

Alla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

Bergamo, 15 febbraio 2022

OGGETTO: Atto di Governo n. 352.

Richiesta contributo scritto.-

Onorevoli Deputati,

nel ringraziare per essere stati invitati a formulare una memoria scritta sull'atto del Governo n. 352, inviamo i nostri documenti.

È apprezzabile la decisione del Governo di orientare le scelte ambientali verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti, dove investimenti e riforme programmate non devono danneggiare l'ambiente, ma lo devono preservare per le generazioni future.

In quest'ottica riteniamo che il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio" di RFI non rispetti le linee guida del Governo.

Il progetto di RFI prevede un tracciato di 5,3 km, i primi 1,8 km insistono inizialmente su area fortemente urbanizzata e poi in ambito di vincolo ambientale con procedura avviata dal Parco Regionale dei Colli di Bergamo a novembre 2019, ossia ben prima dell'elaborazione del progetto definitivo, presentato da RFI al Ministero dell'Ambiente nell'ottobre 2020.

Entrambi questi aspetti non sono stati assolutamente valutati dal progetto, che invece ha ritenuto di salvaguardare una ipotetica fortissima frequentazione del corridoio della linea (senza dimostrare in quale momento temporale avverrà davvero tale sfruttamento e con quali ricadute), la capacità dimensionale della stazione dell'Aeroporto e un tortuoso tracciato nella zona dei parcheggi per auto a servizio dell'Aeroporto.

Nel passaggio del progetto dalla versione preliminare a quella definitiva la linea è stata portata da 1 a 2 binari, la stazione è stata ampliata da 3 a 4 binari, il tracciato si è allungato da 2,8 a ben 5,3 km e i costi sono lievitati da 100 M€ a 170 M€, richiedendo lo stanziamento di ulteriori fondi.

La ricerca di nuovi fondi è andata esclusivamente a vantaggio degli aspetti trasportistici e degli interessi della Società Aeroportuale e nessun euro è stato destinato a migliorare l'impatto dell'infrastruttura nella prima parte del tracciato ove, si è detto, verranno generate forti ripercussioni sulla parte abitata e sulla parte ad alto valore ambientale.

Risulta pertanto evidente che il progetto è privo di qualsiasi attenzione verso gli abitanti quartiere di Boccaleone e mina l'integrità e l'identità del quartiere, innescando un ridisegno complessivo dell'urbanistica dell'area, che dovrà forzatamente cercare nuovi equilibri nelle due sottozone nelle quali verrà diviso, generando un disagio che non verrà colmato prima di 15-20 anni e con costi che non risultano inclusi nelle attuali somme a disposizione di RFI.

La richiesta del Comitato di Quartiere di Boccaleone consiste nel seminterramento del tracciato proposto tra le progressive 0,214 e 1,050 km (coinvolgendo anche la linea Bergamo-Seriate che insiste sullo stesso sedime ed è oggetto di altro progetto di raddoppio di RFI) ed il successivo interrimento tra le progressive 1,050 e 2,150 km, ossia 836 metri nel primo caso e 1100 metri nel secondo caso.

Dalle discussioni generatesi con Regione Lombardia nell'ipotesi di sviluppare la porzione destinata al seminterramento, si rileva che l'Ente non intende rinunciare temporaneamente al servizio sulla tratta Bergamo-Seriate. A tale presa di posizione si controbatte che sempre sul nodo di Bergamo, relativamente al raddoppio della linea tra Ponte SP e Bergamo (tratta che ha il triplo dei passeggeri della tratta Bergamo-Seriate), viene invece avallato un fuori servizio della linea per 840 giorni, che sarebbe lo stesso tempo che servirebbe alla Bergamo-Seriate per soddisfare alla modifica progettuale proposta.

Con il seminterramento si otterrebbe una rigenerazione urbana dell'area attraversata dal tracciato e si potrebbe salvaguardare il quartiere di Boccaleone che è, a tutti gli effetti, un borgo storico, e rispettare ciò che viene dichiarato nel PUMS del Comune di Bergamo: "...gli interventi dovranno tenere conto del contesto paesaggistico e della possibile vicinanza ad edifici tutelati e nuclei di antica formazione."

