

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.

X 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.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____ **COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE** _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

Piano/Programma, sotto indicato

X Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO – “AEROPORTO ORIO AL SERIO” (Codice procedura 5609)

(Inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

x Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)

X Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)

X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)

X 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

Con la presente siamo a **richiedere una revisione del progetto in oggetto**, richiesta supportata da una petizione online sulla piattaforma change.org che in meno di 3 settimane ha ricevuto l'adesione di quasi 10.000 firme (al momento in cui scriviamo). Il progetto ferroviario presentato da RFI non ha tenuto conto del quartiere di Boccaleone e dei suoi abitanti.

Al vostro Ministero sono state presentate, entro la data prevista, più osservazioni di un qualsiasi altro progetto sottoposta a VIA di questa importanza, e oltre 100 domande sono state raccolte da semplici cittadini all'indirizzo del Sindaco, di cui attendiamo ancora una risposta scritta.

Si fa presente, che Boccaleone è un quartiere periferico alle porte del centro di Bergamo e al confine con l'area del progetto di Bergamo Porta Sud; ad oggi il quartiere di Boccaleone è diviso in due parti: a ovest dal viadotto della S.S. 470, a nord dall'asse ferroviario Bergamo-Brescia.

Lo sviluppo edilizio di questo quartiere si è avuto dagli anni '80 proprio nell'area di Boccaleone oltre la ferrovia verso Borgo Palazzo e negli anni '90 a ridosso del parco agricolo di via Gasparini. Benché ci sia stata una forte urbanizzazione della zona le strutture viarie sono rimaste pressoché invariate. Infatti per entrare a Bergamo da Seriate si deve percorrere via Rosa a senso unico, strada del nucleo storico e densamente abitata e in uscita sempre nel centro di Boccaleone, via Isabello.

Via Pizzo Recastello con il suo passaggio a livello è l'unica strada di collegamento delle due zone del quartiere. Altri collegamenti delle due parti sono: la passerella pedonale del sovrappasso della ferrovia (grande Barriera architettonica) e il ponte di via Piatti (con un solo marciapiede) al confine del quartiere di Boccaleone verso il centro di Bergamo.

Il progetto in oggetto prevede la chiusura del passaggio a livello (per permettere il transito di un treno ogni 7 minuti), ci sarà quindi una definitiva **SEPARAZIONE del quartiere.** A livello di collegamenti rimarrà solo via Piatti, strada molto trafficata, poiché il sovrappasso pedonale sarà abbattuto durante la cantierizzazione (più di 300 gg), quindi sarà possibile raggiungere l'altra parte

del quartiere solo attraverso via Piatti o il comune di Seriate (in media si aggiunge 1,2/1,3km al posto che i 50mt di attraversamento della via Recastello).

La chiusura di via Recastello, quindi non consentirà più il collegamento diretto in città tra Borgo Palazzo, l'asse interurbano e il quartiere di Campagnola e viceversa (nord/sud – sud/nord). Via Recastello è una strada di uscita e di penetrazione in città per gli abitanti degli altri quartieri e per tutte le persone che ogni giorno si recano a Bergamo per lavorare e rientrano a casa la sera.

La sua chiusura senza immediate soluzioni dividerà definitivamente il quartiere e penalizzerà tutti i quartieri che circondano Boccaleone e il traffico in entrata e in uscita da sud: va evidenziato che il traffico in entrata dalla tangenziale verso Bergamo graverà unicamente su via Rosa, strada densamente abitata con edifici a cortina a fronte strada, a senso unico con un unico marciapiede, e in uscita da Bergamo attraverso via Piatti, via Gavazzeni - strada dove vi sono cinque scuole superiori (Istituto Tecnico Industriale Paleocapa, Istituto Superiore Galli, Istituto per Geometri Quarenghi, Istituto Superiore Natta, Istituto Professionale Pesenti) e una clinica privata (Humanitas Gavazzeni, dotata di Pronto Soccorso).

Il traffico in uscita graverà su Via Isabello, una strada già molto trafficata adesso e dove insistono tre scuole: elementare, materna, nido; strada che in condizioni di normalità dovrebbe essere classificata zona 30, rendendola di fatto strada ad alto scorrimento. Quindi con la chiusura di via Recastello anche via Rosa, via Isabello e via Gasparini, e oltre la ferrovia Via Rovelli, vedrebbero aumentare notevolmente il traffico.

Boccaleone, a differenza di quanto scritto nella relazione generale del progetto, è cresciuta rispettando le normative comunali e non è una periferia degradata come viene più volte dichiarato nelle relazioni. Infatti considerare questa zona residenziale di poca rilevanza storica o culturale e quindi adatta ad un progetto di attraversamento così impattante come viene proposto, non fa altro che degradare un tessuto con già diverse criticità mai risolte, non legate alla tipologia degli edifici, ma alle infrastrutture viarie vetuste e quindi sottodimensionate rispetto allo sviluppo urbanistico degli ultimi 30 anni.

Il quartiere di Boccaleone si sviluppa su un'area di più di 3 Km², è abitato da oltre 7.000 persone e, con questo progetto, verrà diviso definitivamente in 2 parti: 3.871 abitanti verso via Rovelli (zona Clementina, che fa sempre parte del quartiere di Boccaleone) e 3.130 abitanti nella zona storica di Boccaleone (dove c'è anche la parrocchia). **Il progetto non riconosce il quartiere di Boccaleone come nucleo storico e non viene tenuta in giusta considerazione l'elevata densità abitativa in un quartiere che è intensamente urbanizzato dal punto di vista immobiliare e viario.**

Attualmente attraverso via Recastello e la passerella pedonale (altamente degradata e in progetto di ricostruzione, fermato solo da questo progetto che prevede l'ampliamento del numero di binari) le due parti del quartiere sono connesse e condividono tutti gli spazi: l'Ufficio Postale, 2

Istituti Bancari, l'Asilo Nido comunale e quello privato, 2 Scuole dell'Infanzia comunali e 1 Parrocchiale, le 2 Scuole Primarie, la Scuola Secondaria di primo grado; la Biblioteca, la Parrocchia e la Chiesa della Clementina, l'Oratorio, il campo da calcio, la farmacia, l'edicola, la Casa Religiosa delle Suore Comboniane (che ospita anche religiose anziane ed ammalate e che nel progetto viene considerato erroneamente edificio residenziale mentre è di categoria B1 CONVENTO), più di 25 tra Centri di Aggregazione per giovani ed anziani, Associazioni e Gruppi Sportivi, Solidali, di Cooperazione e di Servizi Sociali, bar, negozi e supermercati di vicinato che, in periodi come quelli vissuti durante il 2020 per la pandemia da Covid, sono stati indispensabili agli abitanti del quartiere per l'approvvigionamento alimentare e non solo; in via Lunga va evidenziata la presenza del Monastero di clausura delle Suore Clarisse (insediamento storico nel quartiere).

Inoltre a Boccaleone si trovano Casa Integra della Fondazione di Casa Amica, Casa Mater, un distaccamento del centro psichiatrico, l'associazione Musulmani di Bergamo, diversi condomini di proprietà dell'ALER, tutte realtà concentrate che si sono integrate nel nostro quartiere e che lo valorizzano e lo rendono unico.

Dai dati Istat del Comune di Bergamo è stato calcolato che nel 2018 la popolazione del quartiere di Boccaleone era di 7137 abitanti di cui il 20% con oltre 65 anni e una fascia del 17% tra i 55 e 65 anni, quindi alla fine dell'opera la popolazione considerata anziana sarà almeno del 30%.

Il 12% della popolazione sono bambini dai 3 ai 13 anni, la fascia d'età che frequenta le scuole inferiori, **quindi i servizi devono essere facilmente accessibili sul territorio attraverso una mobilità pedonale** e non deve essere necessario l'utilizzo di auto o altri mezzi, perché ciò intensificherebbe il traffico locale.

Con l'attuazione di questo progetto tutti gli abitanti, ma soprattutto i minori (si ricorda che la scuola media è verso Borgo Palazzo) e le persone anziane e con disabilità, **verranno ulteriormente penalizzati perché non potranno attraversare nemmeno a piedi il quartiere e le attività commerciali perderebbero gran parte dell'utenza, aggravando ulteriormente la crisi economica a causa del COVID.**

Il progetto prevede inoltre l'azzeramento di ben 46 parcheggi privati e pubblici, in una zona densamente abitata e già con pochi stalli creando un ulteriore disagio agli abitanti di via Recastello senza offrire alternative possibili.

