

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 **Alessandro Galliani**

PRESENTA

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

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

Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - "Aeroporto Orio al Serio"
Proponente: RFI S.p.A. Tipologia di opera: Opere ferroviarie

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- 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 (specificare) _____

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 (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

L'osservazione in oggetto riguarda gli attraversamenti ciclopedonali e viari che attualmente consentono la connessione del centro densamente abitato del quartiere di Boccaleone in Bergamo, storicamente diviso dal tracciato della ferrovia della linea Bergamo - Montello. Premesso che, sono favorevole alla realizzazione del progetto del nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - "Aeroporto Orio al Serio" e lo ritengo di importanza strategica, le mie osservazioni riguardano il tracciato ferroviario compreso, nel progetto della nuova tratta, tra il Km 0+550 e il Km 1+050. Per motivi unicamente esplicativi, nel testo compaiono parti di disegni di progetto di ITALFERR estrapolati dalla documentazione di Valutazione di Impatto Ambientale pubblica.

1. Osservazione agli aspetti programmatici

1.1 Passerella pedonale di sovrappasso della ferrovia del Km 0+580

La soluzione progettuale proposta prevede l'abbattimento della passerella pedonale di sovrappasso della ferrovia del Km 0+580 (Fig. 1 e Fig. 2), ora di proprietà di RFI, e la sua ricostruzione da parte del Comune di Bergamo. La passerella è frequentata ogni giorno da ragazzi che si muovono per raggiungere le scuole (primarie e secondarie di primo grado) e da adulti e anziani per i negozi di prossimità e per vivere la quotidianità (raggiungere la farmacia, i negozi di generi alimentari e al dettaglio, i bar, l'edicola, le chiese e i parchi). Occorre inoltre considerare che all'interno del quartiere la socialità è molto sviluppata e la passerella di sovrappasso è uno dei mezzi principali che consente le relazioni.



Fig. 1

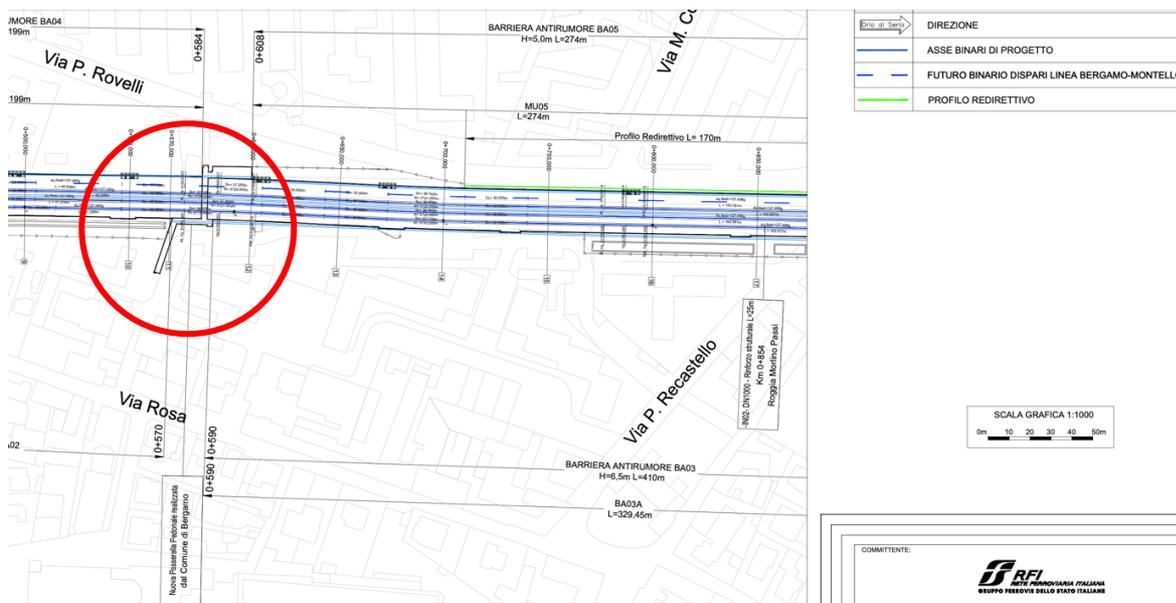


Fig. 2 – estratto da NM2700D26P7CS0000001A

La mia preoccupazione consta nel fatto che occorra molto tempo prima che un nuovo collegamento pedonale venga realizzato. Infatti, stando al diagramma di GANTT del progetto (documento NM2701D53PHCA0000001A), i lavori della nuova tratta dalle “Attività propedeutiche alla costruzione” (ID 5) alla “Attivazione della linea Bergamo – Orio al Serio” (ID 33) dovrebbero durare 45 mesi cioè circa 4 anni e, ipotesi personale fuori dal GANTT, nel caso il sovrappasso venga realizzato dal Comune di Bergamo a lavori ferroviari terminati, è ipotizzabile che il tempo complessivo di fine lavori sia di 6 anni (Opera di RFI + Passerella a carico del Comune). Di conseguenza i cittadini potrebbero trovarsi ad allungare notevolmente i tempi di percorrenza per tutta la durata dei lavori, stimata nell’ordine di anni. Il tempo attuale di attraversamento della ferrovia tramite la passerella è di 2 minuti su un percorso lungo 100 metri (Fig. 3) mentre, il tempo di attraversamento senza la passerella e con il vicino passaggio a livello che da progetto verrà chiuso (vedi in seguito) è di 13 minuti su un percorso lungo 1100 metri (Fig. 4).

