

Con la presente si inoltra documento protocollato presso lo scrivente ente con numero U0320929 in data 09/11/2020 dall'ufficio protocollante SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA ED ATTUATIVA POLITICHE DELLA CASA.

Lista documenti:

Nome	Dim.	SHA256	Collocazione telematica
2020.11.09_osservazione Comune di Bergamo.pdf.p7m	307,01KB	043bf62b9f0240740fff14c4f12d4b0e96da81aa64ce4493645b9aa51954edb7	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=7D78B438D134105CC125861B005C549A&file=2020.11.09_osservazione%20Comune%20di%20Bergamo.pdf.p7m
2020.11.09_allegato 1_osservazioni comune Bergamo.pdf.p7m	35,86KB	fa2da5ce40f8339f9c7a47bd831f6cbb5656c822a2031252f42f11988d60474a	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=7D78B438D134105CC125861B005C549A&file=2020.11.09_allegato%201_osservazioni%20comune%20Bergamo.pdf.p7m
2020.11.09_ALLEGATO A - VALUTAZIONI URBANISTICHE DI DETTAGLIO.pdf.p7m	54,75KB	2835c55eff2acafc202d20b53b0d387b6a6a4e2ece7bf3177fa61d485a9df841	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=7D78B438D134105CC125861B005C549A&file=2020.11.09_ALLLEGATO%20A%20-%20VALUTAZIONI%20URBANISTICHE%20DI%20DETTAGLIO.pdf.p7m
2020.11.09_ALLEGATO 2_LEO_carta_identita.pdf	392,37KB	09e10c9559f4f9f2b8ee3d67e6ce403a5fce7d46f3b8638f1d2f7fa7b211c358	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=7D78B438D134105CC125861B005C549A&file=2020.11.09_ALLLEGATO%202_LEO_carta_identita.pdf
2020.11.09_ALLEGATO 2_scansione CRS M.pdf	70,09KB	28c38bfd4e7364bb318dc3189fdcecf744c670f1053b1f36ea92bf9e0c214dee	http://webmail2.comune.bergamo.it/pratiche/appodoc.nsf/(ext_proxyfile)?openagent&database=Protocollo%5CArchiviAnno%5CPG2020.nsf&unid=7D78B438D134105CC125861B005C549A&file=2020.11.09_ALLLEGATO%202_scansione%20CRS%20M.pdf

* i file resteranno disponibili per 60 giorni dall'ultimo invio del protocollo

* per la lettura del file allegato, In caso fosse firmato digitalmente con suffisso .p7m, è necessaria l'installazione di apposito software gratuito, es. DIKE:

<http://dike6.ufficiocamerale.com/?gclid=COvZgvvk98wCFW8o0wod8f8Oog>

Se non visualizzi correttamente la tabella degli allegati apri il link seguente

<http://web2.comune.bergamo.it/g.nsf/op.xsp?n=U0320929-20&c=4A4B96>

(Vedere file allegato: Segnatura.xml)



Bergamo, li 09/11/2020

**DIREZIONE URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA E SUEAP
SERVIZIO:**

Pianificazione Urbanistica e Attuativa, Politiche della Casa

Piazza Matteotti, 3 - 24122 - Bergamo

Tel. 035/399.369 / Fax. 035/399.504

PEC: protocollo@cert.comune.bergamo.it

Per le trasmissioni di interoperabilità il numero di protocollo e la data sono contenuti nel file segnatura.xml

Spett.le Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo
CRESS@pec.minambiente.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie – div. 6
dg.tf@pec.mit.gov.it

Regione Lombardia
Direzione Regionale Ambiente e Clima
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia
Direzione Regionale Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Provincia di Bergamo
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

E P.c. DIREZIONE AMBIENTE, SICUREZZA E MOBILITA'
U.O. MOBILITA' E TRASPORTI
U.O. ECOLOGIA ED AMBIENTE

DIREZIONE VERDE PUBBLICO SERVIZIO
ABITATIVO PUBBLICO EDIFICI E IMPIANTI
U.O. VERDE PUBBLICO

DIREZIONE PATRIMONIO ESPROPRI E
SERVIZI CIMITERIALI
U.O. SERVIZIO PATRIMONIO

DIREZIONE GARE APPALTI LAVORI
PUBBLICI INFRASTRUTTURE E STRADE
U.O. SERVIZIO STRADE E PARCHEGGI
U.O. SERVIZIO STRUTTURE, RETI ED
OPERE IDRAULICHE
sede

N..... PG

Fasciolo: VI.9/F0557-18

Responsabile del procedimento: Gianluca Della Mea

Istruttoria: Alessandro Belotti

**OGGETTO: [ID: 5378] PROGETTO DEFINITIVO RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA CURNO-
BERGAMO, SISTEMAZIONE PRG PONTE SAN PIETRO, VIABILITÀ BERGAMO
MONTELLO, SSE AMBIVERE-MAPELLO; PROCEDURA DI VIA STATALE E PIANO
UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO – TRASMISSIONE OSSERVAZIONI**

A seguito di note PEC P.G. E0268467 del 09/09/2020 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e P.G. E0293777 del 09/10/2020 da parte di Regione Lombardia tramite le quali sono stati richiesti specifici pareri agli Enti interessati dal Procedimento di VIA e Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre in merito al Progetto Definitivo del Raddoppio della Linea Ferroviaria da Curno a Bergamo, Sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, con la presente, vista tutta la documentazione tecnico-progettuale presentata, si trasmettono le seguenti osservazioni effettuate dai competenti uffici comunali;

Lo scrivente servizio è a disposizione per eventuali chiarimenti;

Distinti saluti.

