

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

II/La Sottoscritto/a COMITATO DI QUARTIERE BOCCALEONE
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

II/La Sottoscritto/a _____ Comitato di Quartiere di Boccaleone (BG)
 in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 X Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – “AEROPORTO ORIO AL SERIO” (Codice procedura 5609)

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- x Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro Impatto acustico _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 X Rumore, vibrazioni, radiazioni

Nel capitolo 9.1 dello studio sopracitato (...Raddoppio Bergamo –Montello ..) vi sono sezioni specifiche dedicate agli accessi all'Aerostadio di Orio ed alla struttura commerciale Orio Center , condotti nel 2019 (anno di massimo accesso) tramite 7.789 interviste svolte in loco su un campione in base a criteri specialistici statisticamente significativi, da cui emerge quanto segue:

Aeroporto di Orio: **8,694 milioni** lo raggiungevano con veicoli privati- 1,794 milioni tramite bus navetta autostradali- 1,104 milioni tramite treno sino alla stazione di Bergamo-0,414 milioni tramite Flixbus - 1,7 milioni tramite altri mezzi di varia natura ed accompagnamenti temporanei.

Orio Center : **10,416 mil.** vi si recava con auto proprie, 0,224 mil con il treno sino a Bergamo,0,56 mil con altri mezzi; si tenga presente che molti intervistati hanno valutato come indispensabile l'utilizzo di un mezzo proprio in presenza d acquisti voluminosi.

Significativo il dato in base al quale l'incremento dei Bus Navetta, in grado di erogare un servizio simile al trasporto su treno, sono aumentati in misura di gran lunga inferiore rispetto ai passati incrementi di accessi sia all'Aeroporto che all'Orio Center.

Secondo la societa' SACBO, gestrice dell'Aeroporto, le proiezioni di unità di traffico porteranno a 14 milioni nel 2022, a 17 mil. nel 2025, **tra i 18 ed i 20 mil nel 2030**. Considerando le proiezioni INPS circa gli "addetti", è evidente che tali ipotesi di incrementi si basano unicamente su un enorme maggior afflusso turistico e lavorativo dall'estero, non supportato da alcuna ragionevole correlazione con altri indicatori macroeconomici.

Per quanto riguarda Orio Center, partendo dagli 11,9 mil di frequentatori nel 2019, si "dichiarano" aspettative di **12,3 mil nel 2022, di 13,2 mil nel 2025, di oltre 15 mil nel 2030**. Una piccola parte degli stessi è duplicata e consiste certamente nei viaggiatori che atterreranno all'Aeroporto, ma il maggior numero di incrementi è ben difficilmente supportabile considerando anche che sono in corso di realizzazione altri Centri Commerciali tra Bergamo e Milano "competitivi", uno dei quali – presso Segrate- di gran lunga piu' ricettivo e moderno rispetto all'Orio Center.

Ebbene, malgrado gli indicatori summenzionati demografici, evolutivi del tessuto economico lombardo, comportamentali, destino molte perplessità circa le aspettative di sufficiente utilizzo in Lombardia della nuova infrastruttura ferrovia rispetto ad altri mezzi, il "modello di esercizio ferroviario di progetto – tab 5.1 e 5.2 dell'elaborato NM27011D22RGIM0004002A prevede, rispetto ai **36 convogli passeggeri semi-scarichi** che attualmente transitano sulla tratta Bergamo- Montello:

- 146 treni addizionali Coradia ETR 245 5 casse giornalieri da e verso la nuova stazione al terminal dell'Aeroporto di Orio
- 72 treni giornalieri partenti da Bergamo in direzione Brescia
- Ulteriori 72 treni giornalieri provenienti da Milano Garibaldi via Carnate (malgrado la strettoia monorotaia sul Ponte San Michele a Paderno d'Adda) –Bergamo- Montello.

In sostanza , una variazione di convogli che attraversano il quartiere di Boccaleone in Bergamo dagli **attuali 36 ai previsti finali 290, pari ad un incremento del 700%**.

Secondo nostri computi elaborati da uno studio disponibile su Internet, svolto nel 2004, intitolato " *Quanto costano i treni, le locomotive, il servizio, le infrastrutture ferroviarie*", elaborati attualizzando i valori ad oggi tramite coefficienti Istat per i beni industriali , emerge quanto segue :

- Con l'introduzione di **46 convogli nuovi** tipo Coradia ETR 5 casse lunghezza 104 metri – dei quali la stampa principale ha annunciato, da mesi, gli ordini di fabbricazione da parte di Trenitalia
- Tramite l'utilizzo di 100 convogli già in circolazione (verificati secondo i transiti esistenti) , per i quali si prevede un solo prolungamento del percorso pari ai 5,2 km che rappresentano la nuova tratta Bergamo- Orio, raggiungendo in tal modo la **disponibilità di 146 treni** come da progetto
- Con un percorso medio di circa 75 km per viaggiatore, calcolato nell'ipotesi di accesso all'Aeroporto Orio da tutta la Lombardia (obiettivo ambizioso dichiarato da Sacbo) secondo

opportune ponderazioni di abitanti e distanze dei capoluoghi dall'Aeroporto

- Con ipotesi di recupero dei costi generati dalle modalità di esercizio ferroviario di cui sopra, e del 50% degli interessi generati dalle obbligazioni emesse a fronte di un progetto del valore di 170 milioni, ma escludendo il recupero del valore capitale di progetto (per il quale si auspica che l'effetto moltiplicativo Keynesiano sulla spesa pubblica una -tantum sia sufficiente ad assicurare un reintegro del capitale), ed escludendo i recenti aumenti su materiali e bollette energetiche

