

**Modulo per la presentazione delle
osservazioni per i piani/programmi/
progetti sottoposti a procedimenti di
valutazione ambientale di competen-
za 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.

(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 (BG)

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
 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):

- 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*) _____

Visto l'elaborato

PROGETTO DEFINITIVO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO STAZIONE DI BERGAMO
– “AEROPORTO ORIO AL SERIO”

Si fa presente che

Il Comitato di Quartiere di Boccaleone in questi mesi ha cercato un dialogo con tutte le istituzioni, il Comune di Bergamo in primis; purtroppo ciò è stato molto faticoso e veniamo a conoscenza solo tramite i giornali di controdeduzioni espresse da RFI alla nostra proposta di progetto alternativo, senza mai aver potuto presentare il nostro progetto e dialogare con loro (vedi allegato 3). Inoltre proprio perché RFI, tramite una lettera presentata al comune di Bergamo, ha obiettato alla nostra idea di interrimento, abbiamo voluto ripensare il nostro progetto.

Segnaliamo che anche il Comitato Provinciale per l'abolizione delle Barriere Architettoniche di Bergamo è preoccupato per la realizzazione di quest'opera e ha spedito al Ministero dell'Ambiente le proprie osservazioni al progetto (vedi allegato 4).

In sintesi:

nella prima fase il Comitato di quartiere di Boccaleone aveva pensato ad un parco lineare orizzontale ma, viste le varie osservazioni di RFI, abbiamo rivisto in parte il progetto (allegato 5):

- Il tracciato ferroviario parte con un semi-interrimento e appena dopo il cavalcavia si trasforma in una galleria in rilievo che scende fino a sottopassare via Recastello, dove oggi c'è il passaggio a livello; in questo modo dopo 300 metri la ferrovia si sarà abbassata circa 4 metri (esiste già sotto il cavalcavia un abbassamento di quasi 1 metro); a questo punto si possono creare delle rampe e delle scalinate per salire sul parco/piazza lineare che si creerebbe sopra la ferrovia in leggera pendenza 1,25% e più ci si avvicina all'attuale passaggio a livello, più lo scavalco da una parte all'altra sarà più facile. In questo modo si evitano le spese, preventivate nel progetto di RFI, di:
 - passerella (stimato dal Comune nel progetto “Legami urbani” 1,5 milioni di euro);
 - sottovia alla Fiera (stimato dal Comune 6 milioni di euro), perché se la ferrovia è in trincea la si può superare con un semplice scavalco a quota terreno;
 - sottopasso in via Recastello, ritenuto da tutti pericoloso (costo circa 1 milione);
 - barriere fono assorbenti sulla tratta che attraversa il quartiere di Boccaleone (stimate da RFI 2,7 milioni di euro);
- dopo la curva, all'altezza della Fiera, il percorso continua in trincea con muri controterra fino all'aeroporto per impattare il meno possibile con l'ambiente.

In questo modo:

- si evitano le spese per il viadotto su via Lunga, molto impattante (stimate da RFI 1,3 milioni di euro);
- si può prevedere una fermata Fiera interrata con rampe e scale di risalita;
- si risparmiano spese per nuovi svincoli stradali;
- non è necessaria la galleria per cono di volo, perché per la sicurezza degli aerei (solo una parte per bypassare via Orio) è sufficiente continuare con la trincea; in questo modo le spese di copertura possono essere usate per coprire l'abbassamento su via Rovelli per realizzare la piazza/parco lineare;
- il tracciato originale è stato notevolmente allungato, passando dai circa 3 km del 2008 ai 5,2 km attuali. Si può superare l'asse interurbano con una tipologia costruttiva completamente diversa (nella versione 2008 il progetto avrebbe sfruttato una sottovia installata appositamente durante la costruzione dell'asse interurbano, mentre ora si rende necessaria una galleria interrata di 600 m). Infatti nel progetto abbiamo previsto un accorciamento di circa 500 metri del tracciato (una delle ipotesi proposte da RFI), verso la zona dei parcheggi dell'aeroporto; in questo modo si possono ottenere risparmi nei costi e nel consumo di suolo;
- non è necessario costruire in aeroporto una stazione a livello strada ma è sufficiente una fermata interrata più vicina all'ingresso dell'aeroporto; in questo modo si risparmiano altri milioni di euro e si può accorciare il tunnel interrato per arrivare in aeroporto (nel progetto RFI tra la stazione dei treni e l'ingresso delle partenze dell'aeroporto, Sacbo deve costruire un tunnel interrato di circa 150 metri);
- altre economie si possono avere ripensando alla tipologia di infrastruttura. Infatti, non è chiaro perché si è passati da un progetto a 1 binario ad un progetto con 2 binari e perché è stata eliminata la fermata intermedia della Fiera; riproponendo la fermata intermedia alla Fiera e aumentando le tecnologie di automatizzazione dei movimenti si potrebbe tornare ad 1 solo binario. Quindi si potrebbe risparmiare sia in termini economici che di suolo (larghezza sedime dimezzata);
- altri risparmi si potrebbero avere con la riduzione dei binari di fine corsa corrispondenti alla stazione dell'Aeroporto, che nel progetto RFI è stata portata da 3 a 4 binari: ma sono davvero necessari? Il terminal di Malpensa ha 4 binari ma un numero di passeggeri/anno molto superiore a quello di Orio.

Abbiamo rilevato che tutte le esigenze infrastrutturali sono andate a vantaggio di RFI e Sacbo; così facendo non è rimasto più nulla dei 170 milioni stanziati per elaborare un progetto più sostenibile (non siamo riusciti a trovare un computo metrico riassuntivo di tutti i totali dei vari computi presentati nel progetto, si fatica a capire come viene speso l'importo totale dei 170 milioni). Ci chiediamo se non si poteva fare una scelta diversa per diminuire l'impatto viario, economico e sociale su Boccaleone?

