



Giunta Regionale

Allegato "A"
Valutazione tecnica del progetto

alla deliberazione di Giunta Regionale

n° XI/ del

**Espressione del parere regionale favorevole
alla volontà di intesa ai sensi del D.P.R. 383/1994,
espressione del parere regionale ai sensi delle ordinanze
n. 1 del 29 ottobre 2021 e n. 7 del 28 luglio 2022 a firma
della Commissaria straordinaria**

PROGETTO DEFINITIVO RELATIVO AL

**Fase 1, Lotto 2: Completamento del
raddoppio ferroviario da Curno a Bergamo
fino alla pk 0+923 con interventi ai ponti di
Via dei Caniana e Via San Bernardino**

RFI - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Progettazione: Italferr S.p.A.

INDICE

A1 Il contesto e la procedura di approvazione

A1.1 Introduzione

A1.2 Avvio della procedura di approvazione del progetto definitivo e iter istruttorio

A1.2.1 La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

A2 Il progetto definitivo

A2.1 Caratteristiche generali del progetto

A2.2 Modello di esercizio

A3 Prescrizioni

A4 Conclusioni

A1 Il contesto e la procedura di approvazione

A1.1 Introduzione

Il DL n. 32 del 18 aprile 2019 (convertito in legge con la L. n. 55 del 14 giugno 2019), ed in particolare l'art. 4, comma 1, prevede l'individuazione, mediante decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, degli interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale e la contestuale nomina di Commissari straordinari per la realizzazione degli interventi medesimi.

L'intervento "Fase 1, Lotto 2: Completamento del raddoppio ferroviario da Curno a Bergamo fino alla pk 0+923 con interventi ai ponti di Via dei Caniana e Via San Bernardino" (CUP: J64H17000140001) consiste, in sintesi, nella demolizione e ricostruzione del ponte di Via dei Caniana e del ponte di Via San Bernardino in comune di Bergamo con il prolungamento del raddoppio per una lunghezza, compresa tra i due ponti, di circa 730 m e nello spostamento provvisorio della linea Treviglio – Bergamo e fa capo al più ampio progetto di "Raddoppio Ponte San Pietro - Bergamo – Montello", inserito nell'elenco 1 del D.P.C.M. del 5 agosto 2021 che individua gli interventi di cui all'art. 4, comma 1, della legge 14 giugno 2019, n. 55 e che all'art. 2 nomina Vera Fiorani, Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), Commissaria straordinaria. Inoltre, l'art. 4, comma 2 del DL n. 32 del 18 aprile 2019 (convertito in legge con la L. n. 55 del 14 giugno 2019) prevede che "l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati, e per quelli relativi alla tutela di beni culturali e paesaggistici".

Il progetto del "Raddoppio Ponte San Pietro - Bergamo – Montello" è stato inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza dell'Italia (PNRR) come approvato dalla decisione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021.

Regione Lombardia ha espresso il proprio parere con DGR n. XI/6166 del 28 marzo 2022 sul progetto definitivo del Raddoppio della tratta Ponte S. Pietro-Bergamo – 1a fase (CUP: J64H17000140001) e il Ministero per la Transizione Energetica (MiTE), con decreto n. 13 del 24 marzo 2022, ha espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'opera che prevede il raddoppio della tratta Curno-Bergamo, ACC di Bergamo e PRG e ACC di Ponte S. Pietro e la soppressione di tutti i passaggi a livello tra Ponte S. Pietro e Montello e che, in continuità con gli investimenti presenti nell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma MIMS-RFI 2017-2021, parte investimenti, pubblicato nella G.U. n. 275 del 18 novembre 2021, è stata confermata dallo schema di Contratto di Programma MIMS-RFI 2022-2026, approvato nella seduta del CIPESS del 28 luglio 2022 e di prossima pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, accorpando la 1a fase del raddoppio della tratta Ponte S. Pietro-Bergamo con la 2a fase del raddoppio della tratta Bergamo-Montello e con il PRG di Bergamo, per un costo complessivo di 390 milioni di euro, a valere su risorse finanziarie statali e del PNRR.