Nel Documento si afferma che: "...i passeggeri Incoming dall'estero ritengono appetibile un aeroporto collegato alla rete ferroviaria, che non svolga la mera funzione di raccordo tra terminal e centro città...". Questo conferma, una volta in più, che l'unica potenziale domanda incrementale di trasporto ferroviario potrebbe provenire dai non residenti e che la funzione del collegamento su rotaia, lungi dal servire i cittadini di Bergamo, è ad esclusivo servizio del sistema aeroportuale attorno a Milano.

L'Amministrazione comunale di Bergamo ha avallato il progetto di RFI presentato a ottobre 2020 e a novembre 2020 ha incoerentemente presentato sue osservazioni chiedendo una variante che necessita di un'importante modifica viabilistica, sempre a discapito del quartiere.

Riteniamo gli importanti finanziamenti dedicati ai progetti ferroviari possano sostenere una modifica del progetto e che sia indispensabile avere tempi certi, condivisione del progetto con i territori e le comunità locali, chiare analisi costi benefici.

Si allegano una relazione dettagliata sul progetto di RFI, la proposta del Comitato di Quartiere di Boccaleone ed alcune note esplicative.

Tutto il materiale raccolto è disponibile sul sito: [www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE

**PROPOSTA ALTERNATIVA AL**  
**"Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario**  
**Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio" di RFI**  
**15 febbraio 2022**

**PREMESSA**

L'aeroporto di Orio al Serio dista, in linea d'aria, 4 km dal centro di Bergamo; di fatto un aeroporto in città. L'aeroporto ha avuto negli ultimi anni uno sviluppo accelerato, tanto da diventare il terzo aeroporto italiano per voli, con 13,8 milioni di unità di traffico nel 2019; la società che gestisce l'aviostazione intende aumentare ulteriormente il traffico aereo. Per questo motivo aveva chiesto e ottenuto dalla Comunità Europea finanziamenti per il suo sviluppo. In questo contesto si inserisce il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio", un tracciato lungo 5,3 km che si snoda all'interno del quartiere di Boccaleone partendo dalla stazione centrale di Bergamo e che arriva, attraversando gli ultimi campi agricoli coltivati in città, all'aeroporto di Orio al Serio.

Con questa infrastruttura l'aeroporto ambisce ad essere inserito nell'elenco degli aeroporti internazionali collegati con l'alta velocità attraverso la ferrovia. Ma l'alta velocità non potrà mai transitare da Bergamo per arrivare in aeroporto per ragioni tecniche e la linea ferroviaria cittadina farà sempre parte di un tracciato secondario. Per poter collegare direttamente l'aeroporto con l'alta velocità sono necessari altri collegamenti che non conosciamo, ma che immaginiamo siano già stati progettati. Ricordiamo che l'aeroporto di Orio al Serio non ha ancora ottenuto le autorizzazioni ambientali previste dalla legge (VAS sulla Zonizzazione Acustica) e che già ora registra un'intensità di traffico ritenuta dall'Organizzazione Mondiale della Sanità incompatibile con la vivibilità di quartieri cittadini.

Il tracciato, affiancando l'esistente ferrovia ad un binario, diventerà a quattro binari: due per Brescia e due per l'aeroporto.

Il collegamento ferroviario tra Bergamo e l'Aeroporto di Orio al Serio ha avuto una accelerazione progettuale con il finanziamento del Comitato per le Olimpiadi 2026 e con i Fondi per il PNRR, totalizzando un finanziamento di 170 milioni di €. Per questi motivi dovrebbe essere completato entro la fine del 2025/2026.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone - Bergamo ha scoperto dai quotidiani locali a novembre 2020 che un mese prima (ottobre 2020) RFI aveva proposto per la Valutazione d'impatto ambientale al Ministero per la Transizione Ecologica il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio"; proposta che, ad oggi 15 febbraio 2022, non ha ancora ottenuto il parere della Commissione di valutazione ambientale.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone ha subito avviato un'azione democratica e civile per difendere il proprio territorio da un progetto di RFI ritenuto inadeguato e antiquato che provocherà la separazione di un quartiere di Bergamo abitato da 7.300 persone. A causa di questo progetto malfatto il quartiere si ritroverà diviso da un muro di pannelli fonoassorbenti alti fino a 7 metri. Questo progetto distruggerà una delle ultime aree agricole che, in continuità con il Parco dei Colli,