Noi crediamo di sì e questa nostra proposta vuole rimettere in discussione non l'opera come collegamento, ma il progetto dell'opera che, così come presentato da RFI, non ha considerato il pesante impatto ambientale, sociale, economico e viario, ma ha considerato un unico obiettivo: *realizzare un collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto* (vedi allegato 3 con disegni di progetto).

Inoltre si denuncia nuovamente la completa mancanza di partecipazione e relativa divulgazione da parte del Comune di Bergamo verso gli abitanti del quartiere di Boccaleone del progetto di RFI.

Segnaliamo che il finanziamento di 170 milioni euro rischia di essere inadeguato sia economicamente che nei tempi di realizzazione a causa dei problemi di approvvigionamento di materie prime e dell'esagerato aumento dei relativi prezzi.

Per chiarezza aggiungiamo che noi del comitato abbiamo cercato un computo metrico estimativo complessivo, ma nella documentazione presentata da RFI non è stato possibile rintracciarlo. Sommando i circa 20 computi metrici estimativi presenti, sommandoli, danno un totali di circa 70 milioni. Mancano all'appello gli altri 100 milioni.

SI CHIEDE PERTANTO DI

**Interrare completamente il tracciato della ferrovia valutando anche la trincea,
perché riteniamo che il progetto presentato da RFI sia altamente invasivo per il nostro quartiere,
per la qualità della vita dei suoi abitanti e a tutela del parco agricolo.**

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).

ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO 1 - DATI PERSONALI DEL SOGGETTO CHE PRESENTA L'OSSERVAZIONE

ALLEGATO 2 - COPIA DEL DOCUMENTO DI RICONOSCIMENTO IN CORSO

ALLEGATO 3 - LE FERROVIE SU BOCCALEONE_INTERRAMENTO IMPOSSIBILE

ALLEGATO 4 - COMITATO PROVINCIALE ABOLIZIONE BARRIERE ARCHITETTONICHE

ALLEGATO 5 - DOSSIER RICUCIAMO2

Luogo e data Bergamo ___18/07/2021_____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)

TRENO PER ORIO La comunicazione mercoledì 28 al Comune, ma il Comitato di quartiere non ci sta e prepara le contromosse

Le ferrovie su Boccaleone: «Interramento impossibile»

di Angela Clerici

[osp] Niente, non si può fare nulla. Il treno per Orio può solamente passare per Boccaleone con i quattro binari a raso e l'idea di interrare una parte non si può prendere in considerazione. Rete Ferroviaria Italiana ha risposto mercoledì 28 alle osservazioni del Comitato di quartiere di Boccaleone, presentate a suo tempo dal Comune ai responsabili della progettazione del nuovo tratto ferroviario che dalla stazione di Bergamo arriva all'aeroporto di Orio al Serio.

In sostanza, il Comitato chiede di non tagliare il quartiere in due, in maniera irreparabile, aggiungendo due binari a quelli esistenti, in superficie. E chiede di interrare almeno un tratto di linea, in modo che la via Rovelli con la Clementina possa ricongiungersi alla parte di Boccaleone che sta oltre il passaggio a livello. Insomma, la gente di Boccaleone dice: approfittiamo dei lavori per sanare la frattura del quartiere, interrando la linea dove lo attraversa, per circa trecento metri. Il Comitato muove diverse altre osservazioni a tutela dell'ambiente e del paesaggio, ma il nodo vero, il più importante, è questo. Anche perché la linea con i suoi quattro binari e il traffico

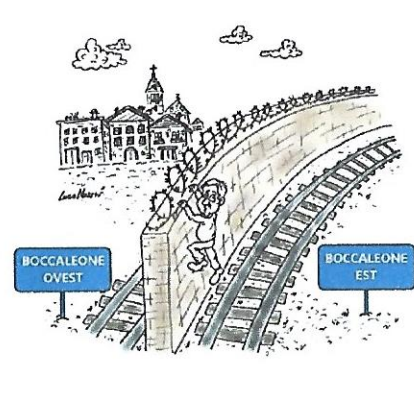


intenso dovrà occupare nuovo sedime e arrivare molto vicino alle case. Il progetto prevede che vengano inserite barriere fonoassorbenti alte fino a sette metri e mezzo, più di un edificio di due piani. La gente del quartiere ormai da mesi parla di una ferita inaccettabile e invita il Comune e Rfi a rivedere profondamente il progetto.

È, appunto, una risposta di Rfi che è arrivata e suona negativa su tutta la linea, come se non ci fossero alternative di progetto. La lettera di Rfi

parte dicendo che «Il progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario... era stato presentato per una preventiva condivisione con tutte le amministrazioni in occasione della riunione tenutasi presso la sede Sacbo il 5 febbraio 2020». Dice Rfi che fin da allora il progetto prevedeva «uno sviluppo a piano campagna dei nuovi binari, in affiancamento alla linea esistente verso Brescia».

In seguito, Rfi, nella lettera, riporta delle «conside-



razioni tecniche» sulle eventuali variazioni, compreso l'interramento. Prima di tutto fa presenti le difficoltà di realizzare una «galleria in ambito urbano», anche per via del cantiere e dei mezzi necessari allo scavo e ai lavori. Al punto che potrebbero restare coinvolti «molti edifici adiacenti con maggiori espropri e probabili demolizioni». Il secondo punto afferma che l'interramento comporterebbe la necessaria chiusura all'esercizio ferroviario per tutta la durata

dei lavori e che addirittura servirebbero «alcuni anni».

