

Buongiorno,

sono Danila Maida, Presidente del Comitato di Quartiere di Boccaleone (Bergamo); Comitato nato parecchi anni or sono a sostegno delle amministrazioni per segnalare varie situazioni legate al proprio territorio: NON nato per questo Progetto e NON contro il "Treno x Orio". Vi trasmetto una breve nota relativa al "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio" presentato da RFI nell'ottobre 2020 e per il quale siete stati invitati alla Conferenza di Servizi.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone, come tanti di voi già sanno, non vuole opporsi al collegamento ferroviario tra la stazione di Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio, ma chiede che il tracciato venga sviluppato il più possibile in modalità di **"semi-interramento"** per evitare la separazione definitiva del quartiere e la frattura della cintura verde della città, così come richiesto anche dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Bergamo e Brescia.

Con questa nota vogliamo sottoporre alla Vostra attenzione i problemi che il Progetto causerà nel nostro quartiere e Vi chiediamo vivamente di tenerne conto nelle Vostre valutazioni e pareri che andrete ad esprimere nella prossima Conferenza di Servizi del 18/01/2022.

Vi ringrazio per l'attenzione e resto a disposizione per ogni ulteriore informazione.

Cordiali saluti.

Danila Maida

Presidente COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE

(tempo di lettura 5/6')

PREMESSA

L'aeroporto di Orio al Serio dista, in linea d'aria, meno di 4 km dal centro di Bergamo, di fatto un aeroporto in città. L'aeroporto negli ultimi anni ha avuto uno sviluppo accelerato, tanto da diventare il terzo aeroporto italiano per voli. L'ambizione della società che gestisce l'avio stazione, Sacbo, è aumentare ulteriormente il traffico aereo. Per questo motivo aveva chiesto e ottenuto dalla Comunità Europea finanziamenti per il suo sviluppo. Ricordiamo però che l'aeroporto di Orio al Serio non ha ancora ottenuto le autorizzazioni ambientali previste dalla legge (VAS sulla Zonizzazione Acustica) e che già ora registra un'intensità di traffico che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ritiene incompatibile con la vivibilità dei quartieri cittadini.

In questo contesto di ulteriore sviluppo dell'aerostazione si inserisce il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio", un tracciato lungo 5,3 km che si snoda all'interno del quartiere di Boccaleone partendo dalla stazione centrale di Bergamo per arrivare, attraversando un quartiere di 7.000 abitanti e gli ultimi campi agricoli coltivati in città, all'aeroporto di Orio al Serio. Questa infrastruttura l'aeroporto ambisce ad essere inserito nell'elenco degli aeroporti internazionali collegati con l'alta velocità. Ma l'alta velocità, per ragioni tecniche, non potrà mai transitare da Bergamo per arrivare in aeroporto e la linea ferroviaria cittadina farà sempre parte di un tracciato secondario. Per poter collegare direttamente l'aeroporto con l'alta velocità sono necessari altri collegamenti ferroviari di cui ancora non è dato sapere, ma che immaginiamo siano già stati progettati a sud dell'aeroporto.

Il collegamento ferroviario tra Bergamo e l'Aeroporto di Orio al Serio ha avuto una accelerata progettuale con il finanziamento del Comitato per le Olimpiadi 2026 e, per questo motivo, avrebbe dovuto essere completato entro la fine del 2025 e ad oggi ha totalizzato un finanziamento di 170 milioni di €. Ora la scadenza è stata prorogata a fine del 2026 perché "pare" che il progetto sia stato inserito nei finanziamenti del PNRR.

Il tracciato ferroviario esistente è a un binario e diventerà a quattro binari: due per collegare Bergamo a Brescia e due per collegare la stazione di Bergamo all'aeroporto di Orio al Serio.