Boccaleone non può essere considerato un quartiere dormitorio. E 'un quartiere vivo, pieno di attività e di iniziative. La chiusura di via Recastello, il transito previsto di 146 treni verso l'aeroporto, oltre al normale traffico ferroviario già esistente, la separazione delle due anime del quartiere con una barriera, UN MURO, di pannelli fonoassorbenti di oltre 600 metri ed alta da 5 a

oltre i 7 metri (altezza quasi il doppio del muro di Berlino) non rispettano le linee guida di un moderno progetto infrastrutturale, rispettoso delle persone e dell'ambiente esistente.

Il progetto presentato dalle ferrovie non può non riconoscere il vincolo di Salvaguardia del Parco dei Colli, approvato con Delibera della Comunità del Parco n.5 del 17/05/2019, nell'area agricola oltre via Lunga; infatti l'area agricola di Boccaleone è diventata parte del Parco identificata nel percorso denominato dei 'Corpi Santi e delle Delizie', considerando le sue importanti caratteristiche storiche e paesaggistiche. Nel documento si dichiara [...] la formazione di una Cintura verde dei Corpi Santi e delle Delizie, progetto volto alla salvaguardia delle aree agricole peri-urbane, a supporto di un'ampia infrastruttura ambientale opportunamente collegata al "sistema parco. ...Esso è volto ad organizzare una infrastruttura ambientale, interna alla città e collegata funzionalmente ed ecologicamente con il parco, in grado di assolvere ad un ruolo ecologico, con il mantenimento delle aree agricole; ad una funzione ricreativa, con la formazione di un circuito ciclopedonale e di una collana di spazi per la fruizione all'aria aperta; ad una funzione formativa, con il recupero ideale del rapporto storico tra i Corpi Santi e la città storica" . [...]

Il progetto prevede che la struttura ferroviaria attraversi il parco sia in rilevato, che in trincea per poi interrarsi verso l'aeroporto, questo tracciato altamente invasivo andrebbe ad inficiare la pianificazione della cintura verde del Parco dei Colli.

La dimensione strategica del Progetto, così come viene considerata da RFI, non può inserirsi con una modalità così invasiva nel nostro quartiere, che dal progetto non riceverà alcun beneficio per i residenti e che verrà stravolto anche per quanto riguarda il traffico, le relazioni e le necessità quotidiane delle persone.

Il progetto ferroviario Bergamo-Orio risulta **NON SOSTENIBILE e altamente IMPATTANTE** dal punto di vista paesaggistico, urbanistico, sociale e ambientale soprattutto per il quartiere di Boccaleone, il quale subirà solo gli aspetti negativi (si vedano i 5 cantieri nel raggio di 500mt) senza trarne benefici a fine opera.

Il gruppo RFI proclama nei suoi spot pubblicitari e sul suo sito internet i loro principi di sostenibilità:

[...] La politica di sostenibilità identifica i principi che ispirano il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per una gestione responsabile dei propri impatti, sia verso le comunità in cui opera sia verso le proprie persone.

Consapevoli del ruolo centrale del settore della mobilità per una crescita responsabile, intendiamo contribuire al miglioramento della qualità della vita e dei territori che attraversiamo, sviluppando infrastrutture e modalità di trasporto integrate ed efficienti. [...]

parole ampiamente condivise ma completamente disattese con questo progetto.

Il progetto in questione non tiene assolutamente in considerazione neppure l'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 dell'ONU, che prevede di "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili"; per cui le città DOVRANNO essere il motore delle economie locali e nazionali e rappresentare il fulcro del benessere.

Inoltre l'agenda 2030 dichiara che [...]

Lo sviluppo urbano dovrà essere più inclusivo e sostenibile. Dovrà altresì essere garantito l'accesso di tutti a superfici verdi e spazi pubblici sicuri e inclusivi, soprattutto per donne e bambini, anziani e persone con disabilità.

dovrà supportare i positivi legami economici, sociali e ambientali tra aree urbane, periurbane e rurali rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale

dovrà entro il 2030 potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile". [...]

Lo stesso nuovo PGT del Comune di Bergamo prende come riferimento gli stessi obiettivi dell'agenda 2030 dell'ONU, infatti dichiara che:

[...] le linee strategiche di indirizzo del PGT hanno al loro interno un chiaro orientamento alle sostenibilità ambientale e territoriale che tocca soprattutto gli obiettivi finalizzati a:

rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili (ob. 11) [...]

In aggiunta, nel progetto **Legami Urbani** del Comune di Bergamo, si dichiara di voler **ricucire il tessuto sociale e urbano** delle periferie:

[...] *La strategia del progetto Legami Urbani è ambiziosa: 'ricucire' le fratture tra centro storico e periferie della città, con interventi che permettano non solo di migliorare la qualità delle infrastrutture – i luoghi di aggregazione e di cultura, le scuole, il verde – ma anche di promuovere le potenzialità sociali ed economiche, di dare sostegno alle situazioni di fragilità e di rafforzare l'integrazione nei quartieri oggetto dell'intervento. [...]*

Lo stesso architetto Renzo Piano, nel 2015 a Bergamo dichiarava:

È fragile il paesaggio e sono fragili le città, in particolare le periferie. Ma sono proprio le periferie la città del futuro, quella dove si concentra l'energia umana e quella che lasceremo in eredità ai nostri figli. C'è bisogno di una gigantesca opera di rammendo e ci vogliono delle idee».

Per costruire un piano di rammendo a scala di quartiere occorre una metodologia diversa, basata su un approccio "dal basso". **Analizzare i problemi reali e le opportunità esistenti sul territorio è essenziale** per poter mettere in atto una simile strategia. Per questo serve un nuovo tipo di professionalità: l'architetto condotto. Si tratta di una figura nuova che organizza incontri con la popolazione per raccogliere dati, informazioni e idee. Opera nel quartiere affiancandosi alle associazioni, facilita la comunicazione con l'amministrazione comunale e illustra agli abitanti in che modo sono state risolte all'estero situazioni simili. L'architetto condotto fornisce consulenze specifiche alle richieste che vengono dalla base, verifica quali sono gli immobili e le aree disponibili per la rigenerazione, produce una serie di proposte candidate per diventare operative a breve e a medio termine, formula una gerarchia di urgenza ed efficacia degli interventi. [...]

La proposta progettuale del nostro comitato di quartiere prende spunto proprio dall'idea di Renzo Piano di RICUCIRE le periferie al resto della città. E' pienamente **compatibile con il progetto del Comune** di Bergamo Legami Urbani, citato in precedenza e inoltre rispetta i 3 capisaldi del nuovo PGT di Bergamo che vede una Bergamo SOSTENIBILE, INCLUSIVA e di conseguenza ATTRATTIVA.

Il nostro progetto denominato **RICUCIAMO** prevede:

l'interramento dell'asse ferroviario dal km 0,300 al km 1,600 in modo da non **SEPARARE DEFINITIVAMENTE** il quartiere ed evitare l'imponente ponte ferroviario di via Lunga che creerebbe un impatto visivo e ambientale notevole all'ingresso sud della città rendendo Bergamo **POCO ATTRATTIVA**;

l'utilizzo dell'attuale sedime ferroviario dal km 0,300 al km 1,001 per **RICUCIRE IL QUARTIERE** con uno spazio verde, inserendo all'interno una pista ciclabile che diventerebbe l'asse di collegamento con le piste ciclabili esistenti a Bergamo (via Lunga e Via Isabello) creando così il collegamento ciclopedonale Bergamo-Fiera, un percorso con vista Città Alta (per una Bergamo più **ATTRATTIVA e SOSTENIBILE**);

il **collegamento e l'ampliamento delle aree verdi del quartiere** (ad esempio giardino comunitario di Via Rovelli), piantando tutta l'area in modo da divenire in un prossimo futuro un polmone verde a sostegno di via Rovelli che diventerà, secondo il PGT, uno degli assi di penetrazione più importanti per lo sviluppo di Porta Sud (per una Bergamo più **SOSTENIBILE**);

l'eliminazione di tutte le barriere architettoniche di attraversamento del quartiere, infatti non sarebbe più necessaria l'abbattimento con conseguente ricostruzione della passerella pedonale sopra la ferrovia perché resterebbe soltanto la rampa di salita da via Rosa e quella di discesa in via Rovelli (per una Bergamo più **INCLUSIVA**);

