

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 _____ Architetto Elena Zoppietti _____
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

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)*
- 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)* _____

VISTI GLI ELABORATI

NM2701D22N5IM0002001B

NM2701D22N5IM0002002B

NM2701D22N5IM0002003B

NM2701D22N5IM0002004B

NM2701D22N5IM0002005B

NM2701D22N5IM0002006B

SI FA PRESENTE, CHE

Nel progetto di variante (ripubblicazione) che le Ferrovie hanno presentato ho individuato un **grande impatto ambientale**, che si verrà a creare in tutta l'area interessata del progetto, in particolare sulla zona densamente abitata del quartiere di Boccaleone.

Boccaleone è un quartiere periferico alle porte del centro di Bergamo e a confine con il grande progetto di Bergamo Porta Sud, diviso dalla ferrovia;

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 Barriere architettonica) e il ponte di via Piatti (con un solo marciapiede).

Con questo progetto la ferrovia prevede la chiusura del passaggio a livello, con la costruzione di un percorso pedonale con scale e ascensori, un manufatto che se non mantenuto bene (ascensori) sarà una grande barriera architettonica.

Se l'opera non verrà progettata bene, come l'ipotesi di seminterramento con una piastra di ricucitura per eliminare le barriere architettoniche esistente nell'area; **ci sarà un isolamento definitivo degli abitanti del quartiere.** A livello di collegamenti rimarrà solo via Piatti, e il nuovo

Questo progetto non tiene minimamente in considerazione l'impatto, che l'opera avrà sulla popolazione dell'intero quartiere e su gran parte di cittadini della città, che con la chiusura di via Pizzo Recastello e la modifica di via Lunga, dovranno transitare su altre strade oggi già trafficate.

Per tutte le criticità sopra elencate questo territorio avrà maggiori problemi di inquinamento acustico e atmosferico, peggiorando la vivibilità di circa 10.000 abitanti, poiché il progetto andrebbe a gravare pesantemente anche sul quartiere di Campagnola.

Tutto l'intervento è quindi da considerare altamente invasivo, con grande impatto ambientale e non sostenibile.

SI FA PRESENTE CHE

Questo progetto delle ferrovie **non tiene conto del territorio e della normativa esistente, nelle relazioni continua a negare la presenza di Vincoli sull'area d'intervento.**

Il **Comune di Bergamo il 23/07/2019** ha approvato una Variante al PGT nella tavola PS3.10 riferita al Piano dei Servizi per il **progetto della cintura Verde**; Inoltre il **Parco deli Colli di Bergamo a maggio 2019 ha approvato la Variante del PTC** con il progetto della Rete Ecologica, **la Cintura verde dei Corpi Santi e delle Delizie**, una Variante che include anche alle indicazioni della Regione Lombardia (lett. prot.794, 3/2016).

Nel progetto del Parco *"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. Si tratta di un progetto, in gran parte esterno all'area del Parco, collegato ad esso nei due poli dei Monasteri di Astino e di Valmarina. 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. I PGT attuano tale progetto e privilegiano tali aree quali sedi di atterraggio delle compensazioni ambientali derivate da altri interventi. Sono previste azioni volte a – mantenere e gestire le aree peri-urbane, nella loro funzione polivalente di servizio alla città quali: luoghi di produzioni di qualità a 'Km zero', luoghi di fruizione degli spazi aperti, spazi per la mitigazione degli effetti dell'inquinamento, luoghi di conservazione della memoria storica del paesaggio agrario, spazi di permeabilità e potenziamento della rete ecologica minuta. – recuperare i beni storici presenti (borghi e insediamenti rurali dei Corpi Santi, ville, manufatti industriali, manufatti minori) per destinazioni compatibili con le strutture, prevedendo la possibilità di una loro fruizione in relazione alla rete dei percorsi; – realizzare un percorso ad anello ciclo-pedonale che unisca i diversi beni, attraversando gli spazi liberi, e congiungendo idealmente le strutture storiche a "servizio" della città fortificata, Variante al PTC del Parco dei Colli di Bergamo Relazione maggio 2018 130 recuperandone anche il significato mediante un itinerario tematico-interpretativo, con luoghi di sosta collegati alle più importanti visuali su Città alta. – innescare dei processi di governance del territorio finalizzati alla riduzione delle criticità ambientali e allo sviluppo delle connettività ecologica."***

