

Infrastruttura I.P.B.

UNA RISPOSTA SBAGLIATA AD UN PROBLEMA REALE



Treviglio,
18 Feb 2021



Dapprima I.P.B. = Interconnessione Pedemontana Brebemi
poi un raccordo autostradale Treviglio – Bergamo
di fatto un collegamento fra Treviglio e Dalmine/Stezzano

Contenuti

- Fonti bibliografiche
- La storia del progetto
- Il tracciato
- I costi economici
- I costi ambientali
- La posizione delle Amministrazioni Comunali
- Proposte alternative
- Conclusioni

Fonti bibliografiche

- Sito WEB dell'Associazione CAMBIAMOLA! (www.cambiamola.it/)
- Sito WEB Società AUTOSTRADE BERGAMASCHE S.p.A. (www.autostradebergamasche.it)
- Visura Camerale Società AUTOSTRADE BERGAMASCHE S.p.A.
- PTCP 2020 Provincia di Bergamo
- Report “Mal’Aria di Città” ediz. Sett 2020 – LEGAMBIENTE
- Rapporto ISPRA 2020 sul CONSUMO del SUOLO in ITALIA
- Studio META “IL FUTURO DELLA MOBILITA’ BERGAMASCA” Gennaio 2019
- “PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA DELLA PRIMA LINEA TRAMVIARIA DI BOLOGNA” 2019
- “LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA A SERVIZIO DEL CONSUMO DI SUOLO” 2020 P.Pileri DASTU POLIMI
- Siti WEB: MONDOTRAM.IT, CORRIERE DELLA SERA, ECO DI BERGAMO, PRIMATREVIGLIO

COME SI COSTRUISCE UN'OPERA PUBBLICA



LA STORIA DEL PROGETTO

La storia di questa AUTOSTRADA

Viene concepita **nel 2002** dalla Provincia di Bergamo.

Nel 2003 viene inserita nel PTCP, lo strumento urbanistico che pianifica il territorio provinciale. **Tutti gli otto comuni dell'area** Dalmine – Zingonia (Boltiere, Ciserano, Dalmine, Levate, Osio Sopra, Osio Sotto, Verdellino, Verdello) **furono concordi nel ritenere non giustificato e non necessario il collegamento autostradale.**

A giugno 2011 la Provincia rispolvera il progetto senza tenere conto delle osservazioni dei comuni. Ripropone lo stesso piano, alla prima Conferenza di Servizi il 15 Dicembre 2011 supplicando l'approvazione. **Nel gennaio 2012,** a causa del persistere del parere negativo della maggioranza dei comuni, la Provincia comincia a incontrare singolarmente i Sindaci. La pressione politica della provincia, unita alla promessa di qualche opera compensativa qua e là (rotatorie, piste ciclabili, allargamenti di strade...) convince ben 4 sindaci a cambiare idea. **Il 31 gennaio 2012** al secondo e definitivo incontro della prima Conferenza di Servizi il progetto verrà approvato a maggioranza

da allora sette anni di silenzi

AGGIORNAMENTO:

2018 inizio discussione PTCP
2020 approvazione PTCP, che prevede la realizzazione dell'autostrada

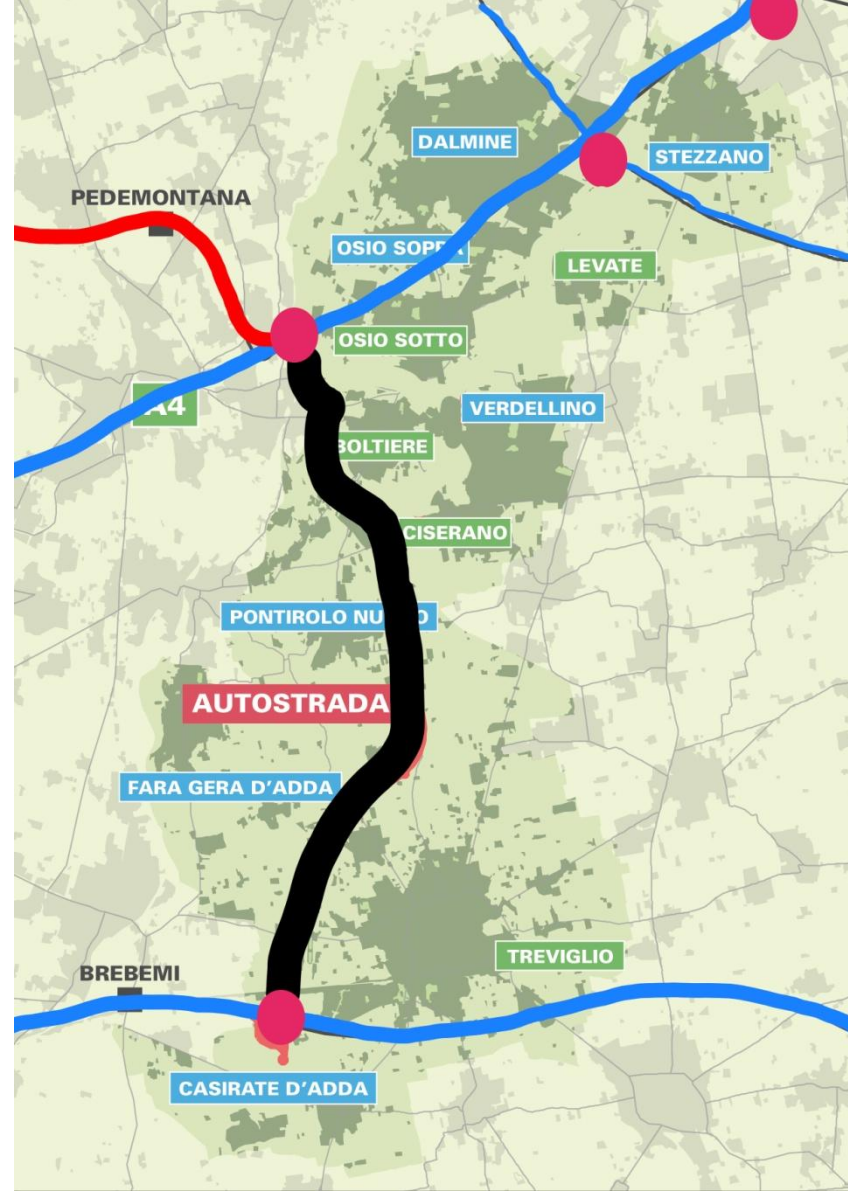
*NOTA: PTCP= Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
E' un piano urbanistico che pianifica il territorio provinciale*

Treviglio, 18 Febbraio 2021

2002

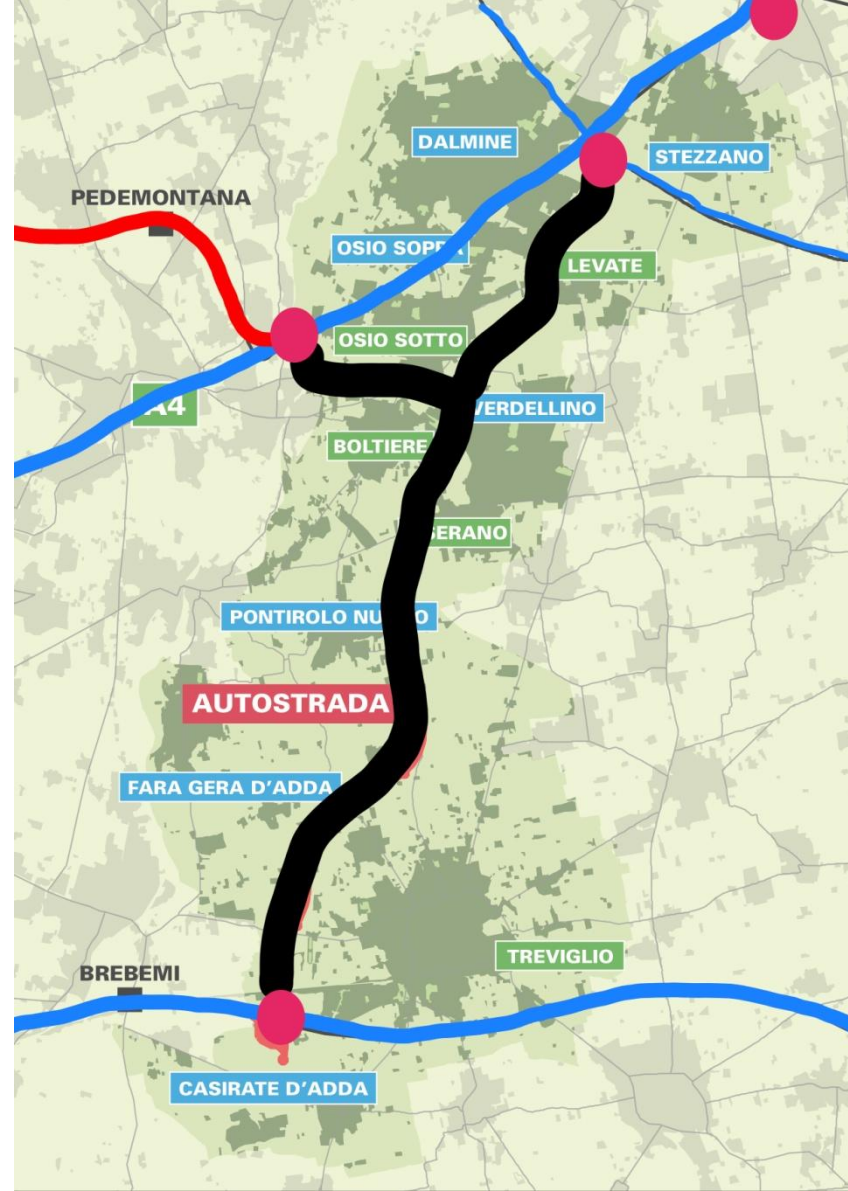
Nello scenario regionale, si adotta questa soluzione progettuale.

Un collegamento
AUTOSTRADALE tra il casello
di PEDEMONTANA (Osio Sotto)
e Brebemi (Treviglio).