Il dirigente
Della DIREZIONE URBANISTICA, EDILIZIA
PRIVATA E SUEAP
Arch. Domenico Leo*

**Il presente documento informatico è stato firmato digitalmente ed è conservato nel sistema di gestione documentale del Comune di Bergamo, in conformità alle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, approvato con decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.*

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il Sottoscritto Arch. Domenico Leo

in qualità di Dirigente della DIREZIONE URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA E SUEAP del COMUNE DI BERGAMO, con sede in Piazza Matteotti 27, 24122 Bergamo (BG), P.IVA 00636460164;

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

[ID: 5378] Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e Verifica del Piano di Utilizzo Terre ai sensi dell'art.9, D.P.R. 120/2017. Progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria da Curno a Bergamo, sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, viabilità Bergamo - Montello, SSE Ambivere Mapello.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro: aspetti ambientali e paesaggistici, compatibilità urbanistica con trasformazioni in atto, compensazioni ambientali

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio

- Monitoraggio ambientale
 Altro: impatto ambientale generale

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

In relazione al procedimento in oggetto, con la presente si comunicano le **valutazioni di competenza dei vari uffici comunali coinvolti.**

Per quanto di competenza della **DIREZIONE URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA E SUEAP** si comunicano le valutazioni di carattere urbanistico correlate alla vigente strumentazione comunale:

A - valutazioni preliminari

In primis si conferma che il Documento di Piano del vigente PGT, nell'elaborato denominato "*DP2 – schema strategico a scala urbana*", individua l'intervento definendolo obiettivo strategico per il sistema infrastrutturale. Le correlate Linee di Azione Strategica, indicate nella Relazione del Documento di Piano – Cap. 3.2.4 "Scenari per il sistema infrastrutturale", prevedono la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria *de qua*, nell'ottica di costituire un servizio di trasporto metropolitano "tram – treno". Si riportano in nuce le indicazioni ivi espresse: "*Si propone inoltre un servizio tram - treno per le principali linee ferroviarie esistenti e previste che consente di realizzare un'unica rete tranviaria dove i mezzi transitanti potranno utilizzare indifferentemente tutte le linee ed offrire quindi un servizio veramente urbano. Tale servizio interessa innanzitutto la linea Ponte S. Pietro - Bergamo - Albano S. Alessandro per la quale sono stati sviluppati studi di fattibilità circa l'intensificazione del servizio, l'utilizzo di materiale rotabile leggero ed il raddoppio del binario esistente.*"

L'analisi della documentazione messa a disposizione impone di richiamare i suindicati indirizzi al fine di ricondurre il progetto infrastrutturale alle condizioni di esercizio del servizio aderenti al carattere metropolitano.

Infatti il livello di servizio cui la nuova infrastruttura è prodromica, pare destinato al solo esercizio ferroviario, rinunciando a quell'auspicato sistema di servizio di "metropolitana leggera" che collega i bacini di utenza del capoluogo di provincia, di Ponte san Pietro a ovest e Montello a est, e che da tempo i territori auspicano quale miglioramento, anche in termini di qualità, della loro mobilità.

A tal riguardo si chiede che, in prospettiva futura, tale livello di servizio non venga precluso e possa essere comunque attuato mantenendo la progettanda infrastruttura e comunque che il materiale rotabile circolante sulla tratta assuma in termini di comfort e di aspetto le caratteristiche oggi apprezzabili sulle metrotranvie urbane.

B - la disciplina urbanistica vigente

La riorganizzazione viabilistica del nodo infrastrutturale in oggetto interessa molteplici aree classificate dal vigente Piano delle Regole, nell'elaborato denominato "PR7 – assetto urbanistico generale", con differenti destinazioni urbanistiche, nonché diversi ambiti specifici del Documento di Piano e del Piano dei Servizi.

Al fine di operare un'ordinata sintesi valutativa si sono raccolte in un quadro sinottico, che si allega (All.1- verifiche istruttorie), tutte le specifiche considerazioni suddivise per le varie tratte di tracciato.

Ad essa si rimanda per gli elementi di maggior dettaglio, mentre si riportano qui di seguito le considerazioni di maggior evidenza emerse dall'analisi del progetto.

C – considerazioni generali e di maggior rilievo

Detto in precedenza quanto l'opera sia coerente con gli obiettivi strategici del Documento di Piano, fatto salvo la precisazione sul livello di servizio che produrrà, l'analisi del progetto definitivo induce a esporre le seguenti considerazioni e prescrizioni.

C1 - Compensazioni ambientali e Cintura Verde

- il progetto infrastrutturale ha evidenti interferenze con ampie fasce di territorio che il Piano di Governo del Territorio destina invece al progetto strategico della "Cintura Verde e del Parco lineare" (Ambito Strategico 10 del Documento di Piano e correlato PS3.10 - La Cintura Verde del Piano dei Servizi) come si evince nel seguente estratto grafico:



Figura 1 - Estratto Tav DP07 - "La Cintura Verde" del vigente PGT



Figura 2 - estratto Tav DP07 - "La Cintura Verde" del vigente PGT

- tali aree sono a tutti gli effetti servizi pubblici, nello specifico Servizi "V" del Sistema Ambientale V6 – regolati all'art 18.10 delle norme del Piano dei Servizi;
- sotto il profilo urbanistico il progetto infrastrutturale in esame deve quindi garantire il mantenimento della continuità del Progetto Strategico della Cintura Verde, anche qualificandosi come progetto di "compensazione

ambientale” necessaria e da prevedere come esplicita integrazione già in questa sede di Valutazione di Impatto Ambientale;

- in tal senso è infatti utile sottolineare che tale opzione rappresenta un concreto equipaggiamento per un’efficace compensazione ambientale, necessaria e da prevedere nel progetto infrastrutturale ad integrazione delle già previste soluzioni di mitigazione, in quanto in tal modo può attuare parte del progetto di rete ecologica comunale che è tipico elemento di riequilibrio ambientale.

C2 – Paesaggio e interferenze

Barriere antirumore e visuali privilegiate.