Riteniamo che un collegamento ferroviario abbia senso solo se è al servizio del territorio, è sostenibile solo se può consentire anche agli abitanti un uso quotidiano della linea. Certamente non questo progetto, che non ha fermate tra Bergamo e Orio al Serio. Per essere sostenibile un progetto deve essere anche sopportabile da chi lo subirà, è necessario che da un disagio si crei un beneficio.

LA STORIA DEL PROGETTO DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI ORIO AL SERIO

Il progetto di collegare Milano/Bergamo/Orio al Serio è vecchissimo; negli anni passati erano stati studiati diversi percorsi di tram/treno, ma nell'ottobre 2020 RFI propone il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio", il più lungo e devastante dal punto di vista ambientale e sociale. In tutto questo i residenti non sono stati informati né da RFI né, tantomeno, da Amministrazione comunale di Bergamo, Provincia di Bergamo, Regione Lombardia. Ricordiamo che nell'autunno 2020 Bergamo era in zona rossa per la pandemia Covid.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone scopre per caso a metà novembre che il progetto è stato depositato e che le osservazioni alla Valutazione d'impatto ambientale al Ministero per la Transizione Ecologica 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'assenza dell'analisi costi-benefici, e viene denunciato il disastroso impatto sociale, ambientale ed economico che il progetto provocherà nel quartiere.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone ha subito avviato un'azione democratica e civile per difendere il proprio territorio da un progetto di RFI ritenuto inadeguato e antico, che provocherà in un quartiere di Bergamo abitato da 7.000 persone una separazione, un muro di pannelli fonoassorbenti alti fino a 7 metri, un progetto che distruggerà una delle ultime aree agricole della città che si collega al Parco dei Colli creando una cintura verde, che devasterà senza alcun rispetto luoghi storici come i corpi santi e le ville di delizia edificate nei secoli passati. In un mondo in cui si devono abbattere i muri, a Boccaleone invece si erigono con il silenzio-assenso dei politici bergamaschi.

Dal Comitato di quartiere di Boccaleone, da cittadini, da Associazioni nazionali e Comitati locali vengono inviate oltre 80 osservazioni, anche oltre la scadenza e tutte pubblicate sul sito del Ministero.

Ad oggi 7 gennaio 2022 il progetto non ha ancora ottenuto il parere della Commissione di valutazione VIA.

IL PROGETTO RFI

Il progetto RFI prevede un lungo tratto ferroviario che si sviluppa per 5,3 km a raso sul sedime esistente, un breve tratto in sopraelevata, un tratto in trincea e il tratto finale in galleria. Il percorso ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio non prevede fermate.

Il tracciato in progetto 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 al livello il tracciato si divide: due binari continuano per Brescia ed entrambi 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 il quartiere abitato da 7.000 persone; verrà chiusa una strada, via Recastello, ad elevato transito veicolare e pedonale, unico collegamento diretto tra Boccaleone "vecchia" e la parte nuova della Clementina, utilizzata per raggiungere Borgo Palazzo e il centro città.

Per consentire il quadruplicamento ferroviario verrà abbattuta la passerella che attualmente supera la ferrovia. Se verrà ricostruita dovrà superare l'altezza dei pannelli fonoassorbenti e la larghezza dei quattro binari. Fino alla fine dei lavori le due parti del quartiere resteranno isolate almeno per tutta la durata del cantiere. Al momento non sono previsti collegamenti alternativi, né pedonali né viari.

Il progetto RFI creerà la grave e irreversibile frattura del quartiere di Boccaleone con la separazione di 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 spostano sul territorio in autonomia, verrà costruita una grande barriera architettonica; si avranno pesanti ripercussioni di traffico durante e dopo i lavori e verrà "lacerata" la cintura verde della città, area agricola inserita nel Parco dei Colli.