crea una cintura verde intorno alla città; devasterà senza alcun rispetto luoghi storici come i Corpi Santi e le ville di delizia edificate nei secoli passati. In un mondo in cui si chiedono di abbattere i muri, a Boccaleone invece si erigono con il silenzio-assenso di molti politici bergamaschi.

Riteniamo che un collegamento ferroviario abbia senso solo se è al servizio del territorio, è sostenibile solo se può consentire anche agli abitanti un uso quotidiano della linea; certamente questo progetto, che non avrà fermate tra Bergamo e Orio al Serio non lo è. Per essere sostenibile un progetto deve essere anche sopportabile da chi lo subirà, è necessario che da un disagio si crei un beneficio.

## **LA STORIA DEL PROGETTO DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI ORIO AL SERIO**

Il progetto di collegare Milano/Bergamo/Orio al Serio è di antica data; negli anni passati erano stati studiati diversi percorsi, nell'ottobre 2020 (eravamo in zona rossa per la pandemia Covid) RFI sceglie di presentare alla VIA il "Progetto Definitivo del Nuovo collegamento ferroviario Stazione di Bergamo - Aeroporto Orio al Serio", il più lungo e devastante dal punto di vista ambientale e sociale. In tutto questo i residenti non sono stati informati né da RFI né, tantomeno, dalla Amministrazione comunale di Bergamo, dalla Provincia di Bergamo e dalla Regione Lombardia.

Il Comitato di quartiere di Boccaleone scopre per caso a metà novembre che il progetto è stato depositato e che le osservazioni devono essere presentate entro il 21 dicembre 2020. Vengono studiati tutti i 776 documenti inseriti nel progetto. Vengono rilevate inesattezze, ripetizioni, mancanze, tra cui l'analisi costi-benefici e il disastroso impatto sociale che il progetto provocherà nel quartiere.

Comitato di quartiere di Boccaleone, cittadini, Associazioni nazionali e Comitati locali inviano oltre 80 osservazioni, anche oltre la scadenza, e tutte pubblicate sul sito del Ministero per la transizione ecologica.

Ad oggi la Valutazione d'impatto ambientale è ancora aperta.

## **IL PROGETTO RFI**

Il progetto RFI prevede un lungo tratto ferroviario che si sviluppa per 5,3 km a raso sul sedime esistente, un breve tratto in sopraelevata all'altezza di via Lunga, un tratto in trincea e il tratto finale in galleria. Il percorso ferroviario tra Bergamo e l'aeroporto di Orio al Serio non prevede fermate.

Il tracciato in progetto 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 il quartiere abitato da oltre 7.000 persone; verrà chiusa una strada, via Recastello, ad elevato transito veicolare e pedonale, unico

collegamento diretto tra Boccaleone “vecchia” e la parte nuova del quartiere, oltre a essere anche la strada più utilizzata in a/r per collegare con il centro città.

Per consentire il quadruplicamento ferroviario verrà abbattuta la passerella che attualmente supera la ferrovia. Se verrà ricostruita dovrà superare l’altezza dei pannelli fonoassorbenti e la larghezza dei quattro binari. Fino alla fine dei lavori le due parti del quartiere resteranno isolate per anni, almeno per tutta la durata del cantiere. Al momento nel progetto non sono previsti collegamenti alternativi, né pedonali né viari.

Il progetto RFI creerà la grave e irreversibile frattura del quartiere di Boccaleone con la separazione di servizi sociali, scolastici, religiosi, commerciali che non saranno più fruibili come lo sono oggi soprattutto dalle persone più anziane (nel 2030 un terzo dei residenti avrà oltre 65 anni) e dai bambini che ancora non si spostano sul territorio in autonomia, verrà costruita una grande barriera architettonica; si avranno pesanti ripercussioni di traffico durante e dopo i lavori e verrà “lacerata” la cintura verde della città, area agricola inserita nel Parco dei Colli.