salvaguarderebbe tutti i parcheggi, sia pubblici che privati, della via Recastello, mantenendo un'area alberata, sia pubblica che privata, di circa 2.000mq (per una Bergamo più **SOSTENIBILE**);

migliorerebbe la vivibilità poiché si eviterebbe il km di barriere fonoassorbenti alte oltre i 7m (dichiarate 6,5m nella relazione generale del progetto mentre nel prospetto quotate a 7,5m fuori terra) e renderebbe accessibili tutti i servizi a entrambe le parti del quartiere, attualmente collegate solo da via Pizzo Recastello e dalla passerella ferroviaria con la presenza di barriere architettoniche importanti (scaloni) senza separarli irreversibilmente come nel progetto presentato da RFI (per una Bergamo più **INCLUSIVA, ATTRATTIVA e SOSTENIBILE**);

il **miglioramento della mobilità dolce** con il percorso ciclopedonale potrebbe diventare un motore per lo sviluppo commerciale di via Rosa, da anni in difficoltà (per una Bergamo più **ATTRATTIVA e SOSTENIBILE**);

infine non ostacolerebbe lo Sviluppo di Porta Sud ... il grande progetto per Bergamo che verrà attuato nei prossimi anni e che **non deve escludere le periferie immediatamente limitrofe**, per una

Bergamo più SOSTENIBILE, ATTRATTIVA e INCLUSIVA. **Altrimenti dove finisce Bergamo città?**

Il Comitato di quartiere di Boccaleone della città di Bergamo, chiede quindi che venga preso in considerazione questo progetto, prevedendo l'interramento della ferrovia per una Grande Bergamo, una Smart City: Tecnologica, Efficiente, Sostenibile e Vivibile.

Detto questo si ha la netta sensazione che non siano stati considerati tutti i rischi ambientali e tutti i danni connessi, si ricorda che **riparare i danni ambientali è molto più dispendioso sia in termini economici che per la reputazione di un'impresa**, Bergamo purtroppo ricorda ancora gli investimenti sbagliati e frettolosi di Italia '90 (interasse stradale e ingresso autostrada), che hanno creato grosse criticità e ingenti costi negli anni al Comune di Bergamo e quindi a noi cittadini, per riparare errori fatti da una frettolosa e cattiva progettazione.

Con la proposta terremmo in considerazione anche l'idea di fondo di RFI in tema di sostenibilità, così come scritto nel loro sito:

[...] *L'idea di fondo è quella che prevenire è meglio che curare. In tale ottica le imprese dovrebbero considerare i seguenti elementi:*

se è vero che prevenire danni ambientali implica dei costi è altrettanto vero che riparare ai danni ambientali è molto più dispendioso sia in termini economici che per la reputazione di un'impresa;

..... Inoltre, l'utilizzo di tecnologie che rispettino l'ambiente, comporta minori rischi finanziari, e un importante stimolo per gli assicuratori;

la ricerca e lo sviluppo che si basano su prodotti sostenibili da punto di vista ambientale, possono avere importanti benefici di lungo periodo.

L'interpretazione di "approccio preventivo", può presentare problemi per alcune imprese. Molte di loro sarebbero in grado di prevenire un qualsiasi danno ambientale se solo avessero maggiore consapevolezza di quelli che sono i danni ambientali e le condizioni ambientali di base nelle aree in cui operano. [...]

In questi mesi come comitato abbiamo comparato altri progetti di RFI di altre città, sia in fase progettuale che in fase esecutiva. E qualche domanda ce la facciamo:

- come mai in altre città si interrano tratti anche più lunghi e complessi di ferrovia, mentre a Bergamo questa opzione non è mai stata presa in considerazione?
- Come mai servono 2 binari dedicati per il Treno per Orio quando a Brescia al momento ce n'è solo 1 attivo?
- come mai, con le dovute proporzioni, i costi per l'interramento di altre città sono inferiori a quelli previsti a parole dai politici locali per "affossare" l'idea di interrimento?
- perché deve esserci l'urgenza delle Olimpiadi come "motore" per realizzare una infrastruttura? Ci ricordiamo dei "refusi" di Italia '90 di cui ancora paghiamo il costo economico e a volte sociale?

- Come mai è difficile dialogare con coloro che hanno l'obbligo per legge di diffondere e fare conoscere il progetto di una infrastruttura che resterà "per sempre"?
- Come mai RFI ha 3 progetti sulla tratta Curno-Bergamo-Brescia e risultano 3 progetti separati mentre è un unico collegamento e servirebbe un'unica regia?

Alleghiamo la nostra proposta di progetto "ricuciamo" che speriamo venga presa in considerazione non solo per il progetto ferroviario Bergamo - Orio ma anche per la **tratta Bergamo-Brescia, poiché la parte inerente al nostro quartiere presenterà le stesse problematiche di separazione e chiusura del passaggio a livello di via Recastello.**

Il/La Sottoscritto/a 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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - _Progetto Ricuciamo_____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Bergamo _09/04/2021_

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

 (Firma)

