



Sezione di Bergamo



Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare  
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

E, p.c. Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Bergamo e Brescia  
[mbac-sabap-bs@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-bs@mailcert.beniculturali.it)

ARPA - Bergamo  
[dipartimentoobergamo.arpa@pec.regione.lombardia.it](mailto:dipartimentoobergamo.arpa@pec.regione.lombardia.it)

Parco regionale dei Colli di Bergamo  
[protocollo@pec.parcocolliberghamo.it](mailto:protocollo@pec.parcocolliberghamo.it)

Comune di Bergamo  
[protocollo@cert.comune.bergamo.it](mailto:protocollo@cert.comune.bergamo.it)

Bergamo, 18.06.2022

Prot. N.

**Oggetto: OSSERVAZIONI alla V.I.A. per integrazioni al progetto definitivo del nuovo collegamento ferroviario -**

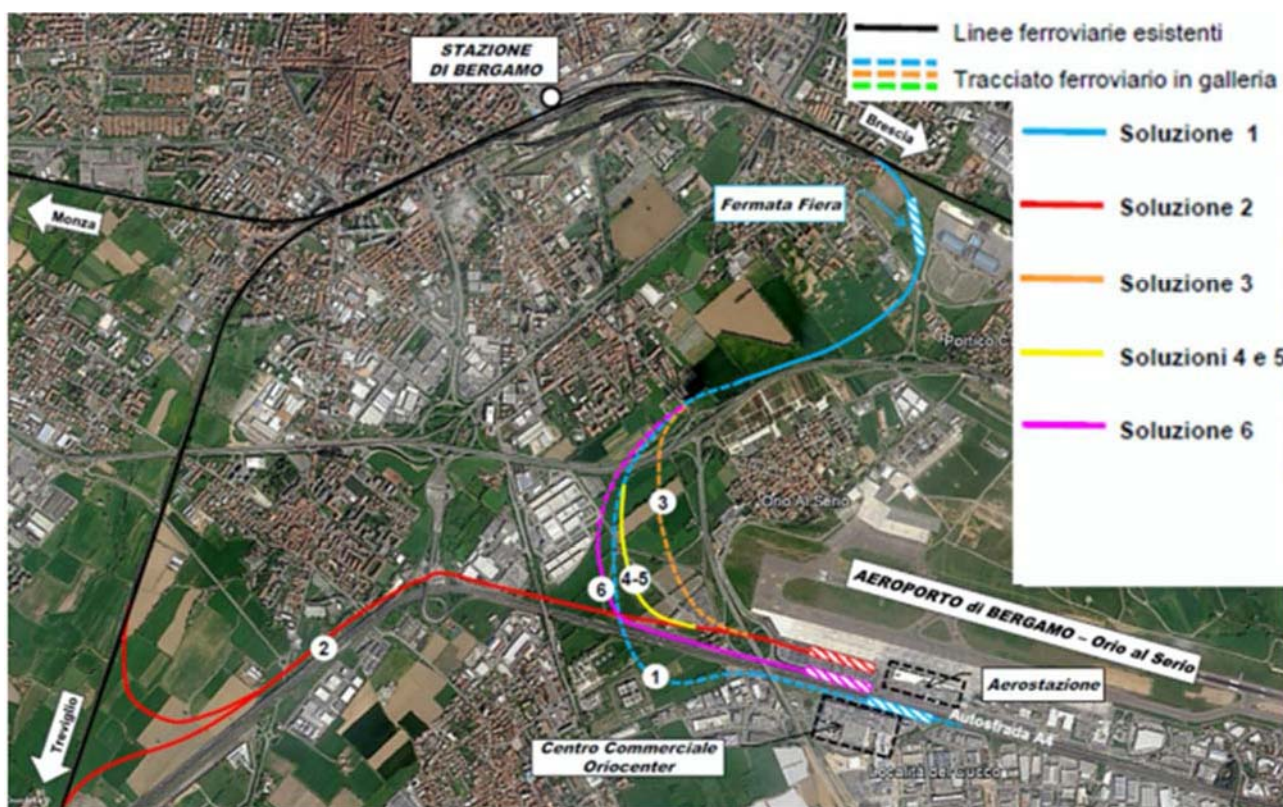
**Stazione di Bergamo – Aeroporto Orio al Serio. - Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM: 5609)**

In riferimento alle integrazioni progettuali di cui all'oggetto, la scrivente sezione di Bergamo di Italia Nostra, presenta le seguenti osservazioni.

