo e Regione Lombardia, ma è stato accettato senza riflettere sul pesante impatto ambientale e sociale che il tracciato provocherà sul territorio e sulla vita delle persone che lo abitano e che lo attraversano: ci aspettano anni di lavoro, dall'apertura dei cantieri fino all'ultimazione dei collegamenti. Tutto ciò avverrà senza aver informato i cittadini e senza averli coinvolti nelle decisioni attraverso lo strumento della partecipazione.

L'idea storica di creare una connessione di metropolitana leggera tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto si è trasformata in un progetto ferroviario pesante ed invasivo che provocherà l'effetto contrario: unire per dividere un'importante parte della città, a favore di un collegamento che servirà solo a Milano e all'aeroporto di Orio al Serio, senza ricadute utili al territorio.

I cambiamenti che dovrebbero avvenire nella zona sud/est di Bergamo nei prossimi anni (soprattutto nei quartieri di Boccaleone, Borgo Palazzo, Campagnola, Malpensata) sono importanti; tutti dobbiamo riflettere seriamente sulla necessità che queste opere vengano pensate e progettate come un'unica, razionale trasformazione della città, volta al miglioramento e non al peggioramento della vivibilità dell'area.

Come sempre la mano destra non sa cosa fa la sinistra.

La chiusura totale al traffico di via Recastello senza alternative serie proponibili al quartiere, provocherà una rivoluzione importante che non è stata seriamente affrontata. Siamo ancora in attesa di conoscere qual è la reale progettualità. Non possiamo accettare che l'Amministrazione comunale ritenga assolto il dovere di comunicare ai propri cittadini un programma urbanistico così importante solo attraverso slogan e pubblicità elettorali.

Nei vecchi programmi la prevista chiusura del passaggio a livello non prevedeva automaticamente anche la chiusura del traffico; il quartiere ha sempre chiesto di mantenere un collegamento pedonale e viario in continuità con la situazione attuale.

Vogliamo essere provocatori ma anche costruttivi, vogliamo puntualizzare alcune riflessioni, avanzare proposte e porre domande per le quali chiediamo risposte:

- Il progetto non è all'altezza delle capacità creative e imprenditoriali del territorio: RFI ha elaborato un'infrastruttura degna del terzo mondo e non di una provincia che è il motore d'Europa;
- come si può pensare di imporre un progetto così invasivo senza averlo condiviso con i cittadini;
- riteniamo che con le tempistiche per la realizzazione si sia già ampiamente in ritardo, con il rischio di avere un progetto terminato in fretta e male; un progetto tecnicamente e socialmente così importante merita tempi adeguati;
- dopo anni di ritardi nelle decisioni e nelle valutazioni, i 15 giorni delle Olimpiadi del 2026 non possono essere l'alibi per accelerare i tempi su un progetto che va totalmente ripensato, visto che RFI ha dichiarato che è tecnicamente possibile il seminterramento;
- chiediamo di non avere fretta di collegare Bergamo all'aeroporto di Orio al Serio con il treno; nei 15 giorni delle Olimpiadi 2026 si può gestire l'eventuale aumento di passeggeri incrementando il trasporto su gomma a livello locale;
- chiediamo di conoscere qual è la reale entità del finanziamento derivante dal PNRR per il collegamento Bergamo/Orio al Serio e quali sono i documenti che riportano l'inserimento del progetto di RFI nel PNRR stesso;
- i finanziamenti del PNRR sono stati dirottati all'ultimo momento sul progetto di collegamento Bergamo/Orio al Serio. Queste risorse possono essere utilizzate per la tratta Bergamo/Montello ed evitare quindi di dover necessariamente terminare i lavori del progetto RFI per l'aeroporto entro la fine del 2025;
- vorremmo sapere per quale finalità verranno utilizzati i 170 milioni € stanziati per il collegamento Bergamo/Orio visto che il progetto di RFI ora rientra nel PNRR e quindi verrà costruito con un altro tipo di risorse;

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

www.cdqboccaleonebg.org

e-mail: cdqboccaleone@gmail.com

- siamo stupiti che RFI non abbia ancora presentato un serio e dettagliato piano dei costi/benefici su un progetto così costoso (170 milioni € per 5,2 km, quando negli altri Stati europei il costo medio è di circa la metà);
- chiediamo se è stato considerato che i due progetti, collegamento Bergamo/aeroporto e collegamento Bergamo/Montello, impegneranno, modificheranno e peggioreranno per anni la qualità del traffico e, soprattutto, la vita delle persone;
- chiediamo se sono stati considerati i grossi problemi di carattere viario ed ambientale che si ripercuoteranno in città su via Gavazzeni, via Piatti, via Gasparini, via Isabella, via Rosa, via Lunga, Borgo Palazzo, via per Orio e su Seriate, per citarne alcuni, sia durante i lavori che successivamente;
- va ripensata la viabilità del quartiere di Boccaleone, condividendo le scelte con i suoi abitanti;
- i sottopassi sono un manufatto ormai in disuso perché provocano problemi di sicurezza e non possono essere considerati opere compensative per ricucire il quartiere;
- chiediamo di conoscere i progetti urbanistici e viari del Comune di Bergamo previsti in via Lunga;
- il tratto ferroviario non è destinato al trasporto merci, quindi non è necessario rispettare pendenze particolari. Se invece è previsto il trasporto merci, il progetto va necessariamente rivisto, perché avrebbe un impatto ambientale notevole;
- chiediamo nuovamente perché si è deciso di collegare Bergamo a Orio al Serio con 2 binari e perché si costruirà una stazione nuova in aeroporto: quali progetti non condivisi dobbiamo aspettarci ancora?
- chiediamo di avere copia della delibera del Consiglio superiore dei lavori pubblici relativa al progetto RFI;
- non si usi l'alibi dei pendolari e del blocco del traffico ferroviario per giustificare la decisione di non sospendere il collegamento Bergamo/Orio per consentire il seminterramento;
- contiamo che venga rispettato l'impegno preso da RFI di organizzare un prossimo incontro tecnico e politico;
- perché non viene considerato un collegamento Bergamo/aeroporto di tipo metropolitano a servizio del territorio con fermate. Un'infrastruttura meno pesante avrebbe un impatto meno invasivo e consentirebbe di sviluppare un progetto più snello.

Noi continueremo a perseguire la fattibilità del seminterramento e lanciamo una nuova proposta: ricuciamo il quartiere non con i sottopassi, ma proponiamo di "inscatolare" il tratto ferroviario nel quartiere e utilizzare la piattaforma per creare spazi dedicati al quartiere: esercizi commerciali, luoghi di aggregazione, spazi sportivi, giardini pensili. Questa progettualità non può essere delegata a RFI, l'Amministrazione comunale deve bandire un concorso di idee internazionale per qualificare al meglio la nuova area che verrebbe a crearsi.

Il rispetto della storia deve essere un volano per il futuro. I nostri antenati avevano capito che nella periferia sta la ricchezza e la sopravvivenza del centro; questo appartiene al passato ma vogliamo un futuro dignitoso e degno della nostra storia.

Finora il Comitato di Quartiere di Boccaleone è stato propositivo, ha fatto la sua parte e ha cercato di collaborare con tutti coloro che avrebbero potuto mettersi in gioco.

Ora ci aspettiamo che anche i politici bergamaschi ci mettano la faccia e dimostrino la propria coerenza nel supportare un buon progetto per Bergamo, tutti indistintamente, per noi non ci sono colori, c'è solo da dimostrare buonsenso.

ASPETTI TECNICI

LA PREMESSA DI RFI – ING. MACELLO

Le parole dette da Ing. Macello all'apertura dell'incontro sono molto importanti perché ne inquadrano l'obiettivo ed i limiti di significato e senza una corretta lettura di questa introduzione, possono nascere solo interpretazioni puramente fantasiose.

Dal 19.10.2020 (e cioè da ben 11 mesi) il progetto è al vaglio della Commissione Tecnica Valutazione Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente, nel frattempo divenuto Ministero della Transizione Ecologica. A questo esame sono sottoposte anche tutte le osservazioni pervenute dagli Enti Pubblici o dai privati e registrate sul portale. La procedura prevede l'emissione di un parere tecnico, atteso oramai a breve, che potrà essere di approvazione completa del progetto così come è stato protocollato (ipotesi solitamente non ricorrente nella casistica), oppure con richiesta di integrazioni documentali (per aspetti ritenuti non approfonditi in maniera sufficiente), oppure con richiesta di integrazioni documentali e di inserimento di modifiche (magari legate alle osservazioni, ma potrebbero anche essere di nuova iniziativa della Commissione o un ibrido delle due).

Bene, fino al momento della pubblicazione di questo esito, teoricamente RFI non dovrebbe fare nulla, perché non si sa quale piega prenderà la valutazione.

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

www.cdqboccaleonebg.org

e-mail: cdqboccaleone@gmail.com

Su espressa richiesta del Sindaco Gori, RFI si è invece messa al lavoro per rispondere ai quesiti principali sollevati dal CDQ Boccaleone: il nuovo collegamento ferroviario tra la Stazione di Bergamo e l'Aeroporto di Orio al Serio, può essere interrata? Ci sono aspetti collaterali migliorabili per diminuire l'impatto sul quartiere di Boccaleone?

Ing. Macello ha affermato che quanto presentato da RFI nella giornata del 02.09 va inteso esclusivamente come uno studio supplementare (una sorta di approfondimento) che RFI ha inteso eseguire in questo periodo, ma i contenuti non sono da intendersi come un nuovo progetto in quanto per prima cosa andrà letto il parere tecnico della Commissione Ministeriale e poi si capirà cosa eventualmente trasferire.