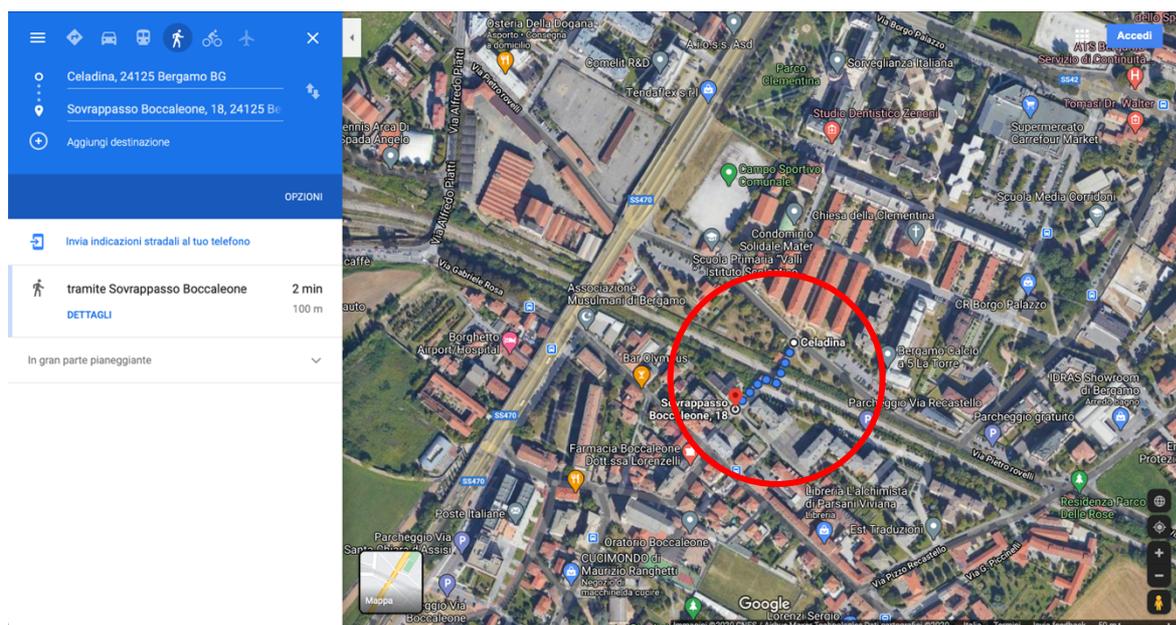


Fig. 3

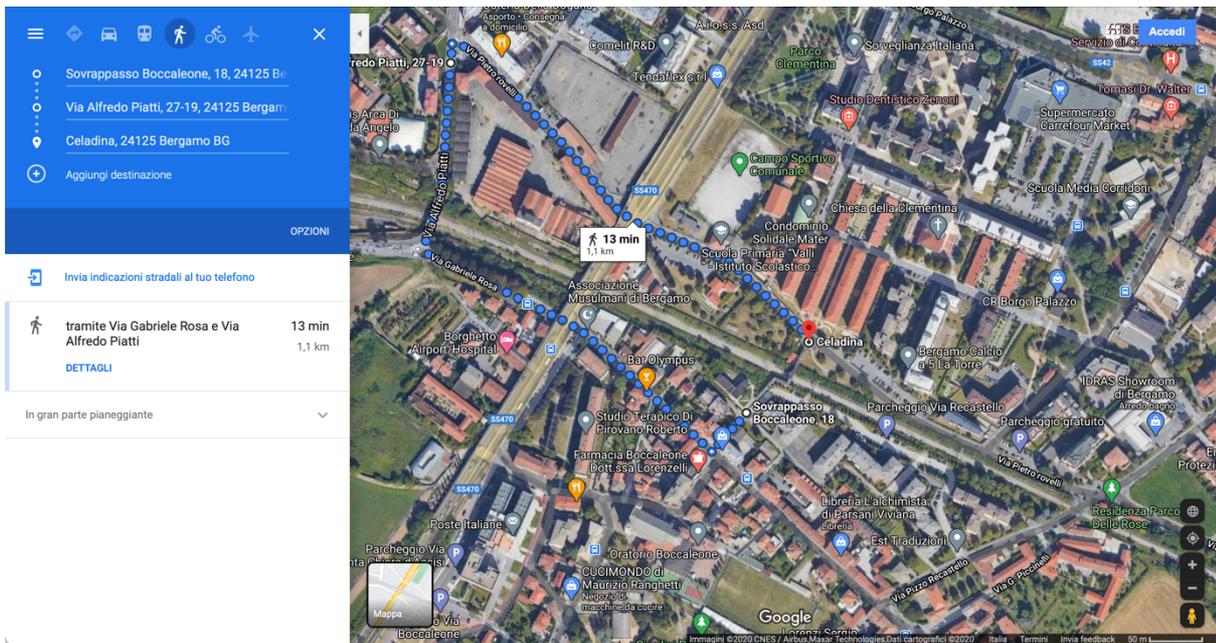


Fig. 4

Per quanto sopra, chiedo la possibilità di realizzare il nuovo sovrappasso ferroviario pedonale direttamente a seguito della demolizione di quello esistente. Questo, tenendo in considerazione che l'altro attraversamento pedonale nelle vicinanze, che è garantito dal passaggio a livello del Km 0+890, verrà chiuso.

