



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

*Settore Gestione del Territorio*

*Ufficio Tecnico – Edilizia Privata*

**VERBALE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI  
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
RELATIVA ALLA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT  
PRESENTATA DALLA SOC. SANPELLEGRINO S.P.A.  
INERENTE LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO  
IN LOC. ALDERO', CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI  
ALLA VIABILITA' PRINCIPALE**

L'anno duemiladiciotto (2018), il giorno dodici (12) del mese di luglio, alle ore 10,00 presso la sala consiliare del Comune di Zogno – Viale Martiri della Libertà n. 27, ha inizio la conferenza conclusiva di Valutazione Ambientale Strategica con valenza di assemblea pubblica illustrativa.

Rilevato che sono stati invitati ad esprimere il loro parere i seguenti Enti e Associazioni:

- A.R.P.A. di Bergamo
- A.T.S. della Provincia di Bergamo
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e paesaggistici della Lombardia - Milano
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Bergamo e Brescia - Milano
- Parco dei Colli di Bergamo
- Commissione Comunale per il Paesaggio
- Comune di Algha
- Comune di Alzano Lombardo
- Comune di Bracca
- Comune di Val Brembilla
- Comune di Costa Serina
- Comune di Nembro
- Comune di Ponteranica
- Comune di San Pellegrino Terme
- Comune di Sadrina
- Comune di Sorisole
- Regione Lombardia - Milano
- Regione Lombardia - Bergamo
- Provincia di Bergamo
- Comunità Montana Valle Brembana - Piazza Brembana
- Autorità di Bacino del Fiume Po – Parma
- TEB S.p.A. – Ranica
- ENEL Distribuzione S.p.A.
- TERNA S.p.A.
- SNAM Rete Gas
- TELECOM ITALIA
- UNIACQUE S.p.A.
- Regione Carabinieri Forestale “Lombardia”

Richiamata la deliberazione di Giunta Comunale n. 154 del 14.09.2017 con cui:

- 1) È stato avviato il procedimento relativo alla proposta preliminare di SUAP e contestuale variazione dello strumento urbanistico, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 160/2010, così come richiesto dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. per la costruzione di un'area di sosta multipiano in località Al Derò con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale;
- 2) È stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, con conseguente sospensione dell'iter procedurale del SUAP;
- 3) Sono state individuate:
  - L'autorità procedente per la procedura VAS, nella persona del Dott. Domenico Figà, Segretario Generale del Comune di Zogno;
  - L'autorità competente per la procedura VAS, nella persona dell'Ing. Carlo Cappello, Responsabile del Settore Gestione del Territorio del Comune di Zogno;

Dato atto che:

- In data 10.5.2018 è stato pubblicato l'avviso di messa a disposizione della sintesi non tecnica, del rapporto ambientale e di tutta la documentazione inerente la proposta progettuale definitiva di SUAP, in variante al P.G.T. presentata dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A., nonché convocata assemblea pubblica per il giorno 12.7.2018;
- In data 10.5.2018 con nota prot. n. 6645 è stata comunicata agli Enti interessati la messa a disposizione del rapporto ambientale, della sintesi non tecnica e dei relativi atti, nonché indetta conferenza dei servizi conclusiva, in forma semplificata ed asincrona, per la Valutazione Ambientale Strategica inerente alla procedura di SUAP in oggetto;
- In data 10.7.2018 con nota prot. n. 10022 è stato disposto, a seguito dei pareri pervenuti ed ai sensi dell'art. 14-bis comma 6 della L. 241/1990, di procedere con lo svolgimento della conferenza dei servizi in modalità sincrona ed in forma simultanea con svolgimento in data già prestabilita ed individuata nel 12.7.2018;

Verificato che tutta la documentazione tecnica oggetto d'esame, è stata pubblicata sul sito web regionale SIVAS e sul sito web del Comune di Zogno, dal giorno 10.5.2018;

Preso atto dei partecipanti alla conferenza e assemblea pubblica, come risultanti dall'allegato foglio presenze, che sarà allegato al presente verbale;

Vengono preliminarmente illustrate le modalità di svolgimento della riunione che sarà suddivisa in due parti, la prima in cui verrà svolta la conferenza dei servizi in modalità sincrona ed in forma simultanea, dando lettura dei pareri pervenuti da parte degli enti convocati, con possibilità di esprimere ulteriori pareri per gli Enti presenti, ed una seconda parte dedicata all'assemblea pubblica, dando lettura delle osservazioni e contributi pervenuti da parte di liberi cittadini, associazioni e comitati e successiva apertura del dibattito pubblico.

Interviene l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale chiede che chi prende la parola si presenti indicando nome, cognome, ente rappresentato, comune e numero occupati dove svolge attività lavorativa, mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti;

Prende la parola l'autorità competente, Ing. Carlo Cappello, che illustra brevemente le modalità di svolgimento della conferenza dei servizi precisando che per maggior trasparenza, di concerto con l'Autorità Procedente, si è optato per una conferenza in modalità sincrona ed in forma simultanea. L'Autorità Competente invita a fare in modo che il dibattito possa essere di supporto all'espressione del parere motivato e non costituisca semplicemente presupposto di contestazione o critica.

L'autorità procedente, Dott. Domenico Figà, richiamando quanto precisato nella prima conferenza dei servizi, chiede ufficialmente alla Soc. Sanpellegrino S.p.A., se ad oggi può garantire la piena disponibilità delle aree interessate dall'intervento.

Il Geom. Manuel Cadei, in qualità di rappresentante della Soc. Sanpellegrino S.p.A., conferma la disponibilità delle aree interessate dall'intervento.

Viene data lettura dei pareri, contributi ed osservazioni presentati dagli Enti convocati, che verranno allegati al presente verbale quale parte integrante:

- Commissione del Paesaggio – parere espresso nella seduta del 26.6.2018, verbale n. 8 – parere n. 1;
- Provincia di Bergamo – Dipartimento Presidenza, Segreteria e Direzione generale – Ufficio Strumenti urbanistici – parere pervenuto in data 29.6.2018 prot. n. 9400;
- Uniacque S.p.A. – parere pervenuto in data 2.7.2018 prot. n. 9460;
- Provincia di Bergamo – Settore Viabilità, Edilizia, Trasporti e Gestione del territorio – Servizio Progettazione e Manutenzione viabilità – parere pervenuto in data 6.7.2018 prot. n. 9829;
- SNAM RETE GAS – parere pervenuto in data 6.7.2018 prot. n. 9834;
- Regione Lombardia – UTR Bergamo – parere pervenuto in data 6.7.2018 prot. n. 9841;
- Comunità Montana Valle Brembana – parere pervenuto in data 9.7.2018 prot. n. 9880;
- TEB S.p.A. – parere pervenuto in data 10.7.2018 prot. n. 9903;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia – parere pervenuto in data 11.7.2018 prot. n. 10067;
- ATS Bergamo – parere pervenuto in data 11.7.2018 prot. n. 10081;

Viene chiesto se sono presenti altri Enti che vogliono esprimere il proprio parere e/o osservazioni.

Non essendoci interventi, viene data parola al team di progettazione, che procede ad una descrizione delle principali tematiche ed idee che hanno portato alla predisposizione del presente progetto, nonché degli approfondimenti scaturiti a seguito di quanto emerso dalla prima conferenza di VAS. A tal proposito prendono la parola l'Arch. Stefano Tagliacarne per l'illustrazione del progetto architettonico, Il Dott. Forestale Angelo Ghirelli per l'illustrazione della parte ambientale e di vincolistica, l'Ing. Pierguido Piazzini per la parte urbanistica, l'Ing. Gianpietro Locatelli per la parte infrastrutturale di viabilità.

L'ing. Gianpietro Locatelli del gruppo E.T.S., chiede di verbalizzare che i progettisti consegnano duplice copia dell'elaborato 006T a dimostrazione delle osservazioni sollevate nei pareri espressi da Provincia di Bergamo e da TEB in merito alla possibilità della compresenza del sedime ferrotranviario e della pista ciclopedonale nell'area antistante il nuovo deposito multipiano della Soc. Sanpellegrino S.p.A., in sponda orografica sinistra del fiume Brembo. Nel contempo specifica che la Soc. Sanpellegrino S.p.A. ha manifestato l'interesse per il passaggio e l'utilizzo della TEB per le merci con interscambio all'interno dello stabilimento.

Interviene il sig. Erroi Gianluca delegato di Italia Nostra, il quale fa presente che è giunto con auto elettrica e chiede dove verrebbe a posizionarsi il verde alberato a seguito dell'individuazione del nuovo tracciato della linea ferrotranviaria, in quanto negli elaborati non è più rappresentato.

Risponde l'Ing. Gianpietro Locatelli del gruppo E.T.S., il quale specifica che graficamente il verde non è stato rappresentato, ma le fasce presenti ne consentirebbero la realizzazione.

Vengono riassunte ed illustrate le osservazioni presentate da liberi cittadini, associazioni e comitati che verranno allegate al presente verbale quale parte integrante:

- Arch. Felice Sonzogni – osservazione pervenuta in data 2.7.2018 prot. n. 9465;
- Sig. Giovanni Angeretti – osservazione pervenuta in data 9.7.2018 prot. n. 9866;
- Comitato di Tutela della Ferrovia e di Difesa dell’Ambiente e della Salute – Valle Brembana – osservazione pervenuta in data 9.7.2018 prot. n. 9867;
- Associazione Legambiente Bergamo – osservazione pervenuta in data 10.7.2018 prot. n. 9909;
- Associazione Italia Nostra Onlus – Sezione di Bergamo – osservazione pervenuta in data 10.7.2018 prot. n. 9915;

Vengono inoltre acquisite agli atti le osservazioni presentate dal Gruppo Consiliare Zogno InComune, a firma del capogruppo Alberto Zambelli e dei Consiglieri Anna Maria Persico, Domizio Ricco e Riccardo Begnis, datate 9.7.2018.

Si chiede ora alla Soc. Sanpellegrino S.p.A. una breve disamina delle principali tematiche sollevate nelle osservazioni presentate dai liberi cittadini, associazioni e comitati, gruppi politici e raggruppabili nei seguenti argomenti:

- Sostenibilità ambientale;
- Sostenibilità paesaggistica;
- Inquinamento atmosferico;
- Inquinamento luminoso;
- Spostamento e passaggio del tracciato ferrotranviario (TEB), nonché della pista ciclopedonale;

Prendono la parola i tecnici Dott. Forestale Angelo Ghirelli e l’Arch. Stefano Tagliacarne, i quali entrano nel merito delle tematiche di cui sopra precisando che parte delle osservazioni sollevate sono già state oggetto di verifica negli studi di dettaglio allegati al rapporto ambientale e che la proposta progettuale prevede comunque dei miglioramenti dal punto di vista dell’inquinamento atmosferico, legati ad una riduzione della percorrenza dei mezzi di trasporto.

Prende la parola il Direttore dello stabilimento Dott. Salvatore Sbriglione, il quale fa presente in merito alla tematica dell’inquinamento atmosferico, che i navetteggi attualmente utilizzano per il 30% combustibile a metano e che la previsione a breve termine sarà quella di raggiungere il 90%. Tale passaggio dimostra l’attenzione della Soc. Sanpellegrino S.p.A. alle tematiche connesse alla riduzione di inquinamenti atmosferici.

Interviene il sig. Erroi Gianluca delegato di Italia Nostra, il quale fa presente che il problema non è la Soc. Sanpellegrino S.p.A., ma il problema sta nell’approccio di perpetrare un utilizzo del trasporto su gomma di enormi carichi invece di prediligere lo spostamento su ferro. Si chiede inoltre cosa ne sarà del manufatto in progetto quando eventualmente arriverà la TEB;

Risponde l’Arch. Stefano Tagliacarne, precisando che la struttura in progetto sarà destinata al deposito di rimorchi e non di camion e che pertanto un domani in caso di arrivo della ferrotranvia il deposito potrà fungere da hub di scambio dei prodotti per il carico delle merci su rotaia, pertanto non si rilevano incompatibilità tra scambio oggi su gomma e domani su ferro. Fa inoltre presente che il fabbricato, per le sue dimensioni risulta impossibile da mitigare e pertanto si è cercato, con l’utilizzo di elementi caratteristici dei luoghi (archi) e dei materiali, di creare un’architettura consona al paesaggio;

Prende la parola il Direttore dello stabilimento Dott. Salvatore Sbriglione, il quale fa presente che anche per motivazioni economiche, la Soc. Sanpellegrino S.p.A. preferirebbe passare ad un trasporto su rotaia, ma esiste un problema di fondo che è quello del raggiungimento del sito di



deposito di Madone al quale attualmente non è possibile giungere con un collegamento diretto su rotaia dallo stabilimento della Soc. Sanpellegrino S.p.A.

Interviene il Sig. Pesenti Davide di Zogno, il quale richiama l'attenzione ai residenti della valle sugli impegni assunti dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. per il rispetto del sedime della sede ferrotranviaria;

Interviene l'Arch. Felice Sonzogni, il quale approfondisce le osservazioni da lui già presentate con nota in data 2.7.2018 prot. n. 9465 allegata alla presente;

Prende la parola l'Ing. Piazzini, il quale precisa, a seguito di incontri avvenuti in TEB per lo sviluppo della tranvia, che un'ulteriore problematica connessa alla tranvia è la coesistenza di un sistema di trasporto persone/merci;

Prende la parola l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale precisa che il sedime della tranvia in certi punti non esiste più (esempio zona paramassi) e che in altri tratti è impossibile il suo utilizzo (esempio zona interna allo stabilimento Sanpellegrino S.p.A.). Grazie però alla lungimiranza degli amministratori del Comune di Zogno è stata prevista la possibilità alternativa sulla sponda orografica sinistra di svilupparne comunque il tracciato.

Prende la parola il Sig. Angeretti Giovanni, il quale approfondisce le osservazioni da lui già presentate con nota in data 9.7.2018 prot. n. 9866 allegata alla presente;

Prende la parola l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale fa un'analisi sulle quantità dei mezzi che transitano attualmente sulla S.P. ex S.S. 470 di Valle Brembana anche in rapporto all'incremento dell'occupazione di alcune aziende presenti sul territorio.

Prende la parola il Sig. Caglioni Alberto il quale fa una precisazione in merito all'incremento del numero di camion previsti a seguito dello sviluppo della Soc. Sanpellegrino S.p.A. su una strada già ampiamente congestionata;

Prende la parola il Sindaco di San Pellegrino Terme, Dott. Vittorio Milesi, il quale approfondisce le osservazioni da lui presentate con nota in data 10.07.2018 prot. n. 10025 che si allegano alla presente e coglie l'occasione per sollevare quello che secondo lui è il vero problema della valle, cioè l'occupazione e lo spopolamento della stessa. Grazie all'investimento di 90 milioni di euro della Soc. Sanpellegrino S.p.A. si prevede un restyling dello stabilimento che potrà fungere anche da attrazione turistica. Fa presente che le questioni ambientali, quali l'inquinamento e la tutela della salute sono di rilevante importanza, ma nondimeno lo è la possibilità di garantire il mantenimento e se possibile l'incremento dei posti di lavoro, che il progetto della Soc. Sanpellegrino S.p.A. intende perseguire. Sottolinea che lo sviluppo imprenditoriale non può attendere i tempi della politica, sia per quanto riguarda il progetto della Soc. Sanpellegrino S.p.A., sia per quanto riguarda il progetto che si sta sviluppando da qualche anno nel suo comune da parte dell'imprenditore Percassi. Fa presente inoltre che negli anni passati molti sottoservizi sono stati posati su sedime dell'ex ferrovia di Valle Brembana, anche con il consenso di Enti sovracomunali pregiudicando in tal modo l'effettiva realizzabilità della TEB su tali sedimi, o comunque determinando un incremento dei costi per il loro spostamento.

Il Sig. Pesenti Davide di Zogno chiede chiarimenti in merito alle discordanze tra il vincolo della tranvia previsto sui due strumenti urbanistici del Comune di Zogno e di San Pellegrino Terme;

Risponde il Sindaco di San Pellegrino Terme Dott. Vittorio Milesi, il quale precisa che la Sua Amministrazione non ha ritenuto ad oggi di adeguare il proprio strumento urbanistico allo studio

preliminare previsto da TEB, ma di attenersi a quelle che sono le previsioni del PTCP. Si è detto disponibile all'adeguamento solo a seguito di presentazione da parte delle autorità competenti di un progetto degno di approvazione;

Interviene la Sig.ra Candida Sonzogni, in qualità di Segretario della CISL e portatrice di interessi diffusi dei lavoratori della Soc. Sanpellegrino S.p.A. e degli abitanti della Valle Brembana, sottolineando come nell'ultimo decennio ci sia stata una notevole perdita di posti di lavoro e di natalità in Valle. Evidenzia che secondo Lei gli investimenti sono il motore dello sviluppo economico e di questi ha bisogno la Valle Brembana, oltre che di una viabilità decente. Con il suo intervento, porta la preoccupazione dei dipendenti della Soc. Sanpellegrino S.p.A. sorte a seguito delle polemiche sulla realizzazione del progetto e si auspica che lo stesso possa procedere senza interruzioni, anche al fine di migliorare la sicurezza interna dello stabilimento.

Interviene il Sig. Caglioni Alberto il quale approfondisce le osservazioni da lui già presentate con nota in data 9.7.2018 prot. n. 9867 allegata alla presente;

Interviene il Sig. Tullio Carminati, in qualità di confinante dei terreni oggetto di intervento e rappresentante della Soc. l'Orobica S.r.l. operante sul territorio, il quale concorda con l'intervento del Sindaco di San Pellegrino Terme. Sostiene che al giorno d'oggi creare posti di lavoro è fondamentale per la sopravvivenza di una famiglia, pur nella consapevolezza che per alcuni tipi di interventi, non lo si possa fare senza alterazioni paesaggistico/ambientali. Sostiene che la pista ciclabile non sia più riconvertibile ad un uso ferrotranviario, in considerazione della limitatezza degli spazi e dell'attuale utilizzo dell'ex sedime ferroviario come pista ciclabile, ed anche per la presenza di svariati sottoservizi. Evidenzia come nel progetto sviluppato dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. sia stata salvaguardata la possibilità di creare un tracciato per il transito della TEB e della pista ciclopedonale.

L'Autorità Competente ricorda che la presente conferenza non si concluderà con una votazione, ma serve solo per illustrazione e reperimento di osservazioni e contributi utili all'espressione del parere motivato.

Si chiede ai rappresentanti del gruppo consiliare Zogno InComune se a seguito delle loro osservazioni presentate ed acquisite agli atti, vogliono intervenire nella discussione.

Il consigliere della lista Zogno inComune, Anna Maria Persico, fa presente che i temi contenuti nelle loro osservazioni risultano già ampiamente trattati nel dibattito e che pertanto non interverranno.

Interviene il sig. Erroi Gianluca delegato di Italia Nostra, il quale fa presente che le paure che la Soc. Sanpellegrino S.p.A. possa abbandonare il sito produttivo sono infondate in quanto l'imbottigliamento dell'acqua non può che avvenire sul posto.

Ribatte il Sindaco di San Pellegrino Terme, Dott. Vittorio Milesi, il quale fa presente che già in passato si era discusso del possibile trasferimento di parte della produzione legata alle bibite in diversa sede, determinando comunque una riduzione dei posti di lavoro e questo potrebbe essere il rischio che si corre nel bloccare l'iniziativa proposta dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A.

Prende la parola l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale precisa che l'acqua non si sposta, ma il rischio è il trasferimento dei fondi messi a disposizione per l'intervento in argomento. Bisogna cercare di conciliare la sostenibilità ambientale con il progresso. Ringrazia i presenti per i contributi apportati. Dal suo punto di vista i progettisti stanno cercando di valorizzare l'opera che ha comunque una dimensione importante e costituirà un richiamo internazionale con la realizzazione della "casa dell'acqua". Per quanto riguarda la realizzazione della TEB è comunque stata prevista un'alternativa al tracciato dell'ex

ferrovia di Valle Brembana. Propone una pubblicizzazione dell'intervento al fine di informare la popolazione ed i turisti sulla valenza dell'opera legata all'Acqua San Pellegrino. Chiede inoltre una verifica puntuale estesa al Comune di Zogno in merito alla fattibilità del passaggio della tranvia. Infine chiede alla Soc. Sanpellegrino S.p.A. di chiarire in che forma metterà a disposizione le aree per il futuro sedime TEB.

Risponde il Geom. Manuel Cadei, il quale conferma che nel caso in cui dovesse arrivare la TEB, la Soc. Sanpellegrino S.p.A., metterà a disposizione gratuitamente le aree necessarie. Tale previsione non è stata indicata nella presente procedura, ma sarà oggetto di specifico convenzionamento in fase di SUAP.

L'arch. Stefano Tagliacarne e il Geom. Manuel Cadei fanno presente che anche i sottoservizi (es. SNAM e collettore fognario) saranno spostati e posizionati su terreno di proprietà della Soc. Sanpellegrino S.p.A. con oneri parzialmente a carico della medesima, consentendo in tal modo di liberare nell'area in oggetto, il nuovo tracciato della TEB, che un domani non avrà vincoli derivanti da sottoservizi.

Riprende la parola l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale ringrazia la Soc. Sanpellegrino S.p.A. per i chiarimenti ed il lavoro svolto dal team di progettazione anche per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, sul quale, sottolinea, la Soprintendenza ha espresso parere favorevole. In merito a quanto emerso in precedenza sulle tematiche ambientali, chiede di effettuare un costante monitoraggio delle emissioni atmosferiche. In merito al passaggio pedonale sul nuovo ponte, precisa che si è ritenuto non necessario in quanto già presente a valle una passarella ciclopedonale.

Prende nuovamente la parola l'Arch. Felice Sonzogni, il quale chiede espressamente se il deposito multipiano in progetto in sponda orografica sinistra possa essere arretrata rispetto al confine con l'area comunale e se le opere di viabilità previste in sponda orografica destra possano essere spostate verso monte, in maniera tale da ampliare i varchi da destinare alla realizzazione della tranvia e della pista ciclopedonale, con proposta di realizzazione di una pista ciclopedonale anche in sponda orografica destra.

L'arch. Stefano Tagliacarne, precisa l'impossibilità di tale previsione in quanto l'area della Soc. Sanpellegrino S.p.A. destinata alla realizzazione del deposito multipiano risulta delimitata da una muratura che funge anche da contenimento per eventuali esondazioni del fiume Brembo e che la circolazione interna dei camion risulta già al limite per consentire adeguate manovre e spostamenti. Inoltre la TEB ha espresso parere favorevole valutando positivamente la proposta progettuale.

Interviene il Sig. Caglioni Alberto, il quale auspica che la proposta formulata dall'Arch. Felice Sonzogni di realizzazione di una pista ciclopedonale su sponda orografica destra del fiume Brembo sia valutata e tenuta in considerazione, al fine di una valorizzazione dell'area interessata dall'intervento.

Interviene l'assessore all'Urbanistica ed Edilizia Privata/vicesindaco, Giampaolo Pesenti, il quale precisa che non essendoci più l'argine è improbabile ipotizzare la realizzazione di una nuova pista ciclopedonale;

Interviene il Sindaco di Zogno Dott. Giuliano Ghisalberti il quale fa presente che oggi si compie un altro passo fondamentale per vedere concretizzata un'operazione ritenuta di vitale importanza per lo sviluppo dell'azienda ma anche per i riflessi positivi che potrà avere sul territorio della valle. Sottolinea che ha voluto impostare l'operazione, come dovrebbe fare un amministratore pubblico responsabile e capace di cogliere queste opportunità, dando la possibilità all'azienda di svilupparsi, all'interno di un percorso che comunque deve tenere in considerazione anche gli

interessi della collettività. Ribadisce che anche in questo caso l'impostazione che ha voluto dare all'operazione è simile a quella di tante altre che hanno permesso di trovare una collaborazione costruttiva con l'imprenditoria che vuole svilupparsi sul territorio comunale.

E' stata pertanto data la possibilità alla Soc. Sanpellegrino S.p.A. di porre le basi per lo sviluppo del progetto oggi in discussione, imponendo come condizione indispensabile per il proseguo dell'operazione il rispetto di alcuni obiettivi di fondamentale importanza. Tra questi il principale è la salvaguardia del futuro passaggio TEB e per tale motivo alla Soc. Sanpellegrino S.p.A. è stata imposto il rispetto della compatibilità del progetto con il futuro passaggio TEB, nel rispetto del progetto di fattibilità originario (con mantenimento e rispetto del vincolo sul tragitto originario) o con un progetto alternativo, che avesse un maggior grado di fattibilità e che naturalmente fosse condiviso ed accolto dal soggetto incaricato di realizzare l'opera, così come è avvenuto. Per quanto riguarda le tematiche affrontate oggi, si chiede come sempre che possano essere approfondite il prima possibile, in modo tale da rendere ancora più completo il lavoro presentato. A conclusione dell'intervento ringrazia la Soc. San Pellegrino S.p.A. per l'operazione a cui sta dando seguito, gli Enti coinvolti per il lavoro di stimolo e di miglioramento progettuale, l'Ufficio Tecnico per l'attento e costante lavoro di analisi e di proposta tecnica volta a migliorare l'iniziale progetto ed al gruppo di maggioranza con cui si è condiviso tutto, in un'ottica di possibile sviluppo della Valle Brembana che come sempre, nell'operato di chi ricopre una carica pubblica con obiettivi chiari, trasparenti e volti esclusivamente al raggiungimento del bene collettivo, è sempre più forte della confusione apportata su questa importante operazione.

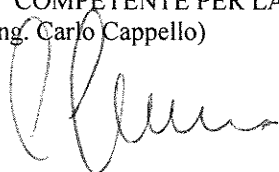
Verificato che tutti i presenti abbiano apposto i propri dati e le firme sul registro delle presenze.

Preso atto che non vi sono altri interventi.

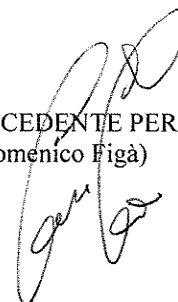
L'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, alle ore 14,00 chiude la seduta, informando i presenti che il verbale della riunione potrà essere successivamente consultato, a seguito di pubblicazione del medesimo sul sito web regionale SIVAS e sul sito web del Comune di Zogno.

**LETTO, CONFERMATO E SOTTOSCRITTO**

L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS  
(Ing. Carlo Cappello)



L'AUTORITA' PROCEDENTE PER LA VAS  
(Dott. Domenico Figà)





# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

**FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE**

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
COMUNE DI ZOGNO	SINDACO	GHISALBERTI GIULIANO	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	
COMUNE DI ZOGNO	ASSESSORE VICE SINDACO AUTORITA' COMPETENTE	PESSINI GIAMPAOLO	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	
COMUNE DI ZOGNO	SEGRETARIO	DR. DOMENICA FIGAS	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	
COMUNE DI ZOGNO	RESPONSABILE SETTORE TECNICO AUTORITA' PROLEGGERE	ING. CARLO CASPELLO	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	
COMUNE DI ZOGNO	ISTRUTTORE DIRETTORE RESPONSABILE PROGRAMMARE	GEOM. YURI GEMELLI	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	
COMUNE DI ZOGNO	ISTRUTTORE TECNICO SEGRETARIO CHIAMATA PASSAGGIO	GEOM. MIRCO MONACI	0345/55011	INFO @ P.E.C. COMUNE, ZOGNO. BG. IT	



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
COMUNE SAN PELLEGRINO T.	SINDACO S. PELLEGRINO T.	VITTORIO MILESI	335/1013700	Suadeco & Sanpellegrino T. s.p.a.	
COMUNE SAN PELLEGRINO T.	ASSESSORE	GALIZZI FAUSP			
CITTADINO		LEANDRO RINALDI	3883894022		
SANPELLEGRINO	DIRETTORE	SANTOZZE SIBURSONS			
R.S.U. SANPELLEGRINO		ZANCHI MICHELA ARIOU CRISTIAN	349-7385998	Busp rsu@waters.neste com	
R.S.U. SANPELLEGRINO		BASSO DAVIDE	//	//	
		BOLCA MATEA GHIPARDI VITTORIO			



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
CORRIERE DELLA SERA		<del>FRANCESCO</del> FRANCESCO ROFFIGNONI		<del>FRANCESCO</del> FRANCESCO.ROFFIGNONI@MAIL.COM	<del>FRANCESCO</del> FRANCESCO
RECAMANONIS		MARCO ZANCA		ZANCA.MARCO@P.EMIL.COM	Marco Zanca
PLISA ZOGNO PERSICO COFONS	C	PERSICO ALBERTO	346 3095633	PERSICO.2@P.EMIL.COM	A.P.
Bla	P	VINCENZO FALSINELLA	(347) 380564	vipo@big.dk	Vincenzo
CITTADINO		VALTER GIANNINI			
CANTATO D'OTTEVA FERROVIE SAUTE ALIMENTE		ALBERTO CAGLIONI	389 1844032	alcaglio@yahoo.it	ALBERTO
CITTADINO		GIONANNI ANGIARETTI	3407108041	angia.gio@libero.it	Gionanni Angiaretti



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

**FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE**

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
CS/L	INGEGNERE	Eugenio Borcuc	3356502645	Consulenza Borcuc & C. S.R.L. LONBARDINI, 17	Borcuc E
SANPELLEGRINO SPA	PROGETTA	FANNUCI CARSI	3474350577	man of code consultants, Nestle.com	
PERELLI CONSULTING CONSULENTE SANPELLEGRINO	P. MANAGER	PANNA DEL GROSS	3396071004	FAMELE.dalga@perelli.com	
SANPELLEGRINO SPA	P. ENG.	LUCIA FERRARI	3331850637	lucia.ferrari@waters.nestle.com	Lucia Ferrari
SANPELLEGRINO SPA	PROTECT MANAGER	MICHAEL WATT	3484404145	MICHAEL.WATT@WATERS.NESTLE.COM	
SANPELLEGRINO S.P.A.	P. ENGINEER	LUCA ESPOSITO	9275940588	LUCA.ESPOSITO@WATERS.NESTLE.COM	Luca Esposito
CITTADINO		CARLO GHISALBERTI	3337547991	CARLONAIT@GMAIL.COM	





# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
ATELIER VERTICALE	PROGETTISTA	STEFANO MAGGIARU	339 176516	suape@elvertical.it	
ATELIER VERTICALE	PROGETTISTA	CARLO PULINO	3438751959		
ATELIER VERTICALE	PROGETTISTA	Pierluigi Pizzini Albani	3487273181	info.pizzini@albani.com	
ETS spa	PROGETTISTA	GIANBATTISTA COSENTI	3486723162	g.coSENTI@etseng.it	
ETS S.P.A.	PROGETTISTA	GIANPIETRO LOCATELLI	3493079310	G.LOCATELLI@etseng.it	
ATELIER VERTICALE	PROGETTISTA	ANGELO GHIRLEMI	3358029066	Info@dyos.com	



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

**FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE**

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
CITTADINO		DAVIDE BEMMEZZI	3474620170	REGISTAR205@MAIL.COM	Dh RMT
El Gh.	Ess. zona NOBIS	ORZUESO	3396418311	orzeso@csu.it	Orzeso
Comune di Zogno	Assessore	MIZOLE DI EUROLIO	3407285410	migo.mizole@csu.it	Orzeso
USI CISI DG	SEGRETARIO	CANNASCONZONI	3358042322	candida.scazzopfer@csu.it	Orzeso
ITALIA NOSTRA	DELEGATO	GIANLUCA ERROI	3393356667	erroggianduca@me.com	Orzeso
CITTADINO	CITTAZIANO	SONZONI FELICE	3357344111	felice.sonzoni@libero.it	Orzeso
UNIACQUE	DIRETTORE	FABIO VANASSORI	3358318136	fabio.vanassori@uniacque-zogno.it	Orzeso



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico - Edilizia Privata

FOGLIO PRESENZE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI V.A.S. E ASSEMBLEA PUBBLICA IN DATA 12.7.2018  
INERENTE LA PROPOSTA DI SUAP IN VARIANTE AL PGT PRESENTATA DALLA SOC SANPELLEGRINO S.P.A.  
PER LA COSTRUZIONE DI UN'AREA DI SOSTA MULTIPIANO IN LOC. ALDERO'  
CON ANNESSI COLLEGAMENTI VIABILISTICI ALLA VIABILITA' PRINCIPALE

ENTE/SOCIETA'/CITTADINO	QUALIFICA	NOME E COGNOME	TELEFONO	PEC/E-MAIL	FIRMA
SNAM RETE GAS	CENTRO	CAIMI BENIAMINO	035 561010	centroobalunina @snam.it	
u u u	TECNICO	CAROBISIO LUCA	u	u	
025 10.30					
CITTA D'INO		PAULI BIVINI, SARA PATRIZIA	0345 65205	paolo di	
CITTA DI BALCA	Legale Pop	COZZI MIMATI T.	0345 91576	Leopoldo . IT	
CITTA DI MO		PESSANTI DAVIDE	0345 91791		



# COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

**Settore Gestione del Territorio**

*Ufficio Tecnico – Edilizia Privata*

P.E. 14A/2018-0

## PARERE COMMISSIONE DEL PAESAGGIO

AI SENSI DEGLI ARTT. 146 E 159 DEL D.LGS. 42/2004

Conferenza dei servizi decisoria CONCLUSIVA di Valutazione Ambientale Strategica relativa alla procedura SUAP presentata dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. per la costruzione di un area di sosta multipiano in loc. Alderò, con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale, in variante al P.G.T.  
Prot. n. 6645 del 10.05.2018

Il sottoscritto Geom. Mirco Monaci, in qualità di responsabile del procedimento

### CERTIFICA

che la Commissione ha espresso **parere favorevole con indicazioni** in merito al progetto presentato in data 08/03/2018 prot. n. 3792, in data 27/04/2018 prot. n. 6058, in data 08/05/2018 prot. n. 6527 dalla Società Sanpellegrino S.p.A. - (C.F. 00753740158), con sede a San Pellegrino Terme in Località Ruspino, SN, relativo alle opere per la costruzione di un area di sosta multipiano in loc. Alderò, con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale, in variante al P.G.T. in Fr. Spino Al Br./Via Al Dero' n. SN – immobile individuato catastalmente alla Sez. SP - Fg. 9 Map. 143-1300-1466-1467-1468-1469-vari nell'area classificata nel vigente P.G.T. come ATR "ambiti di trasformazione";

### **Seduta del 26/06/2018, verbale n. 8 - parere n. 1:**

considerato l'effetto di modifica dello stato dei luoghi che il progetto prevede ed apprezzando la dinamicità dell'involucro, elemento strutturale lineare di diverso colore, il quale si pone come fascia disomogenea e di distacco tra le viste lontane e quelle vicine prospicienti il fiume,

nonchè rilevando già nelle tavole progettuali la scelta del progettista di riarmonizzare l'insieme attraverso la vegetazione fluviale tipica locale, come ben appare negli elaborati grafici Foto 03 Tavola n. V-G-007, mentre risultante povera nella vista della Foto 04 della stessa Tavola,

si esprime parere favorevole invitando ad una maggior integrazione del manufatto nel verde caratteristico e secondo la tipologia dell'esistente bosco spontaneo a lato del Fiume Brembo, aumentando e variegando le altezze delle piante, in modo da creare disomogeneità del verde così come ben riuscito nella Foto 03 Tavola n. V-G-007;

mentre, in riferimento alla vista dalla pista ciclabile esistente, Foto 06 della Tavola n. V-G-007, progredendo verso il Comune di San Pellegrino Terme, si suggerisce di valutare una schermatura del tracciato dalla nuova rotatoria all'attacco del nuovo ponte, con attenzione alle nuove murature di sostegno stradale che in alcuni punti risultano notevoli, anche a mezzo di vegetazione spondale (a lato fiume) o altre scelte progettuali;

Zogno, 26/06/2018

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Geom. Mirco Monaci





Provincia di  
Bergamo

Dipartimento Presidenza, Segreteria e Direzione generale

Ufficio Strumenti urbanistici

Via Sora, 4 - 24121 Bergamo

Tel. 035.387288

segreteria.urbanistica@provincia.bergamo.it

protocollo@pec.provincia.bergamo.it

p\_bg.p\_bg.REGISTRO  
UFFICIALE.U.0040599.29-06-  
2018.h.10:00

## TRASMISSIONE VIA PEC

Data:

Spett.le

Prot. n.

