

Treno per Orio, Rfi bocchia l'ipotesi dell'interramento

Il progetto. La risposta a Palafrizzoni: problemi economici e temporali «Più espropri e demolizioni», compreso il viadotto della circonvallazione

DINO NIKPALJ

Più che una risposta è una sentenza, non inattesa in verità: Rfi bocchia la proposta di interrimento della linea ferroviaria per l'aeroporto, richiesta nella quasi totalità delle numerose osservazioni presentate da residenti di Boccaleone. I motivi sono facilmente intuibili: costi e tempi.

Nelle scorse settimane Palafrizzoni aveva sondato il terreno con la società del gruppo Ferrovie, ma la risposta firmata da Vincenzo Macello (responsabile della direzione investimenti) non lascia molti margini di trattativa «anche in relazione allo stato d'avanzamento dell'iter autorizzativo e all'obiettivo di completamento fissato entro le Olimpiadi invernali del 2026».



Il passaggio a livello di via Pizzo Recastello a Boccaleone

Stop per anni ai treni sulla linea

Il primo rilievo che Rfi avanza è sul fatto che «le aree a servizio del cantiere, lo sviluppo di importanti opere provvisorie, nonché gli ingombri definitivi per una galleria in ambito urbano implicherebbero la necessità di interessare molti edifici adiacenti con conseguenti maggiori espropri e probabili demolizioni». In pratica, per poter andare sotto bisogna prima intervenire in modo impattante sopra.

Inoltre c'è un problema di

traffico: «La realizzazione dell'interrimento della linea per Orio e di quella esistente Bergamo-Montello (a sua volta interessata dal raddoppio, e sono due progetti autonomi, seppure teoricamente coordinati, ndr) comporterebbe la chiusura dell'esercizio ferroviario per alcuni anni». Ovvero quelli necessari ai lavori, e più scavi e più durano.

La galleria e i cavalcavia

Per assicurare il passaggio dei merci sulla Bergamo-Montello,

che corre parallela alla linea per Orio fino a quando, all'altezza più o meno di via Pizzo Recastello, quest'ultima non si stacca autonomamente «serve mantenere una pendenza massima del 12,5 per mille». Questo comporta «rampe di ingresso e uscita dalle gallerie molto lunghe, con pesanti ripercussioni anche sulla stazione di Bergamo». E non solo: per realizzare l'interrimento bisognerebbe prima «demolire e poi ricostruire i due cavalcavia di via Piatti e della circonvallazione» taglian-

do in pratica in due la zona est della città. Diversamente, secondo Rfi, la galleria non si potrebbe fisicamente realizzare.

Tutte operazioni che porterebbero ad un aumento di tempi e costi anche del raddoppio per Montello. Pure l'ipotesi di un parziale abbassamento del tracciato in trincea, avanzata da Palafrizzoni, «presenterebbe le medesime criticità». In sostanza, margini zero di azione, il progetto resta quello, con la disponibilità di Rfi «a favorire le ricuciture del quartiere tramite gli interventi proposti dal Comune (un sottopasso ciclopedonale all'altezza dell'attuale passaggio a livello di via Pizzo Recastello, ndr) e sulla base delle prescrizioni che potranno essere indicate dal ministero» una volta chiusa la Valutazione d'impatto ambientale.

La richiesta del sottopasso ciclopedonale e di maggiore attenzione al quartiere è stata portata all'attenzione di Rfi anche da Alberto Ribolla, parlamentare della Lega, di concerto con l'assessore regionale ai Trasporti Claudia Terzi. «Inoltre abbiamo richiesto con forza l'eliminazione del viadotto in zona fiera» spiega. Richiesta in realtà già contenuta nelle osservazioni presentate da Palafrizzoni nei mesi scorsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ma Boccaleone non si arrende «No al progetto»

Il Comitato

La replica ai pendolari e l'invito a progettare «un'opera con uno sguardo al futuro della città»

«Occorre superare le divisioni ideologiche tra cittadini: lanciamo un appello alla politica bergamasca, a tutti gli enti preposti, in primis al sindaco Giorgio Gori, perché si attui urgentemente un confronto tra Rfi e le varie controparti su come oggi si possa progettare con uno sguardo al futuro della città». L'appello del Comitato di quartiere di Boccaleone è superato nei fatti dal documento che Rfi ha fatto pervenire al Comune, ma la replica al Comitato pendolari - che aveva definito utile il collegamento con Orio - offre spunti di discussione.

«Quello che è mancato al progetto di Rfi è la partecipazione dei bergamaschi alla stesura del progetto, deciso a tavolino e senza contraddittorio e il coinvolgimento degli abitanti delle aree interessate. Non è solo il comitato di Boccaleone che deve sentirsi indignato da un progetto simile, ma tutta la città che merita il meglio per sé e i suoi abitanti».

Il comitato ritiene «che con questo tratto di ferrovia non ci saranno tutti i benefici immaginati e che Bergamo verrà scavalcata a favore di altre città, soprattutto Milano». Non mancano valutazioni sull'ae-



La ferrovia a Boccaleone

roporto che, a detta del Comitato, «ha raggiunto il massimo di capienza consentita per legge e che non potrà continuare a crescere all'infinito» e la richiesta a Gori di «una revisione del progetto a Rfi» forte anche delle oltre 15 mila firme raccolte on line. In realtà la risposta della società del gruppo Ferrovie non lascia granché margini di evoluzione.