Da parte del quartiere si fa presente che l'interramento, non sarebbe una galleria, ma una trincea, ben diversa, che, abbassando il livello dei binari, renderebbe possibili dei comodi sovrappassi, se non proprio la copertura integrale. E si tratterebbe comunque dei trecento metri che vanno dall'incrocio con via Clementina fino a poco dopo il passaggio a livello. Cominciando l'interramento dopo il cavalcavia di via

Piatti, non sussiste nemmeno un'altra obiezione di Rfi, secondo cui addirittura sarebbe necessario «demolire e ricostruire» sia il cavalcavia di via Piatti, sia quello della circonvallazione. Secondo Rfi ci sarebbe un altro problema: quello della pendenza per scendere alla profondità necessaria (si parla di circa sei metri). I treni i merci, non possono affrontare pendenze superiori all'1,25 per cento. Quindi per risalire dai sei metri al piano stazione ferroviaria sarebbe necessari circa cinquecento metri (per i convogli passeggeri ci si riduce a circa trecento metri). In effetti, per i merci sarebbe un problema, ma si potrebbe ovviare in diversi modi anche perché la stazione passeggeri non è lo scalo merci.

Infine, Rfi sottolinea come i tempi non siano lunghi: tutto deve essere pronto per le Olimpiadi del 2026. Ma, da parte del Comitato di Boccaleone si afferma che per la fretta la gatta fece i micini ciechi. «Per la fretta di finire entro Italia '90, a Bergamo venne realizzato il tremendo svincolo dell'autostrada che ancora oggi, dopo trent'anni, dobbiamo sopportare. La fretta non deve creare, qui a Boccaleone, una nuova situazione insostenibile».



**COMITATO PROVINCIALE PER L'ABOLIZIONE
DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**
(operante dal 1986 – costituito in associazione dal 1988)

Sede: c/o UILDM Bergamo ODV
Via Leonardo da Vinci, 9 – 24123 Bergamo
info@diversabile.it - www.diversabile.it
Tel. 035/343315

Al Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale
Alla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale
Al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Regione Lombardia – Direzione regionale Ambiente e Clima
Regione Lombardia – Direzione generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile
Al Presidente della Provincia di Bergamo
Al Sindaco del Comune di Bergamo
A RFI – Milano
Loro indirizzi di posta certificata

Bergamo, 25/05/2021

Oggetto: progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo – “Aeroporto Orio al Serio”.

Come Comitato Provinciale per l'abolizione delle barriere architettoniche, siamo venuti a conoscenza, tramite segnalazioni dei cittadini e articoli di giornale, del progetto definitivo da parte di RFI (Rete Ferroviaria Italiana).

Premettiamo che la comprensione del suddetto progetto si è rivelata oltremodo impegnativa in quanto lo stesso si compone di una notevole mole di elaborati tecnici, grafici e relazioni per un totale di ben 670 documenti la cui consultazione non è né immediata né intuitiva.

Il progetto prevede il collegamento tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio con la formazione di una nuova linea a due binari della lunghezza di 5,6 km. Affianca la linea esistente Bergamo – Brescia, attraversando il centro abitato ad alta densità del quartiere di Boccaleone, prosegue con una lunga curva a S e si conclude con una parte interrata fino all'aeroporto. È previsto il passaggio di un treno ogni 7-10 minuti senza fermate intermedie.

Le nostre osservazioni non riguardano il progetto in generale né vogliono esprimere giudizi sull'opportunità di collegare nel modo scelto la città e l'aeroporto, riguardano piuttosto l'impatto che tale intervento avrà sulla zona più edificata e densamente abitata del quartiere di Boccaleone e, soprattutto, sull'accessibilità e la mobilità per i cittadini, abitanti o in transito.

Il quartiere si trova già in una situazione di difficoltà in quanto è attraversato da una linea ferroviaria che lo divide in due zone ben distinte separando i cittadini da servizi essenziali come scuole, asili, negozi, farmacie, oratorio, chiesa, biblioteca etc. alcuni dei quali si trovano nella parte nord e altri nella parte sud. Attualmente questa divisione è parzialmente controbilanciata dalla presenza di un passaggio a livello in via Pizzo Recastello (fruibile da auto, pedoni e persone con disabilità) e di una passerella pedonale tra via G. Rosa e via P. Rovelli non accessibile e faticosa per le persone anziane.

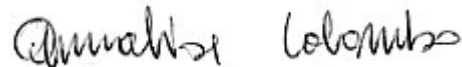
Il nuovo progetto non solo non prevede un miglioramento dei collegamenti tra le due parti del quartiere ma, al contrario, propone **la chiusura del passaggio a livello** in via Pizzo Recastello (senza per ora includere alcuna opera sostitutiva o alternativa) **e la demolizione della passerella** che collega via G. Rosa con via P. Rovelli (la cui opera sostitutiva sarà realizzata da parte del Comune **solo al termine dei lavori** previsto per il 2025-2026). **In questo modo vengono meno le uniche due vie di connessione tra le due parti del quartiere.**

Unica possibilità di collegamento nel quartiere per persone con problemi motori e di deambulazione non automunita rimarrebbe via G. Rosa che, oltre ad essere molto trafficata, presenta numerose difficoltà dovute alle barriere fisiche - marciapiedi troppo stretti e, nella parte verso via A. Piatti, una pendenza eccessiva per la presenza del ponte ferroviario. **Questo di fatto renderebbe impossibile a questa fascia di persone raggiungere la parte nord del quartiere** vista l'assenza di un percorso alternativo accessibile.

Il progetto prevede altresì la **posa di barriere fonoassorbenti** alte tra i 5 e i 7 m e lunghe 600-700 m sui due lati della ferrovia per tutto il tratto edificato del quartiere **creando una barriera visiva e ambientale non indifferente per i cittadini** senza peraltro azzerare il notevole impatto acustico.