In generale si chiede di evitare la collocazione di barriere antirumore opache in corrispondenza delle principali visuali paesaggistiche eliminando ostacoli alla percezione del paesaggio in ambiti privilegiati, che oggi costituiscono assialità ad alta percezione dello scenario dei colli di Bergamo e città alta.

Si è valutato che le barriere antirumore previste hanno altezze di progetto molto elevate (occorre calcolare in media +2m di altezza in più rispetto al piano ferro) che si aggiungono a terrapieni e muri di contenimento esistenti già molto alti, con l’effetto di creare una barriera piena di dimensioni ed altezze rilevanti, paesaggisticamente e visivamente spesso insostenibili per il contesto in cui si inseriscono;

Ciò è particolarmente evidente laddove queste barriere intercettano direttrici viabilistiche (via Moroni, via San Bernardino, via Autostrada, via San Giovanni Bosco) che comportano visuali aperte rappresentate anche nella tav. SP3 – “fruibilità visiva del paesaggio” del vigente PGT e che vanno tutelate.

Si rimanda alle singole tratte analizzate nell’Allegato A per i rilievi di carattere più di dettaglio.

C3 – Interferenze con Ambiti di Trasformazione e Piani - Programmi in corso di attuazione

C3.1 - Il progetto infrastrutturale ed in particolare le barriere antirumore, per il tratto compreso tra il km 0.0 e il km +0.400, deve coerenza con le previsioni urbanistiche del “masterplan” di Porta Sud (AT_a/i8), trasmesso in data 26/07/2019 con nota prot. E0273246 da FS Sistemi Urbani Srl, in ottemperanza degli art. 1 e 2 del protocollo d’intenti sottoscritto il 10/01/2018 tra Comune – RFI – FSSU Sistemi Urbani – Provincia di Bergamo, per il quale è da tempo attivo un tavolo tecnico congiunto;

C3.2 - le previsioni del raddoppio ferroviario interessano l’ambito di trasformazione AT_s30 – “Stanza verde della Trucca” e pertanto devono confrontarsi e coerenza con le previsioni urbanistiche e progettuali delle tav. “DP3 - ambiti strategici” del Documento di Piano” e “PS3-10 - Cintura verde” del Piano dei Servizi: in particolare la previsione di un solo filare arboreo (modello B) e di un prato arborato (modello E) non si ritiene sufficiente come misura compensativa, nè coerente con gli obiettivi del PGT in materia di costruzione del sistema del verde;

si ritiene utile e necessario, invece, che le opere compensative prevedano la compartecipazione alla realizzazione della cintura verde lungo il tratto sud della ferrovia, la cui realizzazione è ritenuta prioritaria dall’amministrazione comunale e, pertanto, che le opere compensative:

1. contribuiscano alla realizzazione della "cintura verde" e nello specifico alle previsioni urbanistiche e progettuali del DDP e PdS;
2. contribuiscano alla realizzazione della pista ciclabile prevista parallelamente al nuovo sottopasso di via M. L. King (pur non essendo previsto nel presente progetto);
3. venga prevista una soluzione di barriera antirumore alternativa a quelle prevista privilegiando barriere vegetali;
4. venga valutato l’impatto visivo che le barriere antirumore creano nella vista di Città Alta e del Colle della Benaglia tutelando le visuali aperte presenti nel contesto.

C3.3 - Il progetto infrastrutturale deve coerenza con le previsioni urbanistiche relative all’Ambito di trasformazione AT_e14 - nuovo polo ricettivo Ospedale e con i successivi permessi rilasciati agli operatori privati che attuano tali previsioni attraverso gli accordi convenzionali e le pratiche edilizie (PdC per le opere di urbanizzazione - PdC OOUU del 27/03/2018 prot.U0094444 e successivo inizio lavori del 19/02/2019); la planimetria di progetto non prende in considerazione tali previsioni urbanistiche, oggi in gran parte realizzate, comportando uno stravolgimento dell’assetto dell’ambito di trasformazione, una rideterminazione degli standard urbanistici e la rimozione di una parte di pista ciclopedonale rasente il sedime ferroviario; in particolare il progetto non valuta le ricadute che la previsione infrastrutturale comporta sull’articolazione degli spazi previsti in cessione all’Amministrazione Comunale quali opere di urbanizzazione e la rete dei percorsi ciclopedonali di collegamento già realizzati (vedi verbale di consegna anticipata della pista ciclopedonale del 14/09/2020) o in corso di realizzazione nell’ambito di trasformazione;

per quanto riguarda la porzione di esproprio prevista sulla particella Fg. 75 part. 16156 non si evince dagli elaborati progettuali la finalità dell'esproprio di tale striscia di terreno; si ricorda che tale fascia di esproprio interessa parzialmente anche un'area su cui è stata realizzato un percorso ciclopedonale e di cui RFI ha stipulato con l'Amministrazione comunale un contratto di locazione commerciale in data 14/03/2017 (rep.RFI n. 77/2017);

si ritiene utile e necessario che le opere compensative prevedano la compartecipazione alla realizzazione della cintura verde lungo il tratto della ferrovia per la quale l'amministrazione comunale ritiene prioritaria la sua realizzazione; le opere compensative dovranno quindi contribuire alla formazione della cintura verde garantendo continuità con il primo tratto di cintura verde in corso di realizzazione all'interno dell'ambito di trasformazione AT_e14 - nuovo polo ospedale e sfruttando le aree di proprietà comunale comprese tra il nuovo ospedale e il tracciato ferroviario e realizzando la connessione ecologico-ambientale;

occorre coerenzare il progetto e le opere compensative con le necessità di mitigazione e di salvaguardia delle visuali paesaggistiche dettate dalla normativa per gli ambiti V7 e Cv (art. 45-49 delle NTA del PdR) e venga prevista una soluzione di barriera antirumore alternativa a quelle prevista valutando l'impatto visivo che le stesse determinano rispetto alla vista di Città Alta e del Colle della Benaglia.