Avanzo la richiesta di cui sopra in relazione ai vantaggi che una soluzione di questo tipo potrebbe apportare:

- a) garantire il continuo della connessione pedonale tra le due parti del quartiere in tempi che sono nell'ordine di mesi e non di anni;
- b) ottimizzare la cantierizzazione delle due opere (Opera di RFI + Passerella a carico del Comune, che potrebbero essere affidate allo stesso appaltatore).

1.2 Sottopasso stradale tra la Fiera di Bergamo e via Rovelli

Nel disegno di Fig. 5 è rappresentato il nuovo sottopasso stradale (e immagino anche pedonale) che dovrebbe essere realizzato all'altezza della Fiera di Bergamo. Questa nuova opera, nel disegno è etichettata come "*Intervento appalto RFI*" (ed in un altro documento, il NM2701D26L5IF0001001A, come "Intervento oggetto di altro appalto") ed è di importanza strategica per la viabilità della città di Bergamo, sia in entrata, sia in uscita; a maggior ragione dopo la chiusura del passaggio a livello del Km 0+890. Non ho trovato ulteriori dettagli riguardo alla sua realizzazione, però auspico che venga realizzata contemporaneamente alla nuova linea Stazione di Bergamo – "Aeroporto di Orio al serio".

Avanzo la richiesta di cui sopra in relazione ai vantaggi che una soluzione di questo tipo potrebbe apportare:

- a) garantire il continuo della connessione viaria per autoveicoli tra la zona a sud e la zona a nord della ferrovia che è di importanza strategica per la città di Bergamo, in particolare quando verrà chiuso il passaggio a livello;
- b) ottimizzare la cantierizzazione dell'opera ferroviaria e viaria.

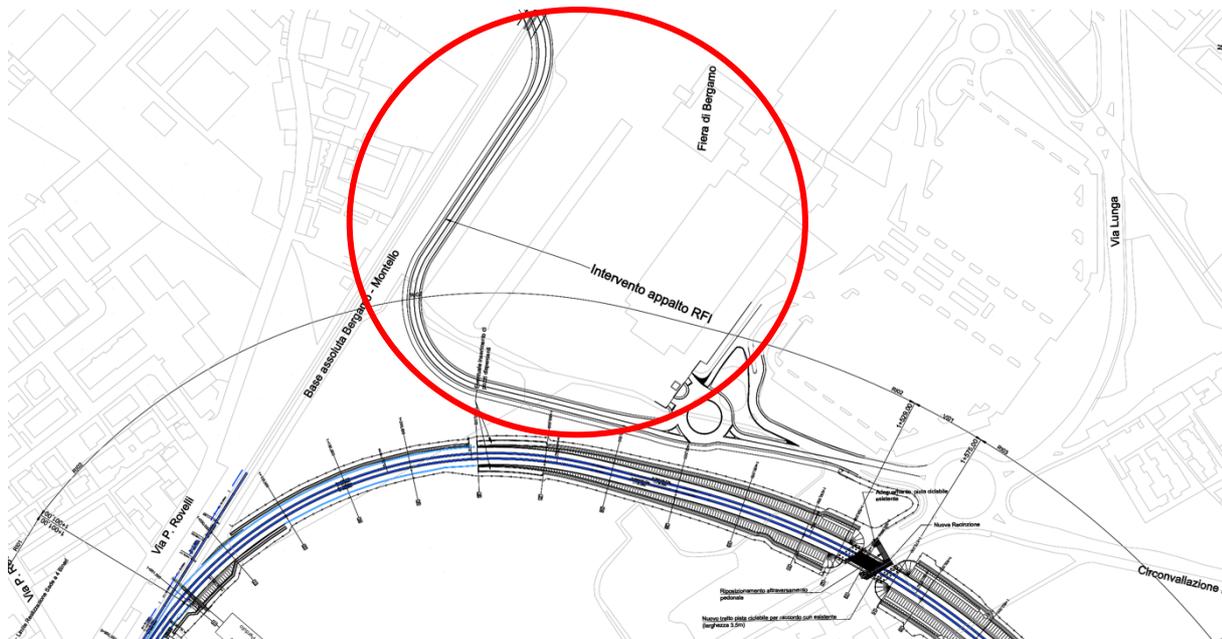


Fig. 5 – estratto da NM2700D26P7CS0000002A

Auspicio che le proposte programmatiche indicate nei paragrafi 1.1 e 1.2 possano essere valutate ed in seguito accolte positivamente.

2. Osservazione agli aspetti progettuali

Il passaggio a livello del Km 0+890 verrà chiuso (Fig. 6). Questo attraversamento viario, dal punto di vista ciclopedonale, è molto utilizzato ed ha la stessa importanza di connessione della passerella sopra citata. Ha anche un altro vantaggio: siccome non presenta gradini, questo tratto è preferito da chi utilizza la bicicletta per spostarsi, rispetto a quello della passerella. Occorre precisare che l'attuale passerella, come anche quella nuova che varrà realizzata dal Comune di Bergamo, lungo la maggior parte della struttura presenta gradoni che rendono difficoltoso il percorso per le biciclette.

