



COMUNE DI MONTELLO

Provincia di Bergamo

Adriano Brevi n. 2 – cap. 24060

al 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: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. Trasmissione contributo alla VIA ed al progetto.

Trasmetto il documento allegato da me sottoscritto quale contributo al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale connesso con il raddoppio della ferrovia nel tratto in oggetto.

Va da sé che i contributi costituiscono un'occasione per rappresentare l'opportunità del progetto avendo cura di scandagliare gli effetti e le criticità di questa importante opera di rilevante interesse sociale, economico ed ambientale.

In questa circostanza mi è data anche l'opportunità di contribuire alla quanto mai necessaria riqualificazione dell'attuale stazione ferroviaria di Montello ed a ripensare in modo ragionevole le criticità e le interferenze della ferrovia con la rete stradale comunale, la geografia dei servizi locali e del sistema urbano locale. So dell'impegno profuso da RFI e da Regione Lombardia nello sviluppo della seconda parte del progetto del raddoppio che ci vedrà partecipi nelle proposte e nelle soluzioni.

Nella circostanza ringrazio ancora il team di RFI e di Regione Lombardia che hanno contribuito ad una puntuale illustrazione del progetto ed un particolare ringraziamento alla dottoressa Rosa Pannetta, che ha saputo fornire ulteriori dettagli circa gli interventi riferiti al lotto n. 8 e alle prospettive dell'ulteriore e successivo intervento interessante la riqualificazione della stazione ferroviaria di Montello e della rete stradale che sottende il quadrante urbano della locale stazione.

Cordiali saluti.

Allegati: c.s.

Il Sindaco

Diego Gatti

Documento firmato digitalmente

COMUNE DI MONTELLO

Provincia di Bergamo

Al 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. CONTRIBUTI.

LA PREMESSA

La prevista realizzazione del raddoppio ferroviario si colloca nel quadro di una maggiore integrazione fra l’offerta di collegamenti ferroviari ed i servizi di trasporto pubblico a livello regionale e locale. Tuttavia le prospettive di ulteriore crescita del traffico servito, si collocano anche in uno scenario

complessivo di competizione con i servizi automobilistici ed in tal senso l'offerta di mobilità ferroviaria può contribuire efficacemente ad una mobilità più sostenibile .

Il potenziamento della tratta Ponte S.Pietro-Montello, rappresenta, dunque, un insieme di fattori che garantiscono, da un lato, un significativo recupero di qualità e velocità ai collegamenti con la città e dall'altra a rivisitare il ruolo dei servizi ferroviari anche a supporto degli spostamenti di vicinato e regionali.

Il raddoppio ferroviario è destinato, dunque, a conferire alla provincia di Bergamo un ruolo significativo nella rete dei trasporti regionale in relazione al peso demografico del territorio provinciale consentendo di velocizzare le relazioni tra il capoluogo regionale e i poli urbani del Nord-Est.

LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ED IL PROGETTO

Gli approfondimenti e le questioni oggetto del presente documento costituiscono un contributo ed una riflessione circa il ruolo della struttura ferroviaria, alla quale si riconosce il carattere funzionale al sistema trasporti ed il rilievo territoriale dei suoi effetti, declinati sotto il profilo sociale, economico, ambientale ecc....

INNOVARE E SPERIMENTARE LE MODALITÀ DI ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI FERROVIARI

Sul tema dell'accessibilità al servizio ferroviario ci si rende immediatamente conto che l'attuale offerta necessita di uno spunto di innovazione ed

integrazione.

In termini di riduzione dell'impatto ambientale e di miglioramento funzionale, il potenziamento della rete ferroviaria favorisce l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico urbano invece che l'autovettura privata, solo se il servizio è declinato in termini di aumento della frequenza delle linee esistenti o di istituzione di nuove corse e/o di maggior frequenza dei collegamenti.