- 1) Gli elaborati integrativi non contengono tuttora, come invece vorrebbe una consolidata procedura di valutazione ambientale, alcuna considerazione sul rapporto costi/benefici per l'ambiente di una infrastruttura così impattante per il territorio che la attraversa. Non sono state fornite valutazioni tecnico-economiche tra le varie soluzioni possibili ventilate inizialmente laddove in modo assai laconico si riportava:

*Esito della valutazione dei differenti tracciati.*

Tratto dalla relazione generale di progetto



*Tabella 4-1 Analisi multicriteria semplificata*

Soluzione	Valutazione
Soluzione 1	VI
Soluzione 2	III
Soluzione 3	V
Soluzione 4	II
Soluzione 5	IV
Soluzione 6	I

*“Come si evince dagli esiti della succitata analisi multicriteria riportati in Tabella 4-1, la soluzione 6, ovvero il tracciato oggetto del presente studio, è risultata la migliore perseguibile sia in termini techno-economici che ambientali.”*

Con queste parole sono state liquidate le altre soluzioni, rispetto alla soluzione 6 di cui si è poi eseguita la valutazione ambientale. Ma non sono state neanche prese in considerazione, come richiesto da altri stakeholder, altre possibili quali, oltre alla soluzione cosiddetta “0”, quelle con mezzi di trasporto alternativo (p.e. bus elettrici). Ma neppure sono stati forniti ragguagli sui costi della soluzione del completo interrimento, nonostante sia stata una richiesta pervenuta da più parti, Soprintendenza compresa che ben ha motivato il proprio parere. L’unica giustificazione da parte di RFI per escludere l’interrimento è la presenza dello scolmatore del Morla, un manufatto di dimensioni tali che si dichiara genericamente impossibile da spostare o sifonare. Ci sembra quantomeno una spiegazione, se non pretestuosa, poco motivata e che abdica rispetto a scelte che la tecnica moderna ha saputo affrontare e risolvere in situazioni ben più complesse.

2) Eppure l’interrimento, dopo un primo tratto in trincea a partire da Via Piatti, sarebbe

l'occasione per un progetto davvero di qualità per un'infrastruttura che invece che dividere, potrebbe unire e, come proposto da molti osservanti, ricucire. Sarebbe interessante individuare anche in questo caso il rapporto costi/benefici, anche sociali, che una VIA dovrebbe fornire. Già... perché una VIA dovrebbe comparare con la stessa cura più soluzioni, fornendo agli Enti competenti le informazioni necessarie per valutare l'opzione migliore.