PROGETTO

#RICUCIAMO  BERGAMO

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE
BERGAMO

STATO DI FATTO – VISTA AEREA



- Vista Boccaleone dallo scalo Ferroviario prossimamente Bergamo Sud

STATO DI FATTO – VISTA AEREA

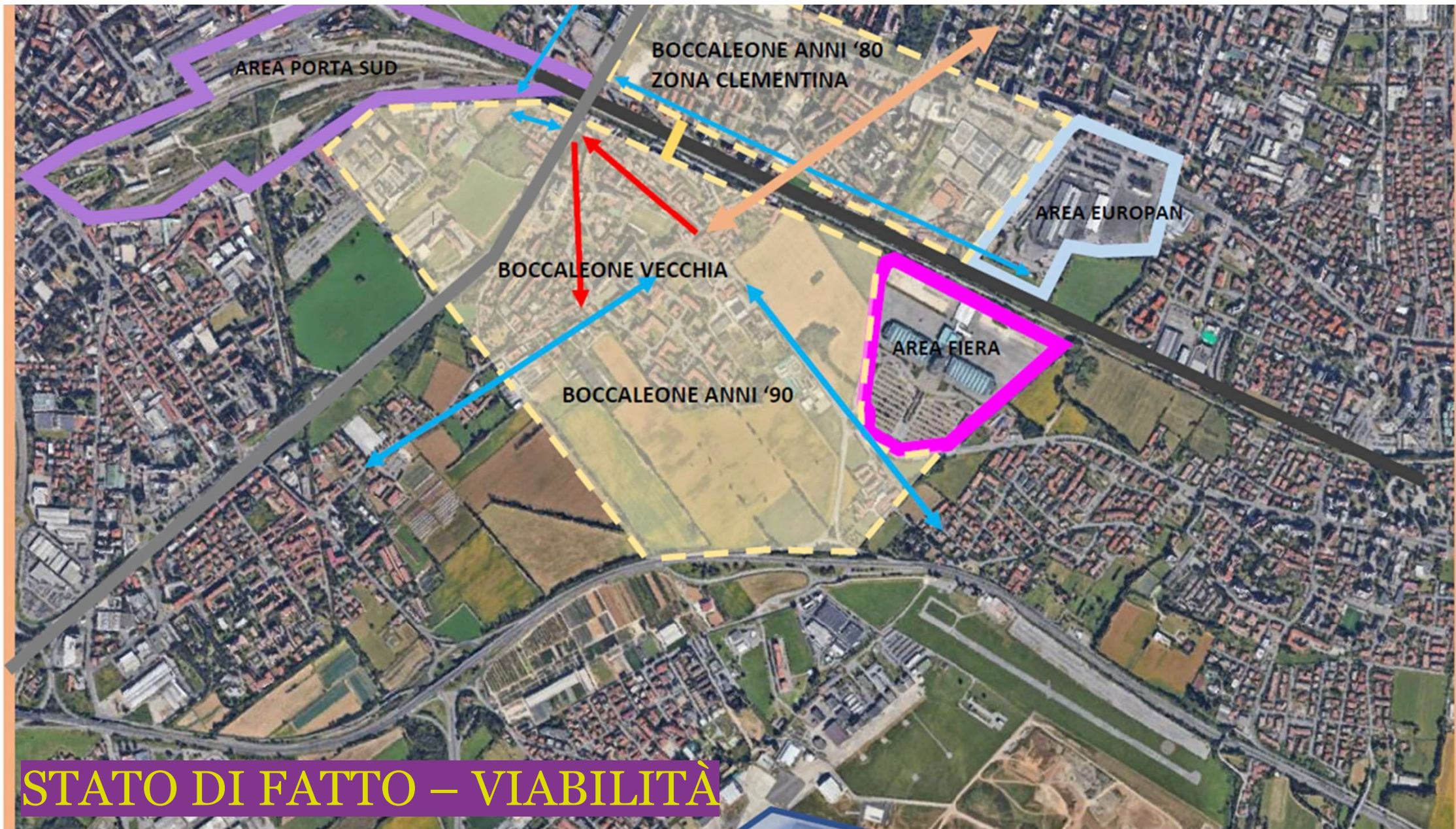


Google Earth
Image Landsat / Copernicus

• Vista Boccaleone dal Viadotto

STATO DI FATTO – PASSERELLA





AREA PORTA SUD

BOCCALEONE ANNI '80
ZONA CLEMENTINA

AREA EUROPEAN

BOCCALEONE VECCHIA

AREA FIERA

BOCCALEONE ANNI '90

STATO DI FATTO – VIABILITÀ

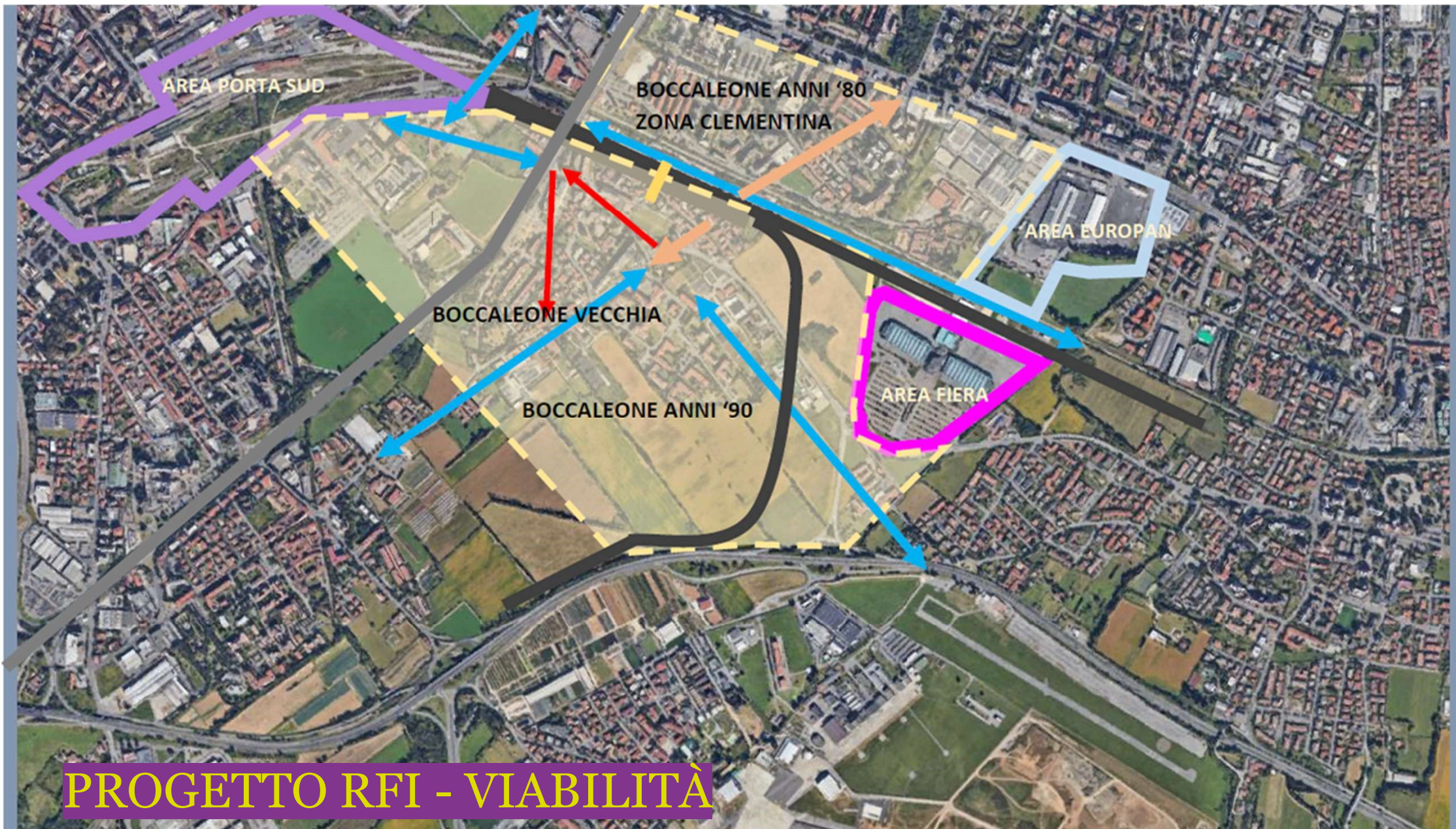


FA02
INTERVENTO OGGETTO DI ALTRO APPALTO

FA01

PROGETTO RFI

• Progetto RFI su ortofoto anni '90



AREA PORTA SUD

BOCCALEONE ANNI '80
ZONA CLEMENTINA

AREA EUROPEAN

BOCCALEONE VECCHIA