Il considerevole aumento del numero di passeggeri nel medio termine dovrà essere necessariamente assorbito da un idoneo potenziamento anche delle fermate presso la stazione ferroviaria di Montello e delle sue infrastrutture di interscambio (come altre collocate lungo la direttrice in argomento) in modo da favorire un efficiente sistema di trasporto collettivo (Trasporto Pubblico Locale o altro servizio dedicato) per garantire un collegamento ad elevata frequenza in corrispondenza degli orari di partenza/arrivo. Dovrà essere anche sollecitato il potenziamento del TPL quale elemento imprescindibile di ogni soluzione all'accessibilità da e verso gli interscambi previsti e la programmazione di sistemi di trasporto collettivo, tramite attività di raccordo con gli enti locali con un vero Piano della Mobilità sostenibile.

MOBILITÀ SOSTENIBILE PER CORROBORARE IL PROGETTO DEL RADDOPPIO FERROVIARIO

Il considerevole aumento del numero di passeggeri nel medio termine dovrà essere necessariamente assorbito da idoneo potenziamento del collegamento anche con la stazione ferroviaria di Montello (il cui progetto risulta in itinere) del trasporto collettivo (trasporto pubblico locale o altro

servizio dedicato), in modo da garantire un collegamento ad elevata frequenza in corrispondenza degli orari di partenza/arrivo dei treni da e verso la città di Bergamo.

Il raddoppio ferroviario deve essere apprezzato anche nella prospettiva dell'auspicato potenziamento e riqualificazione della stazione ferroviaria di Montello come occasione per attivare nuovi modelli di spostamento delle persone sul territorio provinciale.

Un salto di qualità rivolto all'applicazione di principi di mobilità e accessibilità innovativa e multifunzionale con il duplice obiettivo di:

1 - ridurre il carico viabilistico sulle reti attuali e future, soprattutto la viabilità secondaria locale;

2- ridurre gli impatti in termini di congestione e inquinamento ambientale;

3 -ridurre il bisogno di parcheggi di supporto e il correlato effetto negativo di consumo o compromissione di suoli;

4. sollecitare accordi con aziende per il trasporto pubblico

Ma non solo!

L'occasione del raddoppio ferroviario è anche occasione per uno sguardo attento al sistema delle reti ciclabili, almeno in ordine al contesto del lotto n.

8. Il progetto, invero, non sembra approfittare della polarità offerta dalla presenza di una significativa rete ciclabile esistente tale da facilitare i collegamenti da e verso gli insediamenti produttivi esistenti a sud della ferrovia ed a quelli in previsione adiacenti il sedime ferroviario, oltre a mantenere una stretta connessione con il sistema ambientale che connota l'intero quadrante di riferimento.

L'opera sostitutiva per la viabilità al sottovia 31+085, per quanto predisposta alla formazione di uno spazio pedonale, finisce per restare una predisposizione senza soluzione di continuità.

Infatti la rotatoria da cui diparte l'allaccio alla via F. Filzi non consente il transito di pedoni e ciclisti ed è strutturalmente deficitaria per una diversa utilizzazione da quella esclusivamente carrabile.

Invero l'intervento di soppressione del PL 32+275 deve essere governato integrando il sistema della rete ciclabile esistente con la concreta possibilità di asservire gli insediamenti produttivi esistenti in lato sud della ferrovia che in mancanza costringerebbero utenti e lavoratori che utilizzano la mobilità dolce a percorrere strade interdette al sistema ciclabile e pedonale .

Lungo la ex strada provinciale 91, ora via Bergamo, è invece presente una via ciclabile che consente di allacciare, secondo una propria articolazione, i comuni di Montello, San Paolo d'Argon. Gorlago e Albano Sant'Alessandro e persino Trescore Balneario, per favorire gli spostamenti con mobilità sostenibile.

La prevista soppressione del PL 32+275 dovrà quindi essere ripensata, quantomeno integrando la possibilità di un sottovia pedonale e ciclabile baricentrico al sistema delle connessioni ciclabili esistenti adeguatamente dimensionato per la pedonalità (cm 150 larghezza) e la ciclabilità (cm 250 larghezza) che ne garantisca la fruizione sicura di giorno e di notte.

