



COMUNE DI ZOGNO

PROVINCIA DI BERGAMO

Settore Gestione del Territorio

Ufficio Tecnico – Edilizia Privata

PARERE MOTIVATO

**IN MERITO ALLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE
DELLA 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'Autorità Competente per la VAS d'intesa con l'Autorità Procedente

Vista la legge regionale 11 marzo 2005 n. 12, "Legge per il governo del territorio", con la quale la Regione Lombardia ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

Preso atto che il Consiglio regionale nella seduta del 13 marzo 2007, atto n. VIII/0351 ha approvato gli indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi in attuazione del comma 1 dell'art. 4 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12;

Considerato che a seguito di approvazione da parte del Consiglio regionale degli indirizzi citati la Giunta regionale ha proceduto all'approvazione degli ulteriori adempimenti di disciplina con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e successive modifiche e integrazioni;

Visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e s.m.i.;

Visto in particolare l'allegato 1r alla D.G.R. n. VIII-6420/2007 e s.m.i.;

Rilevato che la procedura di verifica di compatibilità VAS relativa all'intervento edilizio proposto deve precedere i lavori della conferenza dei servizi della variante SUAP;

Preso atto che:

- a) Con deliberazione di Giunta Comunale n. 154 del 14.09.2017:
- 1) è stato dato avvio al procedimento relativo alla proposta preliminare di SUAP con contestuale variazione dello strumento urbanistico e di preliminare Valutazione Ambientale Strategica;
 - 2) sono stati nominati:
 - L'Autorità procedente per la VAS nella persona del Dott. Domenico Figà, Segretario Generale del Comune di Zogno;
 - L'Autorità Competente per la VAS nella persona dell'Ing. Carlo Cappello, Responsabile del Settore Gestione del Territorio del Comune di Zogno;
 - 3) Sono stati individuati:
 - Gli Enti competenti in materia ambientale;
 - Gli Enti territorialmente interessati;
 - Il pubblico ed il pubblico interessato;
- b) In data 17.11.2017 con nota prot. n. 16345 è stata convocata in seduta pubblica, la prima conferenza di valutazione;
- c) In data 21.12.2017 si è svolta la prima conferenza di valutazione VAS in seduta pubblica, di cui si allega il verbale;
- d) In data 08.03.2018 prot. n. 3792 la Soc. Sanpellegrino S.p.A., in recepimento delle osservazioni emerse in fase di prima conferenza, ha depositato la documentazione per la convocazione della conferenza di valutazione conclusiva, successivamente integrata con nota prot. n. 6058 del 27.04.2018, nota prot. n. 6183 del 02.05.2018 e nota prot. n. 6527 del 08.05.2018;
- e) In data 10.05.2018 sono stati messi a disposizione la sintesi non tecnica, il rapporto ambientale e tutta la documentazione inerente la proposta progettuale definitiva di SUAP;
- f) In data 10.05.2018 è stata convocata assemblea pubblica di informazione e partecipazione per il giorno 12.07.2018;
- g) In data 10.05.2018 con nota prot. n. 6645 è stata indetta la conferenza conclusiva di VAS in forma semplificata ed in modalità asincrona con invito a far pervenire i pareri entro il giorno 09.07.2018 e specifica dell'eventuale svolgimento della riunione in modalità sincrona ed in forma simultanea per il giorno 12.07.2018;
- h) In data 10.7.2018 con nota prot. n. 10022 è stato comunicato a tutti gli Enti che lo svolgimento della conferenza dei servizi si sarebbe svolta in modalità sincrona ed in forma simultanea il giorno 12.07.2018;
- i) In data 12.07.2018 si è svolta la conferenza conclusiva di valutazione VAS in seduta pubblica, di cui si allega il verbale;
- j) Sono state intraprese le seguenti iniziative di partecipazione:
- Pubblicazione su SIVAS, sul sito web comunale e deposito in libera visione presso i propri uffici del Documento di Scoping di VAS;
 - Svolgimento in seduta pubblica della prima conferenza dei servizi di valutazione;
 - Pubblicazione su SIVAS, sul sito web comunale e deposito in libera visione presso i propri uffici per 60 giorni della sintesi non tecnica, del rapporto ambientale e di tutta la documentazione inerente la proposta progettuale definitiva di SUAP;
 - Svolgimento assemblea pubblica di illustrazione della sintesi non tecnica, del rapporto ambientale e di tutta la documentazione inerente la proposta progettuale definitiva di SUAP;
- k) Il territorio del Comune di Zogno non è interessato dalla presenza di siti della Rete natura 2000 (SIC e ZPS);

Visti i pareri pervenuti entro la data fissata di svolgimento della conferenza conclusiva di VAS da parte degli Enti convocati alla medesima:

- 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;

Visto il parere pervenuto in data 13.7.2018 prot. n. 10144 da parte di ARPA Lombardia;

Viste le osservazioni pervenute da parte di liberi cittadini, associazioni, comitati e gruppi consiliari presentate da:

- 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;
- Gruppo Consiliare Zogno InComune, a firma del capogruppo Alberto Zambelli e dei Consiglieri Anna Maria Persico, Domizio Ricco e Riccardo Begnis, osservazione datata 9.7.2018 e messa agli atti in data 12.7.2018 in fase di conferenza dei servizi.