Comune di Zogno

Oggetto: Verifica di VAS del SUAP Sanpellegrino SpA in variante al PGT in Comune di Zogno.  
**Contributi e osservazioni**

Con riferimento alla Vs. nota prot. n. 6645 del 10/05/2018, pervenuta al Prot. provinciale n. 28942 in data 11/05/2018, relativa al procedimento di VAS del SUAP Sanpellegrino SpA in variante al PGT, al fine di offrire un contributo per quanto di competenza dello scrivente Ente, in qualità di ente territorialmente interessato, avendo analizzato i documenti pubblicati sul sito "SIVAS", si formulano le considerazioni di seguito riportate.

La Variante, come si desume dal Rapporto Ambientale (RA), non riguarda l'intero progetto di Sanpellegrino S.p.A., ma solo della parte prevista sulla porzione Sud dello stabilimento, quella in località Alderò nel Comune di Zogno, dove, per la realizzazione dell'opera, risulta necessario adeguare lo strumento urbanistico comunale.

La proposta di Variante al PGT, che interessa le previsioni del Documento di Piano, riguarda la revisione di due Ambiti di Trasformazione esistenti (AT07 e AT08), per la realizzazione di un'area di sosta multipiano, con funzioni logistiche e di deposito, all'interno del comparto già destinato a deposito e parcheggio a raso degli automezzi, nonché la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Brembo e la viabilità privata di collegamento con l'attuale strada provinciale SP ex SS470.

Oggetto della variante sono:

- una differente riorganizzazione delle aree all'interno dei due ambiti,
- l'incremento di SLP e l'aumento di altezza massima nell'ambito AT08.

### *PROGETTO di SUAP*

Il RA specifica che il PGT vigente consente già:

per l'ambito AT08 la realizzazione di depositi al coperto, a servizio dell'attività della Sanpellegrino S.p.A. per una superficie lorda di pavimento di mq. 12.000;

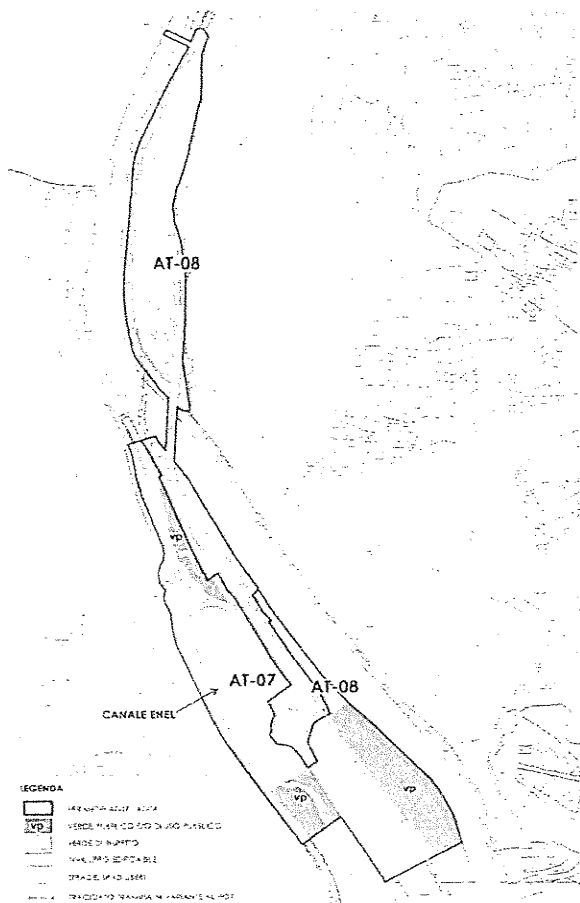
per l'Ambito AT07, attraverso la redazione di un Piano Attuativo, la possibilità di realizzare fabbricati di tipo produttivo ed artigianali per una superficie lorda di pavimento di mq. 12.000.

Nel dettaglio la Variante prevede:

- di estendere il perimetro dell'ambito AT08 all'intera area interessata dall'intervento proposto dalla Sanpellegrino S.p.A., con la conseguente ripermimetrazione in riduzione dell'Ambito AT07 e la modifica dei parametri planivolumetrici vigenti (passando da una SLP max prevista nel vigente PGT di 12.000 mq a 9.600 mq.);
- nell'Ambito AT07 di inserire il nuovo tracciato della variante alla ex SS470, nonché la nuova posizione della rotonda di connessione con la viabilità esistente, conforme al progetto approvato in via definitiva.



Prot. n. 9400 del 29/06/2018 (A) 6.1



Estratto della Scheda della Proposta di variante

Per quanto concerne l'ambito AT07 il RA conferma le previsioni di spazi pubblici a verde delle aree comprese fra l'ex sedime della ferrovia FVB ed il fiume Brembo, relative a una zona ricreativa di preminente interesse pubblico in fregio al fiume, nonché delle aree a verde in prossimità della chiesetta esistente; le previsioni di piano per la realizzazione del deposito per le autolinee nonché per la costruzione della nuova sede di Agribrembo.

Per entrambi gli Ambiti di Trasformazione viene salvaguardato il passaggio del tracciato metro tramviario (TEB) previsto dal PGT vigente.

Sostanzialmente la Variante comporta un aumento della superficie lorda di pavimento complessiva per i due ambiti AT07 – AT08: tale superficie passa da mq. 24.000 di Slp prevista nel Documento di Piano a mq. 30.600, con un incremento di mq 6.600. Tale incremento è dovuto all'inserimento, nel conteggio complessivo di verifica di tale parametro, delle superfici destinate a deposito all'aperto, collocate al terzo livello del nuovo fabbricato, escludendo gli spazi di manovra e le connessioni verticali (scale, rampe ed ascensori). Per l'ambito AT08 viene incrementata l'altezza massima da m. 12,00 a m. 14,00.

In relazione alle modifiche proposte e alla verifica degli impatti ambientali svolta dal RA, si ritiene opportuno osservare quanto segue:

- in tema di **acque e sottoservizi**, il Settore Ambiente – Servizio Risorse idriche-Scarichi evidenzia la necessità di prevedere quanto segue:
  - gli eventuali scarichi di acque reflue domestiche che potranno avere origine dai nuovi edifici, nelle aree servite da pubblica fognatura/interne all'agglomerato, dovranno essere collegati alla pubblica fognatura. Eventuali scarichi ubicati all'esterno dell'agglomerato in zone non servite da pubblica fognatura potranno essere scaricate su suolo nel rispetto delle prescrizioni di cui al rr n. 3/06 previa acquisizione di apposita Autorizzazione Unica Ambientale (AUA);
  - alla luce di quanto disposto dall'art. 6 comma e) del regolamento regionale n. 2/06 "disciplina dell'uso delle acque superficiali e sotterranee, dell'utilizzo delle acque a uso domestico, del risparmio idrico e del riutilizzo dell'acqua..." per i progetti di nuova

edificazione e gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente devono prevedere, per gli usi diversi dal consumo umano, ove possibile, l'adozione di sistemi di captazione, filtro e accumulo delle acque meteoriche provenienti dalle coperture degli edifici, nonché, al fine di accumulare liberamente le acque meteoriche, la realizzazione, ove possibile in relazione alle caratteristiche dei luoghi, di vasche di invaso, possibilmente interrato.....

- in tema di **viabilità**, il progetto di ristrutturazione logistica che sta alla base della variante in oggetto è tesa ad offrire una possibilità di miglioramento delle problematiche relative al flusso veicolare. Il RA evidenzia che, come emerge dallo studio di settore depositato, la nuova logistica dello stabilimento toglie fin da subito il traffico veicolare pesante dal centro abitato di San Pellegrino Terme eliminando l'accesso dalla località Ruspino.

Tuttavia, nel RA non risulta ben analizzata la pista ciclabile esistente, che rimane esterna all'AT07, e nemmeno individuato il suo nuovo tracciato di previsione in adiacenza alla metro-tramvia, come da Studio di Fattibilità – Linea 2, tratta funzionale 2.3 “Villa d’almè-San Pellegrino”, predisposto da TEB e datato 21.02.2018. Si chiede, pertanto, di predisporre una documentazione di dettaglio con le sezioni della sponda orografica sinistra del fiume Brembo (ambito AT08), al fine di dimostrare la coesistenza tra il tracciato della pista ciclopedonale e della metro-tramvia come da studio di fattibilità TEB, e di garantire, nel frattempo, il mantenimento della pista ciclopedonale esistente. Per la valutazione di coerenza tra il progetto in questione e le previsioni TEB si rimanda, comunque, al parere di quest’ultima Società.

Si coglie l'occasione per segnalare nuovamente la necessità che le previsioni di PGT dei Comuni di Zogno e San Pellegrino Terme, in ordine al tracciato tramviario, vengano rese tra loro coerenti con la condivisione dei progetti TEB.

- in tema di **gestione rifiuti**, nel parere del Settore Ambiente – Servizio Rifiuti, si segnala che nell'ambito dei procedimenti per la concreta realizzazione degli interventi:

- dovrà essere valutato se si renda necessario svolgere nelle aree interessate da pregressi utilizzi o edificazioni la verifica dell'assenza di passività ambientali e contaminazioni. Ad avvenuto completamento delle verifiche sarà possibile definire la necessità o meno di specifici interventi e/o operazioni di bonifica. Alla risoluzione delle passività ambientali e/o all'accertata assenza di contaminazione, ovvero all'esecuzione dell'eventuale bonifica, dovrebbe essere subordinata la realizzazione di nuovi interventi;
- dovranno essere definiti il volume di materiale da scavo derivante dalla realizzazione delle opere e le modalità di gestione dello stesso. In merito, si evidenzia che:
  - è da privilegiare il recupero/riutilizzo del materiale da scavo rispetto al suo smaltimento in discarica;
  - l'esclusione dalla normativa sui rifiuti delle terre e rocce da scavo (compreso l'utilizzo nel sito di produzione) è disciplinata dal *Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164* emanato con D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017 (pubblicato sulla GU Serie Generale n. 183 del 7.8.2017, che è entrato in vigore il 22.8.2017).

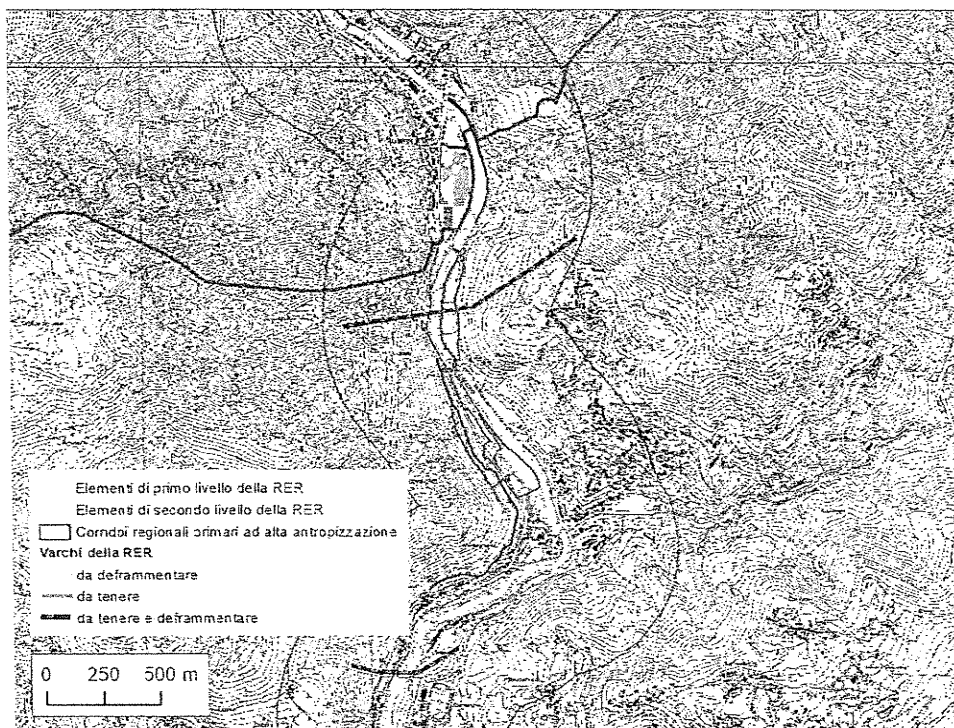
Relativamente ai rifiuti derivanti dai medesimi interventi e dalla normale attività di cantiere (es. rifiuti da ostruzione/demolizione, imballaggi, etc.), si ricorda che la loro gestione dovrà essere effettuata in conformità a quanto previsto dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i.. In particolare:

- per il raggruppamento dei rifiuti, prima della raccolta, nel luogo dove sono stati prodotti, devono essere rispettate le condizioni indicate all'art. 183, comma 1, lett. bb) del medesimo Decreto legislativo (nonché all'art. 23 del predetto D.P.R. n. 120/2017 per le terre e rocce da scavo qualificate rifiuti);
- gli oneri dei produttori di rifiuti sono indicati all'art. 188;
- per il trasporto occorre fare riferimento all'art. 193.

Per quanto riguarda gli impatti che si genereranno in fase di cantiere, si raccomanda di adottare tutti gli accorgimenti utili a limitare la diffusione di polveri e contenere le emissioni sonore.

- in tema di **natura, paesaggio, biodiversità** si rileva che il comune di Zogno risulta inserito all'interno del settore n. 90 denominato "Colli di Bergamo", interessato dalla presenza di elementi di primo e secondo livello della RER, oltre che dal Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione, rappresentato dal corso del fiume Brembo, e dal Varco da tenere e deframmentare.

Secondo la DGR 30 dicembre 2009 n.8/10962, all'interno dei **Corridoi regionali primari ad alta antropizzazione ed Elementi di primo livello** bisogna *evitare come regola generale nuove trasformazioni dei suoli e l'eliminazione degli elementi presenti di naturalità*. Restano comunque possibili le *trasformazioni giudicate strategiche per le esigenze territoriali* per le quali sarà possibile definire i possibili *interventi di deframmentazione sulle aree investite e gli interventi di rinaturalizzazione compensativa*.



Come emerge dal RA l'intervento non determina un miglioramento diretto della qualità ambientale e della tutela del patrimonio naturale. La variante e con essa le soluzioni proposte, si inseriscono in un ambito già fortemente antropizzato, in cui, le superfici direttamente interessate, non hanno caratteristiche significative in termini ambientali e naturali. Le indicazioni progettuali presentate indicano la ricerca di una soluzione architettonica che unifichi i precedenti interventi disomogenei, volta alla ricerca di una maggiore qualità edilizia e paesaggistica.

Il progetto prevede una serie di opere di mitigazione e compensazione con il fine di salvaguardare, per quanto possibile, la funzione del corso d'acqua come corridoio ecologico, e precisamente:

- compensazioni forestali per la trasformazione temporanee della fascia di vegetazione adiacente all'area di deposito, al piede del versante.
- miglioramento del sentiero pedonale che corre lungo questa fascia
- realizzazione di uno spazio di fruizione pubblica a servizio della pista ciclopedonale
- formazione di nuove alberature a filare
- ricostruzione della vegetazione spondale nei tratti interessati dalle opere
- sistemazioni idrauliche sulla sponda in destra orografica del Fiume Brembo
- fasce di rispetto del corridoio ecologico
- fascia di mitigazione a verde a monte della strada privata di accesso al ponte.

Resta, tuttavia, di difficile risoluzione la criticità del varco ambientale da mantenere e deframmentare previsto dalla RER che, già ora allo stato attuale, appare comunque non



realizzabile a causa delle urbanizzazioni e infrastrutture esistenti. Alcune delle soluzioni di progetto cercano, comunque, di mantenere almeno le connessioni longitudinali.

Il progetto è studiato per inserire l'area di sosta multipiano nella Valle riducendo al minimo l'impatto sul paesaggio alla scala umana e a livello di esperienza visiva diretta; sul lato occidentale, si prevede la ricostruzione di un margine forestale delle stesse qualità e caratteristiche esistenti.

Per quanto attiene alla **coerenza con la pianificazione sovraordinata**, nello specifico con il PTCP, si rileva che il SUAP non contiene previsioni di nuovo consumo di suolo agricolo rispetto alla situazione attuale: le superfici urbanistiche già destinate ad ambiti di trasformazioni produttiva (AT07 e AT08) e produttivi di deposito (D\*) non vengono ampliate, ma solo ridisegnate nei confini. L'incremento di superficie che risulta dal confronto è dovuto alla piattaforma stradale del ponte.

Si ricorda che, così come evidenziato nel RA, il SUAP risulta in variante al Documento di Piano del PGT vigente; pertanto, ai sensi della L.R. 12/2005 e s.m.i., dovrà essere presentata specifica richiesta di Verifica di compatibilità con il PTCP allo scrivente Ufficio della Provincia di Bergamo utilizzando la modulistica di cui alla D.G.P. n. 404/2011 e s.m.i..

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si inviano distinti saluti.

**La Responsabile del servizio**  
*Arch. Silvia Garbelli*

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del  
DPR 445/2000 e del D.Lvo 82/2005 e norme collegate

*Referente: Arch. Barbara Provenzi – tel. 035/387.321*

Bergamo, 29 giugno 2018  
Prof. 17809/18 - 098ST/nv

Spett. le  
COMUNE DI ZOGNO  
Ufficio Gestione del Territorio  
Piazza Italia, 8  
24019 Zogno (BG)  
[info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

**OGGETTO:** Convocazione conferenza dei servizi decisoria conclusiva di Valutazione Ambientale Strategica relativa alla procedura di SUAP presentata dalla società Sanpellegrino S.p.A. inerente la costruzione di un'area di sosta multipiano in loc. Alderò con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale. Parere di competenza

In riferimento alla nota di convocazione della Conferenza dei Servizi decisoria conclusiva, ricevuta in data 10/05/2018 al prof. n. 12678/18, relativa alle opere di cui all'oggetto, e dettagliate negli elaborati aggiornati ad aprile 2018 così come disponibili sul sito SIVAS, ed in particolare:

Intero intervento AT08:

- All. 1.0\_Relazione generale
- VAS\_V-G-002 Estratti planimetrici e catastali:

Area di sosta multipiano e ponte di accesso:

- All. 2.1 Relazione tecnico-illustrativa;
- V-G-40 Stato di fatto - planimetria generale;
- V-G-41 Progetto - planimetria generale;
- V-G-44 Censimento delle interferenze;
- All. 2.5 Smaltimento acque meteoriche;
- All. 2.6 Relazione descrittiva degli impianti;

Nuova viabilità di accesso:

- 001G Relazione descrittiva generale;
- 002A Rilievo planoaltimetrico e sottoservizi;
- 020M Relazione di dimensionamento scarico delle acque meteoriche;
- 021M Acque meteoriche e vasche di laminazione - planimetria;
- 070A Spostamento fognatura Uniacque e f.o. Telecom - Planimetria;
- 071A Spostamento fognatura Uniacque sezioni

per quanto di competenza, fatti salvi diritti di terzi ed eventuali autorizzazioni, la scrivente Società esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) si ricorda che per lo spostamento della tubazione acquedotto, come concordato e previsto nella tavola V-G\_044, si deve prevedere la realizzazione e l'asservimento di una fascia di almeno 2,5 mt per tutto il percorso. Si ricorda che i lavori idraulici relativi allo spostamento della condotta verranno eseguiti direttamente da Uniacque o da ditte incaricate dalla stessa, con oneri a carico di San Pellegrino SpA. Prima dell'esecuzione dei lavori e su richiesta della proponente l'intervento verrà inviato il relativo preventivo.
- b) la realizzazione della strada di collegamento, fra la SP EX SS470 e il nuovo ponte, interferisce con il collettore intercomunale di fognatura esistente; come concordato il collettore verrà spostato, con costi a carico di San Pellegrino SpA, parallelamente al nuovo muro di sostegno della strada di collegamento; il nuovo collettore sarà dello stesso materiale (gres) e di uguale diametro a quello esistente; prima dell'inizio lavori dovrà essere predisposta una relazione dettagliata riguardante le fasi di gestione del cantiere:

UNIACQUE S.p.A.

Sede legale ed amministrativa: via delle Canovine, 21 - 24126 Bergamo

Tel: +39 035.3070111 - Fax: +39 035.3070110 - [info@uniacque.bg.it](mailto:info@uniacque.bg.it) - [info@pec.uniacque.bg.it](mailto:info@pec.uniacque.bg.it) - [www.uniacque.bg.it](http://www.uniacque.bg.it)

R.I. BG - Partita Iva e codice fiscale 03299640163 - Capitale sociale Euro 36.000.000,00 i.v. - R.E.A. BG 366188

UNI EN ISO 9001:2008  
UNI EN ISO 14001:2004  
BS OHSAS 18001:2007



SISTEMI DI GESTIONE  
CERTIFICATI

Rv



Prot. n. 9460 del 02/07/2018 (A) 63

- si ricorda che il servizio di fognatura non è interrompibile e deve esserne garantita la continuità. I lavori di realizzazione del collettore fognario verranno realizzati direttamente da ditte incaricate dai proponenti.
- c) Per le interferenze descritte ai punti a e b, prima dell'inizio dei lavori di spostamento dei servizi gestiti dalla scrivente, dovrà essere prodotta una tavola di sovrapposizione tra i nuovi tracciati delle tubazioni e le mappe catastali; dovranno essere acquisiti, quindi, i relativi atti di servitù. Sono a carico dei proponenti l'intervento, l'acquisizione di ulteriori aree, nonché tutti i costi aggiuntivi, che si rendesse necessario per varianti al tracciato dei sottoservizi, a seguito di modifiche, imprevisti o qualsiasi necessità che si dovesse verificare durante la fase di cantiere.
  - d) Si prende atto di quanto dichiarato dai progettisti in merito al regolamento regionale 07/2017; si prende inoltre atto che le acque meteoriche delle nuove realizzazioni verranno recapitate direttamente, tramite opportuni sistemi, nel fiume Brembo.
  - e) Il progetto non prevede la realizzazione di alcun nuovo collegamento alla fognatura comunale; le acque reflue (bagni magazzino multipiano e pilette aree coperte) vengono recapitate al depuratore interno dello stabilimento San Pellegrino SpA.

Al termine dei lavori, dovrà essere presentato presso la scrivente Società il collaudo e rilievo delle reti secondo la norma UNI EN 1610, a firma del Direttore Lavori, che dovrà contenere la seguente documentazione:

- dichiarazione di ultimazione dei lavori unitamente alla dichiarazione di esecuzione a perfetta regola d'arte dei lavori eseguiti;
- schede tecniche di tutti i materiali impiegati;
- Planimetria "as built" con il tracciato ed il profilo delle condotte posate, sulla quale devono essere indicate anche le camerette di ispezione ed eventuali manufatti.

Si evidenzia che Uniacque S.p.A. non assumerà la gestione di opere realizzate senza il proprio preventivo parere favorevole. Eventuali modifiche o varianti in corso d'opera come rappresentate nella tavole elencate in premessa, interferenti con la rete e impianti gestiti dalla scrivente, dovranno essere preventivamente sottoposte al parere della scrivente.

Qualsiasi onere relativo alla risoluzione delle interferenze è a carico dei proponenti l'intervento, così come l'ottenimento, ed i relativi costi, della disponibilità delle aree necessarie se di proprietà privata. Gli atti di servitù per le reti di acquedotto e fognatura dovranno essere sottoscritti tra Uniacque e i privati interessati e dovranno essere registrati mediante atti notarili. Si ricorda infine che Uniacque non assumerà la gestione di reti di acque meteoriche stradali e relativi impianti, ovvero le canalizzazioni dedicate alla raccolta e all'allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento che defluiscono esclusivamente dalle carreggiate stradali e relative perfinenze.

I nostri uffici restano a completa disposizione per eventuali chiarimenti o ulteriori necessità.  
Cordiali saluti.

**Uniacque S.p.A.**

**Ing. Fabio Vavassori**

Responsabile Area Ingegneria

Referente: geom. Riccardo Pusineri  
ing. Nicola Vegini  
Via delle Canovine, 21 – 24126 Bergamo (BG)  
Tel. 035/3070441  
[nicola.vegini@uniacque.bg.it](mailto:nicola.vegini@uniacque.bg.it)

UNIACQUE S.p.A.

Sede legale ed amministrativa: via delle Canovine, 21 - 24126 Bergamo

Tel: +39 035.3070111 - Fax: +39 035.3070110 - [info@uniacque.bg.it](mailto:info@uniacque.bg.it) - [info@pec.uniacque.bg.it](mailto:info@pec.uniacque.bg.it) - [www.uniacque.bg.it](http://www.uniacque.bg.it)

R.I. BG - Partita Iva e codice fiscale 03299640163 - Capitale sociale Euro 36.000.000,00 i.v. - R.E.A. BG 366188

UNI EN ISO 9001:2008  
UNI EN ISO 14001:2004  
BS OHSAS 18001:2007



SISTEMI DI GESTIONE  
CERTIFICATI



Provincia di  
Bergamo

Settore Viabilità, Edilizia, Trasporti e Gestione del territorio

Servizio Progettazione e Manutenzione viabilità

Via Sora, 4 - 24121 Bergamo

Tel. 035.387165 - 378 - Fax 035.387306

segreteria.manutenzionestrade@provincia.bergamo.it

protocollo@pec.provincia.bergamo.it

p\_bg.p\_bg.REGISTRO  
UFFICIALE.U.0042746.06-07-  
2018.h.12:21

TRASMISSIONE VIA PEC

Bergamo, 05 luglio 2018

COMUNE DI ZOGNO

Prot. ....../MC  
VAS S.Pellegrino SPA AT 7-8

p.c Servizio Concessioni  
SEDE

Oggetto: Verifica VAS del SUAP San Pellegrino Spa in variante al PGT in comune di Zogno  
Osservazioni

Con riferimento alla nota di codesto comune 6645 del 10/5/2018 relativa a quanto in oggetto ricevuta in data 20/02/2018 e relativa alla revisione degli ambiti AT7 e AT8 presi in visione gli elaborati progettuali in argomento, come caricati sul portale regionale si evidenzia che l'intervento urbanistico proposto determina:

- A – inserimento della nuova strada di accesso e relativa rotatoria in lato sud alla SS470”,
- B – riassetto delle aree a lato della strada provinciale esistente e futura.

relativamente al punto A: **NUOVA STRADA DI ACCESSO E ROTATORIA SU SPxSS470** si specifica che :

PREMESSO che:

- 1- è in corso di stesura il progetto esecutivo della Variante di Zogno-Opere di completamento nel cui ambito viene realizzata la variante urbanistica proposta.
- 2- vi sono già stati incontri tra il presente Settore e i progettisti delle opere di viabilità comprese nel SUAP in oggetto.

SI OSSERVA che nel Piano insediativo:

- 2 - la soluzione viabilistica prospettata nell'attuale piano è congruente con il progetto della Variante di Zogno-Opere di completamento.
- 2 - la soluzione viabilistica prospettata nell'attuale piano è congruente con la progettazione di dettaglio della strada e della rotatoria sviluppata da S.Pellegrino spa e già depositata agli atti del servizio Concessioni di questa Provincia per il rilascio dell'autorizzazione di competenza.

relativamente al punto B : **RIASSETTO AREE** si specifica che :

PREMESSO che:

la strada SPexSS470 nel tratto in oggetto è classificata come strada C , esterna al “Centro abitato” di Zogno , come delimitato ai sensi dell'art. 4 del Codice Della Strada, per cui per le aree in oggetto è prevista una fascia di rispetto stradale di 30m, fatta salva la previsione ex art. 26 comma 3 del DPR 495/92



SI OSSERVA che:

con l'ultimazione della Variante Di Zogno sia la nuova SPexSS470 che l'attuale sedime, essendo esterne al "Centro abitato" di Zogno, determineranno sulle aree in oggetto delle fasce di rispetto stradale.

Mentre per il nuovo tracciato varrà in ogni caso la fascia di rispetto di 30m solo con il completamento della variante sarà possibile per il presente Settore valutare se declassificare il vecchio sedime a strada F-locale con fascia di rispetto di 20m, sempre fatta salva la previsione ex art. 26 comma 3 del DPR 495/92.

Alla luce di quanto espresso, si esprime parere positivo a quanto previsto nel Piano urbanistico con le osservazioni sopra riportate.

Resta inteso che, per quanto eventualmente non espressamente prescritto o non rilevato in sede istruttoria della pratica in oggetto (al fine dell'emissione del presente parere di competenza del Settore Viabilità della Provincia di Bergamo), i soggetti richiedenti dovranno comunque ottemperare a quanto prescritto dal "Nuovo Codice della Strada" (D. Lgs. 30 aprile 1992, n° 285) e s.m.i., dalle leggi complementari, dal Nuovo Regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n° 495 e s.m.i.), dalle linee guida per la progettazione delle zone di intersezione e per la redazione dei progetti stradali (come approvato dalla Giunta della Regione Lombardia, con deliberazione n° VII/20829 del febbraio 2005) e dal regolamento regionale D.G.R. 27 settembre 2006 – n. 8/3219

A disposizione per ulteriori chiarimenti in merito all'argomento in oggetto, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

L'INCARICATO DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA

Dott. Ing. Massimiliano Rizzi

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del  
DPR 445/2000 e del D.Lvo 82/2005 a norme collegate

Responsabile del procedimento: ing. Matteo Centurelli  
Tel. 035 387313 – [segreteria.manutenzionestrade@provincia.bergamo.it](mailto:segreteria.manutenzionestrade@provincia.bergamo.it)



energy to inspire the world

San Donato Milanese, **06 LUG 2018**  
Prot. NORD/DAL/18/137/ucc

Spett.le  
Comune di Zogno  
Via Umberto Giordano, 1  
24019 Zogno (BG)

Inviata ½ PEC:  
[info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

E p.c.  
Spett.le  
Snam Rete Gas S.p.A.  
Centro di Dalmine  
Via Locatelli, 118  
20064 Gorgonzola (MI)

**OGGETTO:** Comunicazione di messa a disposizione del Rapporto Ambientale, della Sintesi non Tecnica e dei relativi atti nonché indizione conferenza di Valutazione Ambientale Strategica inerente alla procedura di SUAP presentata dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. per costruzione di un'area di sosta multipiano in loc. Alderò, con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale, in variante al P.G.T.

Con riferimento alla convocazione della Conferenza di Servizi, Vostra Prot. 6645 – CC/yg del 10/05/2018, riguardante le opere in oggetto, nonché la precedente nostra prot. NORD/DAL/17/251/ucc del 15/12/2017, con la presente Snam Rete Gas S.p.A. in qualità di soggetto proprietario e gestore dei servizi interferiti (metanodotto ed opere accessorie) dalle realizzande Vs. opere, si premura a comunicare quanto segue.

In relazione agli elaborati progettuali preliminari inviatici, Vi confermiamo che l'opera in argomento interferisce i metanodotti Snam Rete Gas (e le relative fasce di rispetto) destinati ad attività di trasporto del gas naturale ad alta pressione, attività quest'ultima, dichiarata - ai sensi del D.Lgs. 23 maggio 2000 n. 164 (c.d. Decreto Letta) - "attività di interesse pubblico".