(Continua alla pagina seguente)

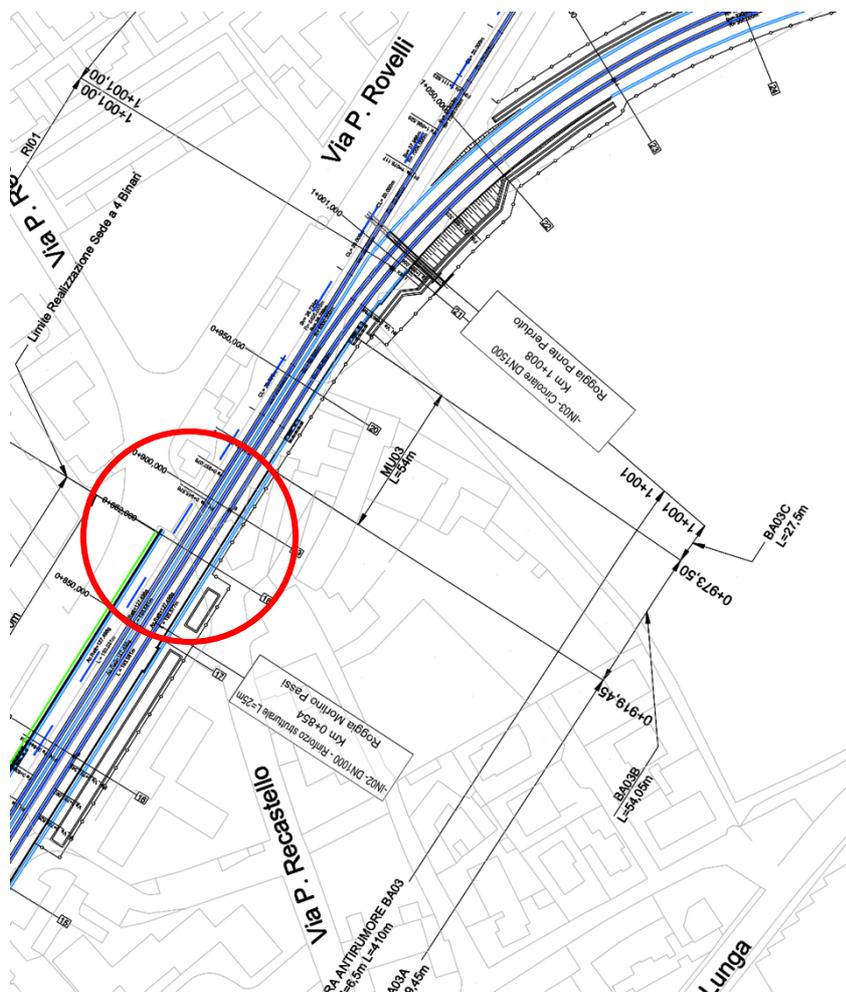


Fig. 6 – estratto da NM2700D26P7CS0000002A

Per quanto sopra chiedo la valutazione riguardo la possibilità di realizzare un sottopasso ciclopedonale nella zona del passaggio a livello che verrà chiuso.

Avanzo la richiesta di cui sopra senza una valutazione quantitativa ma solo qualitativa dell'opera in oggetto, la quale, considerate la demolizione dell'edificio a ridosso della ferrovia in via Pizzo Recastello e la chiusura della strada, potrebbe godere degli spazi fisici per essere realizzata.

Ad esempio, gli scivoli per raggiungere il sottopasso potrebbero essere realizzati parallelamente al tracciato della ferrovia, mentre il sottopasso in modo ortogonale od obliquo a quest'ultima. In merito alla proposta elenco due differenti soluzioni.

Premessa alle Soluzioni 1 e 2

Come si può osservare dalle Fig. 7 e Fig. 8, il sottosuolo della zona del passaggio a livello è caratterizzato da diversi sottoservizi e da due rogge che sono la Morlino Passi e la Ponte Perduto.