Ravvisato che le principali tematiche di approfondimento emerse dalle osservazioni e contributi pervenuti, nonché dai dibattiti emersi in fase di conferenze dei servizi ed assemblee pubbliche riguardano:

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

Dato atto che tali tematiche in parte sono già state oggetto di approfondimento, in parte sono state oggetto di ulteriori chiarimenti in fase di ultima conferenza di valutazione ed assemblea pubblica svoltasi il giorno 12.7.2018, ed in parte necessitano comunque di ulteriori approfondimenti e sono riassumibili come segue:

1) COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI DI INTERESSE COLLETTIVO E SOVRACOMUNALE E POSSIBILI CRITICITA' E LIMITI PER LA LORO FUTURA REALIZZAZIONE:

OSSERVAZIONE:

Diverse osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente, arch. Sonzogni, Comunità Montana valle Brembana, Comitati, Gruppi consiliari, privati cittadini) evidenziano, in vario modo, come la variante possa compromettere la possibilità di realizzare la futura linea ferrotranviaria, sia alterando il sedime originario della ex ferrovia, sia determinando ostruzioni che renderebbero impossibile la realizzazione non solo della linea TEB, ma anche dei percorsi ciclopedonali. Alcune osservazioni chiedono anche di modificare il progetto per dare maggiore spazio ai tracciati di previsione delle infrastrutture di trasporto.

DEDUZIONE:

Il progetto dell'area di sosta multipiano, si sviluppa interamente all'interno del perimetro esistente, rappresentato dal muro di difesa dalle piene che segna anche il confine della proprietà della Soc. Sanpellegrino SpA. I tracciati previsti per le infrastrutture della mobilità dai piani comunali e sovracomunali vengono rispettati e garantiti in quanto sono localizzati fuori dal confine di proprietà dello stabilimento.

Il tracciato della TEB viene garantito e questo aspetto è documentato negli elaborati tematici prodotti e consegnati da ETS.

Come ribadito in fase di conferenza di valutazione conclusiva, la Soc. Sanpellegrino SpA si è detta disponibile a valutare e utilizzare, come oltretutto fa in altri poli produttivi, il trasporto su rotaia, più economico e sostenibile, ma certamente non può essere imputato ad essa l'onere di realizzazione di tale infrastruttura, che richiede senza ombra di dubbio una sinergia di vari attori, primi fra tutti gli organi di governo del territorio.

E' stato precisato che l'area di sosta oggetto di valutazione è un hub/deposito con funzioni logistiche per il ricovero, la sosta e il deposito dei rimorchi; il loro spostamento e trasporto pertanto potrà in futuro avvenire su rotaia predisponendo un punto di scambio.

Per quanto riguarda le aree in sponda destra idrografica, dove si colloca la strada di accesso al ponte, la valutazione relativa al posizionamento dell'opera è stata oggetto di approfondite verifiche, anche con i competenti uffici dell'amministrazione provinciale e regionale, finalizzate ad adottare la migliore soluzione possibile, per la salvaguardia degli spazi necessari agli interventi infrastrutturali sovracomunali. Si richiamano inoltre le motivazioni contenute nella relazione generale (elaborato All.1.0_Relazione generale) in merito alla non diversa localizzazione dell'opera".

Provincia di Bergamo e TEB S.p.A. si sono espresse in maniera favorevole alla modifica del tracciato, subordinatamente alla verifica della possibilità di coesistenza tra il futuro tracciato ferrotranviario e la pista ciclabile in sponda orografica sinistra del fiume Brembo.

Si precisa comunque che i vincoli urbanistici e civilistici espressi nel bando per l'alienazione, successivamente riportati ufficialmente negli atti notarili di compravendita del tracciato dell'ex sedime ferroviario, non sono decaduti e si manterranno validi fintanto che gli Enti di livello comunale e sovracomunale non provvederanno a modificarli.

Si precisa infine che come emerso in fase di conferenza conclusiva di VAS, la Soc. Sanpellegrino SpA ha dichiarato che in fase di convenzionamento SUAP, la stessa si impegnerà, nel caso in cui il progetto di realizzazione della ferrotranvia in Valle

Brembana dovesse essere approvato, all'acquisizione e messa a disposizione degli Enti competenti, delle aree necessarie alla realizzazione del progetto, nell'ambito oggetto d'intervento della presente VAS.

2) CRITICITA' IN TEMA DI VIABILITA' E INQUINAMENTO ATMOSFERICO: OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente, Comitati, privati cittadini) evidenziano che il progetto non è sostenibile perché mette in crisi il sistema viario, determina un aumento dei flussi e peggiora le condizioni di inquinamento atmosferico. Si sostiene che i temi della viabilità e dell'inquinamento siano poco approfonditi e sottovalutati e che non vi sia una analisi complessiva costi-benefici.

