



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 8920]: Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Stazione di Bergamo. Progetto di fattibilità tecnica ed economica. Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. con nota prot. 982 del 21/09/2022, acquisita al prot. MiTE-115943 del 23/09/2022, successivamente integrata con nota acquisita con prot. MiTE-161961 del 22/12/2022, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di fattibilità tecnica ed economica “*Stazione di Bergamo. Riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di stazione*”, localizzato nel Comune di Bergamo.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono gli interventi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione del complesso della stazione ferroviaria di Bergamo, che si inseriscono in un contesto progettuale più ampio di rigenerazione e riqualificazione delle aree dello scalo ferroviario ricadenti nell'ambito di trasformazione di Porta Sud.

L'intervento in esame, che interessa l'area dello scalo ferroviario dismesso, prevede la realizzazione di due nuovi edifici ponte uniti da un percorso coperto, con funzione di collegamento urbano tra la parte Nord e Sud della città, attualmente separate dalla barriera dell'asse ferroviario, e di riconnessione organica della parte di città a sud dell'asse ferroviario con il centro Piacentiniano, configurandosi anche come un'ulteriore piazza urbana e belvedere sulla città storica.

L'intervento in valutazione si configura come “modifica” di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)*”.



Figura 1: Individuazione area “Porta Sud” (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

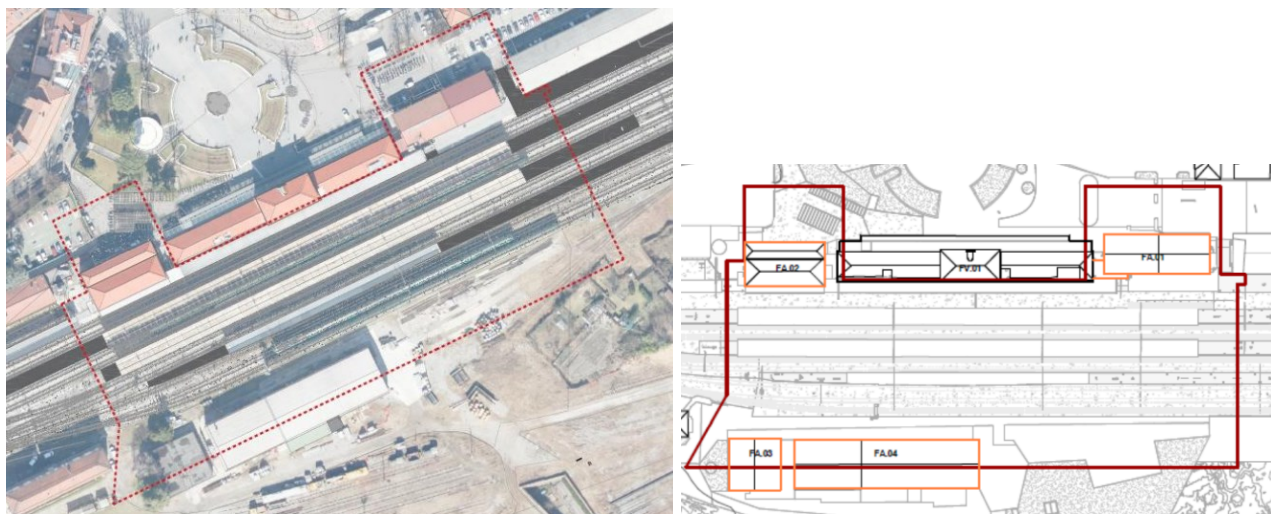


Figura 2: Planimetria della stazione con indicazione degli interventi t(Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, finalità degli interventi è il potenziamento del servizio di intermodalità del territorio per implementare il livello di sostenibilità dell'intera area. Per tale finalità, come ulteriore prassi progettuale e sistema di rendicontazione il proponente riporta di aver applicato gli standard di misura dei protocolli di certificazione internazionali (LEED ed Envision), con particolare riferimento al Protocollo Envision. Inoltre, essendo il progetto finanziato con fondi PNRR, l'intervento soddisfa il principio di “non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali”, ovvero il “Do No Significant Harm” (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Analisi e valutazioni

Gli interventi in esame si inseriscono nel più ampio contesto progettuale di rigenerazione e riqualificazione delle aree dello scalo ferroviario di Bergamo ricadenti nell'ambito di trasformazione

di Porta Sud. Il piazzale antistante il fabbricato viaggiatori è collegato alla parte bassa della città dall'arteria principale. Gli interventi interessano l'area dello scalo ferroviario, ormai dismesso, situato in un'area completamente urbanizzata.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, a poche centinaia di metri dal fabbricato viaggiatori, nell'area dello scalo ferroviario scorre il Torrente Morla, che torna in superficie dopo aver attraversato la città bassa in tratti parzialmente interrati.

