



COMUNE DI SAN PAOLO D'ARGON

Provincia di Bergamo
Piazza del Filatoio n. 3

web@pec.comune.sanpaolodargon.bg.it

IL SINDACO

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Crescita e la Qualità dello Sviluppo,
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma
cress@PEC.minambiente.it

RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
rfi-dpr_dtp.mi@pec.rfi.it

Oggetto: AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (ART. 23 DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.) SUL PROGETTO DEFINITIVO DEL "RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA DA CURNO A BERGAMO, SISTEMAZIONE DEL PRG DI PONTE SAN PIETRO, VIABILITÀ BERGAMO - MONTELLO, SSE AMBIVERE MAPELLO". CUP: J64H17000140001 RADDOPPIO PONTE SAN PIETRO – BERGAMO – MONTELLO.
Contributo comune di San Paolo d'Argon.

Premessa fondamentale e preliminare agli approfondimenti ed alle questioni che verranno sollevate: va chiarito il ruolo della struttura ferroviaria si riconosce non tanto e solo quale elemento funzionale al sistema trasportistico, ma come componente di rilievo del territorio che concorre fortemente a definirne i connotati in termini sociali, economici, turistici, infrastrutturali, ambientali e di paesaggio.

Il sistema ferroviario rappresenta un bene di comune interesse (nella forma e nella sostanza è questo l'aspetto olistico che ne fa scaturire la pubblica utilità) che interseca e condiziona gli altri beni comuni: in definitiva la qualità della vita di sistemi alle varie scale territoriali e con nettezza, certamente quelle più prossime quale quella dei comuni presenti lungo l'asse ferroviario.

Da ciò discende la forte responsabilità in capo a tutti gli attori delle realtà operanti sul territorio di costruire insieme gli scenari tutti utili alla scelta del miglior sviluppo sostenibile.

LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Il progetto in oggetto consta sostanzialmente di due parti sostanziali:

- a) Lo studio di impatto ambientale, il quale affronta in modo articolato gli impatti determinati dalle opere in progetto e, in maniera altrettanto approfondita, la rispondenza del piano alla normativa sovraordinata sotto diversi aspetti tra cui quello urbanistico (il cosiddetto quadro programmatico).
- b) Il progetto vero e proprio degli interventi previsti, il cui complesso assume il carattere di progetto, illustrato mediante una relazione generale corredata da schede di progetto relative ai singoli interventi.

LO STUDIO AMBIENTALE

Le criticità contenute nello studio afferiscono a:

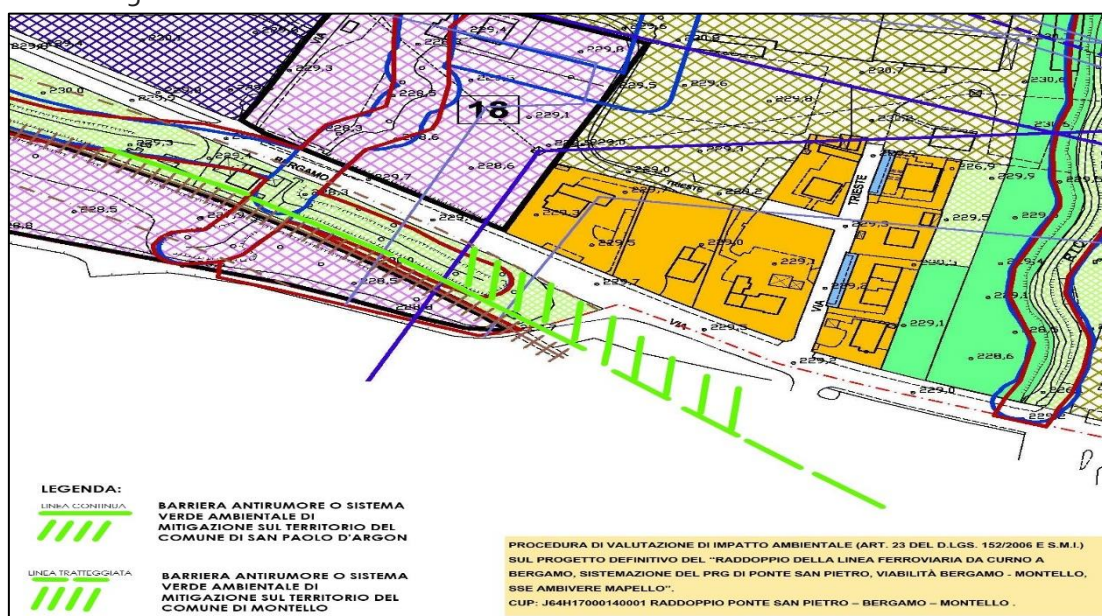
- 1) **SCENARIO IDRAULICO:** lo studio di impatto porta con se valutazioni in ordine al Piano del dissesto idrogeologico in parte superate con l'adozione da parte della Autorità di bacino del Fiume Po, giuste le deliberazioni n. 7 e 8 del dicembre 2019. Le nuove mappe della pericolosità idraulica sono state pubblicate a far tempo dal 16 maggio 2020 sino al 14 agosto 2020. I comuni interessati da detto definizione hanno depositato un loro studio volto a correggere la definizione delle aree della pericolosità e del rischio idraulico interessante il quadrante afferente il lotto n. 8. Lo studio costituisce osservazione alle mappe pubblicate dall'Autorità di bacino e le stesse sono allo stato oggetto di approfondimento e verifica da parte della struttura regionale di riferimento.

Allo stato attuale lo studio avrebbe dovuto recepire le indicazioni frutto delle decisioni dell’Autorità di Bacino del fiume Po allo stato adottate.

- 2) LO SCENARIO DELLA PERICOLOSITÀ COLLEGATO ALLE AZIENDE ERIR. Sul punto lo studio ambientale non sembra fare riferimento alcuno alla presenza di due aziende presenti sia sul territorio di San Paolo d’Argon che sul territorio di Albano Sant’Alessandro. Quanto al comune di San Paolo d’Argon il Piano di Governo del Territorio fornisce indicazioni circa la presenza della ditta ERREGIERRE mediante il cd. elaborato ERIR e degli effetti del rischio.

Lo scenario di pericolosità ERIR è anche tradotto nei documenti della Prefettura di Bergamo e nel Piano di Protezione Civile della Provincia di Bergamo relativamente ai rischi di incidenti rilevanti.

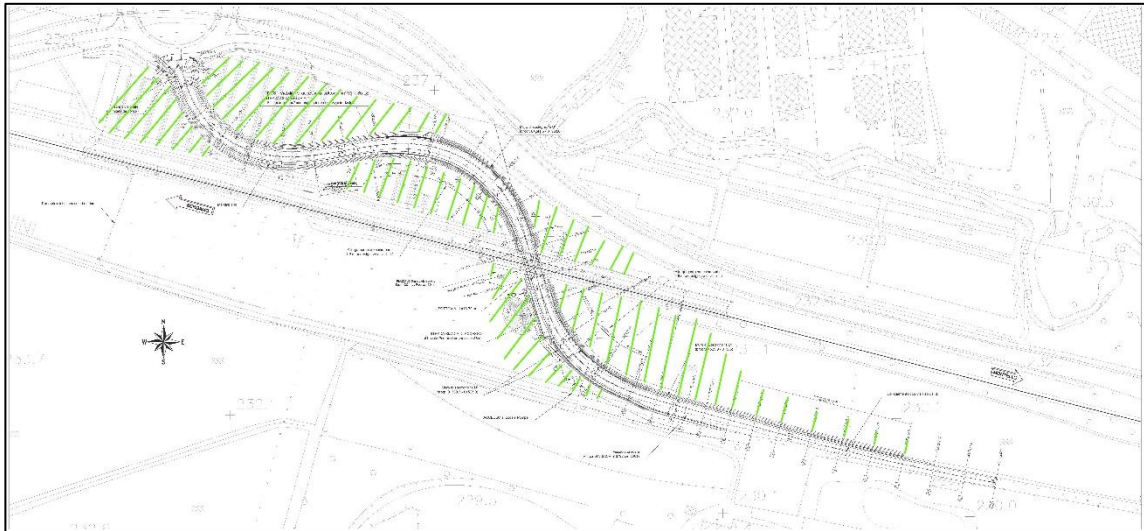
- 3) L’IMPATTO ACUSTICO. Lo studio non sembra approfondire le valutazioni in ordine ai ricettori residenziali presenti nelle vicinanze della ferrovia. Gli effetti del raddoppio non possono essere trascurati o disattesi rappresentando allo stato, forse il tema di maggiore rilievo in termini di compatibilità. Quanto al territorio di San Paolo d’Argon è opportuno un rafforzamento del sistema di protezione ambientale nel tratto indicato nella planimetria allegata. Si tratta di una operazione volta a proteggere gli insediamenti residenziali in San Paolo d’Argon (ed anche ad altre tipologie di insediamenti in Montello) seppure in parte l’estensione delle protezioni coinvolgono il vicino territorio di Montello. Si propone quanto segue già come misure di compensazione ambientale, ovvero di mitigazione dell’impatto acustico, posta la necessità di verificare gli effetti e le risultanze delle schermature acustiche.