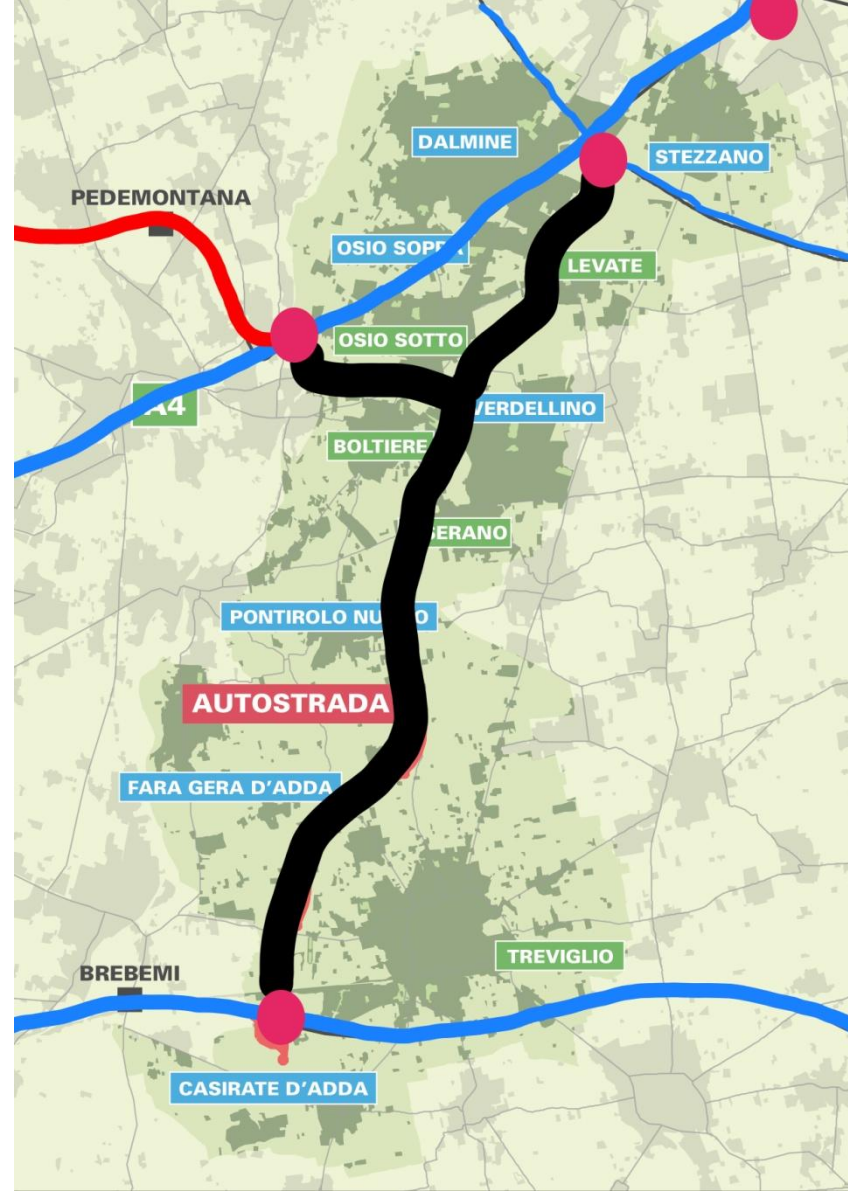
2012

- Alla conferenza dei servizi si arriva con un “peduncolo” la cui utilità è unicamente quella di “migliorare i presupposti economici finanziari dell’opera”.
- L’opera viene approvata dalla conferenza dei servizi con solo quattro comuni contrari: Osio Sopra, Osio Sotto, Levate e Verdellino.
- La conferenza dei servizi non viene mai chiusa, il progetto rimane sospeso e in questi anni si è letto di tutto: la colpa è della provincia, del cambio di amministrazioni, ecc.



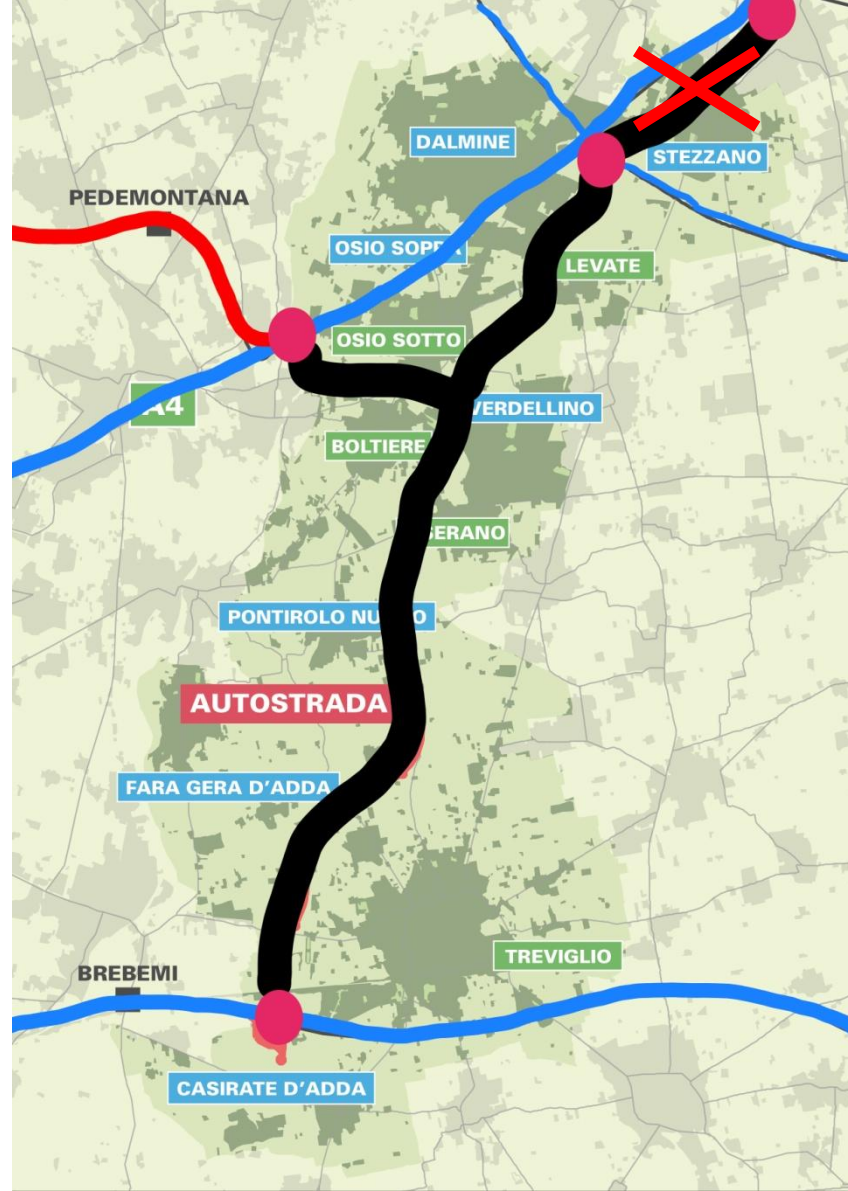
2012 - 2018

Cambia la proprietà della società: si passa da una società a maggioranza pubblica a una maggioranza privata (i VITALI) e ultimamente si è assistiti all'ingresso di Brebemi e forse di investitori Australiani (Macquarie e IFM)



2018

Nel frattempo, il fantomatico costruttore (che comunque non ha vinto una gara d'appalto), propone di allungare il tratto fino a Bergamo, proposta **RIGETTATA** dall'Amm. Gori (BG)



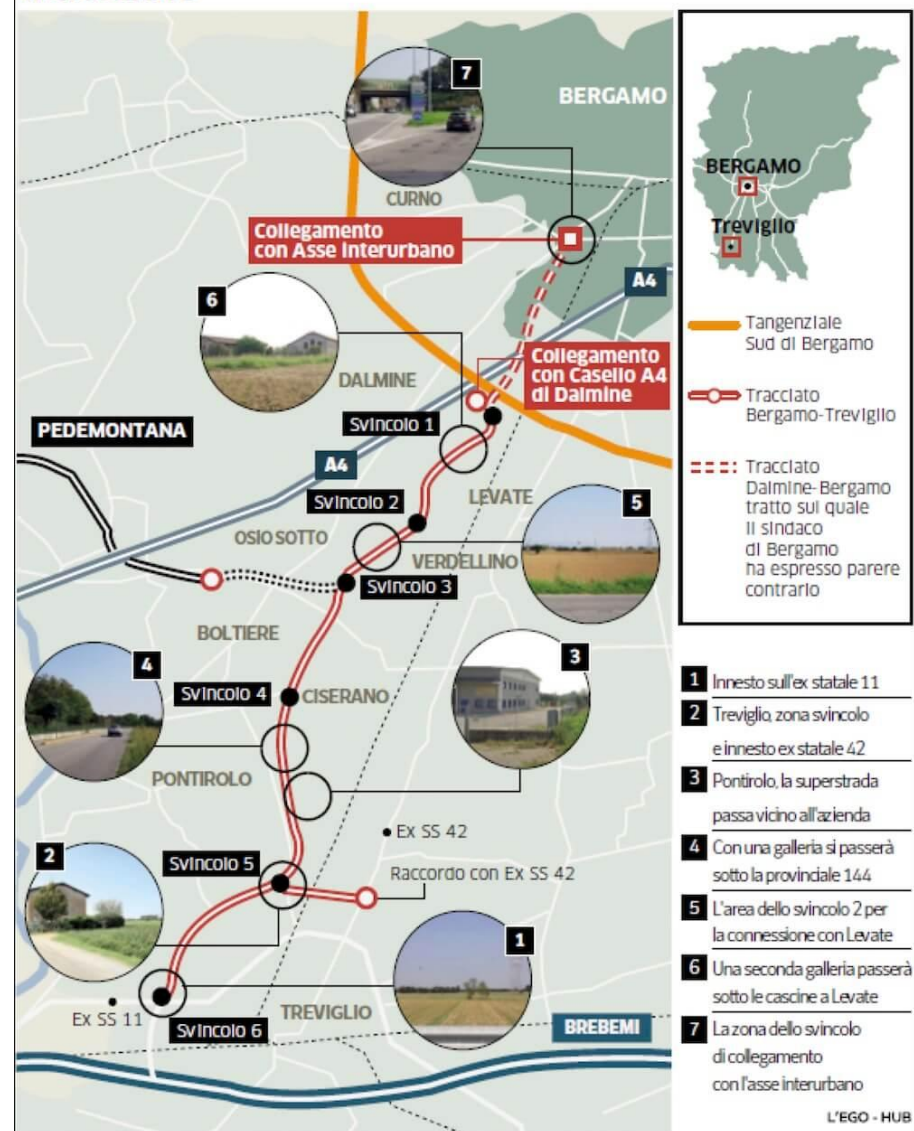
IL TRACCIATO

La rete autostradale nella Bergamasca

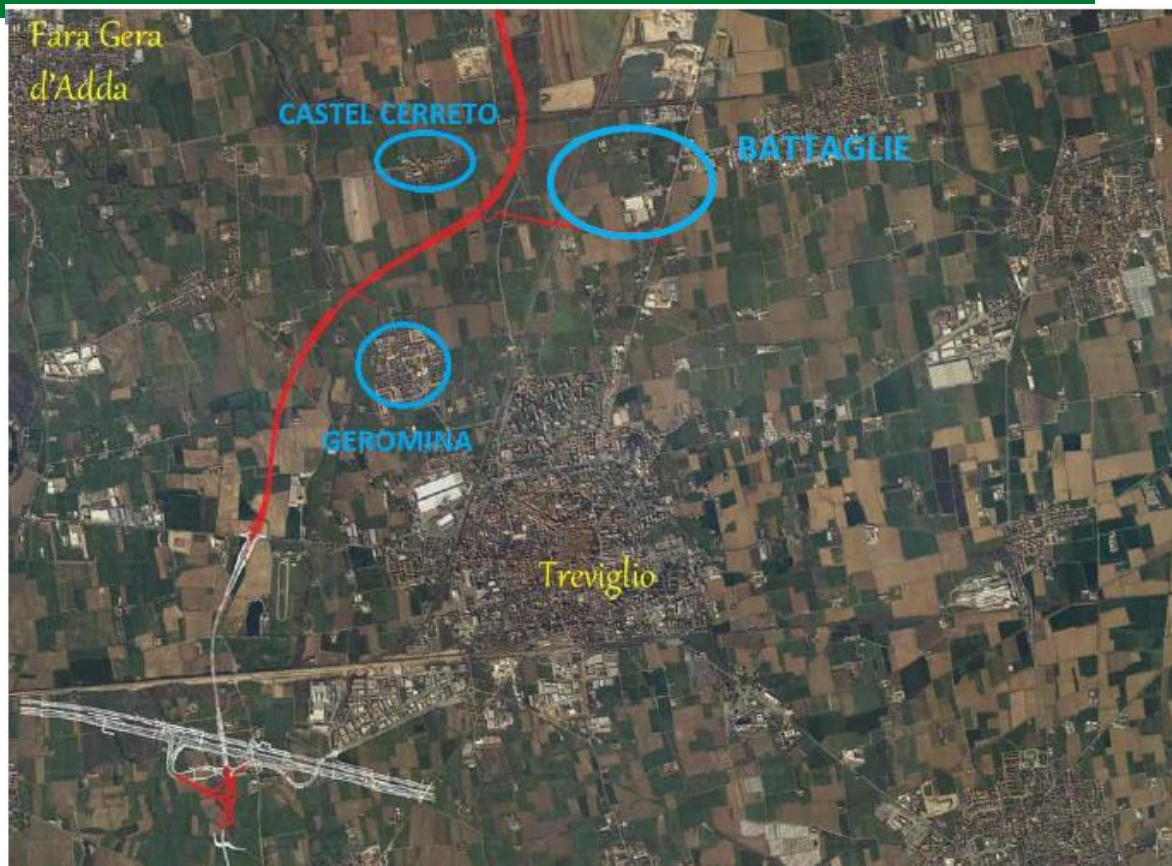
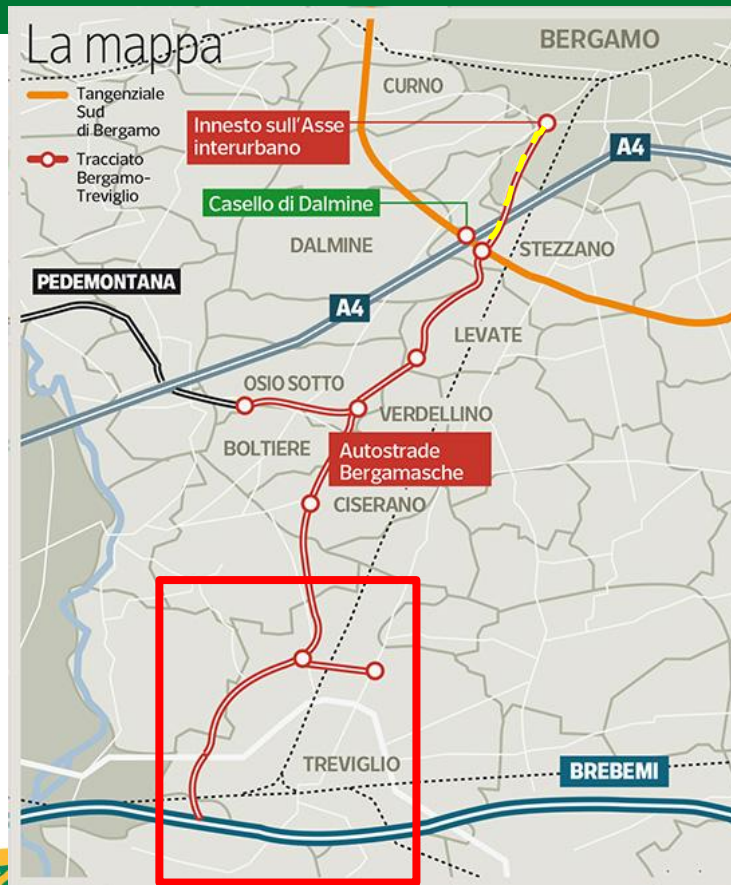