- 3) In una parte della relazione paesaggistica integrativa (elaborato NM2701D22RGIM0002001B) vengono prese in esame solo le aree tutelate ai sensi del comma 1 lett. c del D.Lgs. 42/2004 ovvero la fascia di rispetto dei 150 m del corso del torrente Morla, senza aggiornare anche in questa prima parte della relazione, che dal 2018 è in adozione e salvaguardia la Variante al Piano Territoriale del Parco dei Colli di Bergamo che individua un'area verde di valenza ambientale compresa tra la Ferrovia e l'aeroporto. Tale area è regolamentata dall'art. 7 delle NTA del PTC che prevede il vincolo paesaggistico di tali aree, tutela alla quale i PGT dovranno adeguarsi. Il vigente PGT del Comune di Bergamo (risalente al 2010) non è ancora stato adeguato e la previsione di cui alla tav. DP3.10 "ambito strategico 10: la cintura verde" del PGT di Bergamo, sulla quale è riportato il tracciato della nuova ferrovia è precedente di almeno 10 anni nei concetti e nelle forme rispetto alla successiva norma del PTC del Parco in salvaguardia. Quindi quanto affermato alla pag. 23 della Relazione paesaggistica e cioè che l'intendimento del PGT di Bergamo è quello di realizzare la linea ferroviaria all'interno della cintura verde, non poteva tener conto di quanto sarebbe poi maturato 10 anni dopo nel PTC del Parco che infatti sollecita un adeguamento dei PGT comunali alle previsioni di maggior tutela.
- 4) La Variante al PTC del Parco non è uno strumento di ambito provinciale (come è stato indicato alla pagina 13 della Relazione Paesaggistica), ma di interesse regionale (riferendosi a un Parco regionale). In tal senso è forse opportuno che la stessa Relazione lo elenchi tra gli strumenti di pianificazione di livello regionale. E non per mera necessità di sterile classificazione, ma perché la valenza di quanto scritto in strumenti di livello sovraordinato, dovrebbe avere maggior peso rispetto ad altri strumenti precedenti locali non ancora adeguati.
- 5) Il fatto che in altri strumenti di pianificazione (PGT comunale o PTCP) sia previsto il tracciato ferroviario tra la stazione di Bergamo e quella di Orio al Serio, non significa affatto che tale tracciato debba essere fuori terra come quello da progetto. Altrimenti non si spiega come mai, parallelamente, in tutti gli strumenti vigenti o in salvaguardia è individuata l'area di tutela della cintura verde. Il PGT di Bergamo la definisce **AREA DI VALORE ECOLOGICO-AMBIENTALE**. E' uno dei motivi per i quali ci sembra che solo se interrata, l'infrastruttura possa ritenersi conforme agli strumenti urbanistici più recenti.

Per quanto riguarda la lettura del paesaggio agricolo interferito dalla ferrovia e dalla Via Lunga, nonché dalle aree di cantiere, riportiamo a seguire uno stralcio della Relazione paesaggistica che non ci sembra applicabile: *Il territorio di pianura, di antica connotazione agricola, è attualmente caratterizzato da una situazione di marginalità diffusa degli ambiti coltivati, in quanto lo sviluppo rapido dell'edificato ha dato luogo ad una situazione agricola prevalentemente residuale, fortemente erosa dal tessuto cittadino. Grossi centri urbanizzati, insediamenti industriali e commerciali tra i più grossi della provincia creano il tessuto connettivo principale di questo ambito.*

In realtà l'idea della cintura verde, sollecitata dalle associazioni ambientaliste fin dai primi anni del 2000, in questo ambito è stata proprio quella di salvaguardare e anzi rinforzare il tessuto

connettivo costituito, non già da insediamenti commerciali e industriali, bensì dalle aree agricole o comunque non edificate, non certo “vuote” come affermato nella Relazione Paesaggistica ma, al contrario, ricche di biodiversità e fertilità dei terreni, di storia e cultura agricola, di elementi tipici del paesaggio agricolo della zona sud di Bergamo, come già fatto presente anche da altri Enti territoriali regionali quali lo stesso Parco dei Colli. Si tratta di aree innanzitutto di valore storico ambientale perché ancora oggi sono testimonianza viva e tangibile di quelli che un tempo venivano chiamati “Corpi Santi”, ovvero *“insediamenti collocati fuori le mura cittadine che appartenevano alle congregazioni ecclesiastiche; assolvevano a particolari produzioni urbane, orticole e manifatturiere, spesso assieme a prestigiose dimore, e per queste ragioni, hanno beneficiato nel tempo di esenzioni fiscali e di una particolare autonomia amministrativa. Tale retaggio è tutt’ora presente sia nel loro impianto urbano, sia nel verde agricolo che li circonda, sia, soprattutto, nel senso di appartenenza dei loro abitanti.”* Non si tratta solo, quindi, di aree di naturalità, ma anche di segni di una “maglia policentrica” riconoscibile come matrice di sviluppo della città.