È del tutto evidente la necessità di eseguire - prima della realizzazione della nuova linea a due binari - le opere infrastrutturali di raccordo viabilistico e pedonale a salvaguardia dei collegamenti nel quartiere. Meglio ancora sarebbe avere la possibilità di interrare la tratta che si sviluppa lungo il quartiere risolvendo così tutti i problemi alla radice. Invitiamo quindi gli enti preposti a rivedere il progetto per far sì che un'opera pubblica così importante per la comunità non comprometta la vivibilità e la viabilità del quartiere di Boccaleone, specialmente per le persone più fragili rispettando così le linee guida del PGT del Comune: "progettiamo la Bergamo inclusiva, sostenibile e attrattiva".

Comitato B.A. – la Presidente



PROGETTO RICUCIAMO BERGAMO PROPOSTE

www.cdqboccaleonebg.org

PREMESSA

Il Comitato di quartiere di Boccaleone non è contrario ad un trasporto pubblico tra Milano/Bergamo/Aeroporto di Orio al Serio, però si oppone al progetto che RFI ha presentato (e che nessuno prima di noi ha contestato) e che deve essere terminato prima delle Olimpiadi 2026.

Collegare Milano con l'aeroporto di Orio al Serio è una forzatura che appare chiarissima guardando la stessa rete di RFI. L'ambizione di far transitare i treni dalla stazione di Bergamo per produrre vantaggi commerciali alla città muore prima di nascere. Sappiamo che Sindaco e politici locali hanno speso energie per trovare i 170 milioni di € (che comunque non basteranno) per realizzare un progetto antiquato che devasterà i quartieri a sud della città e la cintura verde. Inoltre il progetto RFI non porterà nessun beneficio alla città, che verrà "scavalcata" dal collegamento diretto aeroporto/Milano.

LA STORIA DEL PROGETTO

Il progetto di collegare Milano/Bergamo/Orio al Serio è vecchissimo; erano stati studiati diversi percorsi, ma nell'ottobre 2020 RFI ha presentato al Ministero dell'Ambiente il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio" un nuovo piano, mai condiviso con gli abitanti di Bergamo e tantomeno con quelli di Boccaleone, il quartiere più coinvolto e, soprattutto, penalizzato dall'infrastruttura.

Non solo RFI non ha mai comunicato e condiviso il progetto attraverso lo strumento della partecipazione, ma nemmeno Regione Lombardia, Provincia di Bergamo e Comune di Bergamo. Tutto è stato portato avanti approfittando del periodo di zona rossa.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone scopre per caso a metà novembre che il progetto è stato depositato all'allora Ministero dell'Ambiente per la VIA e che le osservazioni devono essere presentate entro il 21 dicembre 2020.

Vengono studiati tutti i 776 documenti inseriti nel progetto. Vengono rilevate inesattezze, ripetizioni, mancanze, tra cui l'analisi costi-benefici e il disastroso impatto sociale che il progetto provocherà nel quartiere.

Vengono inviate oltre 80 osservazioni, alcune raggruppate dal Ministero in un'unica osservazione, **sia dal Comitato che da parecchi abitanti del quartiere.**

Ad oggi il progetto è ancora in fase di VIA e ancora in questi giorni sono state inserite nuove osservazioni.

IL PROGETTO RFI

Il progetto RFI prevede un lungo tratto ferroviario a raso, un breve tratto in sopraelevata, un tratto in trincea e il tratto finale in sotterranea. Il percorso ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio non prevede fermate.

Il tracciato parte dalla stazione di Bergamo con il quadruplicamento dei binari (oggi c'è un solo binario che collega Bergamo a Brescia) per un tratto di quasi 1 km. Dopo il passaggio a livello il tracciato si divide: due binari continuano per Brescia e due raggiungono l'aeroporto di Orio al Serio.

Nel tratto in cui la ferrovia si insinua nel quartiere di Boccaleone (quasi 1 km) **verranno installati pannelli fonoassorbenti alti oltre 7 metri che divideranno in due un quartiere di oltre 7.000 persone**, il più abitato di Bergamo; **verrà chiusa una strada, via Recastello**, ad elevato transito veicolare e pedonale, **unico collegamento diretto tra Boccaleone "vecchia" e la parte nuova**, oltre a essere anche la strada più utilizzata per raggiungere Borgo Palazzo.

Per consentire il quadruplicamento verrà abbattuta temporaneamente la passerella sopra la ferrovia che dovrà essere ricostruita più larga e, soprattutto, più alta per superare i pannelli. Le due parti del quartiere resteranno isolate per anni, almeno per tutta la durata del cantiere. Al momento non vi sono collegamenti alternativi, né pedonali né viari.

Il progetto RFI creerà la grave e irreversibile frattura del quartiere di Boccaleone con servizi sociali, scolastici, religiosi, commerciali che non saranno più fruibili come lo sono oggi soprattutto dalle persone più anziane e dai bambini che ancora non si muovono in autonomia, **verrà costruita una grande barriera architettonica**; si avranno pesanti ripercussioni di traffico durante e dopo i lavori e **verrà "ferita" la cintura verde, inserita nel Parco dei Colli.**



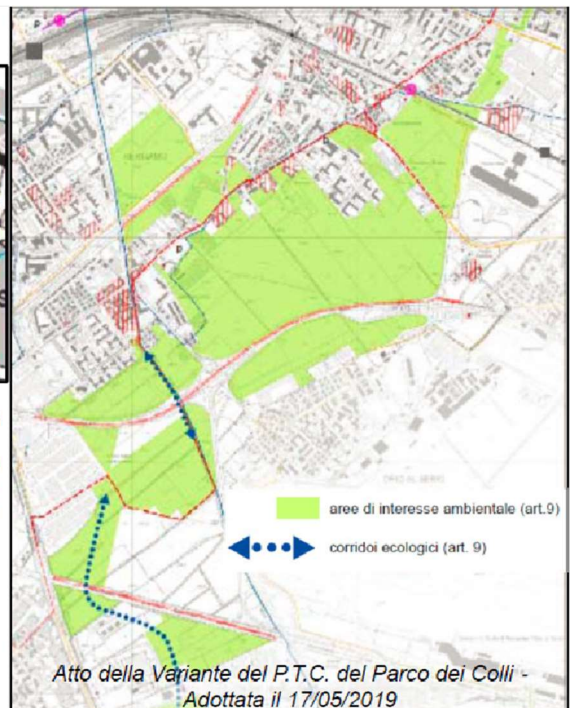
Ferrovia oggi su via Rovelli



Ferrovia progetto RFI (rendering eseguito dai tecnici del comitato)