IL TRACCIATO

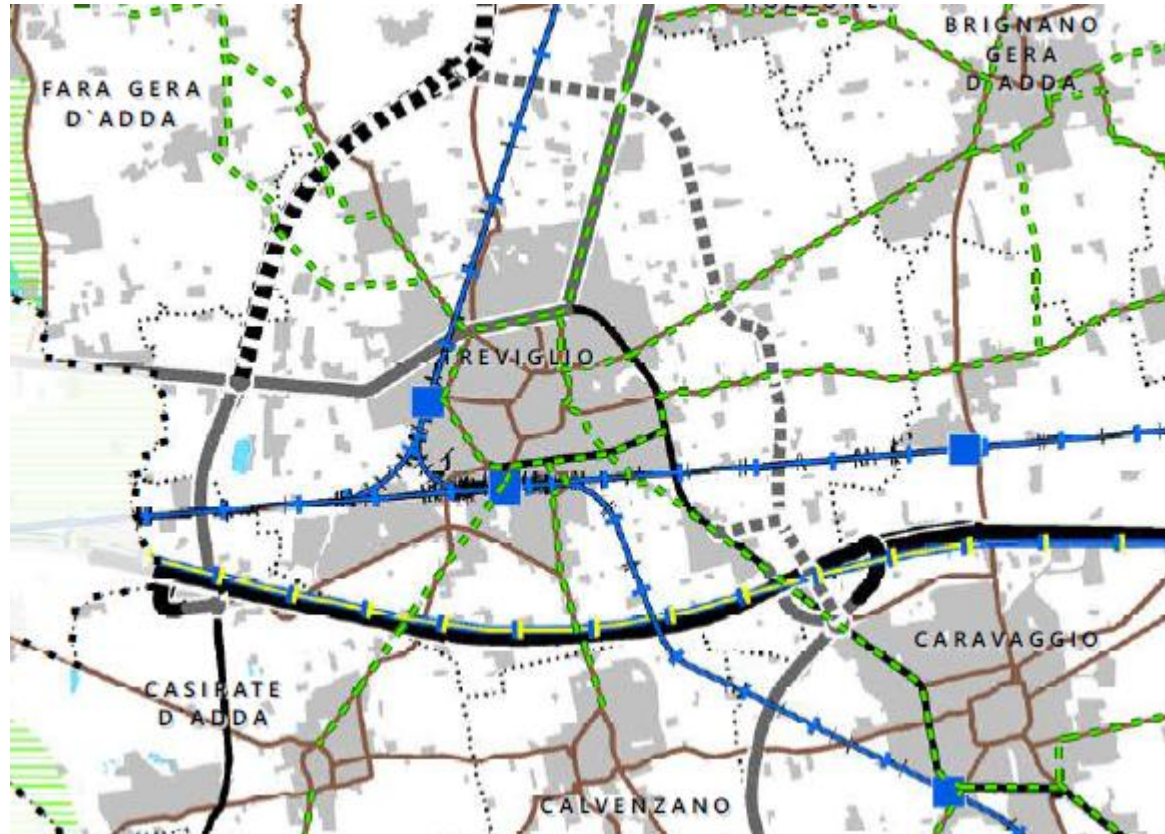
Il tracciato



IL TRACCIATO 1/3



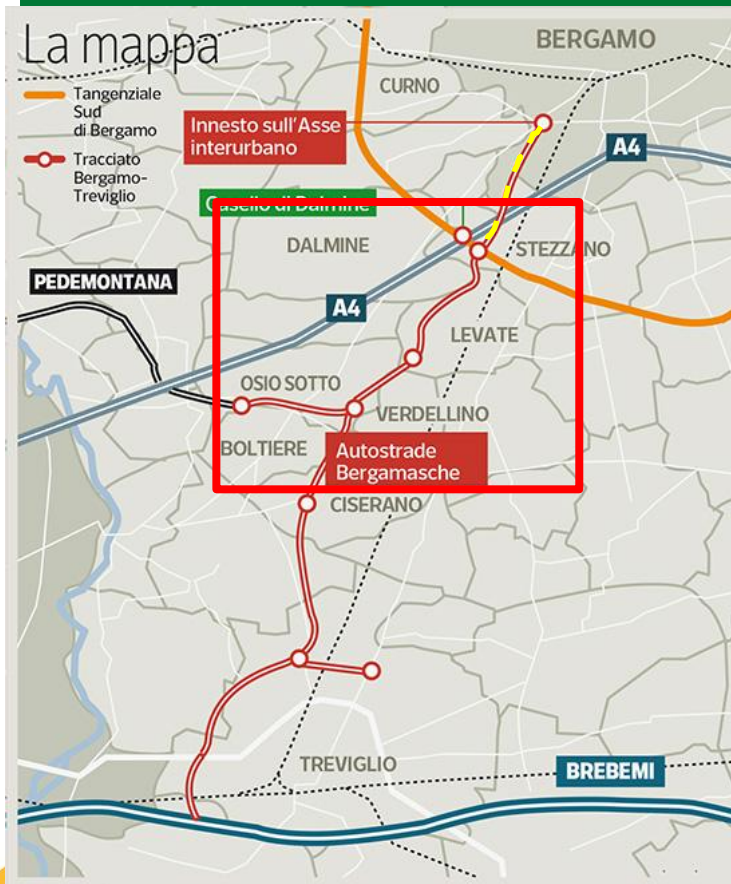
LE TANGENZIALI di TREVIGLIO PREVISTE DAL PTCP



IL TRACCIATO 2/3



IL TRACCIATO 3/3



I COSTI ECONOMICI

IL FABBISOGNO DELL'INIZIATIVA E LE FONTI DI COPERTURA

I COSTI DELL'OPERA (in Mil €)

Costo dell'opera	288
Oneri finanziari	89
IVA ed Erario	57
Varie	16
TOTALE	450

FONTI DI COPERTURA (in Mil €)

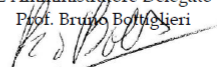
Project financing	225
Azionisti (cap.sociale)	80
Rimborsi Erario	57
Cash-flow gest. (pedaggi)	50
Regione (a fondo perduto)	22
Debito subordinato	16
TOTALE	450

La Regione Lombardia
stanzia 130 Mil€ per
calmierare le tariffe

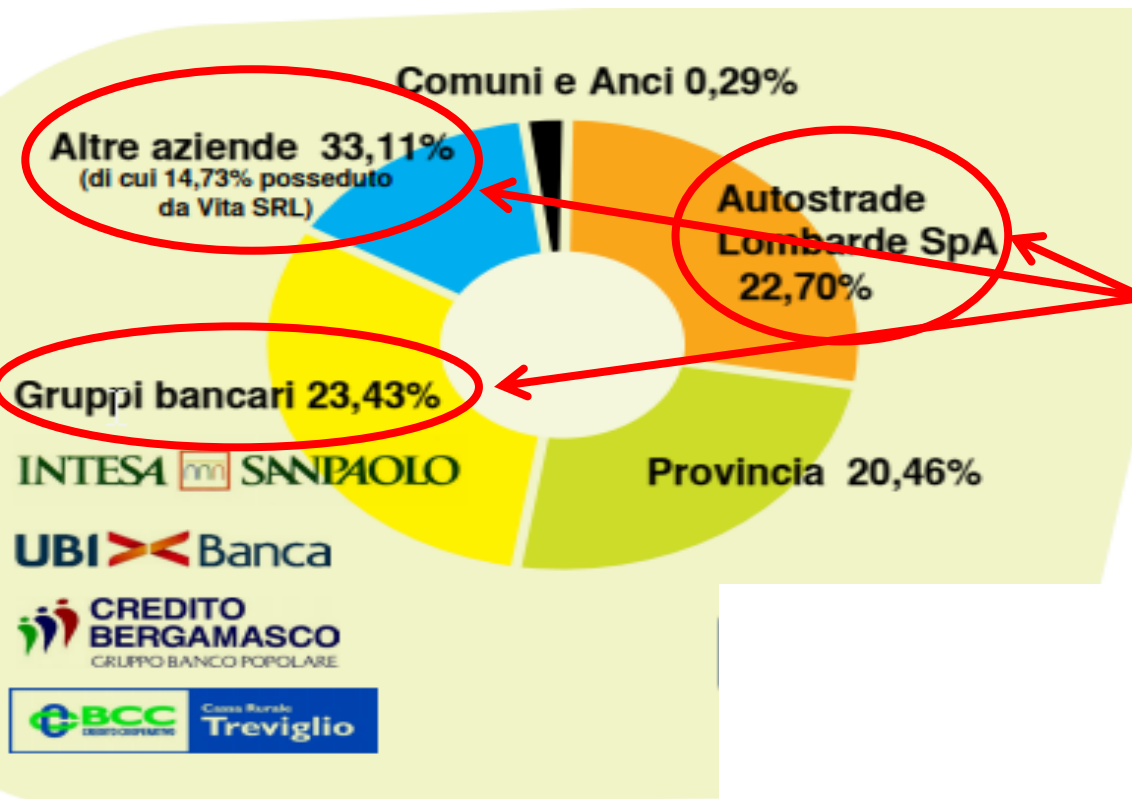
Con riferimento alla convocazione dell'Assemblea ordinaria dei Soci, (ns. prot. IPB-U-1207-001-AS-PRI del 16 u.s.), si provvede ad inviare l'illustrazione del progetto di Piano Economico Finanziario, ai fini di Vs. opportuna informazione.