C4 – Interferenza con infrastrutture per la mobilità comunale

C4.1 - Riguardo al previsto sottopasso della via M. L. King, pur non essendo parte costitutiva del presente progetto, si anticipa come sia necessario valutarne una configurazione alternativa tale da non comportare la creazione di un'ampia enclave residuale ritagliata tra l'attuale via M. L. King, il nuovo tracciato ferroviario e il nuovo sottopasso e che garantisca continuità ecologica e paesaggistica nell'ambito della costruzione della cintura verde. Si ritiene migliore, anche in termini di bilancio costi/benefici, la ricerca di una soluzione di scavalco in sottopasso sulla traccia dell'attuale via M. L. King trovando ovviamente adeguata soluzione alle esigenze di accessibilità ad edifici oggi esistenti;

C4.2 - l'intervento di demolizione di una passerella esistente posta tra il Km + 3,552 e +3,582 deve tener conto della preesistenza di una strada locale e non è coerente con le previsioni urbanistiche che prevedono per quel tratto il passaggio della pista ciclopedonale A1 della rete Biciplan, come peraltro previsto dal quadro strategico rappresentato alla tav DP4 - ambiti strategici. Si chiede di verificare tale aspetto e di prevedere il mantenimento dell'attraversamento.

C5 – Interferenze con aree e spazi pubblici (Servizi)

C5.1 - Parco di via Cerasoli e Parco di Via Leopardi.
l'intervento comporta l'esproprio di una striscia di terreno dell'esistente parco comunale di via Cerasoli, interessando i percorsi interni al parco e a viabilità in ambito di Edilizia Residenziale Pubblica su aree comunali riducendo gli spazi destinati a posto auto pertinenziali;
per quanto riguarda il parco di via Leopardi la concorrente previsione progettuale della vasca di laminazione non è coerente con le previsioni urbanistiche strategiche dettate dal Documento di Piano e dal Piano dei Servizi che, per quell'ambito, prevedono la realizzazione di due connessioni ecologico-ambientali: occorre pertanto valutare una localizzazione della vasca di laminazione alternativa a quella proposta o, in ogni caso, proporre opere compensative tali da garantire la connessione verde che "superi" la barriera infrastrutturale;
non risultano valutate inoltre le opportune e necessarie modifiche che l'esproprio comporterà all'articolazione spaziale e all'arredo urbano dei due parchi ed occorre prevedere un'adeguata piantumazione e dotazione arborea ed arbustiva, rispettando i parametri urbanistico-ecologici previsti dall'art. 18,10,2 delle NTA del PdS;
in tal senso la prevista realizzazione di un prato cespugliato a ridosso della vasca di laminazione si ritiene non sufficiente a garantire un adeguato mascheramento della stessa e un'adeguata fascia filtro rispetto al parco pubblico.

Come detto in premessa ulteriori elementi di dettaglio sono analiticamente descritti nell'Allegato A – valutazioni di dettaglio.

Per quanto di competenza della **DIREZIONE SICUREZZA, AMBIENTE E MOBILITA', SERVIZIO ECOLOGIA E AMBIENTE** (parere trasmesso allo Scrivente Servizio in data 06/11/2020, P.G. 10318437), si comunicano le seguenti valutazioni ed osservazioni in merito agli aspetti ambientali del progetto:

- vista la tipologia dell'opera, al fine di comparare le risultanze analitiche dei campioni della matrice suolo insaturo prelevati in sito alle Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC), previste dalla vigente Normativa, si ritiene di assimilare i vari siti oggetto dell'opera alla Colonna B (Siti a Uso Commerciale e Industriale) – Tab. 1 – All. 5 – Titolo V – Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii..
- ove i risultati dei suddetti campionamenti della matrice suolo insaturo non dimostrino la conformità con i valori di Concentrazione Soglia di Contaminazione (CSC), previsti dalla vigente Normativa, per la Colonna B (Siti a Uso Commerciale e Industriale) – Tab. 1 – All. 5 – Titolo V – Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. il Proponente del Progetto dovrà presentare le necessarie integrazioni previste dal D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. – Parte IV – Titolo V “Bonifica di Siti Contaminati”.
- in merito ai siti di deposito temporaneo intermedio di materiali da scavo, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n. 120/2017 e ss.mm.ii., si prescrive che vengano rispettati i seguenti requisiti:
 - il sito di deposito deve rientrare nella medesima classe di destinazione d'uso urbanistica del sito di produzione e il materiale depositato deve rientrare nei valori di cui alla Colonna B (Siti a Uso Commerciale e Industriale) – Tab. 1 – All. 5 – Titolo V – Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 - la durata del deposito dovrà essere indicata nel Programma Lavori, così come indicato nel Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo;
 - la durata del deposito non potrà superare il termine di validità del Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo. Si ricorda che, decorso il periodo di durata del deposito intermedio indicato nel Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo, viene meno, con effetto immediato, la qualifica di sottoprodotto delle terre e rocce non utilizzate in conformità al Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo e, pertanto, tali terre e rocce sono gestite come rifiuti, nel rispetto di quanto indicato nella Parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 - il deposito delle terre e rocce da scavo dovrà essere fisicamente separato e gestito in modo autonomo anche rispetto ad altri depositi di terre e rocce da scavo oggetto di differenti Piani di Utilizzo o Dichiarazioni di cui all'art. 21 del D.P.R. n. 120/2017 e ss.mm.ii., e a eventuali rifiuti presenti nel sito in deposito temporaneo;
 - il deposito delle terre e rocce da scavo dovrà essere conforme alle previsioni del Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo e si identifica tramite segnaletica posizionata in modo visibile, nella quale sono riportate le informazioni relative al sito di produzione, alle quantità del materiale depositato, nonché i dati amministrativi dello stesso Piano di Utilizzo dei Materiali di Scavo.
- in merito agli interventi di mitigazione acustica, di cui al Progetto Generale, si prende atto della documentazione prodotta rappresentando che:
 - il posizionamento delle barriere di mitigazione acustica dovrà essere valutato e coordinato con gli uffici in indirizzo, onde soppesare l'impatto visivo complessivo che le stesse determinano lungo la tratta ferroviaria in trattazione, stante a quanto dichiarato nello Studio Paesistico di Dettaglio di cui alle Tavv. SP3 e SP5 dello Studio Paesaggistico;
 - in merito alla tratta ferroviaria percorrente in parallelo la Via Briantea (di cui alla Tav.3 dello Studio Acustico), si segnala che nella zona a Nord dell'intervento tra la ferrovia e la stessa Via Briantea, precisamente sull'area identificata catastalmente al Fg. 63 Mp. 34 e 37, è in corso un intervento di nuova edificazione riguardante la realizzazione di un nuovo polo ricettivo alberghiero nell'ambito dell'intervento denominato “AT-E14 Polo Ricettivo Nuovo Ospedale”. Per tale ambito si invita la Società RFI, di concerto con gli uffici in indirizzo, a svolgere ulteriori approfondimenti e/o valutazioni in ordini a eventuali ulteriori necessità di mitigazione acustica nel tratto ferroviario interessato dall'edificazione in parola;
- si segnala altresì la presenza di un nucleo di edifici residenziali (Cascina Polaresco), siti in Via Nini da Fano - 3/5/7, posti a Nord del sedime ferroviario, attualmente non direttamente interessati al posizionamento delle barriere fonoassorbenti, per cui si invita a svolgere ulteriori approfondimenti in ordini al progetto di mitigazione acustica rivolti agli edifici in parola.