INTERRAMENTO E SEMINTERRAMENTO

La richiesta dell'interramento. La soluzione di interrare la linea partendo dalla Stazione per essere interrati già dal ponte di via Piatti, con un interrimento completo da qui fino a via Recastello, non è fattibile perché bisognerebbe intervenire sia alla Stazione di Bergamo con demolizione e rifacimento sia del Ponte di via Piatti che del viadotto della Circonvallazione, operazioni che richiederebbero disagi ritenuti troppo significativi per la viabilità cittadina.

(Note del CDQ. A.- il ponte di via Piatti è all'interno del comparto del progetto Porta Sud: oggi intervenire è un problema e magari tra un po' i problemi spariranno e si farà qualcosa? B.- non è necessario partire a interrare esattamente dalla Stazione ma si può partire anche tra la Stazione e via Piatti: l'argomento non è stato approfondito).

La richiesta del seminterramento, si basa sull'interessare il solo tratto di ferrovia tra via Piatti e via Recastello, con l'obiettivo di essere completamente interrati prima dell'incrocio con la via Recastello, per mantenere tale via fruibile al traffico veicolare e priva a questo punto del passaggio a livello. Su questa richiesta, RFI ha espresso parere favorevole individuando che partendo dalla Circonvallazione, si può avere un tracciato ferroviario che sottopassa la via Recastello una cinquantina di metri prima (o anche di più se la si smettesse di sfogliare la margherita se la sola linea Bergamo-Brescia serve o no al trasporto merci, che necessita di pendenze più contenute).

A supporto di questa conferma, RFI presenta planimetria e sezione trasversale della soluzione, sposando però una versione extralusso a cinque binari, per dedicarne uno temporaneo (per circa 2 anni, poi da dismettere) al mantenimento in vita della linea Bergamo-Seriate, e spostando il tracciato di 8 metri verso Boccaleone, rendendo più soffocante la presenza del treno nei confronti di alcuni condomini, già messi a dura prova dalla soluzione attuale.

TEMPI, COSTI ED ALTRI ELEMENTI

Il seminterramento, ha riferito Ing. Macello, porta con sé un allungamento dei tempi realizzativi di circa 2 anni. Non sappiamo su quali basi sia stata formulata questa ipotesi, però è collegata alla soluzione a 5 binari, che per noi appare un eccesso di zelo e non siamo a conoscenza che in alcuna parte d'Italia sia mai stata proposta una soluzione ferroviaria temporanea che duri solo 2 anni. Si ritiene che con la soluzione a 4 binari tali tempi possano dimezzarsi e diventare 1 solo anno.

Nessun numero identificabile come costo è stato portato da Ing. Macello che ha giustificato la scelta come non necessaria in questo incontro.

Sono state mostrate alcune slides su una versione delle barriere fonoadsorbenti con tipologia trasparente in vetro per la parte superiore e ancora in cemento armato ma mascherate da siepi verdi alla base (per una altezza stimata di 2 metri), ma non si è riusciti ad approfondire se sono barriere certificate ed omologate e quanto tempo ci voglia per far crescere queste siepi e come si faccia davvero a mantenerle nel tempo, verde marginale sconosciuto nella maggior parte (o tutti?) dei quartieri di Bergamo.

Diversi altri aspetti non sono stati oggetto di discussione per mancanza di tempo o di scelta di RFI. Si ricorda che il progetto è costato 8M€ ed ha richiesto circa 3 anni di lavoro. Uno scambio di idee in 2 ore ha dovuto essere giocoforza essere indirizzato solo su alcuni temi principali.

LE DIFFERENZE TRA I CONTENUTI DELL'INCONTRO E QUELLI LETTI SUI GIORNALI O VISTI IN TV

Due precisazioni legate alle interpretazioni (che preferiamo prelevare da quelle scritte a pag. 17 da Eco BG del 03.09.2021) sulle ricadute del seminterramento.

Tempi. RFI ha riferito di un allungamento dei tempi realizzativi di circa 2 anni: il Sindaco Gori ha dichiarato che ci vogliono 4 anni in più e si arriva a fine lavori al 2030. Il tutto con una soluzione molto ma molto più impegnativa di ciò che servirebbe.

Fuori servizio tratta Bergamo-Seriate. La soluzione illustrata da RFI non lo prevede in quanto si basa su un quinto binario provvisorio: l'Assessore Regionale Terzi deduce personalmente in 4 anni l'interruzione di servizio nel caso si andasse al seminterramento. Il raddoppio della Ponte S.P.-Bergamo prevede 860 gg di stop cioè 2 anni e 4 mesi, che è quello che più realisticamente si può pensare sulla Bergamo-Seriate. Domanda: perché su una direttrice SI e sull'altra (che tra l'altro ha forse solo il 40% di passeggeri rispetto alla prima) NO?

Altre amenità.

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

www.cdqboccaleonebg.org

e-mail: cdqboccaleone@gmail.com

La cucitura tra Boccaleone e Clementina tramite sottopassi. RFI ha indicato le possibili posizioni, ma non si è per nulla espressa sulla reale possibilità che possano effettivamente essere realizzate (non ha approfondito le problematiche) e neppure ha detto il numero di cui si farebbero carico. Dalla carta stampata si legge che ne verranno realizzati 4 o addirittura 5.

La vecchia passerella di Boccaleone. A maggio 2019 erano comparsi i cartelli pubblicitari di avvio dell'opera per la sua demolizione e ricostruzione. Già finanziata nel progetto Legami Urbani, il Sindaco Gori dice che ora potrebbe essere convertita in uno dei sottopassi: ma la cifra di 1M€ che si portava in dote, a questo punto viene persa?

Affinamenti progettuali RFI. Ing. Macello all'inizio dell'incontro chiarisce che quanto presentato è solo un approfondimento di studio è che è necessario attendere responso dalla Commissione Tecnica Ministeriale. Poi ogni tanto gli scappa che alcuni di questi contenuti sono già stati affrontati con i Dicasteri che dovranno essere interpellati successivamente. Situazione estremamente confusa che permette a Comune e Regione di dire che le proprie osservazioni sono state recepite. Mah!

LA TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA AD OGGI

Il parere della Commissione del Ministero della Transizione Ecologica è atteso a breve. Dopo questo parere il progetto passa ad altri 2 Ministeri e poi va in conferenza di servizi. Completati questi 4 passaggi si va alle gare per la ricerca delle imprese esecutrici. Oggi il cronoprogramma lavori pubblicato del progetto prevede 4 anni di lavori (gare incluse), che se devono finire per dicembre 2025 (al momento senza un chiarimento preciso su quali fondi si appoggia), dovrebbero partire a dicembre 2021. Cioè la conclusione lavori è già oggi a rischio se pensiamo ad un finanziamento legato alle Olimpiadi o al PNRR. E c'è di più. Per il progetto del raddoppio della Ponte S.P. - Bergamo, anche lui presentato al Ministero, ha chiuso con un giudizio della Commissione di predisporre integrazioni che RFI ha fatto in 40 giorni ma obbligando a ripubblicare per 30 giorni ed ora la Commissione dovrà emettere altro parere: cioè un allungamento della procedura autorizzativa di almeno altri 3 mesi secchi. Se succede lo stesso scherzo sulla Bergamo-Orio da fine settembre si va a fine dicembre 2021 e mancano ancora i passaggi ai due Ministeri più la conferenza dei servizi, pertanto insistere con questa storia Olimpiadi/PNRR non sappiamo quali certezze porti con sé.

ALCUNE NOSTRE RIFLESSIONI

REGIONE LOMBARDIA E L'INTERRUZIONE DI SERVIZIO

Si sostiene che l'interramento della ferrovia nella zona di Boccaleone comporterebbe una sospensione della linea Bergamo-Montello per il periodo di svolgimento dei lavori, con impossibilità di predisporre trasporti sostitutivi ai treni merci e problematiche aggiuntive per il servizio sostitutivo passeggeri.

Ebbene, parrebbe che la quota di treni merci in transito su questa tratta sia assente o assolutamente irrilevante:

- Nel rilevamento degli Eventi Treni sulla tratta Seriate-Bergamo condotto nel settembre 2019, allo scopo di individuare la "sorgente rumore treno" da inserirsi nel modello di simulazione impatto acustico Sound Plan, tutti i 72 treni misurati nel corso di una intera giornata erano passeggeri
- Dalla osservazione visiva dei transiti durante i mesi recenti non è stato avvistato alcun treno merci
- Il nuovo collegamento Bergamo-Orio non è idoneo al transito di treni merci, date le pendenze del tracciato e la tipologia di stazione prevista in fronte all'Aeroporto
- Dall'esame del Piano Commerciale Business Merci, redatto da RFI in Febbraio 2021, emergono molteplici elementi che farebbero prospettare una totale assenza di treni merci su una tratta secondaria con caratteristiche quale la Bergamo – Montello; linee guida di sviluppo merci UE secondo le quali dovrà garantirsi una velocità di 100km/h e lunghezze treni da 250 sino a 700 m- concentrazione nei corridoi strategici tra i principali capoluoghi di provincia su tracciati ad alta capacità e velocità-concentrazione e potenziamento su un limitato di poli intermodali ad alta capacità ed efficienza.

