



Sezione di Bergamo

Spett.le Ministero della Transizione Ecologica

CRESS@PEC.minambiente.it

E, p.c. Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS

ctva@pec.minambiente.it

Bergamo, 11.09.2021 - Prot. 11497

OGGETTO : *“Raddoppio della linea ferroviaria da Curno a Bergamo, sistemazione del PRG di Ponte San Pietro, viabilità Bergamo - Montello SSE Ambivere Mapello con Piano di Utilizzo terre ai sensi dell'art.9, del DPR 120/2017” - “ CUP: J64H17000140001Raddoppio Ponte San Pietro - Bergamo - Montello “.*

- **Osservazioni**
- **Memoria in sede istruttoria nei termini di cui agli articoli 9 e 10 della Legge 07.08.1990 n.241.**

La scrivente associazione, portatrice istituzionalmente, in forza dell'individuazione con D.P.R. 1111/58 quale associazione di protezione ambientale che concorre alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione, presa visione degli atti relativi al progetto definitivo di cui in oggetto e alle sue integrazioni, con la presente intende dare il proprio contributo alla Valutazione di Impatto Ambientale in particolare sotto il profilo sia ambientale che paesaggistico.

1) SUPERFICI AD USO AGRICOLO UTILIZZATE COME AREE DI CANTIERE

Come premessa condividiamo a pieno le richieste di integrazione documentale circostanziate nella nota della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS del 28.06.2021, con particolare riguardo per le prescrizioni di armonizzazione delle opere del tracciato della linea ferroviaria Bergamo - Lecco - Milano con l'attuale contesto di valenza paesistico – ambientale. Condividiamo in particolare la preoccupazione espressa dalla stessa Commissione - e le richieste delle relative integrazioni - per le superfici attualmente a destinazione e/o ad uso agricolo, rispetto alle quali viene esplicitamente prescritto l'assoluto e pieno ripristino delle loro originarie caratteristiche colturali e pedologiche “quo ante” l'intervento in oggetto, con quindi la propria contestuale immunità dalla localizzazione ivi di manufatti e/od opere sia di diretta che di complementare finalità di servizio alla progettata infrastrutturazione ferroviaria; tutto ciò al fine di mantenere invariata l'attuale condizione di continuità ed unitarietà produttiva delle aree interessate dalle appena citate valutazioni istruttorie.

Per questo aspetto in particolare rinviando a quanto già espresso in altre sedi in data 14.04.2021, con la lettera che qui si allega per utile conoscenza degli odierni destinatari.

Nel predetto contributo è stato, pur in estrema sintesi, significativamente illustrato - in particolare per specifici ambiti territoriali, ricadenti nella estremità Ovest del Comune di Bergamo e in diretta contiguità con le adiacenti perimetrazioni dei comuni di Curno e Treviolo (BG) - come il loro essere “aree agricole periurbane in continuità” venga a costituirsi, in piena applicazione del dettato

dell'articolo 9 della Carta costituzionale, quale fondamentale ed irrinunciabile interesse nel contempo sia ambientale e paesaggistico, che, per ragioni storiche di profilo locale, culturale.

E' evidente in tal senso come le previsioni progettuali per le aree cantieristiche contrastino e provochino effetti irreversibili sui predetti ambiti agricoli e paesaggistici. In tal senso le integrazioni presentate non modificano tali destinazioni di aree di cantiere, né le riducono, né le delocalizzano auspicabilmente in aree già compromesse o dismesse (basti pensare alle vaste aree dello scalo ferroviario dismesso di Bergamo o di altre rinvenibili lungo il tracciato). L'unica delocalizzazione proposta in sede integrativa riguarda una piccola area boscata nei pressi della stazione Ambivere-Mapello dove, a seguito di rilievo della predetta Commissione Ministeriale, visto che l'area risulta gravata da vincolo ambientale, RFI propone, come alternativa, di occupare, ancora una volta un'altra zona agricola, formalmente non vincolata.

Non troviamo quindi riconosciuta, nelle integrazioni presentate da RFI, alcuna valenza ambientale e paesaggistica (nonché culturale) alle aree agricole, ancorché inserite in ambito di tutela paesaggistica proposta dallo stesso PTC del Parco dei Colli di Bergamo (vedi ns. nota allegata).