TRAFFICO VEICOLARE E MOBILITÀ GENERALE

Risulta evidente, analizzando la documentazione che costituisce il SIA e il

progetto di riferimento, come la problematica del traffico veicolare in accesso e regresso da OVEST non sia stata affrontata mediante la produzione di uno studio viabilistico, come in genere avviene di prassi negli studi di impatto ambientale. Tale aspettativa è giustificata non solamente per l'entità e le dimensioni dell'intervento, ma per una più approfondita analisi degli impatti determinati dalla funzionalità del sistema di accessibilità.

Per quanto riguarda lo stato di fatto non viene evidenziato, in termini numerici assoluti, quanti siano i veicoli in accesso e in uscita dallo scalo giornalmente, quale sia la ripartizione tipologica, quanti siano in transito sulla variante alla S.S. 42, quanti in accesso e regresso e quale sia la distribuzione durante la giornata.

Sul punto pare che la questione sia stata sollevata da più parti, tanto dalle amministrazioni comunali vicine quanto dall'operatore economico direttamente interessato dalla nuova accessibilità.

La necessità dunque di assumere dati soprattutto in accesso e uscita dall'insediamento Montello S.p.A. costituisce una necessità integrativa al SIA affinché non ci siano riverberi sui nodi di raccordo di entrata/uscita da/per la viabilità principale.

La presenza del manufatto stradale di accesso realizzato in trincea sotto il piano di campagna rende quanto mai necessaria ed ineludibile una pianificazione della gestione e manutenzione del sottovia a fronte di possibili evenienze che ne potrebbero impedire la fruizione.

LO SCENARIO IDRAULICO

Lo studio di impatto porta con sé valutazioni in ordine al Piano del dissesto idrogeologico. Nella specie occorre considerare lo studio da ultimo depositato ed approvato da Regione Lombardia in ordine al Sottobacino dei torrenti Zerra e Seniga. Nella specie si ritiene quindi indispensabile un raccordo con la Direzione Generale Territorio e Protezione Civile Urbanistica e Assetto del Territorio della Regione Lombardia - Pianificazione dell'assetto idrogeologico - Reticoli e demanio idrico, per rendere coerente il progetto allo studio citato.

IL LOTTO DI INTERVENTO N. 8 ED IL CONTESTO TERRITORIALE

Il lotto n.8 si sviluppa a valle dello Zerra (Roggia Borgogna), nelle aree pianeggianti prossime al Monte Tomenone.

In questa parte di territorio si attesta l'asse stradale per Sarnico con la via F.Filzi che racchiude la piana fra il Monte d'Argon e il citato Tomenone.

Una piana umida segnata, oltre che dal citato Zerra (e dal Seniga più a Est) da altri scoli d'acqua minori che da nord scorrono verso il Tomenone.

La presenza della nuova SS 42 ha ridisegnato il quadrante di territorio interessato dal raddoppio ferroviario determinando nuovi paesaggi con aree in parte relitte ed altre agricole che caratterizzavano luoghi di frangia. Il sistema del verde nell'area in esame è, infatti, il risultato di un sistema composito di aree agricole, reliquati e varchi agricoli di piccole dimensioni frutto e risultato di compensazioni ambientali.

Tale sistema è il risultato di un processo di conurbazione ai piedi del

Tomenone, ancor oggi vero e proprio "bio-serbatoio".

RAPPORTO CON ARCO VERDE

Arco verde rappresenta il frutto e l'ideazione di un progetto di carattere sovracomunale promosso dalla Provincia di Bergamo volto a realizzare un sistema continuo nella rete ecologica provinciale che mira al potenziamento del patrimonio naturalistico attraverso la realizzazione, lo sviluppo ed il potenziamento dei corridoi ecologici terrestri e fluviali che possono mettere in collegamento aree naturalistiche importanti per il mantenimento della biodiversità. Allo scopo è stato redatto un progetto preliminare degli ambiti secondari che nella specie si riferiscono all'ambito h del Colle san Giorgio – Tomenone. Il progetto relativo al lotto n. 8 ha dunque la necessità di un confronto con detto progetto ambientale al fine di rendere compatibile l'operazione infrastrutturale con il progetto ecologico di ricostruzione della connettività ecologica, proposta dal progetto citato.