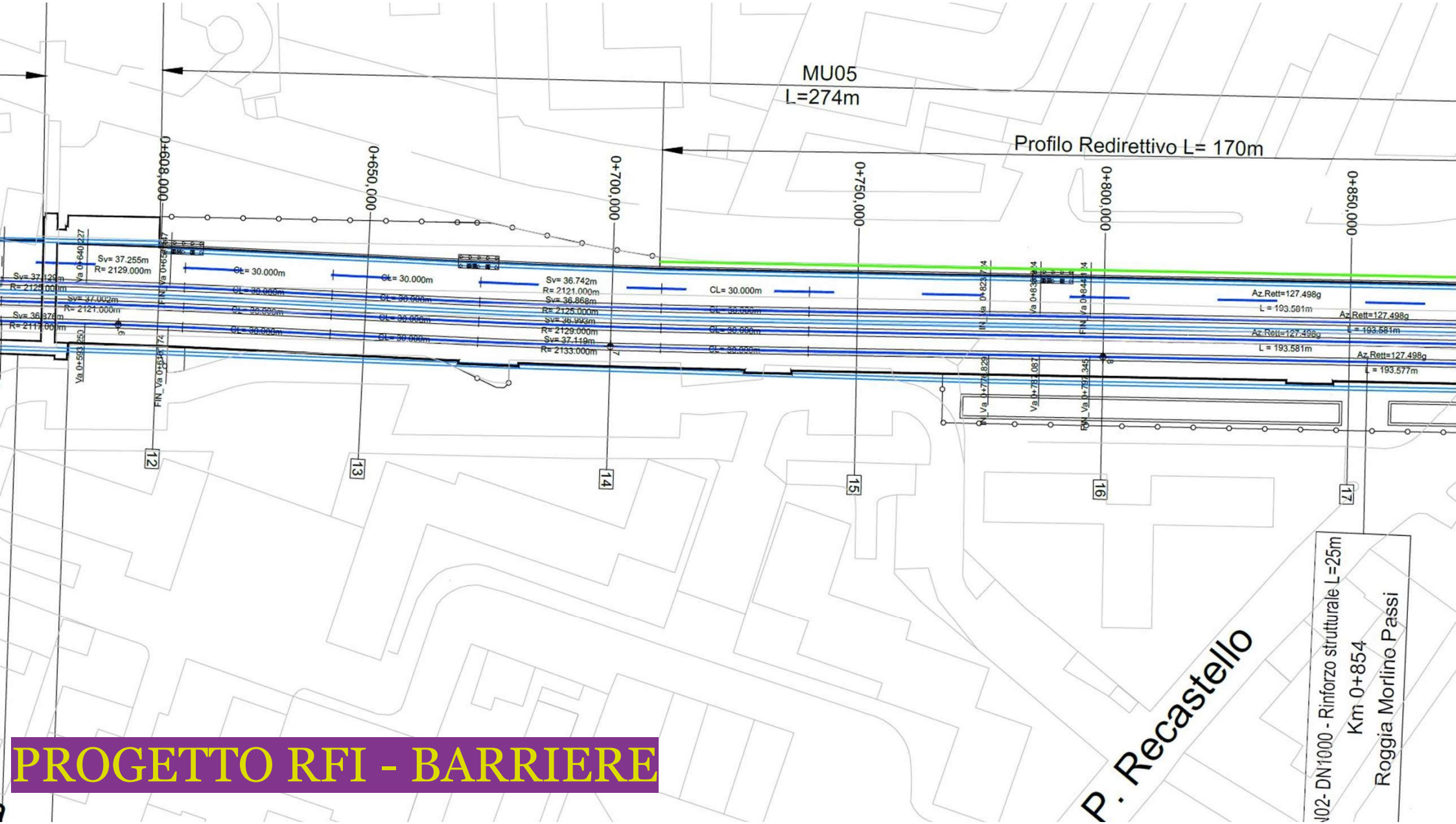
BOCCALEONE ANNI '90

AREA FIERA

PROGETTO RFI - VIABILITÀ

MU05
L=274m

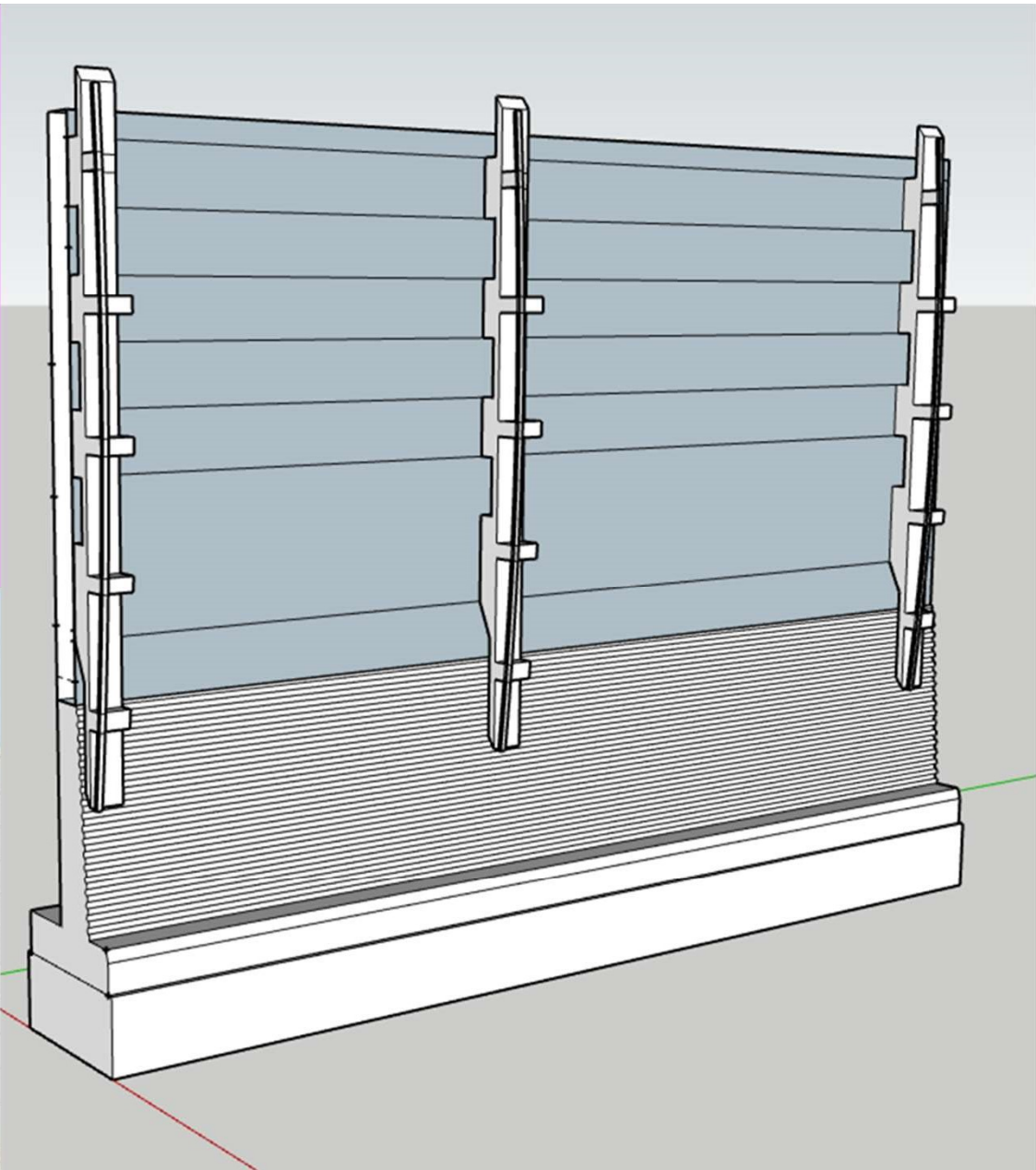
Profilo Redirettivo L= 170m



PROGETTO RFI - BARRIERE

P. Recastello
002- DN1000 - Rinforzo strutturale L=25m
Km 0+854
Roggia Morlino Passi

PROGETTO RFI - BARRIERE





PROGETTO RFI – SEPARAZIONE FISICA





No
WALL

E



D

EA

19-05-2021

PROGETTO RFI – SEPARAZIONE SERVIZI

Servizi verso Borgo Palazzo

- Scuola elementare
- Scuola media
- Banca
- Supermercato
- Centro Anziani





PROGETTO RFI – SEPARAZIONE SERVIZI

Servizi verso centro di Boccaleone

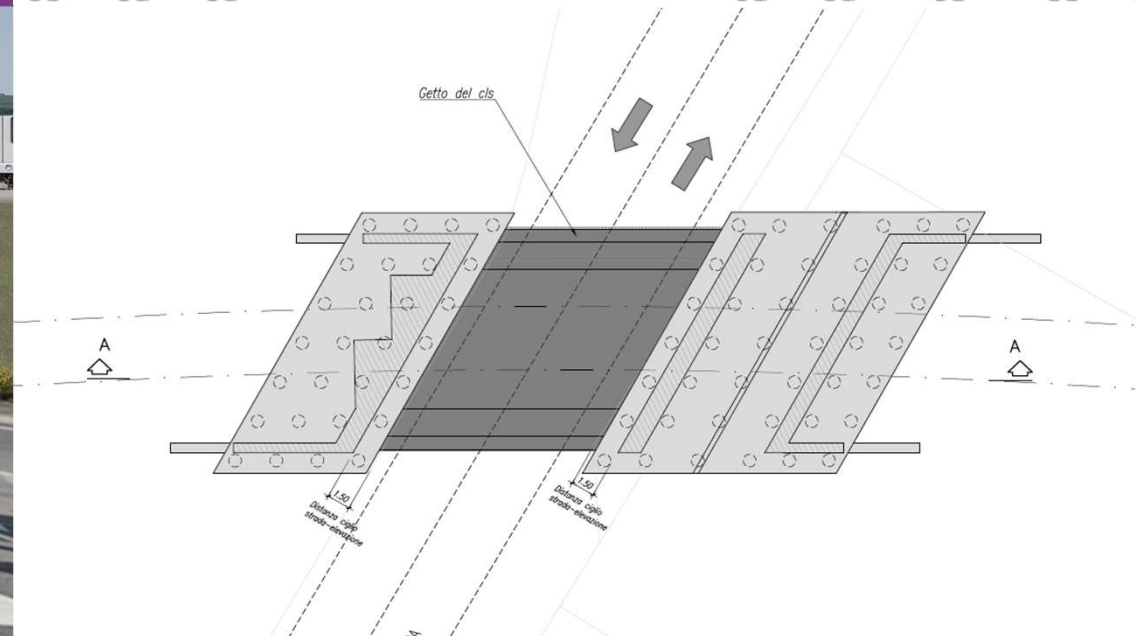
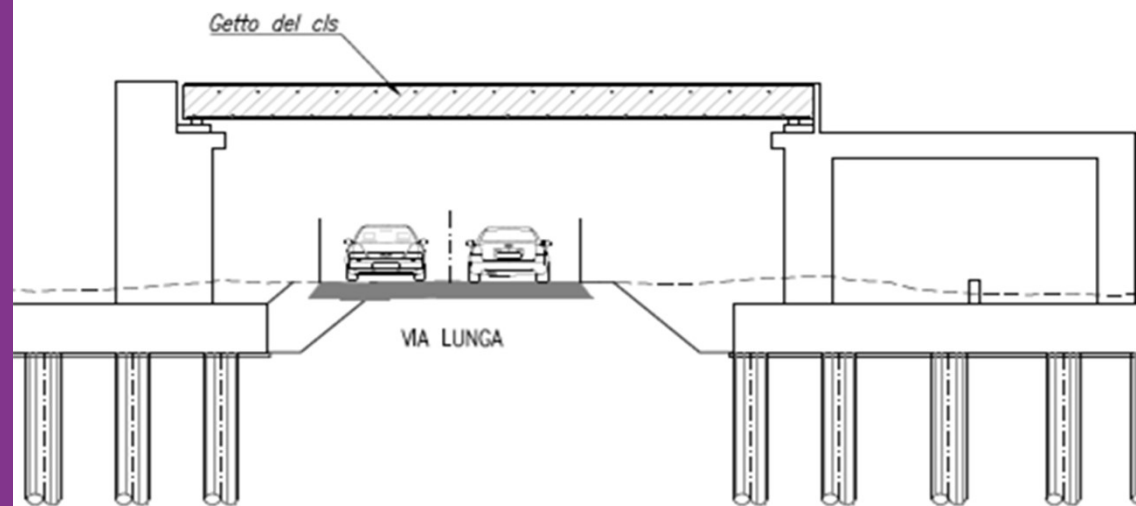
- Scuola elementare
- 2 scuole materne
- Asilo nido
- Biblioteca
- Parrocchia e Oratorio
- Poste