Rimarrebbe quindi la sola ipotesi di convogli merci estremamente sporadici, straordinari e componibili (NCL), attivati per sole esigenze di trasferimento carri ed aggiustamenti logistici tra scali principali, certamente risolvibili con alternative ragionevoli

Per quanto riguarda il trasporto sostitutivo passeggeri, osserviamo che la disattivazione temporanea di treni a basso tasso di utilizzo (i passeggeri mediamente presenti su ciascun convoglio lungo la tratta Lecco –Bergamo-Brescia sono inferiori a 100) richiederebbe la sostituzione con servizi su ruota i cui costi di esercizio potrebbero risultare inferiori a quelli dei treni rimpiazzati.

Ricordiamo inoltre che il raddoppio della tratta Ponte San Pietro-Bergamo prevede una interruzione della linea per 800 giorni, pur essendo molto più frequentata rispetto alla Bergamo-Montello.

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

www.cdqboccaleonebg.org

e-mail: cdqboccaleone@gmail.com

A BOCCALEONE IL DISAGIO SARA' DI CASA? IL COORDINAMENTO INTERVENTI CHE NON C'E'

La mitigazione acustica desumibile dalle barriere antirumore è al 50% rispetto a quella ottenibile da moderne installazioni al miglior stato dell'arte, anche per quanto riguarda il differenziale giorno-notte. Terminata l'opera, manca un piano di monitoraggio presso i ricettori dei livelli di rumore effettivi: come potrà il singolo cittadino disturbato richiedere una verifica?

Il mancato coordinamento tra diversi cantieri RFI esporrà il quartiere a disagi troppo prolungati: 4 anni il Treno per Orio, 2-3 anni per il raddoppio Bergamo Seriate.

I soli cantieri per Bergamo-Orio impegneranno il ponte di Via Piatti per 3 mesi con transiti giornalieri di 1840 tons materiali oltre al normale traffico. La capacità di smaltimento veicoli delle Rotonde Gasparini-Via Lunga e Via Lunga- Asse Interurbano verra' saturata nelle ore di punta, a causa dei parcheggi addizionali previsti nel progetto Green Eye recentemente depositato.

CONFUSE ASPETTATIVE DI PASSEGGERI PER QUESTO TRENO?

Dallo studio Italferr-PWC sulla domanda di trasporto ferroviario nel bacino di utenza interessato, emerge una sostanziale staticità dei principali indicatori demografici:

- Residenti in Lombardia tra 19 e 65 anni: 6,2 milioni nel 2014-6,1milioni nel 2032
- Nessuna crescita del numero di addetti nell'industria- commercio-servizi
- Stabilità nelle previsioni di spostamenti sino al 2032 in Lombardia, riflessa anche da Milano e provincia, ma leggerissima flessione negli spostamenti in Bergamo e provincia nel 2032 rispetto al 2018.

Malgrado quanto sopra, si proiettano i trend storici ante Covid 19 relativi ai transiti di passeggeri in Aeroporto, ed al numero di visitatori nell'Orio Center, formulando assunzioni secondo cui nel 2030 l'aeroscalo registrerà 18 milioni di transiti (nel 2019 erano 13,8 mil.), ed il centro commerciale sarà visitato da 15 milioni di persone (11,5 milioni nel 2019).

Si ignorano totalmente riflessioni e modelli comportamentali indotti dal Covid 19: sviluppo dello Smart Working-restrizioni nei viaggi applicate da tutti i gruppi industriali-rinnovata sensibilità ecologica nei confronti di una forma di trasporto, l'aereo, piu' inquinante pro capite in assoluto- valore della vita all'aria aperta rispetto all'ingabbiamento nei Centri Commerciali. Non si considera che le prossime costruzioni di altri Centri Commerciali nella medesima macro-area , recentemente approvati, sottrarranno visitatori all'Orio Center.

Ad oggi, l'aeroporto di Orio è già raggiungibile entro 90 minuti da 9 milioni di abitanti che generano il 22% del reddito d'Italia; è collegato con Milano Centrale tramite un bus ogni 15 minuti, con Bergamo tramite bus ogni 30 minuti. È pianificata la realizzazione di 5.000 nuovi posti auto, che si aggiungeranno ai 6400 già esistenti. Dalle 6245 interviste svolte con i viaggiatori in Aeroporto, emerge che il 68% vi si reca in auto, il 24% tramite Shuttle-Bus, soltanto l'8% in treno. Tra i 1544 intervistati nell'Orio Center , il 95% vi giunge in auto-moto, il 4% in autobus e solo l'1% in treno! Il supposto cambiamento di attitudine in favore della ferrovia è quantomeno temerario.

L'Assessore ai Trasporti Regione Lombardia sottolinea che la istituzione dei treni Malpensa Express (120 giornalieri contro i 146 previsti per la stazione di Orio, benché piu' "piccolo" di Malpensa!) ha incrementato del 30% il numero di passeggeri ferroviari; ma questo è avvenuto unicamente grazie alla tardiva trasformazione dei Malpens Express in "treni pendolari multi fermata", in assenza della quale l'esercizio ne sarebbe risultato totalmente deficitario.

Tutto ciò premesso, dobbiamo purtroppo ritenere che la ragione e l'urgenza del treno Bergamo-Orio siano "drogate" dai prossimi Giochi Invernali nel febbraio 2026: un solo mese di potenziale picco dell'utenza ferroviaria!.

QUALE RATIO IN TALUNI INVESTIMENTI PUBBLICI?

Ipotizzando che:

- 100 transiti -treno dei 146 siano nuovi-addizionali (come pubblicato sui media), 46 siano già in circolazione
- Vi sia una distanza media di 74 km dall'Aeroporto per i nuovi passeggeri che lo raggiungeranno in treno
- Si applichi una tariffa media di 7 euro (oggi 5,5 Euro Bergamo- Milano); la copertura dei puri costi di esercizio ferroviario (senza alcuna redditività per l'investimento iniziale di 170 milioni) richiederebbe c.ca 5.000.000 milioni di passeggeri addizionali , ovvero il **65% dei "nuovi" utenti** che verranno aggiunti, secondo le "proiezioni", soltanto nel 2030 dovrebbero muoversi in treno.

Lasciamo valutare a voi la "realizzabilità" di questa prospettiva, dopo le premesse nei paragrafi che precedono.

Osserviamo che, una volta in piu', differentemente dagli investimenti privati che generano PIL, in questa opera pubblica viene:

- ignorato qualsiasi concetto di remunerazione dell'investimento, salvo il modesto moltiplicatore iniziale circoscritto alla re- immissione , nel circuito economico, della pura spesa sostenuta.
- ribaltato il normale concetto di Domanda-Offerta per un servizio: mentre nel mercato privato la Domanda precede e stimola l'offerta, in questa opera pubblica si pretende che la nuova Offerta collocata trascini automaticamente una domanda i cui presupposti sono altamente incerti.

Con buona pace per gli ulteriori oneri improduttivi che ricadranno sulla collettività.



COSTRUIRE UN FUTURO, AGENDO SUL PRESENTE.

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
Settembre 2021 · Bergamo



INCONTRO DEL 02.09 E AVVENIMENTI SUCCESSIVI

- **conferenza stampa COMUNE BG**
- **cosa si è detto all'INCONTRO e cosa abbiamo letto o visto sui GIORNALI e in TV**
- **perché ci vediamo solo oggi:
la registrazione audio e le slide RFI**



LA PREMESSA DI RFI – ING. MACELLO

- **PROCEDURA VIA IN CORSO**
- **QUI PER PRESENTARE STUDI SUPPLEMENTARI
E NON PER UN PROGETTO ALTERNATIVO**

ASPETTI VALUTATI

- **INTERRAMENTO DA STAZIONE DI BERGAMO**
- **SEMINTERRAMENTO**
- **TEMPI E COSTI**
- **ALTRI ELEMENTI (fermata Fiera,
barriere, via Lunga, sottopassi e sovrappassi)**

