

# ITR 21023

*INTERROGAZIONE CON RISPOSTA SCRITTA*  
*AI SENSI DELL'ART. 114 DEL REGOLAMENTO GENERALE*

Al Signor Presidente  
del Consiglio regionale

Oggetto: Valutazioni e intendimenti di Regione Lombardia in merito al collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Orio al Serio (BG)

## IL SOTTOSCRITTO CONSIGLIERE REGIONALE

### PREMESSO CHE

- in merito alla realizzazione del collegamento ferroviario dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio (il cui progetto prevede appunto la costruzione di un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Orio, che attualmente non è servito direttamente da alcun tipo di collegamento ferroviario, e la rete ferroviaria nazionale per servizi verso Milano e verso Bergamo), RFI, che ha elaborato il progetto in accordo con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha recentemente depositato la relazione tecnico-illustrativa e un'ulteriore corposa documentazione per l'inizio della Valutazione di impatto ambientale (VIA) del progetto definitivo;
- si ripercorre di seguito e brevemente la cronistoria dell'opera (interamente a carico del MIT con progettazione a carico di RFI), che ha visto dal 2008 al 2012 i primi studi di fattibilità sull'opportunità della stessa, nel 2016 il finanziamento della progettazione e le prime aperture sul finanziamento dell'opera, nel 2019/2020 si sono succeduti vari avanzamenti progettuali a livello di ipotesi e fattibilità (tra i quali il definitivo posizionamento della stazione «dentro» l'aerostazione) e nel 2020 rispettivamente: l'indicazione di inserimento dell'opera come prioritaria per le Olimpiadi Milano/Cortina; il finanziamento con il Decreto-Rilancio di 172 milioni per la realizzazione (frutto di un lavoro di sinergia tra gli enti locali e MIT); infine, appunto, il deposito del progetto definitivo per procedura di VIA e la raccolta delle osservazioni da parte di Enti e cittadini;
- per quanto riguarda l'anno 2021, questo sarà verosimilmente interamente impegnato per la progettazione definitiva ed esecutiva del progetto;
- pur comprendendo e sostenendo il valore del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Orio al Serio e quindi la *ratio* di tale opera, la previsione di un viadotto di tale imponenza e grandezza fisica determina un cambiamento rilevante del territorio e porta con sé caratteri connotativi che – laddove non adeguatamente ponderati e valutati – potrebbero produrre alterazioni irreversibili al paesaggio e all'ambiente del contesto cittadino;

### **PREMESSO INOLTRE CHE**

- gli enti locali (e dunque soprattutto il Comune di Bergamo) non hanno contribuito ai dettagli del progetto interessato prima dell'avvio della procedura di VIA e dunque solo recentemente hanno espresso la propria legittima esigenza di migliorare la progettazione dell'opera, garantendo al contempo le condizioni di fattibilità e avendo comunque maggiore consapevolezza del contesto urbano e sociale dell'intera città e, soprattutto, del quartiere di Boccaleone – maggiormente interessato;
- il Comune di Bergamo ha pertanto presentato una corposa osservazione al progetto definitivo all'interno della procedura di VIA, articolata su diversi punti, evidenziando numerosi aspetti rilevanti emersi solo con la presentazione del progetto definitivo e non conosciuti prima di tale pubblicazione, che oltre a sollevare diversi aspetti tecnici nel merito della VIA, si spinge anche oltre il suo mero perimetro allo scopo di anticipare riflessioni per il prosieguo dell'iter progettuale;

### **CONSIDERATO CHE**

- l'opera assumerà evidentemente un rilievo cruciale per l'intero territorio lombardo e per Regione Lombardia, sia in relazione alla copertura di un bacino di utenza finora scoperto e afferente ad uno dei maggiori scali aeroportuali regionali, sia in ragione dell'inserimento dell'opera stessa tra le priorità in vista dei XXV Giochi olimpici invernali Milano-Cortina 2026, con conseguenze estremamente rilevanti in termini infrastrutturali, turistico-sportivi, economici e sociali;
- Regione Lombardia assumerà comunque un ruolo importante rispetto all'opera in oggetto in quanto sarà competente in merito ai servizi ferroviari che raggiungeranno lo scalo;