DEDUZIONE:

Sul piano delle valutazioni ovvero dell'analisi di coerenza interna, il Rapporto Ambientale fa una valutazione di coerenza delle scelte di pianificazione. Ovvero evidenzia dove e come si realizzano o non si realizzano i miglioramenti sui criteri di sostenibilità ambientale. Per quanto concerne la qualità dell'aria il capitolo 4.3 a pag. 85-87 chiarisce che con il miglioramento della viabilità, sia interna che esterna allo stabilimento, si avrà come conseguenza un miglioramento della qualità dell'aria, perché, rispetto allo stato di fatto, i veicoli "inquinanti" muovendosi in modo più scorrevole, percorrono meno strada e quindi bruciano meno gasolio.

È stata chiaramente descritta la prospettiva di sviluppo aziendale che prevede un aumento dei flussi. Questo fattore positivo di crescita economica, comporterà anche una modifica delle emissioni. Gli studi specialistici depositati agli atti, in particolare l'elaborato denominato "Nuovo sistema di accessibilità allo stabilimento della San Pellegrino S.p.A., Approfondimento componente inquinamento atmosferico (DIEFFE Ambiente, 2017)" quantifica (pag. 27) anche quale sarà il contributo aggiuntivo di inquinanti in attuazione dello scenario di progetto, ovvero con la proiezione al 2024 e con l'aumento del 35% dei flussi. Va da sé che è un dato che presumibilmente dovrà essere visto al ribasso, sia in considerazione del fatto che, si spera, tra 10 anni la variante sarà completata, sia perché la tecnologia dei motori a combustione migliorerà. Da tale studio appare chiaro che il chilometraggio – e quindi di conseguenza le emissioni – diminuiranno.

Il Rapporto Ambientale depositato fa una valutazione di sintesi agli studi specialistici prodotti, che si può così riassumere:

- 1) La soluzione proposta **risolve significativamente il problema del traffico e delle emissioni sul centro abitato di San Pellegrino Terme** perché i mezzi entrando a Sud, non arriveranno sul centro abitato. In questo caso spostare il traffico non significa solo spostare le emissioni in un'area più ristretta, ma significa spostarle da un'area molto sensibile perché residenziale, ad un'area meno sensibile perché a destinazione produttiva.
- 2) La soluzione proposta **può risolvere il problema del traffico sul Comune di Zogno**, solo se vista in unione con il completamento della variante dell'abitato (alla cui incompiutezza si deve l'attuale situazione di criticità). Una volta completata la variante alla ex S.S. 470 di Valle Brembana, la percorrenza dei mezzi proposta con il progetto sarà l'unica realizzabile, come dimostrato in merito alla non diversa localizzazione dell'opera. Per mantenere più bassa la percorrenza bisognerebbe non utilizzare la variante e transitare nel centro di Zogno, cosa assolutamente improponibile. Lo studio realizzato quantifica comunque l'aumento di inquinanti nell'ipotesi proiettata al 2024, ovvero con l'aumento del 35% dei flussi (pag. 86 penultimo capoverso del Rapporto

Ambientale). L'aumento di indotto programmato al 2024 seppur consistente in termini percentuali, è quantificabile in poche unità (11 in ora di punta del mattino, 5 in ora di punta della sera). Ciò è da attribuirsi al fatto che la struttura degli arrivi al sito di Alderò è programmata su tutto il periodo di operatività dello stabilimento, e pertanto le ore di punta prese a riferimento, rappresentano solo una frazione degli arrivi giornalieri. Il contributo aggiuntivo di emissioni calcolato in rapporto al solo settore trasporto su strada è pari allo 0,45% del COV - composti organici volatili - e al 3,25% del NOx.

- 3) La soluzione proposta **riduce il traffico complessivo prodotto** dalla Soc. Sanpellegrino SpA. Questo perché, con la situazione attuale, solo il 22% dei prodotti in uscita è avviato direttamente dallo stabilimento al mercato, mentre il resto è trasportato al centro di distribuzione di Madone (distante 30 km) per poi essere riorganizzato e inviato ai destinatari finali. Con un hub interno allo stabilimento potranno aumentare sensibilmente le spedizioni dirette, eliminando parte dei tragitti su Madone con un ovvio beneficio sulla rete stradale provinciale.
- 4) La soluzione proposta nel complesso **riduce le emissioni allo stato di fatto** perché i mezzi percorrono meno strada per accedere alla fabbrica. Dal confronto tra le direttrici attuali e quelle di progetto lo scenario indica che si avranno 102 km di VTD (Vehicle Travelled Distance) in meno con la soluzione di progetto. Le tabelle INEMAR consentono di trasformare questa minore percorrenza in minori emissioni di inquinanti.
- 5) La soluzione di progetto proposta consente anche di ridurre notevolmente i movimenti all'interno della fabbrica istituendo di fatto un senso unico circolare lungo il perimetro della fabbrica, con ovvi benefici sia in termini di inquinamento, ma, soprattutto, riducendo fortemente il rischio di infortunio per investimento.
- 6) In tema di viabilità sostenibile, la soluzione proposta contiene una previsione positiva relativamente allo spostamento delle merci su ferro, perché viene salvaguardato il doppio binario e l'interscambio sullo stabilimento. Il progetto è stato coordinato con le esigenze di TEB e i documenti tecnici redatti evidenziano la compatibilità con la linea tranviaria.
- 7) Si rileva inoltre che attualmente il tracciato previsto per la tranvia interferisce con il passaggio del metanodotto Snam che si troverebbe a transitare sotto i binari e che è incompatibile con gli stessi. Il progetto, prevedendo lo spostamento del tracciato e riconfigurando il condotto Snam a spese della Soc. Sanpellegrino SpA, consentirebbe di superare tale interferenza e il vincolo conseguente, con oneri a carico della Soc. Sanpellegrino SpA.