INCONTRO 02.09.2021 – ASPETTI TECNICI



- **INTERRAMENTO DA STAZIONE DI BERGAMO**

- **SEMINTERRAMENTO
(planimetria)**



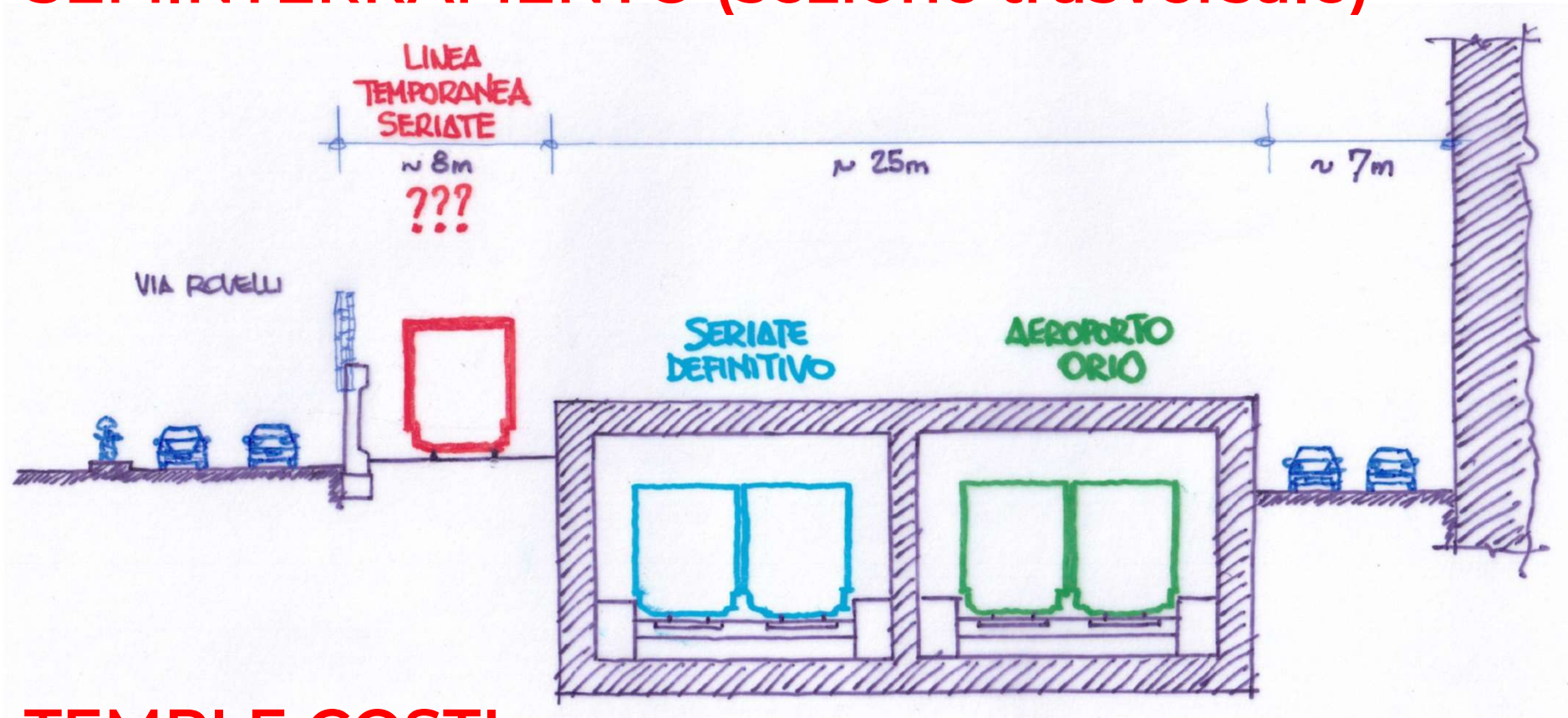
#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
Settembre 2021 • Bergamo

INCONTRO 02.09.2021 – ASPETTI TECNICI



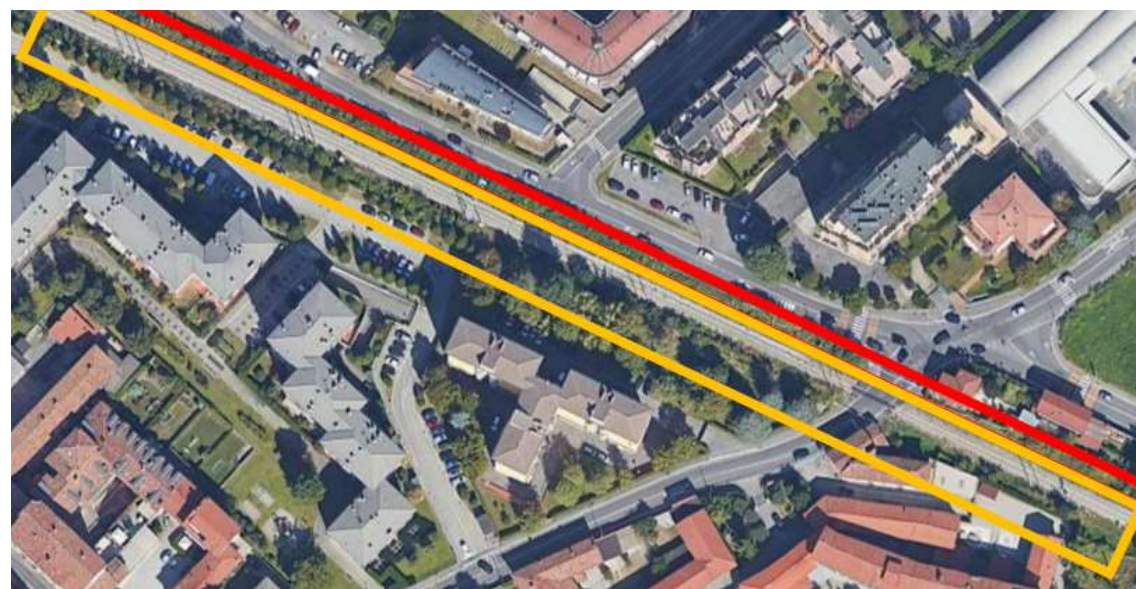
- **SEMINTERRAMENTO (sezione trasversale)**



- **TEMPI E COSTI**

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
Settembre 2021 • Bergamo



#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



PRINCIPALI DIFFERENZE TRA INCONTRO E QUANTO ABBIAMO LETTO O VISTO SUI MEDIA

- **INCIDENZA TEMPI EXTRA SEMINTERRAMENTO:
DA 2 ANNI SONO DIVENTATI 4**
- **INTERRUZIONE TRATTA BERGAMO-SERiate:
DA NON VALUTATO A 6 ANNI**

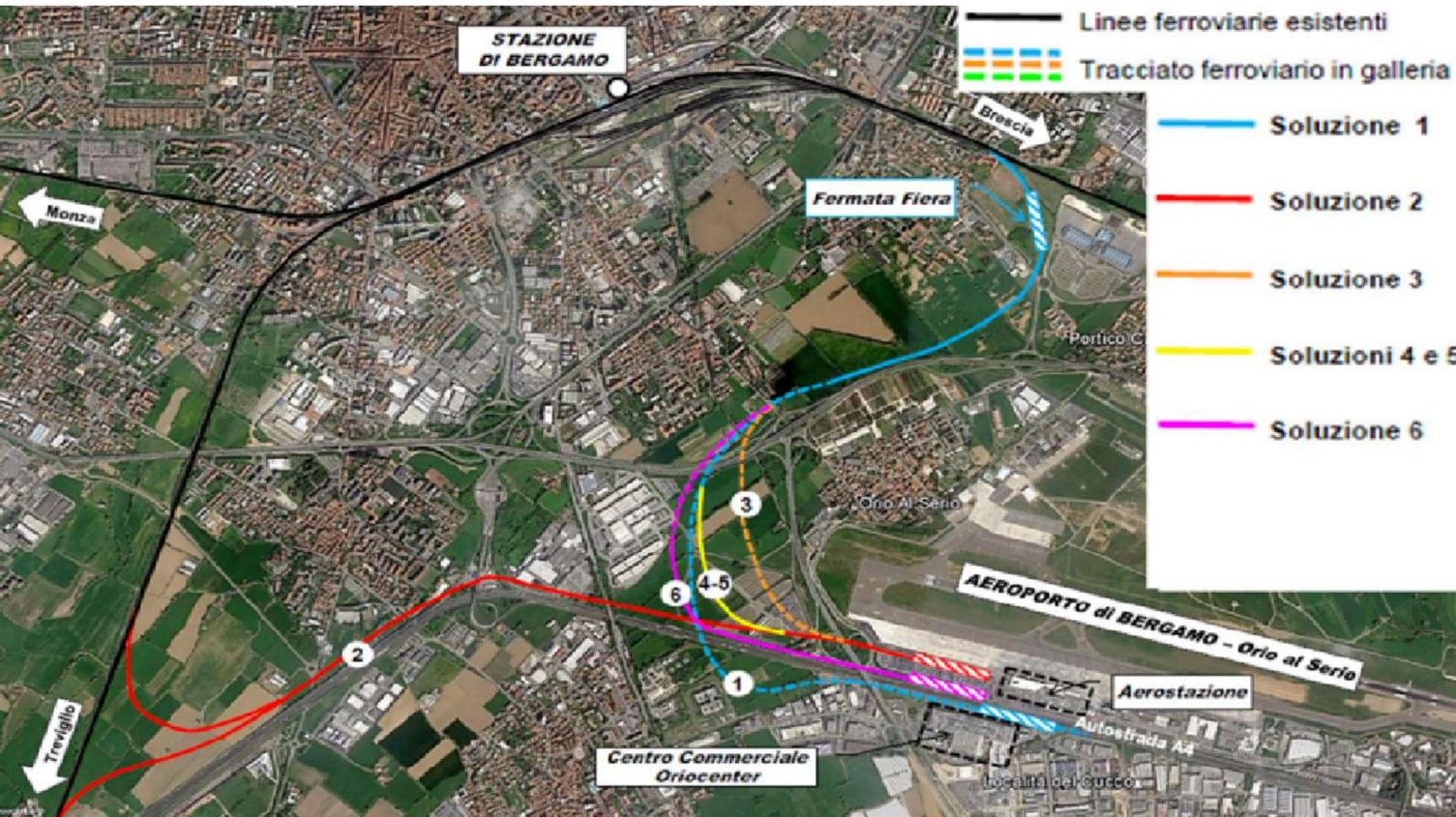


LA SITUAZIONE TEMPI DI REALIZZAZIONE OGGI

CRONOPROGRAMMA LAVORI: 4 ANNI
VINCOLO CHIUSURA LAVORI: dicembre 2025
SINTESI: se il progetto non chiude le autorizzazioni entro dicembre 2021 e si va all'appalto, l'opera non parte neppure?

IL RUOLO DEL COMMISSARI E I CONTROLLI DALL'EUROPA

SEMINTERRAMENTO: per CDQ è una soluzione valida, per il Comune no



NELLE SOLUZIONI PROPOSTE DA RFI
NESSUNA CONSIDERAVA IL
SEMINTERRAMENTO PER
RISOLVERE LA DIVISIONE DEL
QUARTIERE.

