

Castel Cerreto

L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

- NICOLA CREMASCHI, LEGAMBIENTE
- MICHELE REMONTI, DOTTORE IN SCIENZE AMBIENTALI
- FRANCESCO LINGIARDI, PD TREVIGLIO
- CORRADO QUARTI, SINDACO DI OSIO SOTTO

VENERDÌ 17 GENNAIO 2025, ORE 21

SPAZIO HUB-1, PIAZZA GARIBALDI - TREVIGLIO

Geromina

CIRCOLO DI TREVIGLIO



INTRODUCE

MARIAGRAZIA MORINI

SEGRETARIA CIRCOLO PD TREVIGLIO

1.

I NUMERI DELL'INEFFICACIA

NICOLA CREMASCHI

2.

I DANNI IRREPARABILI

MICHELE REMONTI

3.

I COSTI NEL TEMPO

FRANCESCO LINGIARDI

4.

LA VOCE DEL TERRITORIO

CORRADO QUARTI

SPAZIO PER COMMENTI/DOMANDE

CONCLUSIONI



L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 1

INTRODUZIONE

MARIAGRAZIA MORINI

SEGRETARIA CIRCOLO PD TREVIGLIO

Circolo di Treviglio



IL PROGETTO IPB

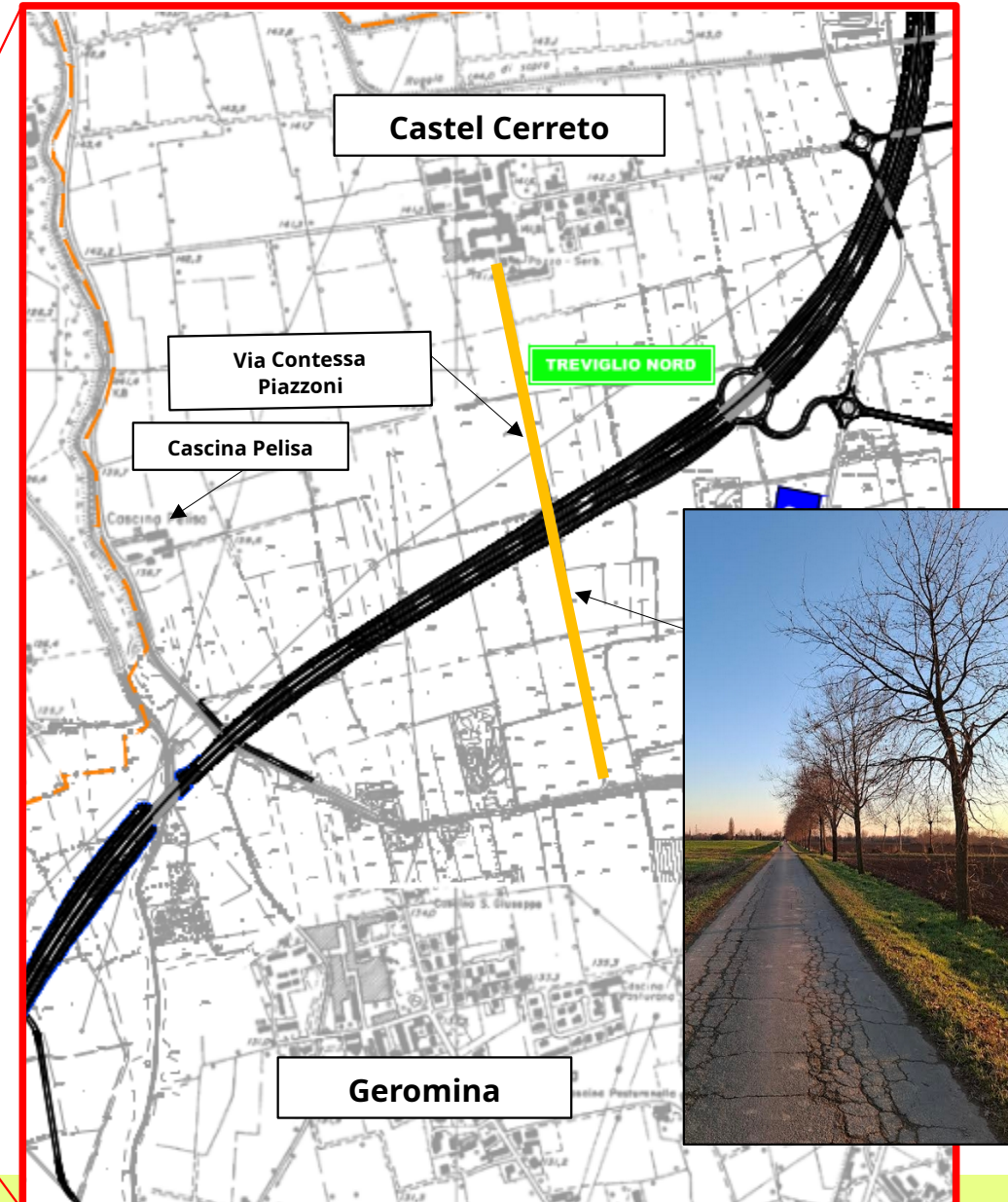
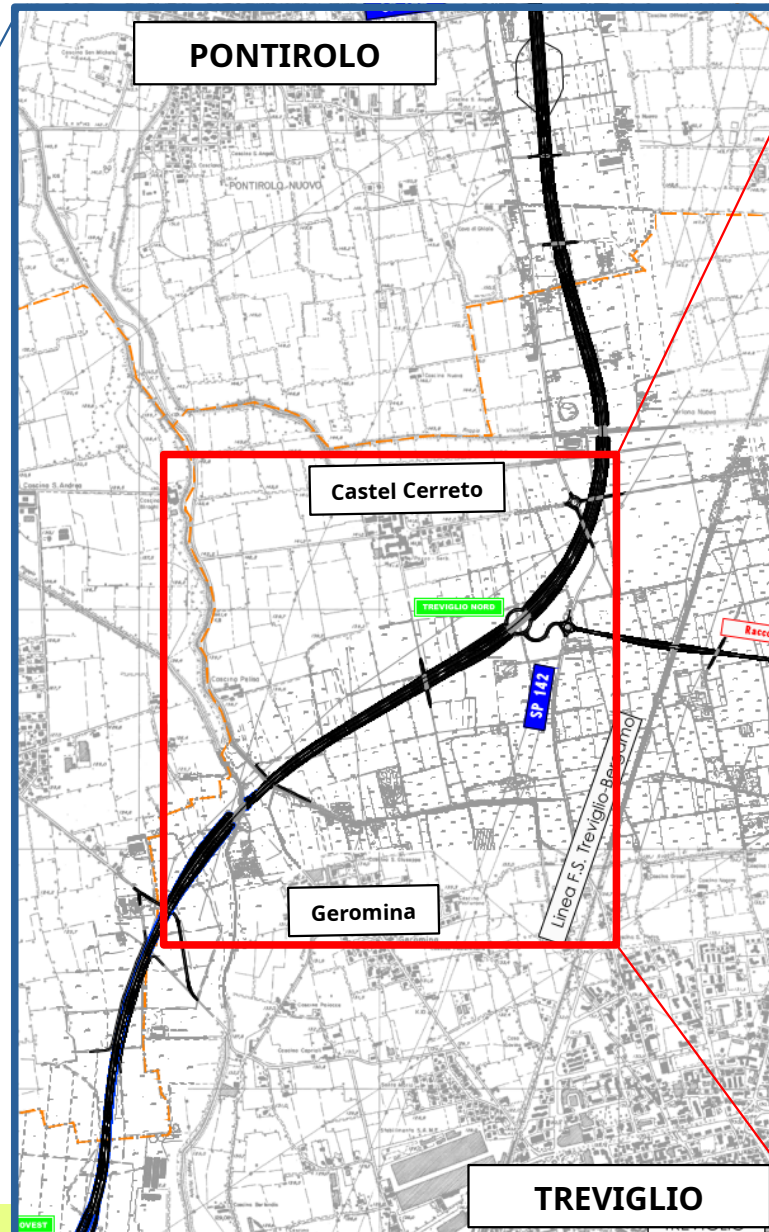
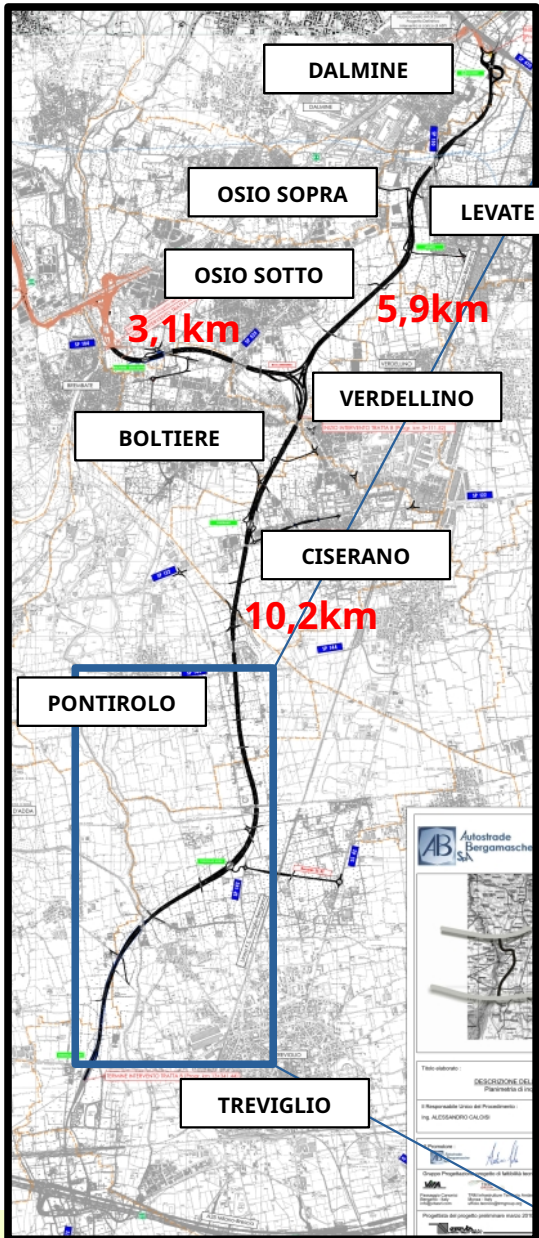
Interconnessione Pedemontana – BreBeMi, lunghezza: 16,1km + 3,1km^(*)

- **2002.** Inizio valutazione del progetto con costituzione della società Autostrade Bergamasche. **Poi fermi per 10 anni.**
- **Gennaio 2012.** Conclusione della Conferenza dei Servizi. **Fermi per 10 anni.**
- **Agosto 2022.** Bando Regione Lombardia: 566.000.000€ con contributo pubblico di **146.400.000€** nel DGR N° XI / 6838, 02/08/2022.
- **Novembre 2022.** Offerta di Autostrade Bergamasche: **555.000.000€** (unico partecipante alla gara)
- **Maggio 2023.** Gara **aggiudicata** ad Autostrade Bergamasche (che diverrà **concessionario** solo a seguito dell'approvazione del progetto definitivo).
- **Gennaio 2025.** Progetto definitivo e Piano Economico e Finanziario in valutazione presso CAL^(**). A seguire: la **Conferenza dei Servizi** e la Valutazione di Impatto Ambientale (**VIA**) presso il Ministero dell'Ambiente.



STIAMO PARLANDO DI...

Ecco dove passerebbe l'autostrada tra Castel Cerreto e Geromina



NEL FRATTEMPO...

Dopo 22 anni dall'inizio del progetto:

- La **Pedemontana non arriverà a Osio Sotto**, la "Tratta D" (mai finanziata) è riformulata in "Tratta D breve" con arrivo su TEEM.
- **Non è previsto alcun collegamento con la città di Bergamo** (peduncolo). Il punto di arrivo resta Dalmine (Due Torri) in un'area già eccessivamente congestionata dal traffico.
- La **Tangenziale di Verdello è entrata in funzione** nel corso del 2023.
- Al momento i **costi dell'opera hanno raggiunto quota 555 milioni €** (circa 35 milioni € al km), comprensivi dei **146 milioni € di contributi pubblici regionali**.
- Il territorio si interroga sulla validità dell'IPB e sulla necessità, in alternativa, di impiegare i fondi pubblici per la messa in sicurezza e miglioramento della rete stradale esistente.





L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 2

I NUMERI DELL'INEFFICACIA

NICOLA CREMASCHI
LEGAMBIENTE

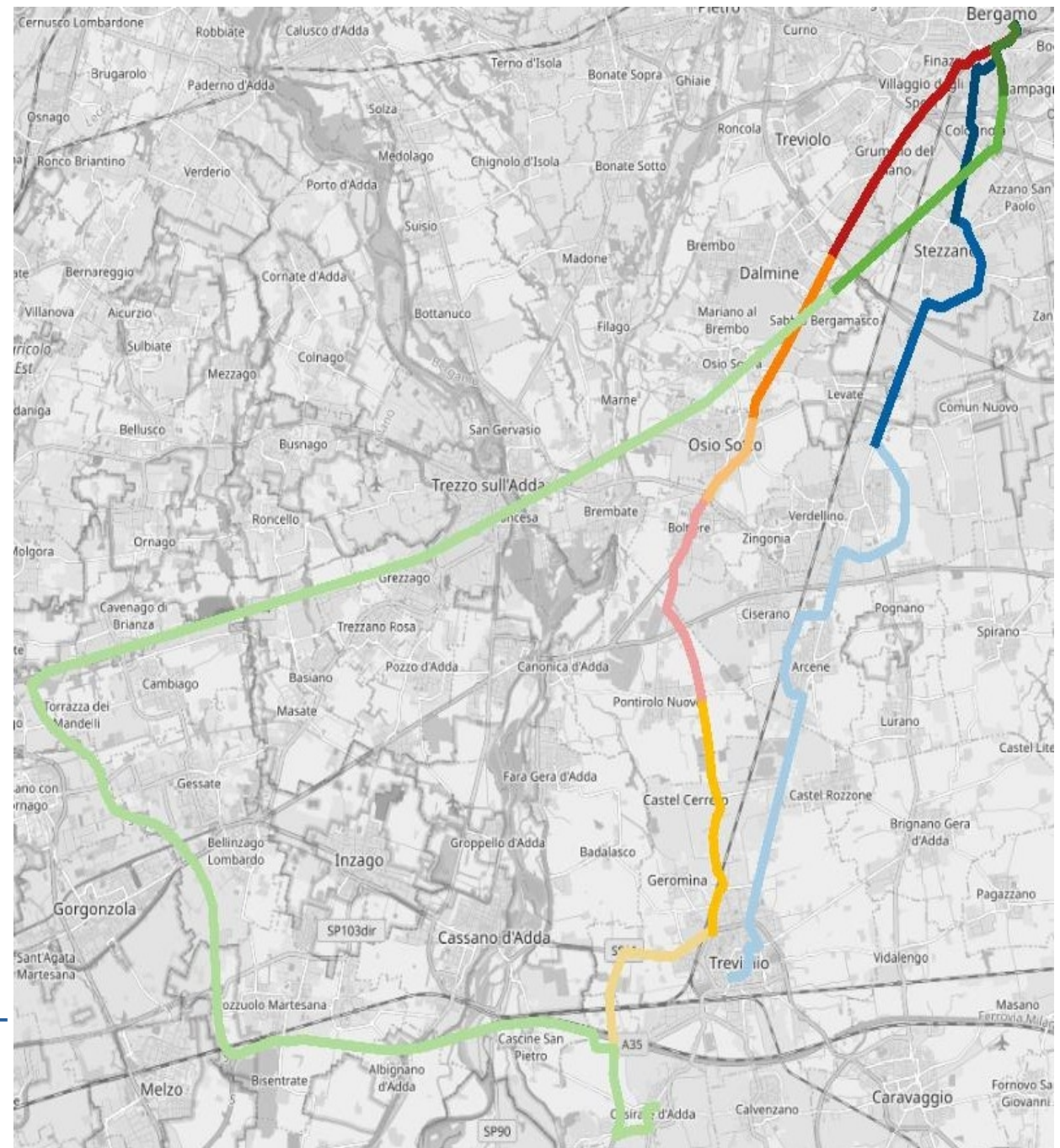
Circolo di Treviglio



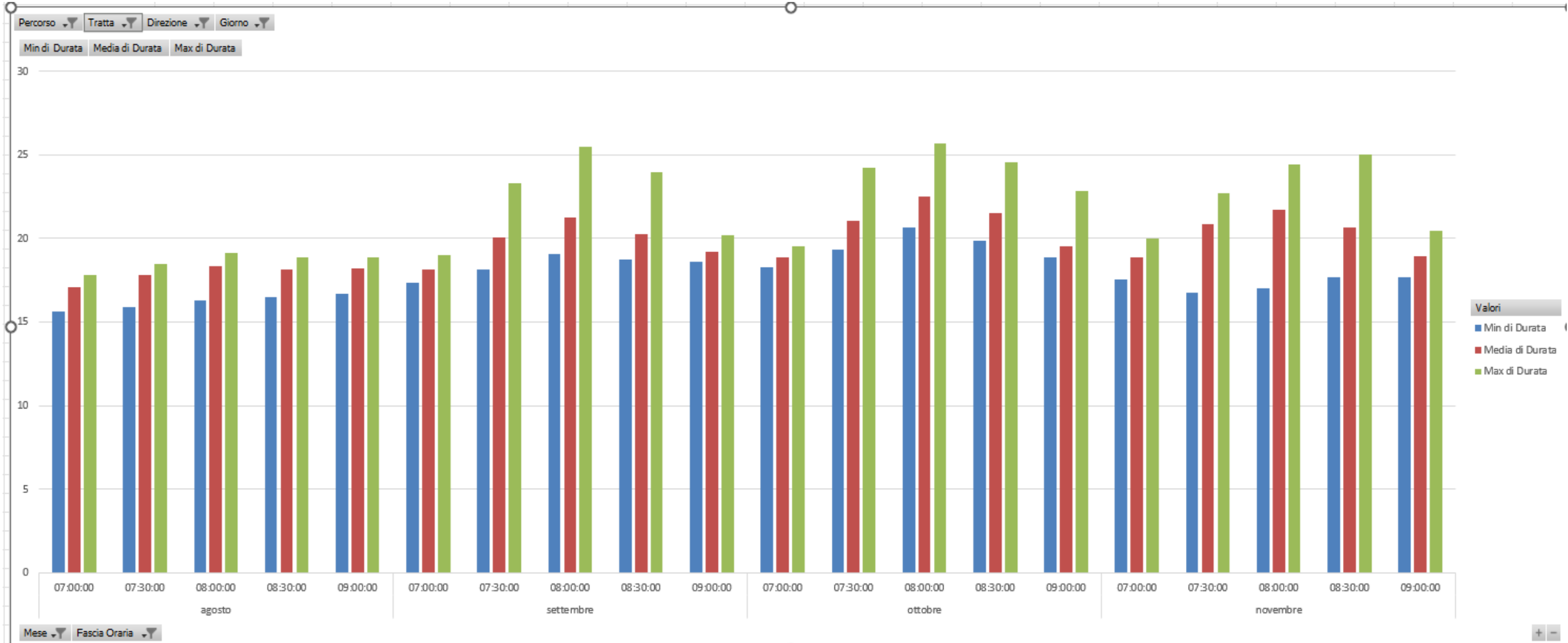
MONITORAGGIO DEL TRAFFICO FRA BERGAMO E TREVIGLIO