Sono fatti salvi eventuali/altra osservazioni e/o valutazioni di competenza espresse da ARPA Lombardia e/o altri Enti/Soggetti invitati a partecipare alla Procedura di VIA Statale per gli aspetti di rispettiva competenza.

Per quanto di competenza della **DIREZIONE SICUREZZA, AMBIENTE E MOBILITA', SERVIZIO MOBILITA' E TRASPORTI** (parere trasmesso allo Scrivente Servizio in data 09/11/2020, P.G. I032035), si evidenzia la necessità di accogliere le seguenti osservazioni e prescrizioni, anche alla luce degli indirizzi dell'Amministrazione Comunale.

In particolare, per quanto concerne l'impostazione generale del progetto di raddoppio ferroviario in oggetto si evidenzia quanto contenuto all'interno dello Scenario di Piano del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) recentemente varato dal Comune di Bergamo, adottato con delibera di Giunta Comunale n. 252 in data 16/05/2019 e tuttora in fase di approvazione:

- il Piano identifica, in primis, “[...] *la previsione delle seguenti **nuove fermate ferroviarie sulla tratta in oggetto:***

- *fermata di Curno;*
- *fermata di Seriate Bolognini, in sostituzione dell'attuale stazione di Seriate;*
- *fermata di Pedrengo”.*

All'interno del Piano è inoltre evidenziato come “*l'infittimento delle fermate permetterà di realizzare un sistema ferroviario di tipo comprensoriale, più vicino ai quartieri e alle zone densamente popolate, utilizzabile non solo per gli spostamenti di lungo raggio ma anche per quelli di tipo urbano e di area urbana; la rete di trasporto pubblico di superficie dovrà integrarsi con il nuovo assetto del sistema ferroviario così da eliminare sovrapposizioni e massimizzare le opportunità di connessione”.*

In aggiunta a quanto sopracitato, gli Uffici Comunali stanno attualmente analizzando le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di approvazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), tra le quali è emersa la necessità di inserire una possibile **nuova fermata in prossimità della Fiera** (presso il quartiere Boccaleone, sulla linea Bergamo-Orio al Serio o, in alternativa/aggiunta, sulla linea Bergamo-Seriate) in quanto si ritiene fondamentale che il sistema ferroviario effettui fermata in corrispondenza del citato polo fieristico di Bergamo;

- inoltre viene previsto l'impostazione di un nuovo modello di esercizio del servizio ferroviario nell'area bergamasca con i seguenti obiettivi:
 - garantire frequenza e capillarità degli spostamenti di breve raggio (urbani e di area urbana);
 - non penalizzare le esistenti connessioni veloci con il capoluogo regionale;
 - introdurre nel sistema l'esercizio del nuovo tronco ferroviario per l'aeroporto di Orio al Serio, garantendo connessioni di breve e medio raggio;
 - integrare il sistema ferroviario (connessioni, orari) con la rete tranviaria esistente e prevista.

Lo schema successivo individua il modello di esercizio proposto per il sistema ferroviario nell'area di Bergamo.

Le linee suburbane (S31, S32, S33) garantiscono i collegamenti capillari all'interno dell'area urbana, mentre la stazione di Bergamo Centrale costituisce il punto nodale del sistema della mobilità pubblica “su ferro” grazie all'interscambio tra tutte le modalità di trasporto (tram, treni suburbani, treni regionali, connessione per l'aeroporto).