Proposta interventi di presidio ambientale e di contenimento degli effetti del rumore

- 4) I RAPPORTI CON IL SISTEMA DEI PARCHI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE E I PRESIDI AMBIENTALI: Le azioni ambientali interessano un territorio che si caratterizza per la presenza del PLIS delle Valli d’Argon e da quello del Tomenone (peraltro ambito vincolato agli effetti del Codice dei Beni culturali ed ambientali). Sul punto va ricordato come i due Parchi siano tra loro interconnessi dal sistema di ARCO VERDE e di cui lo studio non appare affrontare in maniera decisa. Sul punto il raddoppio come pure il sistema di accessibilità alla via F. Filzi da OVEST per effetto della bretella di collegamento con il sistema rotatorio sottostante al variante alla SS 42 non affronta in modo deciso il tema delle mitigazioni e del rafforzamento di un sistema del paesaggio e ambientale già compromesso dalla suddetta variante affinché sia prodotto un riequilibrio ambientale anche in relazione al consumo di suolo comune generato dall’intervento denominato lotto n. 8. L’insieme delle aree residue che si estendono lungo la tratta oggetto del raddoppio, come pure l’affiancamento alla nuova viabilità rappresentata dal lotto n. 8, dovrà essere accompagnata da elementi vegetazionali pertinenti il delicato contesto

ambientale e paesaggistico al fine di rendere compatibile la struttura stradale e quella ferroviaria con il contesto di riferimento. Le aree relitte generate dalla soppressione del PL 32+275: la soppressione del PL non può essere trattata unicamente come elemento progettuale attuale. Lo stesso genera una residualità di superficie al tempo trattate per migliorare l'accessibilità da Est presso l'insediamento Montello S.p.A.; che ha richiesto notevoli investimenti. La soppressione del PL costringe, dunque, ad accompagnare lo stesso con il recupero delle superfici impermeabilizzate. Si richiede un approfondimento dello studio e del progetto afferente le mitigazioni ambientale anche ideando il recupero delle aree impermeabilizzate, come modalità per contenere gli effetti del consumo di suolo. Si propone quanto segue nella illustrazione sommaria che accompagna la soluzione viabilistica da OVEST.