Del resto il sopralluogo svolto nel luglio 2021 dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio territorialmente competente ha dato luogo da parte della corrispondente Direzione Generale del Ministero della Cultura, al riconoscimento in queste aree di una specifica *“porzione di campagna”* interferita dalla richiamata progettualità ferroviaria *“ancora di evidente qualità paesaggistica, tanto più in quanto residuale di quel paesaggio agrario connesso ai “Corpi Santi”, come osservato dal Parco regionale dei Colli di Bergamo e da Italia Nostra”* nelle precedenti osservazioni. E, non a caso, il parere della Soprintendenza competente si concludeva nel chiedere l’interramento della linea ferroviaria e non solo nella parte in cui si prevedeva inizialmente il sovrappasso della Via Lunga.

E’ per questo che oggi, con maggior consapevolezza di un tempo, abbiamo la responsabilità di intervenire in modo più attento e partecipato su queste aree cosiddette “periferiche”, ma che in realtà hanno avuto e ancora oggi testimoniano una loro centralità. Lunghi dall’essere aree di espansioni di un urbanizzato casuale, è indispensabile leggerne i segni storici, di relazione, di funzionalità ancora presenti nel paesaggio: le distese di campi, i segni dell’antico frazionamento, i corsi d’acqua, i filari, le siepi, i manufatti architettonici, le ville, i giardini così ben ancora relazionabili con i loro campi di pertinenza, la loro relazione, anche visiva, con la città più antica sul colle e con i borghi. E’ evidente come il tracciato ferroviario in superficie e il nuovo prolungamento di Via Lunga si pongano in modo del tutto indifferente a questo tipo di paesaggio.

Si tratta di aree rilevanti da un punto di vista paesaggistico, ma anche squisitamente ambientale. Non è un caso se sono state inserite nell’arco della cintura verde a sud della città in quanto tassello imprescindibile del verde di connessione tra il fiume Brembo e il fiume Serio, perché, almeno qui, non si perda altro suolo. Da un punto di vista vegetazionale, per esempio, nella stessa Relazione Paesaggistica si riconosce che *“questa tipologia di aree riveste il ruolo di aree a buona valenza ecologica grazie ai sistemi verdi intesi come filari, siepi e fasce o macchie alberate siti a separare i terreni agricoli, lungo le strade o i canali. Costituiscono un elemento significativo del paesaggio agrario bergamasco e, più in generale, del paesaggio pianiziale padano.”*