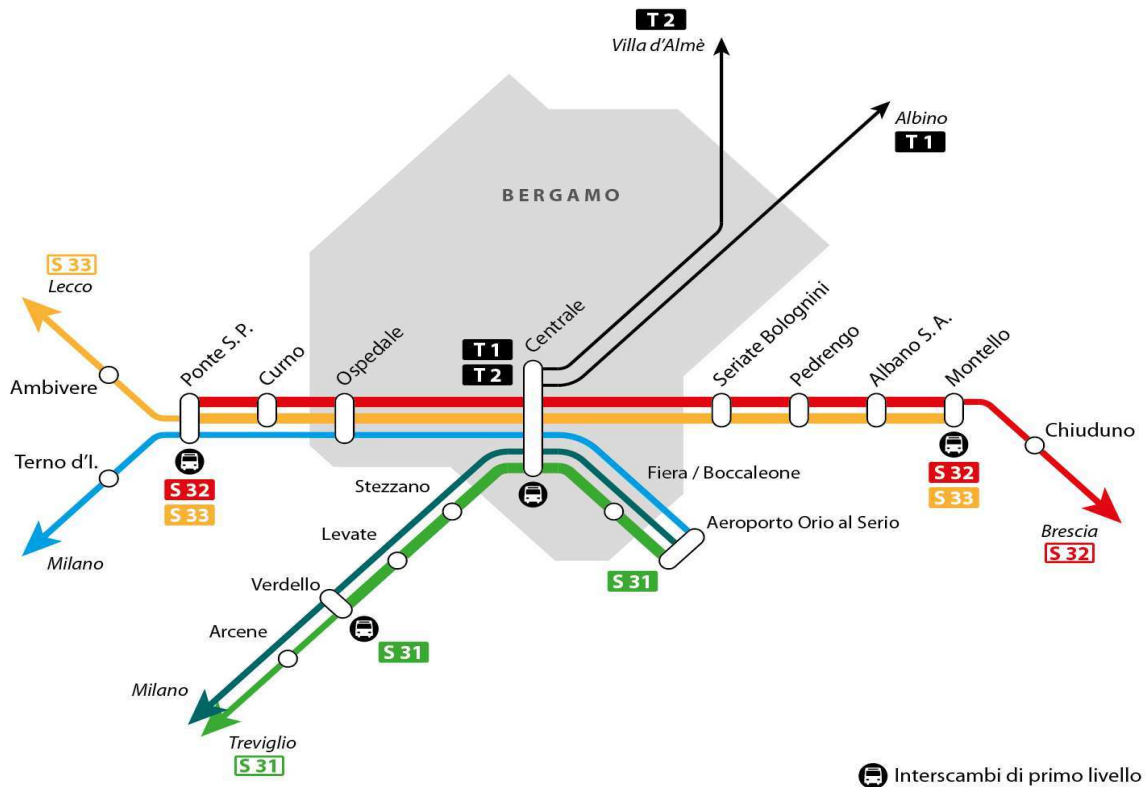


Fig. 1: Schematizzazione del modello di esercizio proposto per la rete ferroviaria dell'Area Urbana (fonte nuovo PUMS)

Sulla base di tali premesse si fa presente, in sostanziale accordo con quanto già espresso dai Comuni di Curno e Mozzo, che il progetto di raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello sarebbe dovuto essere concepito come un sistema di connessione metropolitano leggero, progettato in interconnessione con fermate e flussi delle altre linee di tipo metropolitano (nuova linea ferroviaria di collegamento Bergamo-Orio al Serio, linea tramviaria T1, futura linea tramviaria T2 ecc.), utilizzabile anche per gli spostamenti di tipo urbano e di area urbana, e non limitato a consentire esclusivamente gli spostamenti di lungo raggio.

Il progetto, non tenendo in considerazione l'effettiva domanda di mobilità del territorio, risulta invece caratterizzato da una logica marcatamente di livello sovralocale.

Per quanto invece concerne gli aspetti relativi alle modifiche definitive alla viabilità comunale, si fa presente che:

- in relazione al dimensionamento delle due rotonde progettate su via M.L. King, localizzate in corrispondenza dell'ex Passaggio a Livello, di cui alla Tavola di Progetto 2/7, si esprimono perplessità relative al corretto dimensionamento delle stesse.
In ogni caso, rimandando a quanto contenuto all'interno del D.M. 05/11/2001 "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade" e s.m.i., del D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" e s.m.i., nonché alle prescrizioni puntuali eventualmente riportate dall'Ufficio Strade e Parcheggi del Comune di Bergamo, con la presente si richiedono, fin da ora, dimostrazioni analitiche atte a permettere la verifica delle operazioni di manovra di tutti le eventuali tipologie di mezzi transitabili, in particolare per quanto concerne la rotonda posta a nord della ferrovia;
- a seguito del progetto di raddoppio ferroviario, si evidenzia, all'interno della Tavola di Progetto denominata 2/7, una importante modifica di larghezza del tracciato ferroviario incidente su Via G. Finazzi, localizzata in lato di sud rispetto all'asse ferroviario. Si richiede, pertanto, un elaborato di dettaglio atto a illustrare le caratteristiche dimensionali di tale riduzione dell'asse viabilistico su Via G. Finazzi;
- il progetto di ampliamento della fermata Bergamo Ospedale dovrà recepire le indicazioni e le direttive contenute nel Piano Attuativo denominato "Piano Attuativo in Variante – Nuovo polo ricettivo At_e14 – Strada Briantea Bergamo", in particolare per quanto riguarda le opere di urbanizzazione relative alla realizzazione del parcheggio pubblico, nonché del percorso ciclopedonale di collegamento del polo ricettivo con il complesso ospedaliero;
- l'intervento comportante l'interruzione del collegamento ciclopedonale tra il quartiere di Longuelo e il Nuovo Ospedale, in seguito alla demolizione del ponticello localizzato nei pressi del Residence Polaresco, risulta essere in contrasto con quanto indicato, in particolare, sia all'interno del Piano Comunale Strategico per la Mobilità Ciclistica, denominato "BiciPlan", sia nel Piano di Governo del Territorio Vigente del Comune di Bergamo.

In particolare il collegamento risulta inserito nel BiciPlan quale "Tratta primaria con progetto approvato" e nel P.G.T. quale "Percorso ciclopedonale di secondo livello in previsione" (Piano dei Servizi, Tav. PS4 "Il Sistema della Mobilità Sostenibile").

