

PROGETTO RICUCIAMO BERGAMO
PROPOSTE

www.cdqboccaleonebg.org

LA NOSTRA IDEA DI GRANDE BERGAMO

Questo progetto di grande importanza a livello urbanistico per la città di Bergamo, ormai in forma già definitiva, non è mai stato sottoposto alla cittadinanza, nemmeno nelle precedenti progettazioni preliminari e/o di massima. Nei vari piani, PGT, Pums ecc...era indicato, nel tratto in discussione, "sistema metropolitano", purtroppo quello presentato alla VIA non ha nulla del "sistema metropolitano", quindi questo progetto così impattante, noi, non ce lo aspettavamo.

Il Cdq di Boccaleone già per il PGT 2009 aveva fatto osservazioni in cui sottoponeva le criticità del tratto della ferrovia BG-BS e del collegamento per Orio, e aveva già chiesto l'interramento, fino a via Recastello. Forse nel 2009 l'interramento poteva sembrare un progetto "visionario", oggi nel 2021, non lo è più perché è quasi una "prassi". Infatti abbiamo visionato diversi progetti di RFI, dalle grandi città come i passanti ferroviari di Torino, Milano, Firenze, ma anche in centri più piccoli come Ferrara, Lavis a Trento, e Bari-Triggiano.

Proprio dallo studio di questi progetti abbiamo capito, che RFI ha grande competenze progettuali e grande capacità tecnica. Noi crediamo nelle parole che vengono dette e scritte, quindi sappiamo che RFI è una società seria quando scrive:[...] *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. [...]* parole ampiamente condivise ma completamente disattese con questo progetto.

Noi oggi siamo qui per confrontarci e per evidenziare una serie di criticità che solo vivendo il territorio si possono capire meglio.

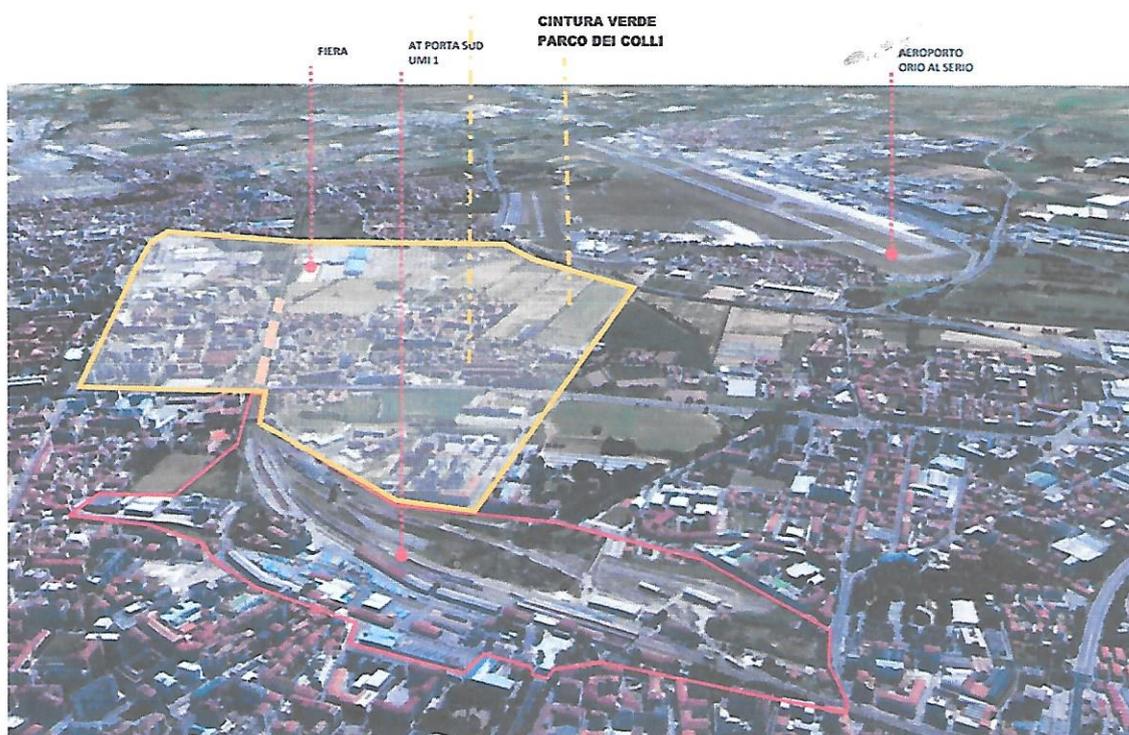
Abbiamo anche noi un'idea di Grande Bergamo, che parte da Boccaleone, se oggi il nodo di sviluppo per la Grande Bergamo è Porta Sud e se Boccaleone è a confine di Porta Sud e della Fiera di Bergamo, perché non partire da un progetto di qualità di questo asse di 700 metri che collega due aree di estrema importanza dal punto di vista economico e di trasformazione urbanistica?