PERCHE' IL COMUNE NON HA MAI
SOTTOLINEATO IL PROBLEMA?
PERCHE' OGGI LA PROPOSTA DEL
CDQ E' TECNICAMENTE VALIDA MA
NON C'E' PIU' TEMPO?

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

RFI SA PROGETTARE OPERE SOSTENIBILI

NEL PGT, PUMS, ECC E' SEMPRE STATO INDICATO «*SISTEMA METROPOLITANO*»
QUESTO PROGETTO E' UN SISTEMA SOLO FERROVIARIO



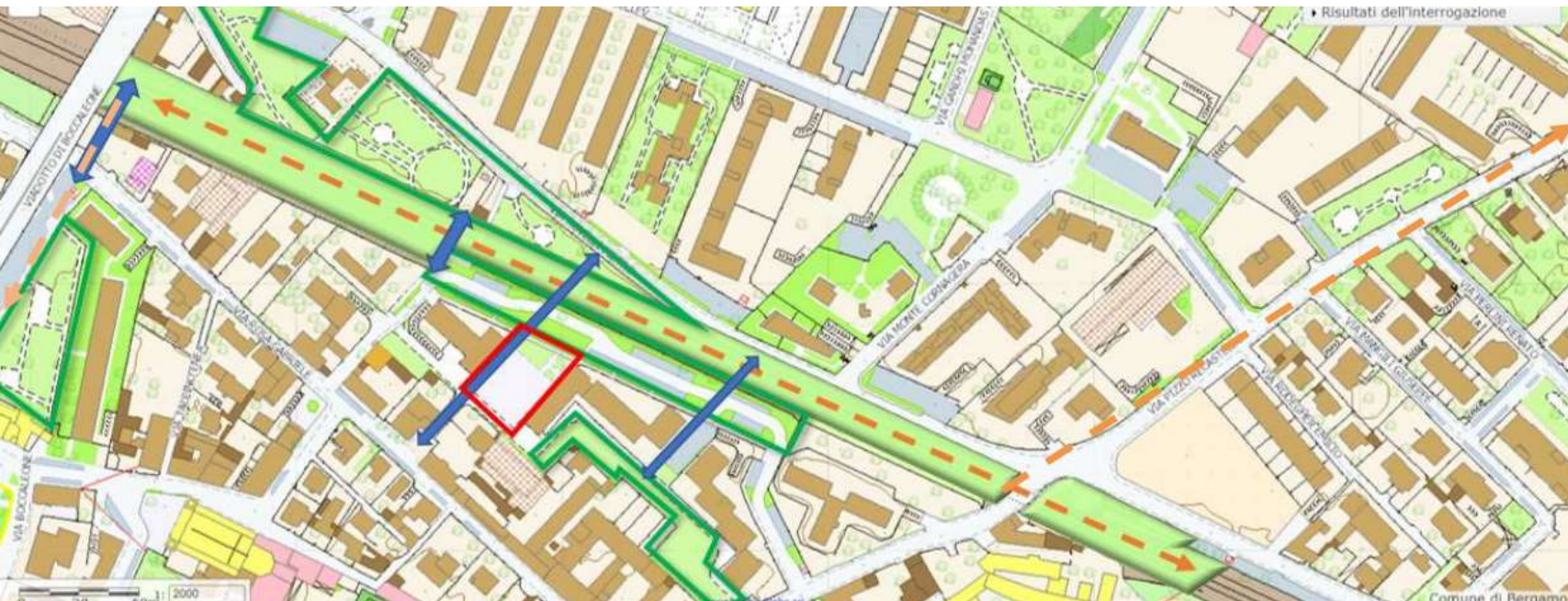
RFI FA PROGETTI MODERNI VEDI:

dalle grandi città come i passanti ferroviari di Torino, Milano, Firenze,
Piccoli centri come Ferrara, Lavis a Trento, e Bari-Triggiano.

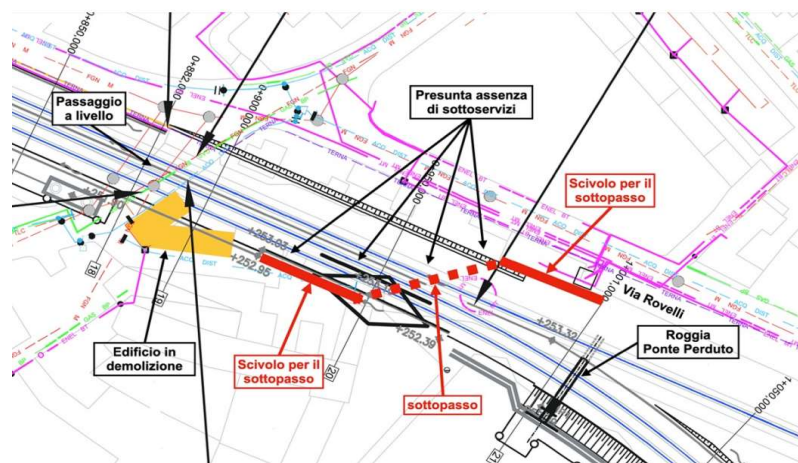
RFI scrive:[...] *La politica di sostenibilità identifica i principi che ispirano il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Consapevoli del ruolo centrale del settore della mobilità per una crescita responsabile, intendiamo contribuire al miglioramento della qualità della vita e dei territori che attraversiamo, sviluppando infrastrutture e modalità di trasporto integrate ed efficienti.*
[...] **parole purtroppo completamente disattese con questo progetto.**

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



I SOTTOPASSI NON SONO UNA SOLUZIONE

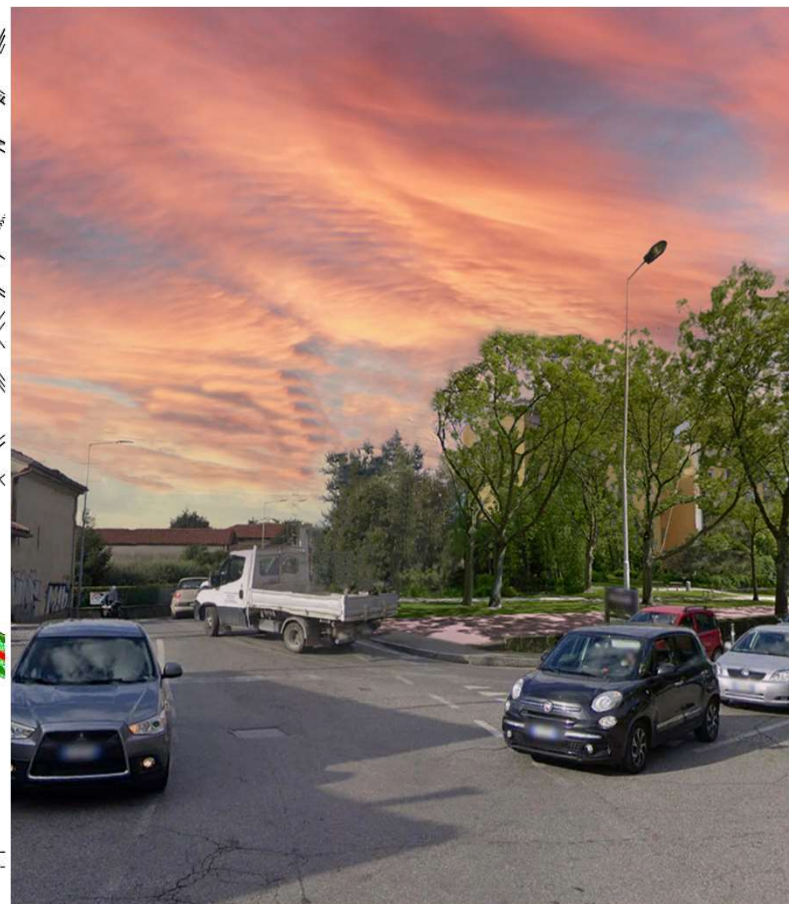
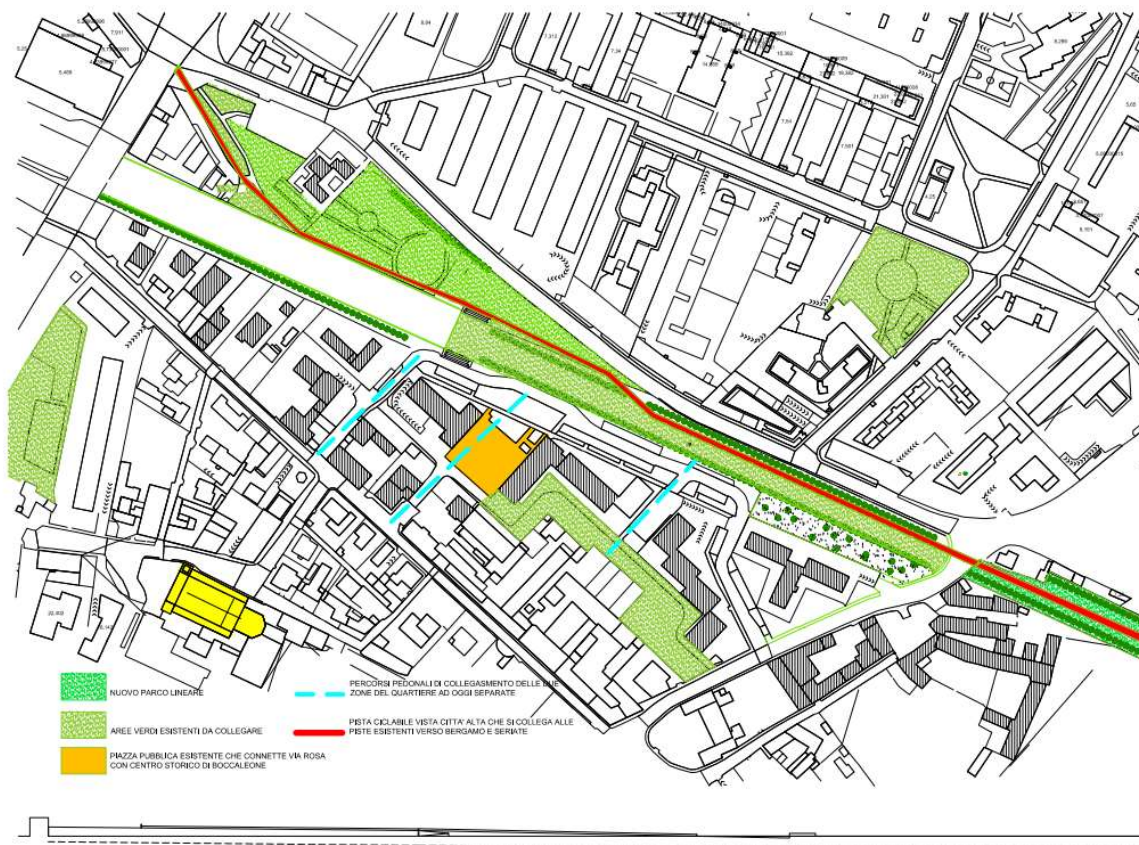