Le infrastrutture Snam Rete Gas, opere di Pubblica utilità in pressione e esercizio, sono regolate dal DECRETO 24.11.84 del Ministero degli Interni "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8" e dal DECRETO 17.04.08 del Ministero dello Sviluppo Economico "Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8".

distretto nord  
via Cesare Zavattini, 3  
20097 San Donato Milanese (MI)  
Tel. centralino + 39 02.51872611  
Fax: 02.51872601  
[www.snam.it](http://www.snam.it)

snam rete gas S.p.A.  
Sede legale: San Donato Milanese (MI), Piazza Santa Barbara, 7  
Capitale sociale Euro 1.200.000.000,00 i.v.  
Codice Fiscale e iscrizione al Registro Imprese della CCIAA  
di Milano, Monza Brianza, Lodi n. 10238291008  
R.E.A. Milano n. 1964271, Partita IVA n. 10238291008  
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di snam S.p.A.  
Società con unico socio



Prot. n. 9834 del 06/07/2018 (A) 6.3



Atteso quanto sopra esposto, esprimiamo sin d'ora, dall'esame degli elaborati grafici trasmessici (T02, T03, T04, T05, T06, T07, T08, T10, T11, T12, T13, T14 e T15 del 18/04/2018 nelle firme dell'Arch. Tagliacarne e dell'Ing. Parletti) e per quanto di competenza, parere di massima favorevole all'esecuzione dell'opera in argomento, nonché la più ampia disponibilità finalizzata al superamento delle interferenze, subordinatamente all'esecuzione dei lavori di adeguamento dei nostri metanodotti.

Resta inteso comunque che Snam Rete Gas provvederà a propria cura, con spese a parziale carico del Soggetto Interferente (rif. San Pellegrino S.p.A.), alle attività di specifica competenza per la risoluzione delle interferenze, i cui tempi di realizzazione sono inderogabilmente vincolati all'approvvigionamento dei materiali, al preventivo ottenimento dei permessi pubblici/privati e alla disponibilità delle aree.

A tal fine giova evidenziare che, sono in via di definizione tra SNAM e la San Pellegrino S.p.A., attraverso apposito atto, i rapporti tecnico-economici connessi agli interventi di adeguamento dei metanodotti.

Come annotato, i lavori di adeguamento dei metanodotti comportano, da un lato, l'ottenimento di permessi, autorizzazioni e contratti di natura sia pubblica che privata ed impongono, dall'altro, l'approvvigionamento dei materiali, l'impiego di nostro personale specializzato nonché idonea programmazione dei tempi di interruzione del servizio.

Corre l'obbligo rilevare infine che, in prossimità della fascia di sicurezza dei nostri gasdotti, che trasportano gas naturale ad alta pressione, nessuna attività (transito con mezzi pesanti, deposito materiali e/o interventi di qualsiasi genere) potrà essere da Voi intrapresa senza nostra preventiva autorizzazione nonché accordi con i tecnici del nostro Centro di Dalmine per definire le fasi dei Vostri lavori, presenziare al picchettamento della condotta e sottoscrivere il relativo "Verbale" in cui, tra l'altro, è previsto il nominativo della Vostra impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

In difetto riterremo l'impresa esecutrice responsabile di ogni e qualsiasi danno che possa derivare al metanodotto, persone e/o cose a causa di eventi dipendenti da Vostri lavori arbitrariamente eseguiti.

Distinti saluti.



SNAM RETE GAS

Distretto Nord  
Il Responsabile  
ing. Fabrizio Negri



Regione Lombardia

Regione Lombardia - Giunta  
DIREZIONE GENERALE ENTI LOCALI, MONTAGNA E PICCOLI COMUNI  
RAPPORTI CON GLI ENTI LOCALI, I PICCOLI COMUNI E COORDINAMENTO  
DEGLI UFFICI TERRITORIALI REGIONALI  
UFFICIO TERRITORIALE REGIONALE BERGAMO

Via XX Settembre, 18/A  
24100 Bergamo

Tel 035 273111

[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)  
[bergamoregione@pec.regione.lombardia.it](mailto:bergamoregione@pec.regione.lombardia.it)

Alla c.a

Comune di Zogno  
Piazza Italia, 8  
24019 Zogno (BG)  
Email: [info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

**Oggetto : PRATICA 3023/A. Parere di competenza per la conferenza conclusiva di VAS inerente la procedura di SUAP presentata dalla Società San Pellegrino per la realizzazione di un ponte stradale di attraversamento del Fiume Brembo (BG001) e delle relative opere di collegamento alla viabilità principale e di un parcheggio multipiano in località Alderò in Comune di Zogno.**

In riferimento alla nota ricevuta in data 11/05/2018 con prot. AE02.2018.0008134 di convocazione della Conferenza Conclusiva di VAS per la realizzazione di:

- Parcheggio multipiano fuori terra con funzione logistiche e di deposito sull'attuale area di stoccaggio;
- Nuovo ponte stradale di attraversamento lungo 135 m sul fiume Brembo composto da:
  - una struttura ad archi in c.a che sostengono l'impalcato e una campata principale sul fiume di oltre 70m;
  - archi minori che consentono il passaggio della pista ciclopedonale e della linea TEB in previsione;
  - due corsie per automezzi da 4.50m, incluso il ciglio stradale;
  - un marciapiede da 1.5m e un cordolo da 0.5m.
- viabilità di collegamento tramite una nuova strada di circa 360 m parallela al Fiume Brembo che si innesta nella SP ex SS 470 con una rotatoria;
- opere di difesa spondale in alveo che prevedono la realizzazione di due scogliere rivestite con massi ciclopici sia in sponda orografica destra che sinistra di 15 m di altezza per 45 m di lunghezza;
- opere compensative in sponda orografica destra di manutenzione straordinaria in prossimità della nuova viabilità di accesso e sistemazione dell'alveo fluviale.

Referente per l'istruttoria della pratica: LARA ZANGA

Tel. 035/273308



Considerati gli approfondimenti richiesti dallo scrivente Ufficio con Nota inviata in data 21/12/2017 con prot. AE02.2017.0022525 per la prima conferenza di Servizi e preso atto della documentazione pubblicata sul portale SIVAS;

#### **Verificato che**

1. in base ai criteri stabiliti dalla Direttiva n.4 per la "valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle Fasce A e B del PAI ":

**A. Il nuovo ponte stradale** è stato progettato nel rispetto dei Capitolo n.3 "Criteri di compatibilità, prescrizioni e indirizzi per la progettazione e la verifica idraulica dei ponti", approvata con Delibera del Comitato Istituzionale n.2 dell'11 maggio 1999, aggiornata con Delibera del Comitato Istituzionale del 5 aprile 2006. Si segnala che:

- il tratto di alveo interessato è libero da altre interferenze (ad esempio canali, soglie, traverse)
- gli effetti idraulici indotti dal ponte per la parziale presenza in alveo delle spalle sono stati valutati e causano un rigurgito di circa 30 cm a monte del nuovo ponte che non determina aggravamenti delle condizioni di rischio idraulico in quanto sul lato destro e sinistro orografico il corso d'acqua è vincolato dal muro di sostegno con alte quote sommitali;
- l'intervento non modifica la capacità d'invaso del corso d'acqua con eventi con TR500;
- non sono previsti interventi che alterino significativamente l'attuale sezione idraulica del Fiume Brembo;
- sono previste due scogliere in sponda orografica destra e sinistra necessarie a proteggere le fondazioni delle due spalle del ponte;
- il ponte sarà realizzato con una inclinazione di 45° rispetto alla direzione principale del corso d'acqua per esigenze viabilistiche di connessione con la viabilità di progetto in sponda orografica destra (Variante di Zogno);
- non sono presenti pile in alveo e le due spalle laterali sono allineate nella direzione del flusso idrico;
- le portate di piena di progetto adottate per la verifica di compatibilità idraulica sono state assunte con TR500 e TR200 dimostrando che il ponte risulta essere adeguato e compatibile ed è garantito il 90% della luce, essendo l'impalcato ad arco.

**B. La viabilità di accesso** tra il ponte e la strada esistente, che ricade in parte in Fascia "A" e "B" del PAI, come si evince nella "Relazione idraulica" (ALL 010M) ai sensi dell'art.38 delle Nda del PAI non costituisce significativo ostacolo al deflusso delle acque e non concorre ad incrementare il carico insediativo.

- Per compensare la parziale diminuzione della capacità d'invaso sono previsti degli interventi che prevedono un pari aumento della capacità d'invaso in aree idraulicamente equivalenti ai sensi dell'art. 30 comma a) delle Nda del PAI, in particolare si prevede:
  - Una manutenzione straordinaria delle opere di difesa spondale esistenti in destra in prossimità del tratto interessato dalla nuova viabilità;
  - Sistemazione dell'alveo fluviale su lato orografico destro, al fine di regolarizzare la corrente e di migliorare il naturale deflusso
  - Ai sensi dell'art. 10 della LR 4/2016 la viabilità d'accesso risulta essere realizzata fuori dalla fascia dei 10 m misurati rispetto alla piena ordinaria (a favore di sicurezza è stato

considerato il TR20 della direttiva alluvioni).

2. ai sensi del Regolamento 7/2017 "Criteri e metodi per il rispetto del Principio dell'invarianza idraulica ed idrogeologico", in considerazione del fatto che il Comune di Zogno si colloca in area "C" a bassa criticità idraulica, si prevede:

- la realizzazione di una vasca di laminazione delle acque meteoriche con una capacità pari a 70,80 mc per il nuovo ponte che raccoglie le acque della superficie di circa 1.770 mq;
- una vasca di laminazione delle acque meteoriche con una capacità pari a 41 mc per la viabilità di accesso che raccoglie le acque della superficie di circa 3.500 mq;
- il mantenimento del sistema di scarico delle acque meteoriche esistenti per il parcheggio multipiano perché, ai sensi dell'art. 3 del Regolamento n.7/2017, l'opera è realizzata su un'area completamente impermeabilizzata ed è già dotata dei trattamenti preliminari per la qualità delle acque che recapitano nel Fiume Brembo.

3. in data 25/05/2018 con prot. AE02.2018.0009147 è pervenuta la dichiarazione, riferita all'opera in oggetto, d'interesse pubblico e non diversamente localizzabile ai sensi dell'art. 38 delle NdA del PAI;

4. l'area di parcheggio multipiano è realizzato fuori dalle fasce di rispetto dei 10 m rispetto al ciglio superiore del Fiume Brembo, nel rispetto dell'art. 10 della LR 4/2016, sorge su un'area di stoccaggio precedentemente autorizzata con procedura SUAP in Conferenza dei Servizi in data 25/09/2015 (AE02.2015.0005945);

Tutto ciò premesso si rilascia parere favorevole alla realizzazione delle opere in oggetto; le nuove opere dovranno essere comunque previste nella pianificazione di emergenza di protezione civile, in particolare nell'ambito degli scenari relativi al rischio idraulico ed idrogeologico; ciò anche in relazione a quanto indicato nella dichiarazione di interesse pubblico e non possibile diversa localizzazione delle opere, rispetto alla funzione di garantire una alternativa viaria in caso di emergenza e di interruzione della viabilità principale della S.P. Ex S.S. 470 di Valle Brembana.

Si prende atto che l'opera genera occupazione di superfici del demanio idrico (individuato catastalmente e quindi è necessario procedere con la stipula del disciplinare di concessione.

Si **resta in attesa della presentazione della domanda tramite portale SIPIUI** per l'espressione del Nulla - Osta idraulico e per la definizione della concessione di competenza; in attesa di tale richiesta **il procedimento risulta interrotto** in data odierna ai sensi della L. 241/90 e dell'art.6 della LR 1/2012.

Il referente tecnico del procedimento è stato individuato nella persona indicata a piè pagina, cui la S.V. potrà rivolgersi per ogni informazione di carattere tecnico e per richiedere di prendere visione degli atti e documenti del procedimento stesso.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

ALBERTO CIGLIANO



## COMUNITÀ MONTANA VALLE BREMBANA



Spett.le COMUNE DI ZOGNO  
[info@pec.comune.zogno.it](mailto:info@pec.comune.zogno.it)

Piazza Brembana, li 9 luglio 2018  
Protocollo n. 5072/11/2/gm/AG

**OGGETTO:** 2° conferenza V.A.S. - Costruzione area sosta multipiano in loc. Alderò con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale in variante al P.G.T. – Parere di competenza.

Preso atto della comunicazione di messa a disposizione del Rapporto Ambientale della variante in oggetto, pervenuta a ns. protocollo il 11/05/2018 al nr. 3255 ed esaminata la documentazione messa a disposizione su SIVAS;

Richiamato il precedente parere del 15/12/2017 prot. nr. 9549, con il quale si richiedevano alcuni chiarimenti ed integrazioni della documentazione;

Si rileva che la competenza dello scrivente Ente è relativa alla trasformazione del bosco e al vincolo idrogeologico e trasformazione d'uso del suolo (art.43 e 44 della L.R. n. 31/2008 e s.m.i.) ed al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica (art 146 del Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m.i.) per gli interventi che ricadono in bosco.

L'area oggetto di intervento non risulta però classificabile né come bosco né soggetta al vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto n. 3267/1923.

Dal Piano di indirizzo forestale vigente e dalla verifica degli elaborati di progetto emerge infatti che l'intervento non prevede in alcun modo la trasformazione definitiva di aree considerate e/o assimilabili a bosco ai sensi della normativa vigente.

Nella relazione forestale allegata al progetto si individuano circa 1500 mq di superficie forestale trasformata temporaneamente e/o permanentemente per effetto della realizzazione dell'opera. Dalla lettura degli elaborati di progetto però non si evince questa trasformazione: l'edificio multipiano è previsto all'interno del muro di recinzione esistente e la sua propaggine sud coinvolge un'area prativa; Il ponte e la viabilità di progetto interessano aree alberate che per caratteristiche e dimensioni non sono state classificate a bosco dal vigente Piano di indirizzo forestale. Dell'eventuale occupazione temporanea legata alla logistica di cantiere, all'esterno della recinzione est dello stabilimento esistente, non viene indicata in progetto alcuna rappresentazione grafica. Solamente la sopraccitata relazione forestale parla di una "fascia di rispetto esterna al perimetro vero e proprio dell'opera" che il cantiere potrebbe interessare. Qualora in sede esecutiva ci fosse la necessità, per esigenze di cantiere, di occupare temporaneamente aree classificabili a bosco ai sensi della normativa vigente andrà conseguentemente richiesta specifica e separata autorizzazione, allegando all'istanza elaborati grafici in grado di rappresentare in maniera esaustiva e definitiva le aree da occupare ed i relativi interventi.

A fronte di quanto sopra non si evidenziano competenze della Comunità Montana al rilascio di autorizzazioni al progetto in oggetto di VAS.

Tuttavia si coglie l'occasione per sottoporre all'attenzione della Conferenza alcune osservazioni e considerazioni in merito al progetto in argomento:

1. L'ipotesi progettuale prevista per la futura TEB risulta in contrasto con il PGT del Comune di San Pellegrino Terme e con il PTCP della Provincia di Bergamo che individuano la nuova linea tramviaria in sponda orografica destra del fiume Brembo fino alla località Ruspino. L'ipotesi proposta fa propria invece la previsione del PGT del

Prot. n. 9880 del 09/07/2018 (A) 6.3



Comune di Zogno e del progetto preliminare redatto da TEB nel 2004 per la linea T2 ed approvato dalla Provincia nel 2005 (così come precisato nella relazione tecnica integrativa allo studio di fattibilità della TEB - elaborato codice 010T), che prevedono entrambe l'attraversamento del fiume Brembo più a sud.

2. In sponda destra il raccordo stradale per accedere al nuovo ponte va ad occupare l'originale sedime della ferrovia della Valle, che quindi non sarà più disponibile e utilizzabile nel caso di realizzazione della futura linea tramviaria. L'eventuale futura TEB verrebbe infatti realizzata più a ridosso del fiume e parte in fascia A (fascia di deflusso della piena) con costi di realizzazione maggiori, che nella proposta progettuale in variante al PGT del comune di Zogno non vengono quantificati.
3. Nel Rapporto Ambientale capitolo 4.1 "L'analisi del contesto ambientale di riferimento", la parte relativa al sotto capitolo "Fauna, flora e biodiversità" non pare sufficientemente approfondita nella caratterizzazione del contesto ambientale, ad una scala più puntuale-locale:
  - manca infatti una cartografia di analisi esaustiva, con un range di 1 km, inerente le componenti della biodiversità, che individui e localizzi gli habitat, la flora, la fauna e la componente vegetazionale. Tale individuazione potrebbe essere condotta sulla scorta delle banche dati e/o studi esistenti, e sui dati eventualmente necessari da reperire con studi/rilievi in campo. L'analisi dovrebbe verificare presenza/assenza, ad esempio, delle specie di flora spontanea protetta in modo rigoroso prevista nel D.g.r. 27 gennaio 2010 n. 8/11102, indicando l'origine/la fonte dei dati utilizzati per l'analisi.
  - mancando un'analisi approfondita della biodiversità, sarebbe da integrare anche la valutazione inerente le eventuali interferenze/impatti. La check-list allegata al rapporto Ambientale (Rif. appendice 1 della D.g.r. 5565/2016) rappresenta un utile schema procedurale che riassume un lavoro di analisi delle varie componenti ambientali, da ampliare come precedentemente indicato.
4. Stante la localizzazione dell'opera in parte all'interno di un varco della rete ecologica regionale (RER) da tenere e deframmentare, l'attuale livello di analisi della biodiversità pare non consentire adeguate valutazioni circa la portata dell'intervento proposto in termini di interferenza/impatto ambientale e di determinare le mitigazioni di carattere ecologico-ambientale (Rif. Cap. nr.5) che andranno orientate al ripristino di habitat, della flora e della fauna, eventualmente danneggiati dalla realizzazione dell'opera e dalla sua messa in esercizio.

L'individuazione di soluzioni progettuali compatibili con un prossimo sviluppo della TEB e la salvaguardia della pista ciclabile, risultano avere un'importanza preminente, anche in un'ottica di un impiego della futura linea tramviaria per il trasporto delle merci, con conseguenti riflessi positivi sia in termini ambientali che viabilistici.

Restando a disposizione per i chiarimenti che si rendessero necessari, si porgono distinti saluti



Il Responsabile dell'Area Tecnica  
Arch. Angelo Gotti

Firma autografa sostituita con l'indicazione a stampa del nominativo  
del soggetto responsabile ai sensi del D.Lgs 39/1993 art. 3 c. 2.

Ranica, 9 luglio 2018

Prot. U-18-11281

Spett.le  
**Comune di Zogno**  
Piazza Italia, 8  
24019 - ZOGNO (BG)

Trasmissione via pec: [info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

**Oggetto:** **verifica di VAS del SUAP San Pellegrino S.p.A. in variante al PGT.**  
**PARERE**

Con riferimento alla vs. comunicazione prot. n. 6645 del 10/05/2018 inerente l'oggetto, si comunica quanto segue.

Abbiamo già avuto modo di rappresentare, durante la seduta di prima conferenza di VAS, quali fossero le perplessità della scrivente riguardo alla tutela del tracciato per la realizzazione della futura Linea T2, fino a San Pellegrino Terme. E ciò era principalmente dovuto ai seguenti fattori:

1. lo spostamento del tracciato verso il fiume, in sponda destra, per fare spazio alla bretella di collegamento tra la futura rotatoria della cd. Variante di Zogno (in costruzione) e il ponte di collegamento all'area logistica della San Pellegrino SpA;
2. la mancanza di una verifica preliminare rispetto alla possibile coesistenza pianoaltimetrica di detto ponte con il passaggio della linea tramviaria, nonché la realizzabilità del ponte tramviario nel rispetto dei franchi del fiume (ritorno di piena a 200/500 anni);
3. la complicata coesistenza della pista ciclabile esistente in sponda sinistra del fiume con la futura linea tramviaria, a ridosso dell'area logistica della San Pellegrino SpA;
4. la mancata coerenza tra i tracciati tramviari previsti nei due PGT limitrofi di Zogno e San Pellegrino Terme.

**TEB SpA** - Via Tezze sn. - 24020 Ranica  
Tel. +39.035.3692351 - Fax +39.035.344229  
[info@teb.bergamo.it](mailto:info@teb.bergamo.it) - [www.teb.bergamo.it](http://www.teb.bergamo.it)  
Partita IVA | Codice Fiscale 02802700167



Prot. n. 9903 del 10/07/2018 (A) 6.3

A seguito di alcuni incontri avuti con l'operatore privato e soprattutto con i progettisti incaricati da quest'ultimo per le questioni di interesse, la scrivente ha avuto rassicurazioni (almeno dal punto di vista progettuale e planoaltimetrico) della possibile realizzabilità della futura linea tramviaria, relativamente agli aspetti di cui ai precedenti punti 1. e 2., che si ritrovano anche all'interno della documentazione depositata sul sito SIVAS di Regione Lombardia sotto la voce "Studio di fattibilità TEB" di cui all'elenco elaborati.

Mentre per quanto riguarda l'argomento di cui al punto 3., si chiede di predisporre formalmente idonea documentazione a supporto della coesistenza della pista ciclabile esistente in sponda sinistra del fiume con la futura linea tramviaria, elaborato già peraltro in possesso dei progettisti incaricati.

Relativamente al punto 4., invece, si richiama la ns. comunicazione prot. U-18-11092 del 16 marzo u.s., con cui vi abbiamo trasmesso copia dello *Studio di fattibilità della futura linea tramviaria nei territori di Zogno e San Pellegrino T.*, affinché lo stesso venisse tenuto nella dovuta considerazione per l'inserimento nelle vostre pianificazioni urbanistiche e/o territoriali.

In ultimo, vi anticipiamo che nostro malgrado non ci sarà possibile presenziare alla conferenza dei servizi conclusiva di VAS del 12 luglio 2018 in quanto, in contemporanea, siamo stati chiamati ad un tavolo con il Comune di Bergamo riguardante proprio la linea tramviaria T2 di Valle Brembana, per il tratto da Bergamo a Villa d'Almè, in fase di progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

A disposizione per eventuali chiarimenti, porgo cordiali saluti.

IL PRESIDENTE





*Ministero dei beni e delle attività culturali  
e del turismo*

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA  
- BRESCIA -

Lettera inviata solo tramite e-mail  
SOSTITUISCE L'ORIGINALE  
ai sensi art. 43, comma 6, DPR 445/2000

Prot. n. *11277* Allegati

Class. 34.10.03

Fascicolo/ *2018* ~~Bergamo~~ sottofascicolo/901

*Brescia 11/07/2018*

Al Comune di

Zogno (Bg)

info@pec.comune.zogno.bg.it

*Risposta al foglio n° 6645 del 10/05/2018*

*(rif. ns. prot. 7460 del 11/05/2018)*

**OGGETTO:** Zogno (Bg) – Conferenza conclusiva di Valutazione Ambientale Strategica presentato dalla S.Pellegrino S.P.A. per area di sosta multipiano. Parere relativo alla conferenza dei servizi del 12/7/2018 eseguita in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14 bis comma 2 l. 241/90 e smi.  
Richiedente. San Pellegrino S.p.a.

Con riferimento alla richiesta ricevuta e acquisita a protocollo in data 11/05/2018 al n. 7460 inoltrata da parte dell'Amministrazione in indirizzo e esaminata la documentazione trasmessa questa Soprintendenza, per quanto di propria competenza, esprime il presente **PARERE FAVOREVOLE** circa le opere sopradescritte rispetto al contesto di riferimento ed ai valori paesaggistici oggetto di protezione.

Restano salve le competenze delle autorità preposte a vigilare sull'osservanza delle norme urbanistiche vigenti. Sono fatti altresì salvi gli obblighi derivanti dal D.lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e dalle altre disposizioni di legge in ordine ai beni interessati dall'intervento in questione.

Il Responsabile dell'Istruttoria  
arch. Gaetano Pugnielli

IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Giuseppe Stolfi



Sistema Socio Sanitario



Regione Lombardia

ATS Bergamo

Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria

Certificato secondo la norma UNI EN ISO 9001

Settore di Prevenzione Bergamo

Ufficio di Sanità Pubblica

Responsabile Dr.ssa Stefania Ongaro

Sede di Bergamo – Via Borgo Palazzo 130 – tel. 035.2270536

Ufficio di Zogno – P.zza B. Belotti 1 – tel. 0345.59108 – fax. 0345/59158

posta elettronica certificata (PEC): protocollo@pec.ats-bg.it

posta elettronica ordinaria (PEO): protocollo.generale@ats-bg.it

All'Autorità Competente della VAS

Comune di ZOGNO

PEC info@pec.comune.zogno.bg.it

**Oggetto:** Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.): Conferenza conclusiva su Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica per per realizzazione di un area multipiano in località Alderò in variante al PGT (Variante n.3). Proponente ditta SANPELLEGRINO SpA.

Con riferimento al procedimento in oggetto,

**Preso atto** e valutata la documentazione pubblicata sul sito SIVAS

**Valutato** che la documentazione trasmessa riguarda la realizzazione di un area multipiano al servizio della società proponente, area sita in località Alderò .

❖ *si esprime, limitatamente agli aspetti di competenza, **PARERE FAVOREVOLE** all'approvazione della Variante in oggetto.*

*Si da atto che la documentazione relativa alla pratica in esame, per ragioni tecniche, rimane presso gli archivi del Settore di Prevenzione di Bergamo – Ufficio di Sanità Pubblica della sede di Zogno.*

Distinti saluti.

Ufficio di Sanità Pubblica

Il Dirigente Medico

Dalzano dr. Marcello

documento originale sottoscritto mediante firma digitale e conservato agli atti ATS in conformità alle vigenti disposizioni (D.lgs. 82/2005 e disposizioni attuative)

Ufficio Competente: Ufficio di Sanità Pubblica di Bergamo (sede di Zogno) – Piazza Belotti 1 – tel. 0345/59108

Responsabile Ufficio: Dr.ssa Stefania Ongaro – Dirigente Medico – tel. 035/2270556

Funzionario referente: Dr. Marcello Dalzano – Dirigente Medico – tel. 0345/59108





A:

- Presidente Regione Lombardia - Attilio Fontana;
- Assessore alle infrastrutture e mobilità Regione Lombardia - Claudia Terzi;
- Presidente Provincia di Bergamo - Matteo Rossi e Consiglieri delegati - Bonomelli e Gandolfi;
- Presidente Comunità Montana di Valle Brembana - Alberto Mazzoleni;
- Sindaco di Zogno - Giuliano Ghisalberti;
- Sindaco di San Pellegrino Terme - Vittorio Milesi
- Presidente Teb - Filippo Simonetti

Pc:

- Direttore di stabilimento Sanpellegrino spa - Salvatore Sbriglione.
- Sindaci di San Giovanni Bianco, Camerata Cornello, Lenna e Piazza Brembana

**Oggetto: Osservazioni alla proposta progettuale definitiva di suap in variante al P.G.T. del Comune di Zogno, per la costruzione di un parcheggio multipiano con annessi collegamenti viabilistici (strada e ponte sul Brembo) presentato da Sanpellegrino SPA.**

**PROGETTO SANPELLEGRINO SPA E FUTURO DELLA VALLE BREMBANA: REGIONE, COMUNI, COMUNITA' MONTANA, PROVINCIA DI FRONTE ALLA SCELTA DEFINITIVA.**

Ormai ci siamo, **entro il 9 Luglio**, Regione, Provincia, Comunità Montana e Comuni potranno esprimersi sul progetto definitivo. Ho già espresso le mie considerazioni generali in occasione della prima conferenza di presentazione. Per comodità allego il documento allora depositato e messo agli atti.

**In relazione alla attuale proposta, presentata da Sanpellegrino SPA, per l'approvazione definitiva, evidenzio due aspetti fondamentali che rischiano, in assenza di modifiche al progetto, di condizionare negativamente il futuro della valle Brembana:**



Prot. n. 9466 del 02/07/2018 (A) 63

**1 - IL PROGETTO NON GARANTISCE SPAZI SUFFICIENTI PER LE MOBILITÀ VALLARI: SI DETERMINERÀ UNA "STROZZATURA IMMODIFICABILE".**

**La storia della valle è caratterizzata dalle fatiche per aprire varchi e valichi, per toglierla dall'isolamento.** L'entusiasmo della gente, delle aziende e delle istituzioni nel passato, ha consentito la realizzazione di strade e ferrovia. Questi itinerari sono un prezioso patrimonio da tutelare e potenziare.

Dal progetto si rileva invece un pesante ridimensionamento degli spazi:

- In sponda sinistra lo spazio dedicato alle infrastrutture è insufficiente; il percorso pedonale, la pista ciclabile e la sede ferro-tramviaria interferiscono tra loro, vanno a pregiudicare la sponda fluviale da una parte e sono a ridosso dell'edificio per la logistica dall'altra.
- In sponda destra l'attuale strada principale di Valle Brembana e il parallelo raccordo stradale per accedere al nuovo ponte, senza comprenderne la ragione, vengono spinti a ridosso del fiume, il sedime ferro-tramviario finisce a contatto del fiume e non c'è spazio fisico per la pista ciclabile e per il percorso pedonale sulla sponda fluviale.

Il fiume Brembo, elemento di altissima qualità, deve costituire il punto centrale del progetto. Al suo intorno, su entrambe le sponde, in adeguati spazi di altrettanto valore ambientale, si dovranno collocare le infrastrutture della mobilità vallare. Si tratta in sostanza di arretrare le infrastrutture e gli edifici funzionali alle necessità di Sanpellegrino spa. Tutto ciò si potrebbe realizzare con modeste modifiche al progetto:

**A - In sponda orografica sinistra (area per la logistica):**

- Conferma della pista ciclabile nell'attuale posizione;
- Formazione di percorso pedonale lungo la fascia spondale; Il successo della pista ciclabile evidenzia la necessità di prevederla in sede distinta rispetto a quella ciclabile;
- Arretramento del tracciato ferro tramviario verso monte all'interno dell'attuale piazzale deposito;
- Arretramento dell'edificio per la logistica;

### B - In sponda orografica destra (strada d'accesso e ponte):

- Conferma del tracciato stradale provinciale, tra le due rotatorie, in corrispondenza dell'attuale.
- Conferma del tracciato ferro tranviario in corrispondenza dell'attuale ex sedime ferroviario;
- Sovrapposizione della strada, di collegamento rotatoria- nuovo ponte, al sedime ferro-tranviario;
- Formazione di pista ciclabile lungo la sponda fluviale sino al nuovo ponte e prosecuzione sull'ex sedime sino al confine con San Pellegrino e lungo l'attuale muro sul fiume sino a Ruspino;)
- Formazione di percorso pedonale lungo la fascia spondale;

## 2 - IL PROGETTO METTE IN CRISI I PROGRAMMI TERRITORIALI E INFRASTRUTTURALI DI SCALA SOVRA-LOCALE: A RISCHIO IL FUTURO DEL TRAM.

**Davanti a noi non c'è un futuro indeterminato, ci sono delle scelte.** Il mondo produttivo invoca spesso la competitività dei territori: non basta però solo un'azienda efficiente, ci vuole anche l'organizzazione e la progettualità complessiva del sistema territoriale, della qualità dei luoghi e della mobilità. **Come può essere il futuro di una valle con o senza il tram? Quali potenzialità per i Comuni di San Pellegrino Terme e Zogno con o senza le piste ciclabili, i percorsi pedonali e fluviali?**

Non è una questione di risorse per realizzarle, è l'accorata richiesta di tutelare gli spazi perché queste possano essere concretamente realizzabili con qualità e costi sostenibili nel futuro.

Nella elaborazione progettuale definitiva emerge un aspetto fondamentale e preoccupante: **l'assoluta incertezza e indeterminatezza del tracciato ferro-tramviario nella sua estensione sino alla stazione di San Pellegrino Terme.** I percorsi contenuti nei diversi strumenti di governo del territorio sono tra loro incompatibili, non c'è un tracciato condiviso, fattibile economicamente e urbanisticamente. Anche l'indicazione contenuta nel progetto di Sanpellegrino spa è di fatto irrealizzabile, riprende una soluzione elaborata da Teb negli anni scorsi. Non è diventata una soluzione concreta, non è stata accolta negli strumenti urbanistici del Comune di San Pellegrino Terme, non è conforme al PTCP e nel frattempo si è resa irrealizzabile per l'edificazione di case sul tracciato proposto. Eppure, le delibere della Provincia per la compatibilità dei PGT, nel 2011 per Zogno e nel 2014 per San Pellegrino indicavano la necessità di coordinarsi. A febbraio 2018 Regione Lombardia ha sottoscritto accordo con Provincia, Agenzia per il trasporto e Teb che finanzia gli approfondimenti progettuali per l'estensione del sistema metrotranviario fino a San Pellegrino. Il progetto quindi procede, vanno superate queste evidenti contraddizioni!

**Le progettualità infrastrutturali di scala sopra locale, in ogni caso, devono essere puntuali, rispettate e vincolanti.** Costituiscono i punti certi su cui tutti si rapportano per costruire i propri programmi. Sanpellegrino SPA può anche, purtroppo, non ritenere utile il trasporto su ferro delle persone e delle merci, la mobilità ciclabile e pedonale lungo il fiume, ma queste non possono essere precluse perché sono strategiche per il futuro di un'intera valle. Se non fosse così allora dovremmo accettare il diniego di chi, per valutazioni locali, si oppone a infrastrutture importanti di miglioramento dell'accessibilità alla valle (variante Paladina - Villa d'Almè, collegamento Dalmine-Treviglio). **Il rischio è l'isolamento.**

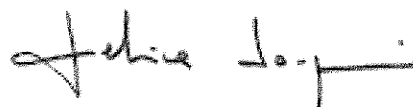
**Tutti siamo per la crescita e lo sviluppo della Sanpellegrino SPA.** Le istituzioni hanno sempre avuto un atteggiamento di attenzione e disponibilità nei confronti questa, come di altre, importanti società. Deve però essere compatibile con le esigenze sopra locali. Nel passato erano certamente più forte il radicamento e il senso di appartenenza al territorio. Oggi è una condizione diversa e un bravo manager si pone in una prospettiva di breve, al massimo medio periodo. Chi governa deve invece andare oltre, molto più in là. La decisione compete a chi guida le Istituzioni.

Ho sentito il dovere di esplicitare queste mie osservazioni anche sulla base dell'esperienza e conoscenza dei problemi affrontati nel ruolo di Assessore Provinciale al territorio e infrastrutture della Provincia di Bergamo. **Per questo mi sento di affermare che l'unico modo per non pregiudicare le prospettive di questo territorio è la modifica al progetto proposto. Se non si vuole andare in questa direzione è più corretto dichiarare sin d'ora che si chiude una prospettiva importante per la valle Brembana. Il resto è pura ipocrisia**

Resto a disposizione per chiarimenti o incontri per meglio illustrare i contenuti.