A1.2 Avvio della procedura di approvazione del progetto definitivo e iter istruttorio

Con ordinanza n. 7 del 28 luglio 2022, la Commissaria straordinaria Vera Fiorani ha autorizzato RFI a svolgere la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 4 del DL n. 77/2021 convertito nella L.

108/2021, sul progetto definitivo Fase 1, Lotto 2 “Completamento del raddoppio ferroviario da Curno a Bergamo fino alla pk 0+923 con interventi ai ponti di Via dei Caniana e Via San Bernardino” (CUP: J64H17000140001).

Gli elaborati progettuali dell’opera, in valutazione dal presente allegato tecnico, sono i medesimi del progetto “Lotto 9: Opere civili e impianti tecnologici di piazzale per il completamento del raddoppio della linea Ponte S. Pietro - Bergamo e per lo spostamento provvisorio della linea Treviglio - Bergamo” (CUP: J64H17000140001) depositati il 22 novembre 2021 da RFI al MITE per l’avvio della procedura di VIA nazionale.

Con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO.MI\PEC\P\2022\17 del 29 luglio 2022 la Referente di progetto di RFI, in conformità a quanto stabilito nell’art. 3 dell’ordinanza n. 7/2022, ha comunicato l’avvio dell’iter di approvazione del progetto definitivo in oggetto ai sensi dell’art. 4, comma 2 del DL n. 32/2019, convertito con modificazione dalla L.55/2019, mettendo a disposizione il link per scaricare copia del progetto definitivo.

Acquisiti tutti i pareri degli Enti e dei gestori dei servizi pubblici interferiti, la Commissaria straordinaria approverà il progetto d’Intesa con il Presidente di Regione Lombardia.

Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, sulla base dei pareri rilasciati dal Gruppo di lavoro interdirezionale regionale, attivato con nota prot. S1.2022.18917 del 5 agosto 2022, ha predisposto il presente allegato tecnico.

A1.2.1 La procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

Con riferimento al procedimento di V.I.A. nazionale, come sopra anticipato, la DG Ambiente e Clima di Regione Lombardia, con DGR n. XI/6309 del 26 aprile 2022, ha espresso parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto “Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello. Lotto 9: Opere civili e impianti tecnologici di piazzale per il completamento del raddoppio della linea Ponte San Pietro - Bergamo e per lo spostamento provvisorio della linea Treviglio - Bergamo” (CUP: J64H17000140001), subordinandolo al pieno rispetto delle mitigazioni e delle precauzioni operative contenute nell’allegata relazione istruttoria alla precitata delibera.

La deliberazione regionale n. XI/6309 del 26 aprile 2022 è stata trasmessa al MiTE e a tutti gli Enti territoriali interessati e pubblicata sul sito web del sistema informativo regionale per la V.I.A. “SILVIA” (VIA212-MA - PROCEDURA MI.T.E. 7601).

Il MiTE, con decreto n. 100 del 15 giugno 2022, ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale ai sensi dell’articolo 25 del D. Lgs. n. 152/2006 sul progetto definitivo “Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello. Lotto 9: Opere civili e impianti tecnologici di piazzale per il completamento del raddoppio della linea Ponte San Pietro - Bergamo e per lo spostamento provvisorio della linea Treviglio - Bergamo” (CUP: J64H17000140001), nel rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 3 (inerenti rispettivamente le indicazioni della Commissione tecnica PNRR-PNIEC e del Ministero della cultura), nonché nel rispetto dell’art. 4 del medesimo decreto, ovvero ottemperante anche delle condizioni ambientali di cui al parere della Regione Lombardia espresso con DGR n. XI/6309 del 26 aprile 2022.

A2 Il progetto definitivo

A2.1 Caratteristiche generali del progetto

Il progetto in esame si sviluppa all'interno del territorio comunale di Bergamo ed in particolare all'uscita della stazione ferroviaria di Bergamo, lato radice ovest, fino al ponte ferroviario esistente che sovrappassa Via dei Caniana.