i sottopassi sono un manufatto ormai in disuso perché provocano problemi di sicurezza e **non possono essere considerati opere compensative** per ricucire il quartiere;

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

SEMINTERRAMENTO: per CDQ è una soluzione valida, per il Comune no



#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



Noi continueremo a perseguire la fattibilità del seminterramento e lanciamo una nuova proposta:

**ricuciamo il quartiere
non dal basso con i sottopassi,
ma dall'alto.
Come?**

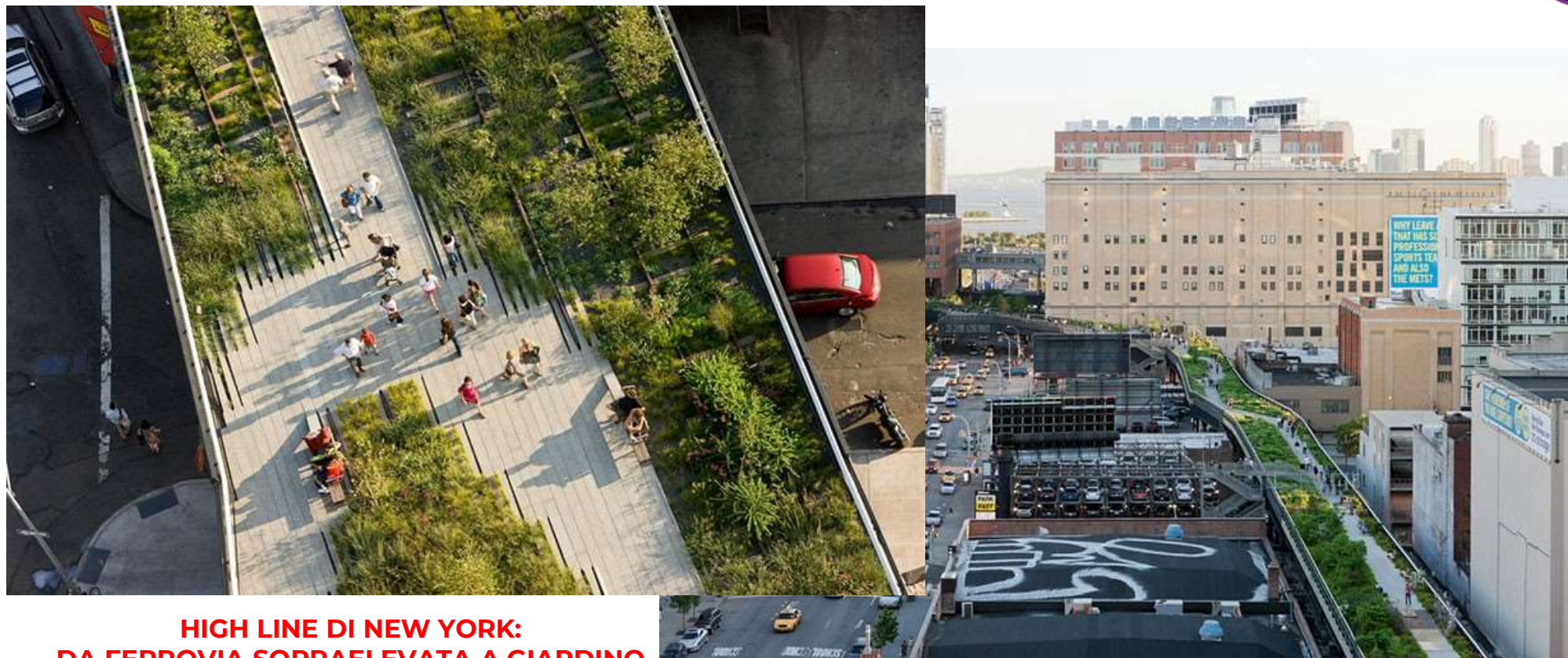
proponiamo di "incasellare" il tratto ferroviario nel quartiere e utilizzare la piattaforma per creare spazi dedicati al quartiere

Questa progettualità non può essere delegata a RFI, l'Amministrazione comunale, questo è un progetto urbano di grande importanza, come Porta Sud.

#RICUCIAMO  BERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

LA RICUCITURA TRA BOCCALEONE E CLEMENTINA: disegno e realtà



**HIGH LINE DI NEW YORK:
DA FERROVIA SOPRAELEVATA A GIARDINO
PANORAMICO METROPOLITANO**

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo



ZONA ABITATA

836 m

SEZ. 1 PIATTI EST 0,214

SEZ. 22 COMBONIANE
1,050

ZONA COMPRESA NEL PARCO DEI COLLI

1100 m

SEZ. 22 COMBONIANE 1,050
SEZ. 46 SCOLMATORE 2,150

TRATTO DI CUI SI CHIEDE L'INTERRAMENTO

1936 m



**LA REVISIONE DELLA VIABILITA' SULLA VIA LUNGA: nuovo verde che se ne va
ASPETTI NON CHIARITI, CHE RITENIAMO IMPORTANTI**

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo



Ferrovia a raso: maggiore consumo di suolo

Non è chiara la progettazione e il finanziamento del nuovo sottopasso zona fiera, altri interventi viari sono progettati e finanziati nel progetto RFI presentato in VIA, all'interno dei computi metrici estimativi, perché il sottopasso su via Verne no? Perché è in altro progetto?

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



Quindi chiediamo

- sono stati considerati i grossi problemi di carattere viario ed ambientale che si ripercuoteranno in città su via Piatti, via Gasparini, via Isabello, via Rosa, Borgo Palazzo, via per Orio e su Seriate sia durante i lavori che successivamente?
- è stato considerato che i due progetti, collegamento Bergamo/aeroporto e collegamento Bergamo/Montello, impegneranno, modificheranno e peggioreranno per anni la qualità del traffico e, soprattutto, la vita delle persone? Quali soluzioni?
- chiediamo di conoscere i progetti del Comune di Bergamo urbanistici e viari previsti in via Lunga;
- Vogliamo condividere le scelte di come sarà ripensata la viabilità del quartiere, vogliamo una vera partecipazione.

CANTIERI CHE PARTIRANNO TRA IL 2023 e il 2026



#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

Piano Investimenti per la Lombardia

I CONTI CHE NON TORNANO



**102 MILIONI
CdP CASSA DEPOSITI E
PRESTITI 2018-2019**

8 MILIONI FINAZIATI

**TOTALE 110 MILIONI DI
EURO**

Focus – Collegamento Bergamo - Orio al Serio

COSTI

CVI: 110 ME
FINANZIATI: 8 ME
FABBISOGNI AGG CDP 2018-2019 : 102ME

TEMPI

PROGETTAZIONE DEFINITIVA IN FASE DI AVVIO
AVVIO LAVORI: MARZO 2021
ATTIVAZIONE: DICEMBRE 2023

FASI

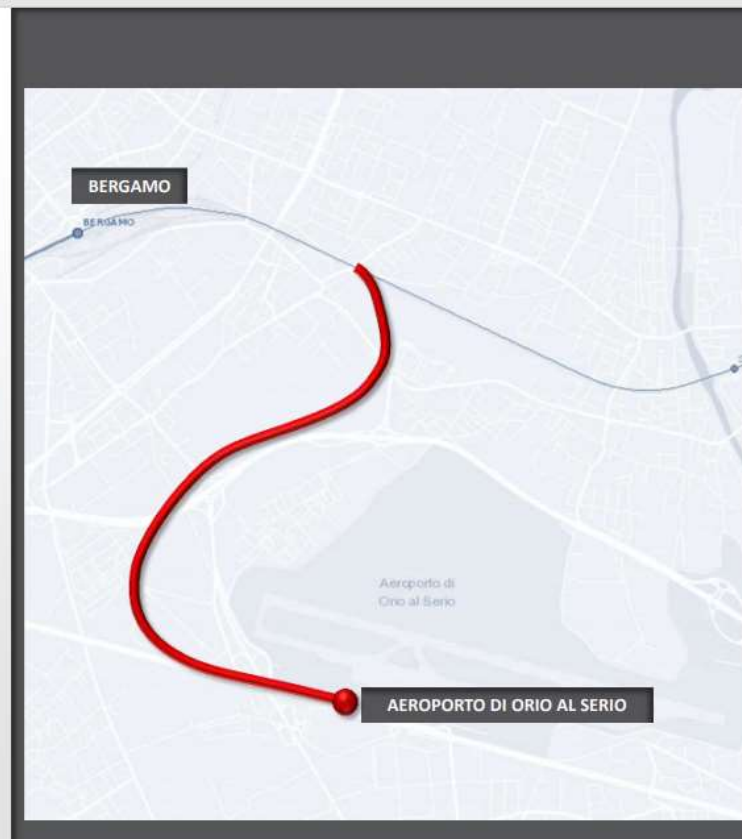
UNICA FASE DI ATTIVAZIONE

BENEFICI ATTESI

INCREMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ ATTRAVERSO LA
REALIZZAZIONE DI UN PIANO DI INTEGRAZIONE
MODALE TRENO/AEREO CHE COLLEGERÀ
L'AEROPORTO DIRETTAMENTE CON MILANO
COLLEGAMENTO AEROPORTO – BERGAMO IN 10'
COLLEGAMENTO AEROPORTO – MILANO C.LE IN 60'