Per quanto attiene agli aspetti relativi alle modifiche provvisorie della viabilità, si fa presente che:

- non risulta rintracciabile nella documentazione di progetto un'esauritiva illustrazione (comprensiva di particolari viabilistici) delle modifiche incidenti sul parcheggio ad uso pubblico del Centro Commerciale di Via Carducci. In particolare si richiede di evidenziare sia le modalità di accesso dei mezzi di cantiere dalla rotatoria in direzione dell'area di stoccaggio denominata 1.AS.10, sia le modalità di accesso dei mezzi per il carico e scarico a servizio del Centro Commerciale, nonché si richiede di specificare la viabilità di allontanamento di questi ultimi così come degli autoveicoli utilizzando il parcheggio pubblico.
- Si evidenzia inoltre che l'accesso all'area di stoccaggio 1.AS.10 sarebbe opportuno avvenisse da Via M.L. King, così come l'allontanamento dei mezzi di cantiere;
- all'interno del documento denominato "Relazione di Cantierizzazione", alle pagine n. 18 e n. 19, si precisa che "[...] *Nella fascia in sx lungo via G. Finazzi, data la stretta adiacenza del binario alla viabilità esistente, l'intervento di raddoppio comporterà la soppressione della sosta lungo la viabilità, che allo stato attuale avviene sul lato della ferrovia. E' necessario comunque precisare che data l'esiguità degli spazi l'allestimento dell'area di lavoro comporterà delle soggezioni sulla viabilità, che già allo stato attuale si presenta insufficiente al doppio senso di marcia e di fatto è necessario procedere a senso unico alternato nell'incrocio con altri veicoli. Infatti lungo la stessa è prevista la costruzione di un muro di recinzione fondato su pali, sul quale verrà posizionata la barriera antirumore. Si prevede pertanto la eventuale chiusura per tratti della viabilità con la garanzia dell'accessibilità pedonale alle proprietà private ivi insistenti. Sempre in riferimento a tale viabilità gli estremi della stessa sono: sul lato P.te in sterrato da adeguare a pista di cantiere (è presente un segnale di strada dissestata) sul lato Bergamo, dove la viabilità conduce su Via L. Calvetti, la sede stradale si presenta a sezione ridotta e, nel tratto finale, non garantisce la svolta dei mezzi di cantiere. Si prevede, pertanto, in merito a quest'ultima criticità la gestione del tratto tra Via L. Calvetti e Via G. Finazzi a senso unico alternato e l'adeguamento della zona di incrocio onde consentire la svolta per i mezzi di cantiere [...]*".

In tale caso si fa presente che sarebbe auspicabile ed opportuno modificare la soluzione progettuale relativa alla viabilità di cantiere al fine di garantire l'accesso veicolare (e non solo pedonale) ai frontisti coinvolti;

- qualora l'accesso con i mezzi di cantiere all'area di stoccaggio denominata 1.AS.04, all'area di cantiere operativo denominata 1.CO.02, nonché all'area di campo base denominato 1.CB.01, avvenga dalla Circonvallazione Leuceriano l'ingresso dalla suddetta Circonvallazione dovrà essere modificato in modo tale da agevolarne le manovre di immissione dalla predetta Circonvallazione, così come l'immissione su quest'ultima dovrà avvenire con obbligo di svolta a destra;
- l'allontanamento dei mezzi di cantiere dall'area di stoccaggio denominata 1.AS.05, evidenziata alla scheda di dettaglio alla pag. n. 84 del documento denominato "Relazione di cantierizzazione", dovrà avvenire con obbligo di svolta a destra (direzione Via Carducci);
- l'accesso e/o l'allontanamento all'area di stoccaggio denominata 1.AS.06, evidenziata alla scheda di dettaglio alla pag. n. 86 del documento denominato "Relazione di cantierizzazione", dovrà avvenire preferibilmente lungo la direttrice Via G.B. Moroni - Via Carducci;
- l'accesso con i mezzi d'opera all'area tecnica di cantiere denominata 1.AT.03, evidenziata alla pag. n. 62 del documento denominato "Relazione di cantierizzazione", dovrà avvenire esclusivamente dal lato ovest di Via Briantea, con svolta a destra, prevedendo le necessarie modifiche dell'intersezione della pista di cantiere con via Briantea al fine di agevolare la suddetta svolta, mentre l'allontanamento dovrà avvenire con obbligo di svolta a destra (direzione via Carducci);
- l'allontanamento dei mezzi d'opera dall'area tecnica di cantiere denominata 1.AT.04, evidenziata alla pag. n. 67 del documento denominato "Relazione di cantierizzazione", dovrà avvenire con obbligo di svolta a destra (direzione via Carducci) prevedendo le necessarie modifiche dell'intersezione della pista di cantiere con via Briantea al fine di agevolare la suddetta svolta;
- si ritiene auspicabile, durante le lavorazioni, garantire la percorribilità sia di Via dei Caniana che del sottopasso ciclopedonale Life Source (zona Nuovo Ospedale);
- si richiedono chiarimenti alla Società ITALFERR in relazione al transito dei mezzi di cantiere su Via Borgo Palazzo (tratto tra Viale Pirovano e Piazza Sant'Anna), su Via Maj, su Via San Giovanni Bosco (Zona 30 Malpensata), su Via per Curnasco e sulle Vie Broseta-Lochis.

Da ultimo, si fa presente che, per quanto attiene ai lavori di chiusura del passaggio a livello a raso di Via M. L. King nonché di realizzazione della nuova bretella, collegante Via King con la rotatoria di Via Carducci tramite un nuovo sottopassaggio veicolare (quest'ultimo intervento non a carico dell'appalto in oggetto, di esclusiva competenza di RFI), questi ultimi dovranno essere completati in data antecedente alla chiusura del passaggio a livello in modo da garantire la fluidità del flusso di traffico e la regolarità del Trasporto Pubblico Locale da/per il Nuovo Ospedale.