In riferimento alle aree di cui ai paragrafi precedenti interessanti i comuni di Bergamo, Curno e Treviolo, il progetto si traduce nella modificazione della rete dei caratteristici percorsi poderali ad uso agricolo ivi adducanti, senza alcuna esposizione preventiva dei conseguenti potenziali impatti, e senza che, neppure nelle integrazioni progettuali, siano garantiti realisticamente e in tempi certi i necessari ripristini nella loro odierna corografia e produttività agricola o, in alternativa, biodiversità.

La preoccupazione è quindi inevitabile per le aree di seguito evidenziate:

numero 03 "AREE DI STOCCAGGIO", rispettivamente identificate tramite le seguenti specifiche sigle : " I.AS.11 ", " I.AS.04 " e " I.AS.05 " ;

numero 01 "DEPOSITO TEMPORANEO", contrassegnato con la sigla "I.DT.01" ;

numero 01 "CANTIERE OPERATIVO", individuato con la sigla "I.CO.02" ;

numero 01 "CANTIERE BASE", contraddistinto dalla sigla "I.CB.01"

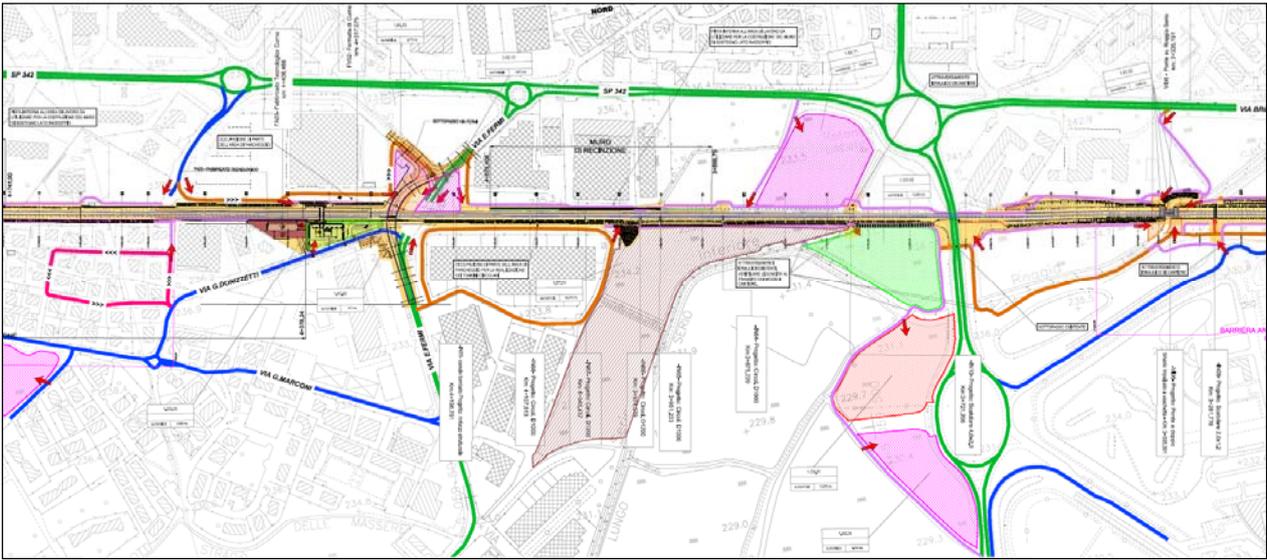
e le relative tavole denominate "CANTIERIZZAZIONE Planimetria generale di inquadramento della cantierizzazione e della viabilità pubblica impegnata dal trasporto materiali" e "CANTIERIZZAZIONE Planimetria delle aree di cantiere e della relativa viabilità di accesso - Tav.2 di 2").

Tale compromissione (per non avvalersi del termine "azzeramento") di valori di profilo sia ambientale - paesaggistico che culturale, accertati come preesistenti nei suddetti contesti territoriali da quasi un millennio, in termini oggettivi non risulta conforme ai seguenti criteri di localizzazione delle sopra elencate aree di cantierizzazione che il soggetto proponente stesso dichiara di avere assunto in sede progettuale, ovvero:

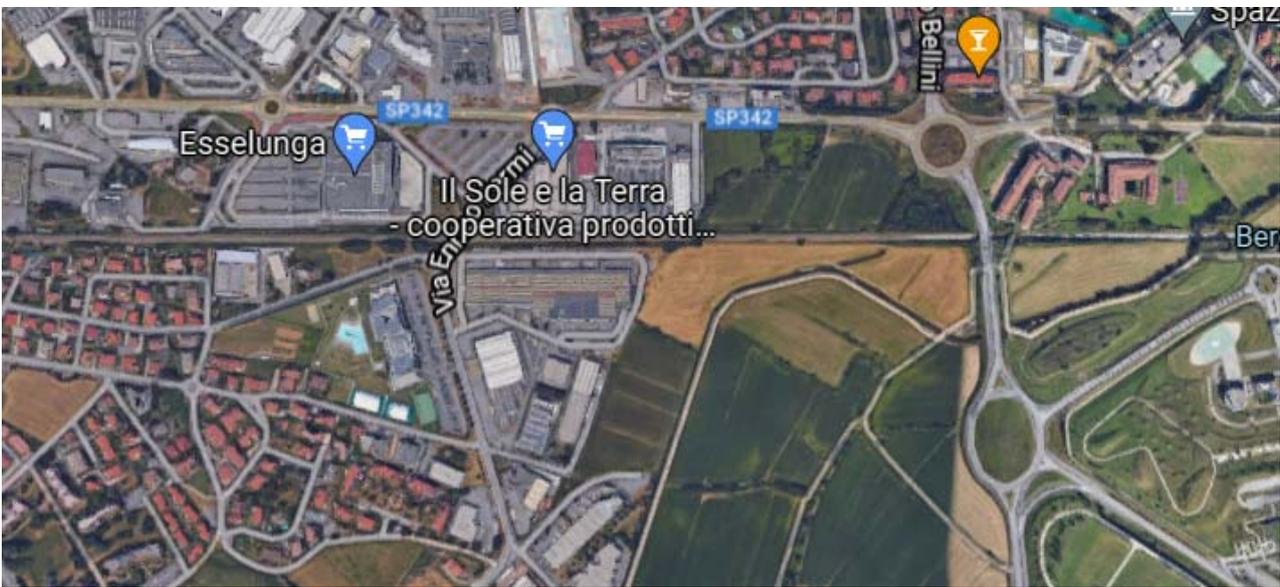
- "minimizzazione del consumo del territorio";
- "minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale";
- "interferire il meno possibile con il patrimonio culturale esistente".

(principi che si rivelano esclusivamente teorici citati nella "Relazione di Cantierizzazione" - punto 7.1 - pagina 30/110).

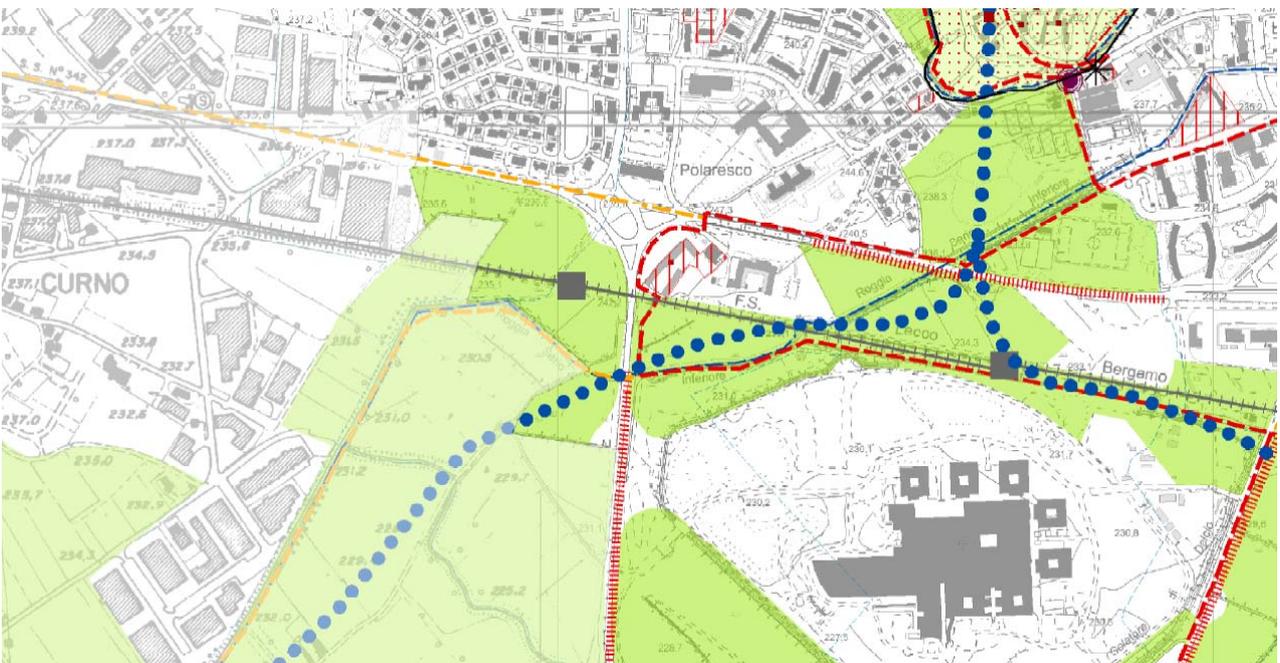
In realtà il progetto non ci sembra tenga conto né della situazione di fatto di tali aree agricole (neppure citate nel loro valore intrinseco ambientale e paesaggistico), né delle previsioni di tutela esistenti su di esse come si evince dal raffronto delle immagini a seguire:

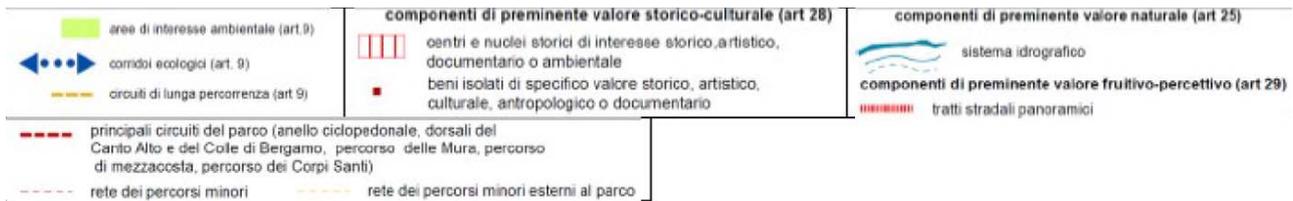


“Cantierizzazione” – estratto Tav. 2/2 di progetto



Sopra: la condizione attuale delle stesse aree (da Googlemap)- Sotto: estratto tav.2 del PTC del Parco dei Colli





Aree che, nella situazione odierna, oltre ad essere, per la stragrande parte, agricole coltivate come si evince dalla precedente immagine di googlemap, rientrano nelle aree di interesse ambientale del PTC del Parco dei Colli di Bergamo, nonché essenziali per il mantenimento dei corridoi ecologici di connessione tra le propaggini del colle della Benaglia (a nord) e la cintura verde prevista dal PGT di Bergamo (verso est) e, attraverso i comuni contermini di Curno e Treviolo, il fiume Brembo (verso ovest):

2) MONITORAGGI AMBIENTALI

Poco credibile risulta, poi, demandare al monitoraggio ante operam (vedi pag. 35/156 della Relazione generale alle Integrazioni) l'analisi della ricchezza in termini di biodiversità (habitat, flora e fauna) delle aree occupate (anche solo temporaneamente per i tre o più anni previsti dai lavori), visto che, in particolare per flora e fauna, i monitoraggi attendibili non si riducono certo a poche osservazioni prima dell'inizio dei lavori, ma andrebbero eseguite nell'arco di diverse stagioni prima dei lavori, oltre che per i 3/5 anni post operam. Poco motivate le limitazioni ai 6 mesi per la fauna e al periodo primavera/estate per la flora.

Analogamente non si comprende la limitazione delle altre indagini (aria, acqua, ecc...) ante operam ai soli 6 mesi prima dell'inizio dei lavori.

Ci chiediamo infine se, nel costo complessivo dell'opera siano stati computati i costi (e a carico esattamente di chi) per l'esecuzione di tali monitoraggi (ante e post operam).

PER QUANTO ATIENE AI "CANTIERI BASE" E AI "CANTIERI OPERATIVI"

3) SEDIME TRACCIATO E AREE DI CANTIERE

Contrariamente a quanto riportato nella relazione di cantierizzazione, l'ipotesi di utilizzo del sedime dell'attuale tracciato e di quello in progetto come area di cantiere con avanzamento in linea, riteniamo possa essere esteso più di quanto ipotizzato:

Il soggetto proponente afferma esplicitamente che, in ragione del fatto che, pur se "(...) *L'intervento verrà sviluppato in assenza di esercizio per la sospensione da P.te San Pietro a Bergamo (...)*", le lavorazioni procederanno "(...) *dalla stessa linea ferroviaria (...)*" e pertanto "(...) *il cantiere dovrà essere organizzato con un avanzamento in linea, sfruttando parte della sede attuale e di progetto come pista di cantiere, eventualmente con accesso/uscita dal cantiere dagli attuali PL anch'essi posti fuori esercizio (...)*" esclusivamente "(...) *nei tratti in cui i fabbricati esistenti si trovano in particolare prossimità alle opere del raddoppio e non risultano disponibili delle fasce laterali al sedime (da utilizzarsi come accesso o pista di cantiere) (...)*" (così di nuovo l'elaborato denominato "*Relazione di Cantierizzazione*" - pagina 21/110 - capoverso ultimo).