Dopo il primo km il tracciato si svilupperà per lo più su terreni periurbani a destinazione agricola. Per consentire il superamento della strada esistente in via Lunga verrà costruito un cavalcavia alto 8 metri; successivamente il tracciato continuerà in rilevato e in trincea, frantumando così le aree verdi di connessione ecologica individuate nel Piano Provinciale, nel PGT comunale e nel Piano Territoriale del Parco dei Colli. Resteranno reliquati non coltivabili e non più connessi tra loro. Sarà perdita di paesaggio agricolo e di biodiversità, oltre che consumo irreversibile di suolo. Verso la fine del percorso, nell’abitato di Campagnola, il treno supererà l’asse interurbano in galleria per poi risalire in superficie prima dell’aeroporto. Sembrano più un ottovolante che un collegamento ferroviario serio.

Durante un incontro promosso il 2 settembre 2021 dal Comune di Bergamo, in cui erano presenti rappresentanti del Comitato di quartiere di Boccaleone, l’Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia Avv. Claudia Terzi, il Referente di Progetto RFI Ing. Vincenzo Macello ed alcuni tecnici di Italferr, è stata definita tecnicamente fattibile la soluzione proposta dal Comitato di Quartiere dell’interramento parziale, dal ponte della circonvallazione di Bergamo sino a Via Pizzo Recastello.

Durante la prima conferenza dei servizi organizzata dalla Commissaria Vera Fiorani, i tecnici di RFI hanno esposto una possibile variante al loro progetto, cioè l’abbassamento della ferrovia che prevede lo scavalco della via Lunga, con la relativa chiusura della via e una nuova viabilità con ulteriore consumo di suolo e costi dell’opera. Questa modifica nasce da una richiesta del Comune di Bergamo fatta al Ministero della Transizione ecologica sulla VIA presentata da RFI; non si capisce perché l’Amministrazione Comunale di Bergamo abbia avallato il progetto di RFI presentato a ottobre 2020 e a novembre 2020 ha incoerentemente presentato sue osservazioni chiedendo questa variante.

## **LA PROPOSTA DEL CDQ DI BOCCALEONE: IL PROGETTO RICUCIAMO**

Il Comitato di quartiere di Boccaleone, con un laborioso studio portato avanti gratuitamente dai propri progettisti, propone di progettare un tracciato in trincea, il Progetto RICUCIAMO BERGAMO.

La proposta di costruire in trincea partendo dal viadotto delle Valli consentirebbe:

- la riunione di due parti del quartiere, Boccaleone e Clementina;
- di evitare il degrado e l'insorgere di situazioni di disagio e pericolo con eventuali sottopassi ciclo/pedonali, così come proposti da RFI;
- l'abbattimento di ogni barriera architettonica, perché non sarebbe più necessaria nemmeno la ricostruzione della passerella sopra la ferrovia;
- il mantenimento del transito veicolare e pedonale in via Recastello.

Inoltre con il progetto RICUCIAMO le risorse economiche potrebbero essere gestite in modo più razionale perché non sarebbe 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 un sottopasso ciclo-pedonale in via Recastello;
- costruire un sottopasso veicolare per collegare la Fiera con Borgo Palazzo;
- costruire un sottopasso ciclo-pedonale dietro la Fiera;
- costruire il viadotto ferroviario in via Lunga;
- concentrare il traffico veicolare in via Rovelli, Gasparini, via Rosa e via Isabello, strade dove insistono ben quattro edifici scolastici (scuole materne e elementari);
- programmare la costosa viabilità sostitutiva verso Borgo Palazzo nella zona Nord Ovest della Fiera di Bergamo, condizione necessaria per consentire i collegamenti ora in essere.

Inoltre consentirebbe il rispetto della cintura verde e dell'area delle ville e dei corpi santi a sud di Bergamo; non sarebbe necessario costruire all'aeroporto una stazione a livello strada, ma basterebbe una fermata interrata vicina all'ingresso dell'aeroporto; in questo modo per arrivare in aeroporto si può ridurre la lunghezza del tunnel interrato presente nel progetto RFI.