Dopo il primo km il tracciato si svilupperà per lo più su terreni periferici a destinazione agricola. Per consentire il superamento della strada esistente in via Lunga verrà costruito un cavalcavia alto 8 metri; successivamente il tracciato continuerà in rilevato e in trincea, frantumando così 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. Verso la fine del percorso, nell'abitato di Campagnola, il treno supererà l'asse interurbano in galleria per poi risalire in superficie prima dell'aeroporto. Sembrano più le montagne russe che un collegamento ferroviario serio.

LAPROPOSTA DEL CDQ DI BOCCALEONE: IL PROGETTO RICUCIAMO

Il Comitato di quartiere di Boccaleone, con un laborioso studio portato avanti gratuitamente dai propri progettisti, propone un tracciato in trincea denominato RICUCIAMO BERGAMO.

La proposta di costruire in trincea, partendo dal viadotto delle Valli, consentirebbe:

- la riunione di due parti del quartiere, Boccaleone e Clementina;
- di evitare il degrado e l'insorgere di situazioni di disagio e pericolo con eventuali sottopassi ciclo/pedonali, così come proposti da RFI;
- l'abbattimento di ogni barriera architettonica, perché non sarebbe più necessaria nemmeno la ricostruzione della passerella sopra la ferrovia;
- il mantenimento del transito veicolare e pedonale in via Recastello.

Inoltre con il progetto RICUCIAMO le risorse economiche potrebbero essere gestite in modo più razionale perché non sarebbe 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 un 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 Isabella, strade dove insistono ben quattro edifici scolastici (scuole materne e elementari).
- inoltre, il progetto RICUCIAMO consentirebbe il rispetto della cintura verde edell'area dei corpi santi a sud di Bergamo.

Inoltre non sarebbe necessario costruire all'aeroporto una stazione al livello strada, ma basterebbe una fermata interrata vicina all'ingresso dell'aeroporto; in questo modo si può ridurre la lunghezza del tunnel interrato presente nel progetto RFI, necessario per raggiungere l'ingresso dell'aeroporto.

Inizialmente il progetto prevedeva nel punto di snodo al passaggio a livello un solo binario da e per l'aeroporto con una fermata alla Fiera, poi il progetto è diventato a due binari senza fermata. Investendo sulle tecnologie di automatizzazione dei movimenti, si potrebbe tornare ad un solo binario, con un notevole risparmio di sedime ferroviario, di suolo e di soldi.

Riteniamo inoltre che quattro binari siano obiettivamente troppi per un aeroporto come quello di Bergamo.

Costruire in trincea il tratto ferroviario a fianco del binario esistente consentirebbe di abbassare il tracciato ed accogliere le Osservazioni presentate dalla Direzione Generale Archeologia, Belle arti e Paesaggio del Ministero della Cultura che, pur dando parere favorevole al progetto di RFI, oltre a sanare le tante criticità sollevate sulle carenze di progetto, sul tipo di strutture fonoassorbenti e sui rischi archeologici,

dice che il tratto indirezionale Aeroporto, compreso tra l'inizio del sovrappasso progettato a scavalco della via Lunga e la galleria già prevista nel progetto in valutazione, dovrà essere interrato, anche al fine di eliminare il sovrappasso medesimo, a tutela della cintura verde edell'area storica dei corpi santi.

Se il tracciato deve essere interrato nell'attraversamento di via Lunga è necessario che si inizi ben prima e quindi si rende necessario creare il percorso in trincea lungo il quartiere di Boccaleone partendo dal viadotto delle Valli per poi scendere in galleria sotto l'area verde attigua a via Lunga; il tracciato continuerà poi in galleria fino a congiungersi con quella già prevista nel quartiere di Campagnola.

Il nostro progetto ha avuto il sostegno di 17 mila persone che hanno firmato una petizione online e cartacea. Anche il Comitato Provinciale per l'abolizione delle Barriere Architettoniche ha segnalato la propria seria preoccupazione per quanto in progetto.