Pertanto, si comprende come sia in realtà possibile, e noi lo chiediamo in questa sede, che per tutti i tratti in progetto si sfruttino, come aree di cantiere, le aree della linea esistente (che verrà forzosamente interrotta comunque) e le aree della linea futura con la tecnica dell'avanzamento in linea, non limitando cioè questa tecnica ai soli luoghi dove i fabbricati esistenti si trovino nei pressi del raddoppio.

Il rigetto “a priori” di tale possibilità realizzativa risulta poi amplificato, nel momento in cui, individuando quali materiali di costruzione

- i “materiali ferrosi” ;
- gli “inerti” ;
- il “calcestruzzo”,

sempre il soggetto proponente dichiara espressamente che i “materiali ferrosi” effettivamente necessari per le lavorazioni “(...) verranno stoccati in piccole quantità lungo le aree di lavoro (...)” e quindi sarebbe solo una eventuale decisione non di cogenza tecnica, ma esclusivamente volontaria quella di stoccarne “(...) maggiori quantitativi (...), anche per lunghi periodi, nell'ambito delle aree attrezzate di cantiere (...)” (ancora la “Relazione di Cantierizzazione” - pagina 24/110 - punto 4.3).

In più, in merito agli “inerti”, è di nuovo il soggetto proponente ad attestare come l'approvvigionamento di tale materiale per la “(...) realizzazione di sottofondi, rilevati e riempimenti (...)” avvenga secondo la modalità “just in time” e, quindi, non siano “(...) necessarie aree per il loro stoccaggio (...)” (nuovamente la “Relazione di Cantierizzazione” nel medesimo punto 4.3 sopra citato).

Infine, riguardo al “calcestruzzo”, il soggetto proponente denuncia una chiara incertezza di opzione progettuale, comunque esplicitando, senza alcun supporto motivazionale di profilo tecnico, la propria preferenza - rispetto a due paritetiche ipotesi per il processo di confezionamento - lo stoccaggio degli “inerti” in questione “(...) in apposite aree a cielo aperto nel cantiere operativo ove potrà essere installato l'impianto di betonaggio (...) e il successivo “(...) trasporto in autocarro (...)” rispetto al mero prelievo di tale materiale “(...) tramite autobetoniere dagli impianti di confezionamento qualificati esistenti sul territorio circostante e/o [?] seguendo i ritmi di produzione dettati dal cronoprogramma dei lavori.” (di nuovo la “Relazione di Cantierizzazione”, sempre al punto ormai più volte richiamato).

E in tale quadro il soggetto proponente si riserva la facoltà di utilizzo a tale fine dello scalo merci della stazione ferroviaria di Bergamo, avvallando il nostro auspicio di sfruttare proprio tali aree in modo più esteso, evitando così di compromettere aree agricole.

Ci sembra quindi possibile anche tecnicamente la riduzione di queste tipologie di aree di cantiere, senza andare ad interessare aree agricole e/o con valenza paesaggistico/ambientale.

2. PER QUANTO ATTIENE ALLE AREE DI STOCCAGGIO E ALLE AREE DI DEPOSITO TEMPORANEO DELLE TERRE DI SCAVO

Ci sembra evidente il contrasto con i principi della “*minimizzazione del consumo del territorio*”, della “*minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale*” e dell’*“interferire il meno possibile con il patrimonio culturale esistente”* la decisione del soggetto proponente che, pur previamente rappresentandosi la possibilità di collocare le diversificate tipologie di “terre di scavo” in aree diverse che lo stesso ha identificato tramite le seguenti specifiche sigle : “*1.AS.II*”, “*1.AS.04*” e “*1.AS.05*” e, come attestato sopra e nel sopra citato apporto in data 14.04.2021, fatte ricadere in ambiti territoriali di interesse ambientale - paesaggistico e storico - culturale, non localizza invece le stesse aree in coincidenza dell'area individuata come “*1.DT.01*”. Questa infatti, ad eccezione di una minima porzione esterna agli ambiti territoriali di pregio culturale e paesistico in immediata precedenza circostanziati e, al contrario, preservi tale contesto territoriale per una mera destinazione di esclusivo “(...) *polmone* (...)” nella residuale ipotesi dell’“(...) *eventuale accumulato temporaneo*

delle terre di scavo (...)” (ancora la “Relazione di Cantierizzazione”, pagina 36/110, punto 8, capoverso penultimo).

