

## COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

[www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

e-mail: [cdqboccaleone@gmail.com](mailto:cdqboccaleone@gmail.com)

### CONFERENZA STAMPA

21 settembre 2021

#### COSTRUIRE UN FUTURO, AGENDO SUL PRESENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

[www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

e-mail: [cdqboccaleone@gmail.com](mailto:cdqboccaleone@gmail.com)

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

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

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

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

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

### **ASPETTI TECNICI**

#### **LA PREMESSA DI RFI – ING. MACELLO**

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

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

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

## COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

[www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

e-mail: [cdqboccaleone@gmail.com](mailto:cdqboccaleone@gmail.com)

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

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

### INTERRAMENTO E SEMINTERRAMENTO

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

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

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

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

### TEMPI, COSTI ED ALTRI ELEMENTI

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

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

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

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

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

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

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

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

Altre amenità.

## COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

[www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

e-mail: [cdqboccaleone@gmail.com](mailto:cdqboccaleone@gmail.com)

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

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

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

### LA TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA AD OGGI

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

### ALCUNE NOSTRE RIFLESSIONI

#### REGIONE LOMBARDIA E L'INTERRUZIONE DI SERVIZIO

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

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

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

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

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

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

## COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE, BERGAMO

[www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

e-mail: [cdqboccaleone@gmail.com](mailto:cdqboccaleone@gmail.com)

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

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

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

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

### CONFUSE ASPETTATIVE DI PASSEGGERI PER QUESTO TRENO?

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

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

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

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

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

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

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

### QUALE RATIO IN TALUNI INVESTIMENTI PUBBLICI?

Ipotizzando che:

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

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

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

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

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