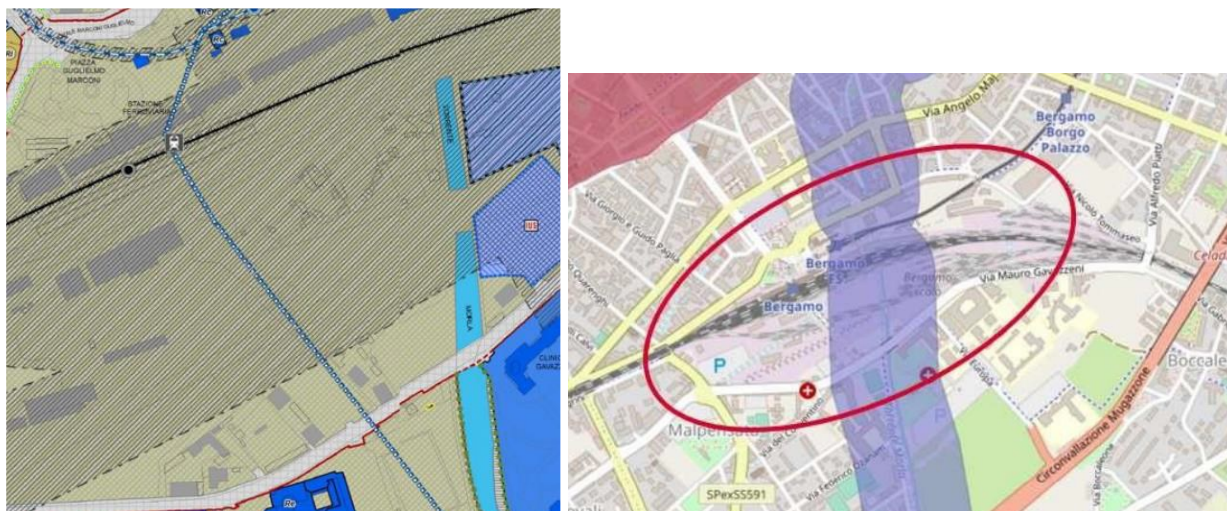


Figura 3: Localizzazione dell'area della stazione ferroviaria in relazione al torrente Morla a sinistra e in relazione alla fascia di rispetto di 150 m dal torrente Morla, ai sensi dell'art. 142, c.1, lett c) del D.lgs. 421/2004 (Fonte: Lista di controllo)

Nei pressi dell'area di intervento, a distanza variabili tra 130 e 400 metri, sono presenti ricettori quali scuole e ospedali (in particolare, a sud della stazione si trova l'Ospedale Humanitas Gavazzeni). A nord dell'area di intervento il territorio si presenta densamente costruito, a sud vi sono grandi aree verdi: come il parco urbano in corrispondenza dell'ospedale ed aree agricole, inframmezzate dall'aeroporto Orio al Serio, dalle infrastrutture stradali (strada tangenziale e autostrada A4) e dai nuclei urbani e produttivi sorti a margine di queste.

Gli interventi prevedono la realizzazione di due nuovi edifici ponte uniti tramite percorso coperto, con funzione di collegamento urbano tra la parte Nord e Sud della città e che si configura come un'ulteriore piazza urbana e belvedere sulla parte storica della città. Il fabbricato viaggiatori esistente non rientra all'interno degli interventi in esame, che riguardano principalmente:

- la realizzazione del manufatto della nuova stazione, posto sul lato Est di quella esistente
- l'attraversamento Ovest dei binari;
- la realizzazione dei corpi di risalita dalle banchine passeggeri e le nuove pensiline di copertura delle stesse;
- la realizzazione dei sovrappassi pedonali sui due lati della stazione stessa;
- la realizzazione dei corpi di risalita verso gli edifici ponte.

Secondo quanto indicato dal proponente, nel corpo principale ad est sono localizzate le funzioni primarie della stazione, mentre il corpo secondario ovest assicura funzioni di supporto all'attraversamento urbano. Il nuovo piano di calpestio degli edifici ponte si attesta ad una quota di circa + 9,10 m rispetto al piano delle banchine (che si trovano a + 55 cm rispetto al p.f.).