METODOLOGIA

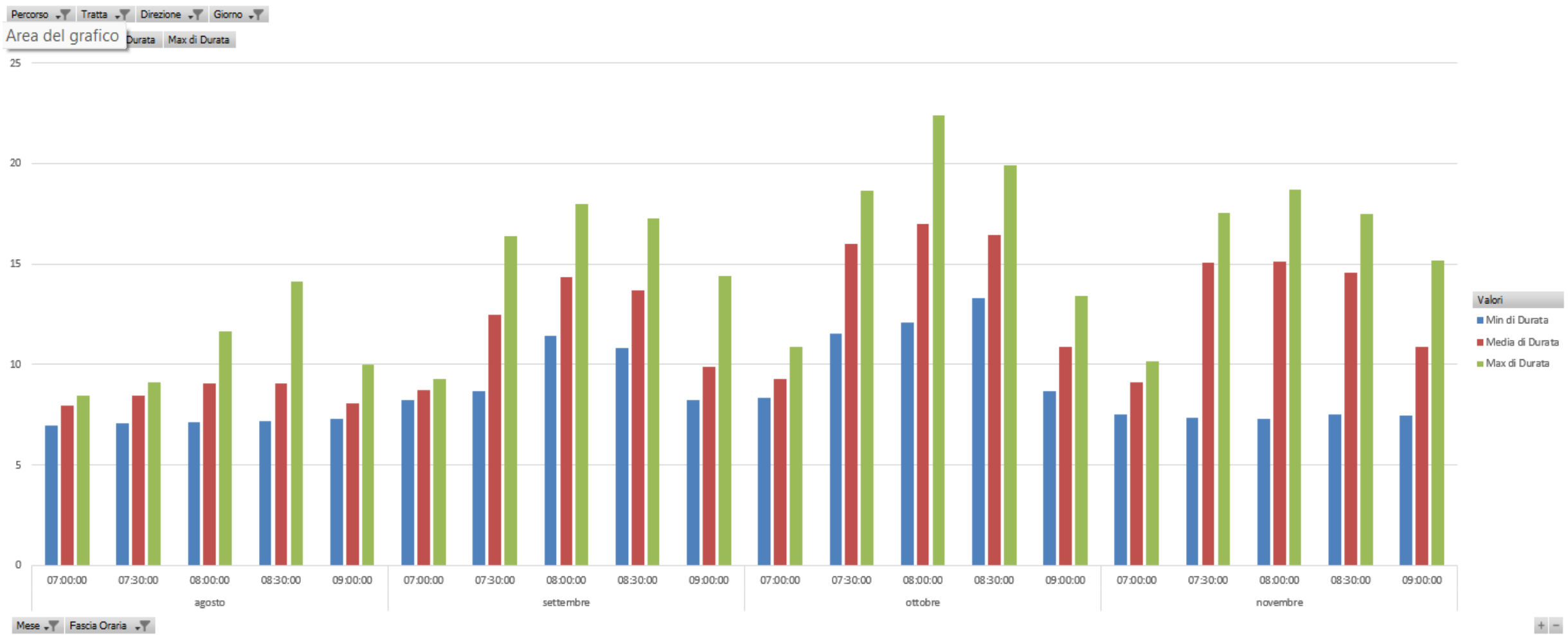
- Durata del viaggio in tempo reale da [Google Maps](#)
- Orario dalle 7:00 alle 22:00
- Tutti i giorni dal 9 agosto 2024
- 3 percorsi divisi in sotto-tratte
- Dati grezzi disponibili apertamente su:
- [GitHub](#) - [Legambiente-Bergamo/Monitoraggio-tempi-di-viaggio](#)



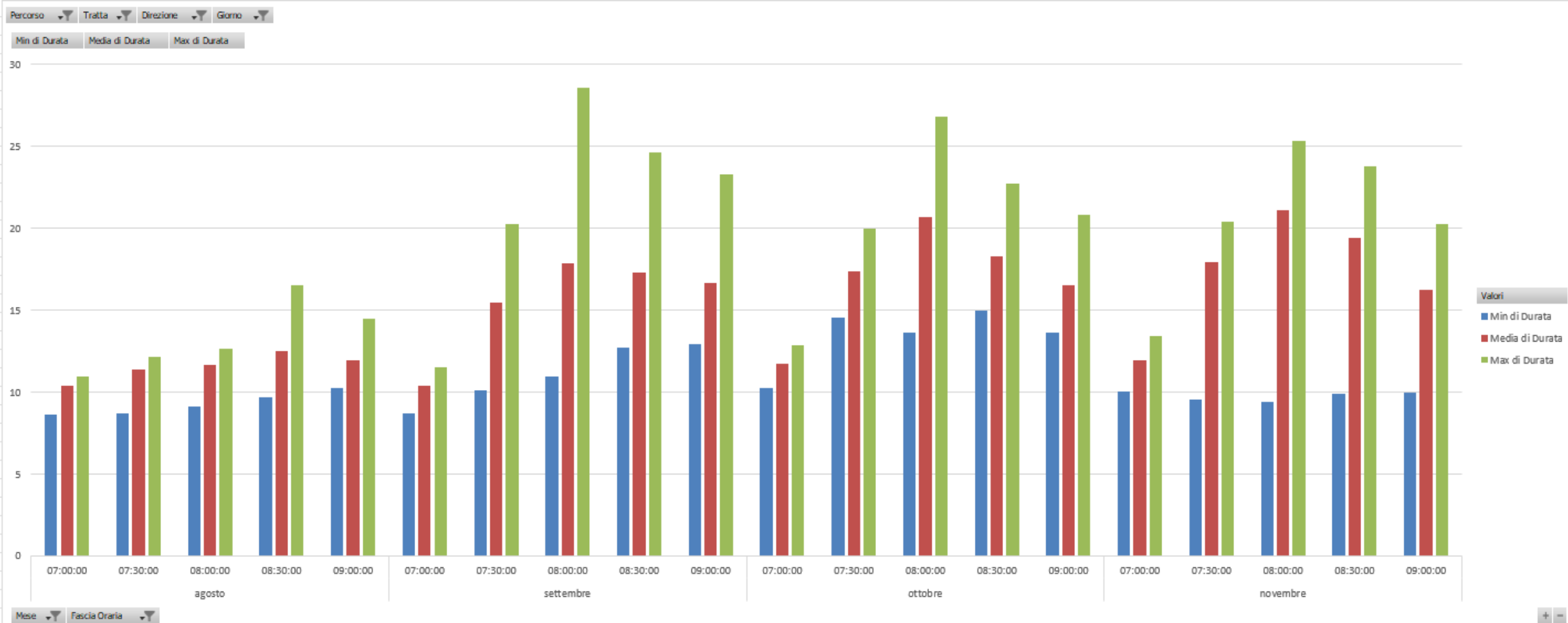
TEMPI DI PERCORRENZA TREVIGLIO - VERDELLO



TEMPI DI PERCORRENZA VERDELLO - STEZZANO



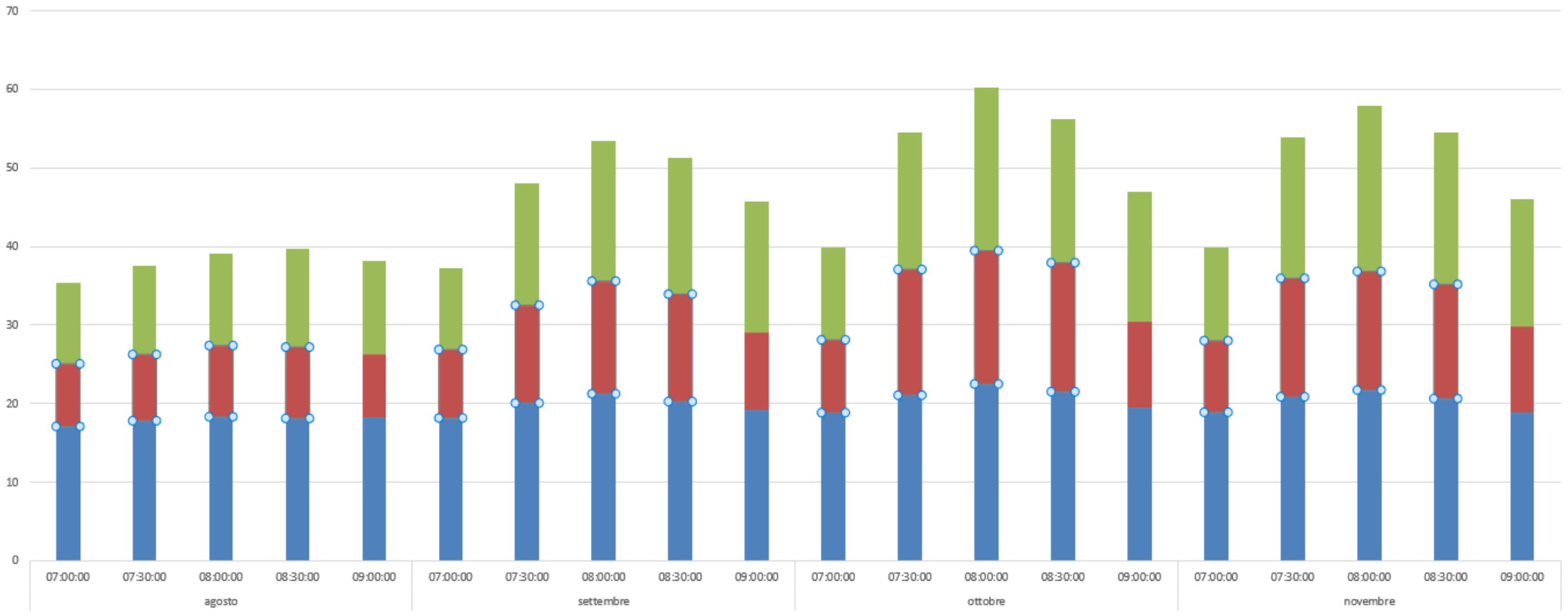
TEMPI DI PERCORRENZA STEAZZANO - BERGAMO



TEMPI DI PERCORRENZA TREVIGLIO - BERGAMO

Percorso ▼ Direzione ▼ Giorno ▼

Media di Durata

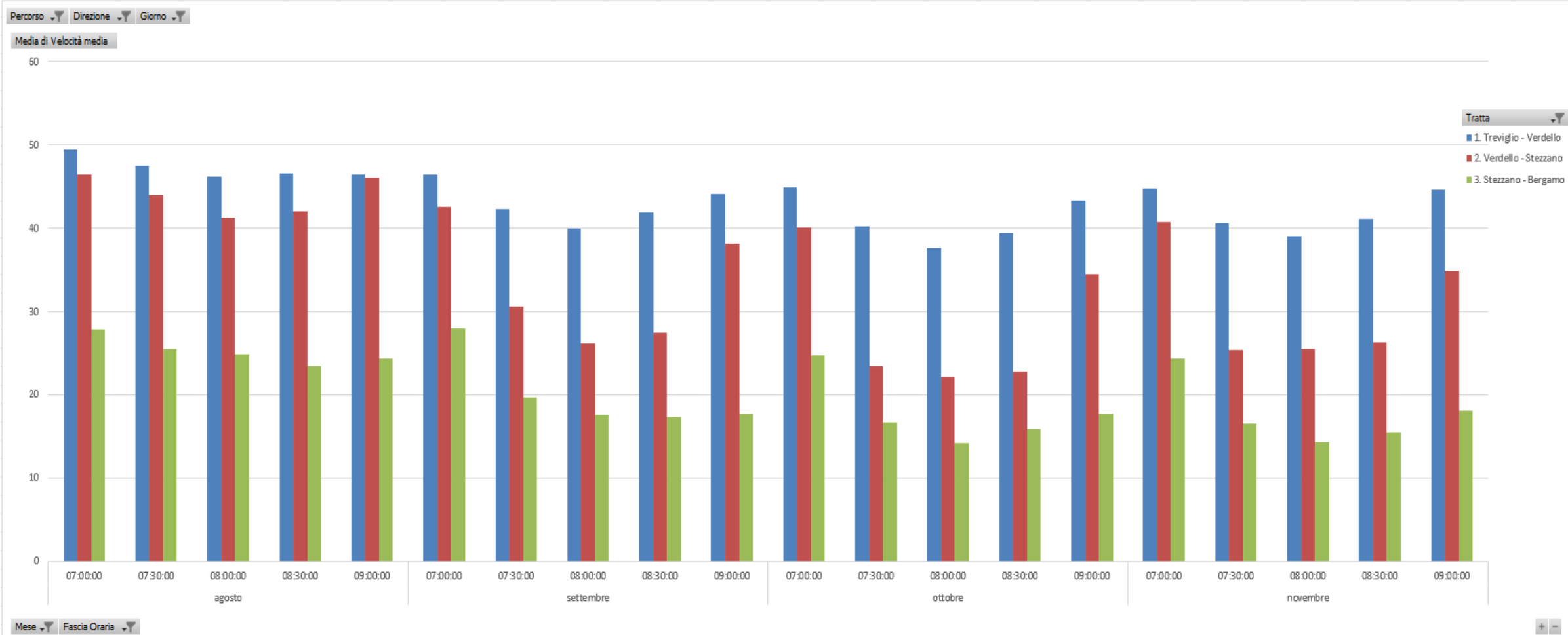


Mese ▼ Fascia Oraria ▼

Tratta ▼
3. Stezzano - Bergamo
2. Verdello - Stezzano
1. Treviglio - Verdello

+ -

VELOCITÀ MEDIA TREVIGLIO - BERGAMO



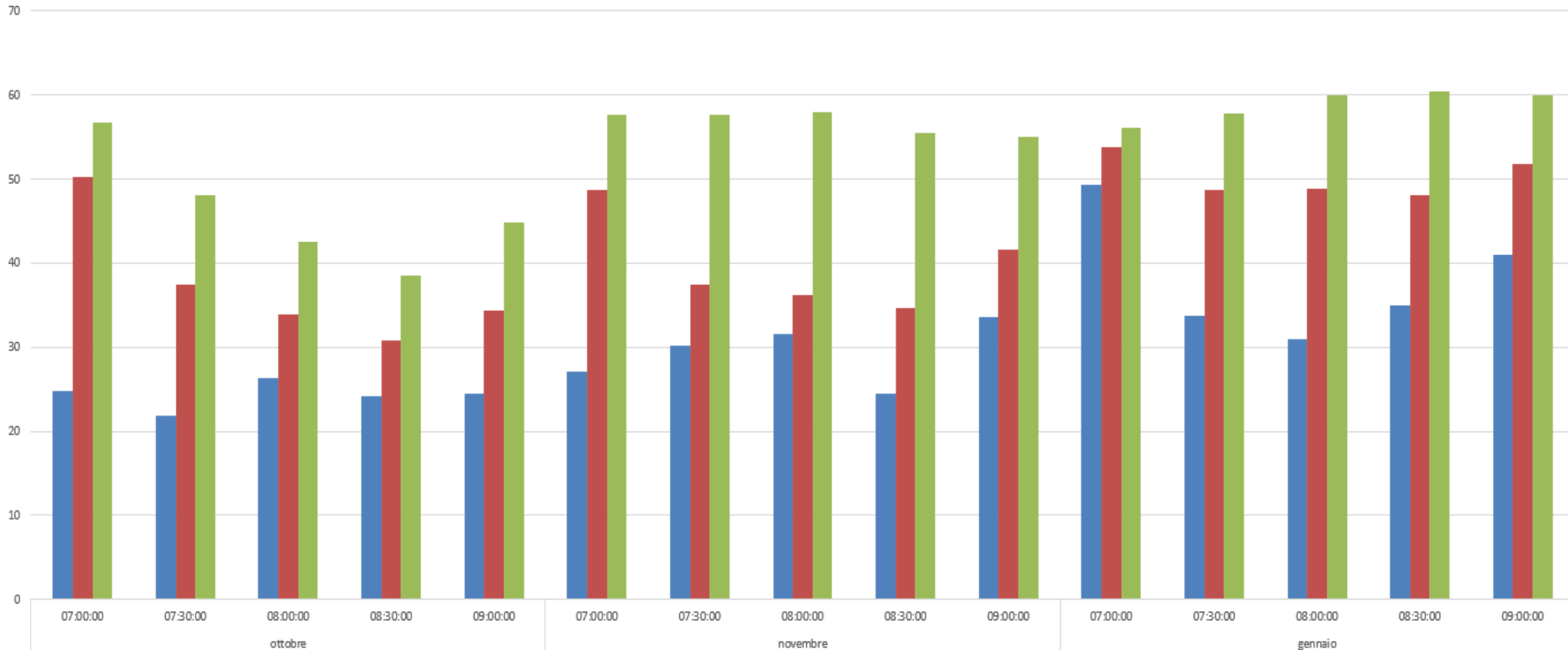
VELOCITÀ MEDIA

CASELLO DI DALMINE – CASELLO DI BERGAMO

MATTINO

Percorso ▼ Direzione ▼ Giorno ▼

Min di Velocità media Media di Velocità media Max di Velocità media



Mese ▼ Fascia Oraria ▼

Valori
Tratta ▼

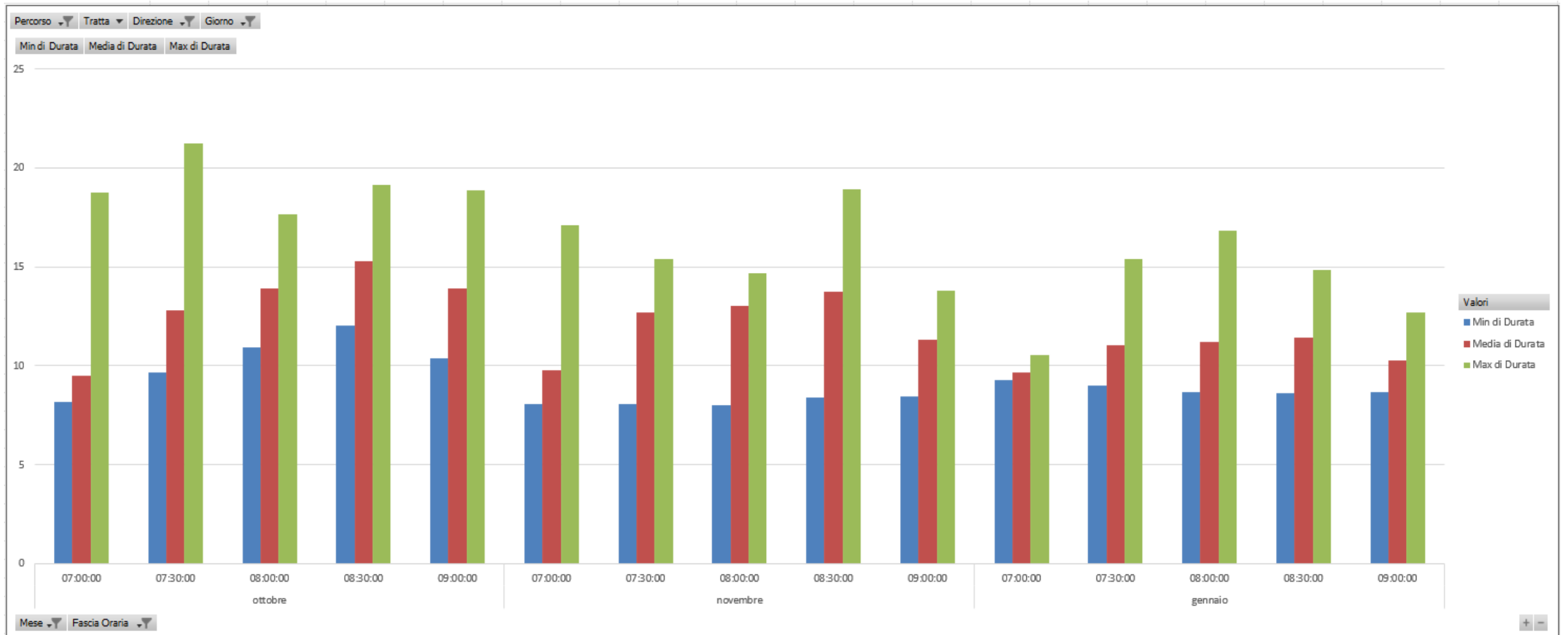
- Min di Velocità media - Dalmine-Bergamo
- Media di Velocità media - Dalmine-Bergamo
- Max di Velocità media - Dalmine-Bergamo

