

Al Sindaco,
Città di Dalmine
Al Segretario Comunale,
Città di Dalmine
Ai Consiglieri Comunali,
Città di Dalmine

Oggetto: Aggiornamenti relativi all'autostrada Bergamo-Treviglio

I sottoscritti Consiglieri Comunali presentano la seguente mozione in merito agli aggiornamenti relativi all'autostrada Bergamo-Treviglio.

Premesso che:

- L'Autostrada Regionale denominata "Interconnessione del sistema viabilistico pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano" (di seguito, per comodità, **Autostrada Bergamo-Treviglio**) è stata inquadrata quale intervento infrastrutturale di pubblico interesse con la D.G.R. n. VII/9865 del 19 luglio 2002, la D.G.R. n. VII/11578 del 13 dicembre 2002 e la D.G.R. n. IX/2418 del 26 ottobre 2011 di Regione Lombardia, riconoscendo la qualifica di promotore alla società IPB S.p.A..
- Il **progetto preliminare** dell'autostrada prevede un tracciato che si sviluppa prevalentemente in direzione nord-sud per circa 19 km complessivi, dalla Tangenziale sud di Bergamo, attuale SS 470, alla SS 11 all'altezza di Treviglio, in continuità con la viabilità di raccordo alla A35 Brebemi, oltre al raccordo in direzione est fino all'interconnessione della A36 Pedemontana con la A4 all'altezza di Osio Sotto.
- L'infrastruttura autostradale è prevista a 2 corsie (più emergenza) per senso di marcia e con sistema di pedaggio di tipo *free flow* (totale €1,60). Il tracciato si sviluppa sostanzialmente in trincea, con svincoli organizzati secondo rotatorie a due livelli.

Premesso inoltre che:

- Con D.G.R. del 26 ottobre 2011 n. IX/2418 è stata indetta la **Conferenza di Servizi** per la valutazione e l'approvazione del progetto preliminare; si è tenuta una prima seduta in data 15 dicembre 2011 e la sessione conclusiva della Conferenza di Servizi si è svolta in data 31 gennaio 2012 (con seduta di aggiornamento in data 8 febbraio 2012 per l'acquisizione del parere del Comune di Levate) con adozione di parere favorevole, con prescrizioni, sulla base delle posizioni prevalenti di assenso e con voti contrari di nr. 4 partecipanti.
- In data 24 febbraio 2012 è stato pubblicato a mezzo stampa il progetto preliminare dell'opera.
- A valle dei lavori di Conferenza di Servizi, il promotore ha aggiornato il quadro economico del progetto preliminare, con **notevoli sovraccosti** connessi alle varianti approvate in Conferenza di Servizi, ai maggiori oneri per espropri, alle risoluzioni delle interferenze ed agli aggiornamenti del prezzario.
- Il Piano Economico Finanziario prevede, allo stato attuale, un costo di costruzione complessivo pari a circa **430 milioni di €**.

Atteso che:

- Tra il 2012 e il 2019 è avvenuto un rinnovamento della compagine societaria del soggetto promotore (IPB S.p.A., poi denominata Autostrade Bergamasche S.p.A.), con la ricerca e con il successivo coinvolgimento di un **soggetto finanziatore** in relazione a quanto emerso dall'attività di aggiornamento del progetto dell'intervento e del Piano Economico Finanziario.
- In questo senso, il promotore ha individuato un soggetto finanziatore privato che coprirà **parte della spesa**. A tal fine, si veda la lettera di intenti sottoscritta da parte del Fondo Internazionale Macquarie Corporate Holding Pty Limited in data 28 aprile 2020, inviata al Promotore il 2 luglio 2020 e riconfermata con comunicazione del 23 luglio 2021 ad Autostrade Bergamasche S.p.A., Vita S.r.l., Vitali S.p.A., CAL S.p.A..
- Ciononostante, a fronte della inevitabile necessità di reperire **risorse pubbliche** per dare attuazione all'intervento, come emerso successivamente alla seduta di Conferenza di Servizi del 31 gennaio 2012, è stato previsto nell'ultimo anno da Regione Lombardia un contributo pubblico di circa **146 milioni di €** (IVA ed oneri compresi).

Preso atto che:

- La Giunta Regionale con Deliberazione nr. XI / 6186 del 28 marzo 2022 ha votato, su proposta dell'Assessore Claudia Maria Terzi, la delibera denominata "Autostrada Regionale Interconnessione del sistema viabilistico

pedemontano con il raccordo autostradale diretto Brescia-Milano: approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica e dello schema di convenzione di concessione”.

- Nella delibera sopracitata, la Giunta Regionale ha deliberato di **approvare il progetto di fattibilità tecnico economica dell’opera e il relativo piano economico finanziario**, oltre che lo schema di convenzione di concessione da presentare a base di gara.
- In questo senso, la delibera sopracitata ha **confermato il finanziamento pubblico** di 146 milioni di €.