Ma Boccaleone non si arrende e teme «che da questo progetto il quartiere guadagnerà solo traffico di transito, isolamento, degrado, impoverimento culturale e strutturale, distruzione di un tessuto sociale costruito con fatica negli ultimi anni per volontà dei cittadini». Accettare «il progetto così com'è significherebbe lasciare una pesante eredità ai giovani, è questo che vuole l'amministrazione comunale?».

D. N.

Scalo ferroviario Sì al piano di recupero delle aree dismesse

Il masterplan

Via libera dalla Giunta di Palazzo Frizzoni. Taglio delle volumetrie per oltre 450 mila metri cubi

Il Comune di Bergamo ha approvato il masterplan per il recupero e lo sviluppo delle aree dismesse dello scalo ferroviario: un atto formale, quello adottato dalla Giunta, ma comunque rilevante, anche in relazione alla possibilità che il progetto venga considerato nel Recovery Plan nazionale.

Il 2 aprile il sindaco Giorgio Gori ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri la documentazione sul «Progetto Flagship di Bergamo - Condividere e costruire il futuro», scelto dalle istituzioni del territorio bergamasco, riunite attorno al «Tavolo per lo sviluppo e la competitività» perché venga sottoposto per il co-finanziamento nell'ambito del Pnrr su cui sta lavorando il Governo. Il piano dovrà essere oggetto, poi, di tutti gli approfondimenti previsti per leg-



L'area dello scalo ferroviario

ge, ma l'approvazione da parte dell'amministrazione comunale rappresenta comunque un passaggio importante per la riconversione dell'intero ambito ferroviario. Anche ai fini della redazione del Piano di governo del territorio, visto che Porta Sud rappresenta una fetta molto rilevante del documento di piano: in questo senso, fondamentale è la forte riduzione delle volumetrie rispetto alle previsioni attuali, una diminuzione di oltre 153 mila me-

tri quadrati pari a circa 450 mila metri cubi di edificato. Dentro il quadro di forte riduzione delle volumetrie, il Polo intermodale e l'ambito dismesso a sud del fascio ferroviario di proprietà sempre di Rfi, al netto delle altre aree private, prevede una superficie edificabile pari a 232.500 metri quadri. Per il campus scolastico si è dimensionato invece un incremento di 35 mila mq, con il trasferimento degli istituti dei licei artistico Manzù, delle scienze umane Secco Suardo e scientifico Lussana, con una superficie complessiva che arriva a circa 78.500 mq se comprensiva anche delle scuole già esistenti. «È chiaro che la riduzione delle volumetrie - spiega l'assessore alla Riquilificazione urbana Francesco Valesini - rappresenta un punto qualificante del masterplan di Porta Sud approvato nei giorni scorsi dalla Giunta del Comune di Bergamo, che avrà certamente un effetto positivo e coerente ai nostri obiettivi sul Pgt che ci apprestiamo a redigere. La riquilificazione dello scalo ferroviario con il progetto Porta Sud rappresenta un'occasione unica per risolvere decennali squilibri nel sistema della viabilità cittadina, nel rapporto tra il centro e la sua periferia, migliorando la qualità ambientale della città, e anche portando lo spazio pubblico di qualità al centro della periferia».



**INGROSSO ALIMENTARI
RISERVATO A
BAR, RISTORANTI, PIZZERIE,
HOTEL, ALIMENTARI E
POSSESSORI DI PARTITA IVA**

**SABATO 1 MAGGIO
APERTI TUTTO IL GIORNO
CON ORARIO DEL SABATO**

**NON SEI ANCORA CLIENTE?
TI ASPETTIAMO!**

Inquadra il QR Code
scopri il mondo C+C
e resta sempre aggiornato!



www.cc-cash.it

BUSSOLENGO (VR) Via del Lavoro, 9/11 • SAN BONIFACIO (VR) Corso Venezia, 189 • SAN GIOVANNI L. (VR) Via Monte Comar, 1
• RIVOLTELLA D/G (BS) • Via Commissario G. Palatucci, 1 • BRESCIA Via Rieti, 2 • TREVIOLO (BG) Via Leucociano, 1
• PIACENZA loc. Le Mose - Viale dell'Artigianato • PARMA Via Venezia, 157 • MODENA Via Isacco Newton, 6
• CARPI (MO) Via Lama di Quartirolo Long. Via Puggini • REGGIO EMILIA Via Martiri di Piazza Tien An Men, 2
• SAN GIORGIO DI MANTOVA Via A. Einstein • CREMONA Via Bergamo, 150 • VERCELLI Via Papa Giovanni Paolo II, 42/43 (Zona Cappuccini)
• BIELLA Via Candelo, 62/bis • PARUZZARO (NO) Via Borgomanero, 42 • FERIOLO DI BAVENO (VB) Via Nazionale, 56 b/c • COMO Via Grandi, 10
• CREVOLADOSSOLA (VB) Bivato - Via Chavez, 8 • MUGGIÒ (MB) Via Ugo Foscolo - Strada per Cassello, Vicinia Cassello Nord, Tangenziale Nord A52