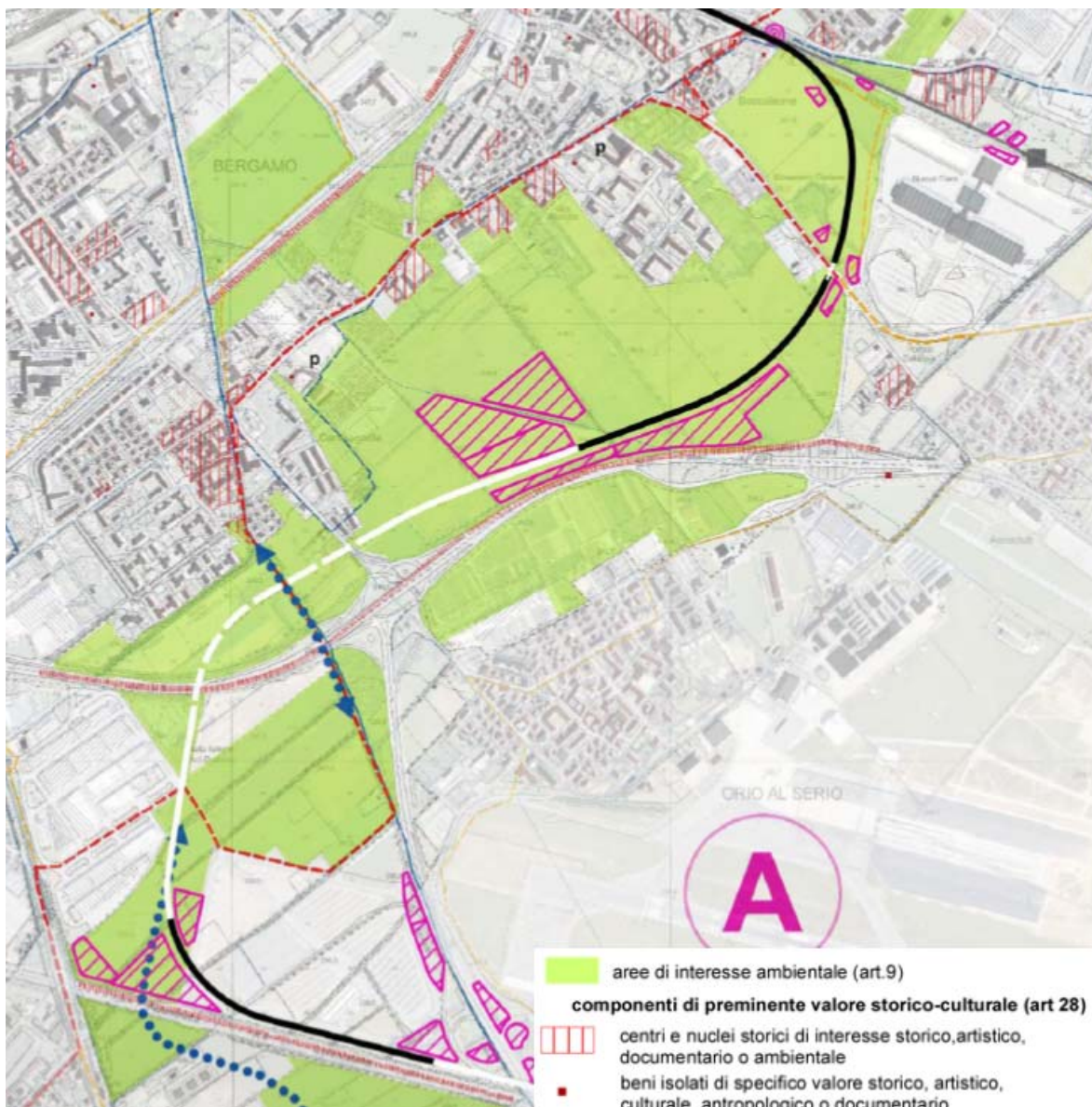


*(fotografia tratta dalla Relazione paesaggistica di RFI)*

La ferrovia, che in una prima proposta prevedeva un alto terrapieno di 7 metri con sovrappasso della via Lunga e che ora è proposta a raso (in realtà ancora su terrapieno la cui altezza però non è neppure specificata nella Relazione Paesaggistica che pure dovrebbe esaminarne l'impatto anche da questo punto di vista), insieme al previsto prolungamento ad ovest della Via Lunga, costituiscono tuttora una barriera, una cesura irreversibile di questi segni paesaggistici, dell'unitarietà di questo pezzo strategico di "cintura verde" che non a caso gli Enti locali hanno invece deciso di tutelare nella sua continuità.

La valenza storico paesaggistica dell'area è stata solo parzialmente e pretestuosamente riconosciuta nell'integrazione della Relazione paesaggistica (pag. 50) laddove se ne accenna solo per il tratto già previsto in trincea o in galleria e non già per quello a monte in rilevato.

- 6) Né tantomeno viene preso in considerazione l'impatto ambientale sul paesaggio del tortuoso prolungamento della Via Lunga che comporterà, tra l'altro, un gran consumo di suolo agricolo, non quantificato nella Relazione predetta, non valutato neppure con dei fotoinserti, né abbiamo trovato, ma vista la mole dei documenti integrativi prodotti, potrebbe esserci sfuggito, studi di previsione del traffico, visto che costringerà ad allungare i percorsi automobilistici per collegare le due zone del quartiere.