Rilevato che:

- L’Amministratore delegato di CAL (Concessioni Autostradali Lombarde), Gianantonio Arnoldi, ha dichiarato a mezzo stampa (*L’Eco di Bergamo*, 29 marzo 2022) che l’obiettivo è quello di *«lavorare per preparare il necessario per la gara, cercando di lavorare su un disegno che tenga conto delle esigenze del territorio e di quelle dell’amministrazione provinciale»*, identificando per fine giugno 2022 il tempo per bandire la gara.
- Il Presidente della Provincia di Bergamo, Pasquale Gandolfi, ha dichiarato a mezzo stampa (*Corriere Bergamo*, 29 marzo 2022) che resta in attesa di ulteriori sviluppi, evidenziando *«Quello che manca è una riflessione con il territorio intero, più volte promessa»*.
- Anche i Sindaci della tratta interessata hanno dichiarato a mezzo stampa (*L’Eco di Bergamo*, 30 marzo 2022) come sia necessario coinvolgere il territorio. Nello specifico, il Sindaco di Dalmine, Francesco Bramani, ha evidenziato come sia necessario raccordare l’intervento con il progetto relativo al casello di Dalmine dell’Autostrada A4.

Rilevato inoltre che:

- Alberto Brivio, presidente di Coldiretti Bergamo, ha evidenziato a mezzo stampa (*Corriere Bergamo*, 31 marzo 2022) che si tratta di *«un’opera assolutamente fuori contesto, già vecchia ancora prima di essere realizzata, una inutile ferita per il territorio e per l’attività agricola»*.
- Le **voci contrarie all’opera** si sono moltiplicate negli ultimi anni ed includono associazioni, comitati oppositori all’opera, ma anche associazioni di categoria, partiti politici, liste civiche e singoli esponenti politici di diversa estrazione e matrice, collocabili sia nel centro-destra che nel centro-sinistra.

Considerato che:

- Le opinioni di chi critica l’opera si concentrano principalmente sugli aspetti di **consumo di suolo** e cementificazione del territorio, sul **dubbio della reale necessità** dell’opera e sugli impatti che l’infrastruttura produrrà sull’**ambiente**, sulla **salute** dei cittadini e sulle attività agricole.
- Nel report IPSOS Global Trends 2021, viene evidenziato come l’attenzione per l’ambiente e la sostenibilità sia fortemente crescente tra la popolazione e che il **63%** dei cittadini ritiene prioritario che gli enti pubblici e le aziende facciano tutto il possibile per ridurre i danni all’ambiente. In particolare, la sensibilità è maggiore per le **nuove generazioni**.

Considerato inoltre che:

- Con Delibera di Consiglio Comunale nr. 31/2014 del 27 agosto 2014, ad ampia maggioranza il Consiglio Comunale di Dalmine aveva impegnato il Sindaco e la Giunta Comunale ad *«esprimere una posizione politica di dissenso nei confronti del progetto preliminare [dell’opera] in tutte le sedi in cui il Comune di Dalmine fosse chiamato a esprimersi»*.
- A distanza di più di 10 anni dalla Conferenza dei Servizi, le opinioni dei Sindaci e dei Consigli Comunali degli enti coinvolti potrebbero essersi modificate.

Considerato inoltre che:

- In questi anni, sono state realizzate alcune importanti opere di **riqualificazione della viabilità locale**, quali la riqualificazione della tangenziale di Verdello, nonché la realizzazione delle rotatorie e degli interventi di riqualificazione su Via Provinciale (ex SS 525) a Dalmine.
- Negli ultimi anni, sono state ventilate alcune ipotesi di mitigazione o revisione completa dell’opera, quale la realizzazione di una Superstrada gratuita.
- Nel contesto provinciale, e nello specifico nelle aree interessate dall’opera, sono in previsione alcuni importanti interventi relativi al **trasporto pubblico locale**, quale l’ipotesi del BRT, il sistema di bus elettrici che ha ricevuto la conferma dei finanziamenti nel contesto del PNRR.
- Ad oggi, non è dunque possibile ipotizzare con sicurezza che l’Autostrada Bergamo-Treviglio verrà utilizzata dai cittadini e dalle imprese, in difetto di un **piano del traffico** e degli scenari conseguenti, che non viene realizzato o aggiornato da tempo.