+ -

TEMPI DI PERCORRENZA

CASELLO DI BERGAMO – CASELLO DI DALMINE

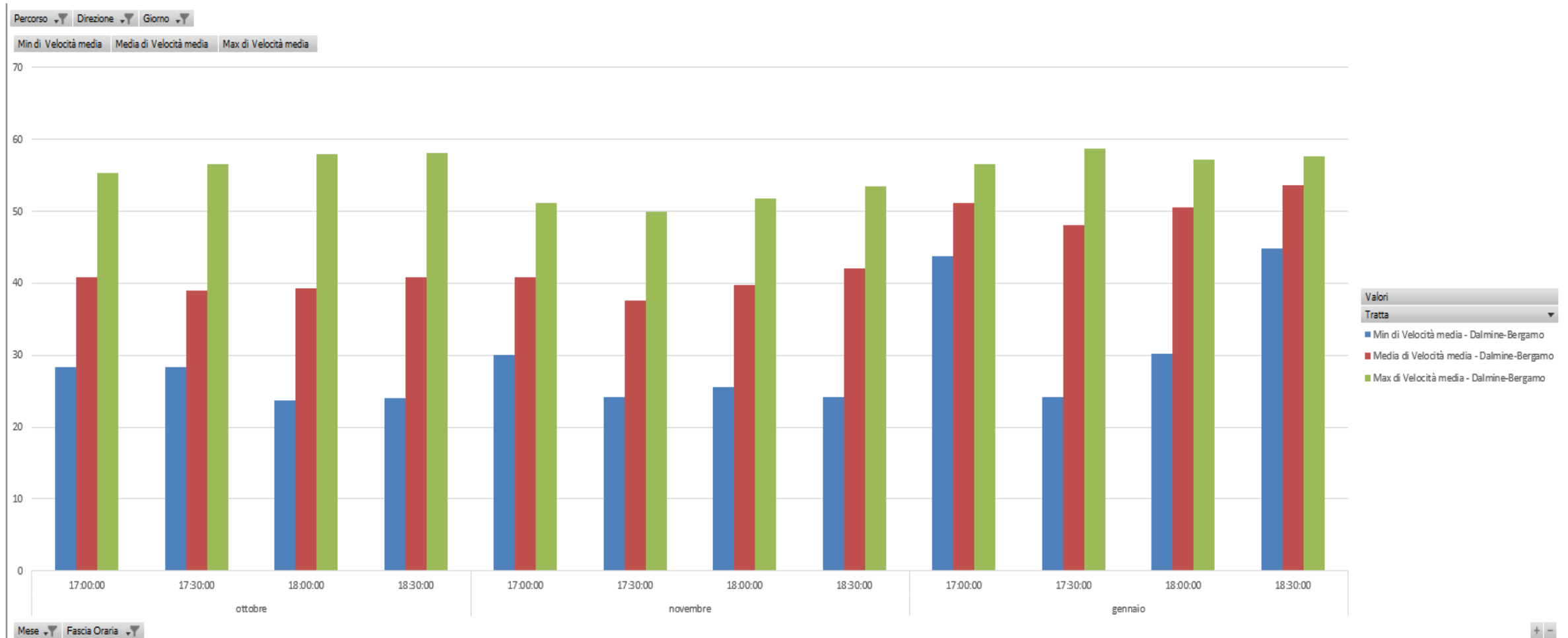
MATTINO



VELOCITÀ MEDIA

CASELLO DI DALMINE – CASELLO DI BERGAMO

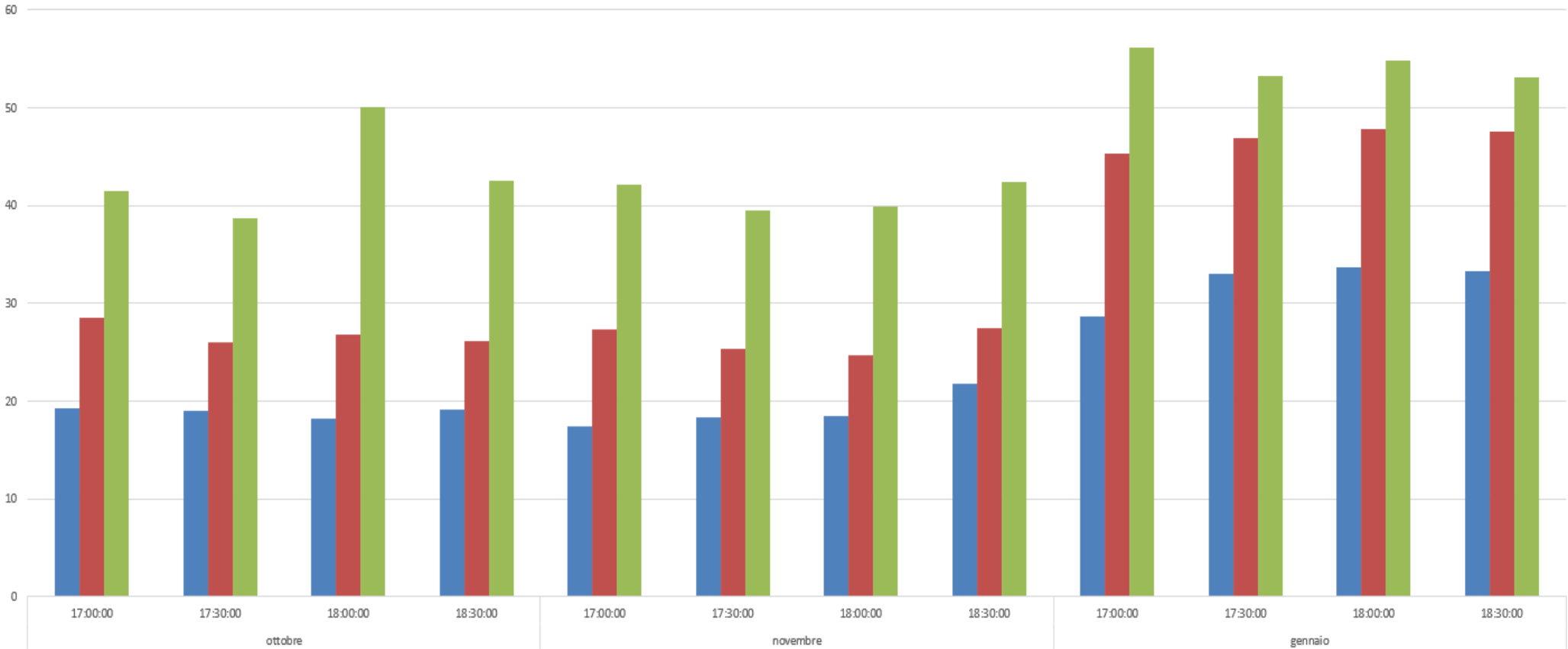
SERA



VELOCITÀ MEDIA CASELLO DI BERGAMO – CASELLO DI DALMINE SERA

Percorso ▾ Direzione ▾ Giorno ▾

Min di Velocità media Media di Velocità media Max di Velocità media



Valori
Tratta ▾
■ Min di Velocità media - Dalmine-Bergamo
■ Media di Velocità media - Dalmine-Bergamo
■ Max di Velocità media - Dalmine-Bergamo

Mese ▾ Fascia Oraria ▾

+ -

GRUPPO DI LAVORO TECNICO

**Nicola Cremaschi
Selene Cremonesi
Francesco Steffanoni
Luca Colombo**



LEGAMBIENTE
Bergamo

Per maggiori info: info@legambientebergamo.it



L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 3

I DANNI IRREPARABILI

MICHELE REMONTI

DOTTORE IN SCIENZE AMBIENTALI

Circolo di Treviglio



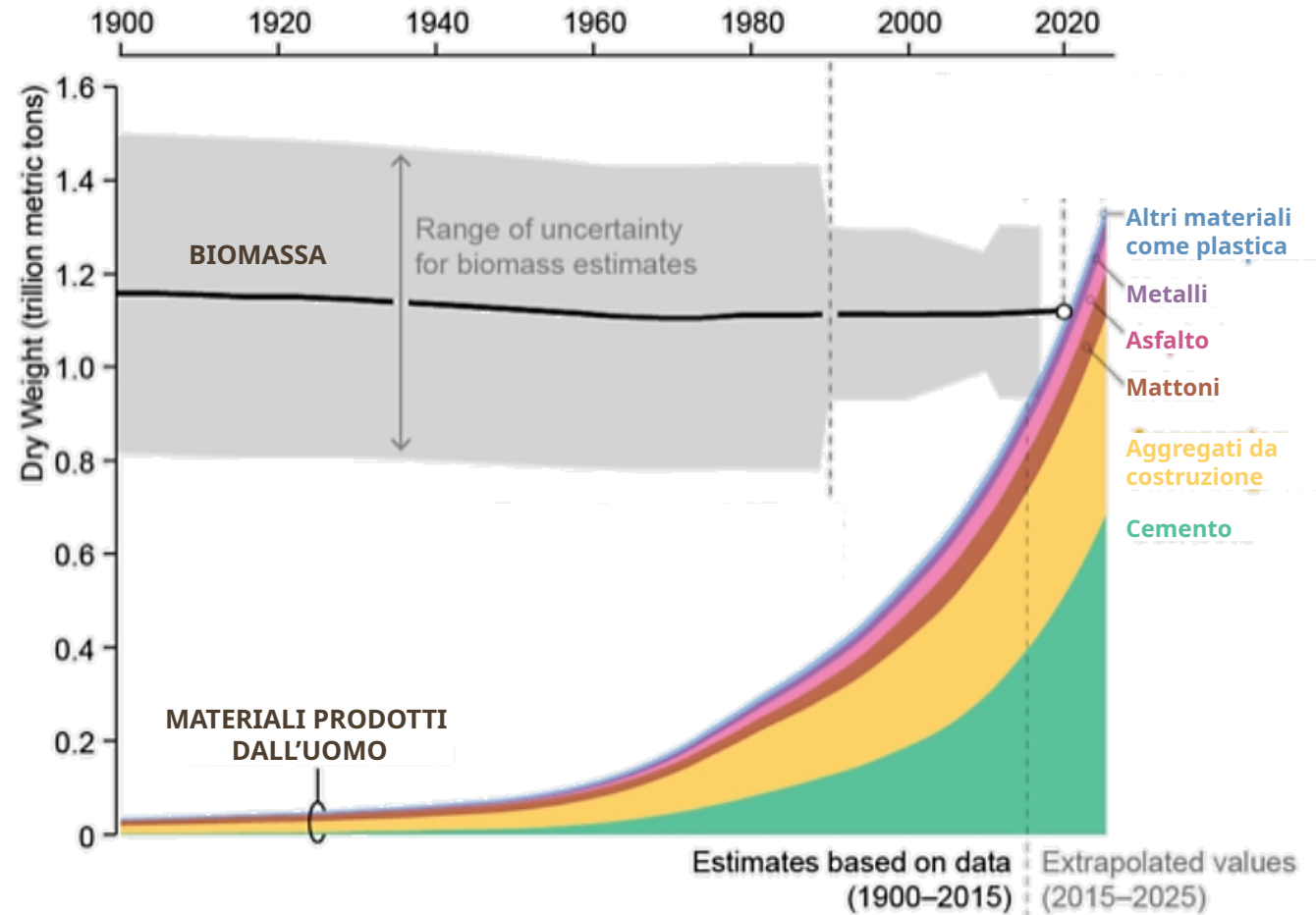
IL «PESO» ALLA CRISI AMBIENTALE GLOBALE



Il peso dei materiali costruiti dall'uomo ha superato il peso di tutti gli organismi viventi del Pianeta Terra

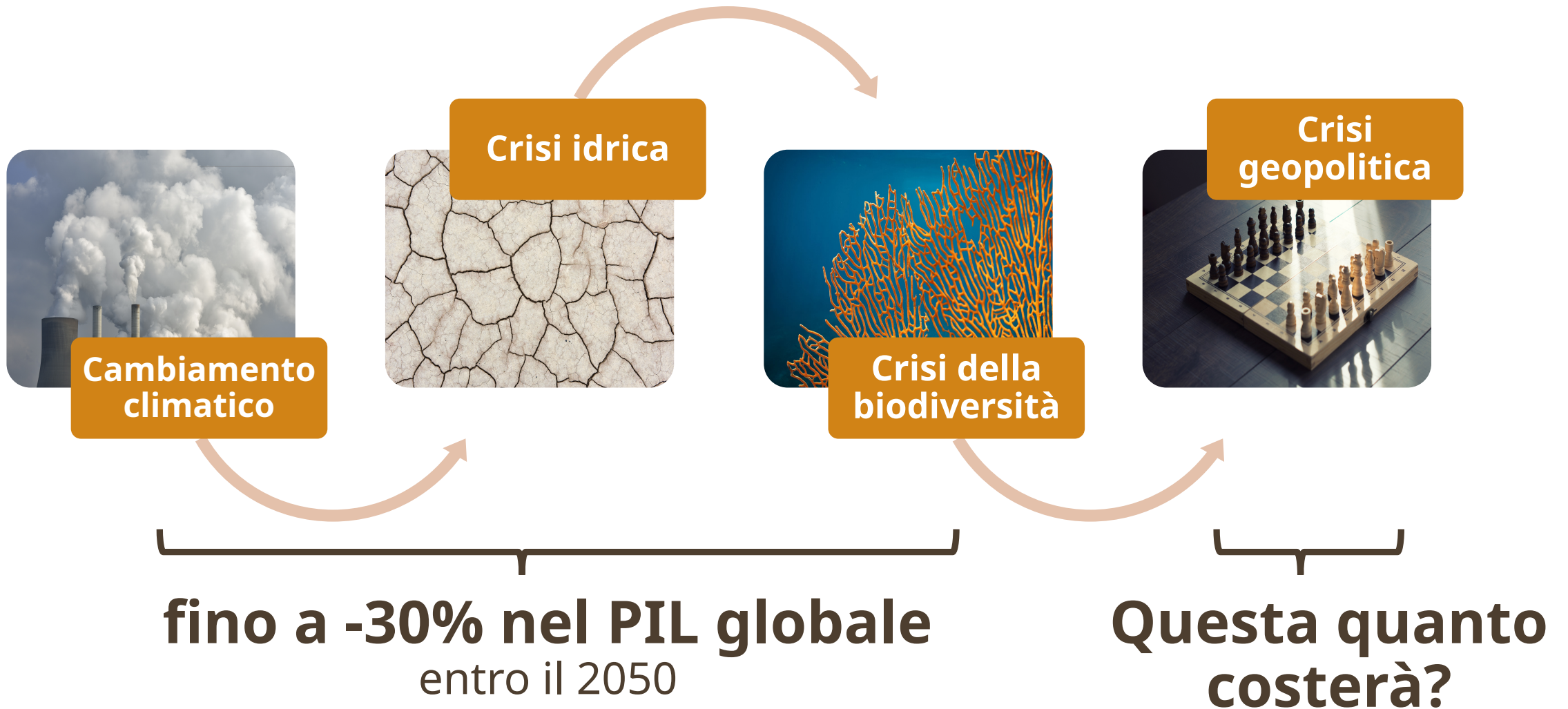


Nel 2050 ci sarà più plastica che pesci negli oceani



(fonte: "Global Human-Made Mass Exceeds All Living Biomass". Elhacham et al., Nature. Dicembre 2020)

I COSTI DELLA CRISI AMBIENTALE



(fonte dati: IPCC)