PLIS DEI CASTELLI DEL MONTE TOMENONE

Il territorio comunale è interessato dal perimetro del costituendo Parco Locale di Interesse Sovracomunale dei castelli del Monte Tomenone, frutto della collaborazione tra i comuni di Albano S. Alessandro, Bagnatica, Brusaporto, Costa di Mezzate e Montello. Allo stato il parco trova la sua definizione all'interno della pianificazione del comune di Montello disponendone il perimetro.

I Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) sono aree di interesse per il

loro valore naturale, paesistico e storico-culturale. Sono finalizzati alla valorizzazione ed alla salvaguardia delle risorse territoriali e ambientali, e sono orientati al mantenimento e alla valorizzazione dei tipici caratteri delle aree rurali e dei loro valori naturali e seminaturali tradizionali Il P.L.I.S., costituisce per questo un' importante bacino di naturalità facilmente fruibile e individua un'area importante dell'ambiente collinare, caratterizzata principalmente dal Monte Tomenone. La particolare collocazione permette anche di cogliere il paesaggio a nord segnato dal Monte d'Argon e la sottostante valle con il Torrente Zerra -Roggia Borgogna. Questo quadro collinare offre paesaggi e coni panoramici di indubbio valore.

INTERFERENZE PAESAGGISTICHE

Le iniziative frutto del progetto del raddoppio ferroviario interferiscono con ambiti territoriali vincolati ai sensi dell'Art. 142 "Aree tutelate per legge" del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. n. 42 del 22/01/2004 e smi), in particolare caratterizzati dalla presenza del torrente Zerra:

- fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascun lato.

CONDIVIDERE L'APPROCCIO AL PAESAGGIO

La disciplina nel campo del paesaggio ha ormai definito degli assunti pacificamente condivisi sia in ambito culturale, sia in quello professionale, ma

soprattutto nella consapevolezza della collettività.

L'approccio delle analisi avanzate dal progetto in argomento sembra però non considerare adeguatamente le componenti sopra-ricordate di un quadro olistico di assoluto rilievo quale è quello da analizzare.

IL CONSUMO DI SUOLO

L'intervento afferente il lotto n. 8 introduce un consumo di suolo attualmente agricolo in base alla classificazione urbanistica dei piani urbanistici comunali.

Relativamente al superamento delle disposizioni di cui alla legge 31/2014 in tema di consumo di suolo stabilendo che il suolo è una risorsa non rinnovabile di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute, la tutela degli ecosistemi naturali e la difesa dal dissesto idrogeologico. Gli interventi debbono essere orientati a criteri di sostenibilità e di minimizzazione del consumo di suolo, orientano gli interventi prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate o dismesse, sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare, anche al fine di promuovere e non compromettere l'ambiente, il paesaggio, nonché l'attività agricola. Sul punto la legge definisce il consumo di suolo includendo anche la realizzazione di infrastrutture sovra comunali fornendo una modalità di calcolo in relazione alla riduzione delle superfici agricole all'uso compromesse.

A fronte di detto consumo è necessario preservare i residui elementi di connettività ambientale del territorio e partecipare alla strutturazione della rete ecologica locale oltre a consentire la continuità e la connessione interpodereale del tessuto rurale.

Allo stesso modo deve essere assicurata la connessione del sistema ambientale, in particolare deve essere assicurata l'integrità degli ambiti di valore ecologico-ambientale, quali per esempio i corridoi di collegamento e devono essere il più possibile evitati processi di consumo di suolo che pregiudichino la realizzazione di sistemi naturali di ritenzione delle acque per la riduzione del rischio idraulico.