In questa figura non è stata presa in considerazione la variante della Via Lunga.

- 7) Si argomenta nella Relazione Paesaggistica (pag. 50) che le aree di cantiere occuperanno temporaneamente le aree agricole e *“saranno allestite ad una ragionevole distanza dalle pertinenze delle componenti di valore storico culturale e in aree ad uso agricolo per la coltivazione intensiva”* e, comunque, saranno ripristinate ex ante. Analoghe considerazioni di sufficiente distanza dalle pertinenze storiche vengono fatte per giustificare la compatibilità paesaggistica della linea ferroviaria. Ma mentre le aree di cantiere si spera vengano ripristinate ex ante, il tracciato ferroviario rimarrà in modo indelebile a costituire barriera fisica, anche se *“a sufficiente distanza dalle pertinenze”* di cui sopra, senza tener conto che l’area agricola, seppur coltivata in modo intensivo, è paesaggio, è tessuto connettivo fondamentale per la salvaguardia di queste *“residuali”* aree agricole anche produttive che miracolosamente si sono salvate insieme ai manufatti dei Corpi Santi. Ciò anche nei tratti a monte della trincea. La frattura, indelebile e irreversibile non si avrebbe invece nel caso di completo interramento, dove, a parte un breve tratto in trincea dopo il ponte di Via Piatti, l’unitarietà in superficie del paesaggio agrario e storico continuerebbe a permanere e non sarebbe neppure necessario

prolungare e deviare la Via Lunga che verrebbe sottopassata dalla ferrovia, evitando costosi prolungamenti, sottopassi, invadenti e divisorie barriere antirumore, facendo risparmiare suolo e consentendo il miglioramento della vivibilità. In tal senso riproponiamo l'ipotesi avanzata nella nostra osservazione al progetto iniziale di un tracciato simile in sezione longitudinale e dove, tra l'altro, si diceva: *“la soluzione proposta permetterebbe di ipotizzare un interramento più esteso della linea (dalla progressiva chilometrica 1+529 alla progressiva chilometrica 3+396), a tutto vantaggio della salvaguardia paesaggistico-ambientale e del contenimento dell'impatto acustico nelle aree evidenziate nell'analisi specifica... iniziando la trincea subito dopo la Via Piatti, coinvolgendo anche l'attuale sedime della Bergamo Brescia. Ciò consentirebbe di ricucire le due parti del quartiere di Boccaleone, riunendole in superficie anche solo con opere a scavalco ciclopedonali di minore dislivello rispetto all'attuale pensilina, con connessioni di aree a verde laddove la ferrovia è interrabile. Sarebbe un'ottima occasione di riqualificazione di un pezzo di città, senza tener conto del fatto che la trincea aiuta a ridurre drasticamente le barriere fonoassorbenti e si potrebbe mantenere in essere il collegamento viario della Via Pizzo Recastello (che il progetto prevede di troncatura smantellando il passaggio a livello esistente) a beneficio della viabilità cittadina e di quartiere.*



*Rapporti tra tracciato in rilevato e tracciato interrato nell'ipotesi proposta dall'osservazione del dicembre 2021*

Perché su questa soluzione non vengono date informazioni concrete sui costi paragonandola in modo paritario a quella che riteniamo - da più parti - invadente, compromissoria e aliena dalla ricerca di una indispensabile qualità progettuale?