IL DRAMMA DEL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA

Perchè il suolo è importante



Produzione agricola



Infiltrazione acqua meteorica



Stoccaggio della CO2



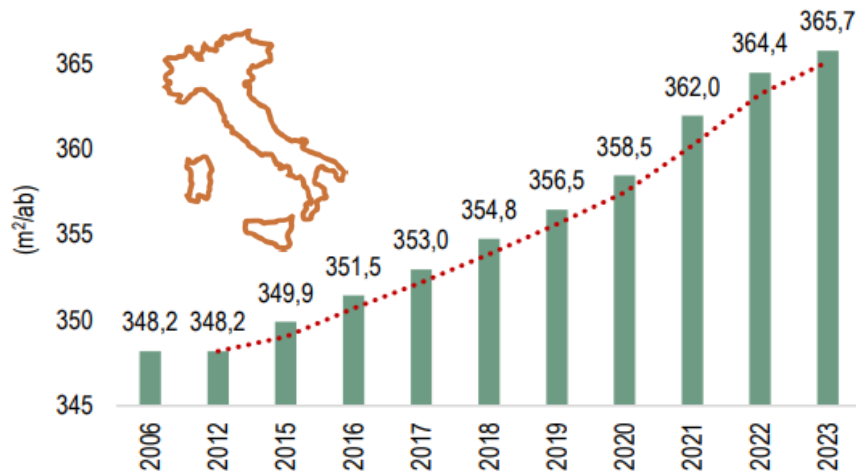
Serbatoio di biodiversità



Regolazione del clima



Suolo consumato pro-capite a livello nazionale



Consumo di suolo annuale 2023

72,5 km²

2,2 volte l'estensione di Treviglio, ogni anno

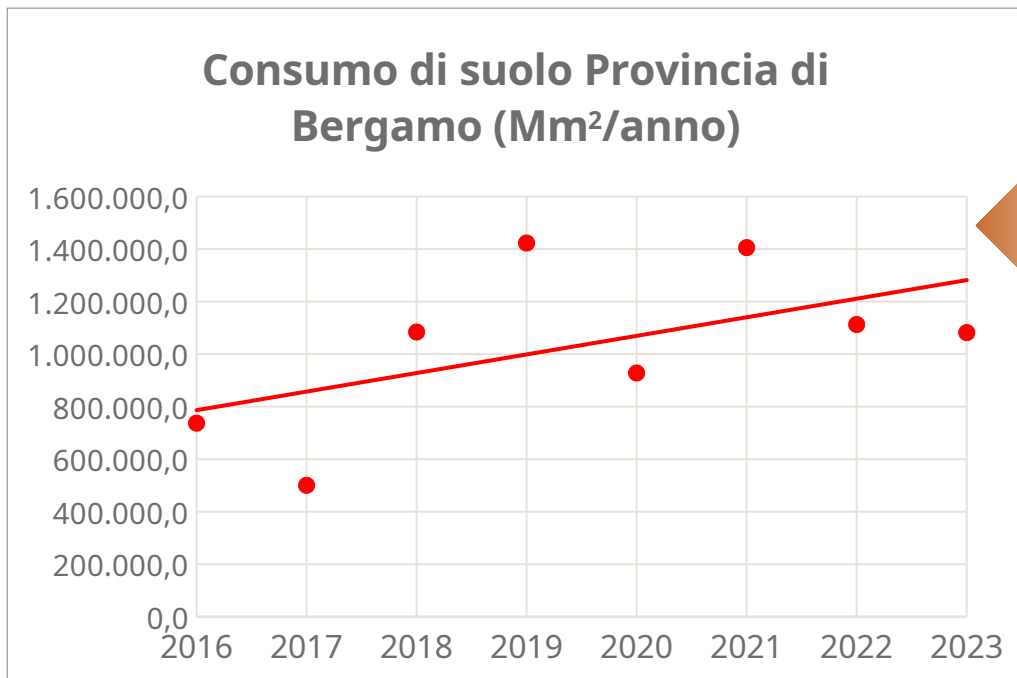


Danno potenziale economico

3,6 Miliardi €/anno

dovuti alla perdita di servizi ecosistemici

IL CONSUMO DI SUOLO DIRETTO DELLA IPB



(fonte dati: ISPRA)



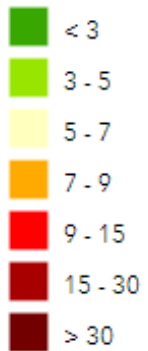
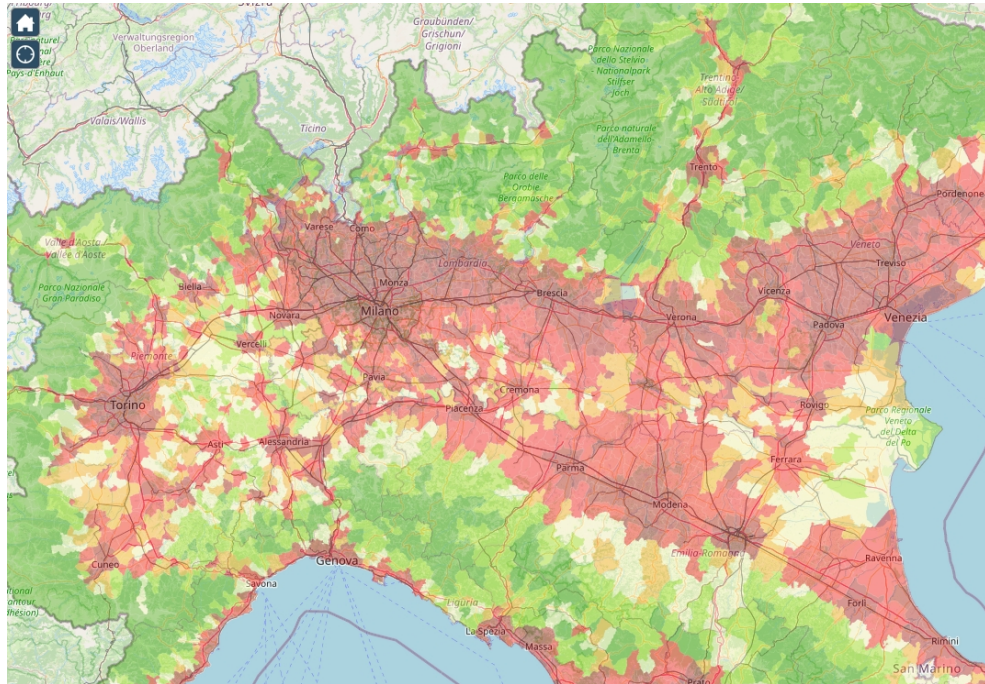
Consumo
di suolo
diretto IPB

1,4 Mm²

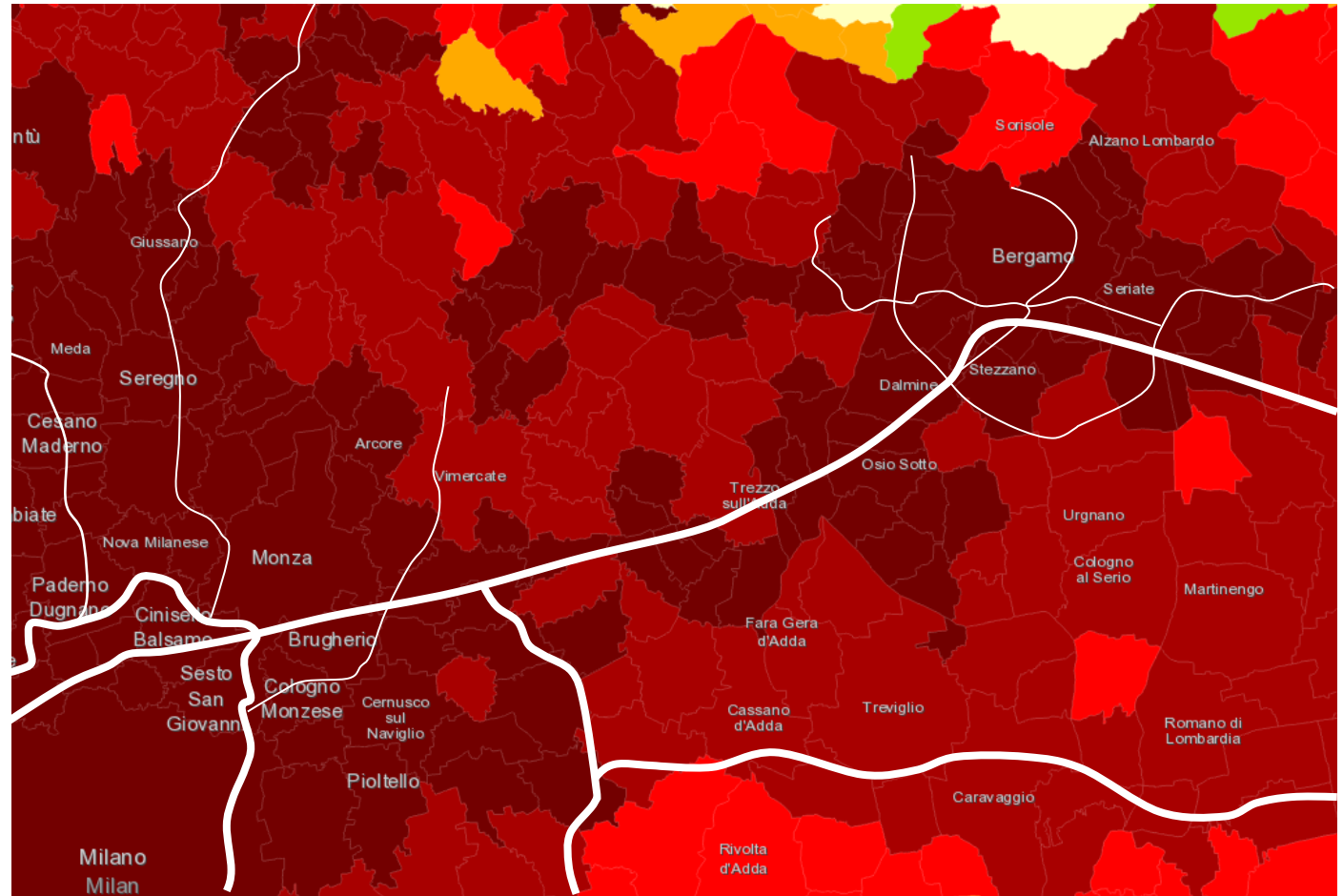
Pari al valore annuale del 2021
di tutta la provincia di Bergamo

(fonte dati:
Cambiamola, sulla base del progetto preliminare)

CONSUMO INDIRECTO DI SUOLO CAUSATO DALLE STRADE

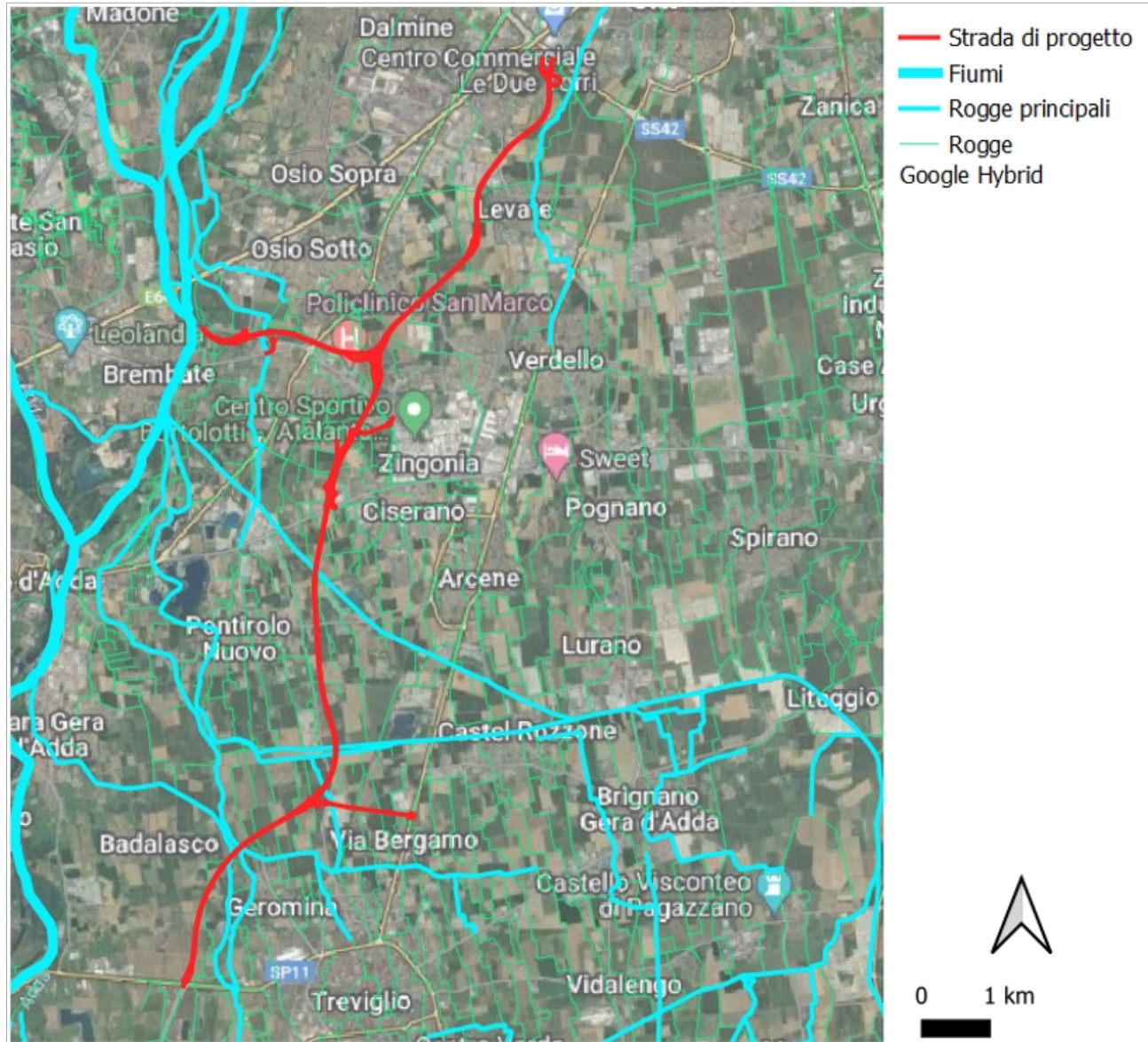


Suolo consumato (%)



(fonte dati: ISPRA)

INTERFERENZE CON IL RETICOLO IDRICO



Interferenze specifiche

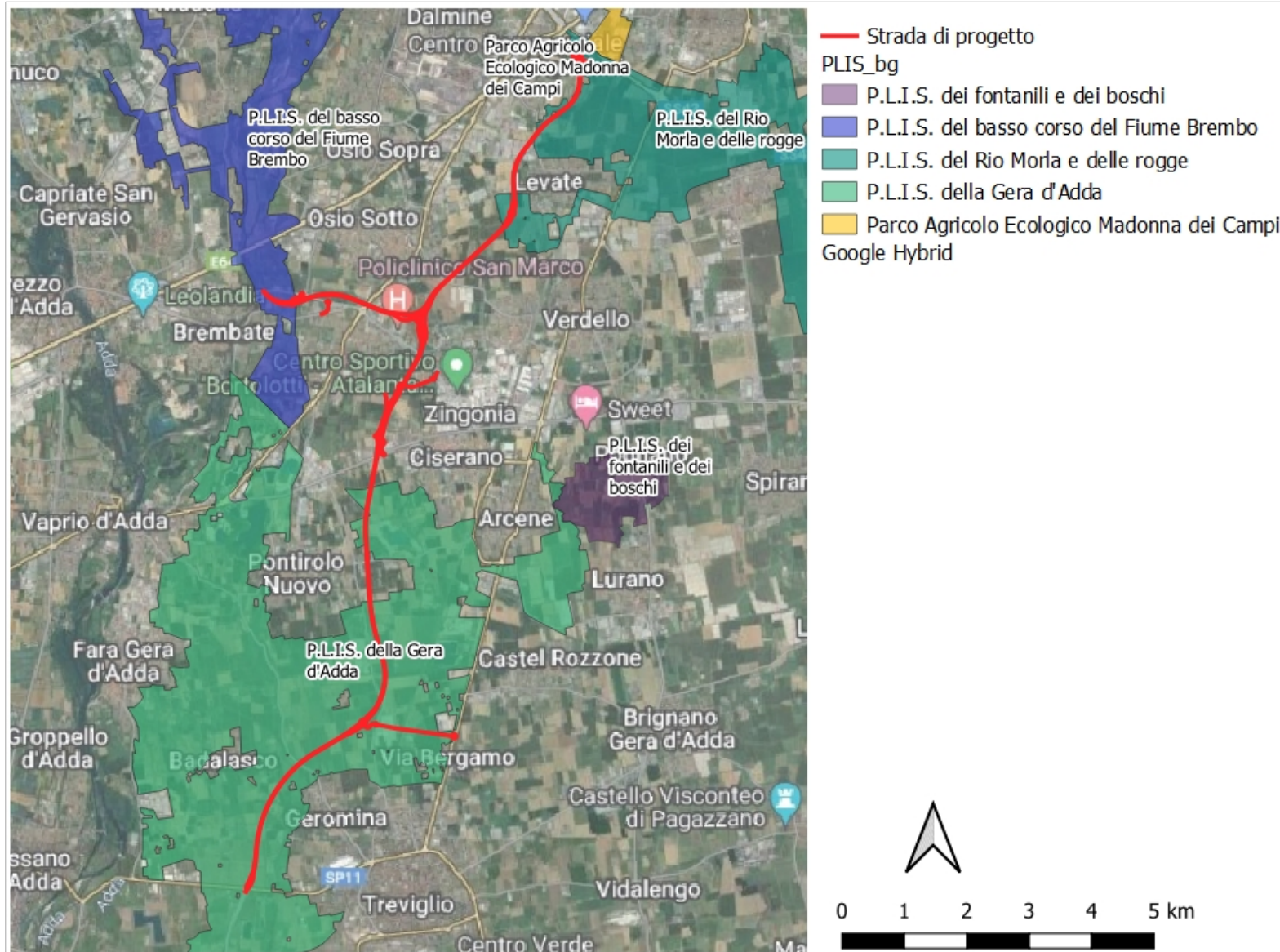
- Canale Adda-Serio
- Roggia Vignola (sec. XIV)
- Roggia Vailata
- Reticolo idrico minore (irrigazione)