Il 31 marzo 2021 l'on. Devis Dori ha presentato un'interrogazione a risposta scritta n. 4/08774, seduta di annuncio 478, sollecitata il 28 maggio 2021, modificata il 5 ottobre 2021; lo stato dell'iter è ancora in corso. L'interrogazione è destinata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e al Ministero della Transizione Ecologica. È stato delegato a rispondere il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

LACOMMISSARIA STRAORDINARIA

L'Amministratore Delegato di RFI e Direttore Generale, dott.ssa Vera Fiorani, è stata nominata dal Consiglio dei Ministri Commissaria straordinaria dell'opera. È chiaro che ha l'interesse a portare a buon fine l'opera nel minor tempo possibile e con le risorse disponibili. Riteniamo, però, che questo non possa consentire di scavalcare tutte le procedure come invece viene dichiarato dalla stessa Commissaria, che per il 18 gennaio 2022 ha convocato la Conferenza di Servizi relativa al progetto.

LE NOSTRE DOMANDE

Il progetto di RFI non riporta in nessun documento l'analisi costi/benefici, indispensabile per valutare se il progetto ha senso e se sarà un buon investimento o se resterà sempre e solo un costo ulteriore, in questo caso, per la Regione Lombardia e per i suoi cittadini, visto che il treno per Orio verrà gestito da Trenord.

In questi mesi sono stati attribuiti diversi finanziamenti al progetto del treno per Orio: Cassa Depositi e Prestiti, Ministero dell'Economia, Fondo per le Olimpiadi 2026, PNRR. Ogni intervistato dichiara cose diverse. Vorremmo sapere chi in realtà finanzia questo progetto e quali vincoli avrà. Siamo ad un anno ormai dalla chiusura della presentazione delle Osservazioni alla VIA presso il Ministero della Transizione Ecologica. Ad oggi è uscito il solo parere della Direzione Generale Archeologia, Belle arti e Paesaggio del Ministero della Cultura. Chiediamo se i tempi potranno essere rispettati o se non si assisterà ad un ennesimo scempio territoriale e urbanistico incompiuto, con gravissimi disagi per la città e soprattutto per gli abitanti del quartiere di Boccaleone.

Il finanziamento di 170 milioni € è stato accordato basandosi sui studi del 2014. Immaginiamo che ci siano delle rivalutazioni, soprattutto in questo periodo che, come tutti sanno, i lavori nei cantieri sono bloccati per il pesante aumento dei costi e per la difficoltà nel reperimento del materiale necessario.

Vorremmo sapere se tecnicamente è possibile che un Commissario Straordinario possa procedere senza tenere conto del parere del Ministero della Transizione Ecologica e della Commissione di Valutazione Impatto Ambientale, così come dichiarato dalla dott.ssa Fiorani durante l'audizione alla IX Commissione per i Trasporti della Camera.

LE NOSTRE CONCLUSIONI

Alcuni amministratori e politici stanno facendo fronte comune contro il nostro progetto, dichiarando falsità rispetto ai disagi e ai costi della trasformazione del progetto in trincea.

La VIA doveva chiudersi a marzo 2021, siamo a gennaio 2022 e non è ancora uscito il parere della Commissione Tecnica del Ministero della Transizione Ecologica.

Come cittadini non possiamo accettare una procedura come quella attuata dagli attori di questo progetto (RFI, REGIONE LOMBARDIA, PROVINCIA DI BERGAMO, COMUNE DI BERGAMO) che non hanno mai applicato la regola legislativa della partecipazione e della consultazione dei cittadini nelle scelte importanti che vengono attuate nel loro territorio. Nei confronti di questo progetto non c'è stata attenzione e lungimiranza.

Riteniamo che non sia più tollerabile che le istituzioni pubbliche aderiscano a parole a progetti di rispetto ambientale e sostenibile quando in un territorio come il nostro, con la scusa dell'urgenza, vengono avallati progetti devastanti.