Considerato inoltre che:

- La Provincia di Bergamo ha commissionato alla società META S.R.L. il **Documento di Indirizzo Strategico della Nuova Mobilità**, denominato “Il Futuro della Mobilità Bergamasca”, ricevuto in versione finale in data 31 Gennaio 2019.
- In tale documento, il **servizio su ferro** viene individuato “*come **asse portante** del sistema di mobilità*”, mentre “*le azioni sulla rete stradale possono rivolgersi ad interventi complementari*”.
- Inoltre, nel documento si pianifica di “**scommettere sulla mobilità dolce**”, “*intesa come mobilità sostenibile, ovvero che non si basa sull’uso dell’auto individuale*”, evidenziando come azioni cardine lo sviluppo di una rete ciclopedonale e la sua interconnessione con i servizi su ferro.
- Nello stesso documento, alla realizzazione dell’Autostrada Bergamo-Treviglio, così come da progetto preliminare, (denominata “Opzione A”) vengono proposte **due alternative** di “tracciato a Y”: il raddoppio di Corso Europa con la creazione di un nuovo tracciato interrato sotto l’attuale (“Opzione B1”) e il potenziamento dell’itinerario di collegamento tra la SP 184 e la strada Francesca tramite la tangenziale di Boltiere (“Opzione B2”).
- Secondo il documento, entrambe **le opzioni B** consentirebbero un collegamento **più veloce** rispetto all’Autostrada Bergamo-Treviglio: l’opzione A risulterebbe in una diminuzione dei tempi di percorrenza totali sull’intera rete viaria bergamasca del 1,1% (-6.700 veicoli-ora/giorno), mentre l’opzione B1 comporterebbe un risparmio del 2% (-11.800 veicoli-ora/giorno) e l’opzione B2 del 1.5% (-9.100 veicoli-ora/giorno).
- Secondo il documento, entrambe **le opzioni B** consentirebbero una **riduzione dei consumi**, mentre l’Autostrada Bergamo-Treviglio ne causerebbe un aumento: l’opzione A risulterebbe in un aumento dei consumi sull’intera rete viaria bergamasca dello 0,20% (+1.300 tonnellate equivalenti di petrolio all’anno), mentre l’opzione B1 comporterebbe un piccolo risparmio dello 0,02% (-100 tep/anno) e l’opzione B2 dello 0,86% (-5.600 tep/anno).
- Secondo il documento, entrambe **le opzioni B** consentirebbero una maggiore **riduzione delle emissioni** rispetto all’Autostrada Bergamo-Treviglio: l’opzione A risulterebbe in un abbattimento dei consumi sull’intera rete viaria bergamasca dello 0,08% (-150 t/anno), mentre l’opzione B1 comporterebbe abbattimento dello 0,39% (-770 t/anno) e l’opzione B2 dello 0,92% (-1.800 t/anno).
- Le ricognizioni condotte nel 2018 dalla Provincia di Bergamo sulla rete stradale di sua competenza, come riportato nel documento, “*hanno evidenziato un fabbisogno di **43 milioni di euro** al fine di mettere in sicurezza la propria **rete stradale**, per la sistemazione di **ponti, gallerie** e **infrastrutture di corredo**”*, ben al di sotto del contributo di circa 146 milioni previsto da Regione Lombardia per l’Autostrada Bergamo-Treviglio.

Rilevato infine che:

- Il quadro economico del progetto approvato si inserisce in un contesto di **forte aumento del costo delle materie prime**, che potrebbe determinare un aumento a medio termine dei costi dell’opera e, di conseguenza, dei fondi pubblici che potrebbero essere messi a disposizione per l’infrastruttura.

Il Consiglio Comunale impegna il Sindaco e la Giunta Comunale:

- Ad avviare forme di consultazione con i cittadini, le imprese e le associazioni di Dalmine, con il fine di rilevare le reali opinioni del tessuto sociale relativamente all’Autostrada Bergamo-Treviglio.
- A promuovere la realizzazione di un piano del traffico aggiornato ed accurato, prima dell’assegnazione della gara e della produzione del progetto definitivo, al fine di rilevare il reale beneficio dell’infrastruttura e gli impatti diretti ed indiretti sul territorio coinvolto.
- A valutare la promozione di ipotesi alternative a quella del progetto preliminare attualmente approvato, quali il sostegno alla riqualificazione della viabilità locale e il potenziamento del trasporto pubblico, oppure quali le opzioni B1/B2 evidenziate dal Documento di Indirizzo Strategico della Nuova Mobilità, di cui in premessa, da esprimere in tutte le sedi istituzionali ed in particolare in Regione Lombardia e in Provincia di Bergamo.
- A promuovere nei tavoli istituzionali e nella futura Conferenza dei Servizi tutte le modalità possibili per mitigare l’impatto dell’opera, in particolare relative al consumo di suolo, e per raccordare le opere attualmente previste nel contesto della riqualificazione del casello autostradale della A4.

Dalmine, 04 aprile 2022

Fabio Tiraboschi
Mattia Buonocore
Gruppo consiliare “Nostra Dalmine”

Renato Mora
Marta Rodeschini
Nicolò Carboni
Gruppo consiliare “Partito Democratico Dalmine”

Lorella Alessio
Gruppo consiliare “Insieme per Dalmine”