In tema di inquinamento atmosferico si prende atto che l'azienda sta effettuando fortissimi investimenti per sostituire le motrici a gasolio con vetture alimentate a metano, con un programma molto serrato che prevede la quasi totale sostituzione del parco macchine circolante entro la fine del 2018. Si riporta quanto dichiarato in sede di conferenza secondo il quale, attualmente, la Soc. Sanpellegrino Spa utilizza già, per il navettaggio su Madone, una quota pari al 30% di mezzi alimentati a metano liquido e prevede di raggiungere quota 90% entro fine anno.

Si ritiene pertanto necessario richiede alla Soc. Sanpellegrino SpA di dare corso immediato ad un costante monitoraggio delle emissioni atmosferiche al fine di poter avere un quadro aggiornato in merito alla qualità dell'aria dello stato attuale e di quello futuro, che consenta se il caso di valutare possibili azioni di mitigazione e miglioramento per il contenimento delle emissioni.

- 3) CRITICITA' IN MATERIA DI IMPATTO PAESAGGISTICO A CAUSA DELLA DIMENSIONE COMPLESSIVA DELL'OPERA EDILIZIA:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) evidenziano che il progetto edilizio ha un impatto paesaggistico troppo elevato e che non vengono poste in essere misure di mitigazione significative.

DEDUZIONE:

Il Rapporto Ambientale, riportando e sviluppando ulteriormente i contenuti della Relazione Paesaggistica, non nasconde questo aspetto, anzi lo evidenzia e lo rimarca più volte. Le dimensioni dell'opera sono importanti, ma lo sarebbero anche in caso di sviluppo di quanto già consentito dal vigente PGT, che prevede, sui due ambiti, una SLP di 24.000 mq. Con la variante la SLP aumenta a 30.200 mq. senza però determinare nuovo consumo di suolo (che è invariato rispetto al PGT), ma solo aumentando di un piano l'area di sosta e portandone l'altezza da 12 a 14 metri; altezza misurata dalla quota del piazzale di ingresso fino alla quota dell'estradosso del secondo livello di copertura. L'altezza di 24 metri indicata nelle osservazioni si riferisce all'altezza degli archi di coronamento che costituiscono il disegno architettonico alla base dell'intervento di restyling dello stabilimento e che non potranno superare un'altezza di 10 metri rispetto alla quota dell'estradosso del secondo livello (14 + 10 = 24 m).

L'intervento ha una dimensione importante sia perché esistono esigenze di sviluppo aziendale che richiedono una SLP adeguata, sia perché lo spirito del progetto è proprio quello di connotarsi fortemente con un'opera di significativo valore architettonico. Il Rapporto Ambientale non ne sottovaluta l'impatto ed evidenzia anche che "gli interventi di mitigazione proposti appaiono contenuti rispetto alla dimensione complessiva dell'intervento". Questo anche perché il contesto in cui ci si trova è estremamente limitante in termini di disponibilità delle aree per opere di mitigazione. Non pare inoltre corretto appellarsi alla necessità di mitigare o meglio "studiare soluzioni di gestione dell'impatto paesaggistico dell'edificio a parcheggio più efficaci", per un intervento architettonico che fa del disegno la sua peculiarità e la cui ideazione è ispirata agli elementi locali del paesaggio, ovvero il fiume, gli archi e i filari alberati. Si rimanda ai concetti già espressi dal team di progettazione durante gli incontri pubblici e sintetizzato così nel Rapporto Ambientale, secondo il quale "Il progetto proposto nasce da uno studio concettuale preciso e da una idea architettonica forte e caratterizzante e non si può negare che ha un suo valore aggiunto molto più ampio rispetto a quello del manufatto edilizio funzionale alla produzione".

La Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia, si è espressa in maniera favorevole all'esecuzione dell'intervento.

La sottoscritta autorità competente ritiene che per opere di tale portata e impatto, supportate da un filo conduttore logicamente descritto e richiamante i temi del paesaggio vallare, siano controproducenti effetti di mitigazione paesaggistica, con rischio di ricadere nell'anonimato architettonico e di creare l'effetto "posticcio".

4) CRITICITA' IN MATERIA DI INQUINAMENTO LUMINOSO:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) evidenziano che il progetto determina inquinamento luminoso notturno, illumina la superficie del Fiume Brembo e determina disturbo alla fauna ittica.

DEDUZIONE:

Si prende atto che come esplicitato nell'allegato 2.7 (Relazione progetto Illuminotecnico) vengono rispettati i limiti dei parametri di riferimento per l'emissione verso l'alto e si osservano i criteri e le disposizioni in tema di risparmio energetico

ed inquinamento luminoso previsti dalla normativa. (Legge Regionale n. 31 del 05 Ottobre 2015).