200 Milioni di €

Costo stimato

INTERFERENZE CON LE AREE PROTETTE

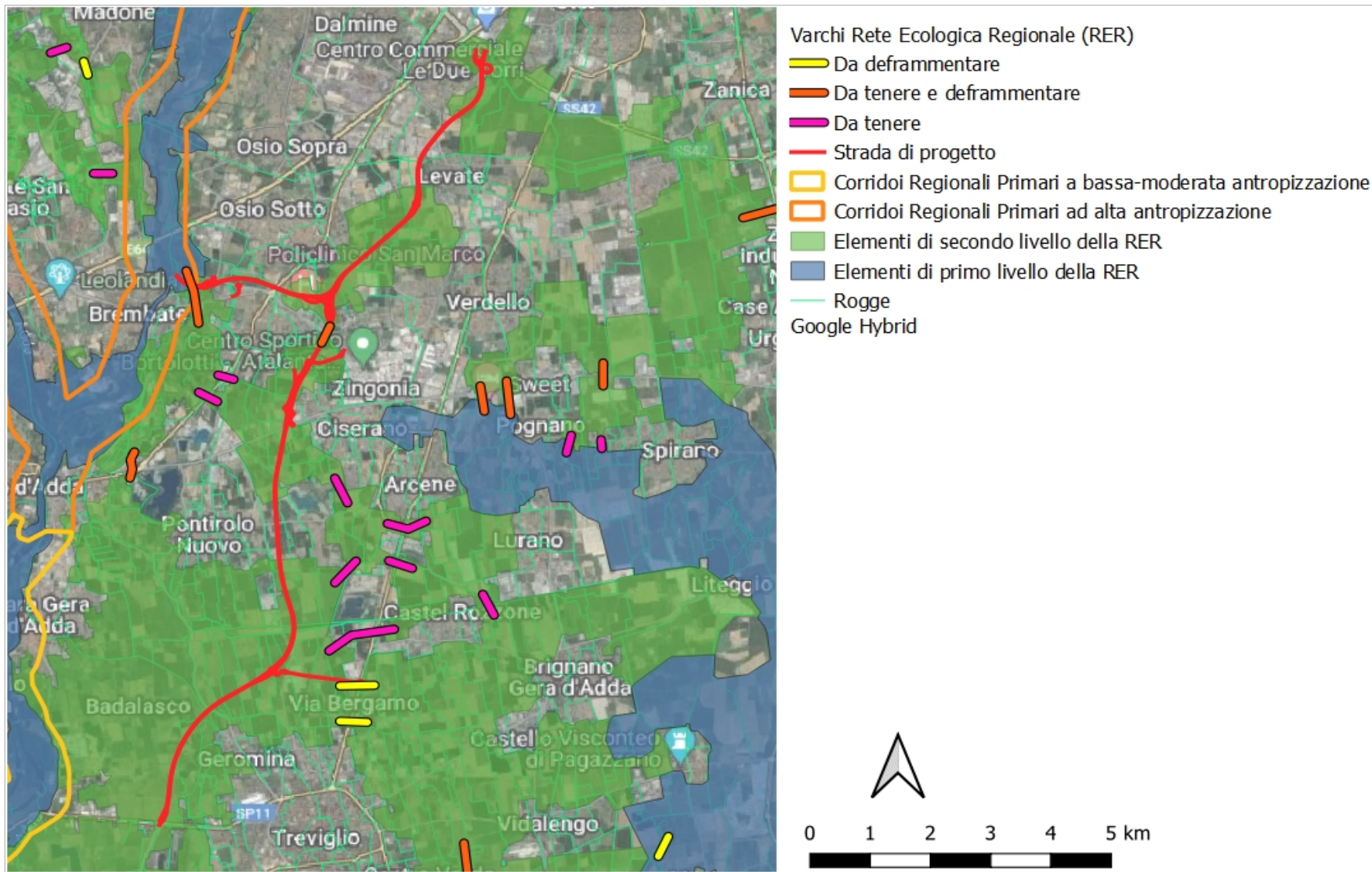


Il tracciato attraversa per buona parte aree protette locali

Interferenze specifiche

- Taglio dei corridoi ripariali
- Interruzione della connessione ecologica
- Impatto sulla produzione agricola
- Impatto su testimonianze storico-archeologiche (centuriazioni romane, Fosso Bergamasco, ecc.)

INTERFERENZE CON I CORRIDOI ECOLOGICI



Il tracciato interferisce con alcuni corridoi ecologici regionali della Rete Ecologica Regionale (RER)

Interferenze specifiche

- 1) Varco Boltiere-Verdellino
- 2) Varco Brembate-Boltiere
- 3) Varco altezza Cascine Battaglie
- 4) Area Renova Park

LO STUDIO META (GENNAIO 2019)

 **Provincia di Bergamo**



**DOCUMENTO DI INDIRIZZO STRATEGICO DELLA NUOVA MOBILITA'
IL FUTURO DELLA MOBILITA' BERGAMASCA**

VERSIONE	DATA	AUTORE	TIMBRO
1.0	Gennaio 2019		
Versione	Data	Autore	
1.0	31.01.2019	A. Debernardi, A. Ceresoli, S. Tolentino, D. Tessarollo	

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

META srl
via Maagenta, 15
20900 MONZA
tel. 039-945.12.49
fax: 039.945.12.50
www.metaplanning.it

DIRETTORI TECNICI
ing. Andrea Debernardi
ord. Ingegner Lecco (n. 571)
arch. Alessandro Trevisani
ord. Architetti PPC Pavia (n. 500)

COLLABORATORI
arch. Angela Ceresoli
dott. pt. Emanuele Ferrara
ing. Davide Tessarollo
dott. Samuel Tolentino

Valutazione modellistica di 4 alternative di progetto



IPOSTESI A (IPB)

- Con costo del pedaggio simile a quello di BreBeMi, il volume di traffico servito si riduce a soli 10.000 veicoli equivalenti/giorno
- **Aumento consumi energetici e delle emissioni atmosferiche**

LEGENDA

- █ Aumento Flusso
- █ Diminuzione Flusso

CLASSE	Consumi energetici				Emissioni atmosferiche					
	t/die				tep/die TOTALE	kg/die				
	Benzina	Gasolio	Metano	GPL		CO ₂	CO	COV	NOX	PM
Autostrade	72,01	386,97	3,389	10,721	479,53	1.482.763	3.215,4	550,5	3.677,1	160,93
Principali	160,04	294,09	8,302	21,000	497,48	1.521.434	4.245,5	524,6	2.826,1	150,56
Secondarie	154,38	257,19	8,144	19,551	452,73	1.382.659	4.184,2	479,6	2.454,5	136,75
Complement.	120,93	149,86	6,479	14,818	302,57	920.707	3.186,2	282,6	1.342,3	82,81
Locali	185,75	221,19	9,969	22,749	455,77	1.385.958	4.730,7	421,7	1.948,8	121,20
TOTALE	693,13	1.309,29	36,282	88,840	2.188,08	6.693.520	19.562,0	2.259,0	12.248,8	652,25
Diff. su rif.	-0,18%	0,43%	-0,40%	0,16%	0,20%	0,21%	0,47%	-0,70%	0,06%	-0,08%

Tab. 5.5.ii – Opzione A: statistiche ambientali
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia



«Anche nello scenario di massimo ricavo, il cash flow annuo non supera gli 8-9 milioni di €/anno, **valore che non giustifica**, dal punto di vista finanziario, interventi di costo superiore a 160-200 milioni di euro»

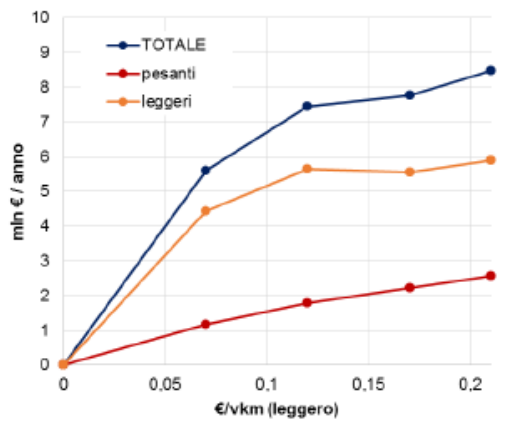
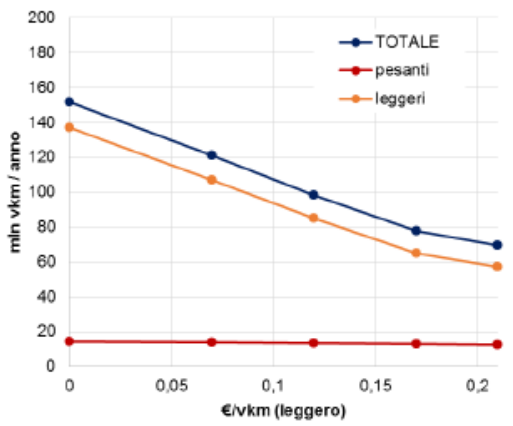


Fig. 5.5.iii – Opzione A: sensibilità dei flussi veicolari e di cassa ai livelli tariffari
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

(fonte dati: META)

IPOSTESI PIÙ VANTAGGIOSA (B2)

- A Treviglio: tangenziale Ovest tra Treviglio e Geromina con raccordo su Via Bergamo (da potenziare)
- Upgrading infrastrutturale della SP184, da trasformare in bretella autostradale di accesso alla A4
- **Migliore riduzione dei tempi di percorrenza su base provinciale**
- **Riduzione consumi energetici e emissioni atmosferiche**



STIMA CONSUMI ED EMISSIONI TOTALI - Provincia di Bergamo

CLASSE	Consumi energetici					Emissioni atmosferiche				
	t/die				tep/die	kg/die				
	Benzina	Gasolio	Metano	GPL	TOTALE	CO ₂	CO	COV	NOX	PM
Autostrade	68,58	376,04	3,236	10,224	464,21	1.435.607	2.990,9	540,3	3.589,5	155,97
Principali	163,18	304,47	8,465	21,369	511,80	1.565.478	4.421,0	544,3	2.931,4	156,49
Secondarie	148,35	242,58	7,836	18,742	430,44	1.314.272	4.008,8	453,7	2.309,4	129,47
Complement.	120,68	149,73	6,464	14,794	302,13	919.379	3.173,0	282,9	1.342,2	82,71
Locali	185,48	222,30	9,962	22,665	456,49	1.388.259	4.753,9	425,5	1.963,9	122,10
TOTALE	686,27	1.295,12	35,963	87,794	2.165,07	6.622.995	19.347,6	2.246,7	12.136,4	646,74
Diff.su rif.	-1,16%	-0,66%	-1,27%	-1,02%	-0,86%	-0,85%	-0,63%	-1,25%	-0,86%	-0,92%

Tab. 5.5.vi - Opzione B2: statistiche ambientali
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

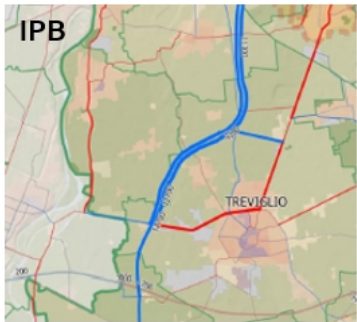


Fig. 5.5.iv - Antenna Ovest Capriate-Zingonia - ipotesi di intervento
Elaborazione META

CONFRONTO TRA QUATTRO IPOTESI DI PROGETTO

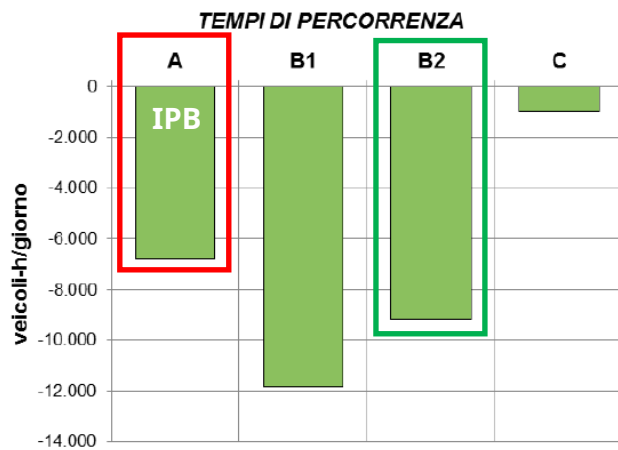


Fig. 5.5.xviii – Comparazione dei risultati: tempi di percorrenza complessivi sulla rete
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

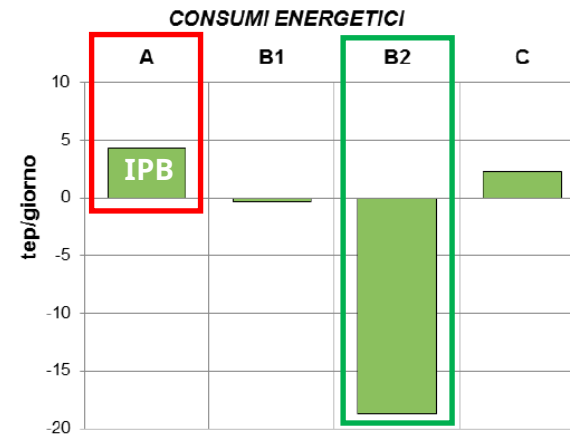


Fig. 5.5.xx – Comparazione dei risultati: tempi di percorrenza complessivi sulla rete
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

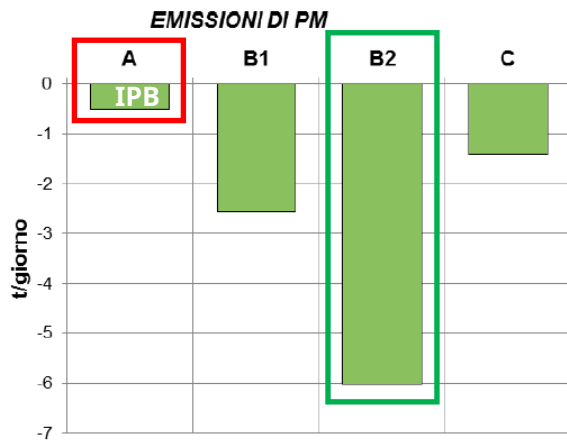


Fig. 5.5.xxi – Comparazione dei risultati: tempi di percorrenza complessivi sulla rete
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

L'opzione A (IPB) è nettamente peggiore dell'opzione B2 da tutti i punti di vista:

- Tempi di percorrenza
- Consumi energetici
- Emissioni in atmosfera
- Consumo di suolo
- Costi

PER APPROFONDIRE...

Documento

L'Interconnessione Pedemontana BreBeMi **L'incompatibilità di un progetto in un territorio già fragile**

disponibile al link

<http://www.pdtreviglio.it/lautostrada-senza-consenso/>



L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 4

I COSTI NEL TEMPO

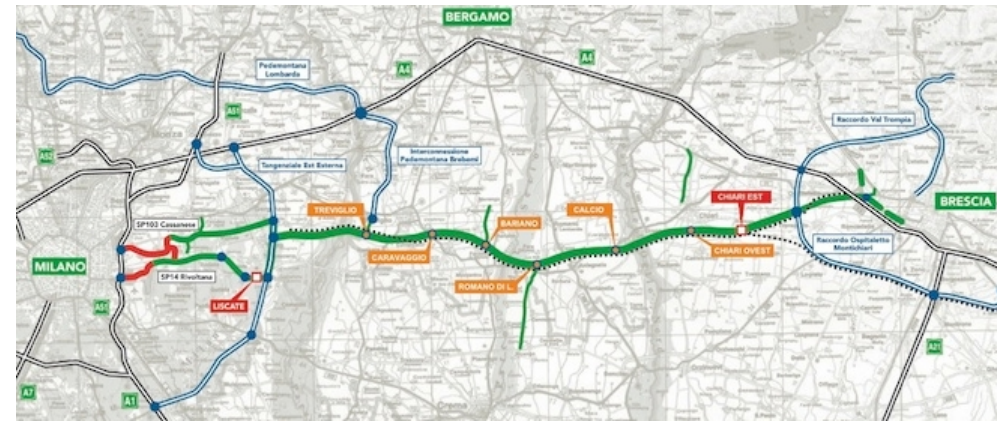
FRANCESCO LINGIARDI
PD TREVIGLIO

Circolo di Treviglio



I COSTI DELLA BREBEMI (A35)

- Inaugurata nel 2014
- Costo: **2,4 miliardi €** in project financing
Stato e Regione hanno contribuito con **360 milioni €**.
- Per garantire l'equilibrio economico della società: **estensione della concessione di gestione di 7 anni:**
 - primo periodo di concessione dopo **19 anni e 6 mesi**,
 - poi modificato in **25 anni**
 - e successivamente in **32 anni** fino al 31/12/2046.
- Indennità di fine gestione: **1,2 miliardi €** (valore di subentro).
- Bilancio 2023 chiuso con **69,4 milioni € di perdita**. In 12 anni perdite per 560,7 milioni €, dopo aver
- consumato 960 ettari di suolo agricolo e attivato un mutuo con risorse pubbliche (Bei e Cdp) di 2,4 miliardi € che è ancora tutto da pagare.
- L'autostrada **più cara d'Italia:**
 - - 40 km in A4 costano circa 3€
 - - 40 km in A35 (Brebemi) costano circa 10€



LE CRITICITÀ DI BREBEMI

Dal documento dell’**Autorità di Regolamentazione dei Trasporti (ART)** su BreBeMi del 26-10-2023:

1. “Un’autostrada di **lunghezza inferiore a 180 km non può essere efficiente**”.
Brebemi si sviluppa su **62,1 km**.
2. **Proroga della concessione di ulteriori 7 anni** può avere effetti distorsivi sulla concorrenza.
3. **Valore di subentro pari a 1,2 miliardi**: valore mantenuto immutato rispetto al PEF precedente.
Crea una barriera all'ingresso di nuovi operatori privati.
4. Dinamica dei pedaggi: **la tariffa unitaria media stimata al 2046 risulta circa il triplo rispetto a quella del 2020**, non compatibile con i principi di gradualità e contenimento dei costi per gli utenti.
5. Tasso di inflazione programmato: **i tassi di inflazione adottati non sono conformi** a quanto previsto dal modello regolatorio.
- 6- Recupero degli effetti economici del COVID-19: la metodologia adottata per il recupero degli effetti economici del COVID-19 **non è condivisibile**, in quanto difforme dalla metodologia individuata dall'Autorità.

I COSTI DELLA IPB

- Costo iniziale previsto: **252.000.000 €** escluso IVA (progetto preliminare maggio 2010 di Autostrade Bergamasche Spa).
- Bando Regione Lombardia: **566.000.000 €** (Fase1 + Fase2, escluso IVA) con **contributo pubblico di 146.400.000 €** (IVA inclusa) nel DGR N° XI / 6838, 2022.
- Offerta di Autostrade Bergamasche: **555.000.000 €** (Fase1 + Fase2, escluso IVA) (circa **35 milioni € al km**). Concessione **62,25 anni**.
- Possibile **ancora qualche decina di milioni di aumento** (G. Arnoldi, CAL - CorSera 12/10/2024).
- Da valutare ulteriori **costi per le interferenze** con le reti idriche del territorio.
- Flussi del traffico ancora da verificare con un **Piano del traffico aggiornato**.
- Il **Progetto definitivo** e il **Piano economico-finanziario** sono in fase di verifica presso CAL.
- Dal documento dell’Autorità di Regolamentazione dei Trasporti (ART): **“Un’autostrada di lunghezza inferiore a 180 km non può essere efficiente”**. La IPB è lunga 16 km.



SUI GIORNALI... (1/7)

Aprile 2016

- 180 milioni (superstrada) o 280 milioni (autostrada)
- 25.000 veicoli
- 1€ intera tratta

180



Il costo dell'opera in milioni

L'idea progettuale rimane quella portata avanti nell'ultimo periodo: realizzare una superstrada con due corsie, anziché un'autostrada vera e propria. Questo comporterebbe una netta riduzione dei costi (da 280 a 180 milioni di euro) ma anche dell'impatto ambientale: si parla di un minor consumo di suolo del 35-40%. A dicembre, in un incontro tra la Provincia e i sindaci, erano stati ipotizzati anche dei flussi di traffico: si parlava di 25 mila utenti al giorno a pagamento, che salivano a 36 mila considerando anche le tratte intermedie.