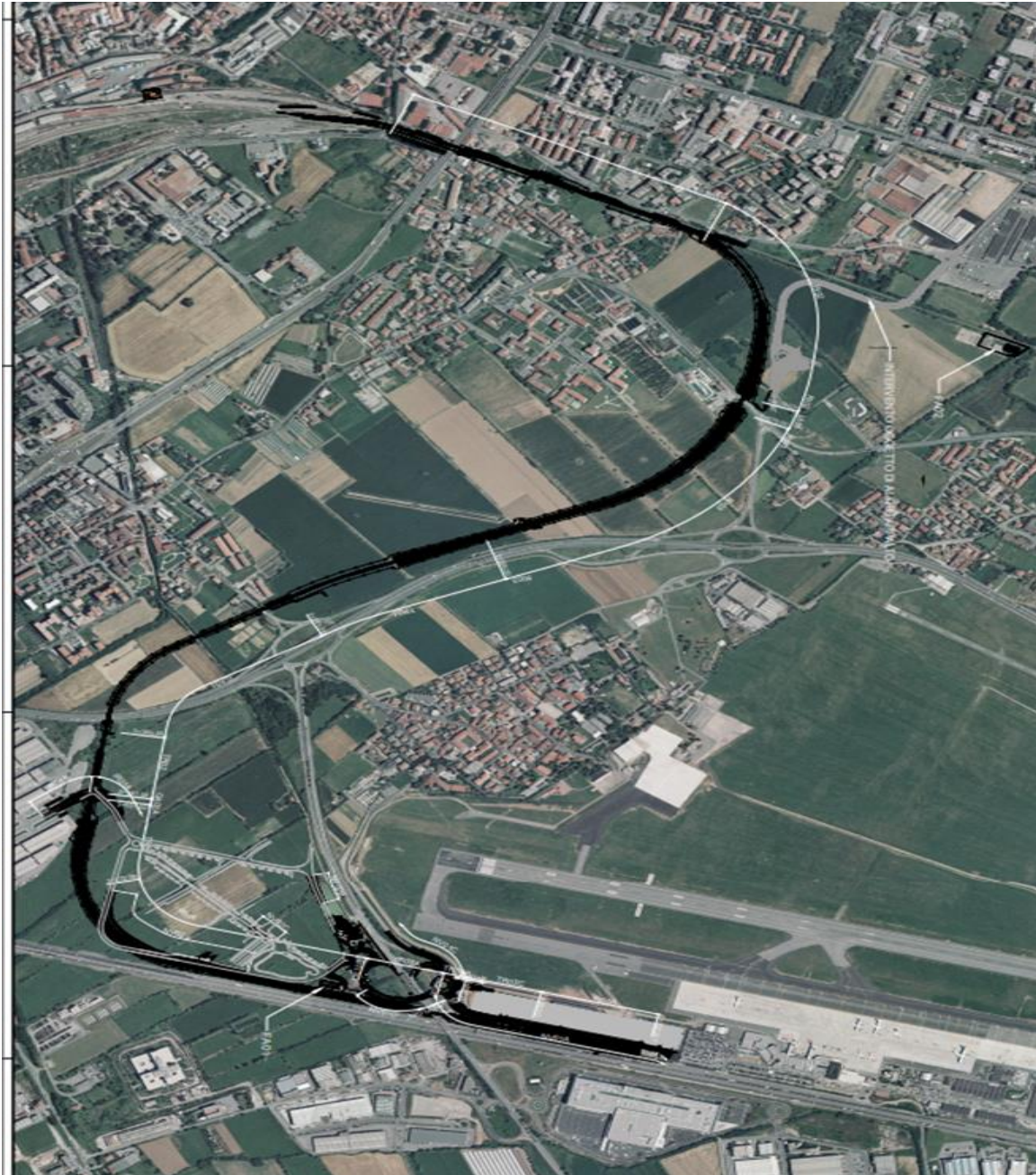
Noi siamo i luoghi che abitiamo; siamo persone rispettabili e desideriamo lasciare dopo di noi un luogo sano e vivibile ai nostri figli. Ne abbiamo il diritto, ne sentiamo il dovere. E lo stesso dovere lo pretendiamo da chi ci amministra. Vogliamo salvare il nostro quartiere, perché se noi ora ci giriamo dall'altra parte saremo complici di un progetto che devasterà per sempre un'area della città.