Si ritiene necessario invitare il soggetto attuatore a valutare, compatibilmente con le attività dello stabilimento, la possibilità di sfruttare coni di luce direzionata evitando così il diffondersi di luce in direzioni inutili e di prevedere lo spegnimento delle luci in orari notturni per diminuire il possibile disturbo della fauna e della flora e/o adottare sistemi a luce calda con riduzione della temperatura;

5) TEMA CONNESSO AL BENEFICIO PUBBLICO ATTESO IN CONTROPARTE AL RISPARMIO ENERGETICO CONSEGUITO DAL RICHIEDENTE:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) propongono che il risparmio conseguito dal richiedente con le tecnologie e le buone pratiche adottate nell'illuminazione, sia convertito in beneficio pubblico con la costituzione di un fondo per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici della Valle.

DEDUZIONE:

Si ritiene che queste argomentazioni non siano attinenti alla procedura di VAS. Si evidenzia comunque che nella convenzione tra il soggetto attuatore e il Comune di Zogno potrà essere concordato l'impegno della Soc. Sanpellegrino SpA, a titolo di contributo straordinario, alla realizzazione dell'illuminazione pubblica della pista ciclabile dalla nuova rotatoria di Ambria fino al ponte di Al Derò.

6) CRITICITA' IN MATERIA DI INQUINAMENTO DA OZONO:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) propongono che sia predisposto uno studio integrativo inerente l'inquinamento da ozono.

DEDUZIONE:

Nello studio specialistico inerente l'inquinamento atmosferico, redatto da DIEFFE, un paragrafo è dedicato all'ozono e vengono riportati i valori misurati in alcune stazioni di riferimento e i confronti con le indicazioni di normativa e gli obiettivi espressi nel D.Lgs. 155/10.

In tale relazione si specifica che la formazione dell'ozono è strettamente legata alla presenza dei suoi precursori, che sono inquinanti primari, cioè emessi direttamente in atmosfera dalle sorgenti di inquinamento e al verificarsi di condizioni meteorologiche caratterizzate da elevata radiazione solare e temperatura. Poiché nelle aree urbane vengono emesse grandi quantità di ossidi di azoto e di idrocarburi, e l'ozono si forma in atmosfera durante il trasporto di masse d'aria che contengono questi inquinanti (precursori), le concentrazioni più elevate di ozono si ritrovano nelle zone suburbane e sottovento rispetto alle aree di emissione degli inquinanti primari. Paradossalmente, quindi, l'incremento delle emissioni dei precursori, potrebbe avere, alla scala locale, come effetto la diminuzione delle concentrazioni di ozono in prossimità delle sorgenti di emissioni.

A questo si può aggiungere che studi specifici hanno mostrato che, a parità di altre condizioni, il fattore limitante nella formazione dell'ozono sembra siano gli NOx. Nel caso specifico l'incremento delle emissioni di NOx corrisponde a circa l'1% delle emissioni complessive dal comparto stradale: tale aumento difficilmente potrà comportare modifiche al processo di formazioni dell'ozono, pertanto non si ritiene necessario approfondire questo tema.

7) OSSERVAZIONI SUL TEMA DELL'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) evidenziano che utilizzare l'energia elettrica per lo spostamento dei mezzi all'interno dello stabilimento è importante, ma, se non si specifica qual è la sua fonte di produzione, si rischia semplicemente di spostare altrove le emissioni e può diventare uno svantaggio considerando la "dispersione di energia nel percorso".

DEDUZIONE:

Si ritiene che questa argomentazione non sia strettamente attinente alla procedura di VAS.

Dalle informazioni assunte si prende atto comunque che l'energia elettrica utilizzata all'interno dello stabilimento viene prodotta in loco mediante cogenerazione.

8) OSSERVAZIONI SUL TEMA DELLA REALIZZAZIONE DI ECODOTTI, SOTTOPASSI FAUNISTICI, FASCE ARBOREE E PONTI VERDI:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) evidenziano che sia necessario tenere conto delle infrastrutture per il passaggio della fauna e chiedono come si affronta il problema del varco previsto dalla RER.

DEDUZIONE:

La presenza del varco ecologico e le relative connessioni sono argomenti trattati con chiarezza nel Rapporto Ambientale (pagine 32, 89, 101 e 106). Non si nasconde il problema, tutt'altro, lo si evidenzia come principale elemento di criticità nell'analisi di coerenza interna con il PTCP.

Di fatto però è una criticità che esiste già da diversi anni e non sarà una conseguenza di questa variante. Si precisa meglio che, allo stato di fatto attuale, il varco ecologico è interrotto:

- dall'attuale strada ex SS 470 (con annessi muri di sostegno e contenimento e galleria paravalanghe);
- dal canale Enel a cielo aperto;
- dal muro di sostegno dell'ex sedime della ferrovia;
- dall'area industriale esistente in sponda destra a Sud verso Ambria;
- dalle previsioni urbanistiche del PGT di Zogno che indicano la destinazione d'uso produttiva, terziaria, trasporto e servizi, per l'area in sponda destra (ambito AT07), esattamente in corrispondenza del varco, e la destinazione d'uso produttiva e di deposito per l'area in sponda sinistra (ambiti AT08 e D*).

In un lasso temporale più o meno breve, il varco sarà ulteriormente interrotto da:

- la tanto attesa variante all'abitato di Zogno, parzialmente già realizzata;
- l'auspicata tramvia.