Purtroppo il progetto della ferrovia, non tiene in considerazione le peculiarità del territorio che attraversa come, i percorsi storici o i corridoi ecologici, anzi il tracciato della ferrovia divide quest'area in salvaguardia lasciando tante zone residuali facilmente degradabili

INOLTRE

sul sito delle ferrovie al capitolo: [Politica di Sostenibilità \(fsitaliane.it\)](https://www.fsitaliane.it/it/temi/Politica-di-Sostenibilita) si legge:

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.*

Le attività del Gruppo FS Italiane sono svolte nel rispetto dei dieci principi del Global Compact delle Nazioni Unite, iniziativa volontaria di **condivisione di valori della sostenibilità (diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione).**

Inoltre sul sito si legge che le Ferrovie aderiscono al Global Compact che nel *Principio VII* dichiara che: *Alle imprese è richiesto di sostenere un approccio preventivo nei confronti delle sfide ambientali*

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.....***

Circa la valutazione degli imprevisti, esistono un numero considerevole di strumenti ... come ad esempio:

valutazione dei rischi ambientale: stabilisce le potenzialità di un danno involontario causato all'ambiente e i rischi connessi;

Purtroppo dall'analisi della VIA del progetto delle Ferrovie sul territorio di Bergamo, questi principi non vengono rispettati, infatti:

- non c'è una relazione costi/benefici;

- non ci sono studi e considerazioni sulla popolazione che vive nel territorio su cui ricadrà l'opera;
- non c'è un'analisi del tessuto urbano della zona;
- non c'è uno studio di stato di fatto sulla mobilità, sui servizi del territorio e quindi un'analisi degli impatti del progetto su questi temi,
- non vengono tenuti in considerazione i vincoli di Salvaguardia del Parco dei Colli e del PGT del Comune di Bergamo,

L'intervento sull'area densamente abitata non viene analizzata infatti, **non si tiene conto:**

- **dell'attraversamento in due quartieri, Boccaleone e Campagnola**, in cui risiedono circa 10.000 persone, **circa il 10% dell'intera popolazione della città di Bergamo;**
- che **il quartiere di Boccaleone verrà diviso irreversibilmente in due parti** eliminando l'unico asse viario di collegamento delle due zone del quartiere, separando sia persone che i servizi alle persone;
- che **non sarà più agevolata una mobilità dolce** e gli abitanti saranno obbligati ad usare l'auto, creando **problemi di traffico e inquinamento;**
- Che **la vivibilità peggiorerà creando un naturale spopolamento** nel tempo e quindi **l'abbandono di un territorio**, con tutti problemi connessi alle aree degradate e degradanti,
- Che **il progetto di cintura verde del Parco dei Colli verrà inficiato.**

Detto questo ho 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.

NON SI PUÒ DIMENTICARE

L'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 dell'ONU, "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili"; considera l'urbanizzazione un elemento di sviluppo fondamentale di questo secolo. Le città devono essere il motore delle economie locali e nazionali e rappresentano il fulcro del benessere.

Oggi le città hanno un'impronta ecologica enorme: infatti l'obiettivo 11 mira a:

- ridurre l'inquinamento pro capite prodotto dalle città
- **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 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".

SI RICORDA CHE

la normativa CEE 85/337 indica quali finalità della VIA:

- **proteggere la salute umana,**
- **contribuire, con un migliore ambiente, alla qualità della vita,**
- contribuire al mantenimento della varietà delle specie della capacità di riproduzione dell'eco-sistema;

mentre **questo progetto ha un notevole Impatto ambientale sulla città.**

SI CHIEDE PERTANTO DI

Riprogettare l'opera di collegamento Stazione e aeroporto all'interno del comune di Bergamo, si pensi ad **un intervento Tecnologico, Efficiente e Sostenibile** che:

- **rispetti i principi che FFSS** dichiara nel suo sito e nel suo **RAPPORTO DI SOSTENIBILITÀ 2019**, principi che si basano sulla sostenibilità ambientale, **sul rispetto del territorio antropizzato esistente,**
- **rispetti l'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 dell'ONU, "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili";**
- renda consapevoli tutti gli attori, che **se l'opera crea un danno ambientale, sarà un danno per sempre con costi sociali e ambientali incontrollabili.** Si rammenta che il principio dello sviluppo sostenibile si basa sulla considerazione che **il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future** (art. 3- quater D.Lgs n. 152/06).

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

(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data Treviso 18/06/2022 _____

(inserire luogo e data)



Il/La dichiarante _____

(Firma)