Tutto ciò premesso, si sintetizzano le richieste come di seguito:

A.1 L'utilizzo, nel quadro operativo della cantierizzazione dell'intervento in oggetto, delle aree relative all'attuale scalo merci di Bergamo, ad oggi integrato nella stazione ferroviaria di Bergamo;

A.2 La fruizione, in costanza di interruzione totale di esercizio durante la fase esecutiva della progettazione in esame, delle aree occupate dall'esistente tronco della linea ferroviaria da Curno (BG) alla stazione ferroviaria di Bergamo per la movimentazione sul sedime e aree contermini, dei macchinari e dei manufatti e materiali dedicati e necessari presso le aree di lavoro;

A.3 Valutare concretamente la possibilità di ridurre le aree di deposito degli inerti a favore di trasporti con autobetoniera, anche in ragione degli effettivi volumi da produrre o di trasferirla come richiesto al punto successivo;

A.4 Lo stralcio sia del "CANTIERE OPERATIVO", individuato con la sigla "I.CO.02" che del "CANTIERE BASE", contraddistinto dalla sigla "I.CB.01" e la loro ricollocazione presso lo scalo merci di cui al superiore punto A.1: ciò con l'ubicazione ivi dello stoccaggio dei materiali ferrosi necessari e degli eventuali inerti per il confezionamento del calcestruzzo con impianto di betonaggio;

A.5 Riduzione di alcuni servizi logistici non strettamente necessari quali, per esempio, l'infermeria vista la vicinanza e- il collegamento diretto tramite il sedime ferroviario oggetto dei lavori sia dell'ospedale "Papa Giovanni XXIII", in immediata contiguità con la linea ferroviaria interessata e già dotato di inerente fermata, che della clinica "Humanitas Gavazzeni", immediatamente fronteggiante a Sud il suddetto scalo merci: nosocomi entrambi dotati di reparto di pronto soccorso.

B.1 In assenza di utilizzo nel quadro operativo della cantierizzazione dell'intervento in oggetto dello scalo merci di Bergamo di cui al superiore punto A.1 e, in ogni caso, in costanza di interruzione totale di esercizio durante la fase esecutiva della progettazione in oggetto, l'organizzazione della cantierizzazione nei termini di "avanzamento in linea" con fruizione della sede ferroviaria sia odierna che di progetto da Curno (BG) alla stazione ferroviaria di Bergamo come pista di cantiere, eventualmente con accesso/uscita dalle aree della cantierizzazione dagli attuali passaggi a livello, parimenti interessati dalla interruzione totale di esercizio ;

B.2 Lo stralcio sia del "CANTIERE OPERATIVO", individuato con la sigla "I.CO.02" che del "CANTIERE BASE", contraddistinto dalla sigla "I.CB.01", o comunque la ricollocazione di tali aree in contesti territoriali esterni alle aree tutelate dal Parco regionale dei Colli di Bergamo, così come circostanziate nell'apporto qui allegato del 14.04.2021, comprensive dello stoccaggio dei materiali ferrosi necessari e degli eventuali inerti per il confezionamento del calcestruzzo con impianto di betonaggio ;

C.1 Lo stralcio delle "AREE DI STOCCAGGIO", rispettivamente identificate tramite le seguenti specifiche sigle : " I.AS.11 ", " I.AS.04 " e " I.AS.05 " ;

C.2 L'individuazione, previo accorpamento, delle medesime aree di cui al precedente punto C.1 del "DEPOSITO TEMPORANEO", contrassegnato con la sigla "I.DT.01" in modo da estraniarlo dalla perimetrazione delle aree da salvaguardare secondo il PTC del Parco regionale dei Colli di Bergamo;

D. In ogni caso, l'assunzione della prescrizione, ad onere del soggetto proponente l'intervento in oggetto, di inderogabile ripristino delle odierne caratteristiche corografiche e culturali delle medesime aree di cui ai superiori punti A.4, B.2, C.1 e C.2 anche sotto il profilo della loro percettività visiva "post operam ", quale elemento di interesse ambientale e paesaggistico ad oggi ivi attestato e riscontrato.

A disposizione per eventuali chiarimenti, porgiamo i nostri migliori saluti.

Italia Nostra sez. di Bergamo
La Presidente



Allegato: ns. lettera del 14.04.2021