Inizialmente il progetto prevedeva nel punto di snodo al passaggio a livello un solo binario da e per l'aeroporto con una fermata alla Fiera, poi il progetto è diventato a due binari senza fermata. Investendo sulle tecnologie di automatizzazione dei movimenti, e dosando il numero di convogli giornalieri (previsti in numero superiore a quelli che raggiungono Malpensa!) sulla base di realistiche domande di utenza, si potrebbe tornare ad un solo binario, con un notevole risparmio di sedime ferroviario, costi e suolo.

Riteniamo che quattro binari siano obiettivamente troppi per un aeroporto come quello di Bergamo.

Costruire in trincea il tratto ferroviario consentirebbe di abbassare il tracciato e di accogliere le Osservazioni presentate dalla Direzione Generale Archeologia, Belle arti e Paesaggio del Ministero della Cultura che, pur dando parere favorevole al progetto di RFI, oltre a sanare le tante criticità sollevate sulle carenze di progetto, sul tipo di strutture fonoassorbenti e sui rischi archeologici, afferma che il tratto in direzione Aeroporto, compreso tra l'inizio del sovrappasso progettato a scavalco della via Lunga e la galleria già prevista nel progetto in valutazione, dovrà essere interrato, anche al fine di eliminare il sovrappasso medesimo, a tutela della cintura verde e dell'area storica dei corpi santi e delle ville di delizia.

Se il tracciato deve essere interrato nell'attraversamento di via Lunga è necessario che si inizi ben prima e quindi si renderebbe necessario creare il percorso in trincea lungo il quartiere di Boccaleone partendo dal viadotto delle Valli per poi scendere in galleria sotto l'area verde e via Lunga; il

tracciato continuerà poi in galleria fino a congiungersi con quella già prevista nel quartiere di Campagnola.

Il nostro progetto ha avuto il sostegno di 17 mila persone che hanno firmato una petizione online e cartacea. Anche il Comitato Provinciale per l'abolizione delle Barriere Architettoniche ha segnalato la propria seria preoccupazione per quanto in progetto.

Il 31 marzo 2021 l'on. Devis Dori ha presentato un'interrogazione a risposta scritta n. 4/08774, seduta di annuncio 478, sollecitata il 28 maggio 2021, modificata il 5 ottobre 2021; lo stato dell'iter è ancora in corso. L'interrogazione è destinata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e al Ministero della Transizione Ecologica. È stato delegato a rispondere il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

### **LA COMMISSARIA STRAORDINARIA**

L'Amministratore Delegato di RFI e Direttore Generale, dott.ssa Vera Fiorani, è stata nominata dal Consiglio dei Ministri Commissaria straordinaria dell'opera. È chiaro che RFI ha l'interesse a portare a buon fine l'opera nel minor tempo possibile e con le risorse disponibili; questo non può consentire di scavalcare tutte le procedure, come invece viene dichiarato dalla stessa Commissaria, che il 18 gennaio 2022 ha convocato una prima Conferenza di Servizi relativa al progetto.

### **LE NOSTRE DOMANDE**

Il progetto di RFI non riporta in nessun documento l'analisi costi/benefici, indispensabile per valutare se lo stesso ha senso e se sarà un buon investimento o se resterà sempre e solo un costo ulteriore, in questo caso per la Regione Lombardia visto che il treno per Orio verrà gestito da Trenord. Va anche considerato che gli indicatori demografici prevedono che la crescita della popolazione in Lombardia, l'incremento degli addetti nelle attività lavorative e la fascia degli abitanti tra i 19 e 65 anni con maggior propensione ai viaggi aerei sarà sostanzialmente stabile da oggi sino al 2030.

In questi mesi sono stati attribuiti diversi finanziamenti al progetto del treno per Orio: Cassa Depositi e Prestiti, Ministero dell'Economia, Fondo per le Olimpiadi 2026, PNRR, con importi e nature differenti circa le varie tipologie di finanziamenti assegnati, con i rispettivi vincoli di realizzazione temporale. Vorremmo sapere chi in realtà finanzia questo progetto e quali vincoli avrà.