Gli interventi consentiranno di prolungare il raddoppio della linea ferroviaria da Curno a Bergamo, dalla pk 1+660 alla pk 0+923 e riguardano, in particolare, la demolizione e ricostruzione del ponte di Via dei Caniana e del ponte di Via San Bernardino, nonché le opere di adeguamento del tratto di linea ferroviaria compresa tra i due ponti per una lunghezza di circa 730 m e la comunicazione di passaggio da doppio a singolo binario fino alla pk 0+923, prima dell'ingresso nella stazione di Bergamo.

Allo stato attuale sulla sede ferroviaria esistente, subito dopo la spalla ovest del ponte su via dei Caniana fino alla pk 0+923, si posizionano in affiancamento sia la linea ferroviaria a singolo binario in servizio tra la località di Ponte S. Pietro e Bergamo, ubicata a nord, sia la linea a doppio binario che collega Bergamo con Treviglio, ubicata in affiancamento a sud alla linea per Ponte San Pietro.

La linea ferroviaria che collega la Stazione di Bergamo alla stazione di Ponte S. Pietro è oggi a singolo binario elettrificata a 3 kV cc, con una velocità massima di 105 km/h in rango B, è classificata come C3L (20.0 t/asse) e presenta attualmente delle limitazioni di velocità. L'attuale regime di circolazione e del tipo "blocco conta assi" con un modulo di linea pari a 235/380m.

La linea ferroviaria per Treviglio viene oggi esercita in categoria D4L (D4 con limitazione di velocità), le velocità di fiancata per la tratta Treviglio – Bergamo risulta essere 150 km/h in Rango B.

Successivamente alla consegna del progetto definitivo "Raddoppio della tratta Curno – Bergamo e realizzazione del PRG di Ponte San Pietro – 1a fase", la Direzione Commerciale di RFI ha evidenziato la necessità di estendere il raddoppio verso Bergamo al fine di sopperire a criticità legate alla gestione operativa dell'esercizio.

La Committenza ha valutato che l'assetto previsto dal progetto definitivo con raddoppio dalla pk 1+659,97 consente di perseguire i valori di capacità assoluta, in accordo con quanto condiviso con Regione Lombardia per la stipula del nuovo Accordo Quadro del servizio del TPL, ma non riesce a garantire i livelli di qualità della circolazione richiesti. Per quanto sopra, RFI ha chiesto il prolungamento del raddoppio della linea in ingresso a Bergamo (lato radice ovest), oggetto del progetto in analisi.

Il progetto oggetto della presente relazione si riferisce alle opere oggetto del prolungamento del raddoppio della tratta Curno – Bergamo, 1a fase e si basa sui seguenti assunti:

- l'esecuzione delle lavorazioni avverrà in interruzione totale dell'esercizio ferroviario da Ponte S. Pietro a Bergamo;
- le lavorazioni per l'esecuzione degli interventi saranno temporalmente sovrapposti alle lavorazioni del Raddoppio della linea per Ponte S. Pietro, sfruttando la stessa finestra di interruzione totale dell'esercizio;
- la realizzazione della ACC di Bergamo su ferro attuale (oggetto di altro Appalto) avverrà prima della realizzazione delle opere in oggetto;
- la realizzazione della Sotto Stazione Elettrica (SSE) di Ambivere Mapello avverrà prima dell'interruzione della linea nella tratta Ponte San Pietro - Bergamo.

Come sopra accennato, anche il prolungamento del raddoppio avverrà con interruzione totale dell'esercizio ferroviario della linea per Ponte S. Pietro. Le caratteristiche del prolungamento saranno uguali a quelle del progetto del restante raddoppio, ovvero interasse dei binari pari a 4 m e velocità di tracciato Vt 100 km/h (ranghi A, B, C, PMO5, categoria peso assiale D4).

Il passaggio da doppio a semplice binario avviene alla pk 0+923 circa, mediante comunicazione S60U/400/0.074dx con interasse 4 m e tronchino di sicurezza con paraurti ad assorbimento di energia tipo 1. Il prolungamento di raddoppio sovrappassa le vie dei Caniana e di S. Bernardino.