P.T.C.P.
Tav. E5.5 Rete ecologica provinciale a valenza paesistico ambientale. In giallo le aree agricole di connessione, protezione e conservazione



Testimonianze della Centuriazione romana in Agro Bergomense. Permangono nei segni del paesaggio agrario e storico tramite: filari di piante e siepi, corsi e canali d'acqua, tutti segni di un paesaggio ricco di biodiversità. Non è un caso che tali aree siano state inserite in un vincolo di tutela ambientale di rilevanza regionale.

Impatto dell'opera sulla cintura verde, area con Vincolo di salvaguardia



Ferrovia progetto RFI Nel parco agricolo (rendering eseguito dai tecnici del comitato)

Il tracciato della futura ferrovia, a sud del quartiere di Boccaleone, si svilupperà per lo più su terreni periurbani a destinazione agricola, con un impattante cavalcavia di quasi 8 metri di altezza, che oscurerà la vista di Città Alta e il tracciato in trincea e in rilevato frantumerà le aree verdi di connessione ecologica individuate nel Piano Provinciale, nel PGT comunale e nel Piano Territoriale del Parco dei Colli. Resteranno aree di risulta non coltivabili e non più connesse tra loro. Sarà perdita di paesaggio agricolo e di biodiversità, oltre che consumo di suolo.

La Comunità Europea finanzia i Paesi membri per attuare progetti e politiche di inclusione e di riconnessione tra le varie parti delle città, soprattutto per il recupero delle periferie, perché è proprio dalle periferie che sta nascendo un nuovo modo di vivere i luoghi. Nel quartiere periferico di Boccaleone a Bergamo, invece, si vuole costruire un muro che separa, che isola; in un'epoca in cui i muri si devono abbattere, non erigere. E il verde invece è un modo di valorizzare il territorio e di creare connessioni

LA PROPOSTA DEL CDQ DI BOCCALEONE: IL PROGETTO RICUCIAMO

Con il progetto RICUCIAMO il Comitato di quartiere di Boccaleone propone il semi-interramento della linea ferroviaria che consentirà:

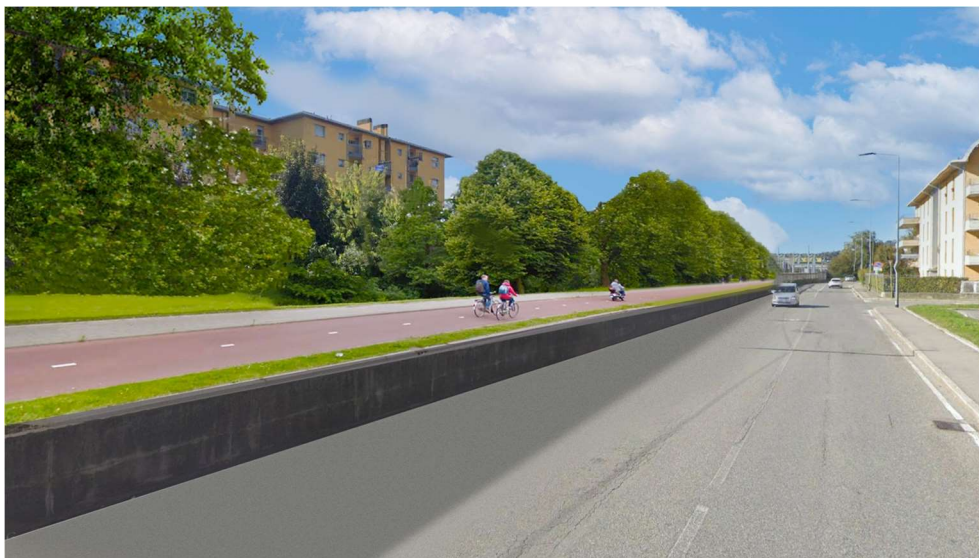
- la riunione di due parti del quartiere, Boccaleone e Clementina;
- di evitare il degrado e l'insorgere di situazioni di disagio e pericolo;
- l'abbattimento di ogni barriera architettonica;
- il mantenimento del transito veicolare in via Recastello;
- il rispetto della cintura verde a sud di Bergamo.

Con il progetto RICUCIAMO i costi di interrimento non verranno triplicati, ma vi saranno risparmi progettuali ed economici perché non sarà necessario:

- installare nel quartiere di Boccaleone pannelli divisorii lungo l'asse ferroviario alti oltre 7 metri per quasi 1 km;
- chiudere il transito in via Recastello;
- costruire la passerella di oltre 8 metri sopra la ferrovia;
- costruire il sottopasso ciclo-pedonale in via Recastello;
- costruire un sottopasso veicolare per collegare la Fiera con Borgo Palazzo;
- costruire il viadotto ferroviario in via Lunga;
- concentrare il traffico veicolare in via Rovelli, Gasparini, via Rosa e via Isabello, strade dove insistono ben quattro edifici scolastici (scuole materne e elementari).

Il progetto RICUCIAMO è stato elaborato da componenti del Comitato di quartiere di Boccaleone che sono architetti, ingegneri, agronomi, tecnici, ma anche da semplici persone che amano il luogo che abitano.