Tutto il materiale raccolto è disponibile sul sito: www.cdqboccaleonebg.org

Si allegano alcune brevi schede esplicative.

Grazie per la Vostra attenzione

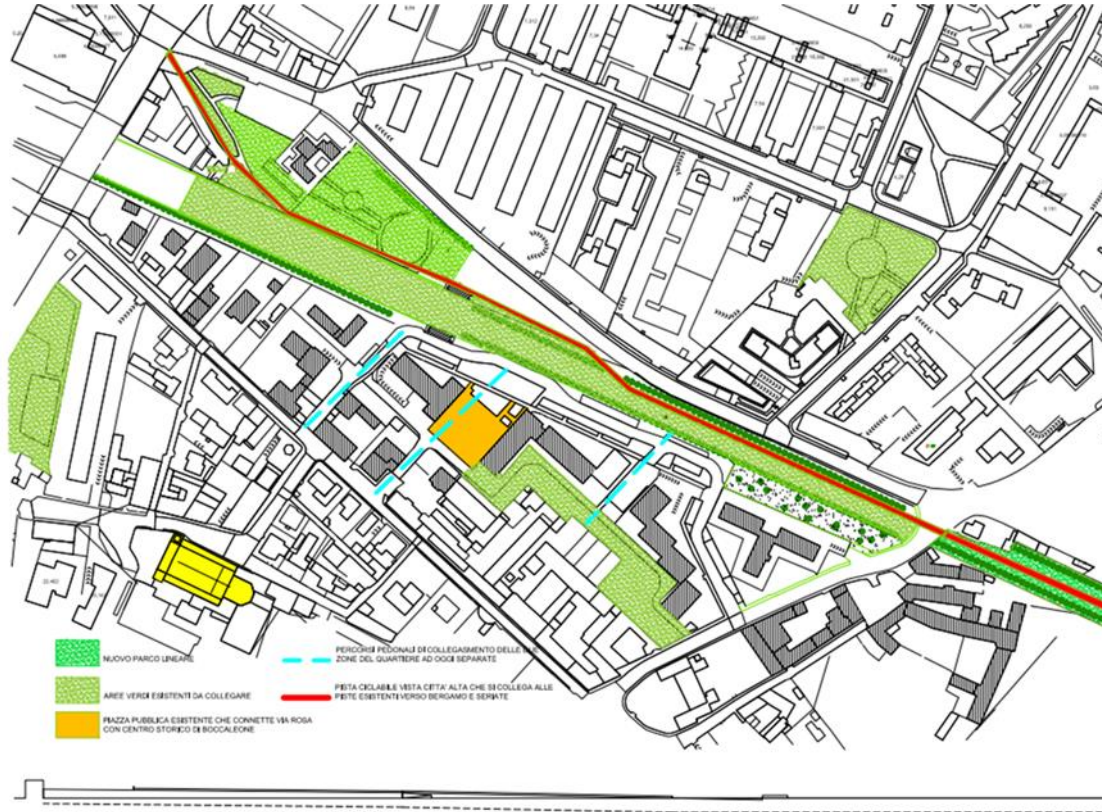
PROGETTO RFI



IL CONTESTO IN CUI SI SVILUPPA IL PERCORSO DEL TRENO



LA PROPOSTA DEL COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE PER IL SEMINTERRAMENTO DEI PRIMI 700 METRI DEL TRACCIATO



PROPOSTA DI SEMINTERRAMENTO E INTERRAMENTO IN TRINCEA DI TUTTA LA TRATTA