Nel progetto si precisa che la realizzazione di ecodotti, sottopassi faunistici o ponti verdi nell'opera stradale della Soc. Sanpellegrino SpA, non risolve in alcun modo il problema, perché gli ostacoli esistenti sono tali e tanti che invece di svolgere un servizio utile si otterrebbe un effetto peggiorativo.

Il varco ecologico è di fatto già chiuso e il progetto può solo limitarsi a preservare le connessioni longitudinali mediante una riduzione al minimo delle opere in corrispondenza dell'alveo e delle sponde e il potenziamento del sistema dei filari e delle fasce arboreo arbustive lungo lo stabilimento e lungo la bretella di collegamento al ponte.

Il progetto in realtà si spinge oltre e cerca di definire un quadro previsionale migliore rispetto alle previsioni urbanistiche attuali, auspicando che, una volta realizzata la variante dell'abitato di Zogno si attui la dismissione del tratto della attuale ex SS

470 prospiciente la chiesetta della Madonna del Lavello e la realizzazione di una area verde ad essa dedicata.

Il parere espresso dall'Amministrazione Provinciale di Bergamo Ufficio Strumenti Urbanistici evidenzia e conferma lo stato di fatto rilevato dal RA e dà atto che (cit.) "Il progetto prevede una serie di operazioni di mitigazione e compensazione con il fine di salvaguardare, per quanto possibile, la funzione del corso d'acqua come corridoio ecologico". La stessa Amministrazione Provinciale indica il fatto che (cit.) "il varco ambientale da mantenere e deframmentare previsto dalla RER, allo stato attuale appare non realizzabile a causa delle urbanizzazioni e delle infrastrutture esistenti" e dà atto che "alcune delle soluzioni di progetto cercano comunque di mantenere almeno le connessioni longitudinali".

9) OSSERVAZIONI SUL TEMA DELLA VALENZA E UTILITA' PUBBLICA DELL'OPERA RELATIVAMENTE ALL'INTERESSAMENTO DELLE FASCE DEL PAI:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) evidenziano come le argomentazioni relative al tema della pubblica utilità non siano esaustive.

DEDUZIONE:

Nella relazione generale è stato ampiamente argomentata la valenza pubblica dell'opera e tali argomenti sono espressi anche nella deliberazione di Giunta Comunale n. 58 del 08.05.2018 con cui è stato dichiarato l'interesse pubblico non diversamente localizzabile dell'intervento proposto dalla Soc. Sanpellegrino SpA, relativo alla realizzazione in loc. Madonna del Lavello di nuova viabilità di accesso al polo industriale.

È stato altresì dimostrato che la porzione che ricade in fascia A non costituisce significativo ostacolo al deflusso delle acque e che in ogni caso sono previste opere per compensare la parziale diminuzione della capacità di invaso.

A tal proposito si richiama il parere favorevole espresso dalla Regione Lombardia - UTR Bergamo - con nota in data 6.7.2018 prot. n. 9841, con invito all'inserimento delle nuove opere (tracciato viario e nuovo ponte di attraversamento), nella pianificazione di emergenza di protezione civile con rimando, per l'espressione del Nulla-Osta idraulico, alla fase successiva di SUAP.

10) OSSERVAZIONI SUL TEMA DELL'INVARIANZA IDRAULICA:

OSSERVAZIONE:

Alcune osservazioni presentate (rif. Italia Nostra, Lega Ambiente) indicano l'assenza di documentazione relativamente alle compensazioni finalizzate all'invarianza idraulica prevista dalla recente normativa regionale.

DEDUZIONE:

Come descritto nelle specifiche relazioni facenti parte della documentazione messa a disposizione per la VAS, per quanto riguarda l'intervento di viabilità in sponda orografica destra del fiume Brembo ed il nuovo ponte, il progetto ha previsto idonee vasche di laminazione in conformità al regolamento regionale 7/2017.

Per l'intervento in sponda orografica sinistra del fiume Brembo invece non vengono previste opere per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica. Considerato che ai sensi dell'art. 3 comma 4 del Regolamento regionale n. 7/2017, la riduzione della permeabilità del suolo va calcolata facendo riferimento alla permeabilità naturale originaria del sito, ovvero alla condizione preesistente all'urbanizzazione e che l'intervento è a tutti gli effetti da classificare di nuova costruzione, non rientrando nella disapplicazione temporanea prevista dalla

deliberazione n. XI/128 del 21.5.2018, si rimanda ad un maggior approfondimento della tematica in fase di procedura SUAP.

A tal proposito si richiama il parere favorevole espresso dalla Regione Lombardia - UTR Bergamo – con nota in data 6.7.2018 prot. n. 9841.

11) OSSERVAZIONI SUL TEMA OCCUPAZIONALE:

OSSERVAZIONE:

L'osservazione presentata dal gruppo consiliare "Zogno InComune" mette in evidenza la mancanza di un quadro territoriale adeguato e una realistica previsione di impatto dell'opera edificatoria in termini occupazionali e di sviluppo del territorio da parte della Soc. Sanpellegrino SpA-gruppo Nestlé.