Con i migliori saluti.

Autostrade Bergamasche SpA
L'Amministratore Delegato
Prof. Bruno Bottiglieri

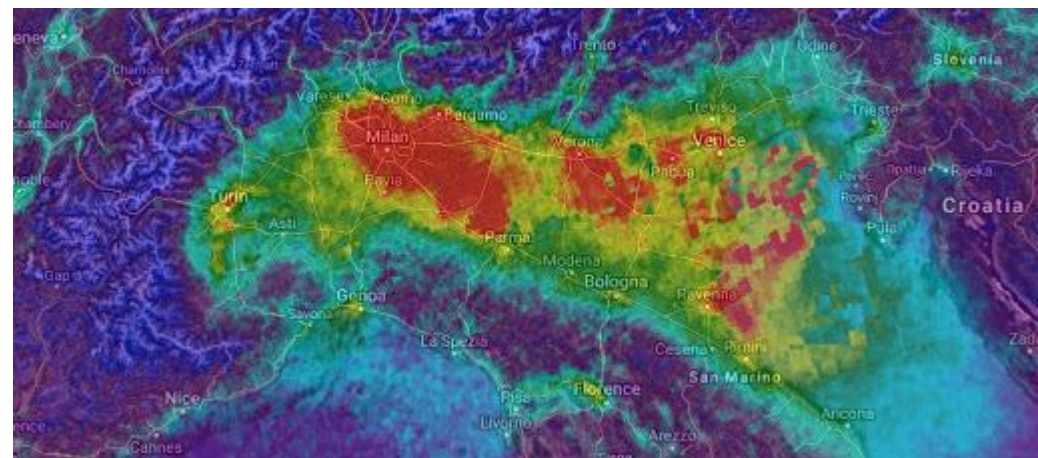
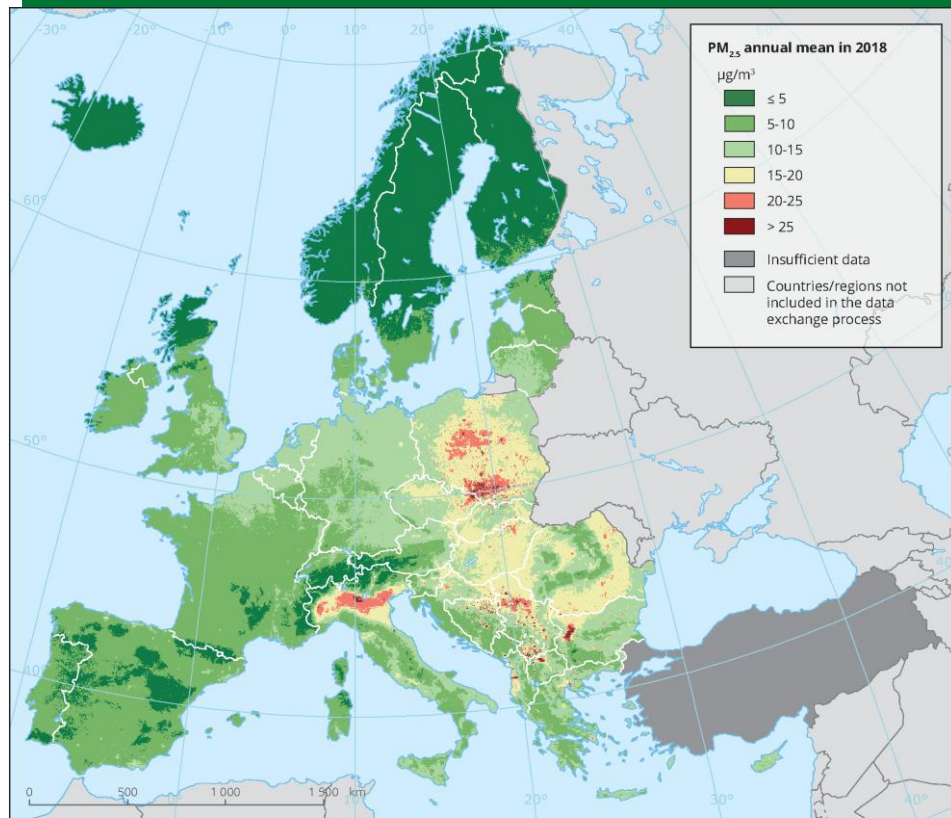


GLI AZIONISTI



**IL CAPITALE LO METTE
IL PRIVATO (PROJECT
FINANCING):
Fondi d'investimento
Australiani (MACQUARIE e
IFM), Banche ed
Investitori privati**

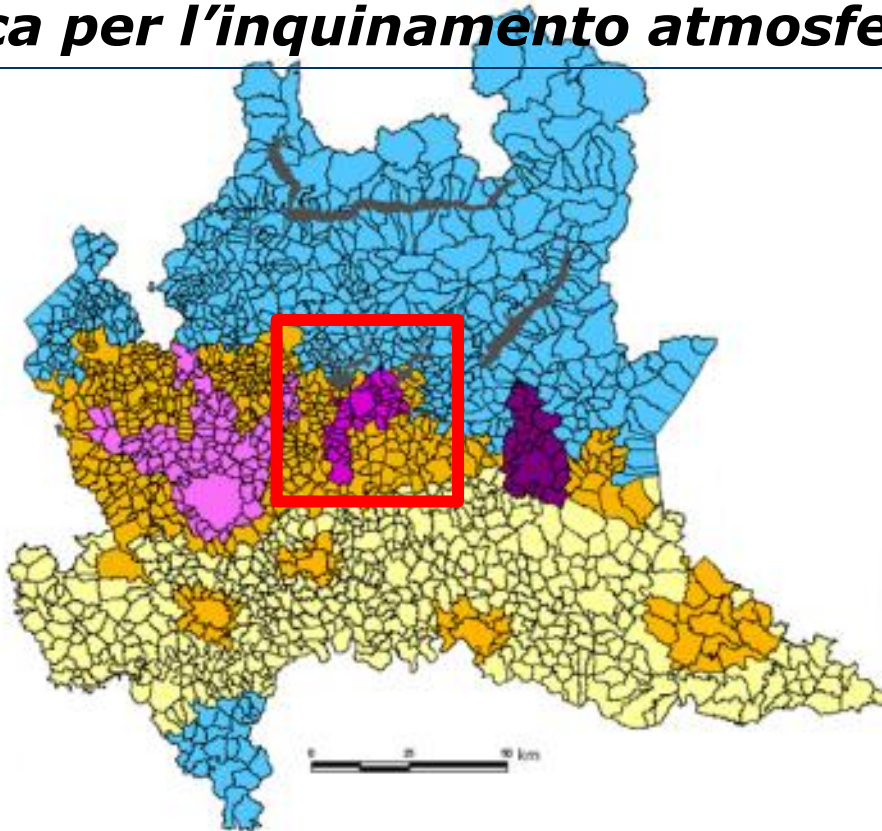
I COSTI AMBIENTALI



L'INQUINAMENTO

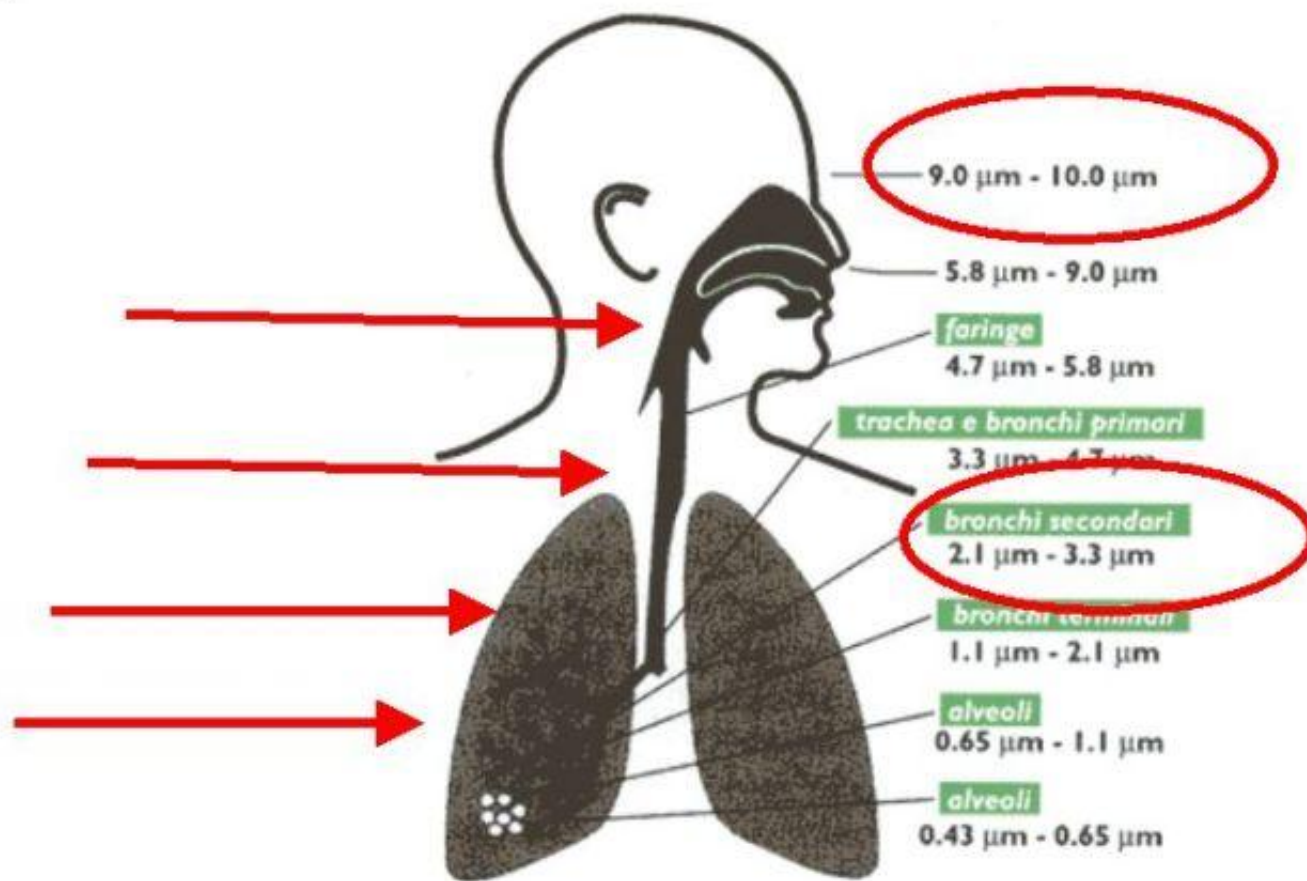
REGIONE LOMBARDIA:

I comuni attraversati sono in zona critica per l'inquinamento atmosferico.