Zogno, 29.06.2018

Arch. Felice Sonzogni



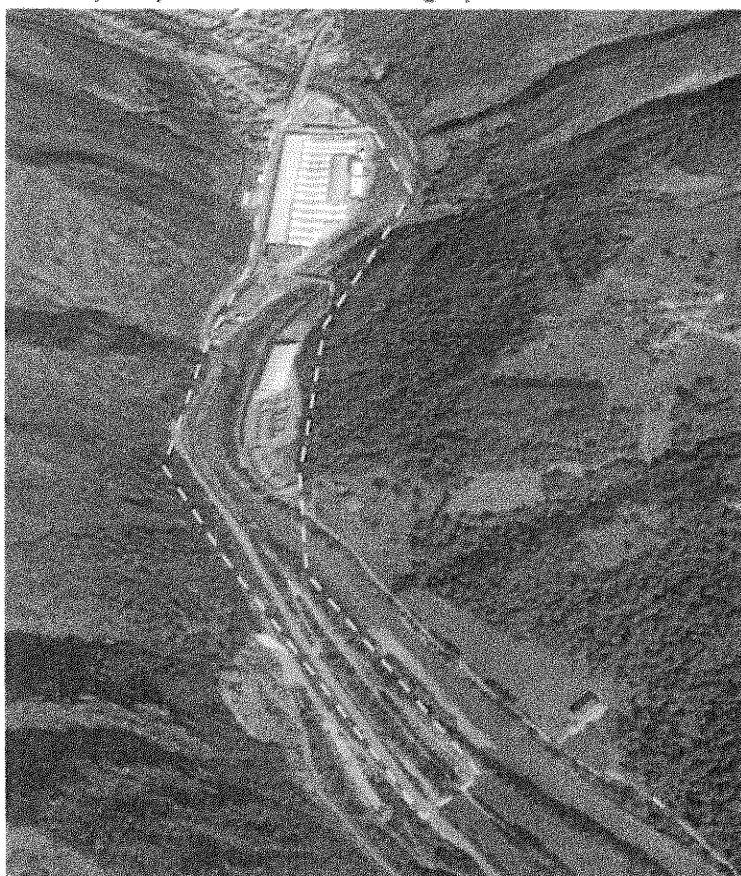
**COMUNE DI ZOGNO**  
**PROGETTO SAN PELLEGRINO SPA**

**Proposta preliminare di suap in variante al P.G.T**

Con spirito costruttivo e collaborativo desidero formulare alcune brevissime considerazioni e proposte connesse al progetto di riorganizzazione dalle Sanpellegrino spa.

- Un fatto positivo per le prospettive produttive e occupazionali.
- Un fatto di grande rilievo per le implicazioni territoriali, ambientali e infrastrutturali.
- Un fatto che determinerà una profonda trasformazione dei luoghi e del territorio.

Chi governa, nel considerare l'insieme di questi aspetti non può non collocarli in una prospettiva di medio-lungo periodo.



Il progetto è relativo alla logistica ma le valutazioni e gli effetti devono essere valutati con gli interventi previsti anche in Comune di San Pellegrino Terme, emergono 3 aspetti fondamentali:

1. Il luogo, il fiume Brembo e la fruizione delle fasce spondali
2. - Il futuro ferro-tranviario e il sedime dell'ex ferrovia
3. - Il progetto e lo sviluppo di Sanpellegrino Spa

Small vertical text on the right edge of the page, likely a scanning artifact or a reference to a larger document.



PROV. DI ... 02/07/2018 (A) 03

# 1 – Il luogo

## Un'area di grande valore:

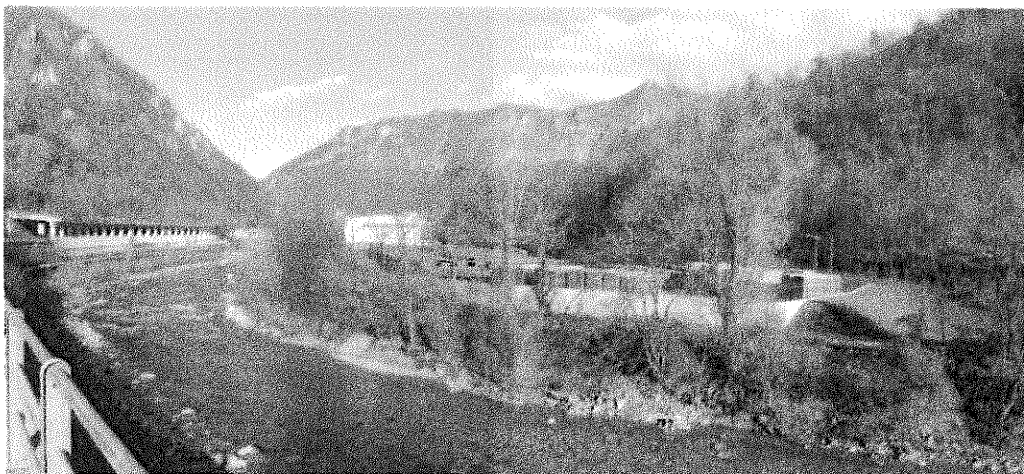
- classificata di alto valore ambientale anche nel piano territoriale provinciale
- con la variante stradale di Zogno diverrà l'ingresso della valle Brembana.
- Il progetto prevede rilevanti interventi infrastrutturali: nuovo accesso, strada, ponte e riorganizzazione della logistica e imponenti architetture che caratterizzeranno l'immagine di questo territorio

## Considerazioni:

- oltre alle esigenze di mobilità per la logistica di Sanpellegrino spa. in questo luogo vanno garantite con continuità, su tutto lo sviluppo di entrambe le sponde fluviali, la fruizione ciclabile e pedonale su sedi specifiche e distinte.
- il successo della pista ciclabile evidenzia la necessità di evitare promiscuità.
- Il fiume è un grande patrimonio e va valorizzato nelle sue fasce spondali per una fruizione pedonale e ambientale
- siamo nel punto di connessione tra Zogno e San pellegrino, non può diventare una strozzatura o una barriera di separazione.

## Proposta:

- elaborazione del progetto delle piste ciclabili e pedonali sino a San Pellegrino Terme
- adeguamento delle previsioni urbanistiche contenute dei PGT dei Comuni di Zogno e San Pellegrino Terme.



**Il luogo: il fiume Brembo e la fruizione delle fasce spondali**

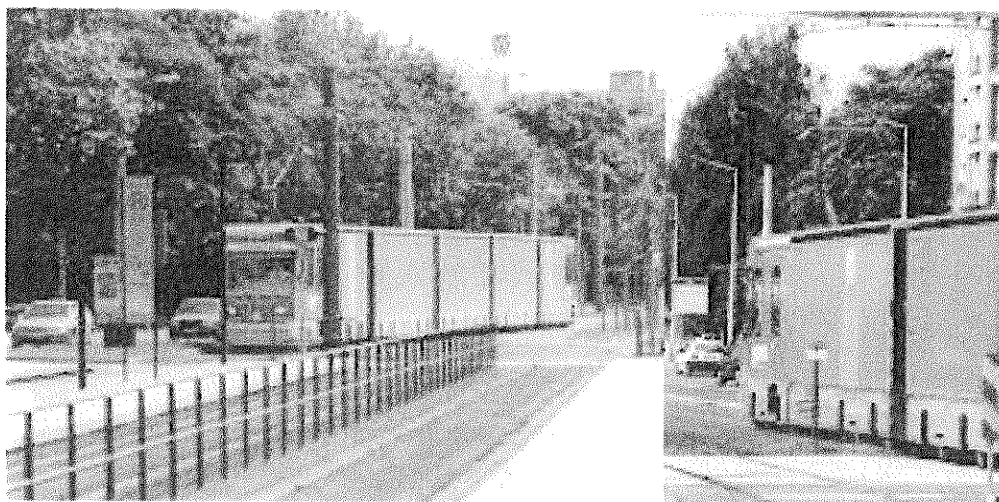




## 2 – Il futuro ferro-tranviario

Non è una nostalgia verso il passato ma una prospettiva strategica verso il futuro.

- Ogni ipotesi di ripristino ferro tranviario è sostenibile perché si può disporre dell'ex sedime ferroviario.
- Grave è stata la sospensione del servizio ferroviario, gravissimo lo smantellamento, imperdonabile sarebbe la dispersione di un grande patrimonio sociale di grandi prospettive per la Valle Brembana. In particolare per scongiurare alla valle Brembana il rischio di isolamento non va preclusa la possibilità di ripristinare il sistema ferro-tranviario.



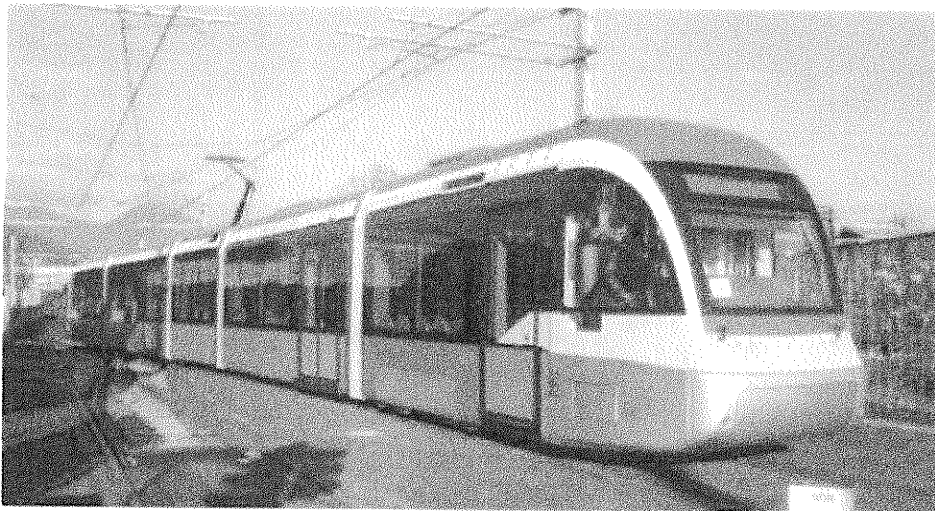
Il corso tram già ampiamente sperimentato e utilizzato all'estero

- Emerge con grande stupore, proprio in relazione alla logistica, l'abbandono del "trasporto su ferro dei prodotti della Sanpellegrino". Non c'è riferimento allo studio di fattibilità, noto agli Enti Istituzionali, elaborato da Teb, e valutato con Sanpellegrino Spa, finalizzato al trasferimento di quote importanti di merci dalla gomma al ferro sulla tratta San Pellegrino - Madone (centinaia di tir al giorno, con grande beneficio ambientale e trasportistico). Si perde una grande opportunità per dare un contributo alla realizzazione della tranvia ma questo non può essere precluso nel futuro al di là delle scelte di Sanpellegrino Spa.
- Il sedime non può essere pregiudicato, è un patrimonio di tutta la valle, della sua gente e della sua economia, è parte di un progetto più ampio di valenza provinciale. La tutela dei 50 km di ex sedime della ferrovia di valle Brembana, da Bergamo sino a Piazza Brembana, è un dovere delle istituzioni pubbliche, l'atto più importante oggi è individuare e salvaguardare le aree per non pregiudicarne la realizzazione in futuro, non sarebbe più possibile a recuperare lo spazio per un tracciato ex novo, le urbanizzazioni del territorio hanno precluso altri varchi.
- I costi di acquisizione delle aree e la costruzione di manufatti strutturali (ponti, gallerie) renderebbero improponibile e insostenibile qualsiasi progetto

- Con la gestione demaniale: sino a poco fa tutto il sedime era tutelato nel suo insieme. Scongiuriamo una interruzione della sua continuità: in pochissimo tempo si rischia di compromettere il futuro.

**Proposta:**

- Elaborazione e definizione del progetto tranviario sino a San Pellegrino Terme coordinato al progetto delle fasce spondali, delle piste ciclabili e pedonali.
- Adeguamento delle previsioni urbanistiche contenute nel PTCP della Provincia, dei PGT dei Comuni di Zogno e San Pellegrino Terme. Oggi sono tra di loro diverse e inconciliabili.
- Definizione di una modalità di governo coordinato per la gestione dei sedimi: concessioni e occupazione temporanee, accessi, sottoservizi. Il sedime deve rimanere disponibile x un sistema ferro-tranviario o di mobilità integrativa. Eventuali utilizzi diversi devono essere temporanei per non aprire conflittualità tra le diverse funzioni ( ciclabile e pedonale)



### 3- Il progetto e lo sviluppo di Sanpellegrino Spa

**Proposte:**

- verificare lo spazio per la fruizione delle sponde fluviali, per le sedi delle piste ciclabili, pedonali e ferro-tranviaria (eventuale arretramento edificio ora previsto a m. 0,00 dal confine)
- verificare valutazione definitiva di Sanpellegrino Spa sulle prospettive di utilizzo del sistema ferro-tranviario per il trasporto delle merci
- valutare il transito veicolare pubblico su nuovo ponte. Collegare le sponde significa eliminare la promiscuità con il transito veicolare sulla pista ciclabile oggi esistente sulla sponda sin
- riportare previsione sedime tranvia su sedime storico.

*Arch. Felice Sonzogni*

## OSSERVAZIONI ALLA VAS

**Oggetto:** osservazione alla Valutazione Ambientale Strategica relativa al progetto presentato dalla soc. Sanpellegrino S.p.a. inerente la costruzione di un'area di sosta multipiano in loc. Alderò, con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale del 21 dicembre 2017.

Il/La sottoscritto/a GIOVANNI ANGIARETTI nato/a a SAN GIOVANNI B.  
il 12/02/1976, residente a ZOGNO/AMBRIA Via PIAVE 8

In qualità di:

Privato cittadino

Osservo che

### INQUINAMENTO ATMOSFERICO E SALUTE

L'inquinamento atmosferico rappresenta uno dei principali fattori di rischio per la salute umana. All'interno del Rapporto Ambientale, documento in oggetto di VAS, Sanpellegrino-gruppo Nestlé evidenzia sul tema specifico criticità correlate al piano edificatorio, che non appaiono adeguatamente mitigate da un piano previsionale.

L'aumento d'inquinanti atmosferici è conseguenza diretta dell'aumento del 35%, rispetto all'esistente, del trasporto merci che si prospetta realizzato con autoarticolati su gomma, lungo la direttrice Zogno-Dalmine (oltre 250 autoarticolati al giorno).

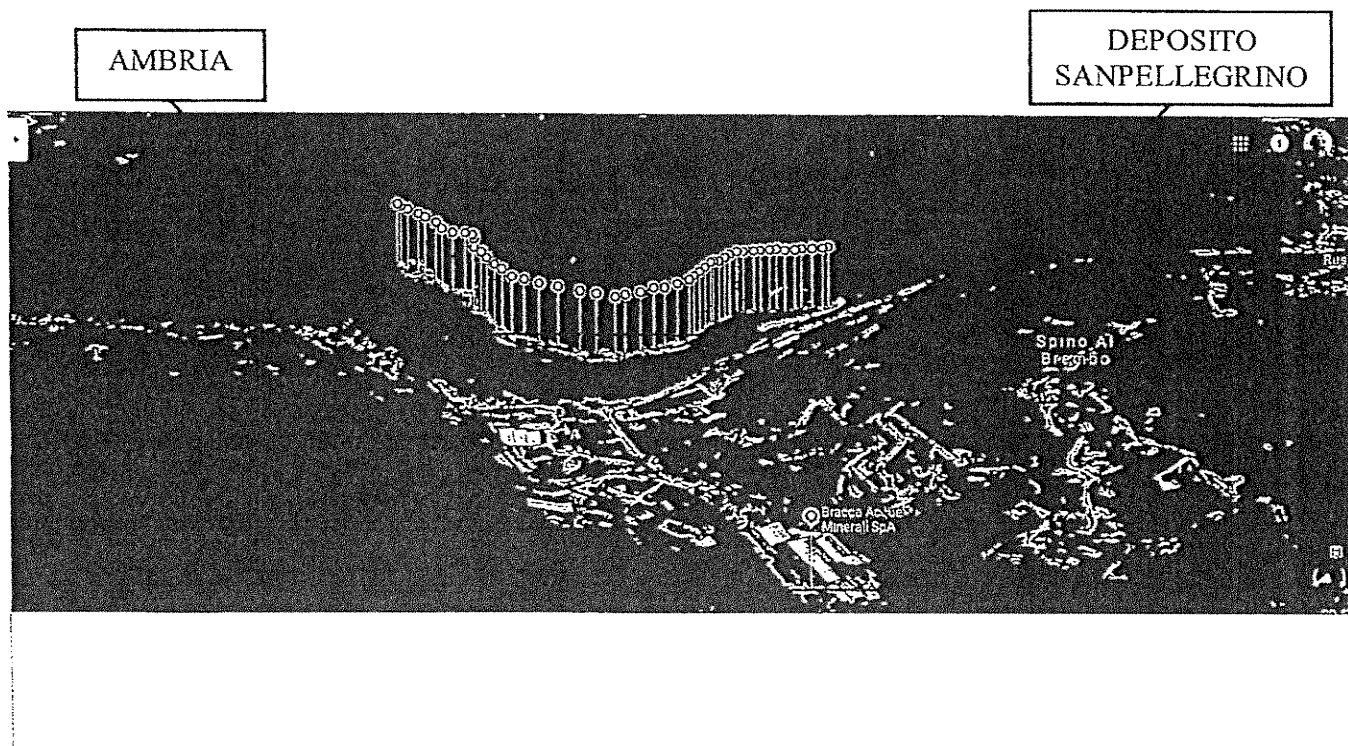
In tale scenario appare poco coerente la notazione, riportata nel documento ambientale redatto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé, per la quale dalla realizzazione dell'opera edificatoria ci si aspetta una riduzione dell'inquinamento atmosferico per una minor estensione di tragitto degli autoarticolati, che non percorrerebbero più il tratto di strada provinciale di pertinenza del Comune di San Pellegrino Terme, anticipando l'entrata dei mezzi a livello del Comune di Zogno. Infatti, se è vero che secondo il progetto gli autoarticolati interrompono a Ambria il loro percorso prima del parcheggio nel multipiano sul Brembo, comunque percorrerebbero un tragitto aggiuntivo, di diverse centinaia di metri, sulla strada privata di connessione alla ex ss470, concentrando gli inquinanti in un'area più circoscritta e quindi più vulnerabile.

Faccio presente inoltre che tutti gli autoarticolati transitanti in Valle, compresi quelli della Sanpellegrino-gruppo Nestlé, si troveranno, ad apertura della variante al centro di Zogno che dovrebbe concretizzarsi nei prossimi anni, a compiere il primo chilometro arrampicandosi in salita, aumentando la produzione di gas di scarico che si riverseranno sempre nella zona di Ambria.



A corredo dell'osservazione si allega la seguente documentazione

Fotografia della zona che gli autoarticolati percorreranno in salita con la zona di Ambria in basso



Nel progetto edificatorio oggetto di VAS si afferma con chiarezza che dall'intervento non si otterrà alcun beneficio sull'inquinamento atmosferico, già particolarmente intenso e rappresentato da polveri sottili (PM), benzene/benzoapirene ed esausti da traffico veicolare.

Questi inquinanti atmosferici hanno un acclarato impatto negativo sulla salute e sono classificati dalle agenzie regolatorie nazionali e internazionali come cancerogeni di Gruppo 1 (alto rischio), per i quali sono da adottarsi tutte le misure preventive di riduzione e controllo dell'esposizione per la popolazione.

Per questo, sono stabiliti per legge livelli di sicurezza di concentrazione degli inquinanti cancerogeni che non devono essere oltrepassati, pena un rischio attuale di salute per i cittadini. Si aggiunga, che i limiti di legge sono peraltro noti essere più lassi rispetto a quanto l'Organizzazione Mondiale Salute (OMS) riconosce in termini di pericolosità e danno di salute, derivando suggerimenti di soglia di sicurezza ben più restrittivi rispetto alla normativa per l'esposizione a questi cancerogeni.

Secondo ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) l'aria nell'area di Zogno-Ambria è di qualità scarsa e questo corrisponde a percentuali di PM, ossido di azoto e di zolfo che



sono pericolosamente superiori rispetto ai limiti stabiliti da OMS. Questo fa della Valle Brembana, in particolare di quella porzione di territorio oggetto di queste considerazioni, un'area in cui le esposizioni agli inquinanti atmosferici sono fonte di preoccupazione per la salute pubblica.

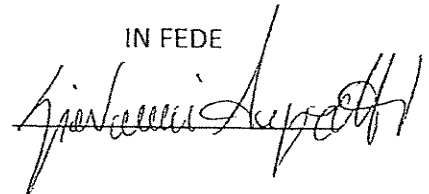
Quale cittadino residente nell'abitato di Zogno-Ambria, in una zona residenziale a poche centinaia di metri dal nuovo insediamento previsto da SanPellegrino-gruppo Nestlé e dalle strade di connessione che saranno transitate giornalmente da oltre 250 autoarticolati, rappresento la mia preoccupazione circa la salute mia e dei miei familiari.

Dai documenti presentati da SanPellegrino-gruppo Nestlé registro l'assenza di una approfondita valutazione capace di mitigare l'inquinamento che aumenterà, nonché l'assenza di un adeguato piano di monitoraggio dall'aria nella zona oggetto di intervento. Esprimo pertanto una pubblica preoccupazione inerente la salute pubblica e denuncio la necessità di un'adeguata valutazione da parte degli enti preposti alla salvaguardia della salute dei cittadini.

E' del tutto necessario che questo tema venga svolto in forma più esaustiva prevedendo significative correzioni e azioni preventive, considerati i gravissimi effetti sulla salute che vi potrebbero derivare.

Zogno il 09/07/2018

IN FEDE



09 luglio 2018

**Osservazioni relative al progetto edificatorio proposto da SanPellegrino SpA e oggetto della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del 12.07.2018**

Il Comitato di Tutela della Ferrovia e di Difesa dell'Ambiente e della Salute di Valle Brembana è una associazione di cittadini di Zogno e della Valle che liberamente si sono riconosciuti in un sodalizio civile a tutela del sedime della ex-ferrovia di Valle Brembana e di difesa dell'ambiente e della salute, preoccupati del progetto edificatorio e viabilistico, oggi oggetto di VAS presso SUAP del comune di Zogno.

Il Comitato sostiene gli sforzi di chi, a diverso titolo e in modo crescente, si è adoperato in questi ultimi anni per il ripristino del tracciato della ex-ferrovia FVB e per la realizzazione della linea tramviaria, riconoscendo in questa opera uno dei più importanti interventi di rilancio e sviluppo dell'intera Valle Brembana. Il Comitato, inoltre, avverte questa opera come un'azione di difesa dell'ambiente e della salute, in una terra unica e vulnerabile che ha già subito aggressioni ambientali e derive di sviluppo, per le quali oggi il progetto della tramvia di Valle rappresenta la migliore vocazione ad un rilancio economico di qualità e di sviluppo sostenibile.

Il Comitato riconosce nella disponibilità pubblica dell'ex sedime ferroviario di Valle Brembana un'imperdibile occasione per la progettazione del tracciato tramviario T2 sino a San Pellegrino Terme.

Il Comitato percepisce come imprudente l'azione amministrativa che nel mese di marzo u.s. ha esitato nella vendita a privati (SanPellegrino SpA) di un tratto rilevante del sedime della ex-ferrovia, privando l'amministrazione territoriale della piena potestà sui fondi di pertinenza e indebolendo le garanzie di interesse collettivo sui fondi, rispetto a nuovi interessi privati, seppur legittimi.

Il Comitato richiama a responsabile cautela gli enti amministrativi coinvolti nell'approvazione dell'intervento oggetto di VAS presso SUAP, in assenza di un coerente progetto di fattibilità tecnica ed economica della TEB, capace di affermare organicamente la priorità della tramvia, senza escludere altre esigenze private ma proteggendo la progettualità pubblica da potenziali interventi ostativi.

Prot. n. 9867 del 09/07/2018 (4) 6.3



Il Comitato incoraggia, oggi e domani, tutti gli enti territoriali di competenza a tutelare e valorizzare il sedime della ex-ferrovia lungo il suo decorso vallare, senza cedere a lusinghe e interessi che potrebbero confliggere con la naturale destinazione d'uso del sedime della ex-ferrovia e con il supremo interesse pubblico della realizzazione della tramvia di Valle Brembana.

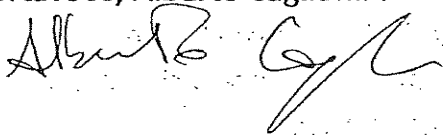
Il Comitato, nell'occasione della VAS, sottoscrive le osservazioni che sono state depositate dalle associazioni ambientaliste e dal gruppo consiliare comunale Zogno in Comune.

Il Comitato assicura, per quanto possibile, ogni azione tra i cittadini della Valle, a tutela del sedime della ex ferrovia e del progetto della futura linea tramviaria. Infatti, il Comitato informa codesta Conferenza di VAS di aver promosso una Petizione Popolare in accordo con diverse associazioni del territorio (tra cui: Legambiente Bergamo, Italia Nostra, Associazione Ferrovia Valle Brembana, Tavola della Pace valle brembana circolo don Andrea Gallo e Peppino Impastato) e una campagna di raccolta firme, dove si chiede, agli enti pubblici di competenza, di non vendere alcun tratto del sedime della ex-ferrovia, conservando la prospettiva prioritaria dell'interesse collettivo per la realizzazione della tramvia. In pochi giorni sono state raccolte moltissime firme e il Comitato conta di trasmetterle quanto prima agli enti territoriali competenti, perché la volontà di migliaia di cittadini della Valle trovi ascolto e accoglimento.

Il Comitato invita infine il proponente dell'opera in oggetto, SanPellegrino SpA, a rispondere esaurientemente alle osservazioni presentate in VAS e a rivolgere attenzione alle esigenze che sostanziano questo Comitato di cittadini, anche attraverso un diretto confronto, aperto e dialogante, certi che lo sviluppo della Valle possa avvenire solo con il concorso di tutte le forze vitali del territorio e non contro la volontà delle persone.

Per il Comitato di Tutela della Ferrovia  
e di Difesa dell'Ambiente e della Salute  
- Valle Brembana -

Il portavoce, Alberto Caglioni.



Alla cortese attenzione di  
Sig. Sindaco del Comune di Zogno  
Sig. Segretario Generale del Comune di Zogno

Piazza Italia n. 8  
24019 Zogno (Bg)  
email: [info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

**Oggetto: Contributi al processo di Valutazione Ambientale Strategica di variante urbanistica sullo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) inerente alla costruzione di un'area di sosta multipiano in loc. Alderò con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale della Ditta SanPellegrino SpA.**

Il sottoscritto Nicola Cremaschi, presidente del circolo di Bergamo dell'associazione "Legambiente" e la sottoscritta Mariola Peretti, presidente della Sezione di Bergamo dell'associazione "Italia Nostra", in qualità di associazioni portatrici di interessi diffusi e/o collettivi, presa visione della proposta di documento di piano/programma, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, nello spirito di collaborazione, nell'interesse generale e nel rispetto del territorio in cui operiamo, intendono sottoporre all'attenzione di codesta spettabile Amministrazione le seguenti considerazioni, da valutare come osservazioni al medesimo Piano.

### Osservazione n. 1

---

Come correttamente indicato dalla sintesi non tecnica, la VAS è un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte – politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi nazionali, regionali e locali – ai fini di garantire che queste siano incluse e affrontate, alla pari delle considerazioni di ordine economico e sociale e in modo adeguato, fin dalle prime fasi del processo decisionale. La VAS è pertanto un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di proposte pianificatorie, finalizzato ad assicurare che, a partire dalle prime



*fasi del processo decisionale, queste vengano incluse in modo completo e considerate in modo appropriato, alla pari degli elementi economici e sociali, nei modelli di "sviluppo sostenibile".*

*La Valutazione Ambientale Strategica riguarda i processi di formazione dei piani. Si tratta quindi di uno strumento di aiuto alla decisione più che di un metodo decisionale in senso stretto, che permette di sviluppare le scelte di Piano basandosi su di un più ampio ventaglio di prospettive, obiettivi e limiti rispetto a quelli inizialmente identificati dal proponente. La VAS deve essere vista come uno "strumento" di formulazione del piano; la preparazione del report finale è quindi la parte meno rilevante, in quanto tale report non è l'esito della valutazione ma la documentazione del processo utilizzato e dei contenuti che ne sono scaturiti.*

Questo approccio è fondamentale. Ai portatori di interessi collettivi, che lo stesso legislatore vuole coinvolti nel processo di valutazione, deve essere data la possibilità di comprendere nel dettaglio le motivazioni delle scelte proposte e i percorsi che le hanno fatte maturare.

Sulla base di questo assunto, quindi, per le scriventi Associazioni diventa di vitale importanza fornire il proprio contributo alle motivazioni dalle quali è scaturito il processo di ristrutturazione generale del sito produttivo della Sanpellegrino SPA, con particolare riferimento all'implementazione della superficie destinata alla movimentazione e sosta dei TIR e alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali di collegamento della stessa con la viabilità ordinaria; progetto che ha l'intento di: *Riqualificare l'intera area produttiva restituendo la giusta immagine ad un complesso che era stato modificato nel corso degli anni in maniera disomogenea.*

☐ Il progetto tiene giustamente conto delle modifiche che devono essere portate alla struttura del sito produttivo. La VAS però, deve parimenti valutare le ripercussioni che queste modifiche portano sul territorio, inteso in senso generale, e cercare di comprendere quali possano essere le soluzioni migliori capaci di ridurre, se non addirittura annullare, l'impatto ambientale.

Per ammissione degli stessi autori, questo progetto nasce per porre rimedio alla crescita disomogenea dell'impianto, avvenuta nel corso degli anni per rispondere alle via-via mutate condizioni legate all'attività produttiva della Sanpellegrino S.P.A.. Alle scriventi Associazioni, però, piace fortemente sottolineare il fatto, che in parallelo alla crescita disomogenea dell'impianto, si è anche sviluppato un aumento importante e sproporzionato rispetto alle capacità di metabolizzazione della Valle, dei mezzi di trasporto di merci e spostamento dei dipendenti. I risultati di questa situazione a debito, di questo disequilibrio di fattori dalle Amministrazioni ed enti preposti forse troppo sottovalutato negli effetti e nelle conseguenze, sono sotto gli occhi di tutti: aumento indiscriminato del traffico, che si traduce in un repentino abbattimento del livello qualitativo della vita, aumento dell'inquinamento e delle malattie da esso determinate, della incidentalità sulle strade, oltre alle sempre poco considerate ripercussioni sulla micro mobilità zonale dei centri urbani interessati e, non ultimo per importanza, lo stravolgimento spesso irrecuperabile del paesaggio vittima di tali tipi di sfruttamento.

La relazione sintetica, parlando della mobilità scrive: *Sotto l'aspetto viabilistico, l'abitato di Zogno è attraversato dalla SP ex SS470, che percorre tutta la Val Brembana, provenendo da Bergamo e dalla fascia pedemontana. Appena a monte dell'abitato si stacca, in sinistra idrografica, la SP27 della Val Serina, che supera lo spartiacque alla Forcella di Zambla e scende nella Val Seriana.*

*Alla data attuale non è ancora stata completata la variante all'abitato di Zogno della ex ss 470 e pertanto i flussi di traffico – turistico, pendolare o legato alle attività produttive - vengono sopportati dal tracciato urbano, con rilevanti effetti sulle condizioni ambientali generali.*

Parimenti, laddove si parla di qualità dell'aria: *Analizzando i consumi nel settore dei trasporti per tipologia di alimentazione, la cosa che emerge è il significativo impiego del gasolio, che rispecchia*

*una tendenza nazionale in linea con le politiche corrispondenti, ma che obbliga a una riflessione su come poter contrastare questo fenomeno. □ In accordo con il dato di riferimento ai consumi, anche le emissioni dovute ai trasporti nel comune di Zogno si attestano intorno al 13% delle emissioni complessive (anno 2005). Per avere una dimensione del dato possiamo confrontarlo con quello riferito alla CMVB.*

*Zogno è classificata come zona scadente secondo l'indice di qualità dell'aria stimato presso ARPA Lombardia (cfr. anche Osservazione 3 e 3bis).*

Lo stralcio della Relazione Ambientale, qui riportato testualmente, altro non è che la conferma di quanto poc'anzi sostenuto.

In questa prima osservazione, pertanto, si segnala che il tema della mobilità e delle emissioni prodotte dai mezzi di trasporto delle merci e dei dipendenti afferenti alla Sanpellegrino S.P.A., è uno degli aspetti più delicati e, a nostro dire, troppo poco analizzati, che il documento di Valutazione Ambientale, si limita solo a segnalare ma che non risolve affatto. Invece, data l'importanza, la risoluzione di questa criticità - semplificando, la messa su strada delle merci - è, e deve essere, uno degli obiettivi principali che le Amministrazioni, con i progettisti e le associazioni tutte, devono trattare e affrontare con lucidità e con una programmatica pianificazione ambientale, sanitaria e territoriale.