L'ipotesi: collegamento in 9 minuti con 1 euro

Il progetto. Resta l'idea di una superstrada a due corsie. Si punta a pedaggi contenuti, ma i calcoli sono in corso.

L'idea rimane quella portata avanti nell'ultimo periodo: realizzare una superstrada con due corsie, anziché un'autostrada vera e propria. Questo comporterebbe una netta riduzione dei costi (da 280 a 180 milioni di euro) ma anche dell'impatto ambientale: si parla di un minor consumo di suolo del 35-40%.



Lo svincolo della 42 a Arcene

I flussi di traffico

Il tracciato da Treviglio alla A4 misurerebbe 15,6 chilometri. Andrebbe poi eventualmente aggiunto lo sviluppo verso Bergamo, ma la sintesi sarebbe la possibilità di raggiungere Treviglio dal capoluogo in meno di dieci minuti (e viceversa). Un bel balzo, rispetto ai 40 che ci vogliono oggi, secondo l'esperienza media dell'automobilista.

A dicembre, in un incontro tra la Provincia e i sindaci, erano stati ipotizzati anche dei flussi di traffico: si parlava di 25 mila utenti al giorno a pagamento, che salivano a 36 mila considerando anche le tratte intermedie (quindi fuori dagli accessi principali di Treviglio e Bergamo), che si pensava di lasciare gratuite. Ora comunque i numeri sono tutti in fase di approfondimento, così come il quadro economico. Certamente un prolungamento fino all'Asse interurbano cambierebbe i flussi di traffico.

Alleggerire la 42

Parlare quindi di tariffe adesso pare un po' aleatorio. Ma non manca chi solleva l'idea suggestiva di un euro per l'intera tratta: costi contenuti che favoriscono l'utilizzo della nuova

Sulle arterie vicine sarebbero possibili riduzioni di traffico dal 20 al 50%

In conferenza dei servizi nel 2012 l'ok alla versione autostradale

va arteria da parte di automobilisti e mezzi pesanti.

Lo spostamento di una buona quota di traffico sulla nuova arteria significherebbe liberare in parte dagli intasamenti (si parla di alleggerimenti che andrebbero dal 20 al 50%) la viabilità oggi esistente: la situazione più pesante riguarda la statale 42 (vedi alla voce semaforo di Verdello), ma in generale, per l'assessore regionale alle Infrastrutture Alessan-

dro Sorte, «potrebbero cambiare tutti i flussi di traffico dell'area. Per questo siamo interessati ad approfondire: è un'opera che potrebbe fare del bene a varie altre strade». Oltre alla 42, la più direttamente interessata, le cose potrebbero cambiare lungo la 525 (che sale da Boltiere, Osio e Dalmine) e in parte lungo la 591 che passa da Urgnano e Zanica.

Lavori con la gara

Dalla società spiegano che l'obiettivo primario è discutere con il territorio, per arrivare a definire il progetto. Che dovrà riprendere il cammino in conferenza dei servizi: il preliminare approvato nel 2012 prevedeva infatti ancora la versione autostradale.

Autostrade Bergamasche, in quanto società promotrice dell'infrastruttura, sta ragionando su tutti questi aspetti (incluso ovviamente quello economico). Per quanto riguarda poi i lavori, ad assegnarli dovrà essere un bando di gara.

F. Mor.

SUI GIORNALI... (2/7)

Luglio 2018

- 300 milioni
- 22.000 veicoli
- €/km inferiore a A4
(cioè <1,5€ intera tratta)

L'ECO DI BERGAMO
SABATO 21 LUGLIO 2018

«Superstrada, non ci servono soldi pubblici»

Bergamo-Treviglio
Autostrade bergamasche: non c'è bisogno di contributi, il fondo australiano investirà 300 milioni per l'infrastruttura

Per la costruzione della Bergamo-Treviglio Autostrade bergamasche spa non ha bisogno di alcun contributo pubblico. Il fondo australiano Macquarie è pronto a coprire tutti i costi, pari a 300 milioni di euro, per la costruzione dell'infrastruttura.

È questa la posizione che la società promotrice del tanto discusso progetto della Bergamo-Treviglio, Autostrade bergamasche appunto, ha assunto nell'autunno del 2017 di fronte alla Regione. E che è pronta ad assumere anche con la Provincia in risposta a quanto contenuto nella proposta di revisione del Ptcp (Piano territoriale di coordinamento provinciale) in cui viene riportato che l'investimento sulla superstrada, per ripagarsi «dovrebbe essere sostenuto in parte anche dalla mano pubblica». Un'affermazione ri-

tenuta senza alcun fondamento da Autostrade bergamasche. Nell'autunno 2017 i vertici della società si erano presentati di fronte all'allora assessore regionale alle Infrastrutture e mobilità Alessandro Sorte sostenendo proprio il contrario. Ossia che non avevano più bisogno degli aiuti pubblici inizialmente chiesti: un contributo oppure la garanzia sui flussi del traffico. E il motivo era perché, appunto, si era fatto avanti per finanziare interamente la costruzione della superstrada il fondo australiano Macquarie, considerato il primo operatore infrastrutturale al mondo che proprio l'anno scorso ha lanciato un fondo di 4 miliardi per investire in Europa (di cui una quota importante potrebbe essere dedicata all'Italia, aveva sostenuto il ceo Nichol Moore).

Certo è che il suo interessamento all'investimento nella Bergamasca è ancora forte. E un nuovo incontro fra i suoi rappresentanti e quelli di Autostrade bergamasche è già in programma per la prossima settimana a Milano. «Se, quindi – si mormo-



Traffico a Treviglio: prosegue il dibattito sulla futura superstrada

rava ieri negli uffici della società – gli analisti che lavorano per Macquarie hanno ritenuto la Bergamo-Treviglio un buon investimento, non capiamo su che basi tecniche si sono occupati della revisione del Ptcp sono arrivati a una conclusione diversa». Nella proposta della revisione del Ptcp sono poi riportate altri dati contestati da Autostrade bergamasche. E che sono in contrasto con quanto avevano già sostenuto il presidente della so-

cietà Giuseppe Sala e Alessio Parolari amministratore delegato di Vita srl (che fa parte della compagine sociale di Autostrade bergamasche) in Consiglio comunale nel dicembre 2017. Nel documento proposto da via Tasso viene ipotizzato che i livelli di pedaggio della Bergamo-Treviglio «si allineino a quelli di Pedemontana e Brebemi». L'intenzione dichiarata di Autostrade bergamasche, invece, è di mantenere i pedaggi con un co-

sto a chilometro inferiore addirittura a quello dell'A4 con l'obiettivo di attirare maggiore traffico sulla superstrada per la quale, analisti assoldati dalla società, hanno previsto un traffico di 22 mila veicoli al giorno.

Questo numero è però ritenuto raggiungibile solo se verranno accettate le due modifiche proposte sul progetto originario approvato nel 2012 in conferenza dei servizi: una è che la superstrada si colleghi con il casello di Dalmine dell'A4 per intercettare il traffico della Milano-Venezia. La seconda è che non termini sulla tangenziale sud di Stezzano, bensì a Bergamo sull'Asse interurbano. Da Autostrade bergamasche non viene infine nemmeno preso in considerazione il tracciato alternativo elaborato dalla Provincia che, secondo quanto si legge ancora nella proposta di revisione del Ptcp, risulterebbe più attrattivo di quello originario «riuscendo ad attrarre una media di 31 mila veicoli al giorno».

Patrik Pozzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUI GIORNALI... (3/7)

Maggio 2019

- 350 milioni
- 24.000 veicoli
- 0,1€/km → 1,6€ intera tratta

Bergamo-Treviglio

«Autostrada nel 2024 se la Regione dice sì»

Bergamo-Treviglio, bocce ferme fino al verdetto della Regione: questa la decisione di Autostrade bergamasche, che con l'assemblea dei soci di ieri ha rinviato a metà luglio, su proposta della Provincia (azionista), il rinnovo del Cda. Entro quella data da Palazzo Lombardia dovrebbe arrivare la decisione sul progetto preliminare e il piano economico, depositati ad aprile. Se il verdetto sarà positivo l'opera andrà in gara, per un project financing. È l'obiettivo di Autostrade bergamasche, che ha già messo a punto il timing. In caso di via libera il 2020 e il 2021 serviranno per i passi successivi del progetto, in cui includere le migliorie messe a punto, il 2022 passerà per la Valutazione impatto ambientale, per aprire poi i cantieri, che dureranno 18 mesi, nel 2023, con tagliod del nastro l'anno dopo. Il cda ha confermato l'interesse del fondo Macquaire a finanziare l'operazione, costo totale 350 milioni di euro, comprendendo i tre tratti, l'interconnessione tra Brebemi e l'A4, la tangenziale Dalmine-Bergamo e il peduncolo autostradale verso la Pedemontana. La stima per il 2024 è di un traffico di circa 24 mila veicoli con tariffa pari a metà di quella attuale di Brebemi, circa 10 centesimi a chilometro. (p.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUI GIORNALI... (4/7)

Maggio 2020

- 480-490 milioni
- veicoli ?
- 1,1€ intera tratta
(un caffè)
- con 130 milioni pubblici



Bergamo-Treviglio, per viaggiare al costo di un caffè servono 130 milioni

Opere. Quantificato il contributo pubblico al progetto della superstrada. La scelta alla Regione Il presidente di Autostrade Bergamasche: usando solo fondi privati le tariffe saranno più alte

PATRIK POZZI

Da Bergamo a Treviglio (o viceversa) al prezzo di un caffè. Per raggiungere questo obiettivo è in corso una trattativa fra Regione e Autostrade bergamasche spa, la società proponente la realizzazione della superstrada a pedaggio Bergamo-Treviglio. Si discute la possibilità che il pubblico (la Regione o anche lo Stato) partecipi con un contributo superiore ai 100 milioni di euro (fra i 120 e i 130) al finanziamento dell'opera. Un'opera che, dopo i vari aggiornamenti del progetto, si attestato su un costo fra i 480-490 milioni di euro. Questi numeri sono contenuti nel piano economico finanziario presentato da Autostrade bergamasche che è stato visionato dalla società regionale Cal (concessioni autostrade lombarde) e poi inviato nei giorni scorsi alla Regione. Nel documento è riportato quanto costerebbe andare da Bergamo a Treviglio o viceversa. Il presidente di Autostrade bergamasche Antonio Sala spiega: «Il viaggio costerebbe come pagare fra i due e tre caffè. Un prezzo non proprio popolare che la Regione ci ha chiesto di abbassare». Richiesta che però Autostrade bergamasche non sarebbe in grado di assolvere con un piano economico basato soltanto sul finanziamento privato. Da

qui l'ipotesi di un contributo pubblico. «In questo caso - continua Sala - saremmo invece in grado di far pagare l'andare da Bergamo-Treviglio il costo di un solo caffè». In sostanza un euro e 10 con tariffa bloccata, senza quindi rivalutazioni, fino al 2026 anno in cui è prevista l'apertura a traffico della Bergamo-Treviglio.

Il tema è ancora in fase di discussione e si tratta di uno dei nodi conclusivi del dibattito sull'opera. Cal ha finito il suo lavoro iniziato lo scorso ottobre, ora tocca alla Regione prendere una decisione. Non è scontato che la partita resti in mano ad Autostrade bergamasche. L'opera sarà oggetto di un bando pubblico per definire secondo determinate regole (come la possibilità di beneficiare di un contributo pubblico a fronte dell'obbligo di tenere le tariffe sotto una certa soglia) il privato a cui affidare la costruzione e la futura gestione della superstrada. E questo privato potrà essere Autostrade bergamasche oppure un'altra società, anche straniera dato che il bando sarà europeo.

La discussione sul contributo pubblico per la costruzione della Bergamo-Treviglio (che, con due corsie per senso di marcia, partirà dalla ex ss 11 a Treviglio e si collegherà all'Asse interurbano a Bergamo) non mancherà di



Code di pendolari a Verdello: la Regione valuta il piano economico della superstrada Bergamo Treviglio

suscitare polemiche. Autostrade bergamasche, infatti, ha sempre sostenuto di non necessitare di aiuti pubblici: «E infatti - conclude il presidente - non abbiamo bisogno di nessuno aiuto per costruirla. Ma, usando solo fondi privati, le condizioni di mercato per la loro restituzione ci imporrebbero l'applicazione di tariffe vicine alle autostrade di recente costruzione, che da

diversi utenti sono considerate alte. Per noi sarebbe più opportuno realizzare una superstrada a costi popolari per i bergamaschi. Anche perché crediamo che tutti, in fondo, sarebbero disposti a rinunciare a un caffè al giorno per spostarsi in pochi minuti fra Bergamo e Treviglio».

Le prime reazioni arrivano da Legambiente Bergamo: «Questa richiesta, in buona so-

stanza, certifica il fallimento del progetto come era stato pensato. Era stato venduto come un progetto virtuoso sia per flussi di traffico sia economicamente perché si sarebbe pagato da sé. Facciamo appello a Regione Lombardia perché stoppi definitivamente un'opera che non è virtuosa per il traffico e per le casse pubbliche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUI GIORNALI... (5/7)

Gennaio 2021

- 470 milioni
- veicoli ?
- 1,6€ intera tratta
(più di un caffè)



Bergamo-Treviglio: 2,10 euro via A4 Ecco il costo del collegamento veloce

Scenari. È l'effetto del mancato raccordo con il capoluogo bocciato dai Comuni (in primis Palafrizzoni). La nuova autostrada partirà dal casello di Dalmine. Piano finanziario: da stabilire il peso dell'evasione

DINO NIKPALJ

Quanto costerà davvero andare a Bergamo e Treviglio, da casello a casello? La domanda si pone dopo che il collegamento autostradale si è ridotto al tratto da Dalmine A4 a Treviglio, non su richiesta del proponente che aveva ipotizzato nel progetto un peduncolo free per l'Asse interurbano, ma per la ferma contrarietà dei Comuni coinvolti, Bergamo in primis.

«Il peduncolo non c'è, nella Conferenza dei servizi non se n'è parlato di fatto non esiste, è un pour parler» aveva detto Antonio Sala, ad di Autostrade Bergamasche, società proponente del collegamento autostradale nord-sud, lo scorso ottobre in occasione dell'incontro con i sindaci in Provincia. E il sindaco del capoluogo Giorgio Gori, era stato ancora più chiaro: «Chi vorrà prendere il collegamento veloce con Treviglio lo potrà fare imboccando l'A4 dal casello di Bergamo che verrà profondamente rinnovato e da qui raggiungere Dalmine».

Costi reali

Un aspetto che cambia notevolmente i conti. Non quelli di Autostrade Bergamasche, ma di chi vorrà raggiungere la Bassa con la nuova autostrada.

Nel Piano economico finanziario, la tariffa al chilometro indicata è di 0,099 euro per il 2026, quando l'autostrada dovrebbe essere pronta, salirà a 0,104 in forza dell'adeguamento al tasso d'inflazione. Comunque molto meno dei 0,20 di Brebemi e Pedemontana. Stando ai dati presentati ai sindaci, da Dalmine a Treviglio ci passano 15,5 chilometri, ovvero 1,6 euro di esborso: più del caffè di cui si era sempre parlato siamo davanti ad un buon cappuccino.

In assenza di un peduncolo su Bergamo ci sono due opzioni per imboccare il collegamento per la Bassa: a) prendere gratis l'Intasitissima 525 e arrivare al casello di Dalmine e b) seguire la strada (anzì, autostrada) indicata da Gori, imboccare l'A4 a Bergamo, pagare, e una volta arrivati a Dalmine puntare su Treviglio con il nuovo collegamento. Fanno 50 centesimi in più (da versare ad Autostrade per l'Italia) ed arrivare a 2 euro e 10. Questo è il costo reale, finale, via autostrada da e per il capoluogo.

Il piano economico

Nell'ultima seduta del Cda di Autostrade Bergamasche è stato approvato il Piano economico finanziario: l'importo della Dalmine-Treviglio è stimato sui 391 milioni più Iva. Per il collegamento con Pedemontana, quando e se mai arriverà nella Bergama-

sca (difficile), ne servono altri 80, ma non è una questione all'ordine del giorno. Il fabbisogno finanziario totale del progetto, comprensivo di costi di realizzazione, Iva, oneri finanziari maturati sui finanziamenti, costo dei consulenti relativi alla strutturazione dell'operazione di finanziamento e costituzione di un fondo di riserva di 9 milioni sale a 470 complessivi. I 391 milioni di cui sopra sono così finanziati: 143,4 da linee di credito a lungo termine bullet. In pratica per tutta la durata dell'ammortamento il finanziato paga rate di soli interessi, mentre alla scadenza viene rimborsato per intero il capitale necessario come finanziamento. I contributi pubblici iscritti nel progetto sono 120 milioni: quelli concessi dalla Regione che in realtà ne aveva ipotizzati 100 in prima battuta. Infine, 127,9 milioni da capitale di rischio versato pro quota «in relazione al fabbisogno finanziario dell'iniziativa».

Il ruolo di Macquarie

Qui entra in ballo Macquarie, l'investitore privato australiano, il quale ha riservato un aumento di capitale da 100 milioni di euro sui 131 deliberati dal Cda nel maggio scorso. 30 sono per i soci fondatori e 1 milione per il territorio. Quest'ultimo aumento è previsto nel secondo trimestre 2021 nel caso si dia avvio al procedimento di gara da parte della Regione e ad alcune attività di progettazione, come indicato nel punto sulla continuità aziendale approvato (con l'astensione di Francesco Bettoni, presidente di Autostrade Lombarde, che ha fatto altrettanto con il Pd) dal Cda nella riunione del 22 gennaio. Tra le altre cose, a fine giugno scade l'accordo quadro con il socio Vita (Gruppo Vitali) che ha finora sostenuto le spese progettuali.

Cronoprogramma alla mano, siamo in ritardo di due mesi rispetto al 1° dicembre ipotizzato da Autostrade Bergamasche per l'indizione della gara ed è probabile che ne serviranno almeno altrettanti. Il che unitamente al fatto che sulla carta il via ai lavori era fissato per luglio 2023 - con termine tre anni dopo - una concessione di 60 - non rende necessario ora l'aumento di capitale straordinario riservato per gli australiani. Ora, o comunque a breve termine. Di certo il loro ruolo è destinato a crescere ulteriormente e diventare sempre più centrale: nell'ultimo Cda Roberto Castelli, presidente di Pedemontana e già ministro della Giustizia, avrebbe sollevato qualche perplessità sul finanziamento a debito - quello da 143,3



Il piano prevede 143,4 milioni di debiti, 120 di contributi pubblici e 127,9 dai privati

milioni - rilevando come il rischio traffico accolto completamente sul concessionario (e questo ha giustificato il contributo della Regione, volto a mantenere calmeriate le tariffe) potrebbe portare le banche italiane a richiedere tassi molto onerosi. Da Vita la rassicurazione (fatta mettere a verbale) che sarà ancora Macquarie a gestire il rapporto con gli istituti di credito e farsi carico dell'impegno bullet.