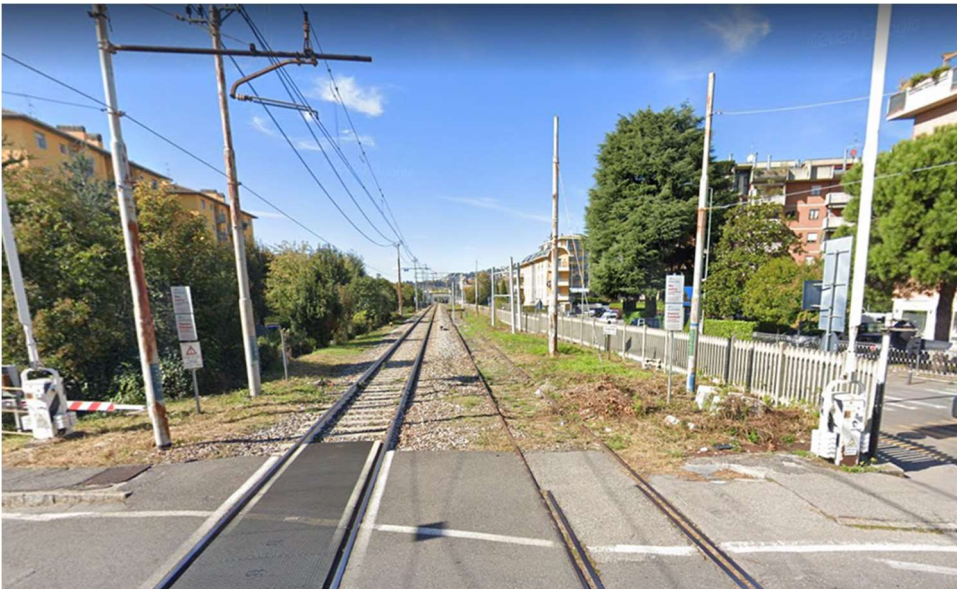
Planimetria Progetto ricuciamo



Parco lineare sopra la ferrovia in via Rovelli



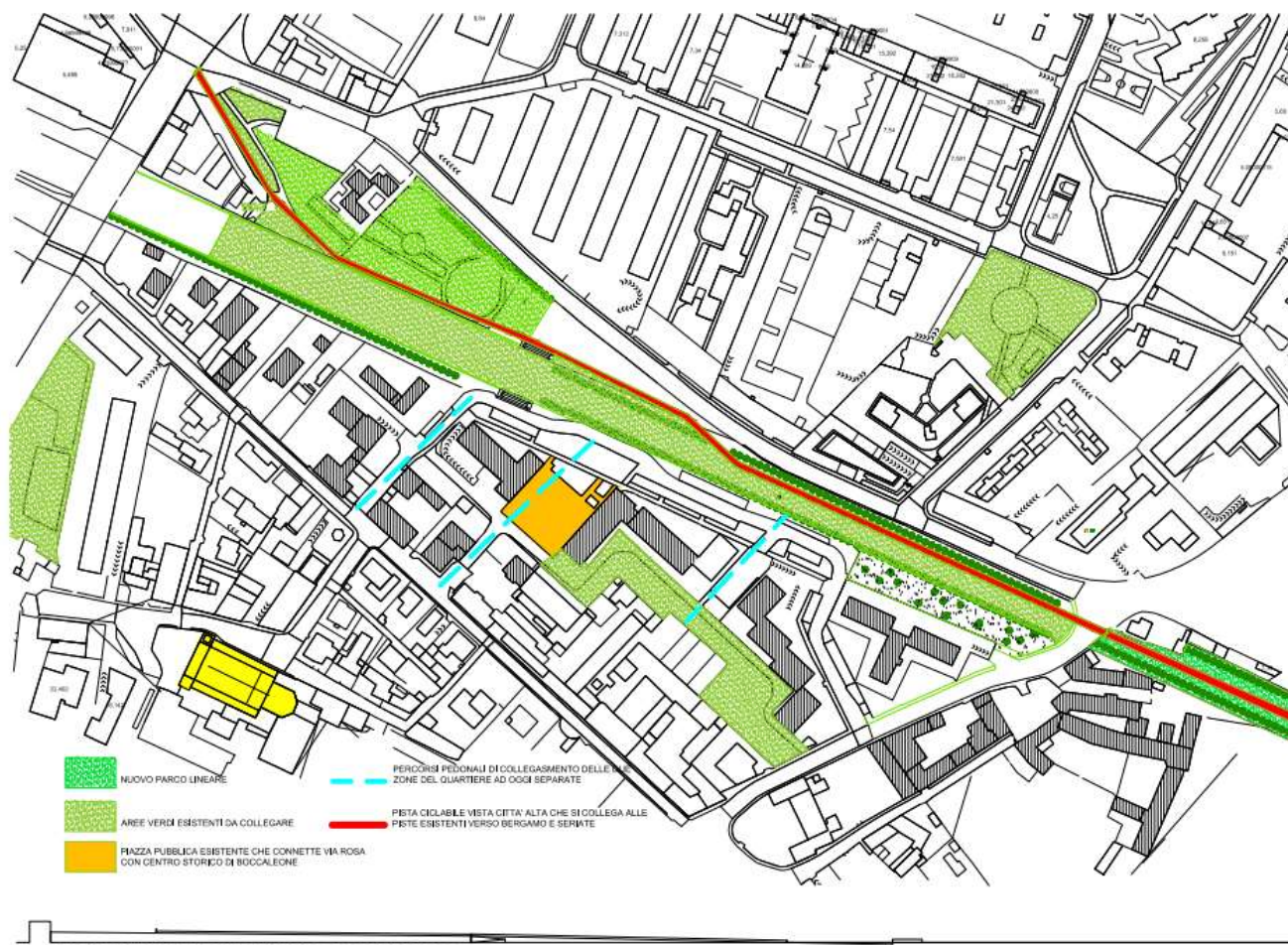
Parco lineare sopra la ferrovia in via Rovelli altezza passaggio a livello via Recastello