L'allaccio del binario pari di progetto sullo stato esistente lato Bergamo (progetto di base assoluta RFI) avviene mediante un flesso a contatto con Vt 100 km/h. Tale flesso non comporta spostamenti di binario in corrispondenza del sottovia esistente di via Autostrada.

Per la realizzazione del nuovo sottovia di via S. Bernardino, che dovrà avvenire per fasi, è necessario deviare provvisoriamente la linea Treviglio - Bergamo in modo che vada ad occupare la sede attuale del binario per Ponte S. Pietro ed un ulteriore nuovo binario in affiancamento ad interasse di 4 m. Tale deviazione si richiude sui binari esistenti della linea per Treviglio-Bergamo senza interferire con le opere esistenti di sottoattraversamento di via Autostrada (lato Bergamo) e di via San Tommaso de' Calvi (lato Treviglio).

Le principali opere ferroviarie di linea previste nel progetto in esame sono pertanto:

- sulla linea Bergamo – Ponte San Pietro: nuovo viadotto via San Bernardino, rilevato ferroviario e nuovo viadotto via dei Caniana;
- sulla linea Treviglio – Bergamo: rilevato ferroviario, quale allargamento del rilevato esistente sulla Treviglio – Bergamo, per la realizzazione della deviazione (da pk 20+480 a pk 20+805).

Sono, inoltre, previsti il fabbricato tecnologico - Cabina TE BG – alla pk 1+210 (tratta Bergamo-Ponte S. Pietro) e il relativo piazzale a servizio; la vasca di laminazione acque Via dei Caniana, sede e muro di contenimento lato Via dei Caniana e relativo sistema di smaltimento idraulico; le opere di armamento e di sicurezza e segnalamento, nonché le opere di telecomunicazioni in linea, le opere di luce e forza motrice e di presidio antirumore.

A2.2 Modello di esercizio

Nella stazione di Bergamo allo stato attuale si attestano n. 5 linee di servizio commerciale:

- da sud ovest: 1 treno ogni 60' in morbida e 1 treno ogni 30' in punta da Milano Centrale/Porta Garibaldi via Treviglio e 1 treno ogni 30' da Treviglio;
- da ovest: 1 treno ogni 60' in morbida, 1 treno ogni 30' in punta da/per Milano Porta Garibaldi via Monza-Carnate;
- da nord: 1 treno ogni 60' da Lecco;
- da est: 1 treno ogni 60' in morbida e 1 treno ogni 30' in punta da Brescia.

Regione Lombardia il 12 marzo 2020 ha sottoscritto con RFI l'“Intesa sulle strategie e sulle modalità per lo sviluppo del SFR passeggeri, del trasporto merci e degli standard qualitativi per l'interscambio modale” e l'Accordo Quadro, documenti nei quali sono delineati gli scenari di servizio attuali e futuri (2025).

Si ritiene opportuno menzionare che il nodo ferroviario di Bergamo è interessato da altri interventi di potenziamento quali:

- il nuovo collegamento ferroviario che unirà la stazione di Bergamo con l'Aeroporto Caravaggio di Orio al Serio (intervento compreso nel PNRR), per il quale Regione Lombardia si è espressa con DGR XI/6913 del 12 settembre 2022 ai sensi delle ordinanze n. 1 del 29

ottobre 2021, n. 2 del 23 dicembre 2021 e n. 6 del 15 luglio 2022 a firma della Commissaria straordinaria Vera Fiorani;

- il potenziamento Ponte San Pietro - Bergamo - Montello, 1a fase, ovvero il raddoppio della tratta Curno-Bergamo, ACC di Bergamo e PRG e ACC di Ponte S. Pietro (intervento compreso nel PNRR) per il quale Regione Lombardia ha espresso il proprio parere con DGR n. 6166 del 28 marzo 2022 nell'ambito della procedura avviata il 23 dicembre 2021 dalla Commissaria Straordinaria Vera Fiorani;
- il nuovo PRG di Bergamo ovvero progetto di messa a standard del PRG della stazione di Bergamo (intervento compreso nel PNRR) che prevede il riassetto della configurazione di piazzale, l'innesto del raddoppio della linea proveniente da Ponte S. Pietro in radice ovest e l'innesto in radice est d'impianto sia del nuovo collegamento a doppio binario con l'aeroporto di Orio al Serio che del futuro raddoppio della linea proveniente da Montello.