### **CONSIDERATO INOLTRE CHE**

- l'opera in oggetto è evidentemente un ulteriore elemento di cesura per il quartiere di Boccaleone, comportando effettive conseguenze per i suoi abitanti e rendendosi quindi auspicabile l'aumento del numero di «varchi» previsti tra le due metà del quartiere, sia per alleggerire il traffico di attraversamento nel quartiere, sia per garantire ai cittadini una piena vivibilità dello stesso e favorirne il miglior inserimento possibile nel contesto urbano;
- si ritiene necessario dare priorità alla previsione di una futura fermata a servizio della Fiera e di Boccaleone (fermata “Fiera/Boccaleone”), attualmente assente e invece ritenuta fondamentale per il quartiere e per la città intera, che potrebbe essere progettata mantenendo quindi il tracciato ferroviario a raso e abbassando una porzione stradale (cfr. Osservazioni presentata dal Comune di Bergamo);
- sempre allo scopo di favorire il miglior inserimento possibile dell'opera nel contesto urbano e soprattutto nel quartiere di Boccaleone, si ritiene fondamentale che non solo RFI preveda, ma soprattutto che Regione Lombardia favorisca con gli strumenti a propria disposizione, le opportune mitigazioni ambientali e vegetali, oltre che un confronto sulla tipologia delle barriere fonoassorbenti sia in relazione al “treno per Orio”, sia per i futuri servizi ferroviari della linea Bergamo/Montello;

- i residenti e il Comitato di Quartiere di Boccaleone hanno caldeggiato, anche tramite la presentazione di Osservazioni per la Valutazione di Impatto Ambientale, l'interramento dell'asse ferroviario quantomeno dal km 0,300 al km 1,600 al fine di mantenere l'unità del quartiere;

#### **RILEVATO CHE**

- il progetto infrastrutturale, soprattutto in relazione alla previsione dell'esteso e alto viadotto che permetterebbe il passaggio del treno, ha evidenti interferenze con ampie fasce di territorio che il Piano di Governo del Territorio del Comune di Bergamo destina al progetto strategico della "Cintura Verde e del Parco lineare" e obbliga pertanto ad un'attenta riflessione per mantenere alta l'attenzione verso la qualità ambientale e architettonica dell'opera e per favorire il miglior inserimento possibile nel contesto cittadino e del quartiere;

#### **INTERROGA IL PRESIDENTE E L'ASSESSORE COMPETENTE PER**

1. conoscere le valutazioni tecniche, nonché di tipo economico, infrastrutturale, urbanistico, sociale e di impatto sul quartiere di Boccaleone (Bergamo) e sui suoi cittadini che Regione Lombardia ha fatto in merito alle eventuali alternative prese in considerazione rispetto alla previsione del viadotto previsto nel progetto – oltre che, più specificamente, in merito alla fattibilità dell'interramento del tracciato come richiesto dai residenti e dal Comitato di Quartiere (e, qualora ritenuto non fattibile, le relative motivazioni);
2. sapere gli intendimenti e conoscere le valutazioni, anche tecniche, fatte da Regione Lombardia in merito alla previsione di una fermata a servizio della Fiera di Bergamo e del quartiere di Boccaleone (fermata "Fiera/Boccaleone");
3. sapere da Regione Lombardia, congiuntamente a RFI e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il piano/programma dettagliato delle diverse fasi di lavorazione, dei relativi impatti sulla viabilità, sulle connessioni e sulle mitigazioni previste.

Bergamo, 26 febbraio 2021

Il Consigliere regionale

Niccolò Carretta

**Documento pervenuto il 27 febbraio 2021**

**ore: 09.48**



**Regione  
Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta  
ASSESSORE A AMBIENTE E CLIMA  
RAFFAELE CATTANEO

Piazza Città di Lombardia n.1  
20124 Milano  
Tel 02 6765.1

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[ambiente\\_clima@pec.regione.lombardia.it](mailto:ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it)

Al Consigliere regionale Carretta  
Gruppo consiliare Misto

Email:  
[protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it](mailto:protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it)

Al Presidente del Consiglio regionale  
Alessandro Fermi

Email:  
[protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it](mailto:protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it)

Al Dirigente Servizio Segreteria  
dell'Assemblea consiliare del Consiglio  
regionale  
Silvana Magnabosco

Email:  
[protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it](mailto:protocollo.generale@pec.consiglio.regione.lombardia.it)

e, p.c.