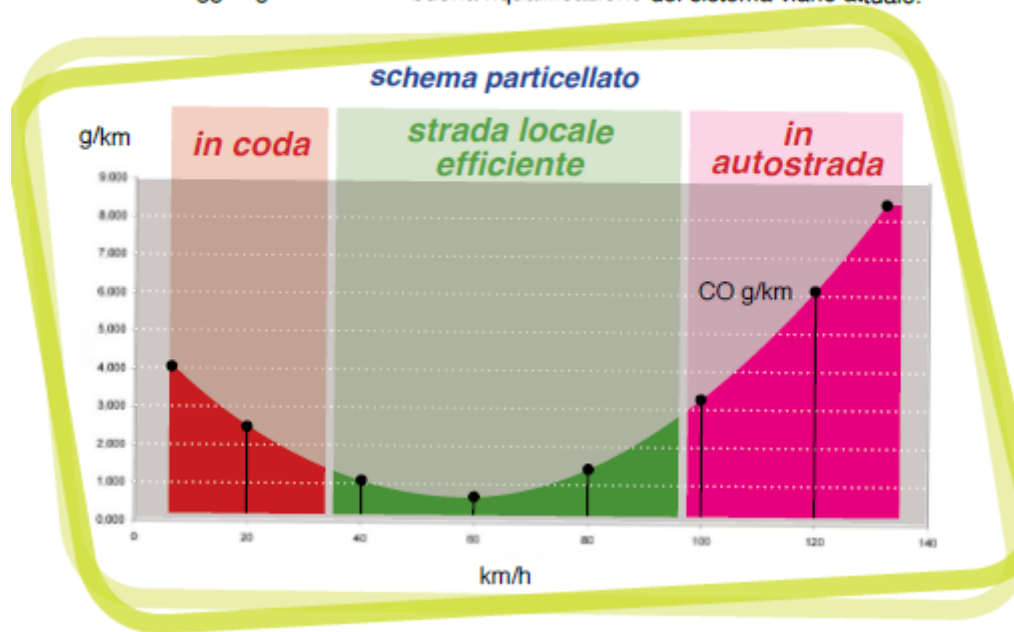
Dalmine	A1
Ciserano	A1
Osio Sotto	A1
Boltiere	A1
Pontirolo	A1
Treviglio	A1
Stezzano	A2
Levate	A2
Fara Gera D'Adda	A2

L'INQUINAMENTO ed il nostro APP.RESP.



L'inquinamento

Il grafico sugli inquinanti emessi, mostra come la maggior produzione di inquinanti si ha con velocità **sotto i 40 km/h**, la situazione attuale di coda che viviamo, e **sopra i 90 km/h**, la situazione che ci vogliono imporre. La minima produzione di inquinanti, invece, si ha attorno alla fascia dei **70 km/h**, che sarebbe raggiungibile con una buona riqualificazione del sistema viario attuale.



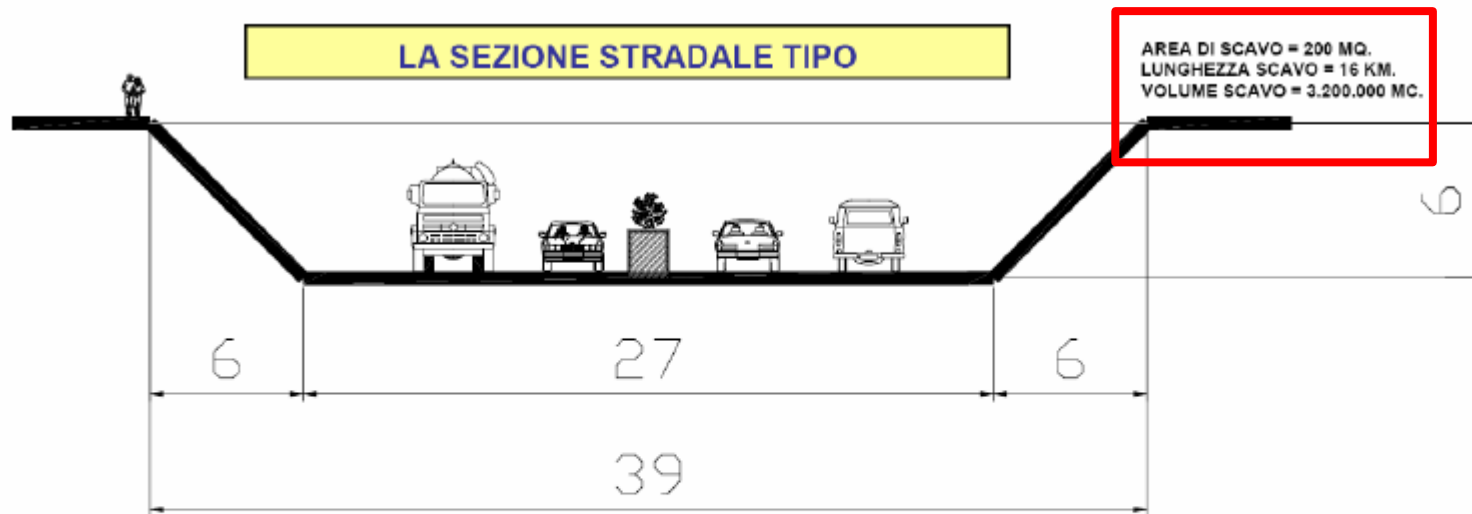
**Non ereditiamo la terra dai nostri
antenati, la prendiamo in
prestito dai nostri figli.**
(Proverbio nativo americano)



IL CONSUMO DEL SUOLO



LE TIPOLOGIE STRADALI PREVISTE



Tipologia dell'opera - sviluppo in km e %				
Trincea	Rilevato	Galleria	Viadotto	TOTALE
km 14,664	km 2,867	km 1,220	km 0,072	km 18,823
77,9%	15,2%	6,5%	0,4%	100%

I COSTI DEL CONSUMO DEL SUOLO

L'OPERA OCCUPA **1.441.000 MQ DI TERRITORIO** [Studio di Prefattibilità Ambientale]
CIRCA 200 VOLTE IL CAMPO DI SAN SIRO!

QUANTO VALGONO QUESTI MQ di TERRITORIO CONSUMATO?
Da 4.5 a 6.5 Mil €/anno [Studi ISPRA sul Consumo del Suolo]

Con impatti diretti su:

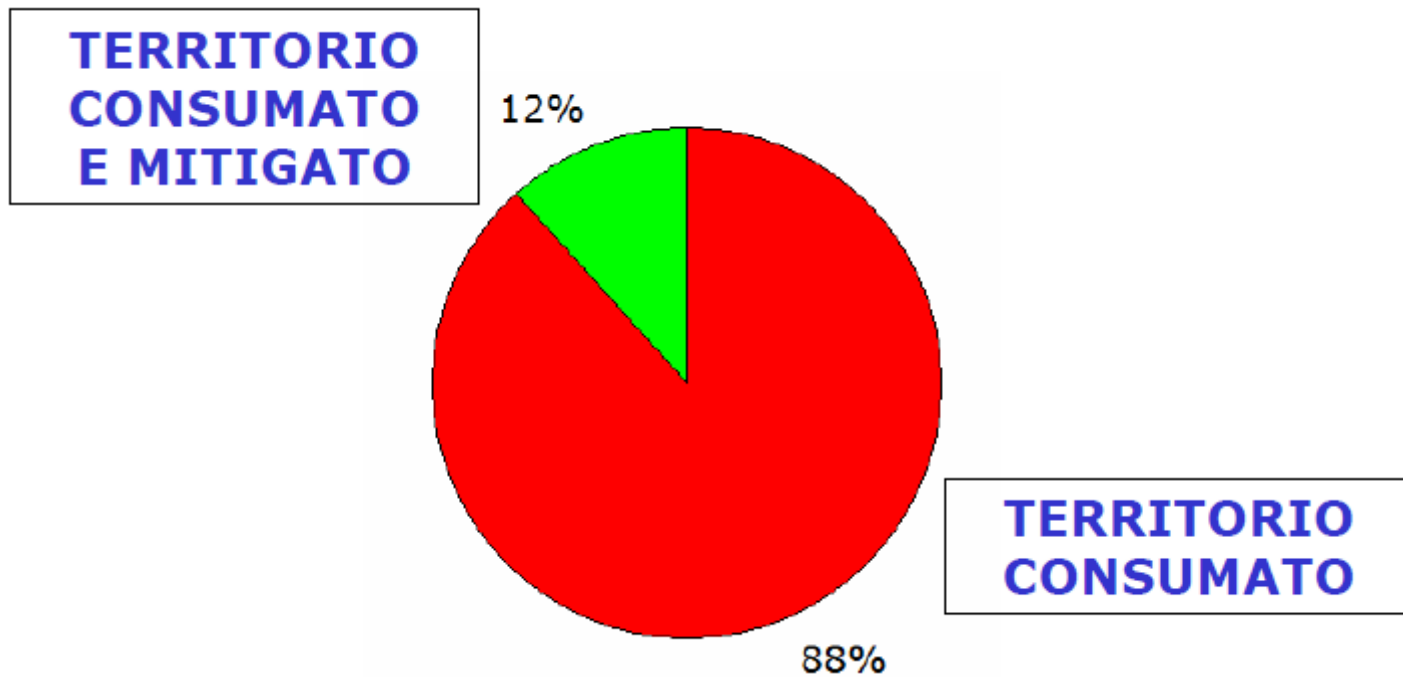
- produzione agricola (51%)
- sequestro del carbonio (18%)
- protezione dell'erosione e infiltrazione dell'acqua

A discapito delle principali funzioni vitali assegnate all'ambiente.

la produzione di beni e materie prime e l'assorbimento degli scarti della produzione umana
(CO2 derivante dai processi produttivi).

In Italia vengono consumati 4 mq di suolo al secondo!
35.000 ettari ogni anno nella provincia di BG

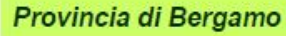
LE MITIGAZIONI PREVISTE dal PIANO dell'OPERA



IL PROBLEMA: un collegamento veloce fra Bergamo e Treviglio

***cosa dicono gli studi
della provincia?***

Lo studio META del 2019

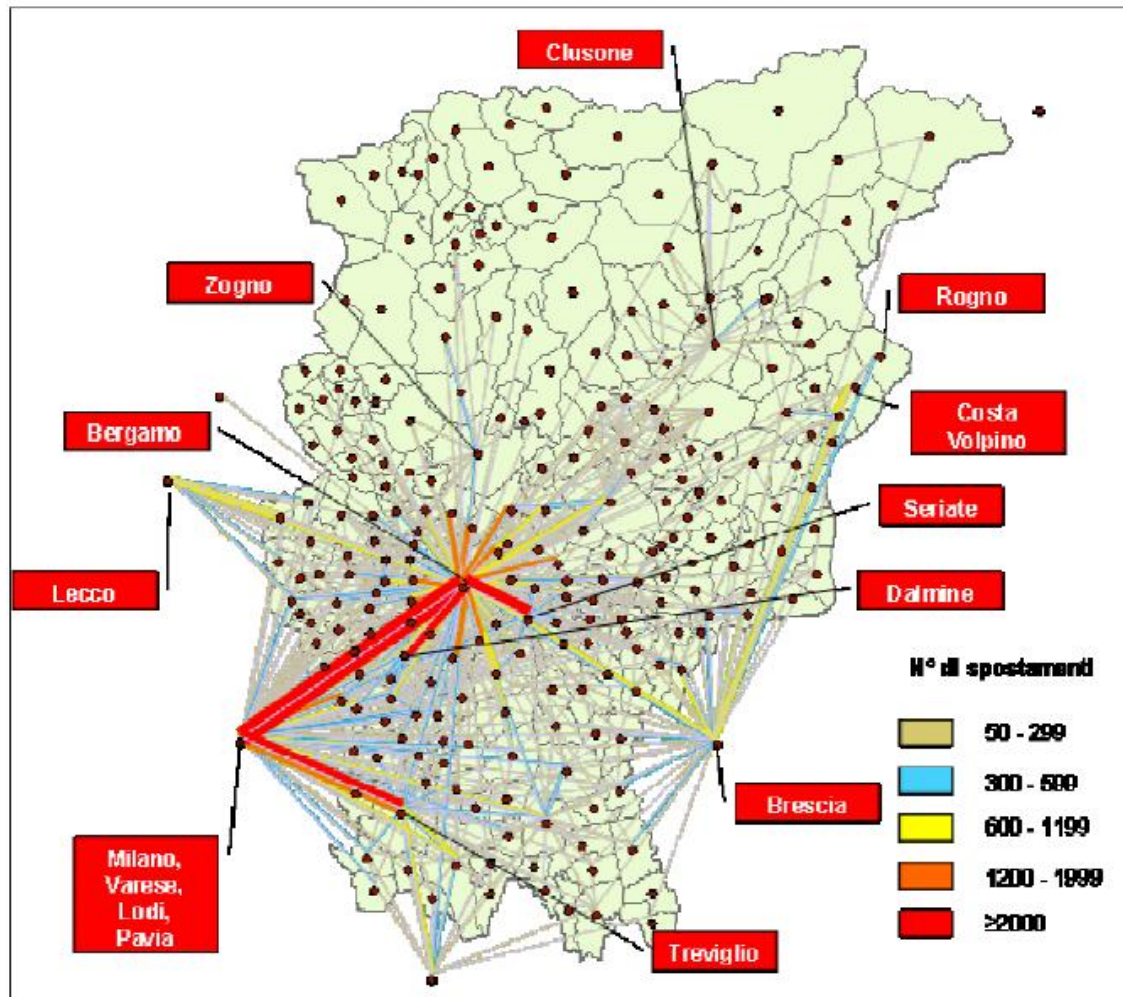


TIMERO

COLLABORATORI
arch. Angela Cansoli
dott. pt. Emanuela Femara
ing. Davide Tessarolo
dott. Samuel Tolentino