Lo scenario di pianificazione del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) che il sistema degli interventi sopra richiamati, comprensivo del prolungamento fino alla pk 0+923 oggetto del presente allegato tecnico, dovrà garantire viene di seguito illustrato nel dettaglio. Si ricorda che lo stesso è stato formalizzato da Regione a RFI con note della DG Infrastrutture Trasporti e Mobilità Sostenibile prot. n. S1.2019.0011465 del 29 marzo 2019 e prot. n. S1.2020.1966 del 27 gennaio 2020.

Lo sviluppo del servizio ferroviario sull'area ovest di Bergamo, lungo la tratta Ponte San Pietro – Bergamo, prevede l'estensione all'intero arco di servizio del cadenzamento semi-orario simmetrico sulla linea R14 (che verrebbe trasformata in linea suburbana S18), la conferma del cadenzamento orario della linea R7 con intensificazione ai 30' sulla tratta metropolitana di Bergamo (Ponte S. Pietro – Bergamo) intercalate a 15' con la linea S18 e l'inserimento di un livello RegioExpress (RE) a cadenzamento orario lungo l'itinerario (Orio/Brescia) - Bergamo – Carnate – Seregno – Saronno - Gallarate secondo la seguente architettura di sistema:

- LINEA R14: trasformazione in linea suburbana S18 a cadenzamento semi-orario simmetrico con attestamento a Orio al Serio;
- LINEA R7: cadenzamento orario da Lecco a Bergamo con inserimento della cadenza semioraria da Ponte San Pietro a Bergamo. Frequenza intercalata a 15' rispetto alla linea S18, inserimento traccia oraria nei nodi .00 di Lecco e Bergamo, attestamento a Orio al Serio;
- LINEA RE Orio – Malpensa: frequenza 60' lungo l'intero itinerario con la sola fermata di Bergamo sulla tratta in oggetto, attestamento a Orio al Serio o Brescia in base agli esiti degli studi di fattibilità in corso.

La frequenza sulla tratta Ponte S. Pietro – Bergamo sarà quindi ottenuta attraverso l'ottimizzazione dell'equidistanza a 15' tra i servizi S18 e R7.

Inoltre, l'aggravio di percorrenza conseguente all'attivazione della nuova fermata di Curno dovrà essere recuperato in linea con gli adeguamenti necessari a garantire il mantenimento dei tempi di percorrenza complessivi sulle estremità del percorso.

Per la tratta Bergamo – Montello, si dovrà conseguentemente assicurare, a seguito del completamento del correlato intervento di potenziamento, l'implementazione di un servizio a cadenza 15' sulla tratta Bergamo – Montello con allacciamenti in continuità da Treviglio:

- LINEA R1: frequenza semi-oraria da Bergamo a Montello, proseguimento con frequenza oraria fino a Brescia;

- LINEA R2 (trasformazione in S31): completamento cadenzamento semi-orario della linea R2 con trasformazione in linea S31. Proseguimento fino a Montello con frequenza semi-oraria intercalata a 15' rispetto alla linea R1.
- LINEA RE Brescia – Bergamo: frequenza 60' simmetrica con sole fermate principali (indicativamente Rovato, Palazzolo, Grumello, Montello) da definire nel dettaglio in base ai vincoli che verranno evidenziati dallo studio di RFI.

Per lo scenario trasportistico di riferimento contestuale alla realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Bergamo – Orio al Serio è già stato formalizzato da Regione Lombardia il seguente programma di esercizio che dovrà essere garantito dal progetto infrastrutturale della linea e del nuovo assetto del piano del ferro della stazione di Bergamo:

- Linea RE2: completamento frequenza a 30' tutto il giorno ed estensione arco di servizio dai rispettivi capilinea 5.00 – 0.30. Attestamento a Milano da definire in base a vincoli evidenziati dallo studio oraristico, con priorità di attestamento di tutto il servizio a Milano Centrale;
- Linee S18 e R7: proseguimento da Bergamo a Orio al Serio dell'intero servizio delle due linee;
- Linea RE Orio – Malpensa: frequenza 60' lungo l'intero itinerario con la sola fermata di Bergamo sulla tratta in oggetto.