Ferrovia oggi su passaggio a livello via Recastello



Progetto ricuciamo su passaggio a livello via Recastello



Planimetria Progetto ricuciamo

In un primo momento il Cdq di Boccaleone aveva pensato ad un parco lineare orizzontale sopra la ferrovia, dopo le analisi fatte, dal Comune e da RFI (tramite una lettera indirizzata al Comune di Bergamo), sul rischio di sicurezza delle fondazioni del cavalcavia, viste le Osservazioni del Comitato Provinciale per l'abolizione delle Barriere Architettoniche, anche loro preoccupati per la separazione del quartiere, abbiamo ripensato in parte il progetto, in sintesi:

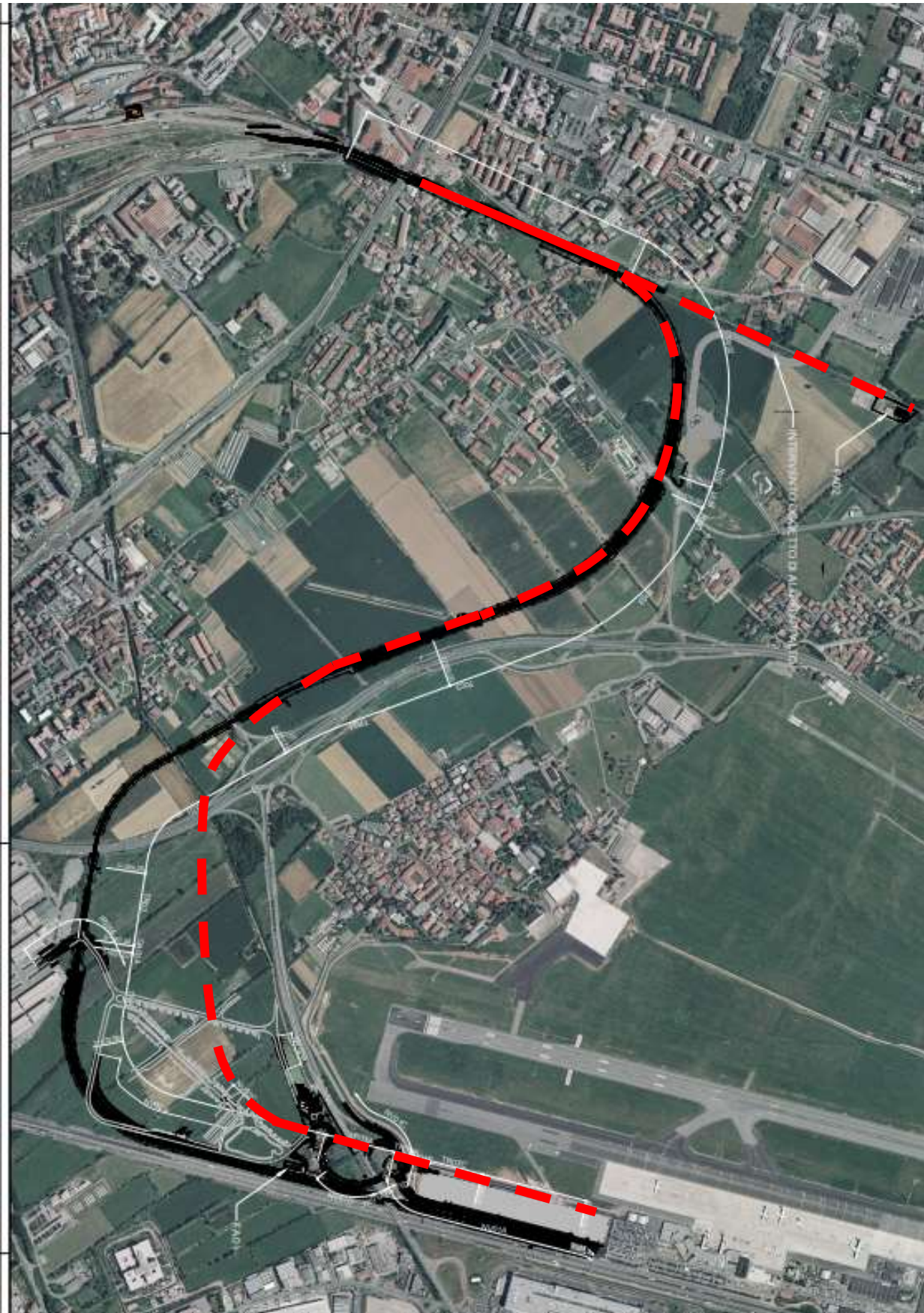
- fare un semi-interramento, quindi appena dopo il cavalcavia ci sarà una galleria in rilievo che scende fino a sottopassare la via Recastello, dove oggi c'è il passaggio a livello, in questo modo dopo 300 metri la ferrovia si sarà abbassata circa 4 metri (esiste già sotto il cavalcavia un abbassamento di quasi 1 metro), a questo punto si possono creare delle rampe e delle scalinate per salire su questo parco/piazza lineare in leggera pendenza 1,25%, e più ci si avvicina all'attuale passaggio a livello più lo scavalco da una parte all'altra sarà più facile, in questo modo si evitano le spese, preventivate nel progetto di RFI:
 - passerella (stimato dal Comune nel progetto "Legami urbani" 1,5 milioni di euro);
 - sottopasso alla fiera (stimato dal Comune 6 milioni di euro) se la ferrovia è in trincea la si può superare con un semplice scavalco a quota terreno;
 - barriere fono assorbenti (stimate da RFI 2,7 milioni di euro);
- fare trincea con muri contro terra, continua fino all'aeroporto per impattare il meno possibile, in questo modo si evitano le spese:
 - viadotto su via Lunga, molto impattante (stimate da RFI 1,3 milioni di euro);
 - si può prevedere una fermata Fiera interrata con rampe e scale di risalita;
 - non fare la galleria per cono di volo, perché se già tutta interrata in trincea non è necessaria per la sicurezza degli aerei (solo una parte per bypassare via Orio) e queste spese di copertura usarle per coprire l'abbassamento su via Rovelli per realizzare la piazza/parco lineare;