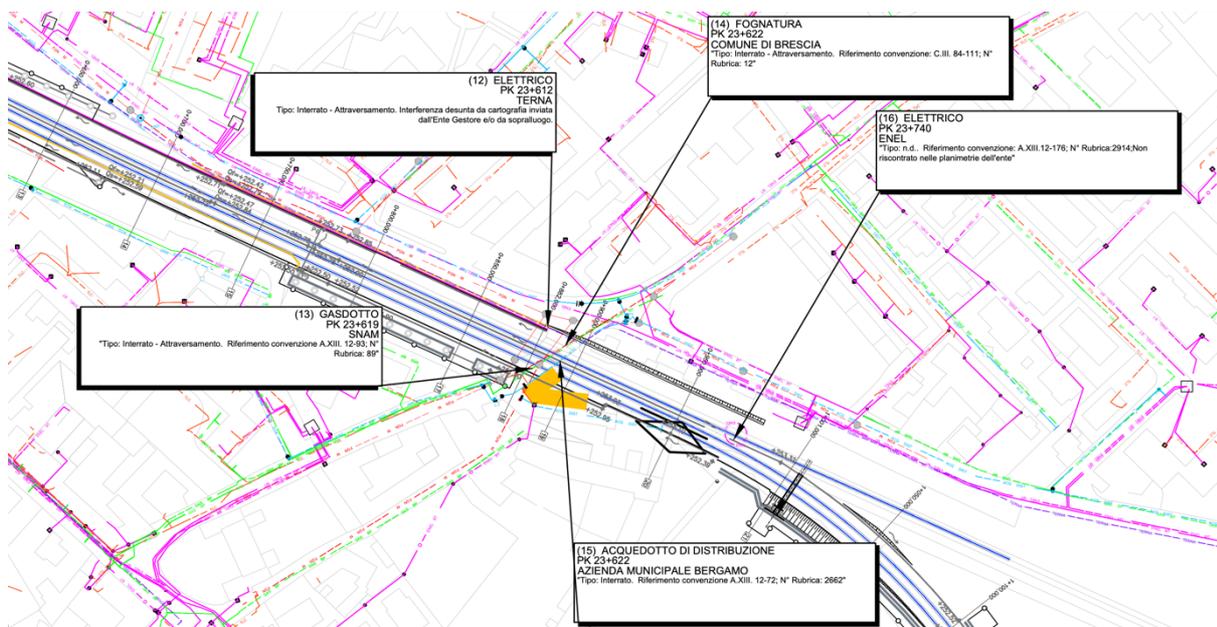


Fig. 7 - estratto da NM2701D53P6SI000001A

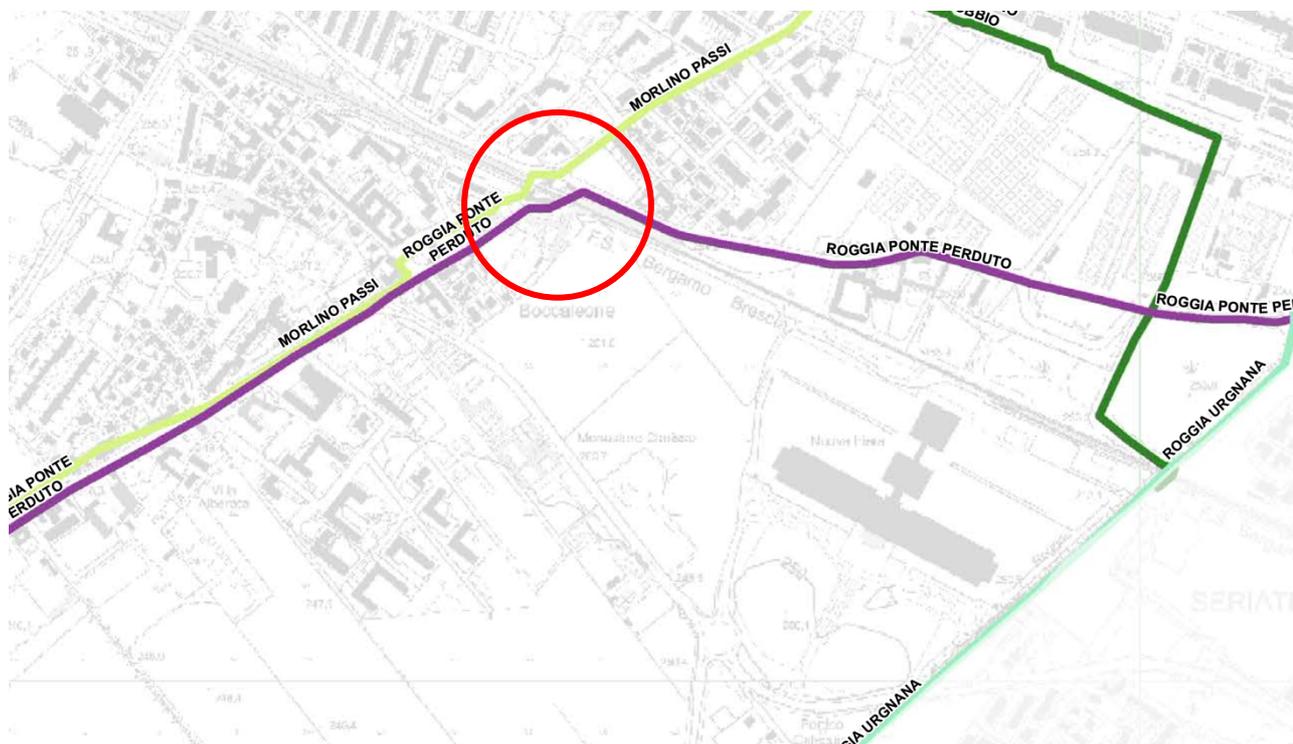


Fig. 8

Soluzione 1: Sottopasso in corrispondenza del passaggio a livello

La proposta, di natura puramente intuitiva, prevede un sottopasso in asse con via Pizzo Recastello e l'attuale passaggio a livello. Questa connessione garantirebbe un forte collegamento tra le due zone densamente popolate del quartiere. Però, come si nota dalle carte delle Fig. 7 e Fig. 8, è di difficile realizzazione, in quanto sotto al passaggio a livello e in sua prossimità si trovano il gasdotto, la fognatura, l'elettrodotto e la roggia Morlino Passi.

Soluzione 2: Sottopasso a sud-est del passaggio a livello

La Fig. 9 illustra la proposta, più realizzabile, che prevede un sottopasso ciclopedonale obliquo a sud-est del passaggio a livello ed ha il vantaggio di essere in una zona che non presenta importanti sottoservizi. L'unico vincolo potrebbe essere dovuto alla roggia Ponte Perduto, che però potrebbe essere canalizzata in modo differente nel caso ce ne fosse il bisogno. Inoltre, sul lato sud della ferrovia (via Recastello), con la demolizione dell'edificio evidenziato, si crea spazio mentre, sul lato nord (Via Rovelli) non ci sono importanti manufatti. L'unico ostacolo potrebbe essere un apparato elettrico chiamato "ENEL MT" sotto all'attuale binario per Montello che però, come si legge dall'etichetta in Fig. 7, "Non è riscontrato nelle planimetrie dell'ente".