Quindi collegare Boccaleone con il futuro quartiere di Porta Sud e il centro città e riqualificare la zona a Sud-Est, per non rischiare invece di degradarla trasformando questi 700 metri in un "buco nero", che a macchia d'olio nel tempo, andrà a degradare anche le aree che si vogliono riqualificare. Chi vorrà investire in un'area a confine con un brutto quartiere di periferia, con 700 metri di muro, traffico, e tanti altri disagi sociali e di sicurezza?

I fondi per la rigenerazione urbana possono aiutare a migliorare le città e devono servire per progetti condivisi con la popolazione. Bergamo potrebbe essere il progetto bandiera di una ripartenza che utilizzi una moderna progettazione delle infrastrutture.

RFI, nel suo PRG, ha a disposizione 100 milioni per la risistemazione dei binari e per la nuova stazione, opera che deve consentire la ricucitura urbana delle due aree della città separate dalla ferrovia, in coerenza con le previsioni di sviluppo del nuovo quartiere di Porta Sud. Perché per Boccaleone, che è già un quartiere di oltre 7.000 abitanti, manca questa attenzione?

A Boccaleone si verificherà il perfetto contrario: una separazione e un isolamento definitivi del quartiere con pesanti barriere architettoniche, mentre a confine si vuole risanare l'antica separazione della città. Se il progetto futuro del Comune è di innescare una reazione a catena che, partendo dalla nuova stazione, produca un cambiamento della città, chiediamo che anche il quartiere di Boccaleone possa far parte del cambiamento



LA NOSTRA PROPOSTA: SI PUO' FARE

Il progetto proposto da RFI prevede un lungo tratto ferroviario a raso, un breve tratto in sopraelevata, un tratto in trincea e il tratto finale in sotterranea. Il percorso ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio non prevede fermate.

Il tracciato parte dalla stazione di Bergamo con il quadruplicamento dei binari (oggi c'è un solo binario che collega Bergamo a Brescia) per un tratto di quasi 1 km. Dopo il passaggio a livello il tracciato si divide: due binari continuano per Brescia e due raggiungono l'aeroporto di Orio al Serio.

Nel tratto in cui la ferrovia si insinua nel quartiere di Boccaleone (quasi 1 km) verranno installati pannelli fonoassorbenti alti oltre 7 metri che divideranno in due un quartiere di oltre 7.000 persone, il più abitato di Bergamo; verrà chiusa una strada, via Recastello, ad elevato transito veicolare e pedonale, unico collegamento diretto tra Boccaleone "vecchia" e la parte nuova, oltre a essere anche la strada più utilizzata per raggiungere Borgo Palazzo.

Per consentire il quadruplicamento verrà abbattuta temporaneamente la passerella sopra la ferrovia che dovrà essere ricostruita più larga e, soprattutto, più alta per superare i pannelli. Le due parti del quartiere resteranno isolate per anni, almeno per tutta la durata del cantiere. Al momento non vi sono collegamenti alternativi, né pedonali né viari.

Il progetto RFI creerà la grave e irreversibile frattura del quartiere di Boccaleone con servizi sociali, scolastici, religiosi, commerciali che non saranno più fruibili come lo sono oggi soprattutto dalle persone più anziane e dai bambini che ancora non si muovono in autonomia, verrà costruita una grande barriera architettonica; si avranno pesanti ripercussioni di traffico durante e dopo i lavori e verrà "ferita" la cintura verde, inserita nel Parco dei Colli.