#RICUCIAMOBERGAMO



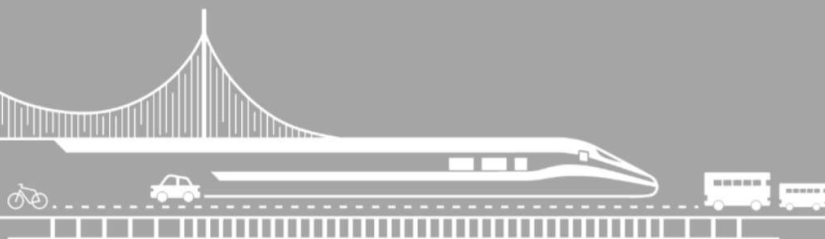
Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo



OLIMPIADI INVERNALI 2026: COME CI SI MUOVERA'

Convegno CIFI Area Nord

25 Febbraio 2021



**31 MILIONI
CdP CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2020**

131 MILIONI DL RILANCIO

8 MILIONI FINAZIATI

TOTALE 170 MILIONI DI EURO

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo

Collegamento ferroviario Aeroporto di Orio al Serio

Descrizione dell'intervento

Attualmente l'aeroporto di Orio al Serio non è collegato alla rete ferroviaria nazionale. Il **futuro collegamento ferroviario a doppio binario** ha un'estesa complessiva pari a circa 5,3 km, di cui circa 1 km in affiancamento alla linea storica.

La nuova linea attraversa un territorio antropizzato con importanti interferenze di tipo idraulico e infrastrutturale. È prevista una **galleria al fine di evitare l'interferenza con il cono di volo** della pista aeroportuale.

La futura stazione a servizio dell'aeroporto, prevista a raso, sarà servita da **4 binari di stazione**, avrà marciapiedi per il servizio viaggiatori di **lunghezza 250 m e altezza 55 cm coperti da pensiline** e sarà collegata tramite «finger» sotterraneo (realizzato da S.A.C.B.O.) direttamente all'Aeroporto. Sarà inoltre garantito il collegamento dalla stazione con il Centro Commerciale Oriocenter.

L'opera è strategica per le Olimpiadi 2026.

Obiettivi e benefici

- Collegamento Aeroporto – Bergamo in 10'
- Collegamento Aeroporto – Milano C.le in 60'

Il collegamento permetterà a regime di avere un treno ogni 10' per l'Aeroporto.



PROGETTO OLIMPIADI 2026



CVI: 170 M€
Finanziati: 8 M€
31 M€ in CdP anno 2020
131 M€ con «DL Rilancio»
Fine lavori: Dicembre 2025

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



Collegamento ferroviario Aeroporto di Orio al Serio

Stato di attuazione

PD concluso
Iter autorizzativo in corso
Avanzamento ad oggi: **25 %**

- ❑ Progettazione Definitiva conclusa a giugno 2020
- ❑ Invio PD al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 10 luglio 2020
- ❑ Invio PD al MATTM e al MIBACT (Legge 120/2020) per avvio iter VIA il 16 ottobre 2020
- ❑ Pubblicazione Avviso al Pubblico sul sito del MATTM il 22 ottobre 2020 per avvio procedura VIA



#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

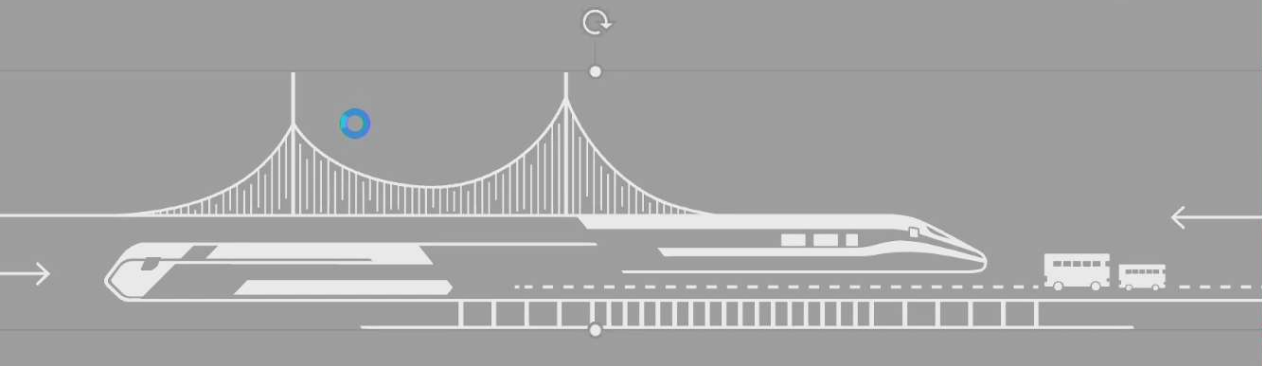




Audizione RFI presso Commissione Lavori Pubblici al Senato

Schema DPCM Commissari II

30 Giugno 2021



**31 MILIONI
CdP CASSA DEPOSITI E PRESTITI 2020**

131 MILIONI DECRETO OLIMPIADI

8 MILIONI FINAZIATI

TOTALE 170 MILIONI DI EURO

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



Collegamento ferroviario Aeroporto di Orio al Serio

PROGETTO OLIMPIADI 2026

Descrizione dell'intervento

Attualmente l'aeroporto di Orio al Serio non è collegato alla rete ferroviaria nazionale. Il futuro collegamento ferroviario a doppio binario ha un'estesa complessiva pari a circa 5,3 km, di cui circa 1 km in affiancamento alla linea storica.

La nuova linea attraversa un territorio antropizzato con importanti interferenze di tipo idraulico e infrastrutturale. È prevista una galleria al fine di evitare l'interferenza con il cono di volo della pista aeroportuale.

La futura stazione a servizio dell'aeroporto, prevista a raso, sarà servita da 4 binari di stazionamento, avrà marciapiedi per il servizio viaggiatori di lunghezza 250 m e altezza 55 cm coperti da pensiline e sarà collegata tramite «finger» sotterraneo (realizzato da S.A.C.B.O.) direttamente all'Aeroporto. Sarà inoltre garantito il collegamento dalla stazione con il Centro Commerciale Oriocenter.

L'opera è strategica per le Olimpiadi 2026.

Obiettivi e benefici

- Collegamento Aeroporto – Bergamo in 10'
- Collegamento Aeroporto – Milano C.le in 60'

Il collegamento permetterà a regime di avere un treno ogni 10' per l'Aeroporto.



Progetto in PNRR
CVI: 170 M€
Finanziati: 8 M€ in CdP
18/19
31 M€ agg.20/21 del CdP,
131 Decreto Olimpiadi
Fine lavori: *Dicembre 2025

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

Collegamento ferroviario Aeroporto di Orio al Serio

Stato di attuazione

**PD concluso
Iter autorizzativo in corso**

- ❑ Progettazione Definitiva conclusa a giugno 2020
- ❑ Invio PD al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 10 luglio 2020
- ❑ Avvio Iter VIA – Pubblicazione Avviso al Pubblico sul sito del MITE il 22 ottobre
- ❑ In corso iter VIA. Scadenza presentazione osservazioni al MITE da parte del Pubblico il 21 dicembre 2020. Regione Lombardia ha trasmesso al MITE il contributo di competenza.
- ❑ A dicembre 2020 è stato richiesto al MIMS di attivare le procedure approvative di cui al DPR 383/1994 e s.m.i. (Conferenza di Servizi). Il MIMS ha comunicato che procederà alla convocazione della Conferenza di Servizi dopo la conclusione dell'iter VIA
- ❑ A giugno 2021 la committenza ha sollecitato il MITE in merito alle tempistiche per l'emissione definitiva del provvedimento di VIA