L'attenzione rivolta ad una programmazione del problema mirata, precisa e puntuale è assolutamente necessaria proprio in considerazione del fatto che, come specificato proprio in Relazione Ambientale, *Gli scenari di sviluppo della Sanpellegrino S.p.A. lasciano presupporre la possibilità di un incremento della produzione e quindi di un aumento sia negli spostamenti interni, sia nella movimentazione delle merci da e verso l'esterno. La possibile crescita dei volumi produttivi e delle spedizioni dirette, potrebbero impattare in modo considerevole sui flussi in entrata e uscita dei prossimi anni.*

Quest'ultimo passaggio, laconico nei contenuti come nel significato, è la prova provata che il problema del traffico è contestualmente riconosciuto dai progettisti e non risolto dalla VAS. Non convincono, infatti, le affermazioni riportate nel paragrafo relativo al **Miglioramento della qualità dell'aria** ove testualmente si dice che *“Quindi in conclusione l'intervento, allo stato di fatto attuale, contribuisce a un miglioramento della qualità dell'aria perché riduce la percorrenza su strada dei mezzi pesanti diretti allo stabilimento. Nell'ipotesi di un aumento dei flussi, l'aumento delle emissioni sarà comunque minore rispetto a quelle che si avrebbero con la situazione viabilistica attuale”* perché le ipotesi che portano a tale conclusione, fondano la loro ragion d'essere sul presupposto - non più condivisibile - che implementare il trasporto delle merci su TIR sia una scelta tecnica ancora proponibile in quest'epoca, come è la nostra, di più consapevole attenzione alla salvaguardia della qualità della vita e di mutata sensibilità alla tutela del paesaggio.

A tal riguardo, con riferimento alla presenza sull'area della ipotizzata linea 2 della TEB, con conforto riscontriamo che *Dai documenti presentati risulta che la proposta di variante è compatibile con il (progetto, n.d.r.) preliminare della tratta Villa d'Almè-San Pellegrino Terme (per una tramvia di superficie, n.d.r.), approvato con delibera della Giunta Provinciale n. 81 del 24/02/2005 e inserito nel PGT del Comune di Zogno. In particolare resta invariata la previsione del doppio binario e la possibilità di un polo logistico di interscambio con Sanpellegrino S.p.A., indispensabile per ipotizzare un futuro trasporto merci su ferro.*

Ugualmente, con pari positività ci conforta che il Rapporto Ambientale sottolinei che *Il dato più negativo (dell'opzione zero, n.d.r.) è la mancata riorganizzazione del sistema logistico dello stabilimento con il permanere di una situazione che grava sulla viabilità locale e che comporta un potenziale pericolo per la circolazione stradale, nonché fonti di emissioni in atmosfera dovute alle maggiori lunghezze dei tracciati stradali da percorrere da parte degli automezzi pesanti della Sanpellegrino S.p.A.*

Ciò sta a significare come da parte di San Pellegrino S.P.A., vi sia una grande sensibilità riferita al tema della movimentazione delle merci e delle persone, alle emissioni da questa mobilità prodotte e la voglia di ricercare soluzioni valide e/o alternative a questo delicatissimo problema.

Le scriventi Associazioni sono quindi a domandare, per tutto quanto sopra detto, in coerenza con lo spirito della VAS e con i dieci criteri di sviluppo sostenibile indicati nel *Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea*, quali soluzioni al problema segnalato sono state vagliate dalla Proponente, per riuscire a rendere meno disomogeneo e meno impattante l'aumento del trasporto delle merci e dei dipendenti determinato dalla riorganizzazione produttiva.

Parimenti, chiedono se la Proponente abbia valutato con adeguata attenzione e puntualità - in riferimento al progetto di sviluppo della TEB linea 2 - di utilizzare il trasporto su ferro che, alla luce delle rinnovate tecnologie di gestione e controllo della movimentazione, appare oggi un veicolo di movimentazione di merci e persone non solo più attuale ed efficiente rispetto a quello su gomma, ma soprattutto assolutamente in linea con i principi internazionalmente condivisi sia di contenimento e riduzione drastica dell'inquinamento dovuto all'utilizzo di energie di trazione derivate dagli idrocarburi, e sia di contenimento dell'utilizzo indiscriminato di suolo che le nuove infrastrutture stradali richiedono (rampe di accesso, rotatorie, spazi di manovra, ecc.). Si tenga presente, infatti, che la realizzazione della viabilità di accesso e disimpegno del parcheggio multipiano in proposta, mirando a trasformare in modo irreversibile, per funzione e per percezione, nuove porzioni di territorio (oggi, per lo più, argini fluviali a verde naturale), contrasta fortemente con l'ipotesi di utilizzare la ferrovia per la movimentazione delle merci e persone che, invece, ad impatto praticamente nullo si collocherebbe esattamente sul sedime della cessata Ferrovia di Valle Brembana non richiedendo la modifica di alcuna porzione di territorio.

Inoltre, non si trovano nella documentazione prodotta uno studio dei costi e una pari analisi costi/benefici sul medio e lungo periodo, che possa dare elementi utili e certi per comprendere se l'attuale proposta di rendere efficiente l'operatività dello stabilimento produttivo Sanpellegrino S.P.A., mediante un'organizzazione più funzionale dell'area parcheggio mezzi pesanti (TIR) e la viabilità pertinenziale ad esso, ivi compresa la realizzazione del ponte necessario all'attraversamento del fiume Brembo, non si possa rivelare, nel tempo, una scelta altamente dannosa per l'ambiente, per la salute delle popolazioni che lo abitano e, non ultimo, per l'integrità paesaggistica di questo tratto di Valle Brembana, di fatto già fortemente compromessa se solo si pensa al viadotto Sedrina della SS 470. Si stenta a credere, infatti, che la realizzazione di un edificio con un fronte di circa 190 m per un'altezza fuori terra pari a m 24 possa venire integrato nel contesto, costituito in prevalenza da piccole architetture puntiformi, con un impatto accettabile.

Ci permettiamo, pertanto, di chiedere che venga integrata l'attuale documentazione con uno studio di fattibilità elaborato in collaborazione con TEB o altra società specializzata e che permetta di valutare

questa ipotesi.

## Osservazione n. 2

---

In parte già anticipate nel precedente punto, in questa seconda osservazione si vuole porre l'attenzione su due aspetti strettamente connessi al progetto in proposta:

- Le dimensioni - e il relativo impatto - del parcheggio necessario alla riorganizzazione della logistica del sito produttivo di Sanpellegrino S.P.A.;
- L'occupazione del sedime della cessata Ferrovia elettrica di Valle Brembana (FVB).

Il primo aspetto appare quello più fortemente preoccupante: in località Alderò, nel Comune di Zogno, Sanpellegrino S.P.A. chiede di poter realizzare l'ampliamento di un'area di sua proprietà già destinata a parcheggio per TIR, mediante la realizzazione di un nuovo edificio sopraelevato rispetto all'attuale livello di ulteriori due piani fuori terra. Si verrebbe pertanto a edificare un immobile sulla sponda sinistra orografica del Brembo, le cui dimensioni del fronte verso la vallata saranno di circa 190 m lineari, la profondità circa 65 m e l'altezza circa 24 m.

Oltre a ciò, anche le vie di accesso al nuovo parcheggio avranno dimensioni ragguardevoli. Il progetto prevede infatti la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento del Brembo, lungo circa 130 m e largo circa 12 m, e la realizzazione in riva destra orografica, di una nuova rampa stradale per il superamento del dislivello di quota esistente tra l'uscita del parcheggio e la strada SS 470, questa con un'estensione di circa 370 m lineari.

Quale impatto sul paesaggio determinerà un simile intervento?

Quale soluzione è prevista per il contenimento di tale stravolgimento ambientale, quale mitigazione?

La risposta arriva direttamente dalla Relazione Paesistica.

Nelle conclusioni dell'elaborato si dice che *"L'intervento oggetto di valutazione è un intervento paesisticamente significativo per superficie coinvolta, dimensione e luoghi interessati.*

*È un edificio che sarà posizionato in adiacenza ad aree già industrializzate (l'esistente stabilimento della SanPellegrino). Avrà un'altezza di circa 23 m e andrà quindi a interrompere il profilo naturale della montagna e risulterà molto visibile anche se collocato nel punto più basso del fondovalle e non in una posizione di versante o di crinale.*

*Il nuovo ponte di attraversamento del Brembo interromperà il naturale profilo del corridoio vallivo costituito dal letto del fiume e sarà molto visibile dalla strada provinciale sia per chi proviene da Bergamo che per chi scende dall'alta valle.*

*L'intervento si colloca in un tratto di valle percorso dalla strada provinciale, dalla pista ciclabile della Valle Brembana, dalla futura variante alla strada provinciale di Zogno e dal futuro percorso della ferrovia (TEB). Pur non interrompendo la visuale verso obiettivi sensibili o simbolici per la collettività costituisce comunque un elemento di forte impatto paesistico."*

Per le scriventi Associazioni, tutti gli aspetti negativi sottolineati non possono che mandare un messaggio preciso sul grado di impatto paesistico dell'opera: sarà questa una struttura che modificherà



definitivamente e pesantemente il comparto in cui verrà collocata e le cui alterazioni difficilmente potranno essere mitigabili.

Di fatto, quindi, quel che rende valutabile (e realizzabile) l'intervento, è solo il presunto basso valore paesistico e paesaggistico dell'area (?); una lettura questa, che se veramente dovessimo leggerla in modo così superficiale, potrebbe di fatto autorizzare a realizzare nella Valle qualunque tipo di opera.

Quanto testé detto è tutto rinvenibile nella relazione paesistica. Un documento che determina un esito di valutazione dell'impatto pari a 15 punti, e quindi compreso tra la soglia di rilevanza e quella di tolleranza, e che pertanto propone opere di mitigazione consistenti in *“idonee soluzioni atte a mitigare l'impatto paesistico dell'opera come cortine verdi (siepi, filari alberati, fasce boscate) realizzate mediante l'impiego di essenze autoctone in modo da aumentare l'effetto di fusione con il contesto circostante.*

*Le soluzioni cromatiche e materiche devono essere per quanto possibile analoghe a quelle prevalentemente presenti nei contesti circostanti o al meno connotarsi e distinguersi secondo criteri di valore paesaggistico.”.*

In relazione paesistica, l'analisi condotta mostra come tutti i comparti oggetto di intervento siano stati attentamente analizzati. Il punto, però, è che le conclusioni non conducono laddove ci si aspetterebbe di arrivare.

Sebbene il metodo di valutazione dell'impatto paesistico utilizzato dai redattori del progetto sia quello previsto dalla procedura normativa, è evidente a tutti il forte contrasto esistente tra il fuori scala della proponenda opera e l'ambiente circostante, così come labili appaiono le soluzioni per lenire gli effetti negativi. In chi scrive, invece, è forte la convinzione che vi siano casi, come quello in trattazione, per i quali non è proprio possibile ipotizzare una lettura degli aspetti, ancorché delicati come quelli di cui si sta argomentando, ancorata al solo valore dei numeri. Infatti e purtroppo, sono innumerevoli gli esempi negativi scaturiti da questo tipo di approccio, ovvero che hanno ipotizzato di gestire l'impatto sul paesaggio di opere eclatanti, mediante l'utilizzo di essenze arboree, filari, siepi e fasce boscate.

Ci si chiede, pertanto, se non sia veramente il caso di approfondire, su questo punto, un maggiore sforzo progettuale e concettuale, alla ricerca di una più credibile e valida soluzione atta ad attenuare la percezione di un così grande intervento che, per ammissione stessa dei progettisti, avrà sul contesto un impatto molto alto.

A tal riguardo, inoltre, vale anche la pena di far notare che la proposta in valutazione, andando a occupare e stravolgere con opere infrastrutturali importanti l'esistente sedime ferroviario della FVB (sul cui percorso è previsto il transito della TEB2), di fatto obbligherà a riprogettare il passaggio della nuova tramvia costringendo una deviazione in altra posizione (in ipotesi ci sarebbe la traslazione sulla riva opposta del Brembo). Questa circostanza, oltre a far perdere il senso storico insito nell'operazione di recupero di un antico tracciato ferroviario da utilizzarsi, oggi come allora, con uguale destinazione d'uso (quindi un'azione coerente con il contesto perché mira a proporre - come già avvenuto per la linea 1 TEB per altro - il riutilizzo della vecchia sede ferroviaria per il transito della nuova), richiedendo nuove valutazioni e nuove opere aggiuntive (progetti, relazioni geologiche, valutazioni, infrastrutture aggiuntive, scavalco del Brembo con un nuovo ponte, ecc.), di sicuro comporterà maggiori costi e sforzi che, alla fine, potrebbero anche pregiudicarne la fattibilità.

Insomma, così per come posta, alle scriventi Associazioni questa previsione di Variante al Piano appare pericolosamente sbilanciata verso la salvaguardia di interessi privati a discapito dei diritti

pubblici e, di fronte a ciò, stupiscono le posizioni sia della proponente che dell'Amministrazione Comunale di Zogno. La prima perché con questa richiesta, trasmette un'immagine di sé che contrasta fortemente con l'idea che la storia ci ha consegnato della Sanpellegrino S.P.A., ovvero un'azienda importante, che nasce sul territorio, viene dal territorio e da questo territorio trae la propria ragione d'essere, linfa vitale e sostentamento, e che sempre ha dimostrato di tenere a cuore le sorti dell'intera Valle Brembana. La seconda perché si è posta come silente spettatore di fronte ad una proposta, questa in trattazione, che variando il PGT se dovesse essere adottata segnerà definitivamente e irrecuperabilmente una porzione ampia e unica del suo territorio.

Si chiede, pertanto, alla Proponente:

1. se non sia veramente il caso di valutare l'utilizzo della ferrotramvia (Linea TEB 2 adattata nelle strutture per come necessario), che qui dovrebbe transitare, quale vettore per trasporto delle proprie merci. Si suggerisce, per esempio e per mero spirito di riflessione, un utilizzo nelle ore notturne per lo spostamento delle merci e in fascia diurna per trasporto di cose e persone. Un siffatto approccio, animato da spirito collaborativo e di integrazione, attento alle questioni di salvaguardia del contesto e della Valle, si ritiene più consona al DNA e all'identità della Sanpellegrino S.P.A..
2. Di studiare soluzioni di gestione dell'impatto paesaggistico dell'edificio a parcheggio, più efficaci e pregnanti rispetto alla proposta mitigazione con barriere a verde.

### Osservazione n. 3

---

Nella relazione sintetica si accenna al fatto che *Il progetto preliminare della Sanpellegrino S.p.A. prevede corpi illuminanti con tecnologia a diodo led in grado di garantire elevate prestazioni illuminotecniche unitamente ad un'elevata riduzione dei consumi energetici.*

Sono poi esplicitati gli accorgimenti che verranno messi in campo per evitare la dispersione verso l'alto della luce come peraltro imposto dalla normativa vigente.

Non vengono, però, specificati alcuni particolari su cui ci permettiamo di chiedere degli approfondimenti:

- Quali accorgimenti sono stati adottati per impedire che le luci del ponte illuminino il Brembo e disturbino il ciclo di vita della flora e della fauna? Dai rendering sembrerebbe che il fiume sotto il ponte sia illuminato direttamente con fari che proiettano la loro luce (dall'alto?).

Ci sembra questa un'eventualità assolutamente da evitare perché, come certamente si saprà, ciò determinerebbe conseguenze assolutamente negative per la flora e fauna del Brembo che, in quella porzione di fiume, vedrebbero alterata la naturale alternanza tra giorno e notte.

Le scriventi Associazioni segnalano che diversi studi stanno portando all'attenzione della comunità medica alcune conseguenze dannose del diodo led a luce fredda (spettro azzurro 5300/6500 K).

Coerentemente con quanto indicato dal Ministero per la Salute si consiglia pertanto un utilizzo di led a luce calda (2700/3000 K) che sembra essere meno impattante.

#### Osservazione n. 4

---

Nella documentazione proposta si ribadisce più volte l'efficienza energetica dei Led in relazione alle altre tecnologie di illuminazione.

Parimenti si sottolinea la maggior economicità di questa tecnologia.

Chi scrive trova molto interessante proporre a SanPellegrino S.P.A. di rendere compartecipi i residenti della Valle Brembana di questi suoi risparmi, costituendo un fondo finalizzato al miglioramento dell'efficienza energetica, in primo luogo, degli edifici pubblici della Valle.

#### Osservazione n. 5

---

Amnesso, come si sostiene, che il progetto in sé una volta a regime non produrrà direttamente nuove emissioni, è altrettanto indiscutibile che la realizzazione di questo intervento è necessaria per permettere un aumento di produzione dell'Azienda proponente, e quindi, per forza, anche un aumento dei flussi di traffico.

Nel Rapporto Ambientale si sostiene che la nuova sistemazione dell'area potrà contribuire a diminuire le emissioni nella movimentazione interna. A sostenimento di questa affermazione, però, mancano dei dati certi che aiutino a comprendere di quanto diminuirebbero le emissioni con la nuova organizzazione del lavoro e di quanto aumenterebbero, invece, gli inquinanti, con l'aumento dei flussi di traffico in una prospettiva di medio lungo periodo anche in relazione al piano di rinnovo del parco mezzi aziendale e alle fasce orarie di lavoro.

Si richiede pertanto l'elaborazione di una nota tecnica integrativa di dettaglio.

#### Osservazione n. 6

---

Nell'allegato **1.6 RELAZIONE SULL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO**, mancano i dati sulla variazione di Ozono O<sub>3</sub> dovuto all'intervento.

Il traffico produce n° 2 componenti fondamentali che favoriscono la formazione di ozono nei bassi strati dell'atmosfera. Ossidi di azoto NO<sub>x</sub> ed idrocarburi reattivi NMH (o COVNM). Nella stessa relazione manca anche ogni riferimento alle variazioni delle emissioni di NMH (o COVNM).

L'ozono (O<sub>3</sub>) è un agente inquinante secondario nel senso che esso non è prodotto direttamente dall'attività dell'uomo, ma è originato nell'aria dalla reazione di inquinanti primari in condizioni climatiche caratterizzate da una forte radiazione solare e temperatura elevata in presenza di alta

pressione e bassa ventilazione. Fenomeni quindi che favoriscono il ristagno e l'accumulo degli inquinanti.

L'aumento delle concentrazioni di ozono, in particolar modo nelle ore calde dei giorni d'estate, in prossimità del suolo, deriva da un complesso meccanismo di reazioni (smog-fotochimico) che coinvolgono:

- 1- Ossigeno (O<sub>2</sub>)
- 2- Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)
- 3- Idrocarburi insaturi (COVNM)
- 4- Radiazione solare e calore.

I valori massimi dei 4 parametri sopracitati si ottengono, d'estate e nelle ore più calde.

In questo caso è corretto parlare di inquinamento da ozono, in quanto tale specie chimica è irritante per l'uomo (vie respiratorie).

È di tutta evidenza quindi come in un contesto in cui c'è una presenza importante di fasce boscate (produzione O<sub>2</sub>) ed una forte radiazione solare estiva (limpidezza dell'atmosfera rispetto alla pianura data da un relativo basso tasso di umidità) ci troviamo in una situazione particolarmente sensibile. L'aumento delle emissioni di NO<sub>x</sub> e idrocarburi reattivi, tipico delle emissioni da traffico autoveicolare crea tutte le condizioni per la formazione di questo inquinante secondario in concentrazioni importanti.

L'ozono è un gas a forte azione irritante che attacca le mucose. Fra gli effetti acuti, dipendenti dalla concentrazione e dalla durata dell'esposizione, citiamo le irritazioni agli occhi, al naso, alla gola e all'apparato respiratorio, un senso di pressione sul torace e la tosse. In caso di sforzi fisici l'azione irritante risulta più intensa e le prestazioni fisiche possono diminuire. Gli effetti dell'ozono sono contraddistinti da grandi differenze individuali: ci sono persone più sensibili di altre agli effetti dell'ozono.

Più la concentrazione di ozono aumenta, più aumenta il numero di persone colpite e più forti sono i sintomi e le disfunzioni.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) la funzione respiratoria diminuisce in media del 10% nelle persone sensibili che praticano un'attività fisica all'aperto, se la concentrazione dell'ozono nell'aria raggiunge 200 µg/m<sup>3</sup>.

Oltre agli effetti acuti, diretti, si possono osservare anche effetti a lungo termine. La diminuzione della funzione respiratoria può provocare una modifica infiammatoria del tessuto polmonare, la quale, a lungo termine, può causare un invecchiamento precoce dei polmoni. Ci sono indicazioni in base alle quali esposizioni ripetute e frequenti all'ozono, in concomitanza con altri inquinanti atmosferici, possono avere un influsso sull'insorgere e sul decorso di malattie dell'apparato respiratorio. Le più recenti indagini mostrano, inoltre, che lo smog estivo e il forte inquinamento atmosferico possono portare ad una maggiore predisposizione alle allergie delle vie respiratorie.

Riguardo agli effetti sulla vegetazione, l'ozono influisce sul meccanismo della fotosintesi e quindi sulla crescita delle piante. I danni alle coltivazioni e quindi eventuali perdite di raccolto, sono conseguenza di valori di ozono cronicamente elevati in dipendenza del tipo di coltura, della regione, del periodo dell'anno e di altri fattori di stress quali la siccità.

Si richiede, pertanto, l'elaborazione di una nota tecnica integrativa relativa a questo particolare

aspetto.

## Osservazione n. 7

---

L'inquinamento atmosferico rappresenta uno dei principali fattori di rischio per la salute umana. All'interno del Rapporto Ambientale, documento in oggetto di VAS, San Pellegrino-gruppo Nestlé evidenzia sul tema specifico criticità relate al piano edificatorio, che non appaiono mitigate da un adeguato piano previsionale.

L'aumento di inquinanti atmosferici è conseguenza diretta dell'aumento del 35%, rispetto all'esistente, del trasporto merci che si prospetta realizzato con autoarticolati su gomma, lungo la direttrice Zogno-Dalmine (oltre 250 autoarticolati al giorno).

In tale scenario appare poco coerente la notazione, riportata nel documento ambientale redatto da SanPellegrino S.P.A.-gruppo Nestlé, per la quale dalla realizzazione dell'opera edificatoria ci si aspetta una riduzione dell'inquinamento atmosferico per una minor estensione di tragitto degli autoarticolati, che non percorrerebbero più il tratto di strada provinciale di pertinenza del Comune di San Pellegrino Terme, anticipando l'entrata dei mezzi a livello del Comune di Zogno. Infatti, se è vero che secondo il progetto, gli autoarticolati interrompono a Ambria il loro percorso prima del parcheggio nel multipiano sul Brembo, gli stessi comunque percorrerebbero un tragitto aggiuntivo, di diverse centinaia di metri, sulla strada privata di connessione alla ex ss470, del tutto vanificando il risparmio chilometrico e anzi concentrando gli inquinanti in un'area più circoscritta e quindi più vulnerabile.

Nel progetto edificatorio oggetto di VAS si afferma con chiarezza che dall'intervento non si otterrà alcun beneficio sull'inquinamento atmosferico, già particolarmente intenso e rappresentato da polveri sottili (PM), benzene/benzoapirene ed esausti da traffico veicolare.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), l'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA) e l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC di Lione) hanno più volte sottolineato la necessità di aumentare gli sforzi per combattere l'inquinamento atmosferico e ridurre così i rischi per la salute umana. Lo stato di qualità dell'aria e della salute dei cittadini nei paesi europei, Italia inclusa, sono oggetto di monitoraggio continuo. Nel 2014 L'European Environmental Agency (EEA) ha pubblicato il report "Air pollution fact sheet-2014-Italy". Per l'Italia le stime medie di inquinamento atmosferico nelle aree urbane hanno dimostrato come la popolazione italiana sia stata molto spesso esposta a valori di inquinanti atmosferici maggiori rispetto a quanto stabilito dalla normativa europea (recepita in Italia dal decreto-legge 155/2010). Per esempio, si stima che nelle 2012 oltre il 50% (50.7%) degli italiani sia stato esposto a 50 µg/m<sup>3</sup> di PM<sub>10</sub> (il particolato sottile) per più di 35 giorni all'anno mentre il 62% della popolazione a concentrazioni di ozono superiore al limite di legge europeo. La misura dell'esposizione rappresenta a tutti gli effetti lo strumento d'elezione capace di esprimere il rischio salute, poiché esiste uno acclarato rapporto diretto tra esposizione agli inquinanti e malattie respiratorie e tumori.

Molti degli inquinanti atmosferici derivano da fenomeni di combustione e rientrano nel Gruppo 1 (il più rischioso) della lista dei cancerogeni secondo la IARC; tra questi il benzene, le polveri sottili (PM)

e gli esausti dei motori diesel come il benzopirene. Le evidenze epidemiologiche raccolte da migliaia di studi scientifici, in più di 50 anni di osservazioni, hanno stabilito in modo inequivoco il nesso causale tra questi inquinanti atmosferici e l'insorgenza di tumori, in particolare il carcinoma del polmone (con definizione di "sufficient evidence" per il Gruppo 1 della classificazione IARC). Gli stessi studi hanno permesso anche di considerare molto probabile l'associazione tra inquinamento atmosferico e carcinoma della vescica. Il ruolo cruciale costituito dal traffico veicolare nella generazione dell'inquinamento atmosferico è noto da decenni, come sono tristemente note le implicazioni negative che vi si accompagnano sulla salute umana.

Solo per citarne uno, fra i numerosi esempi disponibili, lo studio ESCAPE è uno studio scientifico basato sull'analisi di 17 differenti coorti di popolazione, studiate in 9 paesi europei (Italia inclusa) per investigare il rischio di salute in persone esposte a potenziali inquinanti atmosferici da traffico veicolare<sup>1</sup>. Delle 312.944 persone osservate per un periodo medio di 12,8 anni, 2095 fra loro hanno sviluppato un tumore del polmone con un incremento significativo del rischio del 22% per aumenti di ogni 10 µg/m<sup>3</sup> di PM10 e un incremento del rischio del 18%, per aumenti di ogni 10 µg/m<sup>3</sup> di PM 2.5.

Recentemente, un ulteriore studio scientifico ha valutato, in Italia, l'associazione tra mortalità per tumore del polmone e residenza in comuni o aree urbane ubicate nelle vicinanze delle autostrade e/o delle strade a traffico sostenuto. In questo studio è stato osservato un gradiente significativo di rischio morte per tumore polmonare nei cittadini residenti in prossimità delle vie di comunicazione con traffico sostenuto rispetto a quelli residenti in aree rurali o comunque distanti dalle strade/autostrade con elevata intensità di traffico veicolare<sup>2</sup>.

È importante rilevare che la maggior parte degli studi, che hanno valutato l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana, proviene da analisi condotte in aree (italiane o straniere) in cui i limiti di legge di concentrazione di inquinanti atmosferici erano rispettati. Quest'osservazione vale anche per il rischio oncologico.

In particolare si noti che:

- la maggioranza degli studi che hanno permesso di classificare come "sostanza cancerogena di Gruppo 1" il particolato sottile (PM) e altri inquinanti atmosferici, provengono da studi condotti in aree in cui il valore medio annuale del PM2.5 era nel 75% dei casi inferiore ai limiti legislativi (variando tra 10 e 30 µg/m<sup>3</sup>)
- aumenti significativi del rischio del tumore polmonare sono stati documentati in aree in cui il valore medio annuale del PM2.5 era inferiore a quello suggerito dalla normativa.

Confrontando i valori di limite di legge per gli inquinanti atmosferici con quelli suggeriti dall'OMS, emerge un vertiginoso aumento della quota di popolazione esposta a concentrazioni di dannosi per la salute. Prendendo ad esempio l'esposizione al PM2.5, una quota compresa tra l'8%-12% della popolazione italiana risulta esposta a concentrazioni medie annuali superiori ai limiti di legge (25 µg/m<sup>3</sup>). Al contrario questa percentuale sale al 85%- 91% usando il criterio suggerito da OMS che definisce il limite del 10 µg/m<sup>3</sup>. Lo stesso vale per il PM2.5 e altri inquinanti ambientali.

---

<sup>1</sup> Raaschou-Nielsen O, Andersen ZJ, Beelen R, et al. Air pollution and lung cancer incidence in 17 European co- horts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE). *Lancet Oncol* 2013; 14:813-22. o

<sup>2</sup> Bidoli E, Pappagallo M, Birri S, et al. Residential proximity to major roadways and lung cancer mortality. Italy, 1990-2010: an observational study. *Int J Environ Res Public Health* 2016; 13(2):191.

Da ciò si appalesa un certissimo impatto negativo dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana e delle popolazioni esposte agli inquinanti atmosferici, anche quando nei limiti di legge. Secondo ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) l'aria nell'area di Zogno-Ambria è di qualità scarsa e questo corrisponde a percentuali di PM, ossido di azoto e di zolfo che sono pericolosamente superiori rispetto ai limiti stabiliti da OMS, ancorché non ancora recepiti dalle legislazioni nazionali. Questo fa della Valle Brembana, in particolare di quella porzione di territorio oggetto di queste considerazioni, un'area in cui le esposizioni agli inquinanti atmosferici sono fonte di preoccupazione per la salute pubblica. D'altra parte è noto dal Registro Tumori della provincia di Bergamo che la Valle Brembana è zona ad elevata incidenza di malattie oncologiche. Secondo il rapporto del registro tumori la mortalità in provincia di Bergamo rispetto alla regione Lombardia misura un eccesso di morti significativo sia tra i maschi (+8%) sia tra le femmine (+11%). Considerando gli anni 2006-2014, di cui si possiede l'elaborazione definitiva dei dati, il distretto della Valle Brembana presenta un rischio di mortalità maschile significativamente più alto rispetto alla media provinciale e questo verosimilmente a causa dell'impatto della prima causa di morte per neoplasia maschile che è rappresentata dal tumore del polmone.

Le osservazioni qui riportate sono interamente rinvenibili nel rapporto annuale dell'associazione italiana di oncologia medica (AIOM) e nel registro tumori della provincia di Bergamo (AIRTUM)<sup>3</sup>.

Mentre sono del tutto acclarati i rapporti di causalità tra inquinamento atmosferico e tumori del polmone, tutte le raccomandazioni nazionali e internazionali delle Agenzie di salute, sottolineano l'importanza delle azioni di prevenzione pubblica attraverso pratiche di eliminazione o riduzione delle sostanze inquinanti.

Le scriventi Associazioni chiedono, quindi, che il tema dell'aumento dell'inquinamento atmosferico, sicura conseguenza del progetto edificatorio, venga svolto in forma più esaustiva prevedendo significative correzioni e azioni preventive, considerati i gravissimi effetti sulla salute dei cittadini che vi potrebbero derivare.

## Osservazione n. 8

---

Nel Rapporto Ambientale è scritto *che all'interno dello stabilimento tutti i carrelli diesel sono già stati sostituiti con quelli ad alimentazione elettrica e che anche la motrice per lo spostamento dei rimorchi all'interno della fabbrica è ad alimentazione elettrica.*

Riteniamo che il passaggio a forme di movimentazione delle merci meno impattanti sia oggettivamente un passo importante, ma ci permettiamo di chiedere quale sia la fonte di produzione dell'energia elettrica che viene utilizzata per alimentare i carrelli elettrici e la motrice per lo spostamento dei rimorchi onde evitare di limitarci a "spostare" la fonte delle emissioni, dal mezzo di lavoro ad altro ambito. La qual cosa, evidentemente, dal punto di vista delle emissioni non è da

---

<sup>3</sup> I numeri del cancro in Italia 2017, Versione per pazienti e cittadini a cura di Fondazione AIOM; Edizione 2017 a cura de Il Pensiero Scientifico Editore ISBN 978-88-490-0594-3.

considerarsi un vantaggio, ma uno svantaggio trovandosi a dover considerare la naturale dispersione di energia nel percorso.

Si richiede di avere chiarimenti su questo punto.

## Osservazione n. 9

---

Non troviamo indicazioni, nel rapporto ambientale, rispetto alla possibilità di creare ecodotti, sottopassi faunistici, fasce arboree a tutela e ponti verdi utilizzando come nuovo punto di connessione proprio la nuova infrastruttura (ponte) che collegherà le due sponde del fiume.

Riteniamo che sia nella realizzazione del ponte, che della strada posta su sponda orografica destra si debba tener conto anche di questa necessità nell'ottica di migliorare le connessioni ecologiche e tutelare la biodiversità del territorio.

Chi scrive chiede che debba venire preso in considerazione anche questo aspetto.

## Osservazione n. 10

---

*Dal punto di vista della coerenza interna, ovvero della sostenibilità ambientale della variante, si evidenzia che la principale criticità è rappresentata dalla chiusura del varco ecologico e dalla sostanziale saldatura delle aree urbanizzate. Si è già indicato come la Rete Ecologica Regionale preveda in questa area un varco da mantenere e deframmentare e che pertanto ogni intervento di chiusura ulteriore di questa fascia debba essere attentamente valutato. Va anche detto però che la posizione individuata per localizzare questo varco appare sostenibile solo in teoria e che il varco di fatto non esiste già ora. Ci troviamo infatti in presenza di un'area industriale esistente sulla sponda sinistra, di un tratto di fiume arginato in sponda destra da un muro in cemento, molto lungo e alto una decina di metri rispetto all'alveo, di una ex strada statale con intensi flussi di traffico, di un paravalanghe artificiale e di un muro di contenimento del versante in destra idrografica molto alto e continuo per qualche centinaio di metri. Quindi di fatto il varco è già chiuso da tempo.*

*Obbiettivamente, anche non realizzando alcuna variante al PGT e nessuna opera all'interno dell'AT08, non ci sono soluzioni tecniche fattibili per concretizzare le previsioni della RER.*

*Probabilmente dal punto di vista delle connessioni ecologiche, siamo in ritardo e si sarebbe dovuto analizzare meglio la situazione e regolamentare le trasformazioni in modo diverso, già molto tempo fa. Per esempio spostando più a sud il varco e salvaguardando le aree a fianco del fiume.*

*Nel caso della variante in esame, si può affermare che il problema del varco previsto dalla RER non viene né risolto né peggiorato. Gli accorgimenti progettuali individuati e proposti dal richiedente, per quanto utili e ragionati, non possono migliorare più di tanto una situazione già compromessa condizionata, sia dalle caratteristiche morfologiche, sia dalla coesistenza di uno stato di fatto e di*



*previsione fortemente limitante. Alcune delle soluzioni di progetto comunque cercano, per quanto possibile, di mantenere almeno le connessioni longitudinali e questo fatto, se non altro, pare migliorativo rispetto a previsioni urbanistiche poco attente a questo aspetto.*

Tenendo conto del fatto che ai sensi dell'art. 3 ter, primo comma, della legge della Regione Lombardia n. 86 del 1983 e come ribadito dalla sentenza del TAR del 30 settembre 2014 secondo cui "le reti ecologiche regionali (RER) altro non sono che un insieme di aree non compromesse che si interpongono, quali varchi ecologici appunto, fra le aree urbanizzate, la cui esistenza consente la migrazione della fauna tra un sito naturalistico ed un altro (cfr. TAR Lombardia Milano, sez. II, 11 giugno 2014, n. 1542). Non è dunque necessario che l'area da inserire nella rete ecologica abbia caratteristiche di pregio ambientale, essendo invece sufficiente che, date le sue caratteristiche ontologiche, essa sia idonea a svolgere la suindicata funzione."