ANALISI DEL TRAFFICO

Linee di desiderio giornaliere, tutti i modi



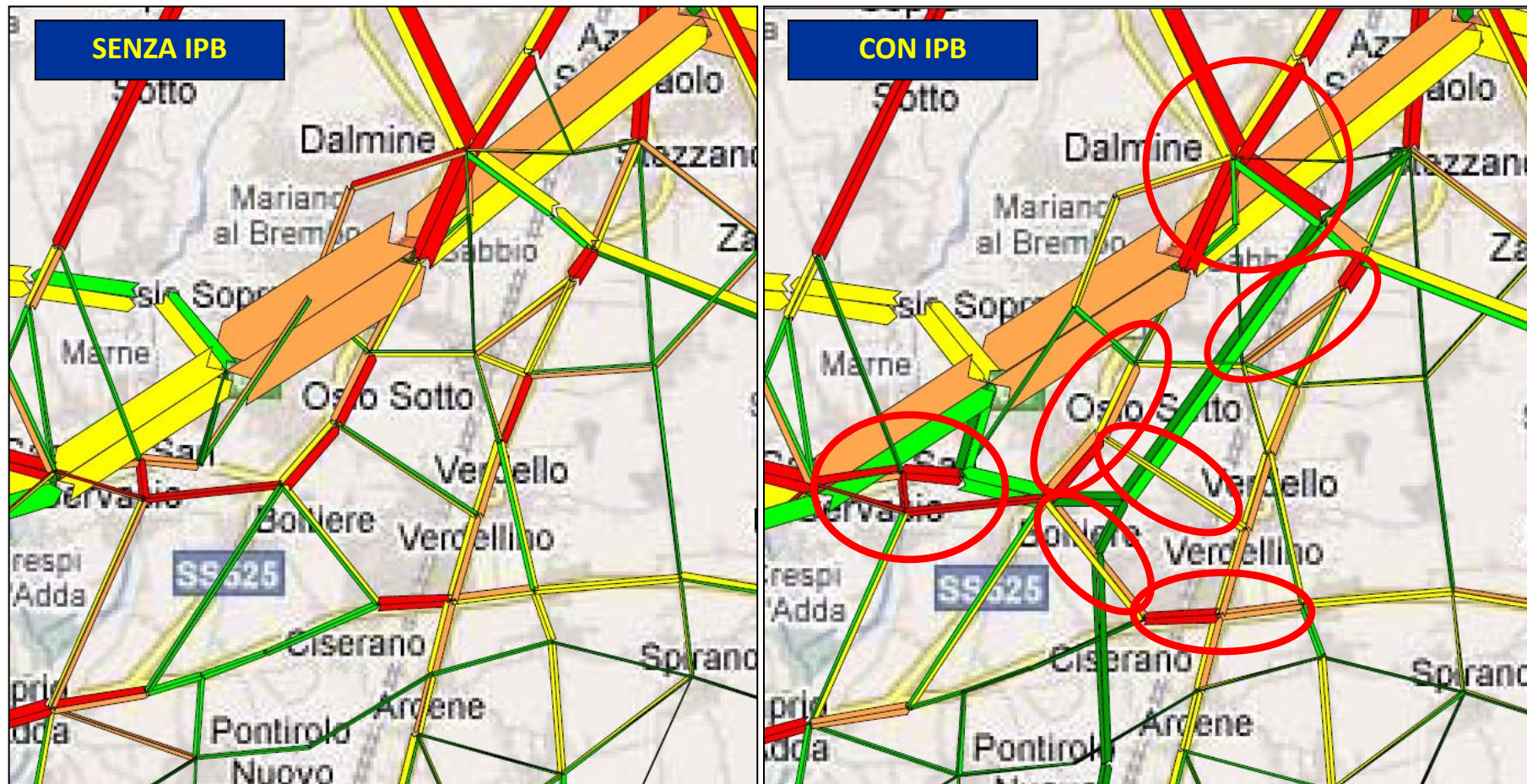
Analisi della mobilità in
Provincia di Bergamo.

Capitolo 5 – Paragrafo 1

“Spostamenti giornalieri,
tutti i modi”. – Pag. 57

Fonte:
Provincia di Bergamo

ANALISI DEL TRAFFICO



I FLUSSI DI SERVIZIO DELLA RETE SENZA E CON L'OPERA

(da "Analisi della domanda e dell'offerta con e senza le proposte d'intervento" – Progetto preliminare IPB - 2011)

ANALISI DEL TRAFFICO

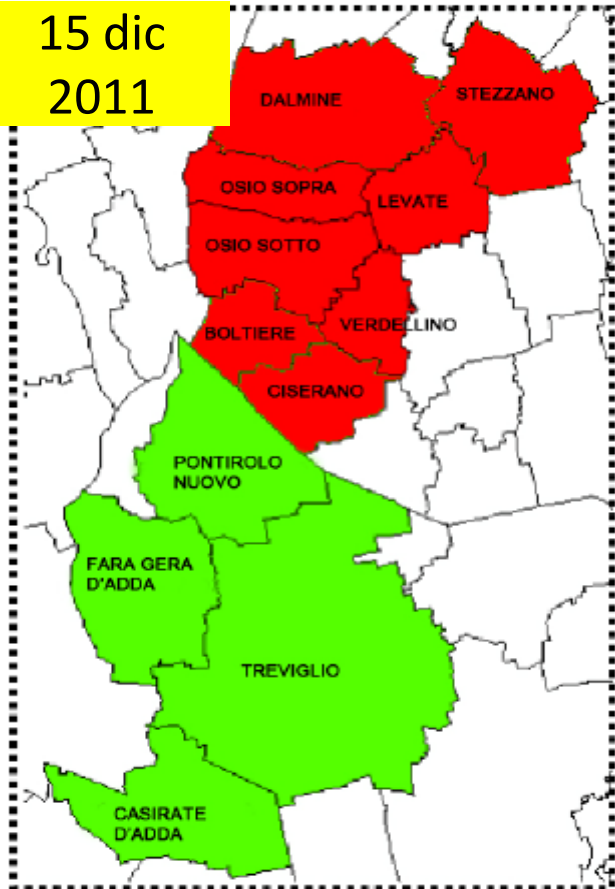


LA POSIZIONE DELLE AMMINISTRAZIONI COMUNALI

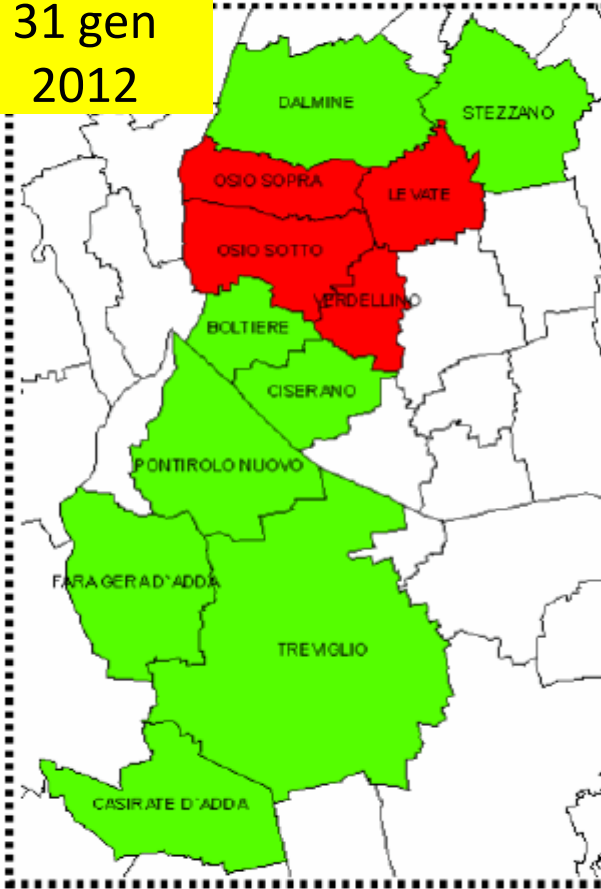
La posizione delle Amm. Com. interessate:

VERDE=favorevole ROSSO=contraria

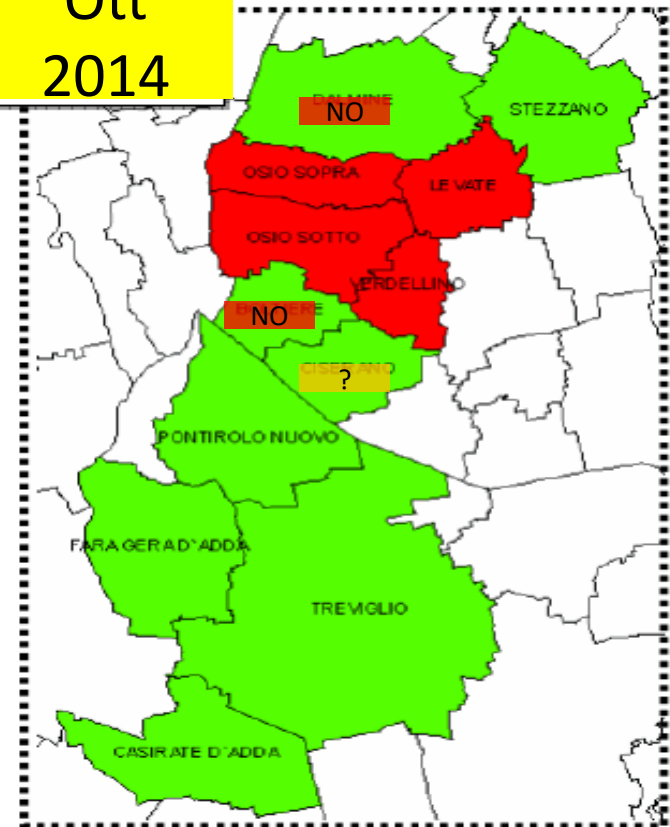
15 dic
2011



31 gen
2012



Ott
2014



Treviglio, 18 Febbraio 2021



LE ALTERNATIVE



Opzione A l'autostrada

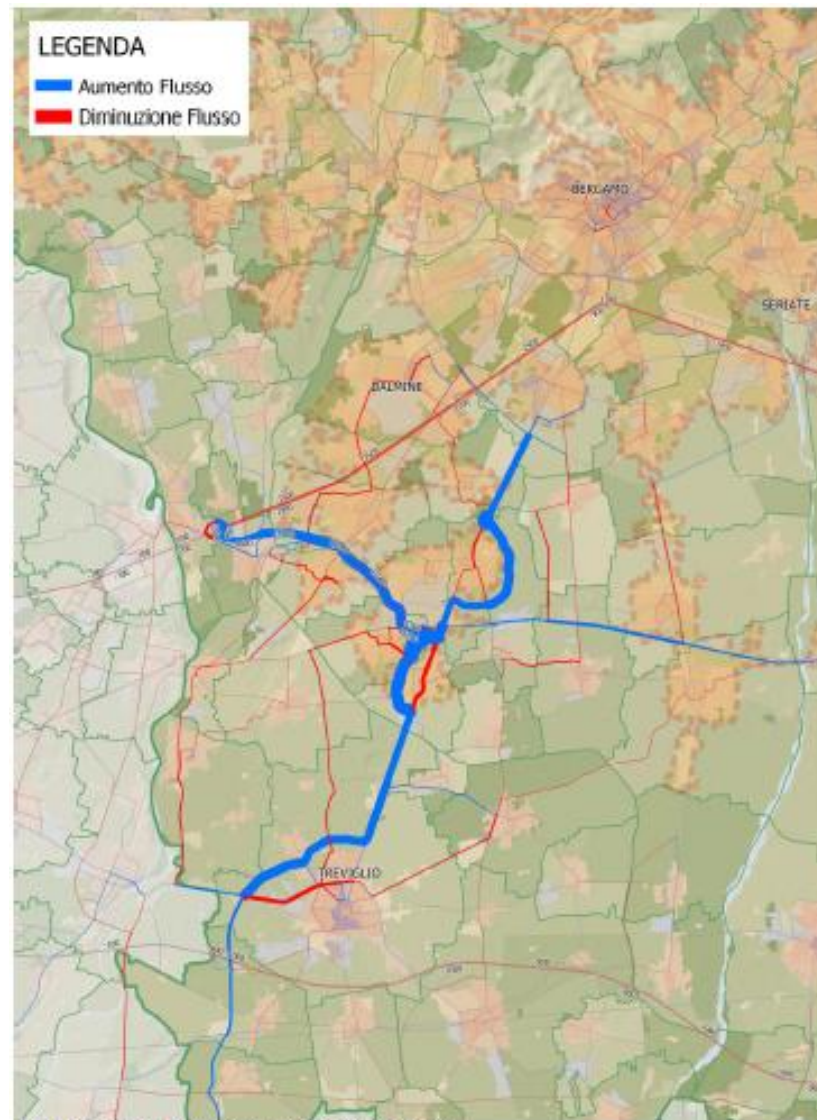
Studio META



Fig. 5.5.11 - Opzione A: flussogramma delle differenze di traffico
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

Opzione B1

Studio META



Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

Treviglio, 18 Febbraio 2021

Opzione B2

Studio META

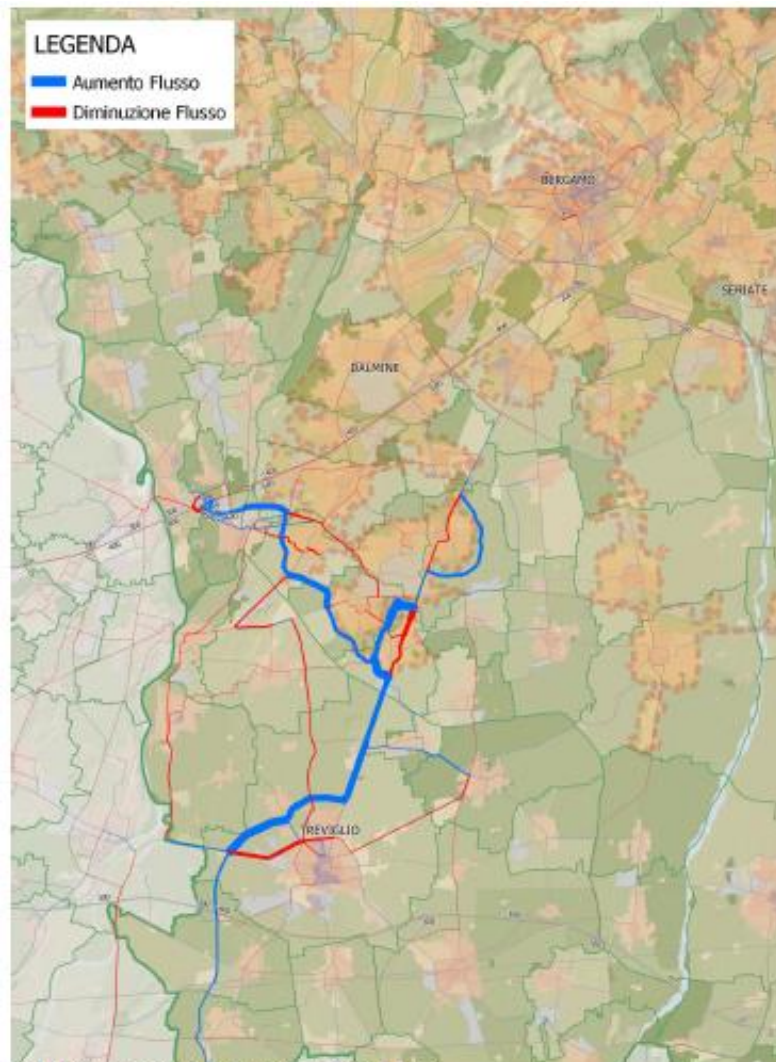


Fig. 5.5.xlvii – Opzione B2: flussogramma delle differenze di traffico
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

Opzione C

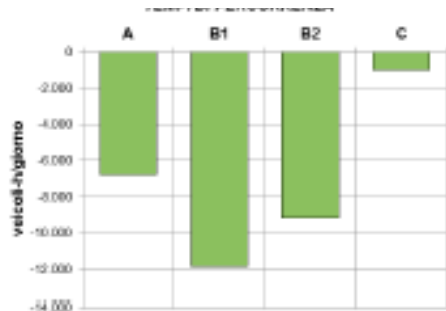
Studio META



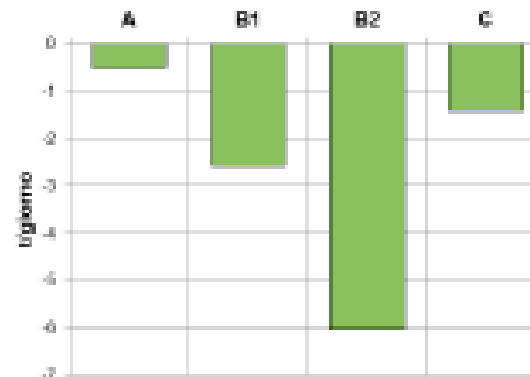
Fig. 5.5.xvi – Opzione C flussogramma delle differenze di traffico
Elaborazione META su dati ISTAT, Regione Lombardia

QUADRO COMPARATIVO

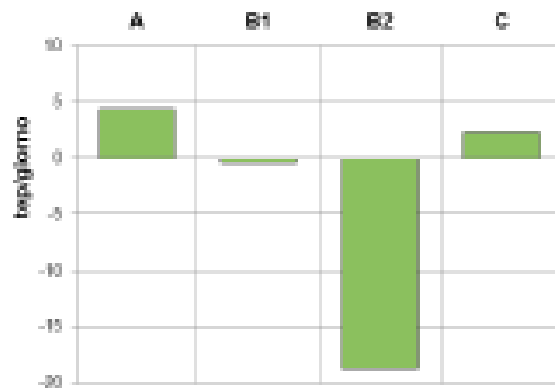
Diminuzione tempi di percorrenza



Diminuzione emissioni di PM



Consumi energetici



COSA PROPONIAMO

Una soluzione composta da più miglioramenti:

- Riqualficazione della rete viaria esistente
- Incremento del trasporto su rotaia
- Espansione della mobilità “dolce”

Riqualificazione della rete viaria esistente **TREVIGLIO**

Ampliare l'ex SS42 (Treviglio – Arcene)

**Utilizzare la BREBEMI fra Treviglio e
Caravaggio come tangenziale SUD**

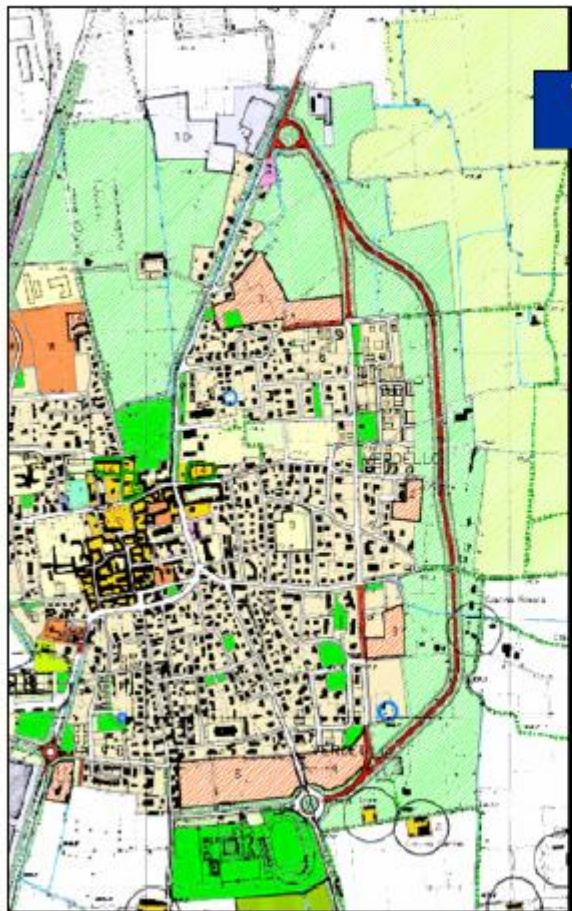
Riqualificazione della rete viaria esistente **ARCENE**



Arcene: tangenziale realizzata

La tangenziale Ovest di Arcene
(già realizzata) 8 Febbraio 2021

Riqualificazione della rete viaria esistente VERDELLO



**Tangenziale di Verdello per
togliere code dal centro del
paese:
14 Mil€ approvati dalla Regione,
a quando la realizzazione???**

La tangenziale Est nel PGT di Verdello.

Riqualificazione della rete viaria esistente BOLTIERE



BOLTIERE
Ex ss. 525

TANGENZIALE OVEST DI BOLTIERE.

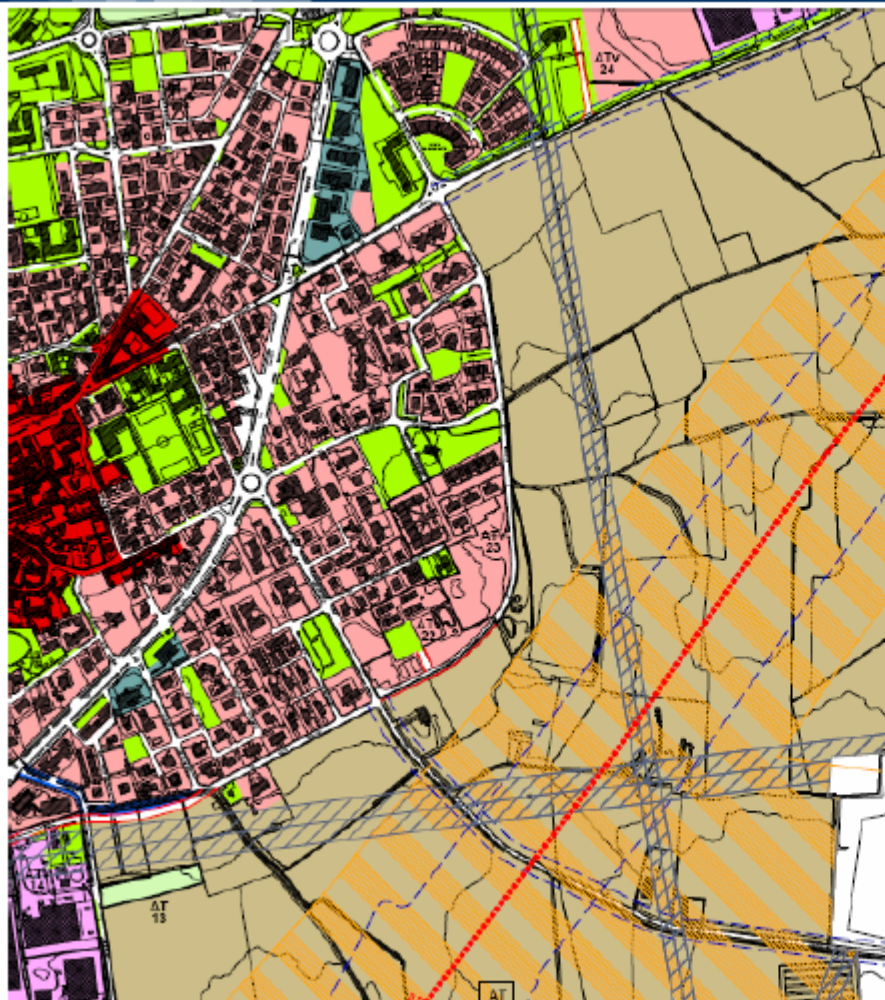
Prevista nel PGT e recentemente finanziata (5 Mil €) dalla Regione.