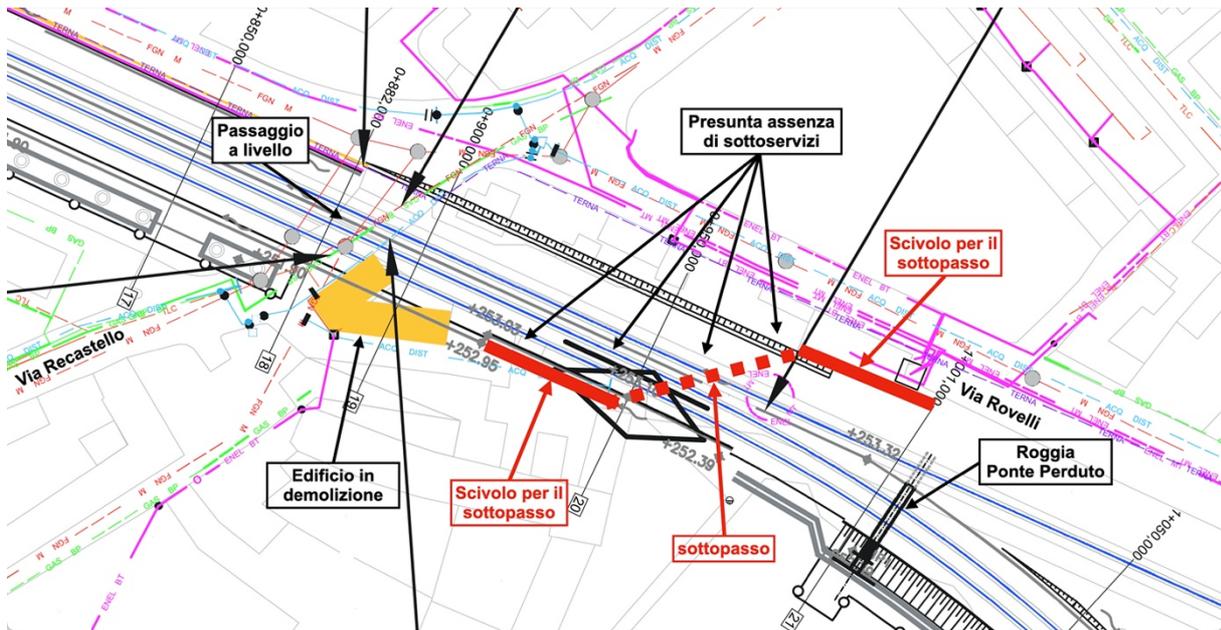


Fig. 9 – estratto da NM2701D53P6SI0000001A con proposta nuovo sottopasso ciclopedonale

In Fig. 10 (Via Recastello) e in Fig. 11 (via Rovelli) sono esplicitate le zone nelle quali posizionerei gli scivoli per il sottopasso ciclopedonale.

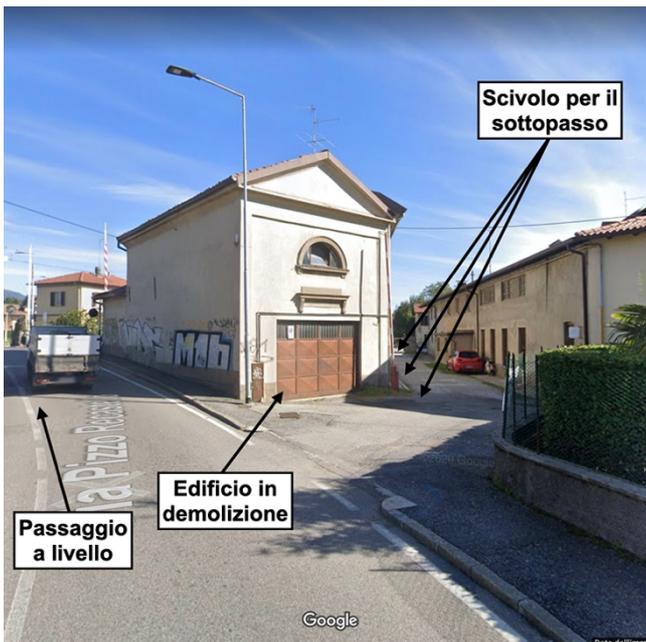


Fig. 10 – via Recastello

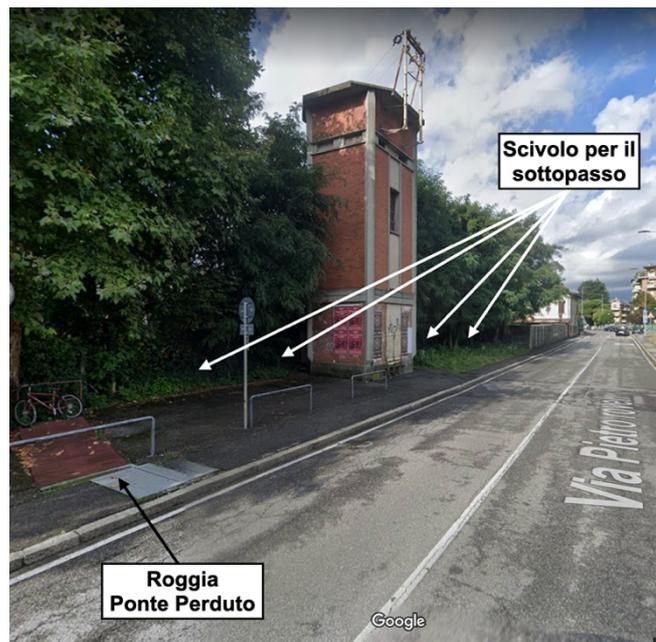


Fig. 11 – via Rovelli

Di fatto, questa seconda soluzione si presenta di gran lunga più realizzabile rispetto alla prima.