Non è chiaro dalla documentazione prodotta, pertanto, quale sia la proposta del Proponente per risolvere la problematica che l'intervento viene a generare.

## Osservazione n. 11

---

Nel rapporto ambientale, sul nuovo ponte di attraversamento del Brembo è specificamente scritto: *Dall'altro però risulta che la strada di accesso al nuovo ponte interessa per circa ml 220,00, la fascia B del PAI e per circa ml 30,00 la fascia A. In base alle disposizioni normative, la trasformazione all'interno di queste aree è ammissibile solo nel caso di opere di interesse pubblico non diversamente localizzabili.*

Alle scriventi Associazioni sfugge il passaggio con il quale si vorrebbe rendere di interesse pubblico, un ponte la cui unica ragion d'essere è permettere il transito di mezzi d'opera e trasporto pertinenziali all'attività di un'azienda privata.

E non convincono affatto le argomentazioni riportate in Relazione e che, sull'utilità del ponte sostengono che *"Stante ciò è necessario che gli enti coinvolti e interessati, fatte le necessarie considerazioni, si esprimano nel merito mediante uno specifico provvedimento che dovrà accompagnare l'espressione finale del parere motivato. La conferenza di valutazione finale sarà dunque il momento di confronto e condivisione utile per una disamina completa di questi aspetti. Anche se non è questa la sede per una valutazione in tal senso, per quanto concerne i benefici pubblici attesi, si può prevedere che l'utilità nei confronti della collettività trovi motivazioni nel miglioramento dei flussi di traffico, nelle opere previste ad uso pubblico sul Comune di Zogno e sul Comune di San Pellegrino, nel potenziamento di una realtà lavorativa molto importante per l'economia locale e nella forte riqualificazione d'immagine di un marchio che costituisce una delle eccellenze del territorio e che, più di tutti, ha rappresentatività all'estero"* perché oltre a sembrare un po' forzate, trattano il punto con un sapore vagamente "padronale". Infatti, per come vengono espresse le motivazioni, sembra quasi che Sanpellegrino S.P.A. - a cui non si negano i meriti e la

rappresentatività nel mondo - non ricordi, o non voglia ricordare, che l'azienda esiste e produce i suoi utili grazie ad una concessione pubblica di sfruttamento di una risorsa naturale - l'acqua come bene di tutti e appartenente a tutti - che non esiste da nessun'altra parte del mondo. In questo senso, quindi, è bene rimarcare il fatto che è la fortuna del marchio San Pellegrino a dipendere strettamente dalla Valle Brembana e non il contrario.

Per questo, risultano assolutamente ingiustificati i timori espressi in conferenza VAS dal sindaco del Comune di San Pellegrino T., circa la possibilità esplicitata dal detentore del marchio - Nestlé - di spostare altrove la produzione nel caso in cui alla realizzazione dell'opera fosse opposto un conclamato rifiuto. A suddetto amministratore, e ai lettori tutti, si vuole in questa sede dire che trattando il caso di specie del confezionamento di una specifica acqua dalle qualità uniche, che tale bene sgorga da fonti naturali distribuite sul solo territorio del bacino brembano e il cui prelievo è possibile in virtù di una concessione temporale data dalle Amministrazioni comunali della Valle all'operatore privato, la produzione della Sanpellegrino S.P.A. difficilmente potrà essere spostata altrove.

Forse, e qui ragione potrebbe avere l'Amministratore, l'imbottigliamento potrebbe effettivamente essere decentrato in altra sede, ma non sfugge a chi scrive, e non dovrebbe nemmeno sfuggire ai sindaci preoccupati per le sorti dei loro cittadini occupati in questi stabilimenti, che nel denegato caso in cui Nestlé dovesse optare per la drastica soluzione di spostare altrove il confezionamento, parimenti, le Amministrazioni concessionarie potranno ridiscutere i patti concessori, arrivando in mancanza di accordo sino all'annullamento delle convenzioni in essere.

Tornando al tema, se il progettando ponte fosse stato sin da subito reso compatibile con il futuro passaggio della tramvia e, magari, se tale struttura fosse stata sin da subito resa utilizzabile anche per il transito di pedoni e biciclette, il tutto rendendo immediatamente intellegibile la funzione non esclusiva del proponente, ma anche pubblica, allora forse, più facilmente si potrebbe giustificare l'intervento.

Si chiede, pertanto, di valutare in modo opportuno questo approccio.

## **Osservazione n. 12**

---

Invarianza idraulica.

Non troviamo, all'interno della documentazione proposta a come si pensa di compensare il suolo che viene detratto per la cementificazione (piazzale e edificio). A maggior ragione oggi la normativa Regionale con il nuovo Regolamento ha reso obbligatori gli interventi di compensazione dell'invarianza idraulica e idrogeologica come peraltro sottolineato dalle osservazioni di ARPA.

Si chiede, pertanto, di valutare in modo opportuno questo aspetto.

Con la convinzione di aver proposto dei suggerimenti utili ed importanti, invitiamo i signori consiglieri comunali a riflettere approfonditamente sul merito della questione esposta e confidiamo nell'accoglimento delle presenti osservazioni convinti di interpretare le intenzioni degli amministratori.

Con l'occasione porgiamo

Distinti Saluti.

Bergamo li, 09 luglio 2018

Legambiente Bergamo  
Nicola Cremaschi

Italia Nostra Bergamo  
Mariola Peretti

In allegato le osservazioni di Legambiente Bergamo e Italia Nostra Bergamo per la VAS del SUAP SanPellegrino SPA.

Cordiali saluti,

Nicola Cremaschi  
Legambiente Bergamo

Prot. 9909 del 10 luglio 2018

Alla cortese attenzione di  
Sig. Sindaco del Comune di Zogno  
Sig. Segretario Generale del Comune di Zogno

Piazza Italia n. 8  
24019 Zogno (Bg)  
email: [info@pec.comune.zogno.bg.it](mailto:info@pec.comune.zogno.bg.it)

**Oggetto: Contributi al processo di Valutazione Ambientale Strategica di variante urbanistica sullo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) inerente alla costruzione di un'area di sosta multipiano in loc. Alderò con annessi collegamenti viabilistici alla viabilità principale della Ditta SanPellegrino SpA.**

Il sottoscritto Nicola Cremaschi, presidente del circolo di Bergamo dell'associazione "Legambiente" e la sottoscritta Mariola Peretti, presidente della Sezione di Bergamo dell'associazione "Italia Nostra", in qualità di associazioni portatrici di interessi diffusi e/o collettivi, presa visione della proposta di documento di piano/programma, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, nello spirito di collaborazione, nell'interesse generale e nel rispetto del territorio in cui operiamo, intendono sottoporre all'attenzione di codesta rispettabile Amministrazione le seguenti considerazioni, da valutare come osservazioni al medesimo Piano.

### Osservazione n. 1

---

Come correttamente indicato dalla sintesi non tecnica, la VAS è un processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte – politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi nazionali, regionali e locali – ai fini di garantire che queste siano incluse e affrontate, alla pari delle considerazioni di ordine economico e sociale e in modo adeguato, fin dalle prime fasi del processo decisionale. La VAS è pertanto un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di proposte pianificatorie, finalizzato ad assicurare che, a partire dalle prime



*fasi del processo decisionale, queste vengano incluse in modo completo e considerate in modo appropriato, alla pari degli elementi economici e sociali, nei modelli di "sviluppo sostenibile".*

*La Valutazione Ambientale Strategica riguarda i processi di formazione dei piani. Si tratta quindi di uno strumento di aiuto alla decisione più che di un metodo decisionale in senso stretto, che permette di sviluppare le scelte di Piano basandosi su di un più ampio ventaglio di prospettive, obiettivi e limiti rispetto a quelli inizialmente identificati dal proponente. La VAS deve essere vista come uno "strumento" di formulazione del piano; la preparazione del report finale è quindi la parte meno rilevante, in quanto tale report non è l'esito della valutazione ma la documentazione del processo utilizzato e dei contenuti che ne sono scaturiti.*

Questo approccio è fondamentale. Ai portatori di interessi collettivi, che lo stesso legislatore vuole coinvolti nel processo di valutazione, deve essere data la possibilità di comprendere nel dettaglio le motivazioni delle scelte proposte e i percorsi che le hanno fatte maturare.

Sulla base di questo assunto, quindi, per le scriventi Associazioni diventa di vitale importanza fornire il proprio contributo alle motivazioni dalle quali è scaturito il processo di ristrutturazione generale del sito produttivo della Sanpellegrino SPA, con particolare riferimento all'implementazione della superficie destinata alla movimentazione e sosta dei TIR e alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali di collegamento della stessa con la viabilità ordinaria; progetto che ha l'intento di: *Riqualificare l'intera area produttiva restituendo la giusta immagine ad un complesso che era stato modificato nel corso degli anni in maniera disomogenea.*

□ Il progetto tiene giustamente conto delle modifiche che devono essere portate alla struttura del sito produttivo. La VAS però, deve parimenti valutare le ripercussioni che queste modifiche portano sul territorio, inteso in senso generale, e cercare di comprendere quali possano essere le soluzioni migliori capaci di ridurre, se non addirittura annullare, l'impatto ambientale.

Per ammissione degli stessi autori, questo progetto nasce per porre rimedio alla crescita disomogenea dell'impianto, avvenuta nel corso degli anni per rispondere alle via-via mutate condizioni legate all'attività produttiva della Sanpellegrino S.P.A.. Alle scriventi Associazioni, però, piace fortemente sottolineare il fatto, che in parallelo alla crescita disomogenea dell'impianto, si è anche sviluppato un aumento importante e sproporzionato rispetto alle capacità di metabolizzazione della Valle, dei mezzi di trasporto di merci e spostamento dei dipendenti. I risultati di questa situazione a debito, di questo disequilibrio di fattori dalle Amministrazioni ed enti preposti forse troppo sottovalutato negli effetti e nelle conseguenze, sono sotto gli occhi di tutti: aumento indiscriminato del traffico, che si traduce in un repentino abbattimento del livello qualitativo della vita, aumento dell'inquinamento e delle malattie da esso determinate, della incidentalità sulle strade, oltre alle sempre poco considerate ripercussioni sulla micro mobilità zonale dei centri urbani interessati e, non ultimo per importanza, lo stravolgimento spesso irrecuperabile del paesaggio vittima di tali tipi di sfruttamento.

La relazione sintetica, parlando della mobilità scrive: *Sotto l'aspetto viabilistico, l'abitato di Zogno è attraversato dalla SP ex SS470, che percorre tutta la Val Brembana, provenendo da Bergamo e dalla fascia pedemontana. Appena a monte dell'abitato si stacca, in sinistra idrografica, la SP27 della Val Serina, che supera lo spartiacque alla Forcella di Zambla e scende nella Val Seriana.*

*Alla data attuale non è ancora stata completata la variante all'abitato di Zogno della ex ss 470 e pertanto i flussi di traffico – turistico, pendolare o legato alle attività produttive - vengono sopportati dal tracciato urbano, con rilevanti effetti sulle condizioni ambientali generali.*

Parimenti, laddove si parla di qualità dell'aria: *Analizzando i consumi nel settore dei trasporti per tipologia di alimentazione, la cosa che emerge è il significativo impiego del gasolio, che rispecchia*

*una tendenza nazionale in linea con le politiche corrispondenti, ma che obbliga a una riflessione su come poter contrastare questo fenomeno. □ In accordo con il dato di riferimento ai consumi, anche le emissioni dovute ai trasporti nel comune di Zogno si attestano intorno al 13% delle emissioni complessive (anno 2005). Per avere una dimensione del dato possiamo confrontarlo con quello riferito alla CMVB.*

*Zogno è classificata come zona scadente secondo l'indice di qualità dell'aria stimato presso ARPA Lombardia (cfr. anche Osservazione 3 e 3bis).*

Lo stralcio della Relazione Ambientale, qui riportato testualmente, altro non è che la conferma di quanto poc'anzi sostenuto.

In questa prima osservazione, pertanto, si segnala che il tema della mobilità e delle emissioni prodotte dai mezzi di trasporto delle merci e dei dipendenti afferenti alla Sanpellegrino S.P.A., è uno degli aspetti più delicati e, a nostro dire, troppo poco analizzati, che il documento di Valutazione Ambientale, si limita solo a segnalare ma che non risolve affatto. Invece, data l'importanza, la risoluzione di questa criticità - semplificando, la messa su strada delle merci - è, e deve essere, uno degli obiettivi principali che le Amministrazioni, con i progettisti e le associazioni tutte, devono trattare e affrontare con lucidità e con una programmatica pianificazione ambientale, sanitaria e territoriale.

L'attenzione rivolta ad una programmazione del problema mirata, precisa e puntuale è assolutamente necessaria proprio in considerazione del fatto che, come specificato proprio in Relazione Ambientale, *Gli scenari di sviluppo della Sanpellegrino S.p.A. lasciano presupporre la possibilità di un incremento della produzione e quindi di un aumento sia negli spostamenti interni, sia nella movimentazione delle merci da e verso l'esterno. La possibile crescita dei volumi produttivi e delle spedizioni dirette, potrebbero impattare in modo considerevole sui flussi in entrata e uscita dei prossimi anni.*

Quest'ultimo passaggio, laconico nei contenuti come nel significato, è la prova provata che il problema del traffico è contestualmente riconosciuto dai progettisti e non risolto dalla VAS. Non convincono, infatti, le affermazioni riportate nel paragrafo relativo al **Miglioramento della qualità dell'aria** ove testualmente si dice che *“Quindi in conclusione l'intervento, allo stato di fatto attuale, contribuisce a un miglioramento della qualità dell'aria perché riduce la percorrenza su strada dei mezzi pesanti diretti allo stabilimento. Nell'ipotesi di un aumento dei flussi, l'aumento delle emissioni sarà comunque minore rispetto a quelle che si avrebbero con la situazione viabilistica attuale”* perché le ipotesi che portano a tale conclusione, fondano la loro ragion d'essere sul presupposto - non più condivisibile - che implementare il trasporto delle merci su TIR sia una scelta tecnica ancora proponibile in quest'epoca, come è la nostra, di più consapevole attenzione alla salvaguardia della qualità della vita e di mutata sensibilità alla tutela del paesaggio.

A tal riguardo, con riferimento alla presenza sull'area della ipotizzata linea 2 della TEB, con conforto riscontriamo che *Dai documenti presentati risulta che la proposta di variante è compatibile con il (progetto, n.d.r.) preliminare della tratta Villa d'Almè-San Pellegrino Terme (per una tramvia di superficie, n.d.r.), approvato con delibera della Giunta Provinciale n. 81 del 24/02/2005 e inserito nel PGT del Comune di Zogno. In particolare resta invariata la previsione del doppio binario e la possibilità di un polo logistico di interscambio con Sanpellegrino S.p.A., indispensabile per ipotizzare un futuro trasporto merci su ferro.*

Uguualmente, con pari positività ci conforta che il Rapporto Ambientale sottolinei che *Il dato più negativo* (dell'opzione zero, n.d.r.) è *la mancata riorganizzazione del sistema logistico dello stabilimento con il permanere di una situazione che grava sulla viabilità locale e che comporta un potenziale pericolo per la circolazione stradale, nonché fonti di emissioni in atmosfera dovute alle maggiori lunghezze dei tracciati stradali da percorrere da parte degli automezzi pesanti della Sanpellegrino S.p.A.*

Ciò sta a significare come da parte di San Pellegrino S.P.A., vi sia una grande sensibilità riferita al tema della movimentazione delle merci e delle persone, alle emissioni da questa mobilità prodotte e la voglia di ricercare soluzioni valide e/o alternative a questo delicatissimo problema.

Le scriventi Associazioni sono quindi a domandare, per tutto quanto sopra detto, in coerenza con lo spirito della VAS e con i dieci criteri di sviluppo sostenibile indicati nel *Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea*, quali soluzioni al problema segnalato sono state vagliate dalla Proponente, per riuscire a rendere meno disomogeneo e meno impattante l'aumento del trasporto delle merci e dei dipendenti determinato dalla riorganizzazione produttiva.

Parimenti, chiedono se la Proponente abbia valutato con adeguata attenzione e puntualità - in riferimento al progetto di sviluppo della TEB linea 2 - di utilizzare il trasporto su ferro che, alla luce delle rinnovate tecnologie di gestione e controllo della movimentazione, appare oggi un veicolo di movimentazione di merci e persone non solo più attuale ed efficiente rispetto a quello su gomma, ma soprattutto assolutamente in linea con i principi internazionalmente condivisi sia di contenimento e riduzione drastica dell'inquinamento dovuto all'utilizzo di energie di trazione derivate dagli idrocarburi, e sia di contenimento dell'utilizzo indiscriminato di suolo che le nuove infrastrutture stradali richiedono (rampe di accesso, rotatorie, spazi di manovra, ecc.). Si tenga presente, infatti, che la realizzazione della viabilità di accesso e disimpegno del parcheggio multipiano in proposta, mirando a trasformare in modo irreversibile, per funzione e per percezione, nuove porzioni di territorio (oggi, per lo più, argini fluviali a verde naturale), contrasta fortemente con l'ipotesi di utilizzare la ferrovia per la movimentazione delle merci e persone che, invece, ad impatto praticamente nullo si collocherebbe esattamente sul sedime della cessata Ferrovia di Valle Brembana non richiedendo la modifica di alcuna porzione di territorio.

Inoltre, non si trovano nella documentazione prodotta uno studio dei costi e una pari analisi costi/benefici sul medio e lungo periodo, che possa dare elementi utili e certi per comprendere se l'attuale proposta di rendere efficiente l'operatività dello stabilimento produttivo Sanpellegrino S.P.A., mediante un'organizzazione più funzionale dell'area parcheggio mezzi pesanti (TIR) e la viabilità pertinenziale ad esso, ivi compresa la realizzazione del ponte necessario all'attraversamento del fiume Brembo, non si possa rivelare, nel tempo, una scelta altamente dannosa per l'ambiente, per la salute delle popolazioni che lo abitano e, non ultimo, per l'integrità paesaggistica di questo tratto di Valle Brembana, di fatto già fortemente compromessa se solo si pensa al viadotto Sedrina della SS 470. Si stenta a credere, infatti, che la realizzazione di un edificio con un fronte di circa 190 m per un'altezza fuori terra pari a m 24 possa venire integrato nel contesto, costituito in prevalenza da piccole architetture puntiformi, con un impatto accettabile.

Ci permettiamo, pertanto, di chiedere che venga integrata l'attuale documentazione con uno studio di fattibilità elaborato in collaborazione con TEB o altra società specializzata e che permetta di valutare



questa ipotesi.

## Osservazione n. 2

---

In parte già anticipate nel precedente punto, in questa seconda osservazione si vuole porre l'attenzione su due aspetti strettamente connessi al progetto in proposta:

- Le dimensioni - e il relativo impatto - del parcheggio necessario alla riorganizzazione della logistica del sito produttivo di Sanpellegrino S.P.A.;
- L'occupazione del sedime della cessata Ferrovia elettrica di Valle Brembana (FVB).

Il primo aspetto appare quello più fortemente preoccupante: in località Alderò, nel Comune di Zogno, Sanpellegrino S.P.A. chiede di poter realizzare l'ampliamento di un'area di sua proprietà già destinata a parcheggio per TIR, mediante la realizzazione di un nuovo edificio sopraelevato rispetto all'attuale livello di ulteriori due piani fuori terra. Si verrebbe pertanto a edificare un immobile sulla sponda sinistra orografica del Brembo, le cui dimensioni del fronte verso la vallata saranno di circa 190 m lineari, la profondità circa 65 m e l'altezza circa 24 m.

Oltre a ciò, anche le vie di accesso al nuovo parcheggio avranno dimensioni ragguardevoli. Il progetto prevede infatti la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento del Brembo, lungo circa 130 m e largo circa 12 m, e la realizzazione in riva destra orografica, di una nuova rampa stradale per il superamento del dislivello di quota esistente tra l'uscita del parcheggio e la strada SS 470, questa con un'estensione di circa 370 m lineari.

Quale impatto sul paesaggio determinerà un simile intervento?

Quale soluzione è prevista per il contenimento di tale stravolgimento ambientale, quale mitigazione?

La risposta arriva direttamente dalla Relazione Paesistica.

Nelle conclusioni dell'elaborato si dice che *"L'intervento oggetto di valutazione è un intervento paesisticamente significativo per superficie coinvolta, dimensione e luoghi interessati.*

*È un edificio che sarà posizionato in adiacenza ad aree già industrializzate (l'esistente stabilimento della SanPellegrino). Avrà un'altezza di circa 23 m e andrà quindi a interrompere il profilo naturale della montagna e risulterà molto visibile anche se collocato nel punto più basso del fondovalle e non in una posizione di versante o di crinale.*

*Il nuovo ponte di attraversamento del Brembo interromperà il naturale profilo del corridoio vallivo costituito dal letto del fiume e sarà molto visibile dalla strada provinciale sia per chi proviene da Bergamo che per chi scende dall'alta valle.*

*L'intervento si colloca in un tratto di valle percorso dalla strada provinciale, dalla pista ciclabile della Valle Brembana, dalla futura variante alla strada provinciale di Zogno e dal futuro percorso della ferrovia (TEB). Pur non interrompendo la visuale verso obiettivi sensibili o simbolici per la collettività costituisce comunque un elemento di forte impatto paesistico."*

Per le scriventi Associazioni, tutti gli aspetti negativi sottolineati non possono che mandare un messaggio preciso sul grado di impatto paesistico dell'opera: sarà questa una struttura che modificherà

definitivamente e pesantemente il comparto in cui verrà collocata e le cui alterazioni difficilmente potranno essere mitigabili.

Di fatto, quindi, quel che rende valutabile (e realizzabile) l'intervento, è solo il presunto basso valore paesistico e paesaggistico dell'area (?); una lettura questa, che se veramente dovessimo leggerla in modo così superficiale, potrebbe di fatto autorizzare a realizzare nella Valle qualunque tipo di opera.

Quanto testé detto è tutto rinvenibile nella relazione paesistica. Un documento che determina un esito di valutazione dell'impatto pari a 15 punti, e quindi compreso tra la soglia di rilevanza e quella di tolleranza, e che pertanto propone opere di mitigazione consistenti in *“idonee soluzioni atte a mitigare l'impatto paesistico dell'opera come cortine verdi (siepi, filari alberati, fasce boscate) realizzate mediante l'impiego di essenze autoctone in modo da aumentare l'effetto di fusione con il contesto circostante.*

*Le soluzioni cromatiche e materiche devono essere per quanto possibile analoghe a quelle prevalentemente presenti nei contesti circostanti o al meno connotarsi e distinguersi secondo criteri di valore paesaggistico.”.*

In relazione paesistica, l'analisi condotta mostra come tutti i comparti oggetto di intervento siano stati attentamente analizzati. Il punto, però, è che le conclusioni non conducono laddove ci si aspetterebbe di arrivare.

Sebbene il metodo di valutazione dell'impatto paesistico utilizzato dai redattori del progetto sia quello previsto dalla procedura normativa, è evidente a tutti il forte contrasto esistente tra il fuori scala della proponenda opera e l'ambiente circostante, così come labili appaiono le soluzioni per lenire gli effetti negativi. In chi scrive, invece, è forte la convinzione che vi siano casi, come quello in trattazione, per i quali non è proprio possibile ipotizzare una lettura degli aspetti, ancorché delicati come quelli di cui si sta argomentando, ancorata al solo valore dei numeri. Infatti e purtroppo, sono innumerevoli gli esempi negativi scaturiti da questo tipo di approccio, ovvero che hanno ipotizzato di gestire l'impatto sul paesaggio di opere eclatanti, mediante l'utilizzo di essenze arboree, filari, siepi e fasce boscate.

Ci si chiede, pertanto, se non sia veramente il caso di approfondire, su questo punto, un maggiore sforzo progettuale e concettuale, alla ricerca di una più credibile e valida soluzione atta ad attenuare la percezione di un così grande intervento che, per ammissione stessa dei progettisti, avrà sul contesto un impatto molto alto.

A tal riguardo, inoltre, vale anche la pena di far notare che la proposta in valutazione, andando a occupare e stravolgere con opere infrastrutturali importanti l'esistente sedime ferroviario della FVB (sul cui percorso è previsto il transito della TEB2), di fatto obbligherà a riprogettare il passaggio della nuova tramvia costringendo una deviazione in altra posizione (in ipotesi ci sarebbe la traslazione sulla riva opposta del Brembo). Questa circostanza, oltre a far perdere il senso storico insito nell'operazione di recupero di un antico tracciato ferroviario da utilizzarsi, oggi come allora, con uguale destinazione d'uso (quindi un'azione coerente con il contesto perché mira a proporre - come già avvenuto per la linea 1 TEB per altro - il riutilizzo della vecchia sede ferroviaria per il transito della nuova), richiedendo nuove valutazioni e nuove opere aggiuntive (progetti, relazioni geologiche, valutazioni, infrastrutture aggiuntive, scavalco del Brembo con un nuovo ponte, ecc.), di sicuro comporterà maggiori costi e sforzi che, alla fine, potrebbero anche pregiudicarne la fattibilità.

Insomma, così per come posta, alle scriventi Associazioni questa previsione di Variante al Piano appare pericolosamente sbilanciata verso la salvaguardia di interessi privati a discapito dei diritti

pubblici e, di fronte a ciò, stupiscono le posizioni sia della proponente che dell'Amministrazione Comunale di Zogno. La prima perché con questa richiesta, trasmette un'immagine di sé che contrasta fortemente con l'idea che la storia ci ha consegnato della Sanpellegrino S.P.A., ovvero un'azienda importante, che nasce sul territorio, viene dal territorio e da questo territorio trae la propria ragion d'essere, linfa vitale e sostentamento, e che sempre ha dimostrato di tenere a cuore le sorti dell'intera Valle Brembana. La seconda perché si è posta come silente spettatore di fronte ad una proposta, questa in trattazione, che variando il PGT se dovesse essere adottata segnerà definitivamente e irrecuperabilmente una porzione ampia e unica del suo territorio.

Si chiede, pertanto, alla Proponente:

1. se non sia veramente il caso di valutare l'utilizzo della ferrotramvia (Linea TEB 2 adattata nelle strutture per come necessario), che qui dovrebbe transitare, quale vettore per trasporto delle proprie merci. Si suggerisce, per esempio e per mero spirito di riflessione, un utilizzo nelle ore notturne per lo spostamento delle merci e in fascia diurna per trasporto di cose e persone. Un siffatto approccio, animato da spirito collaborativo e di integrazione, attento alle questioni di salvaguardia del contesto e della Valle, si ritiene più consono al DNA e all'identità della Sanpellegrino S.P.A..
2. Di studiare soluzioni di gestione dell'impatto paesaggistico dell'edificio a parcheggio, più efficaci e pregnanti rispetto alla proposta mitigazione con barriere a verde.

### Osservazione n. 3

---

Nella relazione sintetica si accenna al fatto che *Il progetto preliminare della Sanpellegrino S.p.A. prevede corpi illuminanti con tecnologia a diodo led in grado di garantire elevate prestazioni illuminotecniche unitamente ad un'elevata riduzione dei consumi energetici.*

Sono poi esplicitati gli accorgimenti che verranno messi in campo per evitare la dispersione verso l'alto della luce come peraltro imposto dalla normativa vigente.

Non vengono, però, specificati alcuni particolari su cui ci permettiamo di chiedere degli approfondimenti:

- Quali accorgimenti sono stati adottati per impedire che le luci del ponte illuminino il Brembo e disturbino il ciclo di vita della flora e della fauna? Dai rendering sembrerebbe che il fiume sotto il ponte sia illuminato direttamente con fari che proiettano la loro luce (dall'alto?).

Ci sembra questa un'eventualità assolutamente da evitare perché, come certamente si saprà, ciò determinerebbe conseguenze assolutamente negative per la flora e fauna del Brembo che, in quella porzione di fiume, vedrebbero alterata la naturale alternanza tra giorno e notte.

Le scriventi Associazioni segnalano che diversi studi stanno portando all'attenzione della comunità medica alcune conseguenze dannose del diodo led a luce fredda (spettro azzurro 5300/6500 K).

Coerentemente con quanto indicato dal Ministero per la Salute si consiglia pertanto un utilizzo di led a luce calda (2700/3000 K) che sembra essere meno impattante.

#### Osservazione n. 4

---

Nella documentazione proposta si ribadisce più volte l'efficienza energetica dei Led in relazione alle altre tecnologie di illuminazione.

Parimenti si sottolinea la maggior economicità di questa tecnologia.

Chi scrive trova molto interessante proporre a SanPellegrino S.P.A. di rendere compartecipi i residenti della Valle Brembana di questi suoi risparmi, costituendo un fondo finalizzato al miglioramento dell'efficienza energetica, in primo luogo, degli edifici pubblici della Valle.

#### Osservazione n. 5

---

Amnesso, come si sostiene, che il progetto in sé una volta a regime non produrrà direttamente nuove emissioni, è altrettanto indiscutibile che la realizzazione di questo intervento è necessaria per permettere un aumento di produzione dell'Azienda proponente, e quindi, per forza, anche un aumento dei flussi di traffico.

Nel Rapporto Ambientale si sostiene che la nuova sistemazione dell'area potrà contribuire a diminuire le emissioni nella movimentazione interna. A sostegno di questa affermazione, però, mancano dei dati certi che aiutino a comprendere di quanto diminuirebbero le emissioni con la nuova organizzazione del lavoro e di quanto aumenterebbero, invece, gli inquinanti, con l'aumento dei flussi di traffico in una prospettiva di medio lungo periodo anche in relazione al piano di rinnovo del parco mezzi aziendale e alle fasce orarie di lavoro.

Si richiede pertanto l'elaborazione di una nota tecnica integrativa di dettaglio.

#### Osservazione n. 6

---

Nell'allegato **1.6 RELAZIONE SULL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO**, mancano i dati sulla variazione di Ozono O<sub>3</sub> dovuto all'intervento.

Il traffico produce n° 2 componenti fondamentali che favoriscono la formazione di ozono nei bassi strati dell'atmosfera. Ossidi di azoto NO<sub>x</sub> ed idrocarburi reattivi NMH (o COVNM). Nella stessa relazione manca anche ogni riferimento alle variazioni delle emissioni di NMH (o COVNM).

L'ozono (O<sub>3</sub>) è un agente inquinante secondario nel senso che esso non è prodotto direttamente dall'attività dell'uomo, ma è originato nell'aria dalla reazione di inquinanti primari in condizioni climatiche caratterizzate da una forte radiazione solare e temperatura elevata in presenza di alta

pressione e bassa ventilazione. Fenomeni quindi che favoriscono il ristagno e l'accumulo degli inquinanti.

L'aumento delle concentrazioni di ozono, in particolar modo nelle ore calde dei giorni d'estate, in prossimità del suolo, deriva da un complesso meccanismo di reazioni (smog-fotochimico) che coinvolgono:

- 1- Ossigeno (O<sub>2</sub>)
- 2- Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>)
- 3- Idrocarburi insaturi (COVNM)
- 4- Radiazione solare e calore.

I valori massimi dei 4 parametri sopracitati si ottengono, d'estate e nelle ore più calde.

In questo caso è corretto parlare di inquinamento da ozono, in quanto tale specie chimica è irritante per l'uomo (vie respiratorie).

È di tutta evidenza quindi come in un contesto in cui c'è una presenza importante di fasce boscate (produzione O<sub>2</sub>) ed una forte radiazione solare estiva (l'impidezza dell'atmosfera rispetto alla pianura data da un relativo basso tasso di umidità) ci troviamo in una situazione particolarmente sensibile. L'aumento delle emissioni di NO<sub>x</sub> e idrocarburi reattivi, tipico delle emissioni da traffico autoveicolare crea tutte le condizioni per la formazione di questo inquinante secondario in concentrazioni importanti.

L'ozono è un gas a forte azione irritante che attacca le mucose. Fra gli effetti acuti, dipendenti dalla concentrazione e dalla durata dell'esposizione, citiamo le irritazioni agli occhi, al naso, alla gola e all'apparato respiratorio, un senso di pressione sul torace e la tosse. In caso di sforzi fisici l'azione irritante risulta più intensa e le prestazioni fisiche possono diminuire. Gli effetti dell'ozono sono contraddistinti da grandi differenze individuali: ci sono persone più sensibili di altre agli effetti dell'ozono.

Più la concentrazione di ozono aumenta, più aumenta il numero di persone colpite e più forti sono i sintomi e le disfunzioni.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) la funzione respiratoria diminuisce in media del 10% nelle persone sensibili che praticano un'attività fisica all'aperto, se la concentrazione dell'ozono nell'aria raggiunge 200 ug/m<sup>3</sup>.

Oltre agli effetti acuti, diretti, si possono osservare anche effetti a lungo termine. La diminuzione della funzione respiratoria può provocare una modifica infiammatoria del tessuto polmonare, la quale, a lungo termine, può causare un invecchiamento precoce dei polmoni. Ci sono indicazioni in base alle quali esposizioni ripetute e frequenti all'ozono, in concomitanza con altri inquinanti atmosferici, possono avere un influsso sull'insorgere e sul decorso di malattie dell'apparato respiratorio. Le più recenti indagini mostrano, inoltre, che lo smog estivo e il forte inquinamento atmosferico possono portare ad una maggiore predisposizione alle allergie delle vie respiratorie.