DEDUZIONE:

L'osservazione presentata non pare pertinente con la procedura di valutazione ambientale oggetto del presente parere.

Rilevato che in rapporto alla programmazione e pianificazione esistente il SUAP in variante in oggetto, comporta modifica al Piano di Governo del Territorio vigente;

Valutati gli effetti della proposta di SUAP sull'ambiente;

Valutate le osservazioni pervenute ed il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta;

Visti i verbali delle conferenze di valutazione;

Per tutto quanto esposto

DECRETA

Di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. e ai sensi della D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351 e D.G.R. n. VIII/6420, nonché in attuazione del comma 1 dell'art. 4 della legge regionale 11 marzo 2005 n. 12 e s.m.i.

PARERE POSITIVO

Circa la compatibilità ambientale della proposta di variante urbanistica con 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, a condizione che si proceda in fase di SUAP ad approfondire gli aspetti di seguito indicati, nonché si ottemperi alle seguenti prescrizioni ed indicazioni forniti dagli Enti convocati ad esprimersi in sede di conferenze di servizio per la verifica di VAS:

- 1) PARERE COMMISSIONE DEL PAESAGGIO seduta del 26.6.2018, verbale n. 8 – parere n. 1
 - Si prescrive una maggior integrazione del deposito multipiano nel verde caratteristico e secondo la tipologia dell'esistente bosco spontaneo a lato del fiume, nonché una schermatura del tracciato dalla nuova rotatoria all'attacco del nuovo ponte con vegetazione spondale.

- 2) CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI PROVINCIA DI BERGAMO – DIPARTIMENTO PRESIDENZA, SEGRETERIA E DIREZIONE GENERALE – UFFICIO STRUMENTI URBANISTICI nota prot. n. 9400 del 29.06.2018
 - Tema di **acque e sottoservizi**: si prescrive il rispetto delle condizioni contenute nel parere;
 - Tema di **viabilità**: In fase di SUAP dovrà essere maggiormente approfondita la fattibilità di coesistenza tra il futuro tracciato ferrotranviario e la pista ciclabile in sponda orografica sinistra del fiume Brembo, come peraltro già anticipato dai progettisti della Soc. Sanpellegrino S.p.A. in fase di conferenza dei servizi conclusiva mediante illustrazione e messa agli atti della tavola “006T – Studio di fattibilità TEB zona stabilimento – Sezioni”;
 - Tema di **gestione rifiuti**: si prescrive il rispetto delle condizioni contenute nel parere;
 - Tema di **natura, paesaggio e biodiversità**: si prende atto delle mitigazioni e compensazioni proposte dalla Soc. Sanpellegrino S.p.A. al fine di mantenere le connessioni longitudinali;
 - Tema di **coerenza con la pianificazione sovraordinata**: si prescrive la presentazione di specifica richiesta di verifica di compatibilità con il PTCP;
- 3) PARERE UNIACQUE SPA nota prot. n. 9460 del 02.07.2018
 - Si prescrive il rispetto delle condizioni contenute nel parere;
- 4) OSSERVAZIONI PROVINCIA DI BERGAMO – SETTORE VIABILITA', EDILIZIA, TRASPORTI E GESTIONE DEL TERRITORIO – SERVIZIO PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE VIABILITA' nota prot. n. 9829 del 06.07.2018
 - Si prende atto che a seguito dell'ultimazione dei lavori della variante di Zogno verranno imposte le fasce di rispetto stradale ritenute più idonee per la tipologia di tracciato stradale che si verrà a formare;
- 5) PARERE SNAM RETE GAS SPA nota prot. n. 9834 del 06.07.2018
 - Si prescrive il rispetto delle condizioni contenute nel parere;
- 6) REGIONE LOMBARDIA – UFFICIO TERRITORIALE REGIONALE BERGAMO nota prot. n. 9841 del 06.07.2018
 - Si prescrive che le nuove opere vengano inserite nella pianificazione di emergenza di protezione civile, in particolare negli scenari relativi al rischio idraulico ed idrogeologico. Dovrà inoltre essere presentata domanda tramite portale SIPIUI per l'espressione del Nulla Osta idraulico e per la definizione della concessione per occupazione di superfici del demanio idrico.
- 7) COMUNITA' MONTANA VALLE BREMBANA nota prot. n. 9880 del 09.07.2018
 - Si prescrive che qualora ci fosse la necessità in sede esecutiva, per esigenze di cantiere, di occupare temporaneamente aree classificate a bosco, dovrà essere richiesta specifica e separata autorizzazione, allegando all'istanza elaborati grafici esaustivi;
 - In fase di SUAP dovrà essere maggiormente approfondita la parte relativa al sotto capitolo “Fauna, flora e biodiversità”, pertanto si prescrive una caratterizzazione del contesto ambientale ad una scala più puntuale-locale, mediante presentazione di 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. L'analisi dovrà verificare la 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. Dovrà inoltre essere integrata la valutazione inerente le eventuali interferenze/impatti sulla biodiversità. Le mitigazioni di carattere ecologico-ambientale andranno orientate al ripristino di habitat, della

flora e della fauna, eventualmente danneggiati dalla realizzazione dell'opera e dalla sua messa in esercizio.