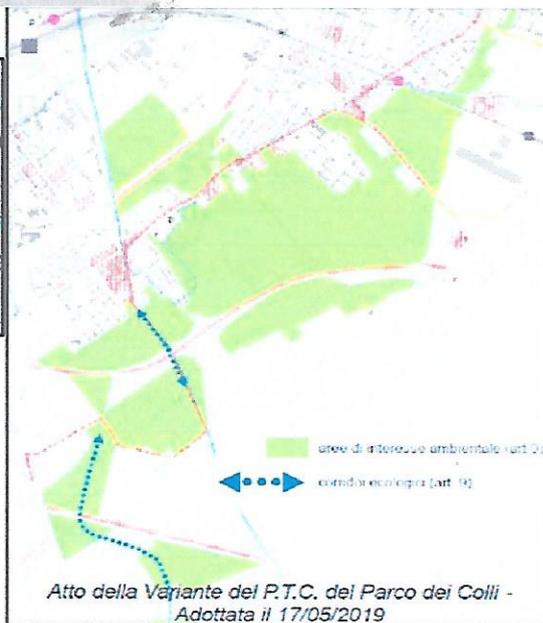
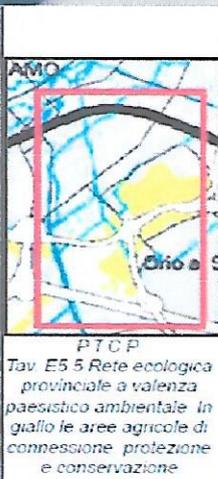


Ferrovia oggi su via Rovelli



Ferrovia progetto RFI
(rendering eseguito dai tecnici del comitato)

Impatto dell'opera sulla cintura verde, area con Vincolo di salvaguardia



Testimonianze della Centuriazione romana in Agro Bergomense. Permangono nei segni del paesaggio agrario e storico tramite: filari di piante e siepi, corsi e canali d'acqua, tutti segni di un paesaggio ricco di biodiversità. Non è un caso che tali aree siano state inserite in un vincolo di tutela ambientale di rilevanza regionale.

Con il progetto RICUCIAMO il Comitato di quartiere di Boccaleone propone il semi-interramento della linea ferroviaria che consentirà:

- la riunione di due parti del quartiere, Boccaleone e Clementina;
- di evitare il degrado e l'insorgere di situazioni di disagio e pericolo;
- l'abbattimento di ogni barriera architettonica;
- il mantenimento del transito veicolare in via Recastello;
- il rispetto della cintura verde a sud di Bergamo.

Con il progetto RICUCIAMO i costi di interrimento non verranno triplicati, ma vi saranno risparmi progettuali ed economici perché non sarà necessario:

- installare nel quartiere di Boccaleone pannelli divisorii lungo l'asse ferroviario alti oltre 7 metri per quasi 1 km;
- chiudere il transito in via Recastello;
- costruire la passerella di oltre 8 metri sopra la ferrovia;
- costruire il sottopasso ciclo-pedonale in via Recastello;
- costruire un sottopasso veicolare per collegare la Fiera con Borgo Palazzo;
- costruire il viadotto ferroviario in via Lunga;
- concentrare il traffico veicolare in via Rovelli, Gasparini, via Rosa e via Isabella, strade dove insistono ben quattro edifici scolastici (scuole materne e elementari).



Planimetria Progetto ricuciamo

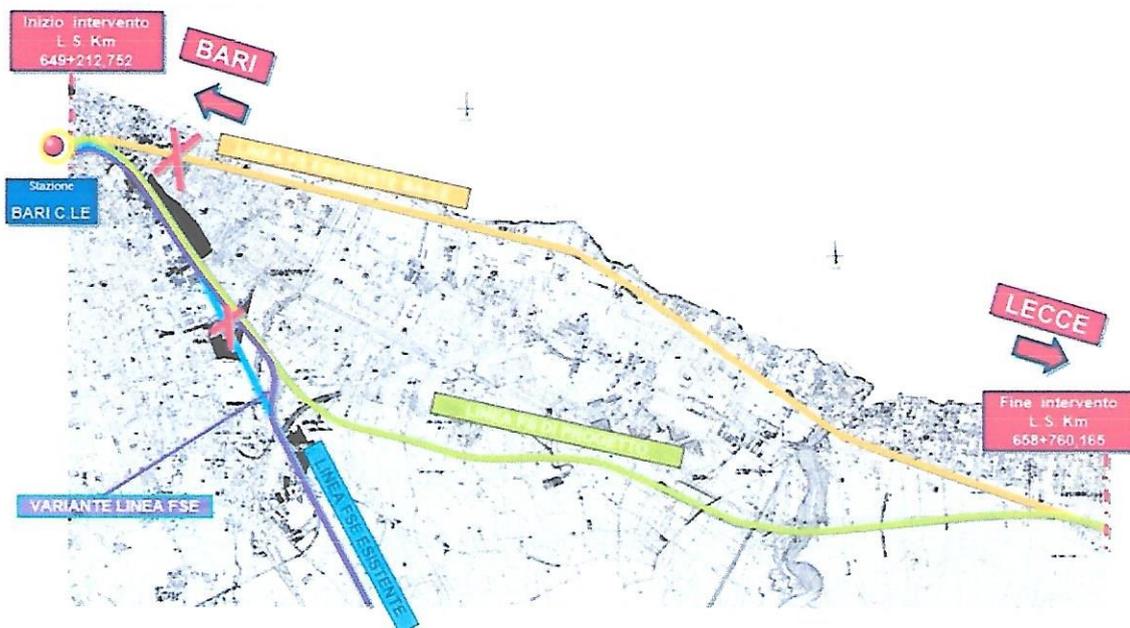
Parco lineare sopra la ferrovia in via Rovelli

PERCHÉ A BARI SI E A BERGAMO NO?