Proposta aree residue di mitigazione ambientale

- 5) IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ: La previsioni della bretella di accesso da OVEST per quanto rappresenti una valida intuizione per consentire l'accesso alla Montello S.p.A., dall'altra impoverisce il sistema delle connessioni ciclabili e/o pedonali esistenti che il progetto in sé non ha saputo apprezzare, né valutare. Vi è dunque l'esigenza di uno sforzo progettuale volto a verificare dette connessioni anche in relazione alle politiche territoriali di investimento delle reti ciclabili e che incentivano lo sfruttamento della mobilità dolce, sia come opportunità per favorire il raggiungimento della vicina stazione ferroviaria di Montello che come infrastruttura per facilitare e stimolare il raggiungimento dei luoghi di lavoro. La soppressione del PL 32+ 275 impone una riflessione, quantomeno al fine di favorire una connessione strutturale ciclabile e pedonali assolutamente impraticabile da OVEST in relazione all'assenza di elementi della viabilità strutturati per la mobilità dolce. La accessibilità carrale da OVEST impone, però, una riflessione circa i movimenti di mezzi pesanti in ingresso verso la Montello spa. Allo stato si evidenzia come l'accessibilità da EST attuale integra la presenza in accumulo di veicoli pesanti che occupano, in attesa di accesso presso l'impianto di trattamento rifiuti, di parte del sedime stradale della via F.Filzi e in talune circostanze con riflessi diretti sulla via Bergamo, strada di accesso attraverso il PL oggetto di soppressione.

Tale accumulo non dovrà avere effetti o ripercussioni nel tratto da OVEST per evitare ricadute sul nodo viabilistico principale. Il dimensionamento della strada di accesso da OVEST dovrà essere verificata in relazione ai potenziali veicoli in accesso (possibilmente acquisendo dati dalla azienda di riferimento) e, ove necessario, di realizzare dei corridoi di accumulo in accesso integrati al viabilità principale. Detta valutazione dovrà, altresì, essere apprezzata in relazione al previsto sviluppo urbanistico offerto dal PGT di San Paolo D'Argon ed interessante l'ambito a Nord di via F.Filzi.

IL PROGETTO

Il progetto deve integrare soluzioni tecniche che compensino gli effetti ambientali generati dalla proposta. Sul punto si riafferma l'esigenza di un rafforzamento della rete ecologico ambientale con il recupero delle aree residue adiacenti la ferrovia e la formazioni di protezioni acustiche come indicate nella soluzione lineare della proposta, tenendo conto di una più ampia estensione anche su territori vicini.

Il progetto della bretella di accesso ad Ovest dovrà essere equipaggiata da interventi di mitigazioni che lo studio del paesaggio dovrà fare proprie.

Quanto al sistema di drenaggio previsto nella parte in trincea della strada, la struttura stradale dovrà essere dotata di un sistema di allontanamento delle acque meteoriche la cui gestione dovrà essere affidata dal proponente. Il progetto dovrà, dunque, portare con se un programma di manutenzione e gestione del sottovia al fine di evitare spiacevoli circostanze dovute alle sempre più frequenti precipitazioni trattandosi, nella specie dell'unica accessibilità carrabile.

Inoltre dovrà essere considerata la gestione del ciclo manutentivo relativamente allo sgombero della neve e di altri fattori climatici, ad esempio il ghiaccio nelle parti alte del sedime stradale, questi dovranno essere puntualmente governata dal proponente. Il sistema di illuminazione dovrà essere compatibile con le più moderne ed avanzate tecnologie led e il consumo di energia anch'esso dovrà essere posto a carico del proponente.

Si chiede anche nella circostanza apprezzata e valutata anche la criticità che si riscontra nell'attuale accesso da EST circa l'accumulo su strada dei veicoli trasportanti il materiale conferito presso la società Montello S.p.A. che staziona lungo la strada e che in alcune circostanze costituisce impedimento al regolare svolgimento del traffico lungo la Filzi con effetti anche sulla via Bergamo attuale. Strada di accesso alla Montello S.p.A.

Nei contributi e nelle proposte di cui sopra si articola la posizione del comune di San Paolo d'Argon.

Si chiede alla Autorità competente la VIA di fare proprio quanto sopra.

Il Sindaco
Stefano Cortinovis
documento firmato digitalmente