- 8) TEB SPA nota prot. n. 9903 del 10.07.2018
- In fase di SUAP dovrà essere maggiormente approfondita la fattibilità di coesistenza tra il futuro tracciato ferrotranviario e la pista ciclabile in sponda orografica sinistra del fiume Brembo, come peraltro già anticipato dai progettisti della Soc. Sanpellegrino S.p.A. in fase di conferenza dei servizi conclusiva mediante illustrazione e messa agli atti della tavola "006T – Studio di fattibilità TEB zona stabilimento – Sezioni".
- 9) SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA nota prot. n. 10067 del 11.07.2018
- Si rammentano 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.
- 10) ATS BERGAMO – DIPARTIMENTO DI IGIENE E PREVENZIONE SANITARIA nota prot. n. 10081 del 11.07.2018
- Nessuna prescrizione.
- 11) ARPA LOMBARDIA – DIPARTIMENTO DI BERGAMO E CREMONA nota prot. n. 10144 del 13.07.2018
- **Tematica in merito all'inquinamento atmosferico:**
In fase di SUAP dovrà essere maggiormente approfondita la tematica inerente l'inquinamento atmosferico in quanto nella documentazione predisposta non vi sono valutazioni in merito all'impatto del progetto sulla qualità dell'aria, in termini di ricadute di dettaglio di tale incremento delle emissioni sulla qualità dell'aria del territorio in esame, pertanto non è possibile individuare le aree in cui l'aumento delle emissioni dovute all'incremento di traffico da mezzi pesanti va a ricadere e dove invece la qualità dell'aria localmente potrebbe migliorare a seguito della modifica della viabilità proposta. Disponendo di queste informazioni e conoscendo la localizzazione dei recettori sul territorio, potrebbe essere valutata l'utilità di individuare eventuali misure per mitigare l'impatto del progetto in specifiche situazioni, ove fosse prevedibile un peggioramento per quanto locale e limitato dello stato di qualità dell'aria, in relazione a eventuali recettori presenti.
 - **Tematica in merito all'inquinamento acustico:**
Considerato che le attività di cantiere che saranno messe in atto per la realizzazione delle strutture e infrastrutture in progetto potrebbero causare molestie acustiche ai ricettori "sensibili" posti nelle immediate vicinanze dell'area in lavorazione, a maggior tutela di tali ricettori, si invita ad effettuare un'ulteriore stima previsionale che caratterizzi l'impatto acustico delle attività di cantiere in avanzamento al fine di poter ideare ed eventualmente predisporre le possibili azioni/opere di contenimento acustico più efficaci.
 - **Tematica in merito alla chiusura del varco ecologico:**
In fase di SUAP dovrà essere maggiormente approfondita la tematica, per individuare possibili ed idonee strategie per la tutela a lungo termine della elevata biodiversità, per mitigare gli impatti ritenuti più preoccupanti che agiscono a scala vasta, valorizzando contestualmente tutte quelle attività compatibili che concorrono a mantenere ed incrementare le funzioni/servizi ecosistemici. Analogamente dovranno essere effettuate quelle valutazioni sull'interferenza degli interventi sulla biodiversità per una fascia di 1 Km attorno l'area di progetto e sulle aree che verranno coinvolte, anche solo in via temporanea, nelle fasi di cantiere o per gli interventi di spostamento/adeguamento delle reti di acquedotto e fognatura della Soc. Uniacque e del metanodotto SNAM Rete Gas.

In riferimento alle osservazioni presentate relativamente alla tematica dell'inquinamento atmosferico, si richiede alla Soc. Sanpellegrino SpA di dare corso immediato ad un costante monitoraggio delle emissioni atmosferiche al fine di poter avere un quadro aggiornato in merito alla qualità dell'aria dello stato attuale e di quello futuro, che consenta se il caso di valutare possibili azioni di mitigazione e miglioramento per il contenimento delle emissioni.

Si precisa che in sede di procedura SUAP, dovrà essere approfondita la tematica inerente il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'art. 58 bis della L.R. 12/05 ed in conformità al Regolamento regionale n. 7/2017;

Si invita il soggetto attuatore a valutare, compatibilmente con le attività dello stabilimento, la possibilità di sfruttare coni di luce direzionata evitando così il diffondersi di luce in direzioni inutili e di prevedere lo spegnimento delle luci in orari notturni per diminuire il possibile disturbo della fauna e della flora e/o adottare sistemi a luce calda con riduzione della temperatura.

In fase di conferenza dei servizi, è emersa la necessità da parte dell'Amministrazione Comunale di estendere lo studio di fattibilità della TEB sull'intero territorio comunale. Tale richiesta esulando dalla specifica procedura di VAS, potrà essere oggetto di specifici accordi da inserire nella convenzione da allegare al SUAP.

Copia del presente decreto dovrà essere trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale ed agli enti territoriali interessati, individuati con deliberazione di Giunta Comunale n. 154 del 14.09.2017. Dovrà altresì essere dato avviso della presente decisione mediante pubblicazione sul sito internet del Comune di Zogno e sul sito regionale SIVAS.

ALLEGATI:

- 1) Verbale prima conferenza di valutazione VAS;
- 2) Verbale conferenza conclusiva VAS.

Zogno, 23 luglio 2018

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

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