Nel 2007 viene presentato lo studio di fattibilità della ferrovia a Bari, l'intervento riguarda il raddoppio del binario tra Mungivacca e Triggiano e tra Capurso e Noicattaro e l'interramento della ferrovia negli abitati di Triggiano e Capurso, per bypassare la linea Bari-Lecce nel centro di Bari. Come obiettivo *"urgente necessità di liberare il centro di Bari dalla presenza di una linea che divide in due parti, impedendo di fatto la comunicazione di interi quartieri...è un'occasione di riqualificazione urbana là dove oggi persistono alcuni evidenti fenomeni di degrado"*.

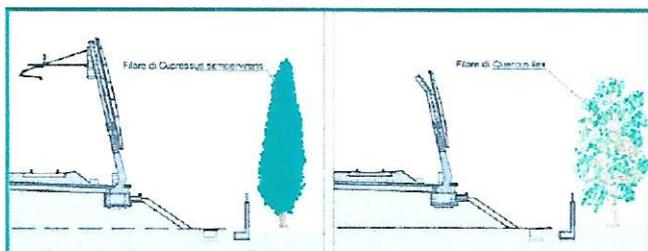
L'intervento è lungo e la ferrovia viene completamente interrata per una tratta di circa 3 km tra Triggiano - Capurso oltre ad eliminare i passaggi a livello per una maggiore sicurezza ferroviaria e stradale, l'interramento serve per ricucire i quartieri, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico; il restante 7 km sono in trincea con muri controterra, in questo modo la ferrovia passa al di sotto della strada senza interferire con nuovi passaggi a livello.

Nel 2009 RFI presenta una VIA al Ministero per lo studio preliminare della ferrovia di Bari.



L'iter progettuale viene condiviso dal 1998 con Accordo di Programma, nel 2005 con un Protocollo di Intesa nel 2007 con un Nuovo

PARTICOLARE BARRIERE ACUSTICHE NELLE ZONE URBANIZZATE



Dove	Percorso	Lunghezza km	N binari	costi	Costo al km 2 binari
Bergamo -Orio	A raso, trincea, interrato + stazione	5,3 km	2 binari	170 milioni	33 milioni
Bari- Triggiano <small>Ferrovia Santo Spirito - Palese - YouTube</small>	Interrata e in trincea +stazione	10 km	2 binari	390 milioni	39 milioni
Torino-Ceres <small>Connessione Nord Ovest</small>	Interrata Demolizione viadotto	2,7 km	4 binari	175 milioni	32,5 milioni

Concludendo il quartiere non vuole essere sacrificato per avere un'infrastruttura "ecologicamente" (perché il treno non ha emissioni di gas ma va ad elettricità :0)) sostenibile ma che ferisce un territorio con progetti, costi di costruzione e di gestione elevatissimi e che si collega con l'aeroporto, che non è certo un'infrastruttura ad alta sostenibilità.

Riteniamo che un progetto così importante per Bergamo come il nuovo collegamento ferroviario esiga un dialogo tra le parti che, attraverso una partecipazione democratica e la coprogettazione, tuteli i cittadini. Non possono esserci fronti contrapposti, occorre avere il coraggio di non accontentarsi e di collaborare tutti insieme per ottenere il meglio per Bergamo. Se il progetto di RFI, un progetto dettato dalla fretta di terminare i lavori entro il 2025, non verrà modificato, il fallimento non sarà del Comitato di quartiere di Boccaleone, avremo fallito tutti, cittadini e amministratori politici ed economici della città.

Avere cura delle periferie vuol dire avere a cuore la sicurezza, la vivibilità, la sostenibilità dell'intera città, non solo di luoghi esterni ad essa; occorre avere cura della centralità dei margini, senza i quali perde significato il centro stesso. La nostra terra è fragile come non mai e dobbiamo averne rispetto e cura; il nostro impegno per il futuro deve essere: "costruire e non devastare". Bergamo sarà capitale della cultura con Brescia nel 2023. Anche avere il coraggio di dimostrare rispetto per il proprio territorio è promuovere cultura.