DIREZIONE CENTRALE AFFARI  
ISTITUZIONALI  
LEGISLATIVO, RIFORME ISTITUZIONALI,  
SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA E  
RAPPORTI CON IL CONSIGLIO  
REGIONALE  
RICCARDO PERINI

**Referente per l'istruttoria della pratica:** Antonella Farite Tel. 02/6765.

DIREZIONE GENERALE  
INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E  
MOBILITA' SOSTENIBILE  
ALDO COLOMBO

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E  
PROTEZIONE CIVILE  
ROBERTO LAFFI

**Oggetto : ITR 21023 a firma del Consigliere Carrettai (Misto) con risposta scritta ai sensi art. 117 del Regolamento Generale del Consiglio Regionale su "Valutazioni e intendimenti di Regione Lombardia in merito al collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Orio al Serio (BG)".**

Con la presente, si trasmette in allegato la risposta alla interrogazione specificata in oggetto.  
L'occasione mi è gradita per porgere i più cordiali saluti.

L'ASSESSORE

RAFFAELE CATTANEO

Allegati:

File risposta ITR 21023def.pdf

**Referente per l'istruttoria della pratica:** Antonella Farite Tel. 02/6765.

ELEMENTI PER RISPOSTA A

**ITR 21023**

avente ad oggetto

**“Valutazioni e intendimenti di Regione Lombardia in merito al collegamento ferroviario dell’Aeroporto di Orio al Serio (BG)”**

*a firma del consigliere regionale Niccolò Carretta (Gruppo Misto - Azione)*

L'ITR in esame è volta ad ottenere chiarimenti in ordine alle valutazioni e agli intendimenti di Regione Lombardia in merito al progetto inerente al collegamento ferroviario dell'Aeroporto di Orio al Serio (BG).

Si premette che il progetto in argomento è sottoposto a procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza Statale ai sensi del d.lgs. 152/06. L'Autorità Competente (di seguito per brevità "A.C.") per tale procedimento è pertanto il Ministero della Transizione Ecologica ("MITE") (l'ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare).

Il procedimento di VIA è stato avviato dall'A.C. Statale in data 22/10/2020 (acquisito in atti regionali con prot. S1.2020.26313 del 22/10/2020), sulla base dell'istanza depositata dal Proponente Rete Ferroviaria Italiana (d'ora in poi anche "RFI") in data 15/10/2020.

Regione Lombardia è coinvolta nel suddetto procedimento VIA Statale come ente territorialmente competente e si esprime fornendo il proprio parere ai sensi di quanto previsto dall'art. 11 della l.r. 5/2010 e dall'art.6 del r.r. 2/2020 che disciplinano l'espressione del parere regionale nelle procedure di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale. In particolare l'espressione del parere regionale sarà formalizzato con delibera di Giunta regionale sentiti, in fase istruttoria, gli enti che hanno titolo a partecipare al procedimento ed analizzati le osservazioni e i contributi del pubblico (art. 6 comma 1 del regolamento regionale n. 2/2020).

L'A.C. statale ha richiesto a Regione Lombardia osservazioni in merito alle integrazioni del progetto e del relativo studio di impatto ambientale presentate dal Proponente. Regione Lombardia ha pertanto organizzato una riunione – finalizzata alla presentazione del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale, oltre che a ricevere indicazioni e pareri da parte degli enti locali interessati – con il proponente, gli Enti locali e la Commissione istruttoria regionale VIA in data 10/12/2020 (convocazione con prot. T1.2020.53278 del 17/11/2020) alla quale ha partecipato anche la Commissione Tecnica ministeriale VIA-VAS che segue l'istruttoria di VIA statale.

Sulla base degli elementi istruttori emersi nel corso della sopra citata riunione, delle osservazioni e dei pareri resi dagli Enti locali e dal pubblico e dei contributi da parte della Commissione istruttoria regionale VIA, Regione Lombardia (con comunicazione prot.