Figura 4: Sezione trasversale ferroviaria con nuovo hub (Fonte: Lista di controllo)

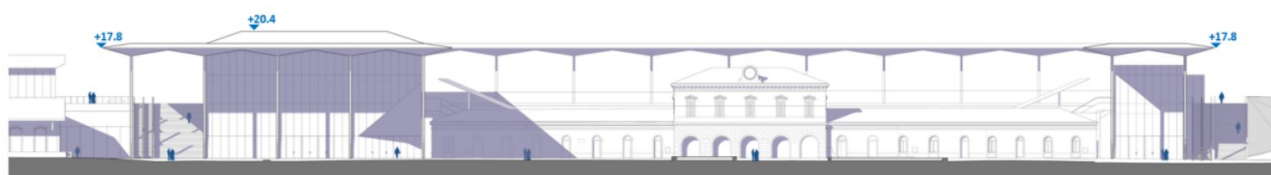


Figura 5: Prospetto da Piazza Marconi (Fonte: Lista di controllo)



Figura 6: Sezione longitudinale (Fonte: Lista di controllo)

La quota del piano primo è collegata a Piazza Marconi attraverso scale mobili e una scala con canaletta portabicicli. Il sistema di risalita ad est, in corrispondenza dell'edificio di stazione, sfocia su un'area pedonale parzialmente coperta che dà accesso al Fabbricato di Stazione e alla futura ricucitura con servizi (oggetto del presente appalto è la sola realizzazione delle strutture di fondazione, elevazione e primo impalcato). Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, per la realizzazione di questo accesso si deve prevedere la demolizione dell'attuale fabbricato ex magazzino (FA.01), ora destinato a funzioni tecnologiche ferroviarie.

L'accesso a Ovest sfocia su un'area scoperta di attraversamento con spazi verdi; su questo lato il progetto prevede la demolizione del Fabbricato Accessorio (FA.02), con funzioni secondarie e di supporto al Fabbricato viaggiatori e che non presenta caratteri architettonici rilevanti.



Figura 7: Vista generale dell'intervento (Fonte: Lista di controllo)

Nel volume dell'edificio stazione (lato Est), che si distribuisce su due livelli principali, vi è un duplice ingresso, per favorire l'accessibilità sia da nord che da sud, lungo il percorso pubblico in quota.

Il livello superiore a quota +9,10 m rappresenta il piano principale della stazione, di attraversamento del fascio binari; lungo il percorso urbano sono posizionati gli ingressi e le attività commerciali. Al piano terra si trova l'accesso alla biglietteria e l'accesso controllato ai binari. L'accesso ai binari è assicurato da scale mobili, ascensori e scale fisse, interne ed esterne al volume. Sul lato nord, è ubicato l'accesso al sistema di distribuzione per l'interscambio con il primo binario.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, nel nuovo edificio stazione trovano spazio anche tutte le funzioni presenti nell'edificio storico e nell'edificio accessorio ad ovest, per il quale è prevista la demolizione.

Il corpo Ovest offre un ulteriore accesso ai binari, con punti ristoro, aree di sosta, parcheggi per biciclette, colonnine per ricarica elettrica. L'attraversamento, destinato alla sola mobilità dolce, si configura come uno spazio urbano sopraelevato, destinato al collegamento ferroviario e urbano e con la duplice funzione di zona pubblica di attesa con aree verdi e servizi a corredo. L'accesso è assicurato da scale mobili, scale fissi ed ascensori.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che il nuovo PRG di Stazione, la cui redazione è contestuale alla redazione degli interventi oggetto di valutazione, è oggetto di un altro appalto, e prevede la realizzazione di 4 nuovi marciapiedi di stazione, di lunghezza variabile da circa 300 a circa 400 m, oltre al primo marciapiede che rimane invariato a livello planimetrico.

Dal punto di vista funzionale, il nuovo complesso prevede locali tecnologici e manutentivi al piano di banchina, oltre a spazi comuni di distribuzione, biglietteria e servizi igienici ai viaggiatori; sul lato ovest si prevede una superficie commerciale con uscita sulla piazza. Al piano primo sono previste zone distributive, biglietteria, zone di attesa e locali commerciali, mentre al piano mezzanino superiore sono previsti locali destinati ad uffici, lounge, attesa e servizi commerciali.