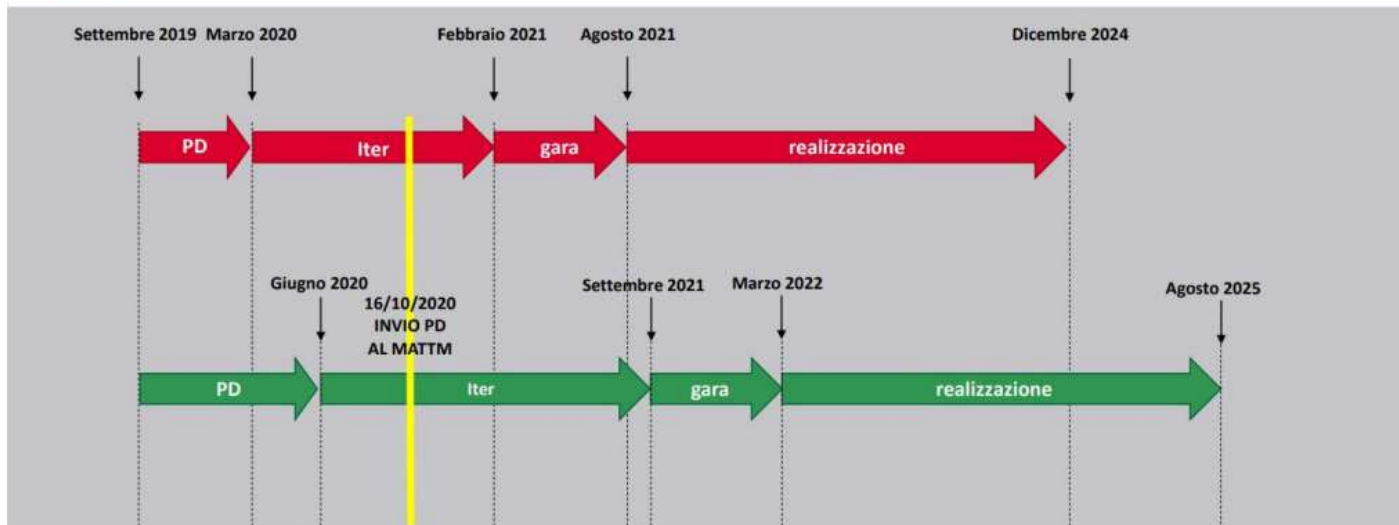




- **Dalla somma dei computi metrici presenti nel PD si arriva a 130 milioni**
- **Abbiamo chiesto ad RFI un serio e dettagliato piano dei costi/benefici su un progetto così costoso (170 milioni € per 5,2 km, quando negli altri Stati europei il costo sarebbe di circa la metà);**
- **vorremmo sapere per quale finalità verranno utilizzati i 170 milioni € stanziati (CdP+DL Rilancio) per il collegamento Bergamo/Orio, visto che ora il progetto rientra nel PNRR?**

Collegamento ferroviario Aeroporto di Orio al Serio

Tempi



L'OPERA E' IN RITARDO?

Ad oggi settembre 2021:

- 19.10.2020 – pubblicazione del progetto
- 21.12.2020 – chiusura presentazione osservazioni
MANCANO
-Autorizzazione VIA e possibili integrazioni?
- conferenza dei servizi?
-gara appalto?
- avvio lavori?



GRANDE RISCHIO, si farà un opera fuori tempo che non serve alle OLIMPIADI e DISTRUGGERA' il quartiere

VALE LA PENA????

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



Le OLIMPIADI...ma la storia ci insegna?

**Sono ormai anni che le Olimpiadi portano soldi, ma anche debiti.
Troppa fretta nella progettazione e poi le conseguenze rimangono nel territorio.
ATENE, TORINO, PECHINO, LONDRA, TOKYO, MILANO-CORTINA**

**Mondiali '90 paghiamo da anni un'ingresso in autostrada fatto male, fra poco la
Regione stanZIA altri 40 milioni di euro**

**UN OPERA COSI' IMPORTANTE
NON PUO' ESSERE FINANZIATA IN FUNZIONE DI UN EVENTO
E' TROPPO RISCHIOSO**

NE VALE LA PENA?...

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo

chiediamo nuovamente perché si è deciso di collegare Bergamo a Orio al Serio con 2 binari e non con 1 come era previsto prima?



Nella relazione tecnica del PD è scritto:

- *la differenza di costo da uno a due binari non è elevata*
- Il 2 settembre ci hanno detto:
- *prima creiamo l'offerta e poi pensiamo alla domanda.*

E se la domanda non c'è? Se le persone preferiscono muoversi in bus o auto?
Anche il Malpensa Express è utilizzato solo dal 15% dei viaggiatori dell'aeroporto,
non è un flop, solo perché lo usano i pendolari del Varesotto

GRANDE RISCHIO, si potrebbe fare un opera fuori misura che non serve, che DISTRUGGERA' il quartiere

NE VALE LA PENA????

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 · Bergamo



ALCUNE NOSTRE RIFLESSIONI

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo

INTERRUZIONE DEL SERVIZIO



Si sostiene l'impossibilità di interrompere la linea Bg –Montello causa treni merci e disagi ai passeggeri, tuttavia:

- Nessun treno merci da molti mesi ad oggi
- La simulazione acustica Sound Plan (campionati 72 treni) non include treni merci
- La nuova tratta Bg –Orio non è idonea al trasporto merci
- Il Piano Business Merci RFI del Febbraio 2021 prevede solo treni merci su direttrici principali, collegate a poli intermodali a grande capacità, lunghi almeno 250 mt e con velocità non inferiore a 100Km/h . La BG –Montello non risponde a nessuno dei requisiti.
- Pochissimi pendolari sulla tratta , costi di esercizio rotabile pesantemente sussidiati: stimiamo che autobus sostitutivi per due anni potrebbero comportare risparmi sino a 2 milioni di Euro.
- Nel progetto di raddoppio Ponte San Pietro- Bergamo si pianifica una interruzione per 800 giorni, malgrado n° pendolari di molto superiori

In Boccaleone il disagio sara' di casa?



- Da simulazione acustica Sound Plan di progetto, per ricettori esposti, valori di abbattimento **al solo 50%** rispetto a quanto ottenibile da Barriere Antirumore al miglior stato dell'arte
- anche delta rumore giorno- notte è solo **il 50%** rispetto a quello normativo (18 treni notturni).
- Nessun piano di monitoraggio successivo: **a chi si rivolgeranno i cittadini disturbati dal rumore ?**
- L'assenza di coordinamento tra cantieri RFI esporrà Boccaleone a disagi molto prolungati; 4 anni il Treno per Orio, 2-3 anni il raddoppio Bergamo-Seriate.
- Il ponte di Via Piatti : tre mesi transiti addizionali pari a 1840 tons di materiali giornalieri, + surplus di traffico causato dalla chiusura del PL via Recastello.
- Manca cronoprogramma tale da garantire viabilità sostitutiva entro i tempi necessari
- La attivazione del progetto Green Eye (area verde tra Fiera-Boccaleone- Via Lunga) , qualora si installassero il 70% dei parcheggi massimi consentiti, porterebbe ad una sovra saturazione, nelle ore di punta, delle capacita' di smaltimento nelle due Rotonde Via Gasparioni- via Lunga e Via Lunga- Asse Interurbano. (Da Studi Traffico per Green Eye).

Passeggeri per questo treno- solo Una Tantum Giochi Invernali 2026 ?



- Residenti tra 19 e 65 anni in Lombardia leggermente inferiori nel 2032 rispetto ad oggi
- Nessuna crescita numero addetti industria-commercio-servizi
- Stabilità previsioni di spostamenti, leggerissima flessione in Bergamo e provincia al 2032
- Trend di crescita passeggeri Aroscolo (da 13,8 mil nel 2019 a 18 mil nel 2032) e visitatori Orio Center (da 11,5 a 15 mil) **unicamente desunti da interpolazione su anni passati proiettate in avanti**
- 8000 interviste in loco: in Aroporto il 68% giunge in auto, il 24% tramite Bus-Shuttles, solo l'8% in treno. Presso Orio Center: 95% veicoli , 4% autobus , 1% treno. **Temerario supporre forte cambiamento di attidutine in favore del treno.**
- **Previsti nuovi 5.000 posti auto (6.400 gia' esistenti)- come si conciliano?**
- Malpensa Express (120 treni contro 146 per Orio) : era pesantemente deficitaria, ha raggiunto +30% viaggiatori solo dopo trasformazione in Treni Pendolari con fermate frequenti. Nulla a che vedere BG-Orio connessione diretta regionale.
- Ignorati nuovi comportamenti post Covid (Smart Working, consapevolezza trasporto aereo piu' inquinante pro capite, forti restrizioni viaggi business ..)

Ratio di questo investimento pubblico?



Se 146 transiti treno = 100 convogli nuovi (da articoli media) + 46 già in circolazione

- distanza media 74 km da Aeroporto Orio
- Tariffa media 7 Euro (oggi 5,5 Euro BG-Milano)
- Ritorno investimento = Zero
- Copertura solo costi esercizio ferroviario richiede **5 milioni /anno di passeggeri addizionali**

Pari **al 23% degli accessi odierni** ad Aeroscalo +Orio Center, oppure **al 65% degli accessi incrementali** rispetto ad oggi proiettati al 2032. **Ma attualmente soltanto il 4,7% utilizza il Treno.**

Se ipotizziamo anche una redditività minimale sui 170 milioni investiti (es affinché ripaghi almeno il Costo Debito Pubblico), i passeggeri annuali incrementali dovrebbero essere 5.300.000.

Domanda +Trasporto Ferroviario: non esiste e la si vuole forzare tramite aumento capacità.

Ma prospettive oggettivamente molto DEBOLI.



CHI HA PERSO TEMPO ?

- ott. 2020/set. 2021 – 1 anno per sapere che nostra idea era OK
- mar. 2017/ott. 2020 – 3,5 anni di non partecipazione

UN NUOVO MOSTRO FIGLIO DELLA FRENESIA
COLLABORAZIONE E PROPOSTE DAL CDQ
UNA STORIA CHE PER IL CDQ NON FINISCE QUI



Grazie per l'attenzione

#RICUCIAMOBERGAMO

Comitato di Quartiere di Boccaleone
settembre 2021 • Bergamo