LE NECESSARIE ATTENZIONI E CAUTELE - GLI INTERVENTI MITIGATIVI

A fronte del consumo della risorsa suolo e al fine di controbilanciare la rimozione di risorse naturali per fare posto alle infrastrutture stradali pertinenti il raddoppio ferroviario, nello specifico l'opera indicata con il lotto n. 8, deve essere praticato il recupero delle aree impermeabilizzate in corrispondenza della soppressione del PL.

Si tratta di mettere in atto un intervento una rigenerazione ambientale mediante la de-impermeabilizzazione dei suoli e l'integrazione di strutture vegetazionali da un lato utili a contenere gli effetti del rumore ferroviario e dall'altra ad integrare il paesaggio rappresentato dalle aree della cosiddetta piana del monte Tomenone.

Una prospettiva che rende concreto il legame tra causa e rimedio e per consentire di stabilire un rapporto di equilibrio in nome di uno sviluppo sostenibile concreto e fattibile.

RUMORE

Puntare sul trasporto ferroviario richiede la risoluzione di tutta una serie di

problemi legati allo stesso. Anche il fattore rumore merita attenzione alla stregua dell'aumento dei convogli che il raddoppio ferroviario saprà generare in attesa della riqualificazione della stazione ferroviaria di Montello e dei propri corredi ambientali e presidi ecologici.

IL DPCM 1 Marzo 1991 introduce i "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno", i limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni, ed i limiti massimi di esposizione relativamente all'inquinamento acustico sono una priorità assoluta per la tutela della salute pubblica. Al decreto ha fatto seguito la "Legge quadro sull'inquinamento acustico" (L n°447 del 26 Ottobre 1995).

La Legge Quadro stabilisce anche gli oneri relativi agli enti gestori di fonti inquinanti, fra cui spiccano, in particolare, i gestori della rete stradale e ferroviaria. Le norme si rivolgono a tutte le attività rumorose tra le quali le attività del trasporto ferroviario. E' convinzione comune ad ogni livello che l'inquinamento acustico costituisca uno dei principali problemi ambientali a livello locale, soprattutto nelle aree urbane integrando disturbi e danni alla salute. Questa è la circostanza affinché lo studio fornisca indicazioni di dettaglio sul contenimento del rumore lungo l'asta della rete ferroviaria esistente sia sul parco macchine rotabili, oltretutto per dotare di sistemi di mitigazione del rumore che intervengano direttamente sulla fonte. Inoltre è necessario disporre interventi strutturali localizzati di mitigazione e protezione dell'abitato utilizzando le migliori tecniche e tecnologiche offerte dal mercato che tengano in debito conto la qualità urbana e il paesaggio urbano e periurbano.

INVARIANZA IDRAULICA

Per quanto riguarda lo scarico delle acque meteoriche decadenti sulla superficie stradale resta intesa l'applicazione dell'art. 6 comma 6 lettera c) del regolamento regionale 7/2017 e s.m.i. per interventi relativi alle infrastrutture stradali perseguendo obiettivi di gestione di tali acque reflue tali da evitare allagamenti o inquinamenti. Il progetto dovrà essere supportato dalla verifica di invarianza idraulica e idrologica ai sensi del R.R. 7/2017, il quale ai sensi dell'articolo 3 comma 6 del regolamento stesso, deve considerare contemporaneamente tutti gli interventi di impermeabilizzazione individuati e dovrà considerare i limiti per le zone A ad elevata criticità idraulica. Per quanto il progetto disponga di una propria valutazione ed approfondimento idraulico, è opportuno che sia garantito il corretto funzionamento e dimensionamento progettuale. Il progetto dovrà essere accompagnato da un adeguato piano di gestione dello smaltimento idraulico e delle vasche di trattamento. Dovrà essere puntualmente verificata l'ipotesi dello scarico della vasca di laminazione nella roggia Passi Albana e come tale contributo di detta vasca si intrecci nel quadro dello scenario di pericolosità idraulica che afferisce al delicato quadrante di riferimento già citato.