Per tutti i servizi indicati va prevista la fermata in tutte le stazioni del percorso per i prodotti R e S, mentre per i prodotti RE le principali fermate andranno pianificate e condivise con Regione.

A3 PRESCRIZIONI

In premessa si segnala **che tutte le prescrizioni contenute nel parere regionale di cui alla D.G.R. n. XI/6309 del 26 aprile 2022 di espressione del parere regionale al MITE**, ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006, in merito all'istanza di valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo "Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello. Fase 1, Lotto 9: Opere civili e impianti tecnologici di piazzale per il completamento del raddoppio della linea Ponte San Pietro - Bergamo e per lo spostamento provvisorio della linea Treviglio – Bergamo" (CUP J64H17000140001) **si intendono qui integralmente richiamate.**

Si rimarca inoltre la **necessità che l'intervento in oggetto contribuisca al perfezionamento del modello di esercizio ferroviario** descritto nel precedente paragrafo A2.2.

A integrazione di quanto sopra si forniscono di seguito le osservazioni di Regione Lombardia in merito ad aspetti idraulici.

Aspetti idraulici

Così come riportato nella Relazione Generale, l'intervento interferisce nel suo complesso con diverse rogge site all'interno del territorio gestito dal Consorzio di Bonifica Media Pianura Bergamasca, che risulta essere l'autorità idraulica competente e della quale si dovrà acquisire il parere di compatibilità idraulica, ai sensi degli articoli 34 e 68 delle Norme di attuazione del PAI.

Per quanto concerne gli aspetti di Polizia idraulica, di cui alla Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016, per l'esecuzione dell'intervento in oggetto si rileva che è obbligatorio:

- acquisire il parere di compatibilità idraulica da parte dell'Autorità idraulica competente;

- acquisire l'eventuale nulla osta per opere, anche provvisorie, da eseguirsi in fascia di rispetto fluviale dei dieci metri, di cui al R.D. 523/1904;
- richiedere specifica concessione, prima dell'inizio lavori, per l'attraversamento del demanio idrico fluviale, nel rispetto sia dell'art. 93 del R.D. n. 523/1904 il quale stabilisce che "nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatoi pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa"; sia dell'art. 12, comma 1, della L.R. n. 4/2016 il quale sancisce che "è vietato l'utilizzo delle aree del demanio idrico fluviale senza titolo concessorio".

Al fine di poter procedere alla realizzazione dell'intervento da parte di RFI e premesso che la regolarizzazione delle interferenze relative ai ponti ferroviari potrebbe formalizzarsi a scala regionale attraverso una "Convenzione Grandi Utenti", ai sensi dell'art. 13 della L.R. 4/2016, utilizzando come riferimento lo schema in Allegato G alla d.g.r. n. 5714/2021, nelle more della stipula di detta Convenzione, si ritiene che la realizzazione delle nuove infrastrutture ferroviarie debba comunque essere subordinata, prima dell'inizio dei lavori, all'emissione del provvedimento di concessione, secondo le modalità definite nella sopracitata d.g.r., da rilasciare da parte dell'U.T.R. competente per territorio, previa acquisizione del parere idraulico da parte dell'Autorità Idraulica competente.

A4 CONCLUSIONI

Tenuto conto di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, **si esprime parere favorevole alla volontà di Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera**, ai sensi del D.P.R. n. 383/1994, e **parere favorevole con le prescrizioni e raccomandazioni formulate**, per quanto compete a Regione Lombardia, **sul progetto definitivo** "Completamento del raddoppio da Curno a Bergamo fino alla pk 0+923 con interventi ai ponti di via Caniana e via San Bernardino" (CUP J64H17000140001), ai sensi delle ordinanze n. 1 del 29 ottobre 2021 e n. 7 del 28 luglio 2022 a firma della Commissaria Straordinaria per l'intervento in esame.