Siamo ormai ad oltre un anno dalla chiusura della presentazione delle Osservazioni alla VIA presso il Ministero della Transizione Ecologica. Ad oggi è uscito il solo parere della Direzione Generale Archeologia, Belle arti e Paesaggio del Ministero della Cultura. Ci chiediamo se i tempi potranno essere rispettati o se si assisterà ad un ennesimo scempio territoriale e urbanistico incompiuto, con gravissimi disagi per la città e soprattutto per gli abitanti del quartiere di Boccaleone.

Il finanziamento di 170 milioni € è stato accordato basandosi su studi del 2014. Immaginiamo che ci saranno delle richieste di rivalutazioni, soprattutto in questo periodo che, come tutti sanno, i lavori

nei cantieri sono bloccati per il pesante aumento dei costi e per la difficoltà a reperire il materiale necessario.

Chiediamo se tecnicamente è possibile che il Commissario Straordinario possa procedere senza tenere conto del parere del Ministero della Transizione Ecologica e della Commissione di Valutazione Impatto Ambientale, così come dichiarato durante l'audizione alla IX Commissione per i Trasporti della Camera dalla dott.ssa Fiorani, Commissario straordinario, Amministratore Delegato e Direttore generale di RFI.

## **LE NOSTRE CONCLUSIONI**

Alcuni amministratori e politici stanno facendo fronte comune contro il nostro progetto, esprimendo approcci superficiali, disinformati ed indifferenti rispetto ai disagi e ai costi della trasformazione del progetto in trincea.

La VIA doveva chiudersi a marzo 2021, siamo a febbraio 2022 e non è ancora uscito il parere della Commissione Tecnica del Ministero della Transizione Ecologica.

Come cittadini non possiamo accettare una procedura come quella attuata dagli attori di questo progetto (RFI, REGIONE LOMBARDIA, PROVINCIA DI BERGAMO, COMUNE DI BERGAMO) che non hanno mai applicato la regola legislativa della partecipazione e della consultazione preliminare dei cittadini nelle scelte importanti che vengono attuate nel loro territorio. Nei confronti di questo progetto non c'è stata attenzione e lungimiranza.

