

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.

La Sottoscritta Cinzia Raffaella Casari

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

Cod. 5609

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)

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- 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

Ciò che con questo progetto sarà realizzato nel quartiere di Boccaleone - cioè la chiusura del passaggio a livello di Via Recastello e la chiusura di Via Lunga - avrà effetti disastrosi, con peggioramento della vivibilità di questa zona periferica già provata dalle infrastrutture presenti (ferrovia, circonvallazione, fiera; asse interurbano e aeroporto nelle vicinanze). Un quartiere che già vive con disagio la presenza della ferrovia – ma che nonostante questo ha una socialità ben sviluppata – vedrà sancita la definitiva spaccatura in due parti: da un lato la scuola media, il centro anziani, i supermercati; dall'altro la posta, l'asilo nido e le scuole materne, la chiesa parrocchiale, l'oratorio. Zero benefici, ma un sicuro danno sociale: la quotidianità di ragazzi, adulti e anziani verrà stravolta, diventerà gravoso compiere semplici azioni come andare a scuola o a messa, fare la spesa, vedere gli amici al centro anziani o all'oratorio. L'innalzamento di barriere fonoassorbenti alte fino a 7m a chiusura delle due vie principali di ingresso e uscita del quartiere peggiorerà certamente la mobilità locale – già ora la viabilità presenta dei punti critici noti agli amministratori – andando a congestionare la piccola Via Rosa in uscita e la Via Isabello in entrata (in quest'ultima sono presenti nell'ordine la chiesa parrocchiale, la scuola primaria, la scuola materna e l'asilo nido) che non saranno in grado di reggere l'impatto dell'aumento a dismisura del traffico veicolare. Ci sarà inoltre, ancora una volta, un inutile consumo di suolo, in quanto la ferrovia attraverserà la cintura verde del Comune di Bergamo, in una zona che – per quanto piccola – è ancora a vocazione agricola.

Se leggiamo il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con DCR n° 951 del 19/01/2010 e fondato su 24 obiettivi, notiamo che il secondo cita “Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali e immateriali, con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica”; il quinto “Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili)”; il nono “Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio”. Vuote parole? Evidentemente sì, almeno per i nostri amministratori regionali e comunali. Capiamo la necessità di collegare Milano con il suo terzo aeroporto, ma il vantaggio che il capoluogo lombardo ne trarrà non può riversarsi sulle spalle (sulla vita!!) di un intero quartiere di Bergamo. I diritti degli abitanti di Boccaleone non possono essere calpestati.

Il senatore a vita arch. Renzo Piano si è espresso a favore del “rammendo delle periferie”, ma il progetto attuale è proprio l'opposto di un rammendo: è uno strappo, un intervento che sancisce la divisione, se non la segregazione, di un quartiere già bistrattato nei decenni, che comporterà effetti drastici sul contesto locale, nel totale disinteresse di chi è deputato a prendere decisioni strutturali. E' un progetto che sarebbe stato all'avanguardia nella Chicago degli anni '20 del XX secolo, improponibili nella Lombardia di un secolo dopo.

Pertanto chiedo, come tutto il quartiere chiede,

che la ferrovia sia interrata (meglio in galleria e se ciò non fosse possibile in trincea). In questo modo si potrà superare l'annosa divisione del quartiere dovuta alla presenza dei binari e creare in superficie (se la ferrovia fosse in galleria) una zona facilmente attraversabile senza bisogno di sottopassi e passerelle, che diventerebbe un percorso ciclopedonale di collegamento con il centro città.

Faccio presente che:

- a poche centinaia di metri dal quartiere prenderà vita il faraonico progetto “Porta Sud”; sul sito dell'impresa Vitali che si è aggiudicata il bando delle Ferrovie (che detiene una quota molto significativa dell'area) si legge: “la città di Bergamo ha accettato la sfida del cambiamento e della trasformazione in ottica *smart city*. L'obiettivo principale sarà quindi quello di migliorare la vita dei cittadini, riuscendo a conciliare e soddisfare le loro esigenze con quelle delle imprese e delle istituzioni nei campi della tecnologia della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica”. Solo il centro città sarà smart?

- Sono state già interrato (o sono in fase avanzata i progetti di interrimento) le ferrovie a Bari, Ferrara, Bologna, Andria, Trento; è dunque possibile nell'Italia del 2022 aprire cantieri che operano per eliminare le interferenze strade-ferrovie. Perché a Bergamo no?

Boccaleone è evidentemente figlio di un dio minore.

La Sottoscritta 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, 1.06.2022

La dichiarante

Ciccia Raffaele Coreri