Per quanto di competenza della **DIREZIONE VERDE PUBBLICO SERVIZIO ABITATIVO PUBBLICO EDIFICI E IMPIANTI, SERVIZIO VERDE PUBBLICO** (parere trasmesso allo Scrivente Servizio in data 09/11/2020), si condividono le scelte relative alle essenze arboree proposte in ripristino; è inoltre indispensabile che in sede esecutiva si concordino strada facendo gli interventi, valutando modifiche e/o sostituzioni/integrazioni alle aree di intervento.

Per quanto di competenza della **DIREZIONE GARE APPALTI LAVORI PUBBLICI INFRASTRUTTURE E STRADE, U.O. SERVIZIO STRADE E PARCHEGGI e U.O. SERVIZIO STRUTTURE, RETI ED OPERE IDRAULICHE** (parere trasmesso allo Scrivente Servizio in data 09/11/2020), si evidenzia la necessità di accogliere le seguenti osservazioni e prescrizioni:

- mantenere in essere il cavalcavia in corrispondenza della Cascina Polaresco (tra il km 3+582,412 e il km 3+552,412) al fine di dare continuità alla "Strada consorziale dei prati del Polaresco", con particolare riferimento alla mobilità ciclo-pedonale per accedere all'area dell'Ospedale da parte dei residenti nel complesso Cascina Polaresco, dei fruitori della prevista scuola delle professioni paramediche, ubicata a fianco della Cascina Polaresco, nonché da parte dei cittadini e degli studenti che gravitano attorno al quartiere di Longuelo e agli istituti scolastici ivi presenti (ISIS Mamoli; ISS Caniana; Scuola Montessori). In alternativa si propone l'allargamento del vicino cavalcavia stradale esistente (circonvallazione Leuceriano) al fine di ottenere in adiacenza della carreggiata stradale un percorso protetto per la mobilità ciclo-pedonale;
- realizzare un sottovia in adiacenza al canale scolmatore Serio Inferiore in prossimità del km 3+350,00, ove, come risulta dalla documentazione storica delle stesse FF.S., era già esistente un passaggio a livello con relativo casello (ora diruto), al fine di dare continuità alla strada campestre che costeggia la ferrovia e la attraversa in corrispondenza del suddetto canale raggiungendo la via Briantea. Ciò garantirebbe la connessione dell'esistente tessuto dei percorsi campestri per la mobilità ciclo - pedonale e permetterebbe l'agevole svolgimento delle operazioni di pulizia e di manutenzione/monitoraggio del canale idrico;
- è necessario che venga mantenuto interamente l'attuale sistema del reticolo idrico nell'attraversamento da nord a sud delle linee ferroviarie.

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione;

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso;

Allegato A – valutazioni urbanistiche di dettaglio;

Bergamo, 09 novembre 2020

Il dirigente

Arch. Domenico Leo*

**Il presente documento informatico è stato firmato digitalmente ed è conservato nel sistema di gestione documentale del Comune di Bergamo, in conformità alle disposizioni del codice dell'amministrazione digitale, approvato con decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*

ALLEGATO A - VALUTAZIONI URBANISTICHE DI DETTAGLIO									
Progetto definitivo del raddoppio della linea ferroviaria da Cumo a Bergamo - procedura di VIA e terre e rocce da scavo									
chilometrica - tratto ferroviario (km)	tipologia progetto	localizzazione	individuazione catastale	tipologia esproprio	interventi di mitigazione - barriere antirumore (altezza da piano ferro - pF)	interventi di compensazione	zona PGT	struttura	conclusioni
+0,0 - +0,400	barriere antirumore	stato ferroviario	cedime ferroviario: fig. 79 part. 15/99/1385	nessuna	nessuna	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+0,400/+1,460	barriere antirumore	stato ferroviario	cedime ferroviario: fig. 79 part. 15/99/1385	nessuna	nessuna	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+1,460/+1,600	barriere antirumore	stato ferroviario	cedime ferroviario: fig. 77 part. 56, fig. 76 part. 17/2	nessuna	nessuna	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+1,600/+2,012	visiva di laminazione, canali di scolo, barriere antirumore	parco Leopardi	cedime ferroviario: fig. 76 part. 39/7/88	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+2,012/+2,060 (zona nodi tracciato ferroviario)	canali di scolo, barriere antirumore e deviazione del tratto di via M. L. King (in un carico del presente appalto)	via M. L. King	cedime ferroviario: fig. 76 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+2,060/+2,350 (zona nodi tracciato ferroviario)	demolizione edificio esistente (ex casella ferroviaria), canali di scolo, deviazione del tratto di via M. L. King (in un carico del presente appalto)	via M. L. King	cedime ferroviario: fig. 64 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88, fig. 64 part. 39/7/88	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+2,350/+2,750 (zona nodi tracciato ferroviario)	demolizione edificio esistente, canali di scolo	via M. L. King	cedime ferroviario: fig. 63 part. 44/95	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+2,750/+2,800	deviazione acque	via M. L. King	cedime ferroviario: fig. 63 part. 44/95	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+2,800/+3,100	potenziamento stazione Dipezzati (ex stazione XXII)	Via Brambilla	cedime ferroviario: fig. 63 part. 44/95	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+3,100/+3,400	attraversamento in sottopasso della Circonvallazione Luccarana (ex area)	Via Brambilla	cedime ferroviario: fig. 61 part. 4/3/73	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni
+3,400/+3,550	attraversamento in sottopasso della Circonvallazione Luccarana (ex area)	Circonvallazione Luccarana	cedime ferroviario: fig. 61 part. 4/3/73	nessuna barriera	nessun intervento	nessuno	AT_408 - UMR 1 (Piano Sud) - fascia di rispetto ferroviaria	struttura	conclusioni