- considerando che il tracciato si è notevolmente allungato, passando dai circa 3km del 2008 ai 5,2 km attuali, sottopassando l'asse interurbano con una tipologia completamente diversa (nella versione 2008 avrebbe sfruttato un sottovia lasciato appositamente durante la costruzione dell'asse interurbano, mentre ora si è resa necessaria una galleria interrata di 600 m), nel progetto abbiamo previsto un accorciamento di circa 500 metri di tracciato (una delle ipotesi proposte da RFI), verso la zona dei parcheggi dell'aeroporto, in questo modo oltre ai costi che si possono recuperare, anche un considerevole risparmio di consumo di suolo;
- non costruire una stazione a livello strada ma una fermata interrata più vicina all'ingresso aeroporto, si risparmiano altri milioni di euro e si può accorciare il tunnel interrato per arrivare in aeroporto (in questo progetto dalla stazione dei treni a quella dell'aeroporto, Sacbo deve costruire un tunnel interrato di circa 150 metri);
- altri risparmi potrebbero essere fatti ripensando alla tipologia di infrastruttura che non ci è chiaro perché è passata da 1 a 2 binari ed è stata eliminata la fermata intermedia della Fiera; riproponendo la fermata intermedia e aumentando le tecnologie di automatizzazione dei movimenti, si potrebbe tornare ad 1 solo binario. Quindi si potrebbe risparmiare sia in termini economici che di suolo (larghezza sedime dimezzata);
- altri risparmi potrebbero essere fatti sulla riduzione dei binari della stazione di fine corsa corrispondente a quella dell'Aeroporto, che è stata portata da 3 a 4 binari: ma sono davvero necessari? Il terminal di Malpensa ha 4 binari ma un numero di passeggeri/anno molto superiore a quello di Orio.

In sintesi abbiamo rilevato che tutte le esigenze infrastrutturali sono andate a vantaggio di RFI, e Sacbo, così facendo non è rimasto più nulla dei 170 milioni stanziati, per diminuire l'impatto su Boccaleone poteva essere fatta una scelta diversa?

Noi crediamo di sì, e questa nostra proposta vuole rimettere in discussione non l'opera come collegamento, ma il progetto dell'opera, che come presentato da RFI al Ministero dell'Ambiente, non ha considerato il pesante impatto ambientale, ma ha considerato come unico obiettivo: *realizzare un collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto.*

Il progetto di RFI.



LE NOSTRE CONCLUSIONI

Alcuni amministratori e politici stanno facendo fronte comune contro il nostro progetto, dichiarando falsità rispetto ai disagi e ai costi dell'interramento.

Il nostro timore è che il Ministero autorizzi RFI a procedere; se il progetto non verrà modificato e se i lavori inizieranno comunque, verranno svolti velocemente e male per essere pronti entro il 2026.

Noi siamo cittadini come gli altri, non accettiamo di essere sacrificati senza nessun rispetto, non capiamo perché chi dice di essere il Sindaco di tutti non abbia mai speso tempo e parole in nostra tutela, non ci abbia informati e nemmeno ascoltati; **non capiamo perché ci sia poca attenzione e nessuna lungimiranza.**

Non basta aderire a parole a progetti ambientali e sostenibili quando in un territorio come il nostro, con la scusa dell'urgenza, vengono avallati progetti devastanti. Noi siamo i luoghi che abitiamo; ci riteniamo persone rispettabili e desideriamo lasciare dopo di noi un luogo sano e vivibile ai nostri figli. Ne abbiamo il diritto, ne sentiamo il dovere. **Vogliamo salvare il nostro quartiere, perché se noi ora ci girassimo dall'altra parte saremmo complici di un progetto che devasterà per sempre un'area della città.**

ADESIONI AL PROGETTO RICUCIAMO

Insieme al Comitato di quartiere di Boccaleone hanno dato il proprio sostegno al progetto RICUCIAMO: Italia Nostra – sezione di Bergamo, Circolo Legambiente Bergamo APS, Comitato di quartiere Campagnola, Associazione per il Villaggio APS, Associazione Colognola per il suo futuro APS, Comitato Ambiente e Salute San Tomaso de Calvi, Coord. provinciale delle Associazioni e dei Comitati ambientalisti, A.Ri.Bi. Associazione per il Rilancio della Bicicletta.

In questi mesi le Associazioni e dei Comitati ambientalisti, con varie conferenze stampa e con il seminario "*BERGAMO: per un sistema di trasporto pubblico su ferro integrato e passante*", tenuto online il 5 maggio si sono concentrate su alcuni temi:

- l'interconnessione fisica delle reti TEB e RFI,
- prolungamento della TEB 2 oltre Villa d'Almè, per un servizio in Val Brembana,
- progetto RICUCIAMO Bergamo, proposte per la mobilità sostenibile nell'area a sud di Bergamo;

per una visione d'insieme della mobilità su ferro nella città di Bergamo.

Pertanto, il Comitato di quartiere di Boccaleone insieme alla rete di Associazioni e Comitati, si rende disponibile al dialogo, quindi a discutere l'opera per come è stata proposta, non è invece disponibile ad accettare questo progetto senza nessuna modifica.