Riguardo agli effetti sulla vegetazione, l'ozono influisce sul meccanismo della fotosintesi e quindi sulla crescita delle piante. I danni alle coltivazioni e quindi eventuali perdite di raccolto, sono conseguenza di valori di ozono cronicamente elevati in dipendenza del tipo di coltura, della regione, del periodo dell'anno e di altri fattori di stress quali la siccità.

Si richiede, pertanto, l'elaborazione di una nota tecnica integrativa relativa a questo particolare

aspetto.

## Osservazione n. 7

---

L'inquinamento atmosferico rappresenta uno dei principali fattori di rischio per la salute umana. All'interno del Rapporto Ambientale, documento in oggetto di VAS, San Pellegrino-gruppo Nestlé evidenzia sul tema specifico criticità relate al piano edificatorio, che non appaiono mitigate da un adeguato piano previsionale.

L'aumento di inquinanti atmosferici è conseguenza diretta dell'aumento del 35%, rispetto all'esistente, del trasporto merci che si prospetta realizzato con autoarticolati su gomma, lungo la direttrice Zogno-Dalmine (oltre 250 autoarticolati al giorno).

In tale scenario appare poco coerente la notazione, riportata nel documento ambientale redatto da SanPellegrino S.P.A.-gruppo Nestlé, per la quale dalla realizzazione dell'opera edificatoria ci si aspetta una riduzione dell'inquinamento atmosferico per una minor estensione di tragitto degli autoarticolati, che non percorrerebbero più il tratto di strada provinciale di pertinenza del Comune di San Pellegrino Terme, anticipando l'entrata dei mezzi a livello del Comune di Zogno. Infatti, se è vero che secondo il progetto, gli autoarticolati interrompono a Ambria il loro percorso prima del parcheggio nel multipiano sul Brembo, gli stessi comunque percorrerebbero un tragitto aggiuntivo, di diverse centinaia di metri, sulla strada privata di connessione alla ex ss470, del tutto vanificando il risparmio chilometrico e anzi concentrando gli inquinanti in un'area più circoscritta e quindi più vulnerabile.

Nel progetto edificatorio oggetto di VAS si afferma con chiarezza che dall'intervento non si otterrà alcun beneficio sull'inquinamento atmosferico, già particolarmente intenso e rappresentato da polveri sottili (PM), benzene/benzoapirene ed esausti da traffico veicolare.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), l'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA) e l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC di Lione) hanno più volte sottolineato la necessità di aumentare gli sforzi per combattere l'inquinamento atmosferico e ridurre così i rischi per la salute umana. Lo stato di qualità dell'aria e della salute dei cittadini nei paesi europei, Italia inclusa, sono oggetto di monitoraggio continuo. Nel 2014 L'European Enviromental Agency (EEA) ha pubblicato il report "Air pollution fact sheet-2014-Italy". Per l'Italia le stime medie di inquinamento atmosferico nelle aree urbane hanno dimostrato come la popolazione italiana sia stata molto spesso esposta a valori di inquinanti atmosferici maggiori rispetto a quanto stabilito dalla normativa europea (recepita in Italia dal decreto-legge 155/2010). Per esempio, si stima che nelle 2012 oltre il 50% (50.7%) degli italiani sia stato esposto a 50 µg/m<sup>3</sup> di PM10 (il particolato sottile) per più di 35 giorni all'anno mentre il 62% della popolazione a concentrazioni di ozono superiore al limite di legge europeo. La misura dell'esposizione rappresenta a tutti gli effetti lo strumento d'elezione capace di esprimere il rischio salute, poiché esiste uno acclarato rapporto diretto tra esposizione agli inquinanti e malattie respiratorie e tumori.

Molti degli inquinanti atmosferici derivano da fenomeni di combustione e rientrano nel Gruppo 1 (il più rischioso) della lista dei cancerogeni secondo la IARC; tra questi il benzene, le polveri sottili (PM)

e gli esausti dei motori diesel come il benzopirene. Le evidenze epidemiologiche raccolte da migliaia di studi scientifici, in più di 50 anni di osservazioni, hanno stabilito in modo inequivoco il nesso causale tra questi inquinanti atmosferici e l'insorgenza di tumori, in particolare il carcinoma del polmone (con definizione di "sufficient evidence" per il Gruppo 1 della classificazione IARC). Gli stessi studi hanno permesso anche di considerare molto probabile l'associazione tra inquinamento atmosferico e carcinoma della vescica. Il ruolo cruciale costituito dal traffico veicolare nella generazione dell'inquinamento atmosferico è noto da decenni, come sono tristemente note le implicazioni negative che vi si accompagnano sulla salute umana.

Solo per citarne uno, fra i numerosi esempi disponibili, lo studio ESCAPE è uno studio scientifico basato sull'analisi di 17 differenti coorti di popolazione, studiate in 9 paesi europei (Italia inclusa) per investigare il rischio di salute in persone esposte a potenziali inquinanti atmosferici da traffico veicolare<sup>1</sup>. Delle 312.944 persone osservate per un periodo medio di 12,8 anni, 2095 fra loro hanno sviluppato un tumore del polmone con un incremento significativo del rischio del 22% per aumenti di ogni 10 µg/m<sup>3</sup> di PM10 e un incremento del rischio del 18%, per aumenti di ogni 10 µg/m<sup>3</sup> di PM 2.5.

Recentemente, un ulteriore studio scientifico ha valutato, in Italia, l'associazione tra mortalità per tumore del polmone e residenza in comuni o aree urbane ubicate nelle vicinanze delle autostrade e/o delle strade a traffico sostenuto. In questo studio è stato osservato un gradiente significativo di rischio morte per tumore polmonare nei cittadini residenti in prossimità delle vie di comunicazione con traffico sostenuto rispetto a quelli residenti in aree rurali o comunque distanti dalle strade/autostrade con elevata intensità di traffico veicolare<sup>2</sup>.

È importante rilevare che la maggior parte degli studi, che hanno valutato l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana, proviene da analisi condotte in aree (italiane o straniere) in cui i limiti di legge di concentrazione di inquinanti atmosferici erano rispettati. Quest'osservazione vale anche per il rischio oncologico.

In particolare si noti che:

- la maggioranza degli studi che hanno permesso di classificare come "sostanza cancerogena di Gruppo 1" il particolato sottile (PM) e altri inquinanti atmosferici, provengono da studi condotti in aree in cui il valore medio annuale del PM2.5 era nel 75% dei casi inferiore ai limiti legislativi (variando tra 10 e 30 µg/m<sup>3</sup>)
- aumenti significativi del rischio del tumore polmonare sono stati documentati in aree in cui il valore medio annuale del PM2.5 era inferiore a quello suggerito dalla normativa.

Confrontando i valori di limite di legge per gli inquinanti atmosferici con quelli suggeriti dall'OMS, emerge un vertiginoso aumento della quota di popolazione esposta a concentrazioni di dannosi per la salute. Prendendo ad esempio l'esposizione al PM2.5, una quota compresa tra l'8%-12% della popolazione italiana risulta esposta a concentrazioni medie annuali superiori ai limiti di legge (25 µg/m<sup>3</sup>). Al contrario questa percentuale sale al 85%- 91% usando il criterio suggerito da OMS che definisce il limite del 10 µg/m<sup>3</sup>. Lo stesso vale per il PM2.5 e altri inquinanti ambientali.

---

<sup>1</sup> Raaschou-Nielsen O, Andersen ZJ, Beelen R, et al. Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE). *Lancet Oncol* 2013; 14:813-22. o

<sup>2</sup> Bidoli E, Pappagallo M, Birri S, et al. Residential proximity to major roadways and lung cancer mortality. Italy, 1990-2010: an observational study. *Int J Environ Res Public Health* 2016; 13(2):191.

Da ciò si appalesa un certissimo impatto negativo dell'inquinamento atmosferico sulla salute umana e delle popolazioni esposte agli inquinanti atmosferici, anche quando nei limiti di legge. Secondo ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) l'aria nell'area di Zogno-Ambria è di qualità scarsa e questo corrisponde a percentuali di PM, ossido di azoto e di zolfo che sono pericolosamente superiori rispetto ai limiti stabiliti da OMS, ancorché non ancora recepiti dalle legislazioni nazionali. Questo fa della Valle Brembana, in particolare di quella porzione di territorio oggetto di queste considerazioni, un'area in cui le esposizioni agli inquinanti atmosferici sono fonte di preoccupazione per la salute pubblica. D'altra parte è noto dal Registro Tumori della provincia di Bergamo che la Valle Brembana è zona ad elevata incidenza di malattie oncologiche. Secondo il rapporto del registro tumori la mortalità in provincia di Bergamo rispetto alla regione Lombardia misura un eccesso di morti significativo sia tra i maschi (+8%) sia tra le femmine (+11%). Considerando gli anni 2006-2014, di cui si possiede l'elaborazione definitiva dei dati, il distretto della Valle Brembana presenta un rischio di mortalità maschile significativamente più alto rispetto alla media provinciale e questo verosimilmente a causa dell'impatto della prima causa di morte per neoplasia maschile che è rappresentata dal tumore del polmone.

Le osservazioni qui riportate sono interamente rinvenibili nel rapporto annuale dell'associazione italiana di oncologia medica (AIOM) e nel registro tumori della provincia di Bergamo (AIRTUM)<sup>3</sup>.

Mentre sono del tutto acclarati i rapporti di causalità tra inquinamento atmosferico e tumori del polmone, tutte le raccomandazioni nazionali e internazionali delle Agenzie di salute, sottolineano l'importanza delle azioni di prevenzione pubblica attraverso pratiche di eliminazione o riduzione delle sostanze inquinanti.

Le scriventi Associazioni chiedono, quindi, che il tema dell'aumento dell'inquinamento atmosferico, sicura conseguenza del progetto edificatorio, venga svolto in forma più esaustiva prevedendo significative correzioni e azioni preventive, considerati i gravissimi effetti sulla salute dei cittadini che vi potrebbero derivare.

## Osservazione n. 8

---

Nel Rapporto Ambientale è scritto *che all'interno dello stabilimento tutti i carrelli diesel sono già stati sostituiti con quelli ad alimentazione elettrica e che anche la motrice per lo spostamento dei rimorchi all'interno della fabbrica è ad alimentazione elettrica.*

Riteniamo che il passaggio a forme di movimentazione delle merci meno impattanti sia oggettivamente un passo importante, ma ci permettiamo di chiedere quale sia la fonte di produzione dell'energia elettrica che viene utilizzata per alimentare i carrelli elettrici e la motrice per lo spostamento dei rimorchi onde evitare di limitarci a "spostare" la fonte delle emissioni, dal mezzo di lavoro ad altro ambito. La qual cosa, evidentemente, dal punto di vista delle emissioni non è da

---

<sup>3</sup> I numeri del cancro in Italia 2017, Versione per pazienti e cittadini a cura di Fondazione AIOM; Edizione 2017 a cura de Il Pensiero Scientifico Editore ISBN 978-88-490-0594-3.



considerarsi un vantaggio, ma uno svantaggio trovandosi a dover considerare la naturale dispersione di energia nel percorso.

Si richiede di avere chiarimenti su questo punto.

### Osservazione n. 9

---

Non troviamo indicazioni, nel rapporto ambientale, rispetto alla possibilità di creare ecodotti, sottopassi faunistici, fasce arboree a tutela e ponti verdi utilizzando come nuovo punto di connessione proprio la nuova infrastruttura (ponte) che collegherà le due sponde del fiume.

Riteniamo che sia nella realizzazione del ponte, che della strada posta su sponda orografica destra si debba tener conto anche di questa necessità nell'ottica di migliorare le connessioni ecologiche e tutelare la biodiversità del territorio.

Chi scrive chiede che debba venire preso in considerazione anche questo aspetto.

### Osservazione n. 10

---

*Dal punto di vista della coerenza interna, ovvero della sostenibilità ambientale della variante, si evidenzia che la principale criticità è rappresentata dalla chiusura del varco ecologico e dalla sostanziale saldatura delle aree urbanizzate. Si è già indicato come la Rete Ecologica Regionale preveda in questa area un varco da mantenere e deframmentare e che pertanto ogni intervento di chiusura ulteriore di questa fascia debba essere attentamente valutato. Va anche detto però che la posizione individuata per localizzare questo varco appare sostenibile solo in teoria e che il varco di fatto non esiste già ora. Ci troviamo infatti in presenza di un'area industriale esistente sulla sponda sinistra, di un tratto di fiume arginato in sponda destra da un muro in cemento, molto lungo e alto una decina di metri rispetto all'alveo, di una ex strada statale con intensi flussi di traffico, di un paravalanghe artificiale e di un muro di contenimento del versante in destra idrografica molto alto e continuo per qualche centinaio di metri. Quindi di fatto il varco è già chiuso da tempo.*

*Obbiettivamente, anche non realizzando alcuna variante al PGT e nessuna opera all'interno dell'AT08, non ci sono soluzioni tecniche fattibili per concretizzare le previsioni della RER.*

*Probabilmente dal punto di vista delle connessioni ecologiche, siamo in ritardo e si sarebbe dovuto analizzare meglio la situazione e regolamentare le trasformazioni in modo diverso, già molto tempo fa. Per esempio spostando più a sud il varco e salvaguardando le aree a fianco del fiume.*

*Nel caso della variante in esame, si può affermare che il problema del varco previsto dalla RER non viene né risolto né peggiorato. Gli accorgimenti progettuali individuati e proposti dal richiedente, per quanto utili e ragionati, non possono migliorare più di tanto una situazione già compromessa condizionata, sia dalle caratteristiche morfologiche, sia dalla coesistenza di uno stato di fatto e di*

*previsione fortemente limitante. Alcune delle soluzioni di progetto comunque cercano, per quanto possibile, di mantenere almeno le connessioni longitudinali e questo fatto, se non altro, pare migliorativo rispetto a previsioni urbanistiche poco attente a questo aspetto.*

Tenendo conto del fatto che ai sensi dell'art. 3 ter, primo comma, della legge della Regione Lombardia n. 86 del 1983 e come ribadito dalla sentenza del TAR del 30 settembre 2014 secondo cui "le reti ecologiche regionali (RER) altro non sono che un insieme di aree non compromesse che si interpongono, quali varchi ecologici appunto, fra le aree urbanizzate, la cui esistenza consente la migrazione della fauna tra un sito naturalistico ed un altro (cfr. TAR Lombardia Milano, sez. II, 11 giugno 2014, n. 1542). Non è dunque necessario che l'area da inserire nella rete ecologica abbia caratteristiche di pregio ambientale, essendo invece sufficiente che, date le sue caratteristiche ontologiche, essa sia idonea a svolgere la suindicata funzione."

Non è chiaro dalla documentazione prodotta, pertanto, quale sia la proposta del Proponente per risolvere la problematica che l'intervento viene a generare.

## Osservazione n. 11

---

Nel rapporto ambientale, sul nuovo ponte di attraversamento del Brembo è specificamente scritto: *Dall'altro però risulta che la strada di accesso al nuovo ponte interessa per circa ml 220,00, la fascia B del PAI e per circa ml 30,00 la fascia A. In base alle disposizioni normative, la trasformazione all'interno di queste aree è ammissibile solo nel caso di opere di interesse pubblico non diversamente localizzabili.*

Alle scriventi Associazioni sfugge il passaggio con il quale si vorrebbe rendere di interesse pubblico, un ponte la cui unica ragion d'essere è permettere il transito di mezzi d'opera e trasporto pertinenziali all'attività di un'azienda privata.

E non convincono affatto le argomentazioni riportate in Relazione e che, sull'utilità del ponte sostengono che *"Stante ciò è necessario che gli enti coinvolti e interessati, fatte le necessarie considerazioni, si esprimano nel merito mediante uno specifico provvedimento che dovrà accompagnare l'espressione finale del parere motivato. La conferenza di valutazione finale sarà dunque il momento di confronto e condivisione utile per una disamina completa di questi aspetti. Anche se non è questa la sede per una valutazione in tal senso, per quanto concerne i **benefici pubblici attesi**, si può prevedere che l'utilità nei confronti della collettività trovi motivazioni nel miglioramento dei flussi di traffico, nelle opere previste ad uso pubblico sul Comune di Zogno e sul Comune di San Pellegrino, nel potenziamento di una realtà lavorativa molto importante per l'economia locale e nella forte riqualificazione d'immagine di un marchio che costituisce una delle eccellenze del territorio e che, più di tutti, ha rappresentatività all'estero"* perché oltre a sembrare un po' forzate, trattano il punto con un sapore vagamente "padronale". Infatti, per come vengono espresse le motivazioni, sembra quasi che Sanpellegrino S.P.A. - a cui non si negano i meriti e la

rappresentatività nel mondo - non ricordi, o non voglia ricordare, che l'azienda esiste e produce i suoi utili grazie ad una concessione pubblica di sfruttamento di una risorsa naturale - l'acqua come bene di tutti e appartenente a tutti - che non esiste da nessun'altra parte del mondo. In questo senso, quindi, è bene rimarcare il fatto che è la fortuna del marchio San Pellegrino a dipendere strettamente dalla Valle Brembana e non il contrario.

Per questo, risultano assolutamente ingiustificati i timori espressi in conferenza VAS dal sindaco del Comune di San Pellegrino T., circa la possibilità esplicitata dal detentore del marchio - Nestlé - di spostare altrove la produzione nel caso in cui alla realizzazione dell'opera fosse opposto un conclamato rifiuto. A suddetto amministratore, e ai lettori tutti, si vuole in questa sede dire che trattando il caso di specie del confezionamento di una specifica acqua dalle qualità uniche, che tale bene sgorga da fonti naturali distribuite sul solo territorio del bacino brembano e il cui prelievo è possibile in virtù di una concessione temporale data dalle Amministrazioni comunali della Valle all'operatore privato, la produzione della Sanpellegrino S.P.A. difficilmente potrà essere spostata altrove.

Forse, e qui ragione potrebbe avere l'Amministratore, l'imbottigliamento potrebbe effettivamente essere decentrato in altra sede, ma non sfugge a chi scrive, e non dovrebbe nemmeno sfuggire ai sindaci preoccupati per le sorti dei loro cittadini occupati in questi stabilimenti, che nel denegato caso in cui Nestlé dovesse opzionare la drastica soluzione di spostare altrove il confezionamento, parimenti, le Amministrazioni concessionarie potranno ridiscutere i patti concessori, arrivando in mancanza di accordo sino all'annullamento delle convenzioni in essere.

Tornando al tema, se il progettando ponte fosse stato sin da subito reso compatibile con il futuro passaggio della tramvia e, magari, se tale struttura fosse stata sin da subito resa utilizzabile anche per il transito di pedoni e biciclette, il tutto rendendo immediatamente intellegibile la funzione non esclusiva del proponente, ma anche pubblica, allora forse, più facilmente si potrebbe giustificare l'intervento.

Si chiede, pertanto, di valutare in modo opportuno questo approccio.

## **Osservazione n. 12**

---

Invarianza idraulica.

Non troviamo, all'interno della documentazione proposta a come si pensa di compensare il suolo che viene detratto per la cementificazione (piazzale e edificio). A maggior ragione oggi la normativa Regionale con il nuovo Regolamento ha reso obbligatori gli interventi di compensazione dell'invarianza idraulica e idrogeologica come peraltro sottolineato dalle osservazioni di ARPA.

Si chiede, pertanto, di valutare in modo opportuno questo aspetto.

Con la convinzione di aver proposto dei suggerimenti utili ed importanti, invitiamo i signori consiglieri comunali a riflettere approfonditamente sul merito della questione esposta e confidiamo nell'accoglimento delle presenti osservazioni convinti di interpretare le intenzioni degli amministratori.

Con l'occasione porgiamo

Distinti Saluti.

Bergamo li, 09 luglio 2018

Legambiente Bergamo  
Nicola Cremaschi

Italia Nostra Bergamo  
Mariola Peretti

Alla cortese attenzione di:

Sig. Sindaco del Comune di Zogno

Sig. Segretario Generale del Comune di Zogno

Con il contributo allegato, costituito da 12 osservazioni fra loro diverse, ma comunque interrelate, le scriventi Associazioni - Italia Nostra, Sezione di Bergamo e Legambiente, Circolo di Bergamo - esaminati i materiali messi a disposizione, manifestano le loro ponderate valutazioni sul progetto e specialmente sul suo prevedibile impatto, sottolineandone gli aspetti critici ed esprimendo, comunque, una chiara opzione progettuale.

Restando disponibili per ogni chiarimento e confronto, porgiamo cordiali saluti

Alberto Pesenti Palvis (segretario Italia Nostra Bergamo),

Prot. 9915 OGZ 10 LUGLIO 2018

09 luglio 2018

**Osservazioni relative al progetto edificatorio proposto da SanPellegrino SpA e oggetto della Valutazione Ambientale Strategica del 12.07.2018**

Il gruppo consiliare Zogno in Comune intende portare all'attenzione di questa Conferenza le seguenti osservazioni quale contributo alla valutazione del progetto edificatorio in oggetto presentato da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé.

Il punto di osservazione che si intende privilegiare riguarda la salvaguardia del tracciato ferro-tramviario di Valle Brembana nel contesto dell'opera edificatoria in oggetto di VAS.

Chi scrive ritiene che la proposta progettuale di SanPellegrino SpA gruppo Nestlé, sia per alcuni aspetti lacunosa e meriti adeguati approfondimenti.

In particolare, sulla tematica, si evidenziano 5 maggiori punti critici :

1. La mancanza di un quadro esigenziale territoriale adeguato e una realistica previsione di impatto dell'opera edificatoria, in termini occupazionali e di sviluppo del territorio da parte SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé
2. La mancanza di un'inequivoca assunzione di responsabilità di impresa per lo sviluppo della tramvia di Valle Brembana da parte di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé
3. La mancanza di un piano progettuale che assicuri fin d'ora la diretta conversione della logistica su gomma a quella su ferro, senza necessità di futuri interventi strutturali strategici per il polo logistico-industriale di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé
4. La mancanza di un adeguato piano di armonizzazione della proposta del nuovo tracciato tramviario proposto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé con i vincoli e gli strumenti urbanistici vigenti

5. La mancanza di un progetto di fattibilità tecnica ed economica del tracciato tramviario, per parte di pertinenza progettuale, da cui derivare la coerenza dell'intervento edificatorio di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé nel contesto della complessiva programmazione di territorio.

Di seguito svolgiamo i punti enunciati

**PUNTO 1** : *mancanza di un quadro esigenziale territoriale adeguato e una realistica previsione di impatto dell'opera edificatoria in termini occupazionali e di sviluppo del territorio da parte SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé*

In accordo con quanto SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé enuncia a più riprese nella rappresentazione della propria vocazione d'impresa, il valore dell'opera di investimento industriale non corrisponde esclusivamente al profitto capace di generare ma concorre a tale valore la rispondenza dell'opera alle esigenze della collettività e del territorio in cui si inserisce. E' pertanto una valutazione complessiva quella che si richiede per approvare un intervento industriale di impatto come quello in oggetto di VAS. In questo contesto, il quadro esigenziale deve trovare adeguata rappresentazione.

Secondo quanto definito dall'articolo 3, comma 1 del nuovo codice degli appalti, il quadro esigenziale *orienta la progettazione «al fine di assicurare la qualità del processo e la qualità del progetto, per quanto concerne sia gli aspetti legati alle regole tecniche che ai principi della sicurezza e della sostenibilità economica, territoriale ed ambientale dell'intervento, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici e i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione, nonché, ove previsto, in relazione ai costi del ciclo di vita dell'intervento».*

Oggetto dell'intervento in valutazione, come noto, è la riorganizzazione logistica di parcheggio degli autoarticolati in un parcheggio multipiano di 24 mt di altezza su di una superficie ampiamente estesa, collocato sulla riva sinistra del fiume Brembo, nonché di un nuove ponte privato di sovrappasso del fiume e di una nuova strada privata di collegamento alla ex SS 470 sulla riva destra del fiume. Un progetto come citato da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé nel proprio Rapporto Ambientale che costituisce un intervento ad elevato impatto ambientale, non mitigabile da interventi ancillari e capace di modificare in modo irreversibile il tratto di valle che

interessa. Implicazioni queste del tutto sfavorevoli e opposte agli interessi della collettività e del territorio e che quindi suggeriscono prudenza nell'approvazione dell'opera.

E pur tuttavia, altre implicazioni più favorevoli al territorio emergono dal progetto edificatorio. Tra queste implicazioni favorevoli, più volte asserite, si identifica in particolare lo sviluppo industriale del sito produttivo di Valle Brembana.

Dettagliatamente SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé ha documentato, nelle previsioni progettuali rese disponibili, un incremento del trasporto merci su gomma pari al 35%, che corrisponde un aumento del numero di autoarticolati su strada che giungerà ad oltre 250 al giorno sulla direttrice Zogno-Dalmine.

Diversamente, nei documenti che SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé ha reso disponibili non è riportato alcun piano industriale di incremento occupazionale misurabile, conseguente alla realizzazione dell'intervento logistico in oggetto di VAS.

A fronte di una previsione di dettaglio sul trasporto merci così accurata, stupisce che non vi sia alcuna previsione di dettaglio circa l'aumento di posti di lavoro che SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé prevede di realizzare nel sito produttivo di Valle Brembana, dal momento che questo rappresenta il vero valore aggiunto dell'opera a favore del territorio.

Piuttosto, SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé certifica che la mancata realizzazione dell'opera (opzione nulla) non modificherebbe apparentemente l'incremento di produzione/ trasporto delle merci, così come atteso, quanto impedirebbe una razionalizzazione logistica del processo di parcheggio e trasporto delle merci, secondo quanto riportato a pag 12 del documento di *Fattibilità della TEB* redatto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé. In base a queste considerazioni, emerge il legittimo dubbio che l'opera non incida direttamente sull'aumento di produzione, se non per ipotesi non meglio definita. Questo non aiuta a chiarire l'impatto occupazionale dell'intervento edificatorio né l'aumento dei posti di lavoro da parte di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé, così come da più parti auspicato.

Per noi questo costituisce un punto decisivo e irrinunciabile poiché a fronte di un intervento di così grande e irreversibile impatto ambientale, lo sviluppo del territorio e della Valle, in termini occupazionali deve esser una contropartita certa e misurabile e non un'evanescente aspettativa.



E' necessario che questo punto sia adeguatamente e inequivocabilmente svolto dal proponente .

**PUNTO 2:** *manca di un'inequivoca assunzione di responsabilità di impresa per lo sviluppo della tramvia di Valle Brembana da parte di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé*

Non soltanto nel giudizio di chi scrive, il progetto che SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé ha presentato, impatta in modo diretto e irreversibile su di un'area critica di territorio vallare in cui il tema della viabilità e della mobilità sostenibile è centrale.

Questo è pacificamente condiviso da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé che a pag 2 del documento di fattibilità TEB riporta quanto segue: "Il trasporto su ferro in Italia ed all'estero sta avendo uno sviluppo notevole in quanto risolve contemporaneamente le problematiche legate alla congestione del traffico relativo al trasporto pubblico locale su gomma (TPL) e privato, ed annulla l'inquinamento ambientale, tipico dei mezzi di trasporto a combustione. Le strategie generali di intervento portano alla definizione di una rete di linee forti del trasporto pubblico, su ferro e in sede protetta, integrate a livello urbano e territoriale lungo le principali direttrici che, realizzate sfruttando in massima parte le infrastrutture esistenti e potenzialmente maggiormente utilizzabili, consentano di invertire la tendenza della scelta modale dei movimenti gravitanti sulla Città, attualmente molto sbilanciata verso il mezzo privato, e di trasferire quindi quote di utenza dal mezzo privato al mezzo pubblico, anche attraverso l'interscambio modale. Il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento) della Provincia di Bergamo, adottato dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 61 del 17.09.2003 (pubblicato sul BURL n. 44, Foglio inserzioni, del 29 ottobre 2003) e approvato con deliberazione consiliare n. 40 del 22.04.2004, ai sensi dell'art. 3 - comma 36 - della L.R. 1/2000, ha acquisito efficacia il 28 luglio 2004. Attualmente detto piano è in fase di revisione. All'interno di tale documento, che allo stato attuale costituisce il quadro di riferimento per lo sviluppo del territorio provinciale, era prevista la creazione di un sistema di tramvie veloci lungo le direttrici di Valle Seriana e di Valle Brembana".

Non si può ragionevolmente immaginare che l'intervento di ri-organizzazione logistica proposto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé, non derivi conseguenze sul progetto di creazione della tramvia di Valle Brembana, dal momento che insiste su aree sede di sedime ferroviario, eventualmente destinandole a diverso uso e proponendo modifiche sostanziali di tracciato, rispetto a quanto sino ad oggi prospettato.

Inoltre che l'intervento SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé impatti sui progetti pubblici di viabilità e mobilità sostenibile dell'intera valle è altrettanto

pacificamente riconosciuto dall'azienda, quando riporta a pag 4 del documento di fattibilità della TEB "...la disponibilità del sedime ferroviario dismesso a seguito dell'interruzione del servizio ferroviario della ex FVB, rappresenta oltre che una grande opportunità per la realizzazione della linea tramviaria, una condizione necessaria per rendere il progetto economicamente sostenibile".

Oggi la disponibilità del sedime ferroviario della ex ferrovia non è più nelle mani della pubblica amministrazione poiché incautamente i terreni sono stati ceduti proprio a SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé per la realizzazione del proprio progetto edificatorio a fini di legittimo interesse aziendali. Questo cambia in modo sostanziale le previsioni progettuali degli enti pubblici a riguardo della tramvia, in particolare per quanto approvato da Provincia di Bergamo nel 2005 su preliminare di progetto di linea T2, elaborato dall'agenzia TEB.

Infatti, il progetto preliminare, approvato dalla Provincia con delibera di Giunta Provinciale n.81 del 24/02/2005, in ottemperanza alla delibera di Giunta Provinciale n.351 del 12/07/2002, con la finalità di assicurare lo sviluppo del sistema tramviario sul territorio provinciale, includeva la tratta funzionale da Zogno a S. Pellegrino in una forma differente rispetto a quanto oggi proposto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé. Ora tutto cambia, poiché proprietario di tratto di sedime non è più l'amministrazione pubblica quanto un privato, che legittimamente esprime sul tema interessi particolari.

Ma è proprio quando le amministrazioni pubbliche cedono preziose pertinenze di interesse pubblico che devono essere innalzate al massimo grado le tutele e i vincoli a salvaguardia dei supremi interessi della collettività rispetto a pur legittimi interessi privati.

La realizzazione della tramvia di Valle Brembana è un interesse supremo del territorio, nell'espressione più volte ribadita e a tutti i livelli da parte di ognuno degli enti amministrativi pubblici coinvolti: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comunità Montana, Comune di Zogno.

In questo scenario, Sanpellegrino Spa-gruppo Nestlé si assume un gravoso onere e un'importante responsabilità di impresa che auspichiamo possa corrispondere, in accordo con gli indirizzi delle amministrazioni territoriali e con le aspettative della popolazione.

E questo non solo per una responsabilità sociale di impresa, cui sappiamo

Sanpellegrino Spa-gruppo Nestlé essere molto sensibile, nella particolare veste di azienda concessionaria delle preziose sorgenti di acqua della Valle e con un legame profondo con il territorio vallare.

Ma anche per il concreto fatto che il coinvolgimento di Sanpellegrino Spa-gruppo Nestlé nella vicenda, è cruciale per la sostenibilità economica della tramvia di Valle Brembana da Villa d'Almè a Sanpellegrino Terme, come documentato da alcune valutazioni che l'agenzia TEB ha portato ad evidenza in diverse occasioni. Infatti, si apprende da queste valutazioni come il solo traffico pendolare, per demografia e distribuzione dei paesi sulla linea T2 Villa d'Almè-San Pellegrino Terme, non consentirebbe un'adeguata sostenibilità economica dell'opera. La stessa sarebbe altrimenti del tutto sostenibile, qualora fosse assicurato il trasporto non solo di persone ma anche di merci (in particolare per quantità l'imbottigliato di San Pellegrino SpA-gruppo Nestlé) lungo la tratta in oggetto.

Ciò detto, appare elusivo l'impegno che Sanpellegrino Spa-gruppo Nestlé intende sottoscrivere quanto afferma a pag 12 della *relazione di fattibilità* TEB: Sanpellegrino S.p.A. non ha escluso di valutare in un futuro tale scambio intermodale con la futura linea T2 della tranvia, anche se naturalmente ha sottolineato che per una realtà industriale ed internazionale così importante, la certezza delle date di attuazione dei progetti è la condizione principale da garantire per poter valutare e programmare interventi logistici così importanti.

Per un tema di così grande valore si richiede, qualora di interesse, un'assunzione di impegno più cogente da parte di Sanpellegrino Spa-gruppo Nestlé.

*PUNTO 3. La mancanza di un piano progettuale che assicuri la fin d'ora la diretta conversione della logistica su gomma a quella su ferro senza necessità di futuri interventi strutturali strategici per il polo logistico-industriale di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé*

Nello stesso documento di fattibilità TEB si cita:

Sottolineiamo che lo studio di fattibilità della tranvia prevede due binari, dopo l'abitato di Ambria fino al nuovo Polo logistico della Sanpellegrino S.p.A., in modo da favorire in un prossimo futuro la possibilità di usufruire del trasporto su ferro di una parte delle merci della Sanpellegrino S.p.A. fino a Bergamo. La quota della futura tranvia in corrispondenza del Polo logistico della Sanpellegrino S.p.A. è la stessa del piazzale interno al Polo logistico, per cui futuri scambi intermodali saranno perfettamente compatibili e fattibili.

Questa succinta affermazione costituisce tutto quanto di rilievo intende SanPellegrino

SpA-gruppo Nestlé, circa il piano progettuale che dovrebbe prevedere il realizzarsi della conversione della logistica su gomma a quella su ferro.