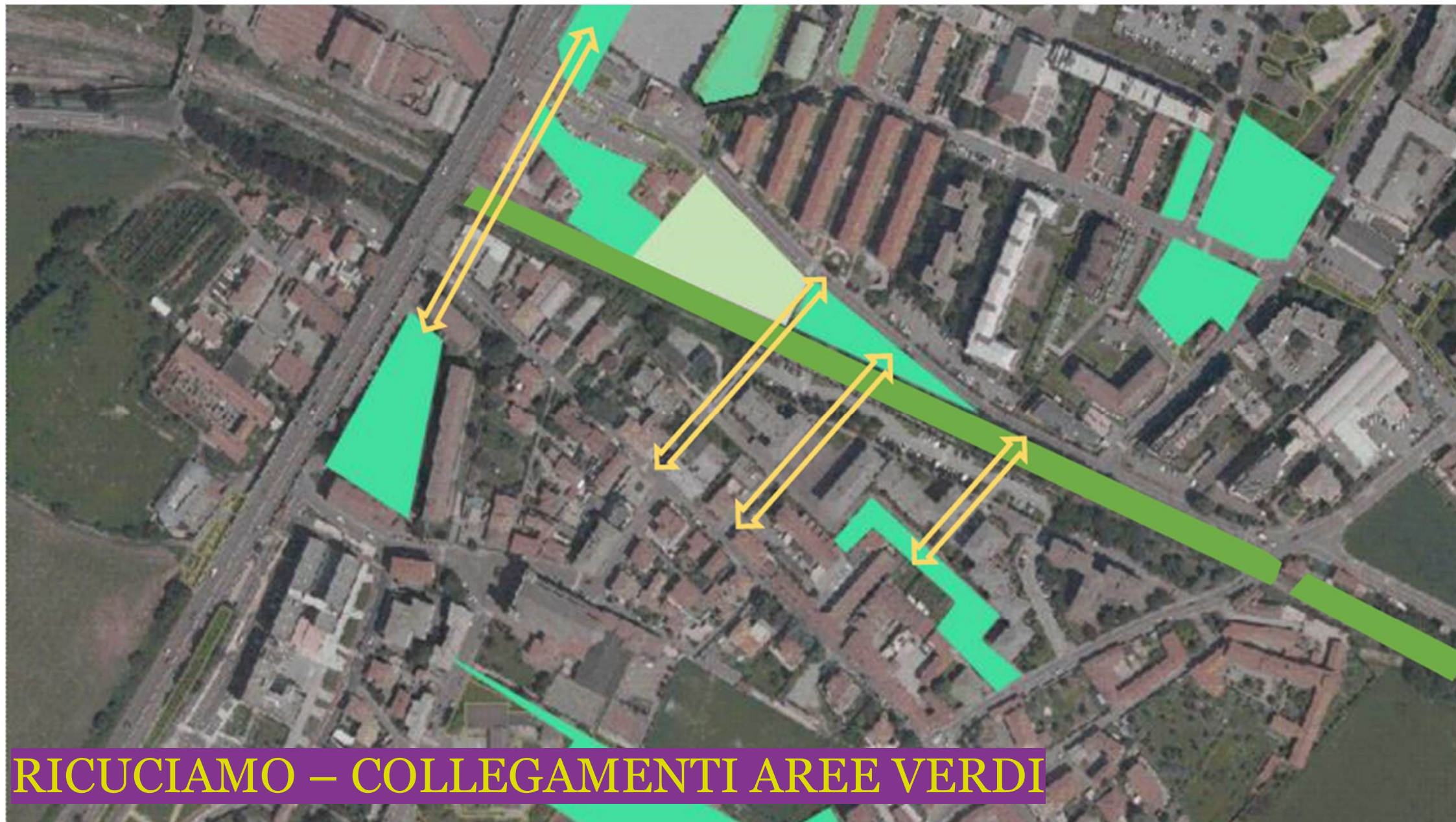
PROGETTO RFI – SCAVALCO VIA LUNGA



SEZIONE LONGITUDINALE A-A

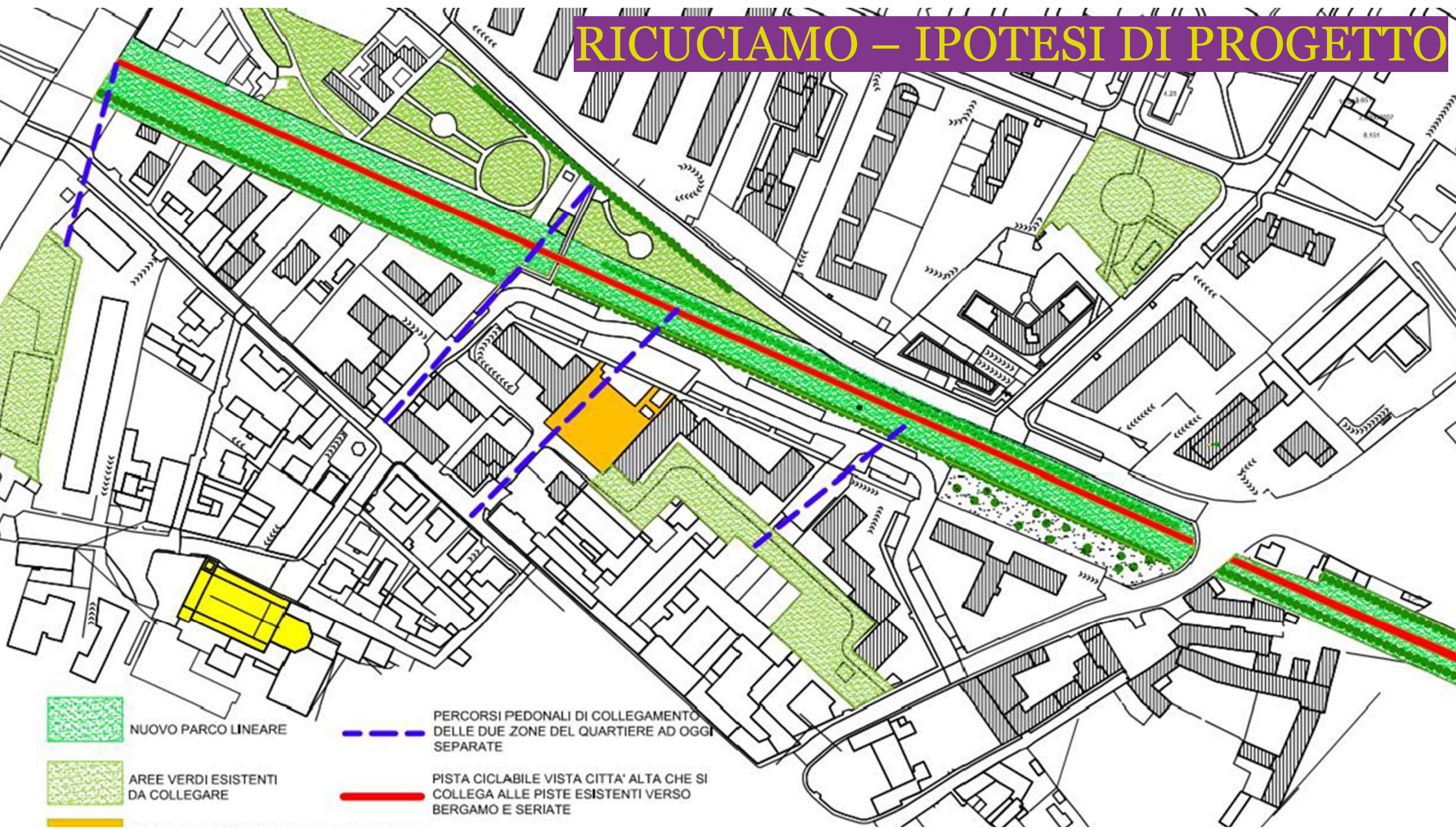
Scala 1:200






RICUCIAMO – COLLEGAMENTI AREE VERDI


RICUCIAMO – IPOTESI DI PROGETTO



 NUOVO PARCO LINEARE

 AREE VERDI ESISTENTI DA COLLEGARE

 PERCORSI PEDONALI DI COLLEGAMENTO DELLE DUE ZONE DEL QUARTIERE AD OGGI SEPARATE

 PISTA CICLABILE VISTA CITTA' ALTA CHE SI COLLEGA ALLE PISTE ESISTENTI VERSO BERGAMO E SERIATE

RICUCIAMO – IPOTESI DI PROGETTO







Parco Lineare verso Porta Sud con vista Citta' Alta





**CINTURA VERDE
PARCO DEI COLLI**

FIERA

AT PORTA SUD
UMI 1

AEROPORTO
ORIO AL SERIO





Ricuciamo con Porta Sud

il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non può compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future (art. 3- quater D.Lgs n. 152/06).



OPERE RFI IN CORSO E IN
PROGETTO
IN ITALIA

Opere in Corso

Bari-Triggiano

Torino-Ceres

Ferrara