Prossimi appuntamenti

Ci sono poi altre due questioni che verranno affrontate

in sede di convenzione con la Regione. La prima: una migliore definizione delle cause di forza maggiore che possono incidere sul traffico rendendo così più difficile il raggiungimento dell'equilibrio finanziario, a maggior ragione dopo il terremoto Covid. La seconda: per 60 anni il concessionario si fa carico del rischio «free flow», ovvero i mancati pagamenti conseguenza del sistema aperto di esazione, privo di caselli tradizionali. L'entità è fissata al 5% dei pedaggi a regime, ma pare che proprio Castelli, in forza della sua esperienza

La scheda

Il progetto preliminare risale a quasi 10 anni fa

Autostrade bergamasche Spa nasce il 24 ottobre 2002 con il nome di Ipb (Interconcessione Pedemontana Brebemi) Spa, inizialmente l'obiettivo della società, la cui costituzione fu promossa dalla Provincia e da Autostrade Lombarde Spa (la holding che controlla la Brebemi Spa, società concessionaria dell'autostrada Pedemontana Lombarda-A36 prevista a Dolo Sotto le facce parte della tratta Di di questa infrastruttura che però ora è in forte dubbio). Nel 2011 venne aggiunto anche il collegamento alla tangenziale sud di Bergamo. La Ipb Spa, quindi, diventò Autostrade bergamasche Spa e invece di Ipb si iniziò a parlare di autostrada Bergamo-Treviglio, il cui progetto preliminare venne approvato in conferenza dei servizi all'inizio del 2012. Per ridare impulso al progetto nel 2016 si assistette al rinnovamento della compagnia sociale di Autostrade bergamasche con l'ingresso della società Vita (collegata al gruppo Vitali di Casoro). Nel 2017 viene rimesso mano al progetto, aggiungendo il collegamento con l'Asse interurbano a Bergamo, riducendo la profondità dei tratti in trincea e prevedendo la connessione con il casello di Dalmine dell'A4. Viene inoltre annunciata l'intenzione del fondo australiano Macquarie di finanziare la costruzione della superstrada. Nell'estate del 2019 viene nuovamente rinnovato il consiglio di amministrazione fra i principali novità c'è l'ingresso del presidente di Autostrade Lombarde Francesco Bettoni. A fine 2020 con l'approvazione del Ptoe (piano territoriale di coordinamento provinciale) viene eliminata la previsione del tratto di collegamento con l'Asse che, quindi, non fa più parte del progetto della Bergamo-Treviglio. RAI

in Pedemontana, abbia suggerito di elevarla all'8. Prossimi step, l'assemblea ordinaria (probabilmente a fine settembre o in quella successiva) che di fatto chiuderà quella burocratica iniziativa lo scorso 4 novembre e, in primavera, una straordinaria per l'aumento di capitale riservato agli azionisti del territorio. La loro risposta è molto attesa, anche perché non si sa quanti di quelli fondatori potrebbero intervenire in futuro la quota di aumento loro riservata, in primis le banche e la stessa Autostrade Lombarde.

Foto: M. Basso - Contrasto

SUI GIORNALI... (6/7)

Novembre 2023

- 555 milioni
- veicoli ?
- 2,5€ intera tratta
(due caffè)



L'ECO DI BERGAMO

CRONACA / PIANURA

GIOVEDÌ 09 NOVEMBRE 2023

Bergamo-Treviglio, sale il pedaggio a 2,5 euro per 13 km

IL CASO. L'annuncio al tavolo tecnico a Palazzo Lombardia proprio mentre i sindaci erano al ministero a Roma. In un primo momento il costo stabilito era di 1,60 euro.

SUI GIORNALI... (7/7)

Ottobre 2024

- 555 milioni
+ qualche decina di milioni



Bergamo-Treviglio, l'autostrada costerà «qualche decina di milioni in più ma si sfrutteranno gli sconti in appalto»

di Pietro Tosca

Per Gianantonio Arnoldi, ad di Cal, la società che ha messo a bando il project financing dell'opera, i costi di costruzione (stimati in origine a quota 328 milioni) lieviteranno a causa dell'inflazione, delle materie prime e delle mitigazioni. I 555 milioni messi sul piatto da Autostrade Bergamasche e lo stralcio del tratto Zingonia-Osio Sotto che potrebbe far quadrare i conti

[Bergamo-Treviglio, l'autostrada costerà qualche decina di milioni in più](#)

CORRIERE TV



L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 5

LA VOCE DEL TERRITORIO

CORRADO QUARTI
SINDACO DI OSIO SOTTO

Circolo di Treviglio



IPB DAL 2003 AD OGGI

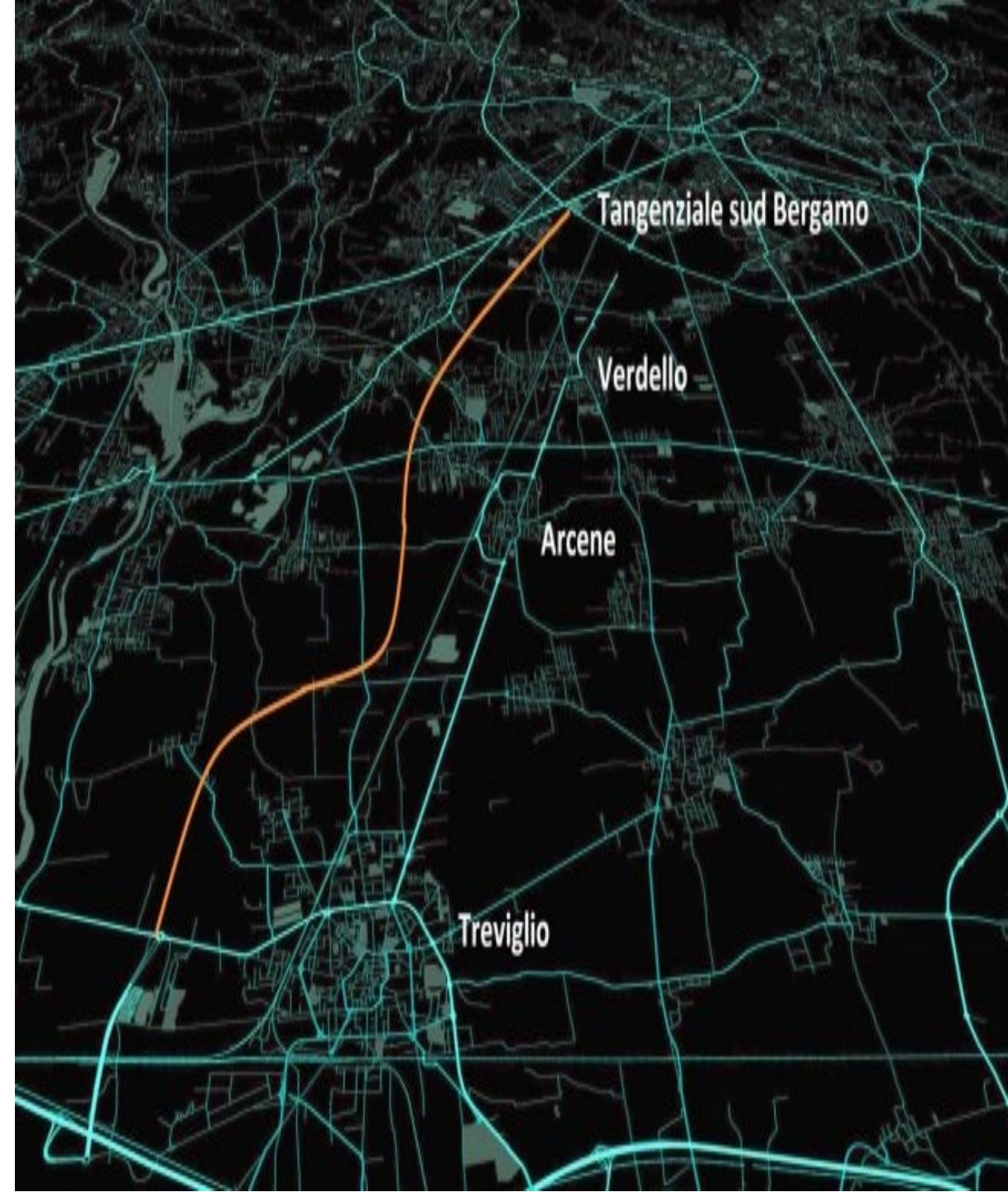
2003: inizio progettazione preliminare

Gennaio 2012: la Conferenza dei Servizi approva il progetto preliminare

Marzo 2019: il Consiglio Provinciale di Bergamo approva la necessità di un collegamento veloce Bergamo - Treviglio

Novembre 2020: decade l'ipotesi del peduncolo di collegamento con Bergamo nell'incontro convocato in Provincia da Autostrade Bergamasche SPA con le Amministrazioni Comunali interessate dalla tratta

Agosto 2020: la Giunta Regionale destina €130mln (Piano Marshall post COVID)



IPB DAL 2003 AD OGGI

Maggio 2021: i Sindaci chiedono un incontro con l'assessore regionale alle infrastrutture Terzi Claudia Maria, durante il quale viene comunicato che non ci sono novità sull'iter e che ogni sviluppo sarà comunicato prioritariamente ai territori, come espressamente richiesto dai Sindaci

Estate 2021: la Giunta Regionale destina altri €16,6 milioni a sostegno dell'opera

Agosto 2022: CAL indice la gara per progettazione, realizzazione e gestione dell'opera



IPB DAL 2003 AD OGGI

Gennaio 2023: chiusura gara con aggiudicazione provvisoria

23 maggio 2023: l'ATI composta da Autostrade Bergamasche spa e Vita spa, Colombo Severo & C srl, Soletto spa, Impresa Pellegrini srl, BG3 srl unica ad aver presentato un'offerta, si aggiudica la gara

29 maggio 2023: parere favorevole allo schema di concessione (DGR 387)

10 giugno 2023: le Amministrazioni di Osio Sotto e Levate organizzano un presidio partecipato contro la realizzazione dell'opera. Viene depositata un'interrogazione parlamentare per i Ministri dell'Interno e dell'Ambiente



IPB DAL 2003 AD OGGI

20 giugno 2023: il Presidente della Provincia Pasquale Gandolfi dichiara all'EcoBG:
«Se dal concepimento alla realizzazione di un'opera passa così tanto tempo è naturale che il contesto cambi... Adesso il progetto va rivisto e sostanzialmente... Mi sono reso conto che le priorità vere sono altre»

5 luglio 2023: confronto territoriale tra amministratori e stakeholders.
Ribadiscono la loro contrarietà le ass.ni di categoria provinciali (Coldiretti, Confagricoltura) e le ass.ni ambientaliste, oltre a quella dei comitati civici nati ad hoc nel corso degli anni.
Manifesta perplessità il Presidente del Consorzio di Bonifica della Media Pianura Padana, in merito al reticolo idrico che si intreccia al tracciato, ricordando che al momento non c'è mai stato alcun tipo di confronto



IPB DAL 2003 AD OGGI

19 ottobre 2023: il Presidente della Provincia, a seguito di richiesta dei Sindaci di Ciserano, Fara Gera d'Adda, Levate, Osio Sopra, Osio Sotto, Stezzano e Verdellino, convoca un incontro tra tutti i Comuni interessati dall'opera e Autostrade Bergamasche spa, ente promotore, per il 27 ottobre 2023

26 ottobre 2023: l'incontro in Provincia del 27 ottobre viene annullato a data da destinarsi, per sopraggiunti impegni imprevisti del Presidente di Autostrade Bergamasche spa, Antonio Sala

27 ottobre 2023: Regione Lombardia convoca tavoli tecnici territoriali tra CAL spa e gli Enti Locali, divisi per ambiti territoriali omogenei, per progettazione definitiva nelle date del 8.11.23, 14.11.23, 21.11.23

8 Novembre 2023: incontro al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

14 Novembre 2023: primo giro di incontri tecnici territoriali in Regione Lombardia

16 Aprile 2024: secondo giro di incontri tecnici territoriali in Regione Lombardia

20 Maggio 2024: terzo giro di incontri tecnici in Regione Lombardia per la presentazione del «Quadro Ambientale»

IL COORDINAMENTO TERRITORIALE: QUALI OBIETTIVI?

Da Dicembre 2023: i Comuni di Osio Sotto e Levate insieme a Confagricoltura e Coldiretti danno l'incarico ad un Legale per essere supportati nell'iter procedurale e analizzare tutti i documenti sin qui approvati

Da Aprile 2024 le amministrazioni di Osio Sotto e Levate stanno coordinando un tavolo con tutti gli enti e le associazioni che in questi anni si sono schierati contro l'IPB, obiettivo di questi incontri è quello di raccogliere informazioni e materiali da inviare al MASE^(*) quando sarà aperta la VIA^(**).

Dall'estate 2024 la provincia di Bergamo ha dato l'incarico a dei professionisti nel settore trasportistico di aggiornare il piano del traffico.

(*) MASE: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

(**) VIA: Valutazione di Impatto Ambientale

LE NOVITÀ VIABILISTICHE

Dicembre 2022: termina la realizzazione del lotto I della tangenziale di Verdello, nodo nevralgico del traffico da Treviglio a Bergamo lungo la ex ss 42

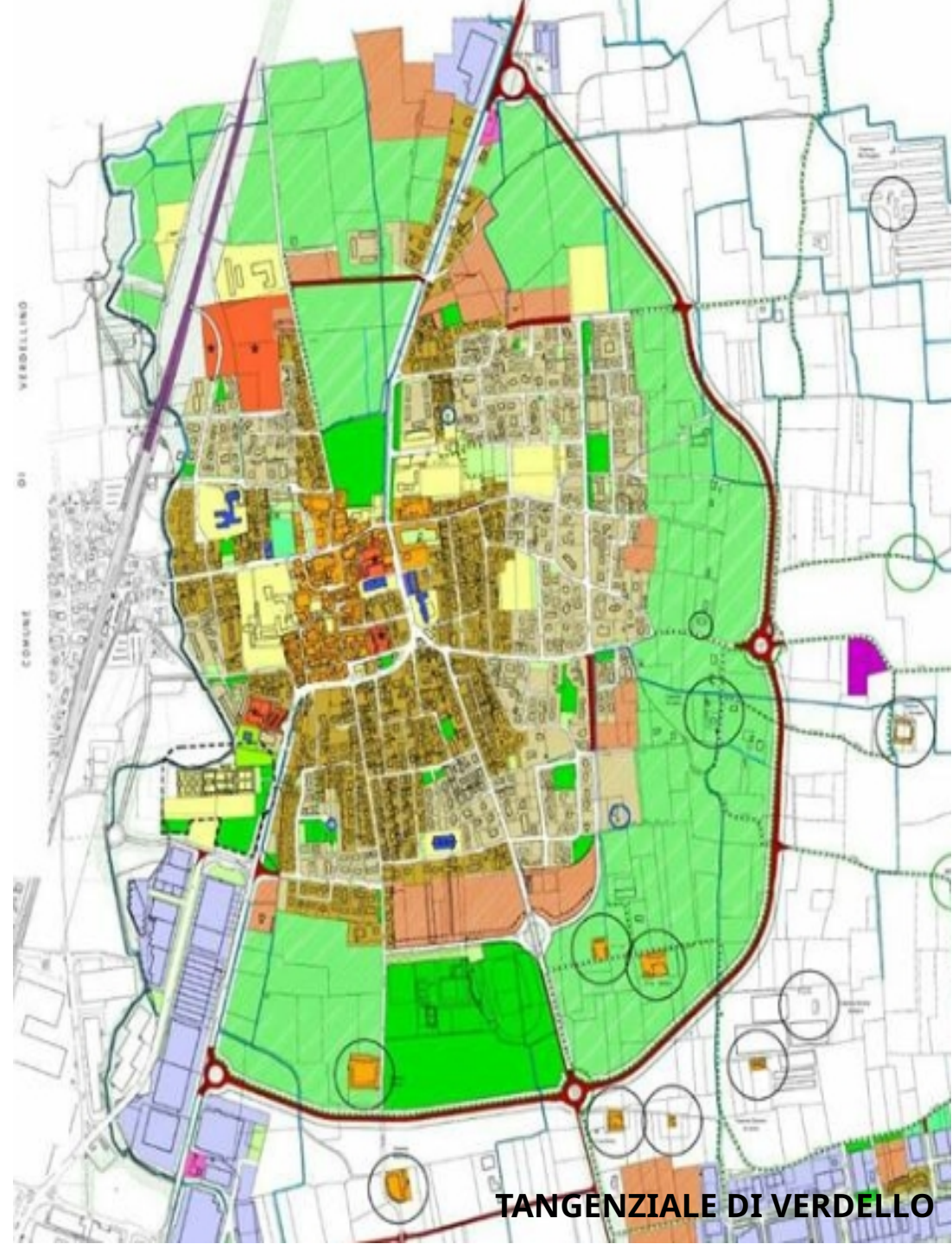
16 Giugno 2023: il Collegio di Vigilanza regionale approva la variante della tratta D Pedemontana (il tratto bergamasco non verrà più realizzato)

19 Gennaio 2024: termina la realizzazione del lotto II della tangenziale di Verdello

30 Agosto 2024: previsione del termine dei lavori per la realizzazione della circonvallazione di Boltiere, nodo nevralgico del traffico da Treviglio a Bergamo lungo la ex ss 525

Decade l'ipotesi dello scalo merci tra Levate e Verdello

E-BRT lungo la ex ss 525 tra le stazioni di Bergamo e Verdellino



LE RISORSE IMPIEGATE E LA SOSTENIBILITÀ

- **PROGETTO VECCHIO E SUPERATO**
pensato nel 2003 e i presupposti per i quali era stato pensato sono venuti meno
- **PROGETTO COSTOSO**
€146 milioni di fondi regionali «regalati» ad un operatore privato per un'autostrada di soli 16 km a pedaggio; auto 2,50€ (fonti 2023), mezzi pesanti 5,20€ (fonti 2021) e dove è previsto il passaggio di soli 9000 veicoli al giorno
- **PROGETTO INUTILE**
proponiamo di potenziare e riqualificare la viabilità esistente
- **PROGETTO DANNOSO**
consumo di suolo pari a 1.400.000 m²



IMPATTO AMBIENTALE DEVASTANTE

L'AUTOSTRADA NON E' UN PROGETTO SOSTENIBILE,

PERCHÉ E' IN CONTRASTO CON LA RETE ECOLOGICA REGIONALE RICONOSCIUTA COME PRIORITÀ NEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE. A RISCHIO C'È UN IMPORTANTE PATRIMONIO DI BIODIVERSITÀ, CAMPI, ROGGE, FONTANILI, FILARI, SIEPI, BOSCHI E ALTRI SEGNI TIPICI DELLA BASSA E MEDIA PIANURA BERGAMASCA.