T1.2021.29488 del 04/03/2021) ha trasmesso all'A.C. VIA Statale il proprio contributo relativamente alla predetta richiesta. Si specifica che tale contributo è infraprocedimentale e non costituisce - né esaurisce - l'espressione del formale parere da rendersi con DGR ai sensi dell'art. 6 comma 1 del regolamento regionale n. 2/2020 nel quale Regione effettuerà una più compiuta valutazione degli aspetti del progetto. Il documento istruttorio regionale trasmesso riguarda invero diversi aspetti sui quali comunque si ritengono necessari sviluppi e analisi di ulteriore dettaglio rispetto alla documentazione attualmente messa a disposizione dal Proponente RFI; occorre invero effettuare approfondimenti sul progetto e sulla valutazione delle relative alternative, sui temi connessi alla mobilità ed alle diverse componenti ambientali (rumore, vibrazioni, consumo suolo e componenti naturalistiche), e, infine, sulla completezza del piano di monitoraggio ambientale.

La posizione di RL, a conclusione dell'attività istruttoria in corso, sarà formalizzata con apposita delibera di Giunta regionale e trasmessa quindi al Ministero per il completamento del procedimento di VIA. In merito ai quesiti posti si forniscono di seguito elementi di inquadramento, forniti dalla Direzione Generale Infrastrutture, allo stato attuale di avanzamento.

***1) conoscere le valutazioni tecniche, nonché di tipo economico, infrastrutturale, urbanistico, sociale e di impatto sul quartiere di Boccaleone (Bergamo) e sui suoi cittadini che Regione Lombardia ha fatto in merito alle eventuali alternative prese in considerazione rispetto alla previsione del viadotto previsto nel progetto – oltre che, più specificamente, in merito alla fattibilità dell'interramento del tracciato come richiesto dai residenti e dal Comitato di Quartiere (e, qualora ritenuto non fattibile, le relative motivazioni);***

Con riguardo alle valutazioni di Regione in merito alle eventuali alternative progettuali si evidenzia quanto di seguito. Nel 2015 Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha elaborato uno studio che ha analizzato la fattibilità di n. 5 soluzioni ferroviarie per collegare la stazione di Bergamo all'Aeroporto di Orio al Serio, differenti per tracciato planimetrico, altimetria e posizione della futura stazione in zona aeroportuale.

A valle di approfondimenti condotti anche con il gestore aeroportuale SACBO S.p.A., la società autostradale ASPI e la Provincia di Bergamo, lo studio è stato, nel corso del 2017, integrato con una sesta soluzione.

Successivamente e sulla base di un'analisi multicriteria condotta da RFI, ogni alternativa è stata valutata in relazione a specifici parametri (ambientali e urbanistici, tecnico-costruttivi, di accessibilità e realizzabilità, nonché di costi e tempi di realizzazione) che hanno portato a convergere sulla scelta di tracciato, più idonea e sostenibile, come sviluppata dal progetto definitivo del collegamento Bergamo-Orio al Serio, per il quale il proponente RFI il 16 ottobre 2020 ha avviato la procedura di VIA nazionale.

Lo studio delle alternative, a corredo del progetto definitivo, è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio 2020.

Il tracciato a doppio binario sviluppato nel progetto definitivo del collegamento ferroviario Bergamo-Orio al Serio - che attraversa un territorio antropizzato con importanti interferenze di tipo idraulico e infrastrutturale - si sviluppa quasi completamente in superficie per una

lunghezza complessiva di 5,3 km, ad eccezione del tratto in viadotto per scavalcare via Lunga ed in corrispondenza delle piste aeroportuali, dove il tracciato procede in sotterraneo per circa 0,8 km al fine di eliminare possibili interferenze con il cono di volo delle piste.

Con riferimento all'interramento della nuova linea ferroviaria in corrispondenza del quartiere Boccaleone e agli approfondimenti condotti, si riportano di seguito alcune considerazioni.