Otteniamo i seguenti dati:

- Per tariffa media di **6 euro/ persona**, saranno necessari **6,2 milioni di passeggeri** addizionali all'anno
- Per tariffe medie di **7, 8, 9 euro a viaggio**, saranno necessari rispettivamente **5,3 – 4,7 – 4,3** milioni di passeggeri addizionali per anno.

Si tenga presente che la tariffa odierna per una sola andata Bergamo- Milano è intorno ai 5 Euro, e che l'inclusione degli utilizzi Treno per Orio entro abbonamenti mensili comporta sensibili riduzioni di tariffa rispetto ai biglietti singoli.

Confrontando gli odierni accessi all'Aeroporto tramite Treno (1,104 milioni nel 2019 – vedasi sopra), parliamo di un range di incrementi % nell'utilizzo del mezzo Treno che oscillano da un minimo (nella miglior ipotesi) **del 390%**, ad un massimo (nella peggior ipotesi) **del 560%**. Oppure, se preferiamo leggere il dato da un'altra angolazione, possiamo affermare che quantomeno tutti gli accessi incrementativi futuri ipotizzati all'Aeroporto rispetto al 2019 dovranno avvenire esclusivamente tramite ferrovia, con l'aggiunta di ragguardevoli sostituzioni da ruote a rotaia per una buona parte parte degli accessi già registrati nel 2019.

Infine, si rammenta che nel **Documento Strategico sulla Mobilità Ferroviaria –Atto 352**, trasmesso dal **MIMS alle Camere** in data 30/12/2021 al fine di informare (tardivamente) i parlamentari circa maggiori dettagli sugli investimenti ferroviari pianificati con l'utilizzo di Fondi PNRR, nella sez. II-3-1 lo stesso Ministero ribadisce il forte decremento del traffico ferroviario in Italia, sia merci che passeggeri. Per questi ultimi il dato scende da **50.243** Unità di Traffico Mld/pax/km nell'anno 2000 a solo **21.206** nel 2020. I collegamenti su rotaia più leggeri, con fermate frequenti, registrano un calo delle utenze di gran lunga inferiore; il medesimo indicatore per le Metropolitane scende da 4503 nel 2000 a 3307 nel 2020, mentre per le tramvie leggere scende da 1105 nel 2000 a 911 nel 2020. Si comprende quindi chiaramente, come ribadito da alcuni Sindaci dell'interland attorno a Bergamo (ma totalmente ignorati dall'Amministrazione di Bergamo e dall'Assessorato Trasporti Regione Lombardia), che la tipologia di trasporti su rotaia con deboli possibilità di recupero "spontaneo" è soltanto quella a carattere interurbano, dotata di frequenti fermate; nulla a che vedere con il progetto per treni regionali pesanti che raggiungeranno l'Aeroporto di Orio senza alcun beneficio logistico per la città di Bergamo.

Nel medesimo documento si menziona la tenuta di utenza per l'Alta Velocità, ma questa non è prevista e non potrà percorrere la tratta Bergamo-Montello verso Brescia, causa alta densità urbana, progetto, finanziamenti e stadi approvativi ben lunghi dall'essere formalizzati.

Si chiede pertanto di

Ottemperare a quanto previsto dalle **"Linee Guida Operative per la valutazione degli investimenti pubblici- Settore Ferroviario"**, emesse dalla **Struttura Tecnica di Missione del MIMS** in data **26/10/2021**, nel cui capitolo 2.2 si dichiara che deve essere obbligatoriamente prodotta una Analisi Costi Benefici (ACB) per progetti ferroviari con **valore superiore a 10 milioni di Euro**, comportanti **l'impianto di un nuovo tracciato ferroviario**. In termini di tempistiche, essendo il progetto stato modificato e ripubblicato nel Maggio 2022 in seguito al recepimento delle Osservazioni del Comune di Bergamo ed a quelle cogenti del Ministero Cultura e Paesaggio (Soprintendenza Belle Arti), ed

essendo definitivamente venuta meno la possibilità di collaudarlo entro il Dicembre 2025 onde renderlo attivo per le Olimpiadi Invernali del 2026, si ritiene che vi siano tempi ampiamente sufficienti per rianalizzarne la necessità, o comunque riprogettarlo alla luce di una reale sostenibilità economica ed ambientale. In altri termini, si chiede di evidenziare con chiarezza che verrà scongiurata l'ennesima opera priva di economicità e reale utilità, comportante parte dei costi di esercizio che graveranno inutilmente a carico dei Contribuenti.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data Bergamo 15.06.2022
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)