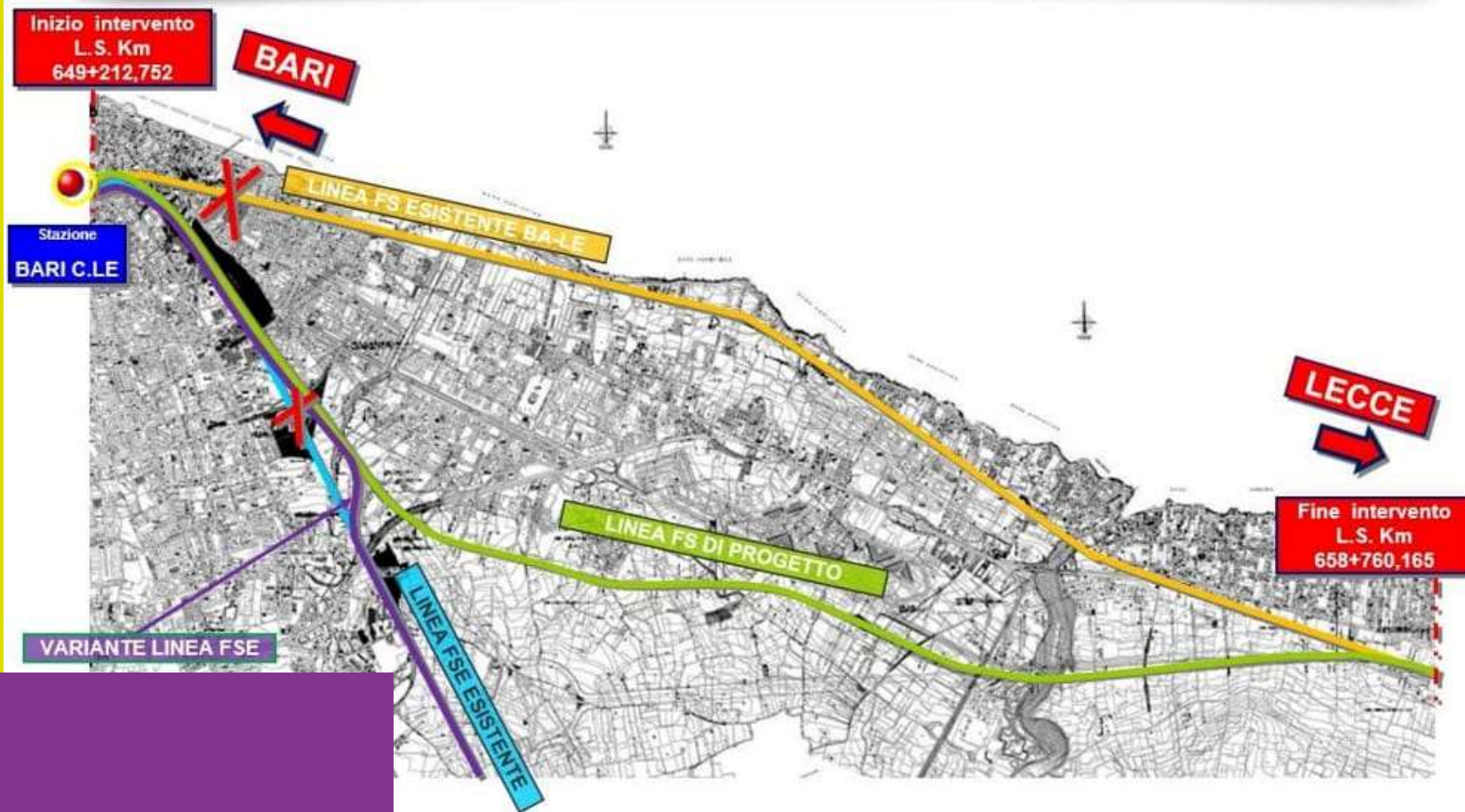
Opere in Progetto

Udine

Trento

Dove	Percorso	Lunghezza km	N binari	costi
Bergamo - Orio	A raso, trincea, interrato + stazione	5,3 km	2 binari	170 milioni
Bari-Triggiano Ferrovia Santo Spirito - Palese - YouTube	Interrata e in trincea +stazione	10 km	2 binari	390 milioni
Torino-Ceres Connessione Nord Ovest	Interrata Demolizione viadotto	2,7 km	4 binari	175 milioni
Ferrara https://www.facebook.com/watch/?v=179952277095360	Interrata 1 fermata	1 km	2 binari	60 milioni
Lavis- Trento Ferrovia Trento-Malé: a Lavis è pronta la stazione interrata - Trasporti & Viabilità - TGR Trento (rainews.it)	Interrata 1 fermata	760 metri	2 binari	15 milioni

Bari- Triggiano



Lunga circa 10 km

L'interramento della tratta Triggiano - Capurso oltre ad eliminare i passaggi a livello per una maggiore sicurezza ferroviaria e stradale, è stato scelto l'interramento per ricucire i quartieri, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico

Le 5 fasi del cantiere



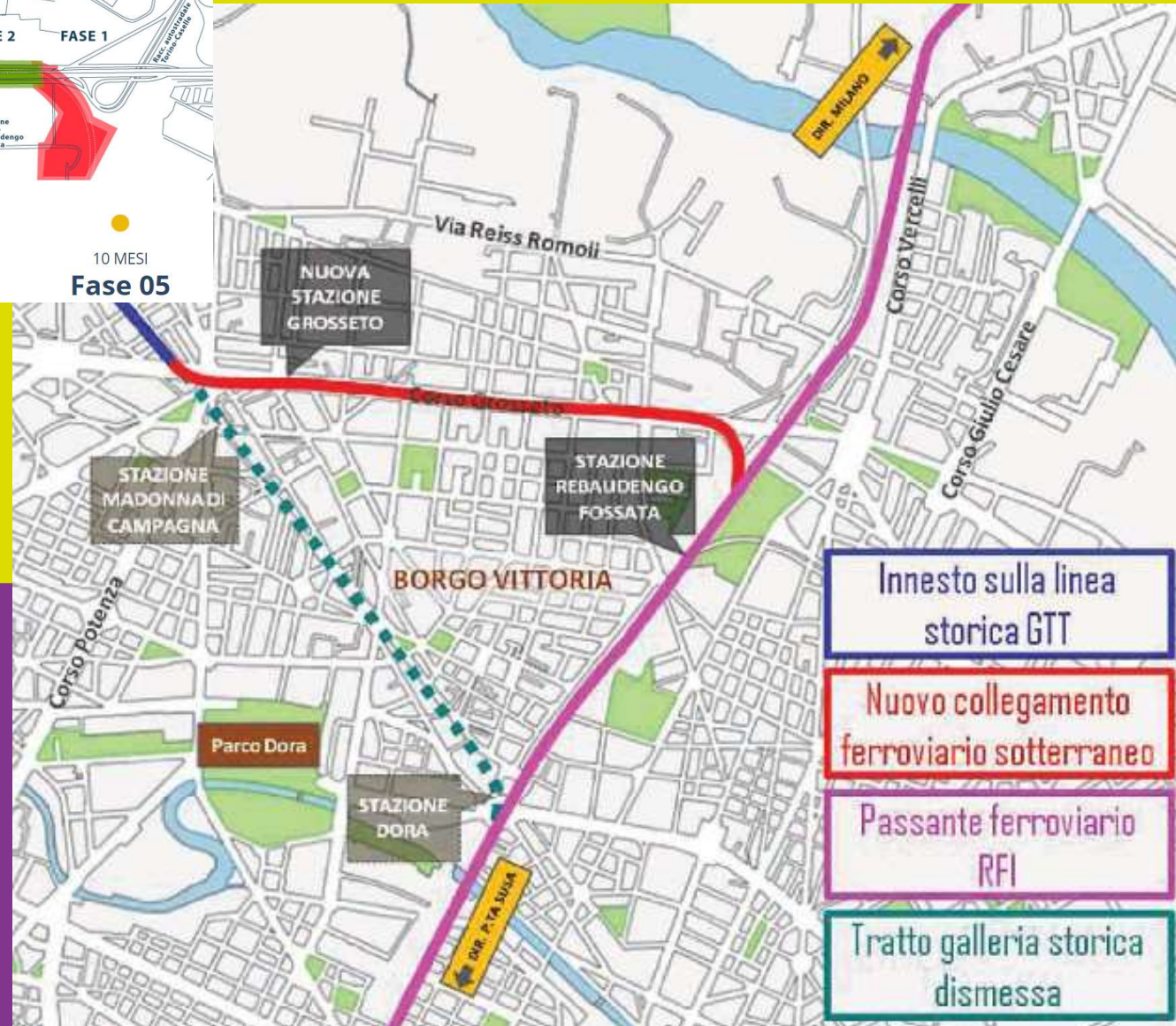
Torino-Ceres

Connessione Nord Ovest

Lunga circa 2700 metri.

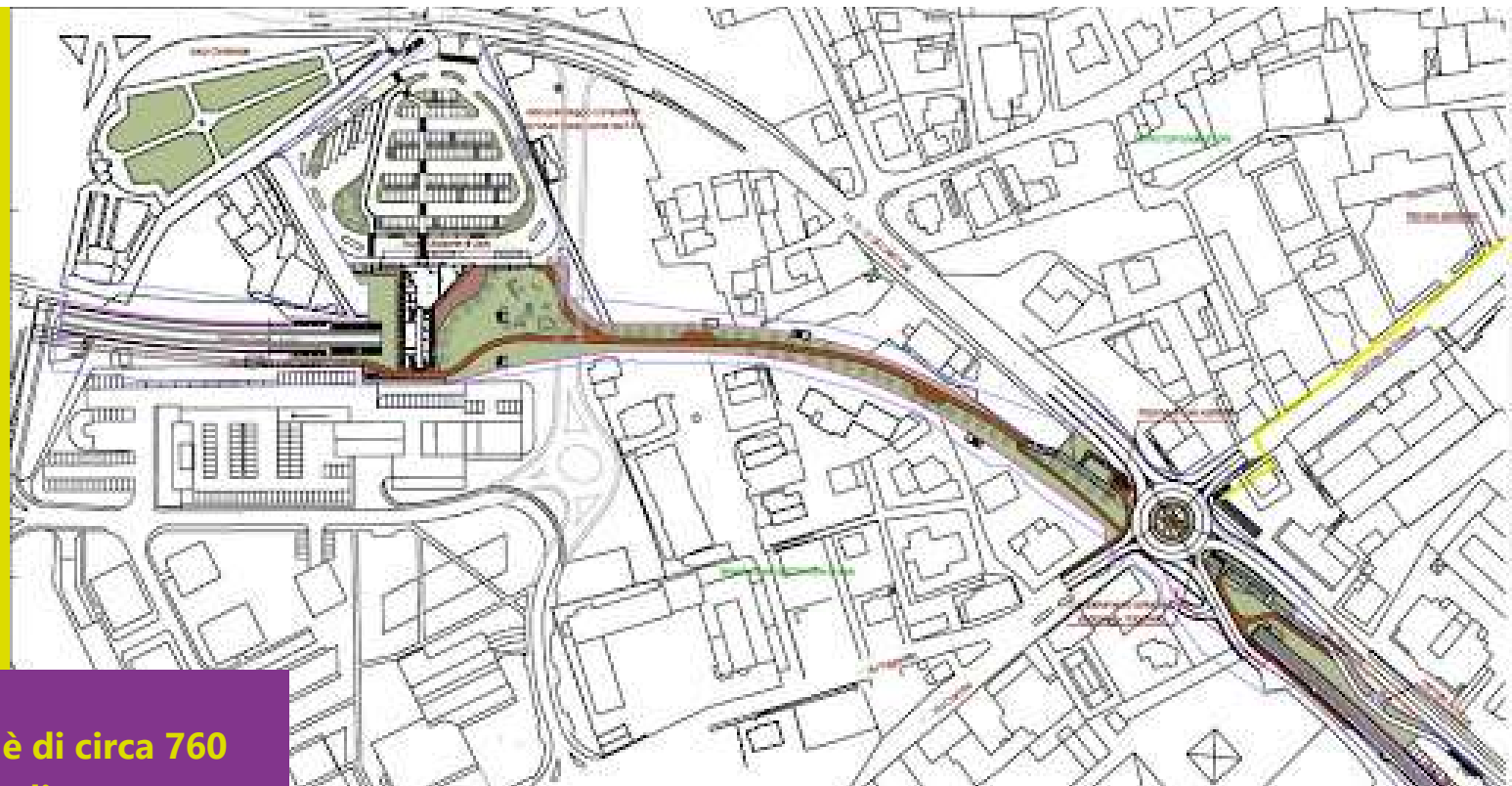
Si svilupperà lungo la direttrice di Corso Grosseto, nel tratto tra Largo Grosseto e Parco Sempione.

Raccorderà ad ovest la ferrovia Torino-Ceres e ad est la stazione Rebaudengo del passante ferroviario.



Lavis - Trento

La lunghezza complessiva della tratta è di circa 760 metri con doppio binario, parte dei quali necessariamente eseguiti in galleria artificiale per permettere sia la realizzazione del sovrappasso di via Paganella sia la costruzione della nuova stazione interrata.



Ferrara

Lunga circa 1000 metri

Attraverso l'interramento della ferrovia oggi in superficie, si realizza un'importante operazione di ricucitura urbana in una zona della città densamente popolata e vengono eliminati 2 passaggi a livello



Udine

- ■ ■ STRATEGIA 1: interrimento linee ferroviarie
- STRATEGIA 2: corridoio eco-tecnologico e parco urbano
- STRATEGIA 3: recupero delle aree dismesse



Progetto da 1,3 miliardi con i fondi del Recovery fund, dismissione dei passaggi a livello e l'attivazione del processo di riuso e riqualificazione dell'area liberata dal sedime ferroviario con progetto partecipato di mobilità pedonale e ciclabile"

[Ferrovie.Info - Ferrovie: Via al progetto "Udine 2050" che rivoluzionerà il traffico ferroviario in città](#)

Trento



**Un miliardo e 300 milioni di euro di spesa, per la
circonvallazione ferroviaria Trento Rovereto. 36
chilometri, con 32 in galleria e 2,5 chilometri
della vecchia linea ferroviaria nel capoluogo interrati.**

[Treni: circonvallazione e interramento a Trento
diventano realtà - Economia & Lavoro - TGR Trento
\(rainews.it\)](#)

La modalità operativa è stata pensata per mantenere l'esercizio ferroviario in sede durante i lavori e nel contempo per effettuare gli scavi in profondità solo dopo aver realizzato la galleria artificiale, al fine di limitare al massimo le emissioni di rumore e di polveri.