- l'interramento dovrebbe essere applicato sia alla linea per Orio al Serio sia a quella Bergamo-Montello, in quanto tali linee risultano affiancate per circa 1 km in uscita da Bergamo;
- l'interramento di quattro binari, in uscita dalla stazione di Bergamo, implicherebbe ingombri cospicui e, anche in relazione ai vincoli della livelletta ferroviaria e dei raggi di curvatura delle linee ferroviarie, l'interferenza andrebbe ad interessare un numero maggiore di edifici prossimi alla ferrovia;
- per assicurare il transito dei treni merci, la tratta Bergamo - Montello dovrebbe avere una pendenza massima pari al 12.5 per mille e ciò implicherebbe rampe di uscita molto lunghe, che andrebbero a interferire con il sedime della stazione di Bergamo; di contro, rampe più corte e quindi di pendenza maggiore, determinerebbero l'esclusione del transito dei treni merci sulla tratta Bergamo-Montello;
- l'interramento non risulterebbe compatibile con i due cavalcavia in uscita da Bergamo (via Piatti e SS470), che dovrebbero essere demoliti e ricostruiti perché interferenti con le rampe in uscita dalla galleria;
- l'interramento implicherebbe costi e tempi di realizzazione maggiori, non garantendo l'attivazione del nuovo collegamento Bergamo – Orio al Serio in tempo utile per le Olimpiadi Invernali Milano Cortina 2026.

Per quanto sopra la soluzione dell'interramento risulta particolarmente critica. È utile invece valutare, in relazione all'impatto paesaggistico, una soluzione a raso mentre il miglioramento della continuità della mobilità locale del quartiere Boccaleone potrebbe essere garantita attraverso collegamenti ciclopedonali, idonei e rispondenti alle esigenze locali di spostamento, ad integrazione di quelli previsti nel progetto definitivo.

Al riguardo il contributo istruttorio regionale a seguito della richiesta di integrazioni dell'A.C. del 4/3 u.s., recita: *“valutare una soluzione altimetrica del percorso che preveda un sostanziale sviluppo “a raso” nella tratta intercorrente tra il punto di svio dall'attuale linea Bergamo-Brescia e l'interramento in sottopasso dell'asse interurbano; tale soluzione alternativa dovrà prevedere anche una diversa viabilità locale per garantire il collegamento del quartiere di Boccaleone quale alternativa all'attuale via Lunga che verrebbe interrotta dalla linea ferroviaria “a raso”.*”

Ulteriori valutazioni potranno essere effettuate da Regione dopo aver ricevuto dal Ministero dell'Ambiente e della Transizione ecologica la documentazione integrativa che è stata richiesta al proponente.



**2) sapere gli intendimenti e conoscere le valutazioni, anche tecniche, fatte da Regione Lombardia in merito alla previsione di una fermata a servizio della Fiera di Bergamo e del quartiere di Boccaleone (fermata "Fiera/Boccaleone");**

L'assetto delle fermate sulle linee afferenti alla stazione di Bergamo è stato oggetto di interlocuzione tra Regione e proponente RFI nell'ambito dei tavoli tecnici sul nodo di Bergamo.

In una prospettiva complessiva e considerando gli effetti sul servizio ferroviario e sull'offerta sia della tratta Bergamo-Montello sia del collegamento Bergamo-Orio al Serio, il modello di servizio recepito nella proposta progettuale definitiva, avanzata da RFI, di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario, non ha previsto fermate intermedie ma ha preservato l'obiettivo di realizzare servizi ferroviari diretti dalla stazione di Bergamo all'Aeroporto di Orio, con collegamenti veloci tra lo scalo aeroportuale e le altre città lombarde, in particolare Milano. L'inserimento della fermata intermedia Fiera risulterebbe critica per i vincoli plano-altimetrici e la presenza di interferenze idrauliche e infrastrutturali che rendono difficile individuare un tratto di tracciato non in pendenza ed in rettilineo.

**3) sapere da Regione Lombardia, congiuntamente a RFI e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il piano/programma dettagliato delle diverse fasi di lavorazione, dei relativi impatti sulla viabilità, sulle connessioni e sulle mitigazioni previste.**

Le fasi di lavorazione sono descritte negli specifici elaborati depositati dal proponente relativi alla fase di cantierizzazione dell'opera; in particolare assume rilievo l'elaborato "Programmazione dei lavori per macrofasi realizzative", consultabile al seguente link:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7610/11017>.

Sul sito del Ministero sono altresì rinvenibili tutto il materiale progettuale, gli elaborati, lo studio di impatto ambientale, le analisi e gli allegati tecnico-specialistici di approfondimento depositati dal Proponente ed inerenti al progetto *de quo*.