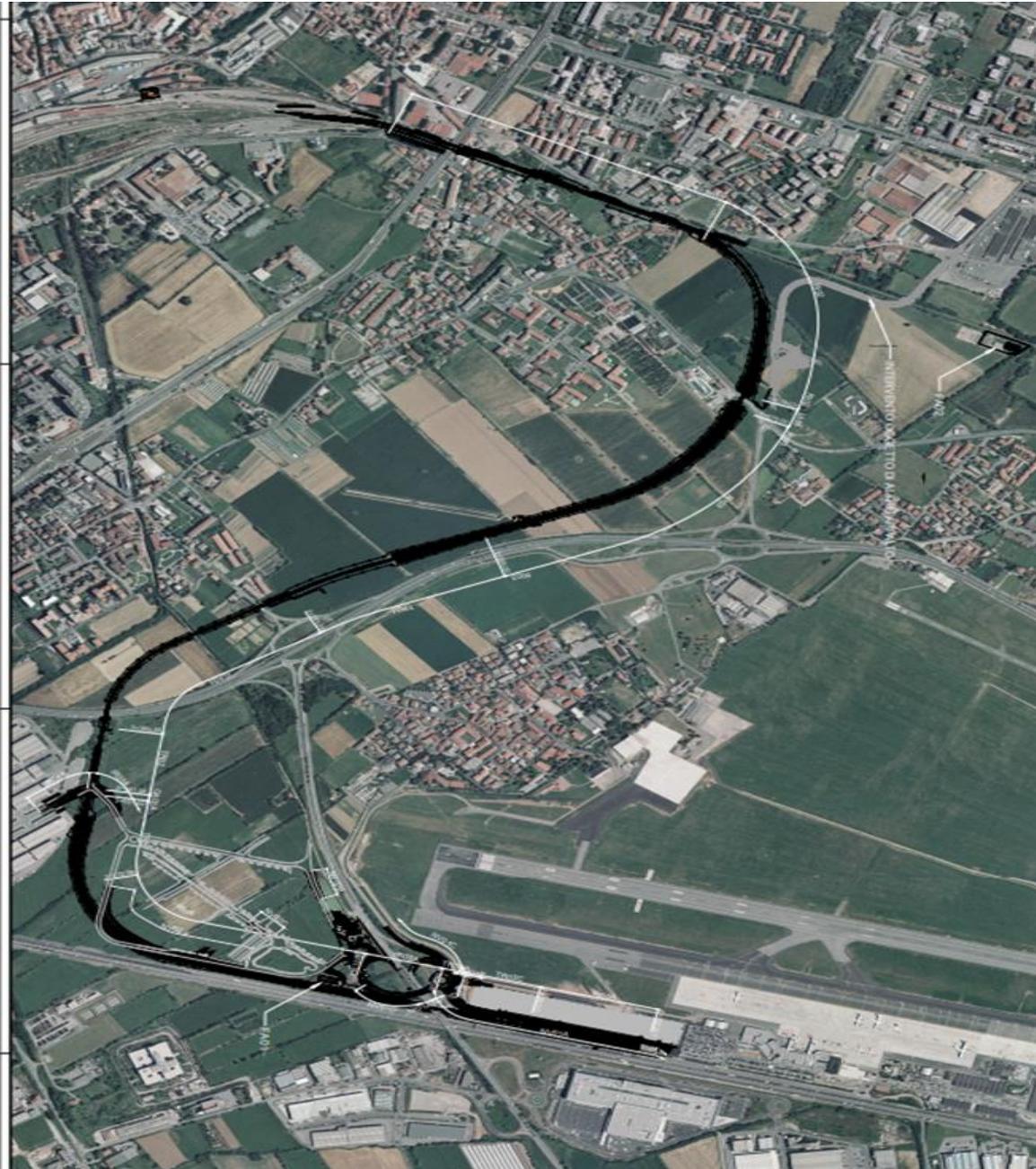
Riteniamo che non sia più tollerabile che le istituzioni pubbliche aderiscano a parole a progetti di rispetto ambientale e sostenibilità quando in un territorio come il nostro, con la scusa dell'urgenza, vengono avallati progetti devastanti.

Noi siamo i luoghi che abitiamo; siamo persone rispettabili e desideriamo lasciare dopo di noi un luogo sano e vivibile ai nostri figli. Ne abbiamo il diritto, ne sentiamo il dovere. E lo stesso dovere lo pretendiamo da chi ci amministra. Vogliamo salvare il nostro quartiere, perché se noi ora ci girassimo dall'altra parte saremmo complici di un progetto che devasterà per sempre un'area della città.

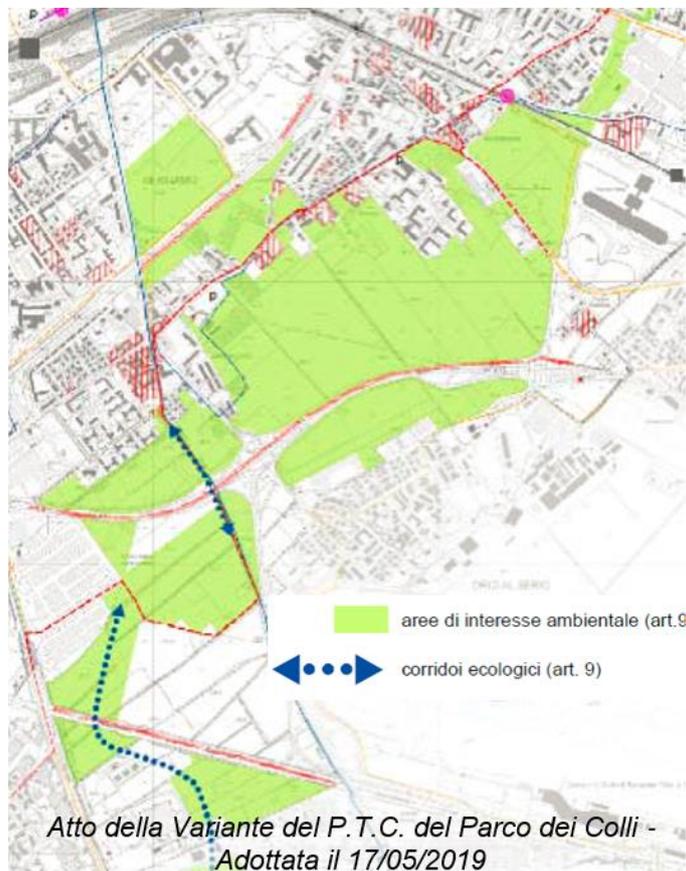
Tutto il materiale raccolto è disponibile sul sito: [www.cdqboccaleonebg.org](http://www.cdqboccaleonebg.org)