Ancora il proponente aggiunge:

A seguito dei colloqui intercorsi fra Teb e Sanpellegrino S.p.A., l'area di interscambio sopra citata (paizzale di ingresso SanPellegrino) non è più attuabile in quanto in tale zona è previsto il nuovo Museo dell'Acqua della Sanpellegrino S.p.A. mentre la zona di interscambio modale è stata concordemente prevista in corrispondenza del nuovo polo logistico, in località Alderò, oggetto del SUAP. Come riportato al precedente punto, le quote altimetriche della tramvia e del polo logistico sono le stesse e quindi tra di loro perfettamente compatibili.

Inutile dire che tale nota, da un punto di vista ingegneristico, rappresenta più un'espressione di intenti che un articolato studio di progettazione logistica, come ci si aspetterebbe in un piano di strutturale di conversione dell'organizzazione del trasporto merci.

Così dobbiamo rilevare che tale aspetto di progettazione logistica, di rilevantissimo valore strategico per l'azienda e per la Valle, è gravemente lacunoso se non del tutto mancante, quando proprio su tale punto si attestano molte delle attese degli enti locali e della popolazione.

*PUNTO 4 La mancanza di un adeguato piano di armonizzazione della proposta del nuovo tracciato tramviario proposto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé con i vincoli e gli strumenti urbanistici vigenti*

E' già stato citato altrove, come il progetto di cui oggetto di valutazione VAS presenti aspetti di incoerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e deliberati dagli enti amministrativi di competenza. Questo soprattutto per quanto concerne la proposta di nuovo tracciato della tramvia, che peraltro riveste un ruolo decisivo nella valutazione strategica di insieme circa l'opera edificatorio che propone SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé. In particolare il progetto in valutazione prevede un tracciato differente da quanto previsto dal PGT del Comune di Zogno, differente da quanto previsto dal PGT del Comune di Sanpellegrino Terme e ulteriormente differente da quanto prevede il PCPT della Provincia di Bergamo.

Il nuovo tracciato proposto da SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé, rappresenta ad oggi un'ipotesi progettuale, ancillare alla richiesta di VAS, che non ha ottenuto ancora alcun avvallo amministrativo né ricevuto un formale trasferimento di vincolo urbanistico a

garanzia della sua realizzazione. Come osservato dalla stessa SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé il progetto provinciale si discosta sensibilmente da quanto prospettato dal proponente. Così nella relazione di fattibilità TEB: Il progetto della linea T2 approvato dalla Giunta Provinciale con delibera n. 83 del 24/02/2005, prevedeva che prima del ponte di attraversamento del Fiume Brembo, si diramasse un nuovo binario, in sponda destra, fino allo stabilimento della Sanpellegrino S.p.A., ubicato in località Ruspino. Tale binario in corrispondenza del piazzale di ingresso alla Sanpellegrino S.p.A. si divideva in ulteriori tre binari per una ipotetica area di interscambio merci, prevista nel suddetto piazzale.

Ora questo non è più possibile.

A queste disallineamenti progettuali si accompagnano incoerenze tra gli strumenti urbanistici vigenti, che necessitano un nuovo coordinamento e una nuova ricomprensione ad assicurare gli interessi pubblici oltre a quelli privati.

Questo costituisce un punto assai rilevante che non è di esclusiva competenza del proponente ma che non può essere eluso e deve ottenere una limpida chiarezza nel processo di valutazione strategica del progetto, affinché sia assicurato il vincolo di tracciato TEB, che non può che rimanere ancorato a quanto previsto dal PCPT provinciale, almeno fino a quando non sia formalizzato e approvato il nuovo progetto di tracciato. Sino allora, nell'incertezza presente, deve ritenersi preclusa ogni azione amministrativa di risoluzione del vincolo esistente senza un acclarato piano di fattibilità tecnica ed economica del nuovo progetto della tramvia, almeno per parte di pertinenza. Questo aspetto è assorbente: dal punto di vista del procedimento amministrativo, non è ammissibile, neppure astrattamente prospettabile, l'approvazione di una proposta che non sia all'attualità coerente e compatibile con i contenuti e i vincoli degli strumenti urbanistici vigenti, territoriali e sovraterritoriali. Affinché la proposta sia ammissibile e delibabile, occorre che prima gli enti locali competenti facciano luogo alle necessarie varianti.

Questo ci porta all'ultima considerazione di natura politica che interroga certamente SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé ma anche le Amministrazioni Comunali e sovracomunali qui rappresentate

*PUNTO 5. Mancanza di un progetto di fattibilità tecnica ed economica del tracciato tramviario, per parte di pertinenza progettuale, da cui derivare la coerenza dell'intervento edificatorio di SanPellegrino SpA-gruppo Nestlé*

Conosciamo l'intendimento dell'Amministrazione Comunale di Zogno che nel Consiglio

Comunale del 08 marzo 2018 ha respinto la mozione di questo gruppo consiliare che intendeva impegnare l'amministrazione, in accordo con le altre istituzioni sovracomunali, nel promuovere azioni utili alla realizzazione di un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per la realizzazione del tracciato tramviario da Villa d'Almè a SanPellegrino Terme.

Nonostante questo, rimane pressante la necessità per le amministrazioni di munirsi di tale strumento se è reale la volontà di indirizzo circa la realizzazione della linea T2 sino a SanPellegrino Terme, dal momento che il Progetto di fattibilità Tecnico Economica rappresenta il documento capace di informare circa la coerenza di progetti particolari e privati, insistenti sull'area di sviluppo della futura tramvia di Valle Brembana, in modo che nulla sia ostativo alla tramvia e tutto concorra al suo realizzarsi.

In assenza di tale strumento, che nella logica del nuovo Codice degli Appalti sostituisce il progetto preliminare, appaiono potenzialmente inconsistenti le previsioni progettuali oggi rappresentate dal proponente, in particolare per quanto concerne il nuovo tracciato TEB e dubbie le rassicurazioni politiche che vi si accompagnano.

La predisposizione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per il tracciato TEB linea T2 Villa d'Almé San Pellegrino Terme è condizione preliminare ed essenziale perché altri progetti, come il presente oggetto di SUAP, trovino coerenza e ragionevole realizzazione. Con imprudenza si approverebbero soluzioni potenzialmente rischiose per la realizzazione della linea T2 della TEB, se acquisite senza tale strumento di progettazione territoriale.

Certi che questa conferenza vorrà dare attenzione e accoglimento alle osservazioni qui riportate, si trasmettono distinti saluti.

Per Zogno InComune,

il capogruppo  
Alberto Zambelli

i consiglieri  
Anna Maria Persico  
Domizio Ricco  
Riccardo Begnis



**Comune di San Pellegrino Terme**  
*Il Sindaco*

Prot. 6857

San Pellegrino Terme, 9 luglio 2018

Preg.mo Dott.

**ATTILIO FONTANA**  
Presidente Regione Lombardia  
segreteria\_presidente@regione.lombardia.it

Gent.ma Dott.ssa

**CLAUDIA TERZI**  
Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile  
segreteria\_terzi@regione.lombardia.it

Preg.mo Dott.

**MATTEO ROSSI**  
Presidente Provincia Bergamo  
matteo.rossi@provincia.bergamo.it

Preg.mo Arch.

**PASQUALE GANDOLFI**  
Consigliere Delegato Grandi Opere, Infrastrutture e Viabilità  
pasquale.gandolfi@provincia.bergamo.it

Preg.mo Ing.

**MAURO BONOMELLI**  
Consigliere Delegato Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Protezione Civile  
mauro.bonomelli@provincia.bergamo.it

Preg.mo Dott.

**ALBERTO MAZZOLENI**  
Presidente Comunità Montana Valle Brembana  
cmvallebrembana.bg@legalmail.it

Preg.mo Arch.

**FILIPPO SIMONETTI**  
Presidente Teb Spa  
teb@pec.teb.bergamo.it

Preg.mo Dott.

**GIULIANO GHISALBERTI**  
Sindaco Comune di Zogno  
giuliano.ghisalberti@comune.zogno.bg.it





**Comune di San Pellegrino Terme**

*Il Sindaco*

Preg.mo Dott.

**SALVATORE SBRIGLIONE**

Direttore Stabilimento Sanpellegrino Spa  
salvatore.sbriglione@waters.nestle.com

Ai Sigg.

**SINDACI VALLE BREMBANA**

**Oggetto: Osservazione progetto definitivo Sanpellegrino Spa presentata dall'arch. Felice Sonzogni in data 30 giugno 2018.**

Con riferimento alle osservazioni presentate il 30 giugno scorso dall'arch. Felice Sonzogni riguardo al progetto presentato dalla Sanpellegrino Spa relativo alla costruzione di un parcheggio multipiano con annessi collegamenti viabilistici nel territorio del Comune di Zogno, sento il dovere di formulare alcune considerazioni in merito ai rilievi avanzati e alla singolare posizione assunta dall'ex-Assessore al Territorio e Infrastrutture della Provincia di Bergamo.

Mi auguro non sfugga a nessuno la straordinaria importanza su più versanti dell'iniziativa avviata dalla Sanpellegrino Spa che porterà ad un investimento complessivo sui territori dei Comuni di Zogno e San Pellegrino Terme di circa 90 milioni di euro per il miglioramento della logistica, l'aumento della capacità produttiva e il completo restyling dello stabilimento.

Mi limito a citarne due elementi che mi paiono riconoscibili anche dai ciechi e dai sordi: la conferma della centralità dello stabilimento di San Pellegrino Terme nel panorama degli stabilimenti del Gruppo Nestlé in Italia che sul versante del lavoro consente di guardare al futuro con maggior fiducia, quantomeno in un'ottica di salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e un contributo forte e nuovo per la promozione e lo sviluppo turistico attraverso la valorizzazione della risorsa del territorio maggiormente conosciuta a livello mondiale.

Obiettivi ben illustrati dallo stesso Presidente e AD del Gruppo Sanpellegrino dott. Stefano Agostini all'atto della presentazione dell'iniziativa: "questo progetto è molto importante per il nostro gruppo, che vuole porre sempre più attenzione non solo al prodotto ma anche al territorio di origine. Vogliamo che il mondo ci venga a trovare proprio dove viene imbottigliata la nostra acqua."

Le osservazioni alla proposta progettuale presentata dalla Sanpellegrino Spa da parte dell'arch. Sonzogni, si ritiene siano state attentamente considerate dal Comune di Zogno nell'esame della progettazione presentata e trovino una loro puntuale risposta nello studio elaborato da ETS Spa e richiamato negli scorsi giorni dal Vicesindaco di Zogno Giampaolo





## Comune di San Pellegrino Terme

*Il Sindaco*

Pesenti dal quale emerge la fattibilità della tramvia nel tratto interessato dall'intervento della Sanpellegrino Spa, l'unico peraltro tratto della tramvia al momento concretamente progettato.

Al riguardo, mi sia consentito di sottolineare che ciò che desta maggiore perplessità e meraviglia, è che l'arch. Sonzogni dopo aver ricoperto il ruolo di Assessore Provinciale al Territorio e Infrastrutture della Provincia di Bergamo dal 1999 al 2009, non si senta minimamente responsabile della mancata salvaguardia dell'integrità dei sedimi delle ex-ferrovie delle Valli Brembana e Seriana che è rientrata per tanti anni, soltanto a parole, tra gli obiettivi del suo Assessorato del tempo (in allegato la risposta ad un'interpellanza discussa in Consiglio Provinciale il 7/06/2005, tredici anni fa!) e chieda oggi con un'insistenza quantomeno sospetta ad altri di farsi carico di quest'attenzione per la conservazione del sedime ferroviario ovviamente per un futuro che resta completamente indefinito.

Ci pare, peraltro, che la Sanpellegrino Spa, contrariamente a quanto si sostiene, abbia sempre manifestato la disponibilità a prendere in considerazione il trasporto su ferro dei suoi prodotti chiedendo come condizione per una valutazione concreta delle proposte, una cosa ovvia e persino banale e cioè che ci fossero dei tempi certi nell'attuazione dei progetti e non soltanto chiacchiere che pur periodicamente riproposte in dibattiti e discorsi accattivanti e suggestivi non hanno mai portato a nulla di serio e di concreto.

Come Sindaco di San Pellegrino Terme voglio dire con forza e se mi è consentito, anche con rabbia, che la Valle Brembana sta morendo perché il futuro non si costruisce, come vorrebbero i Sonzogni di turno, sulla magia delle parole che alimentano illusioni e sogni a buon mercato, ma cercando di dare risposte concrete ai problemi, primi fra tutti quelli del lavoro e della viabilità.

E allora penso che se qualcuno avesse venduto in questi anni meno chiacchiere (tra i primi certo l'arch. Sonzogni) e si fosse preoccupato un po' di più delle cose concrete a partire dalla viabilità, noi avremmo oggi la variante di Zogno e la tangenziale sud di Bergamo completate e con esse, per limitarmi alle sole cose di San Pellegrino Terme ma che qualche riflesso anche sul resto della Valle Brembana certo producono, visti realizzati il centro commerciale e l'Albergo delle Terme da parte del Gruppo Percassi (100 milioni di investimento) e la stessa iniziativa della Sanpellegrino Spa, con benefici enormi sul versante dell'occupazione e del turismo per l'intera Valle.

Così non è e la situazione della viabilità nella sua permanente tragica drammaticità, oltre ad essere la prima ragione dello spopolamento della Valle Brembana, ha consentito ieri, consente oggi e potrebbe consentire domani alle Aziende e alle realtà imprenditoriali ancora presenti nella nostra Valle di operare qualsiasi tipo di scelta, sul presupposto, vero o presunto, di una condizione della mobilità insostenibile (ricordiamo per tutte la scelta della Brembo Spa nel 2005 di lasciare San Giovanni Bianco e la Valle Brembana, seguita da numerose altre Aziende del territorio!).

C'è purtroppo invece sempre chi è pronto a dire di no a qualsiasi iniziativa, nascondendosi dietro l'astuzia e la suggestione degli slogan e delle parole magiche e sfruttando le infinite possibilità che leggi assurde e iter burocratici farraginosi consentono, per rallentare, boicottare, bloccare e scoraggiare la realizzazione di qualsiasi opera e



## Comune di San Pellegrino Terme

*Il Sindaco*

investimento, anche quando questo provoca danni evidenti, gravi e irreparabili alla comunità vallare nel suo complesso.

Ci auguriamo che non sia così anche per l'iniziativa avviata dalla Sanpellegrino Spa e cogliamo l'occasione per esprimere il sincero ringraziamento all'Amministrazione Comunale di Zogno nelle persone del Sindaco Giuliano Ghisalberti e del Vicesindaco Giampaolo Pesenti che in questi anni hanno concretamente operato per consentire lo sviluppo e il rafforzamento di alcune importanti Aziende della realtà zognese con positivi riflessi che devono essere sottolineati e riconosciuti, sul versante occupazionale per tutta la Valle Brembana.

All'arch. Sonzogni che dimenticando le sue precise responsabilità in merito alla mancata realizzazione delle opere di viabilità/tramvia, insiste in una polemica pretestuosa, permettendosi di bollare come "pura ipocrisia" la scelta motivata del "sì" al progetto Sanpellegrino, vogliamo infine dire con franchezza che di fronte ad una Valle che si spopola e che sta morendo, l'ipocrisia e l'inganno più grandi che si possono consumare sono proprio nel sostenere che la speranza di futuro per la Valle Brembana possa essere riposta in una tramvia ancora senza un progetto degno di questo nome e conseguentemente priva delle risorse che ne rendono possibile la realizzazione.

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

IL SINDACO  
dott. Vittorio Milesi

### Allegato:

- Deliberazione del Consiglio Provinciale di Bergamo nr. 41 del 07/06/2005 avente ad oggetto: Interpellanza presentata dal Consigliere Milesi riguardante il sedime delle ex ferrovie delle Valli Brembana e Seriana (con trascrizione della risposta dell'Assessore Provinciale arch. Felice Sonzogni).



# Provincia di Bergamo

DELIBERAZIONE DEL

COPIA

## CONSIGLIO PROVINCIALE

Numero **41** / Reg. Delibere

Data **07/06/2005**

**OGGETTO:**

INTERPELLANZA PRESENTATA DAL CONSIGLIERE MILESI RIGUARDANTE IL SEDIME DELLE EX FERROVIE DELLE VALLI BREMBANA E SERIANA.

L'anno **duemilacinque** del mese di **Giugno** il giorno **sette**, alle ore 17:40, nella apposita sala consiliare della Provincia, previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente normativa, si è riunito il Consiglio Provinciale.

BETTONI VALERIO	P	TESTA ITALO MAURIZIO	P
PAGNONCELLI LIONELLO MARCO	A	GIUDICI GUIDO	P
D'ALESSIO FRANCESCO	P	FIORINA FLORA DONATELLA	P
SALVI CARLO GIOVANNI	P	MAZZOLENI ALFIO	P
CONSOLI COSTANTINO	P	BORGHI ARIELLA	P
CARRARA ALBERTO	P	SIMONETTI FILIPPO	P
FUMAGALLI MARIA LETIZIA	P	CARISSIMI SERAFINO	P
MARTINELLI ANTONIO	P	CORNOLTI FRANCESCO	P
LOCATELLI ERNESTO	P	MILESI VITTORIO	P
MORANDI DAVIDE	P	LOCATELLI TERESINA	P
MAZZA EMILIO	P	ARMANNI VITTORIO	P
FERRARI PAOLO	P	PIFFARI SERGIO MICHELE	P
BOSCHI GIOVANNI FRANCO	P	GAVAZZI ERMANNO	P
SALVI MARCO GUIDO	P	STUCCHI GIACOMO	A
VOLPI BRUNO	P	LEGAMANTI ROBERTO	P
PIROVANO GIUSEPPE	P	PICCIOLI CAPPELLI ALBERTINO	P
GANDOLFI MARIO	P	LOCATELLI IVANO	P
BONZI ENRICO	P	CUGINI MARIO	P
MANGANO BASILIO	P		

Presenti N. 35

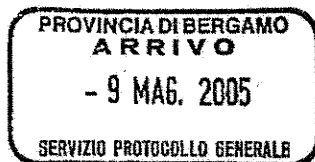
Assenti N. 2

Assume la Presidenza il Presidente del Consiglio Sig. EMILIO MAZZA.

Partecipa il Vice Segretario dott. SILVANO GHERARDI.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, invita il Consiglio a deliberare in ordine all'oggetto sopra riportato.





Bergamo, 06 maggio 2005



Preg.mo Sig.

**EMILIO MAZZA**  
Presidente Consiglio Provinciale  
Via Tasso, 8  
24100 BERGAMO

**Oggetto: Interpellanza riguardante il sedime delle ex-ferrovie delle Valli Brembana e Seriana.**

Il sottoscritto Consigliere Provinciale del Gruppo della Margherita, ai sensi dell'art. 33 del Regolamento del Consiglio Provinciale,

- considerato che nei programmi e nelle strategie dell'Amministrazione Provinciale risulta da tempo inserita la realizzazione del tram delle Valli la cui progettazione prevede per la gran parte l'utilizzo del tracciato delle ex-ferrovie delle Valli Brembana e Seriana;
- rilevato che nonostante l'importanza attribuita nei programmi della Provincia alla realizzazione di tale infrastruttura, non si è ancora proceduto alla completa acquisizione del sedime delle ex-ferrovie delle Valli Brembana e Seriana;
- avuta notizia che l'Agenzia del Demanio di Bergamo ha in programma l'alienazione di tratti significativi del vecchio sedime ferroviario già oggetto di locazione da parte di Enti e privati;
- ritenuto che l'eventuale alienazione di tratti dell'ex-sedime ferroviario aumenterebbe considerevolmente le difficoltà di realizzazione del tram delle Valli;

#### **INTERPELLA**

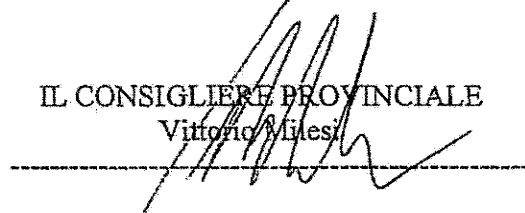
il Sig. Presidente della Provincia chiedendo di conoscere quanto segue:

- 1) se l'Amministrazione Provinciale sia a conoscenza che l'Agenzia del Demanio ha attivato procedure per l'alienazione di tratti dell'ex-sedime ferroviario già oggetto di concessioni a privati ed Enti;

- 2) se siano già stati alienati tratti di ex-sedime ferroviario che nei progetti elaborati dall'Amministrazione Provinciale costituiscono parte integrante del tracciato del tram delle Valli;
- 3) quali iniziative la Provincia intenda assumere per l'acquisizione diretta dell'ex-sedime ferroviario o per evitare che le aree in argomento vengano alienate a privati ed Enti.

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

IL CONSIGLIERE PROVINCIALE  
Vittorio Milesi

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vittorio Milesi', is written over a horizontal dashed line. The signature is stylized and somewhat cursive.



## PROVINCIA DI BERGAMO

---

Oggetto: INTERPELLANZA PRESENTATA DAL CONSIGLIERE MILESI RIGUARDANTE  
IL SEDIME DELLE EX FERROVIE DELLE VALLI BREMBANA E SERIANA.

Il Consigliere Milesi illustra in aula il testo dell'interpellanza di cui in oggetto.

L'Assessore Sonzogni e il Presidente Bettoni rispondono sull'argomento.

Il Consigliere Milesi si dichiara non soddisfatto delle risposte ricevute.

*Gli interventi sul punto all'ordine del giorno sono interamente riportati nel Resoconto della seduta.*

**CONSIGLIO PROVINCIALE**  
**RESOCONTO**  
**SEDUTA DEL 7 GIUGNO 2005**

O.d.G. n. 2 - Delib. n. 41

**PRESIDENTE:**

Passiamo al secondo punto all'ordine del giorno: "Interpellanza presentata dal Consigliere Milesi riguardante il sedime delle ex ferrovie delle valli Brembana e Seriana".

**ASS. SONZOGNI:**

Resta certamente negli obiettivi tra i più ambiziosi della Provincia, quello di acquisire questo sedime demaniale.

Va però detto che è una iniziativa complessa ed estenuante e che ci sono almeno tre ragioni che dobbiamo riconoscere e che sono in campo. Primo: tempi lunghi per la procedura di acquisizione dal Demanio - il famoso inseguimento, determinazione del valore, recupero delle risorse, rivalutazione dei beni e questo insediamento perpetuo; ma qui ci siamo e ve lo spiegherò dopo - secondo punto, compromissione dello stato del sedime.

Perché al di là di tante affermazioni che generalmente sono di un grande entusiasmo di tutti, abbiamo una situazione che fa riferimento a questo sedime - ed ahimè, non tanto quando è stato sospeso questo servizio, quanto piuttosto quando sono stati smontati i binari che è diventata terra di conquista - ed impianti tecnologici di servizi; si è attivato un meccanismo di concessione corretto a favore dei privati, purtroppo, lo sapete, ci sono anche delle difficoltà nelle trattative quando l'ente pubblico si deve riappropriare di questo sedime, sapete quanto è difficile rispetto ad alcune realtà che hanno avuto il loro sviluppo e nel quale hanno utilizzato questo sedime ed i ricatti di alcune realtà economiche che rispetto alla riacquisizione stanno prendendo il pretesto per una presunta cessazione delle loro attività.

Ma c'è di mezzo anche un utilizzo del "pubblico" che di questo sedime, in alcune parti, ne ha attraverso le concessioni comunali, fatto utilizzo per funzioni di tipo pubblico che oggi, con una difficoltà e con dei costi, stiamo progressivamente reinserendo, ma con dei progetti che hanno comunque dei costi; le aree di sosta, le aree di parcheggio, le strade, che se vogliamo recuperare questo sedime devono essere ricostruite in luoghi equivalenti o paralleli all'esistente.

Terzo punto: previsioni e vincoli urbanistici - qui purtroppo, consentitemelo, di competenza municipale! - che non sempre sono stati sufficientemente coerenti e chiari a tutela di questi sedimi. Sono un sedime ex ferroviario, oggi purtroppo nelle progettualità ci dobbiamo accontentare di una previsione di tipo tranviario - dico "purtroppo" perché tra il ferroviario ed il tranviario c'è una discesa di tipologia funzionale - però credo che risulti evidente a tutti che se con difficoltà stiamo finalmente riuscendo a realizzare un intervento di tipo tranviario, diventerebbe chiaramente improponibile un utilizzo ferroviario che si trova nel suo interno degli interventi, anche urbanistici, legittimamente - ripeto - autorizzati sul territorio attraverso queste insufficienti politiche di governo del

territorio per fatti urbanistici e municipali, che in alcuni casi renderebbero improponibile ed irrecuperabile questa funzione.

In questi anni sono state fatte, comunque, delle azioni concretissime nella direzione dell'acquisizione!

Vorrei solo ricordare che questa azione ci consente di recuperare un patrimonio sicuramente eccezionale ed irripetibile. Sono 100 Km lineari di continuità, della larghezza di cinque metri, che da Bergamo arriva a Clusone e da Bergamo arriva fino a piazza Brembana! Oggi sarebbe impossibile avere la capacità di riconquistare per funzioni pubbliche, questi sedimi.

Abbiamo elaborato - e sulla base di questo abbiamo fatto le richieste per acquisire il sedime - il progetto per l'utilizzo tranviario da Bergamo fino a Vertova e da Bergamo fino a San Pellegrino.

Abbiamo sviluppato - e finalmente c'è la procedura di gara per l'esecuzione dell'opera della pista ciclabile - da San Pellegrino fino a Piazza Brembana e da Vertova fino a Clusone.

Quindi, tutto il sedime è interessato da progettualità di ordine pubblico elaborate dalla Provincia, definite e tutelate dal piano territoriale di coordinamento provinciale che ne fissa la destinazione.

Il bene - ed adesso vorrei avviarmi a dare le risposte sui punti presentati - è un compendio immobiliare, è un bene demaniale, che è stato trasferito nei cosiddetti "beni disponibili dello Stato". "Beni Disponibili" vuol dire che il suo utilizzo è legato alla condizione giuridica dell'affitto - infatti, le situazioni che sono in campo sono quelle dell'affitto - e solo in alcune circostanze è possibile acquisire in proprietà il bene. Qui parliamo di sedimi e di stazioni, quindi di un bene molto complesso. Vorrei ricordare che in base ad una legge del '93 la Provincia è destinataria dell'acquisizione dei sedimi necessari per realizzare la metropolitana leggera o tram veloce; questo è il testo legislativo.

Quindi, per le parti che verranno acquisite per realizzare il sistema ferroviario o tranviario avremo la possibilità di acquisirlo come ente pubblico "Provincia" a condizioni economico-finanziarie molto più convenienti.

Per le altre parti non è, francamente, così, perché esiste un dispositivo che è contenuto anche nella Legge Finanziaria ultima, quella del 2005, che dà la possibilità agli enti pubblici di acquisire questi beni demaniali, i quali però sono assoggettati, in termini di costo, ad una valutazione a seconda dei parametri che sono stati fissati.

In attesa di perfezionare l'acquisizione e noi abbiamo formalizzato le richieste all'Agenzia del Demanio per acquisire tutto questo sedime - quindi c'è in corso, con l'Agenzia del Demanio, il perfezionamento - ma nell'attesa di avere il perfezionamento dell'atto abbiamo definito il canone di utilizzo di affitto; in questo momento si sta pagando l'affitto per la tratta tranviaria in costruzione e vale anche per le piste ciclabili sulle quali avendo sviluppato adesso un progetto, in attesa del perfezionamento, ci sono già dei canoni in corso.

L'Amministrazione Provinciale certamente è a conoscenza del fatto che l'Agenzia del Demanio abbia mandato comunicazioni relative a queste beni, però vorrei anche qui chiarire che non è relativo, o meglio, esclusivamente legato al sedime ferroviario. E' una legge nazionale,



per cui tutti i Comuni che hanno delle aree demaniali che stanno all'interno del loro comune e che possono essere acquistate da enti pubblici, è oggetto di una iniziativa dell'Agenzia del Demanio ed ha mandato la segnalazione di questi beni disponibili. Ma a livello nazionale, su tutti i sedimi, si parla anche di aree spondali, si parla anche di tante altre cose, per cui non vorrei che l'interpellante facesse riferimento a questa questione che è di ordine generale su tutto il territorio nazionale.

Ora, noi le azioni che abbiamo fatto concretamente sono il fatto che noi abbiamo presentato richiesta di acquisizione, abbiamo anche recentemente, due mesi fa, sulla base di un ultimo incontro definito con l'Agenzia del Demanio quelle che erano le loro esigenze di chiarimenti che speriamo, a questo punto, siano conclusive, non ci risulta che ci siano in corso delle azioni di cessione di questi sedimi - non ci risulta, nel senso che l'abbiamo pure chiesto l'altro giorno - a favore di altri per quanto riguarda gli ex sedimi ferroviari, nel qual caso, avendo noi avanzato richiesta valuteremo le opportunità di azioni giudiziarie visto che noi questa istanza l'abbiamo presentata ed ovviamente nel ribadire l'impegno di questa Amministrazione a procedere rapidamente all'acquisizione di questi sedimi, provvederemo un'altra volta a segnalare anche agli enti locali la coerenza dei loro strumenti urbanistici con quelli che sono gli interessi di tipo generale. Perché?

Perché è chiaro che una trattativa di tipo economico, se dovesse essere aperta per quelle parti che non sono interessate da progetti ferroviari e tranviari, rischia di essere valorizzata da previsione urbanistiche contenute negli strumenti di governo del territorio che ne possono prevedere altri tipi di utilizzo.

Per dirla in breve, le stazioni o sono funzionali al sistema ferroviario e tranviario oppure possono, in un destino di prospettiva, acquisire anche delle valorizzazioni di tipo diverso; chiaramente l'Agenzia del Demanio agisce in nome e perché conto dello Stato il quale, in questo senso, deve fare delle azioni di cessione dei beni per quelle che sono le parti normate dalle leggi, ma che devono anche cercare di realizzare al meglio - per quanto riguarda lo Stato in termini nazionale - degli introiti.

Quindi, da parte nostra c'è presenza costante ed auspichiamo di chiudere entro l'anno l'atto di cessione, di fatto, della proprietà dal Demanio alla Provincia, di tutti i sedimi.

In questo momento stiamo operando in regime temporaneo di concessione, per le ragioni che vi ho espresso.

**PRESIDENTE:**

Grazie.

La parola al Consigliere Milesi.

**CONS. MILESI:**

Intervengo per dire che sono insoddisfatto della risposta perché ho sentito cose sentite tante volte, ma che dimostrano che non c'è, secondo me, neanche una conoscenza di come sono le cose.

Tra l'altro, mi sarebbe piaciuto capire quali sono i tratti di sedime ferroviario già acquisiti dalla Provincia e onestamente dalla risposta non ho capito quali sono questi tratti di sedime acquisiti e siccome ho la fortuna o sfortuna di essere sindaco, avevo capito che

pagate delle concessioni e siccome le paghiamo anche noi, come comuni, non vorrei che l'Agenzia del Demanio riscuotesse due volte le concessioni, perché, magari, può capitare anche questo, ma a me risulta che per larghi tratti di sedime ferroviario, siano i comuni a pagare e non la Provincia, tranne quelli oggetto adesso di progettazione da parte della Provincia.

Come risulta - mi spiace, Assessore, dire qualcosa contraria rispetto a quella che ha detto - dire che alcuni tratti di sedime ferroviario siano già venduti ed altri sono in fase di alienazione ed altri - io lo dico perché sono Sindaco - stiamo valutando di acquisire alcune di queste aree, perché l'Agenzia del Demanio ci ha scritto dicendo che queste aree possono essere acquisite da parte degli enti pubblici.

Quindi un invito a valutare con maggiore attenzione questo problema, perché non è sufficiente fare i progetti e spendere soldi in progettazione.

Io ho visto l'approvazione del progetto preliminare della Tramvia delle Valli e Villa d'Almè San Pellegrino; se si approvano questi progetti e non si fa in modo che quelle che sono le realtà sulle quali l'opera deve essere realizzata venga salvaguardata, e non mi pare che in questo modo sia salvaguardata, probabilmente produrremo progetti e spenderemo soldi in progettazioni e probabilmente finiremo anche sui giornali dicendo che si realizzano certe opere, ma probabilmente la realtà che vedremo nei prossimi anni non sarà di questo tipo.

Quindi rinnovo l'invito a verificare con più attenzione queste situazioni e vedere di chiudere questa vicenda dell'acquisizione del sedime ferroviario, perché sentiamo parlare di questo problema da tanti anni la Provincia dice che c'è la volontà di acquisirla, ma mi pare che le cose, anche per quello che ho sentito oggi, siano di segno diverso. Grazie.

Letto, confermato e sottoscritto

Il Presidente  
F.to Sig. EMILIO MAZZA

Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

---

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La suesesa deliberazione:

- viene oggi pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi come da attestazione ai sensi dell'art. 124, comma primo, D.Lgs. 267/2000 T.U.  
 è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 T.U..

Bergamo, 17 GIU. 2005 F.to IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott. Francesco Bari) Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

- 
- E' stata sottoposta al controllo del Difensore Civico su richiesta di 1/4 dei Consiglieri, ai sensi dell'art. 127, commi 1 e 2, D.Lgs. 267/2000, entro 10 giorni dall'affissione.  
 Comunicazione del Difensore Civico entro 15 giorni dal ricevimento:  
 Atto ritenuto legittimo.  
 Atto ritenuto illegittimo.  
 Nessuna risposta entro 15 giorni.

Bergamo, \_\_\_\_\_

Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

---

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi di legge:

- a seguito di pubblicazione, decorsi 10 giorni dall'affissione all'albo.  
 perchè dichiarata immediatamente eseguibile (art. 134, comma 4)

Bergamo, \_\_\_\_\_

Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

- perchè confermato con atto del Consiglio Provinciale delib. n. \_\_\_\_\_ (art. 127, comma 2, d.Lgs. 267/2000) seguito comunicazione del Difensore Civico.

Bergamo, \_\_\_\_\_

Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Bergamo, \_\_\_\_\_

Il Vice Segretario Generale  
F.to dott. SILVANO GHERARDI

---

Copia conforme all'originale per uso amministrativo  
composta da n. \_\_\_\_\_ pagine

Bergamo, \_\_\_\_\_