PIANO DI EMERGENZA

Si ritiene indispensabile che vengano analizzati nell'ambito dei Piani di Emergenza gli scenari connessi con la presenza del raddoppio ferroviario in prossimità con le Aziende a Rischio di Incidente Rilevanti presenti sul territorio interessato, oltrechè in relazione alle condizioni di allagabilità delle

aree indicate nei recenti studi idraulici interessanti il sottobacino del torrente Zerra/Seniga.

Nella circostanza le azioni emergenziali dovranno riguardare anche il sottovia e la gestione dello stesso in relazione alle condizioni climatiche.

CONCLUSIONI

Premesso che si condivide il ruolo del potenziamento del tratto ferroviario come bene di comune interesse, e auspicando che quanto richiesto possa contribuire all'avanzamento della proposta in argomento, nello specifico si chiede :

- Di dare valore al dibattito pubblico e al contributo degli enti pubblici interessati dall'intervento;
- Di insistere nella visione di sviluppo del progetto come opportunità per raccordare e connettere politiche, programmi e interventi che agiscano contemporaneamente sul sistema territoriale;
- Di applicare e sperimentare le più aggiornate e innovative tecnologie per contenere gli effetti disturbanti del rumore ferroviario;
- Di Approntare un adeguato studio della viabilità interessante la bretella di accesso alla via F. Filzi al fine di verificare la funzionalità del raccordo stradale e le criticità che potrebbero riverberarsi sulla viabilità principale (S.S. 42);
- Di verificare scenari alternativi alla sola soppressione del passaggio a livello 32+275 per dare continuità al sistema della mobilità dolce come misura per favorire l'accessibilità alle aree produttive a sud della ferrovia in modalità ciclabile e pedonale, mediante la realizzazione di un sottopasso ciclabile e

pedonale e per mobilità leggera;

- Di proporre un progetto e la conseguente realizzazione di un adeguato intervento di mitigazione ambientale lungo il raccordo stradale rappresentato dal lotto n. 8, favorendo la realizzazione di un impianto vegetazione di pronto effetto, integrato con il sistema ambientale rappresentato dall'insieme delle aree sottoposte a tutele ambientali di cui sopra;

- Di compensare e bilanciare il consumo di suolo de-impermeabilizzando le superfici stradali in corrispondenza dell'attuale passaggio a livello n. 32+275, introducendo corredi ambientali e di "ricostruzione" del paesaggio naturale;

- Di integrare misure per la gestione del manufatto stradale in trincea e la manutenzione e la conservazione degli interventi di mitigazione.

Nei contributi e nelle proposte di cui sopra si articola la posizione del comune di Montello.

All'Autorità competente la VIA ed al team di progettisti di RFI si chiede di valutare attentamente le proposte e di fare propri i contributi offerti .

Il Sindaco

Diego Gatti

Firma digitale

Allegato: sistema delle connessioni ciclopedonali esistenti e proposta sottopasso ciclabile e pedonale PL- 32+275

DIREZIONE CENATE
SOTTO E TRSCEORE
BALNEARIO

COMUNE DI SAN
PAOLO D'ARGON

DIREZIONE ALBANO
SANT'ALESSANDRO

PROPOSTA
SOTTOPASSO
CICLOPEDONALE KM
32+275

COMUNE DI
MONTELLO

DIREZIONE GORLAGO

RADDOPPIO PONTE SAN PIETRO-BERGAMO-MONTELLO
APPALTO 8: OPERE SOSTITUTIVE PER SOPPRESSIONE PL TRA BERGAMO E MONTELLO
NUOVA VIABILITA'
SISTEMA DELLE CONNESSIONI CICLOPEDONALI ESISTENTI E PROPOSTA SOTTOPASSO
CICLABILE E PEDONALE PL- 32+275

Google