Con riferimento alla presenza della falda e alle possibili interazioni con le fondazioni, nella documentazione integrativa di chiarimento, acquisita al prot. MiTE-161961 del 22/12/2022, la Società proponente riporta che la falda è posta a una profondità di circa 30 m rispetto al piano campagna, mentre per le fondazioni è previsto l'utilizzo di pali di lunghezza di 25 m, misurata dall'intradosso del plinto di fondazione. Dichiarando, quindi, che le opere di fondazione profonde previste per l'intervento non interessano la falda neanche nella più cautelativa previsione della sua posizione reale, mantenendo un franco di distanza di alcuni metri tra base palo e la quota superiore massima attesa dalla falda. Nella predetta documentazione di chiarimento, la Società proponente riporta, altresì, che in fase realizzativa è possibile effettuare un controllo continuo dell'assenza di infiltrazione in falda, attraverso, in particolare, il monitoraggio della quota della falda, tramite i piezometri eseguiti nel piano indagini, avendo cura di mantenerli ispezionabili per la durata dei lavori.

Con riferimento alla cantierizzazione, il proponente riporta che gli interventi oggetto della presente valutazione insistono sulla stessa area di intervento nella quale sono previsti anche i lavori di modifica del PRG della stazione, prevedendo una parziale sovrapposizione temporale delle relative lavorazioni. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, l'eventuale effetto cumulativo riguarda la sola fase di costruzione, ed è ristretto alla compresenza di diversi appalti e pertanto alla necessità di impegnare, per il sistema di cantierizzazione, aree di cantiere esterne all'area di sedime dei nuovi corpi d'opera per la sosta dei mezzi operativi, l'accatastamento e la movimentazione dei materiali.

Nella Lista di controllo, il proponente riporta che le lavorazioni prevedono anche scavi e la realizzazione di fondazioni profonde. I

Il cronoprogramma degli interventi è stimato in 730 giorni naturali e consecutivi (circa 24 mesi).

Nella Lista di controllo il proponente riporta che in fase di costruzione e in fase di dismissione si prevede la produzione di rifiuti provenienti dalle demolizioni, i cui quantitativi saranno definiti nella successiva fase di progettazione definitiva.

Con riferimento a “Zone montuose e forestali”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che il progetto non ricade nemmeno parzialmente in aree montuose o forestali.

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’area di progetto non ricade, neppure parzialmente, in aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

Con riferimento alle “Zone a forte densità demografica” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che la città di Bergamo è una zona a forte densità demografica.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che a circa 500 m a nord della stazione è localizzata una area di notevole interesse pubblico ai sensi dell’art. 136 del D.Lgs 42/2004, dove è presente un immobile vincolato.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il progetto non ricade neppure parzialmente in aree classificate sensibili, in relazione all’aspetto idrico. L’area non è sottoposta a vincolo idrogeologico né a vulnerabilità alluvionale.

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 3.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area di intervento rientra parzialmente in area con vincolo aeroportuale con limite all’edificazione in altezza. Inoltre, l’area di intervento è parzialmente interessata dalla presenza della fascia di rispetto del corso d’acqua (D.Lgs 42/2004, art. 142, lett.c) La Morla. In corrispondenza dell’area ferroviaria il corso d’acqua risulta tombato.

Conclusioni

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto di fattibilità tecnica ed economica degli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso della stazione di Bergamo, localizzati nell'area dello scalo ferroviario dismesso. Gli interventi prevedono la realizzazione di due nuovi edifici ponte uniti da un percorso coperto, con funzione di collegamento urbano tra la parte nord e sud della città, attualmente separate dalla barriera dell'asse ferroviario, e di riconnessione organica della parte di città a sud dell'asse ferroviario con il centro, configurandosi anche come un'ulteriore piazza urbana e belvedere sulla città storica. Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità degli interventi è il potenziamento del servizio di intermodalità del territorio per implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, anche attraverso l'applicazione degli standard di misura dei protocolli di certificazione internazionali (LEED ed Envision).

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella Lista di controllo e nei relativi allegati, esaminata altresì la documentazione di chiarimento, acquisita al prot. MiTE-161961 del 22/12/2022, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento come sopra riportate, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Con riferimento agli impatti sulla componente acustica e alla presenza dei ricettori sensibili localizzati a distanze variabili tra 130 e 400 metri rispetto all'area di intervento, si rimanda all'autorità di controllo ARPA Lombardia l'attenta esecuzione delle azioni di monitoraggio degli impatti dovuti alle emissioni acustiche e vibrazionali emesse in fase di cantiere sui citati ricettori sensibili.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