Un sottopasso ciclopedonale posto in questa zona (via Recastello – via Rovelli) è un elemento di fondamentale connessione urbana e sociale. Inoltre, la sua posizione è strategica perché si troverebbe all'interno del centro abitato, a differenza del sottopasso stradale all'altezza della Fiera di Bergamo che è distante e scomodo rispetto al baricentro della zona maggiormente abitata del quartiere (vedi in seguito).

A conclusione di questo paragrafo sulle Osservazioni agli aspetti progettuali, chiedo che possa essere presa in seria considerazione la Soluzione 2 del sottopasso ciclopedonale a sud-est del passaggio a livello come da Fig. 9.

Visione d'insieme e conclusioni

In generale, il testo della mia osservazione, tratta l'importanza di un collegamento ciclopedonale tra le due parti del quartiere di Boccaleone, sia di sovrappasso alla ferrovia per quanto riguarda i pedoni (già in progetto da parte del Comune di Bergamo), sia di sottopasso alla ferrovia per quanto riguarda gli utenti che utilizzano la bicicletta per spostarsi ogni giorno, oltre che per i pedoni. Porto all'attenzione dei lettori l'importanza di queste opere attraverso un esempio pratico che riguarda la routine quotidiana.

Ad esempio, un ragazzo che abita nella centralissima via Vittorio Gasparini, 5 del quartiere di Boccaleone a Bergamo vuole raggiungere, a piedi, la scuola secondaria di primo grado di via Monte Cornagera, 5. Il ragazzo, nella normalità, raggiunge la scuola attraverso il passaggio a livello con un tempo di percorrenza di 11 minuti in 850 metri di percorso. Nel caso di attraversamento sulla passerella il tempo di percorrenza sale a 14 minuti in 1100 metri di percorso (Fig. 12). Ricordo che il progetto di RFI prevede la demolizione della passerella, successivamente ricostruita dal Comune di Bergamo, e la chiusura del passaggio a livello.

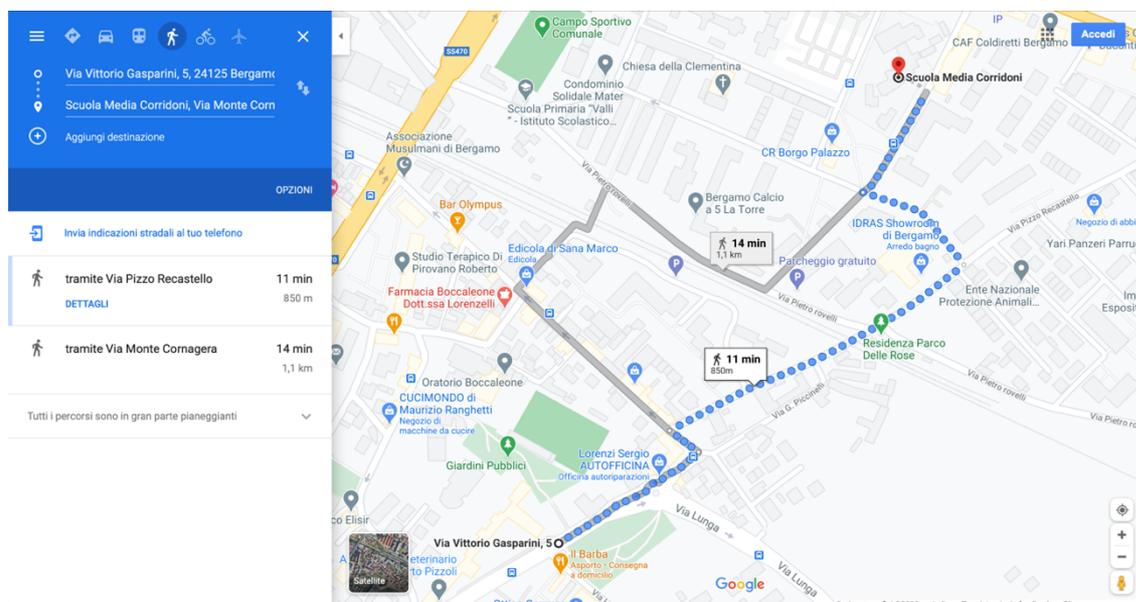


Fig. 12

Come ipotizzato nel paragrafo 1. "Osservazione agli aspetti programmatici", potrebbero volerci fino a 6 anni per avere una nuova passerella e un lasso di tempo non ancora definito per il nuovo sottopasso stradale

all'altezza della Fiera di Bergamo. Di seguito illustro le ripercussioni che il ragazzo che vuole raggiungere la scuola dovrà subire.