- 8) Ci sembra poco motivata l'affermazione contenuta alla pagina 55 della Relazione Paesaggistica secondo la quale *“l'inserimento dell'opera considerata nel suo sviluppo complessivo, non può essere considerata quale nuovo segno strutturante il paesaggio”*. Per quanto detto sopra, tale affermazione ci sembra una contraddizione in termini per una linea ferroviaria in rilevato che divide aree agricole, le frantuma, prevede barriere antirumore alte fino a 7 metri. In tal senso ci paiono irrilevanti le fotosimulazioni proposte nella Relazione Paesaggistica dove sono riportati i confronti ante operam e post operam di tratti interrati, in trincea, e, per il tratto in rilevato, si riporta un unico fotoinserto affermando che non viene intaccato lo skyline dei Colli di Bergamo quando è palese nel raffronto (figg. 4-22 e 4-23) che il rilevato, “mitigato” da piante in filare, maschererà la vista di Città Alta e, a scacchi, quella dei Colli. Riteniamo che un progetto di un'infrastruttura così meriti, per una oggettiva valutazione d'impatto paesaggistico, una migliore, più approfondita e diffusa analisi con un maggior numero di fotoinserti. Ci sembra che i punti più critici del tracciato (rilevati, barriere fonoassorbenti, incroci con percorsi ciclabili, viste dalle strade pubbliche e dai percorsi pedonali e ciclabili, sottopassi ecc...) abbiano avuto, sia in termini di scelta dei punti di ripresa, sia in termini quantitativi, scarsa o nulla attenzione rispetto anche solo alle fotosimulazioni dei tratti in trincea (con riprese da lontano) o interrati dove è ovviamente più semplice dimostrare

l'assenza di impatto. Si chiede quindi di fornire, come è previsto in qualsiasi progetto sottoposto a valutazione paesaggistica (da un semplice lucernario, al rifacimento di un tetto e, a maggior ragione, di una infrastruttura di queste dimensioni) una completa analisi di impatto visivo tramite fotoinserimenti dei vari punti critici del tracciato (da indicare su una tavola nel loro insieme).

- 9) Nel "Capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili Parte II - sezione 15 - Opere a verde" si legge al paragrafo 15.11 ULTIMAZIONE D'IMPIANTO E GARANZIA DI ATTECCIMENTO che verrà riconosciuto all'appaltatore il compenso per le opere a verde solo dopo la verifica anno per anno per almeno 3 anni dalla data di ultimazione lavori dell'attecchimento superiore o uguale all'80%. Non abbiamo riscontro su cosa venga calcolato tale 80%: sulle opere a verde dichiarate complete a fine lavori oppure su quanto è sopravvissuto dall'anno precedente? Riteniamo debba essere specificato che la sostituzione di ogni pianta (ma anche delle zone a semina o messa a dimora di arbusti) debba **ogni anno** essere ripristinato ciò che si è deteriorato riconducendolo alla situazione prevista a fine lavori. Un piccolo dettaglio che potrebbe dare qualche garanzia in più sulle, seppur minime, mitigazioni previste.

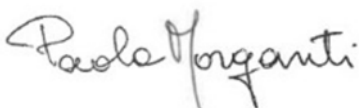
In via conclusiva ci domandiamo: è davvero questo l'unico progetto possibile? Perché non supportarlo con idee moderne e innovative, sfruttando le professionalità abituate a leggere la qualità di un territorio e a tradurre le opportunità che un progetto infrastrutturale così importante può offrire per migliorare il territorio, per consolidare e valorizzare relazioni (non solo umane, ma anche ambientali) e non barriere. Non sarà qualche albero in più o più autoctono, o qualche essenza verde fatta crescere faticosamente su alte barriere fonoassorbenti che renderà compatibile un'opera simile. Pensiamo che la sostenibilità, che il PNRR richiede, passi attraverso una progettazione di qualità che rifugga da valutazioni pretestuose e affrettate, ma che con obiettività e ascolto delle istanze e necessità del territorio (ambientali, paesaggistiche, sociali) garantisca che il debito, che ci si appresta a contrarre, non comporti conseguenze peggiori per chi subirà l'impatto di un'opera mal progettata e che, per di più, quel debito dovrà restituire.

ITALIA NOSTRA

Per conto del Consiglio Direttivo  
della Sezione di Bergamo

La Presidente

dott. ing. Paola Morganti



ITALIA NOSTRA

Per conto del Consiglio Direttivo  
della Regione Lombardia

La Presidente

dott. arch. Serena Longaretti