Si allegano alcune brevi schede esplicative.

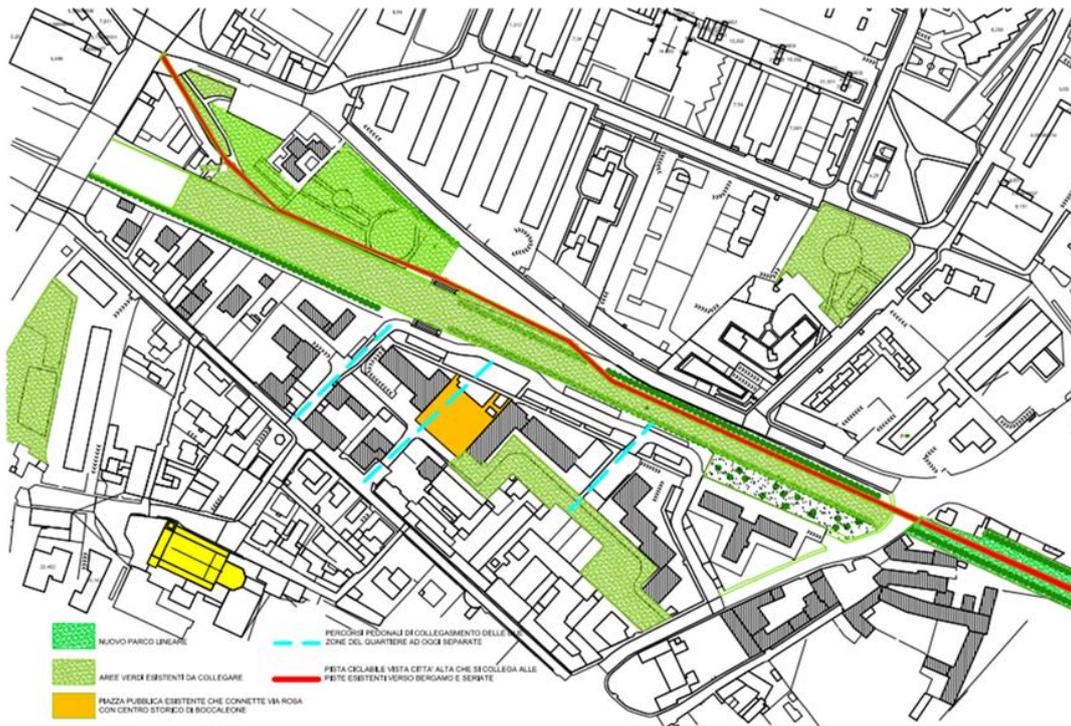
## PROGETTO RFI



## IL CONTESTO IN CUI SI SVILUPPA IL PERCORSO DEL TRENO



## LA PROPOSTA DEL COMITATO DI QUARTIERE DI BOCCALEONE PER IL SEMINTERRAMENTO DEI PRIMI 700 METRI DEL TRACCIATO



## PROPOSTA DI SEMINTERRAMENTO E INTERRAMENTO IN TRINCEA DI TUTTA LA TRATTA



**PROPOSTA DI VARIANTE PER L'ABBASSAMENTO DELLA FERROVIA E MODIFICA DELLA VIABILITA',  
RICHIESTA DAL COMUNE DI BERGAMO AL PROGETTO PRESENTATO IN VIA  
E OGGI AVVALLATO DA RFI**