Il tempo di percorrenza per raggiungere la scuola attraverso il più breve ed unico collegamento disponibile, cioè quello del ponte di via Alfredo Piatti, è di 22 minuti in 1800 metri di percorso (Fig. 13). Quindi raddoppia rispetto all'attuale.

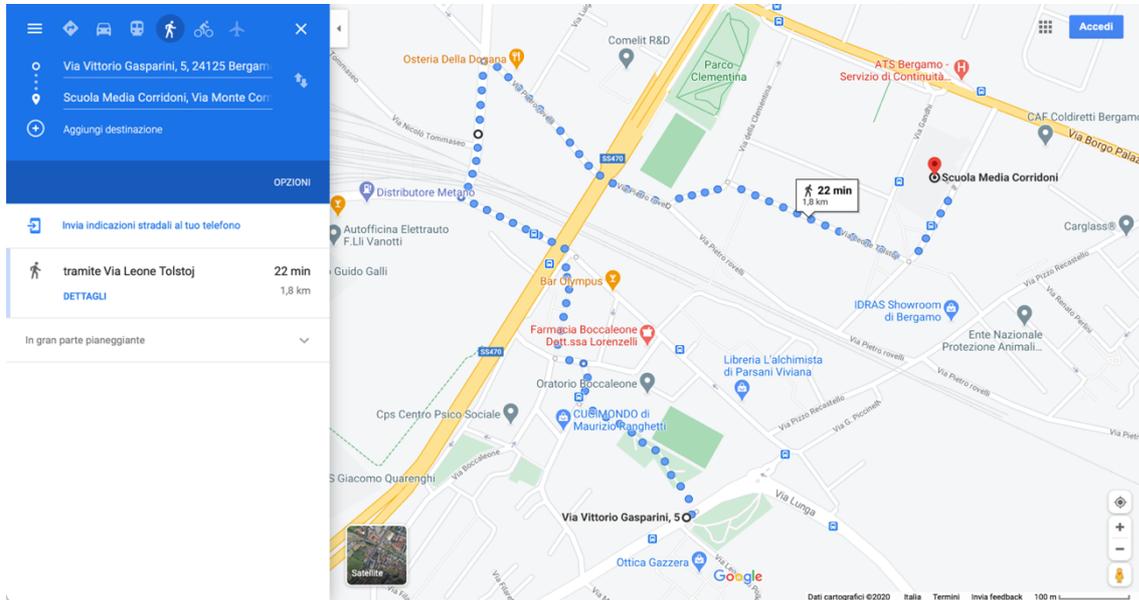


Fig. 13

Mentre il tempo di percorrenza nel caso il ragazzo utilizzi il nuovo sottopasso all'altezza della Fiera di Bergamo è di circa 32 minuti in 2630 metri di percorso (Fig. 14). Quindi triplica rispetto all'attuale.



Fig. 14

Quest'ultimo percorso, per la maggior parte del suo sviluppo è fuori dal centro abitato, in un territorio caratterizzato da terreni agricoli, Fiera di Bergamo, nuova ferrovia, aree industriali, aree di vendita all'ingrosso e di deposito. Caratteristiche che sfavoriscono la sicurezza personale di chi lo percorre come pedone e che rafforzano l'importanza di un sottopasso ciclopedonale in prossimità del passaggio a livello come illustrato nel paragrafo 2, Soluzione 2.

In conclusione, per un periodo di tempo che, per ipotesi, potrebbe raggiungere i 6 anni, il ragazzo dovrà passare per il ponte di via Alfredo Piatti e impiegherà il doppio del tempo, rispetto all'attuale, per raggiungere la scuola. Inoltre, il ragazzo, per una parte del percorso respirerà gli inquinanti prodotti dagli autoveicoli che notoriamente, in orario di punta, congestionano le vie interessate; a maggior ragione con la chiusura del passaggio a livello. Nello specifico: via Rosa, via Piatti e via Rovelli; come si può osservare dalla Fig. 13.

L'esempio del ragazzo e le difficoltà che incontrerà a causa di questo progetto per spostarsi all'interno del quartiere sia a piedi sia in bicicletta, rappresentano la situazione tipo della routine quotidiana della maggior parte dei cittadini, anche anziani, che abitano la zona di Boccaleone a Bergamo e che in generale vertono sul quartiere per motivi lavorativi e di socialità.

Quindi, risulta di buon senso ed evidente che le proposte programmatiche e progettuali che ho esposto nel testo di osservazione debbano essere valutate dagli organi di competenza. L'attenzione dovrebbe cadere in particolare sulla:

- ricostruzione, il prima possibile, della passerella pedonale di sovrappasso della ferrovia in accordo con il Comune di Bergamo;
- “Soluzione 2: Sottopasso a sud-est del passaggio a livello”, illustrata nel paragrafo “2. Osservazione agli aspetti progettuali”, nella quale credo fortemente.

Auspico che tutti gli stakeholder coinvolti nel progetto siano d'accordo con me nel portare alla luce nel più breve tempo possibile le opere sopra citate di rammendo tra le parti a sud e a nord della ferrovia, verosimilmente nell'arco di massimo 18 mesi dalla demolizione della passerella e dalla chiusura del passaggio a livello.

Ringrazio anticipatamente per l'attenzione che verrà posta nei riguardi di queste osservazioni e porgo distinti saluti.

Alessandro Galliani

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

Luogo e data Bergamo, 19/12/2020

Il dichiarante

Alessandro Galliani