



COMUNICATO STAMPA

BERGAMO-TREVIGLIO: AUTOSTRADE BERGAMASCHE RISPONDE ALL'ANALISI DI LEGAMBIENTE

Dati strutturati, modellazione e scenari previsionali alla base delle valutazioni

Bergamo, 20 maggio 2025 – In un recente documento Legambiente ha riconosciuto l'evidente problema di congestione sulla direttrice Bergamo–Treviglio, secondo cui ci sarebbero rallentamenti e congestionamenti tali da provocare un aumento dell'80% dei tempi di percorrenza sulla tratta Bergamo-Treviglio. Sorprende però che, pur ammettendo le criticità, l'associazione tragga la conclusione che "l'autostrada non risolverà i problemi". **Autostrade Bergamasche**, la società che ha per oggetto la progettazione, costruzione e gestione del collegamento autostradale nord-sud tra Bergamo e Treviglio, risponde precisando il **valore infrastrutturale dell'opera**.

Nel documento presentato dall'associazione, si fornisce una fotografia del traffico nelle ore di punta scattata grazie agli strumenti forniti da Google Maps, (l'analisi si poggia su dati rilevati da agosto a febbraio; 7 mesi complessivi con agosto e dicembre di basso valore statistico in quanto molto più "scarichi") ma non sono state valutate né la **domanda complessiva** (Origini - Destinazioni), né le **oscillazioni giornaliere e stagionali**, né gli **effetti di lunghi orizzonti temporali**. È invece importante poter valutare uno **studio di traffico completo** che si basi sull'analisi di matrici O/D calibrate su migliaia di spostamenti reali, serie storiche pluriennali (2000–2023) per cogliere trend e stagionalità, modellazioni macrosimulative (VISUM) con algoritmi di assegnazione e valutazione GEH, test di sensibilità su scenari 2027 e 2035 (PIL, popolazione, costi del tempo) e una valutazione economica dei benefici in termini di veicoli-ora risparmiati e riduzione delle emissioni.

Le analisi, condotte dalla società di consulenza **Steer** una delle più importanti realtà a livello mondiale, sono state svolte applicando questa metodologia che riproduce la dinamica della **rete sotto carico**, valutando i **benefici infrastrutturali reali** e misurando in modo trasparente gli **impatti sociali ed economici**.

Questi i punti chiave dell'opera:

- la nuova infrastruttura ridurrà di **4 milioni di veicoli-ora** il carico sulla viabilità ordinaria rispetto allo scenario di non realizzazione;

CONTATTI STAMPA

Claudia Rota 348 5100463 claudia@studiobelive.com

- ci sarà una **riduzione delle emissioni in atmosfera, dell'incidentalità e del tempo di percorrenza**. Di conseguenza un miglioramento della qualità della vita per chi quotidianamente attraversa il territorio – si impiegheranno 8-10 minuti al massimo per percorrere i 15,6 km da Bergamo (Stezzano) a Treviglio rispetto alla viabilità ordinaria. Gli utenti avranno la possibilità di “usare” quel tempo risparmiato per altre e più proficue attività, personali o lavorative.

Affidarsi a dati estratti da Google Routes API o da rilievi puntuali significa ignorare la complessità della mobilità reale e negare i vantaggi misurati con strumenti scientifici riconosciuti. **Inrix Research Institute** ha recentemente certificato in **50 le ore perse a causa del traffico dai cittadini di Bergamo**, posizionando la nostra provincia al 3° posto in Italia tra le città dove si passa più tempo in coda (dopo Roma e Milano). Non riconoscere che un'autostrada – progettata con metodo, dati e validazione – possa alleviare la congestione è un paradosso che danneggia il dibattito pubblico.

Rispetto a quanto dichiarato da **ANCE**, Autostrade Bergamasche non ha mai ricevuto una richiesta specifica di informazioni prima dell'ultimo CdA, ma conferma la massima volontà di dialogo e confronto, nel rispetto del valore di un'opera di certo interesse pubblico, strategica per il territorio e coerente con gli obiettivi di sviluppo della provincia di Bergamo.

FOCUS DATI

Dati individuali vs. domanda aggregata

Le Google Routes API ottimizzano il percorso di un singolo veicolo in un dato istante, e non sono progettate per misurare l'interazione di decine di migliaia di spostamenti quotidiani tra merci e pendolari. Affidarsi a questa tipologia di dati equivale a ignorare la domanda complessiva, con tutte le sue dinamiche.

2. Algoritmo “segreto” vs. trasparenza VISUM

L'algoritmo proprietario di Google non chiarisce come bilanci variabili quali velocità storiche e densità dei flussi. Il modello VISUM utilizzato da Steer, invece, esplicita ogni funzione di costo, ogni coefficiente econometrico e ogni principio di assegnazione, e ottiene una calibrazione di qualità secondo l'indice GEH, standard europeo per la validazione delle simulazioni.

3. Istantanea effimera vs. medie pluriennali

CONTATTI STAMPA

Claudia Rota 348 5100463 claudia@studiobelive.com



Un dato “in real time” (per es. percorrenza alle 9:17 di martedì) rappresenta un singolo fotogramma. Steer, invece, attinge a serie storiche 2000–2023, elabora profili mensili, settimanali e orari depurati dalle anomalie stagionali, restituendo così tempi medi che descrivono la rete in tutti i suoi momenti critici.

4. Scenari futuri e test di sensitività

Legambiente non può simulare l’effetto di un +30 % di traffico entro il 2030, né misurare benefici come il risparmio di veicoli-ora o la riduzione delle emissioni. Il report Steer costruisce scenari al 2027 e al 2035, con test di sostenibilità su PIL, consumi, crescita demografica e valore del tempo, fornendo dati a supporto di decisioni strategiche.

5. Congestione che si autoalimenta

Le Google Routes API evidenziano solo l’istantanea di un ingorgo: non mostrano come ogni veicolo aggiunto rallenti progressivamente la rete. Il modello Steer riproduce l’effetto a valanga: ad ogni aumento di flusso, i livelli di servizio peggiorano in modo dinamico e misurabile.

CONTATTI STAMPA

Claudia Rota 348 5100463 claudia@studiobelive.com