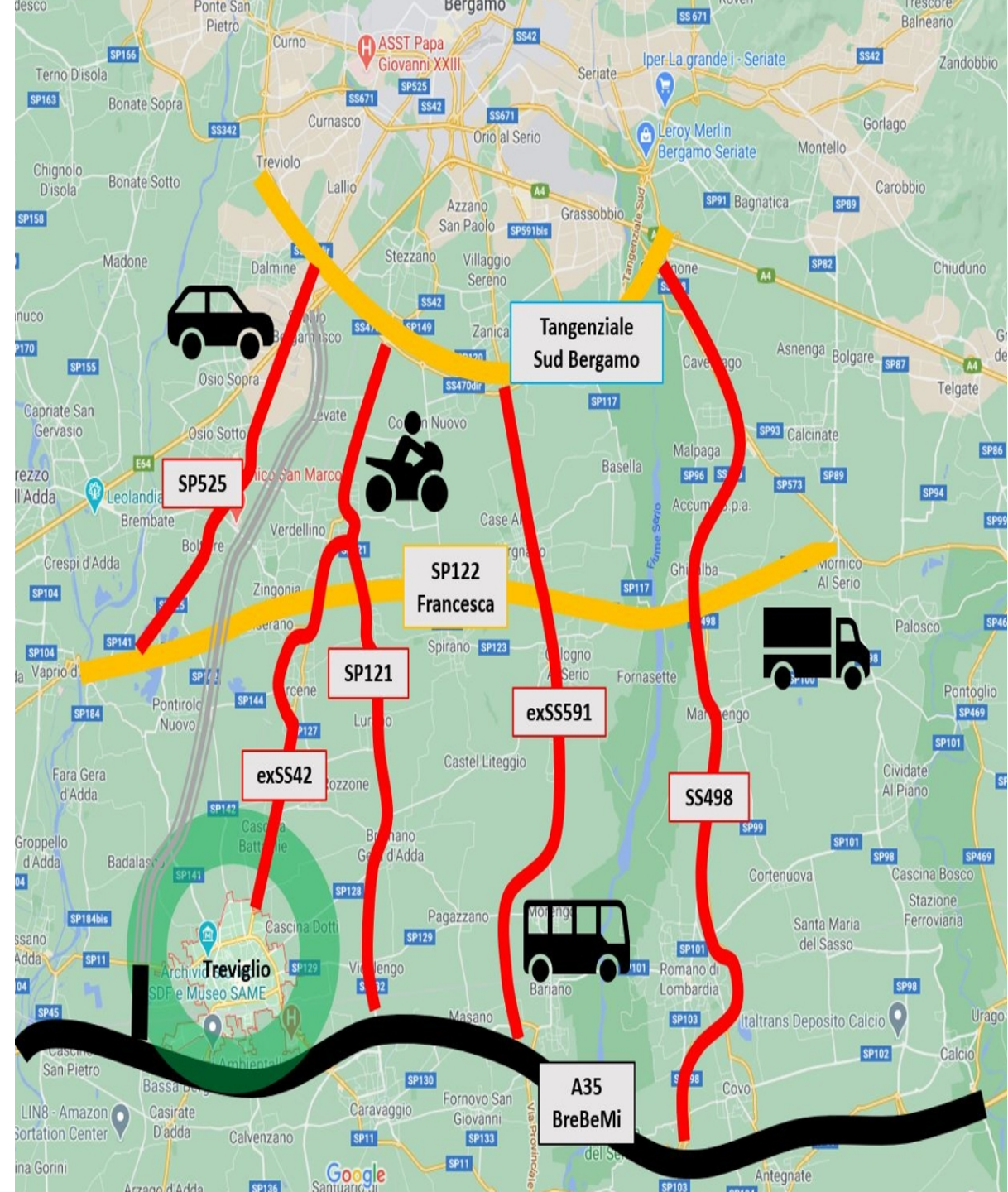
LA SOSTENIBILITÀ DELLO SVILUPPO TERRITORIALE,

ALLA LUCE DELL'EMERGENZA AMBIENTALE E CLIMATICA E' UN TEMA CHE NON PUÒ PIÙ ESSERE IGNORATO DALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE. LE ULTIME INONDAZIONI E IL RISCHIO ALLAGAMENTI SONO UN CAMPANELLO D'ALLARME IMPORTANTE CHE CI DICONO CHE LA CAPACITÀ DI ASSORBIMENTO DEL SUOLO E' SEMPRE PIÙ RIDOTTA.

COSA ABBIAMO CHIESTO AL MASE

...CHE A DISTANZA DI 20 ANNI È TEMPO CHE SI RIAPRA UN CONFRONTO VERO, LEI SVOLGE UN RUOLO CHIAVE NELL'ATTIVITÀ DEL GOVERNO FINALIZZATA ALLA TUTELA DELL'AMBIENTE, ALLA SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA, PER QUESTO LE CHIEDIAMO:

- di aprire un'interlocuzione con Regione Lombardia per spostare i fondi pubblici verso una mobilità più sostenibile
- e che in sede di VIA possa farsi promotore delle nostre preoccupazioni e ascoltare le istanze del territorio che rappresentiamo.





L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 6

SPAZIO PER
DOMANDE/COMMENTI

Circolo di Treviglio





L'AUTOSTRADA SENZA (CON)SENSO

INEFFICACIA, DANNI E COSTI
DEL PROGETTO TREVIGLIO-DALMINE

PARTE 7

CONCLUSIONI

Circolo di Treviglio



I NUMERI CONTANO

A. ABBIAMO VISTO I NUMERI

- dell'inefficacia sul traffico,
- dei danni ambientali e agricoli,
- dei costi esorbitanti.

B. LO STUDIO DEL TRAFFICO

redatto da Steer – Bologna per conto di Vita Srl (marzo 2020) porta a due conclusioni:

7 Principali Conclusioni

- 7.1 Il nuovo collegamento autostradale Bergamo-Treviglio è pensato per garantire un collegamento veloce tra Bergamo e le zone a sud di Milano e della Lombardia. Grazie all'ipotesi di isopedaggio, il nuovo collegamento può catturare il traffico di lunga percorrenza di scambio fra Bergamo e la zona di Milano che attualmente utilizza la A4 + A58.
- 7.8 Le stime di traffico sono direttamente dipendenti da quando sarà effettivamente in esercizio la tratta D di Pedemontana Lombarda.



C. UN PIANO DIABOLICO

Si spendono 146 milioni € pubblici per una nuova autostrada che porterà le auto da Milano sud a Dalmine dove le auto arrivano già usando autostrade già esistenti, impiegando un tempo simile e pagando un pedaggio inferiore.

MIGLIORARE L'ESISTENTE (1/2)

Se il traffico è maggiormente critico a nord, **non serve** un'autostrada che porta in quel punto altre automobili. Occorre adeguare **ad es.** lo svincolo tra SS42 e Tangenziale Sud (tratto Verdello-Stezzano):



Tangenziale Sud, zona Stezzano
con conflitto



Tangenziale Sud, zona Treviolo
senza conflitto

MIGLIORARE L'ESISTENTE (2/2)

Non solo **Coldiretti** e **Confagricoltura** sono decisamente contrarie all'autostrada per il consumo di suolo agricolo e i danni che provocherebbe.

La stessa **Federazione degli Autotrasportatori Italiani (FAI)** di Bergamo dice:

“La nostra categoria è sempre favorevole alle nuove opere ma in questo caso riteniamo che se i fondi stanziati da Regione Lombardia venissero impiegati per opere diffuse sul territorio otterremmo certamente un miglioramento generale della viabilità provinciale”.

(Eco di Bergamo, 21 marzo 2021)

26 **Provincia**

L'ECO DI BERGAMO
LUNEDÌ 8 MARZO 2021

«La Bergamo-Treviglio? Anche no»

Autotrasportatori. Cristinelli, presidente della Fai, mette a disposizione delle amministrazioni l'esperienza della categoria con 350 imprese e 6 mila mezzi: «Meglio spendere i soldi per opere diffuse sul territorio»

GIORGIO LAZZARI

«La Bergamo-Treviglio? Anche no. Sugeriremmo di spendere i soldi della Regione su opere diffuse sul territorio». È la posizione della Federazione autotrasportatori italiani di Bergamo che compie 50 anni e che si mette a disposizione delle istituzioni per portare l'esperienza quotidiana dei propri associati. Fai, infatti, conta 350 imprese, con più di 6 mila mezzi che circolano anche sulle strade della nostra provincia, come vere e proprie sentinelle della viabilità, con 55 milioni di tonnellate di merci trasportate e 6.500 dipendenti diretti ai quali va aggiunto l'indotto.

Molti degli imprenditori bergamaschi del settore si sono fatti da soli, sono partiti con uno o due mezzi e oggi contano decine di camion. Anche nel periodo più duro dell'emergenza sanitaria causata dal Covid-19 non si sono mai fermati, garantendo i rifornimenti delle merci, a partire da alimenti e beni di prima necessità che rischiavano di scarseggiare nei mesi del lockdown.

«La pandemia ha messo a dura prova anche il nostro comparto - commenta Giuseppe Cristinelli, presidente della Federazione autotrasportatori italiani di Bergamo e pioniere del settore con l'omonima azienda che opera dal 1985 e oggi è composta da una flotta di 120 mezzi specializzati nel tra-



Giuseppe Cristinelli

sporto in campo alimentare e a temperatura controllata -. Abbiamo messo in campo tutte le nostre forze per garantire i servizi e gli approvvigionamenti anche nel periodo più duro dell'emergenza».

Gli autotrasportatori vivono in prima persona tutti i giorni le problematiche relative alla mobilità. «Possiamo aiutare a capire i problemi e le possibili soluzioni sulla viabilità, anche perché ogni giorno percorriamo le strade della nostra provincia e possiamo indicare a chi amministra il territorio cosa non va e quali possono essere le vie d'uscita, anche per ridurre

■ ■ A volte basta intervenire su medie o piccole strade per migliorare la viabilità»

l'inquinamento - prosegue Cristinelli -. Le nostre imprese sono sempre al passo con i tempi, hanno un parco mezzi giovane e dotato delle più moderne tecnologie, con performance sempre migliori anche sul piano delle emissioni. L'ideale sarebbe portare le merci nel tratto finale, comunemente definito l'ultimo miglio, a bordo di mezzi a impatto ridotto o azzerato, grazie a un progetto condiviso capace di ridisegnare gli orari d'ingresso, sosta e uscita nei centri storici. La predisposizione di piattaforme logistiche consentirebbe anche di distribuire le stesse merci, secondo le tipologie di prodotto, in modo da ottimizzare le consegne a negozi e ristoranti, con una produttività più elevata e quindi costi ridotti per il consumatore finale. Occorre far sedere allo stesso tavolo i rappresentanti delle istituzioni, dell'università, del mondo industriale e associativo. La Fai è attenta anche alla crescita professionale dei nostri giovani. Con il Progetto Its, Istruzione tecnica superiore, insieme ad Enaip, provincia di Bergamo, Istituto Majorana di Seriate, Università degli Studi di Bergamo e Sacbo, stiamo realizzando percorsi formativi di alta specializzazione post diploma che aiutano decine di ragazzi con un ponte di collegamento tra scuola e mondo del lavoro».

Tra le opere che sta facendo discutere c'è sicuramente l'au-



Un camion lungo la Bergamo-Treviglio attuale nell'imbuto di Verdello

tostrada Bergamo-Treviglio. «La nostra categoria è sempre favorevole alle nuove opere, ma in questo caso riteniamo che se i fondi stanziati da Regione Lombardia venissero impiegati per opere diffuse sul territorio, otterremmo certamente un miglioramento generale della viabilità provinciale - propone il presidente Fai Cristinelli -. A volte non occorre realizzare chissà quali grandi investimenti, ma si può intervenire per adeguare tante medie e piccole infrastrutture esistenti e realizzare delle va-

rianti, magari anche di poche centinaia di metri, che consentono di scavalcare i centri storici dei paesi dove i camion sono obbligati a stare in coda con conseguenti emissioni di CO2. Migliorando la mobilità diamo una grossa mano anche a territori oggi svantaggiati, come la montagna, dove le aziende rischiano di chiudere o di trasferirsi nella bassa per le migliori condizioni logistiche con il rischio di un aumento del pendolarismo e di una desertificazione dei territori, laddove i dipendenti sono costretti a cam-

biare residenza per seguire il lavoro. Possiamo aiutare anche il mondo del turismo, una risorsa fondamentale per il nostro territorio, ma impossibile da far decollare davvero con le strade per le località turistiche che costringono i turisti a fare ore di coda nei giorni festivi. Teniamo presente che si tratta di interventi fondamentali anche per quanto riguarda l'aspetto della sicurezza stradale, con una maggiore attenzione anche a ponti pericolanti o a strade piene di buche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EVITARE DI SOMMARE PROBLEMI (1/2)

Prima di pensare ad un'autostrada dalla dubbia efficacia è meglio pensare al **traffico locale**.

Ad es. il percorso Treviglio-Caravaggio con la presenza di poli scolastici, ospedale, RSA...

 OSPEDALE/RSA

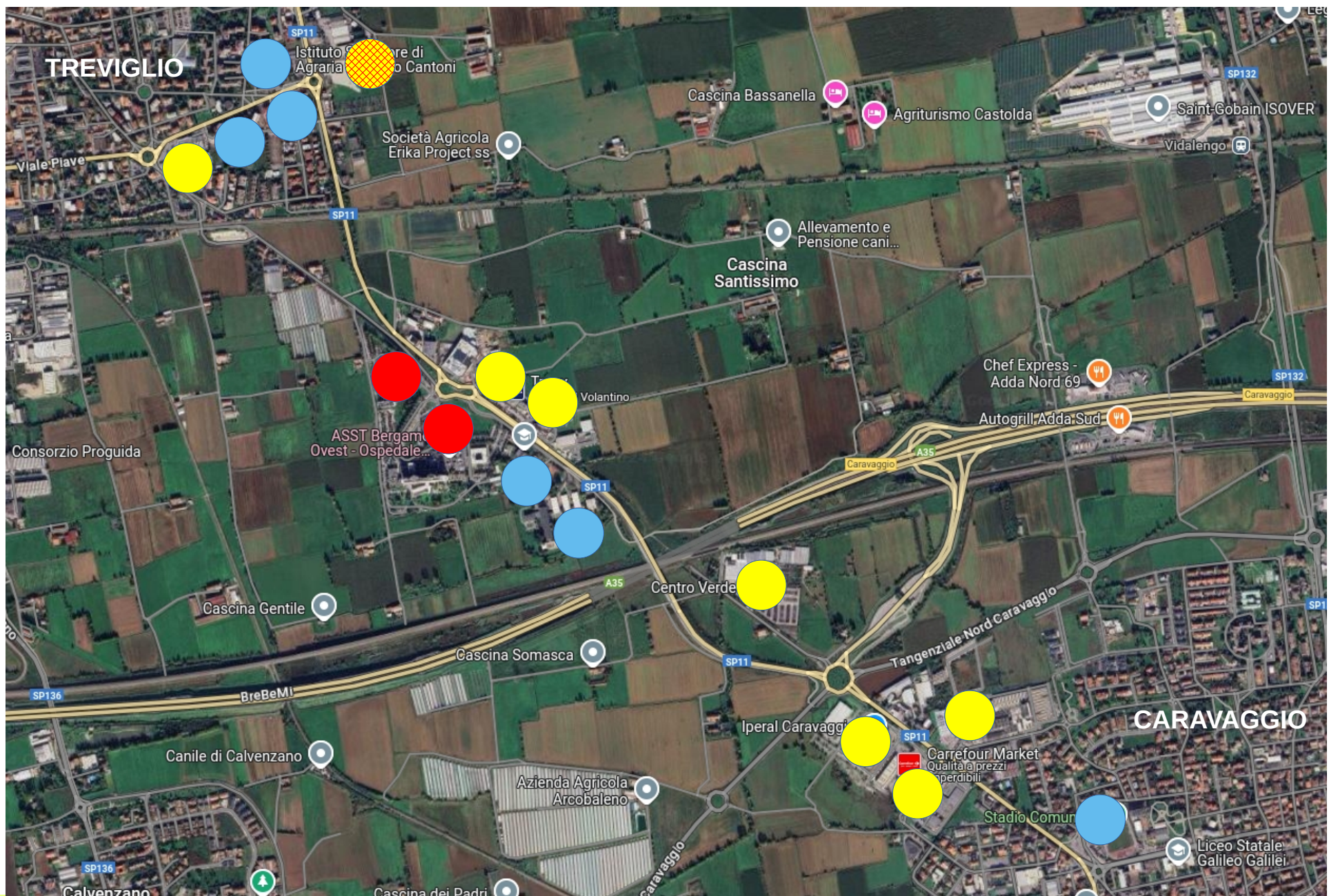
 SCUOLA



EVITARE DI SOMMARE PROBLEMI (2/2)

Evitando di inserire continuamente centri commerciali che non fanno altro che aggiungere traffico su tratti già impegnativi.

-  OSPEDALE/RSA
-  SCUOLA
-  AREA COMMERCIALE
-  CENTRO COMMERCIALE (PROSSIMO INSEDIAMENTO)



PROGRAMMARE LE AZIONI SUL TERRITORIO

Programmare la mobilità nel territorio e impegnare i soldi pubblici (spendendo meglio i 146 milioni) per:

- **Migliorare la viabilità esistente e programmare gli insediamenti in modo coerente**

Il livello di congestione del traffico è elevato **attorno e in ingresso alle città** (es. l'accesso a Bergamo, il tratto Treviglio-Caravaggio...). Lo spazio verde interposto tra i vari paesi è continuamente eroso, in un'area già fortemente urbanizzata ed inquinata. Uno schema da ripensare.

- **Incentivare la mobilità sostenibile**

Piano provinciale della rete ciclabile con:

- itinerari intercomunali per facilitare gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola,
- itinerari turistico-creativi.

Un piano di 540 km di percorsi ciclabili per un costo complessivo di 42.000.000 euro (da adeguare).

(www.provincia.bergamo.it, 2003)

- **Privilegiare il trasporto ferroviario**

In una Regione da 10 milioni di abitanti, *“motore economico del Paese”*, dovrebbe essere un servizio:

- frequente e affidabile,
- sicuro e di qualità.





GRAZIE

Circolo di Treviglio