Connette la strada che dalla “rotonda di Zingonia” porta a Canonica/Pontirolo.

In ottica Pedemontana, drenerà traffico verso sud della provincia, rendendo vana la funzione dell'autostrada

Treviglio, 18 Febbraio 2021

Riqualificazione della rete viaria esistente OSIO SOTTO

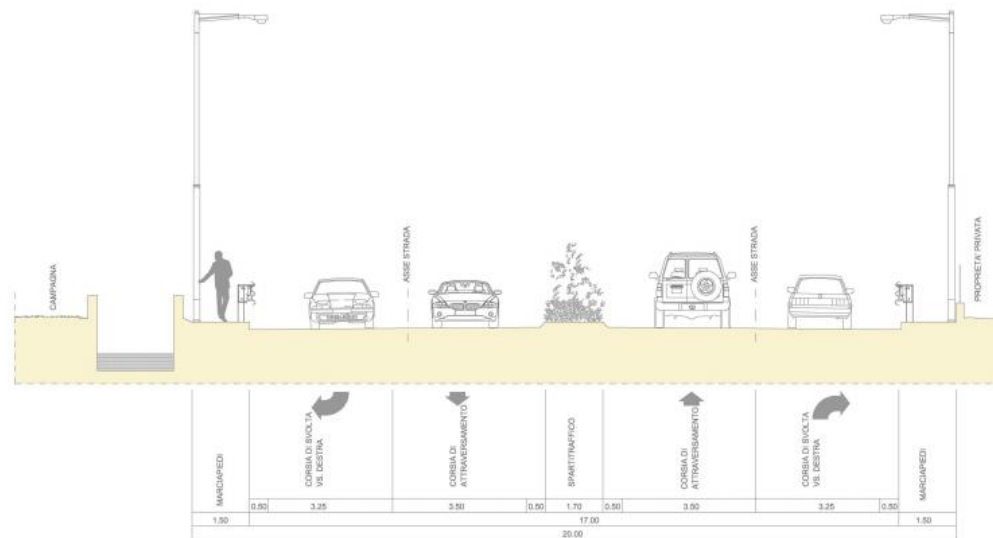
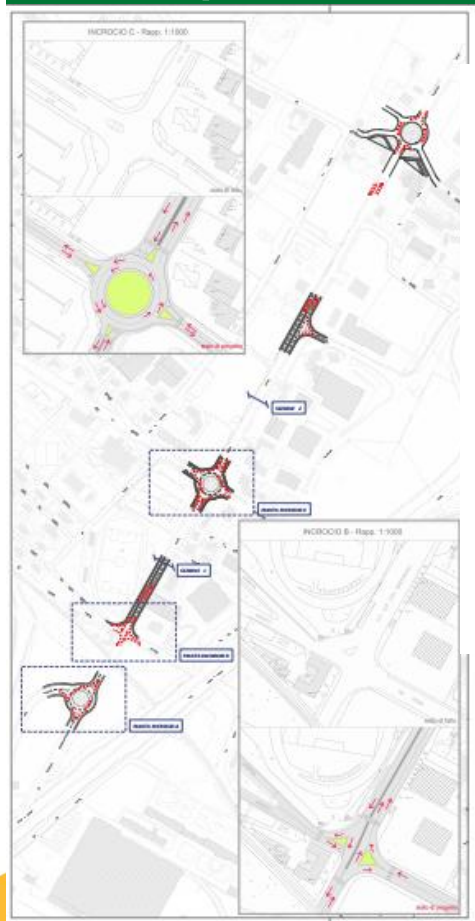


**Realizzazione rotatorie
in Osio Sotto per
migliorare la viabilità.**

Opere inserita nel PGT

Documento di Piano – Tavola 2
Ambito di Trasformazione Vigente
(approvati, adottati, con convenzione
non scaduta senza collaudo, in itinere) gennaio 2021

Riqualificazione della rete viaria esistente DALMINE



PUT – Piano Urbano del Traffico.
“Concetto di Boulevard Cittadino”
Approvazione 2012
Inserito anche nel PGT approvato nel
2011

**Modifica della
viabilità sulla SS525
a Dalmine:
Approvato con il
PUT 2012.
Abolizione semafori,
raddoppio di alcuni
tratti,
scorrimento veloce.**

Mancano i fondi.

Cosa proponiamo: MOBILITA' SU ROTAIA

Potenziamento dei collegamenti su rotaia esistenti o da realizzare, aumentandone la frequenza oraria, con soluzioni a ZERO CONSUMO del SUOLO

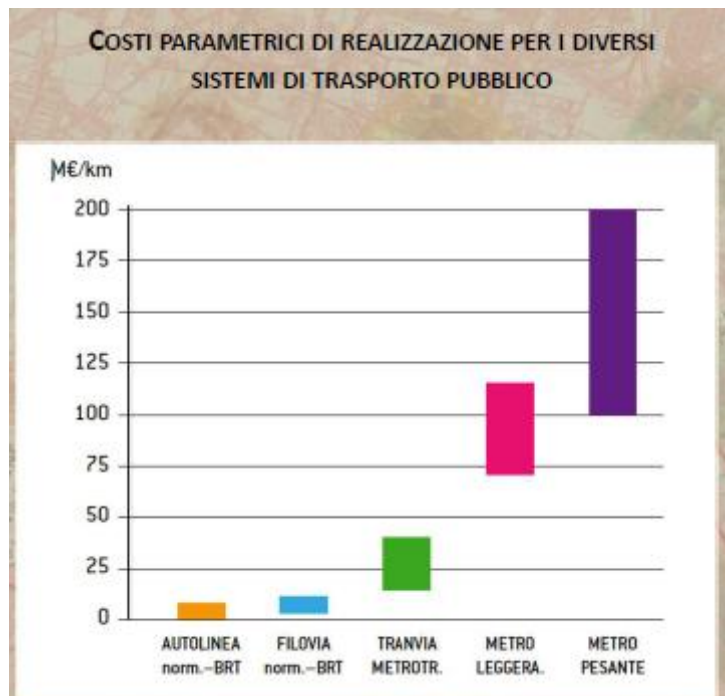
Passante
Ferroviario

Metropolitana
Leggera
di Superficie



CONFRONTO COSTI di REALIZZAZIONE

Sistemi di Trasporto Pubblico



Sistemi di trasporto	Mil.€/km
Autolinea	0 – 8
Filobus	3 - 12
Tranvia	15 - 40
Metro leggera	70 - 120
Metro pesante	100 - 200

COSTI DEL MATERIALE ROTABILE DI UN PASSANTE FERROVIARIO

Tipo di servizio	Costo dei rotabili			
	N° treni	Investim. tot. treni	Ammortam. annuo treni	Euro/anno (servizio + rotabili)
Linea regionale, 50 km	5	52'560'000	2'102'400	7'438'379
Potenziam. ore di punta (lu-ve)	3	28'800'000	1'152'000	1'773'313
Linea S completa, 30 km	7	63'072'000	2'522'880	8'926'054
Linea S base	5	52'560'000	2'102'400	7'438'379
Linea S punta (solo lu-ve)	3	28'560'000	1'142'400	4'041'859
Linea S base + punta	8	81'120'000	3'244'800	11'480'237
Treni Interregionali	16	157'680'000	6'307'200	22'315'136

Cosa proponiamo: MOBILITA' "DOLCE"



Ciclostrada Bergamo-Treviglio

Collegamenti ciclabili, con punti di interscambio (bici-treno) per ogni paese (Treviglio, Arcene, Verdello, Stezzano, Bergamo) per soddisfare le esigenze di spostamento a breve raggio.

Il costo previsto è di circa 12 Mil€

Progetti che possono trovare la risorsa economica nel finanziamento europeo NEXT GENERATION



Stima dei costi

Riqualificazione rete
stradale esistente

50 Mil €

Incremento trasporto
su rotaia

80 Mil €

Collegamenti ciclabili

15 Mil €

TOTALE

145 Mil €

CONCLUSIONI

Autostrada Bergamo - Treviglio *salviamo il nostro territorio dal disastro ambientale*



Il traffico NON migliorerà

La questione del traffico nel tessuto urbano tra Dalmine e Treviglio è un problema. **L'autostrada, però, non è la soluzione.** Lo dice lo stesso progettista! In un'analisi allegata al progetto preliminare, i nodi critici della Tangenziale Sud di Bergamo, di Dalmine, di Verdello, di Osio Sotto, di Ciserano e di Treviglio, resteranno invariati. **A che serve, dunque, un'autostrada che viene venduta come la soluzione al traffico locale se non risolve il problema del traffico locale?**

Dal 1954 al 2007 nella nostra area
si sono consumati 2.820 ettari

La relazione geologica
non risulta firmata dal
tecnico abilitato (geologo)

Autostrada Bergamo - Treviglio

salviamo il nostro territorio dal disastro ambientale

I numeri della colata di
cemento



1441000

MQ CONSUMO DI SUOLO



450
MILIONI
DI EURO



1300

TONNELLATE DI PETROLIO
ANNUE

ALTERNATIVE POSSIBILI

Una soluzione composta da più miglioramenti:

- Riqualficazione della rete viaria esistente
- Incremento del trasporto su rotaia
- Espansione della mobilità “dolce”

Autostrada Bergamo - Treviglio

salviamo il nostro territorio dal disastro ambientale

Un'autostrada
sbagliata da
BLOCCARE

Una Mobilità
Sostenibile da
POTENZIARE

OLTRE 20.000 PERSONE HANNO FIRMATO LA PETIZIONE

Chiediamo che il progetto di Autostrada Bergamo - Treviglio del 2012 venga completamente abbandonato per la totale inadeguatezza: non è un progetto che risolve il problema del collegamento Bergamo - Treviglio e non aiuta il traffico locale.

II COMITATO

Chi è: Un gruppo di liberi cittadini riuniti per difendere il proprio territorio. Raccoglie oltre 50 tra comitati e associazioni di vari paesi.

Cosa fa: In questi mesi ha portato avanti una protesta civile contro l'autostrada ed ha raccolto, e continua, più di 20.000 firme contro il progetto preliminare. Informa i cittadini con assemblee, gazebo e presidi sugli svantaggi che l'autostrada porterebbe sul territorio.

Ha incontrato la IV Commissione Provinciale; ha due richieste di audizione in Consiglio Regionale; un'interrogazione al Senato, una alla Camera dei Deputati e al Consiglio Europeo. Informati su tutte le nostre altre iniziative sul sito.

La proposta: chiede la completa cancellazione del progetto autostradale e l'avvio di un dialogo tra istituzioni e cittadini che possa trovare soluzioni efficaci e sostenibili al problema viabilistico rispondendo alle reali esigenze del territorio.

Molti comuni hanno nei loro PGT proposte concrete per risolvere i propri nodi critici viabilistici. **Si tratta solo di ascoltare i veri interessi pubblici e non solo quelli privati.**

Oltre 20.000
i cittadini
firmatari

