

Civate al Piano, 6 marzo 2020

Documento inviato via PEC

Alla Provincia di Bergamo

Alla c.a. ing. Massimiliano Rizzi
Settore Viabilità
Provincia di Bergamo

Alla c.a. del Segretario Generale della
Provincia di Bergamo
Dott.ssa Immacolata Gravellese

Al Comune di Civate al Piano

Oggetto: OSSERVAZIONI presentate all'interno della verifica di assoggettabilità a V.I.A. del progetto per la realizzazione di nuovo edificio con destinazione d'uso Centro Logistico ubicato nel Comune di Civate al Piano, codice portale SILVIA VER0318-BG

- Premesso che le scriventi associazioni sono riconosciute ai sensi della L. 349/86 con individuazione ministeriale quali soggetti statutariamente vocati e attivi nel settore della tutela dell'ambiente, del paesaggio, degli ecosistemi, come da statuti allegati, nelle loro articolazioni nazionali e periferiche, da anni attive anche sul territorio della Provincia di Bergamo, dove operano presentando osservazioni, promuovendo ricorsi e iniziative a tutela degli interessi diffusi tutelati;
- Vista l'istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A. (cod. Silvia VER0318-BG) del progetto "Realizzazione di nuovo edificio con destinazione d'uso Centro Logistico ubicato nel Comune di Civate al Piano in provincia di Bergamo", presentata dalla società LCP IT DC1 S.R.L.;

- Considerato il quadro ambientale ed economico generale della Pianura Padana, che rappresenta l'area a più elevata produttività agricola a livello nazionale e dove l'agricoltura rappresenta ancora uno dei maggiori indotti economici.

Unica in Italia per estensione della superficie pianeggiante e assenza di limitazioni pedologiche e idriche, la Pianura Padana riveste ad oggi un ruolo strategico per il comparto agricolo nazionale e per l'autonomia alimentare. Numerosi dati e studi, sia a livello nazionale che locale, dimostrano che la disponibilità di suolo coltivabile è diventata il **principale fattore limitante per la sostenibilità economica delle aziende agricole anche e soprattutto nella Pianura Padana, dove la continua sottrazione di suolo coltivabile per effetto diretto (i.e.**

trasformazione di suolo) e indiretto (frammentazione, impatti degli inquinanti, ecc.) ne riducono produttività e qualità del prodotto.

- Considerato che la fascia di territorio lungo l'asse di realizzazione dell'infrastruttura viaria BreBeMi, e in particolare la porzione tra Serio e Oglio, è caratterizzata da un valore ambientale e naturalistico elevato (buona conservazione generale del paesaggio rurale, presenza dei Parchi naturali del Serio e del fiume Oglio Nord), ma anche da pari vulnerabilità, derivante dal fatto di trovarsi lungo la fascia di risalita delle acque sotterranee. L'abbondanza e qualità della risorsa idrica che caratterizza la zona ne ha determinato una straordinaria vocazione agricola, oltre che un elevato pregio ambientale e naturalistico, dovuto all'abbondante diffusione di habitat umidi e testimoniato dalla diffusa presenza, censita nell'area, di specie target indicate come prioritarie negli allegati della Direttiva Habitat (vd. Monitoraggi Life IP Gestire 2020, e di Osservatorio Regionale per la Biodiversità, pubblicati su siti <http://www.naturachevale.it/> e <http://www.biodiversita.lombardia.it/>).
- Considerato altresì che:
 - proprio questa fascia di territorio compresa tra Serio e Oglio è attualmente interessata da una costante e crescente progressione di fenomeni di trasformazione e consumo del suolo, di notevole portata per numero ed estensione delle aree sequestrate (in larga misura indotto dall'autostrada BreBeMi) che impattano pesantemente sull'assetto ambientale, la connettività ecologica del territorio e la qualità di vita della popolazione residente. Infatti, parallelamente al progetto di Civate al Piano qui considerato, nel breve arco temporale tra ottobre 2019 e gennaio 2020, sono stati presentati **altri 4 nuovi progetti per la realizzazione di poli logistici, anch'essi ricompresi nel raggio di 5-6 km dal casello BreBeMi di Calcio**, depositati in Provincia di Bergamo per la verifica assoggettabilità a Via o in Regione Lombardia per Via:
 - (VER0307-BG) Comune di Fara Olivana - ditta Magris Holding spa - avvio: 13/11/19;
 - (VER0314-BG) Comune di Covo - ditta SIL spa - avvio: 4/12/19;
 - (VER0305-BG) Comune di Calcio - ditta VGP Park Italy 2 - avvio: 30/10/19;
 - (VIA1112-RL) Comune di Cortenuova - ditta Sequenza SPA – avvio: 4/12/2019, quest'ultimo a non più di 800 metri di distanza;i quali si affiancano ad **altri 3 impianti di logistica già esistenti**:
 - 1 centro logistico (Italtrans) in territorio di Calcio
 - 2 centri logistici (Iper e Amazon) in territorio di Casirate
 - L'attuazione dei progetti sopra elencati interessa una **superficie complessiva di 132 ettari** (51 ha relativi ai centri già realizzati e 81 ha alle nuove istanze presentate), per la maggior parte (84%) ricadente su aree attualmente agricole;

- Il comparto agricolo locale è già di per sé impattato da una potente accelerazione delle coltivazioni in serra (ad oggi oltre 1'600'000 mq di superficie solo fra Civate al Piano e Martinengo) che ulteriormente incidono sugli assetti idrogeologici, paesaggistici e ambientali del territorio e sulle possibilità di connessione ecologica
- Richiamato l'allegato VII del D.Lgs 152/2006 ove, quale contenuto obbligatorio dello Studio di Impatto Ambientale, viene prescritto che "La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto." E che " La descrizione deve tenere conto degli obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello di Unione o degli Stati membri e pertinenti al progetto".

Si osserva che

- la forte accelerazione di consumo di suolo propiziata dalla realizzazione dell'autostrada BreBeMi non potrà che causare effetti negativi nel comparto alimentare nazionale oltre che sulla qualità ambientale ed ecosistemica di un'intera regione. La realizzazione di nuovi centri logistici lungo la BreBeMi, e gli impatti derivanti dalle attività previste, contribuiscono a questa dinamica in modo sostanziale.
- L'asse BreBeMi sta diventando un catalizzatore di imprese logistiche, con un impatto complessivo potenzialmente enorme sul traffico, sul territorio, sul fronte infrastrutturale e sociale, tale da renderlo rapidamente ingestibile. La sistematica sottovalutazione di tali impatti e dei loro effetti cumulativi rischia di portare l'intero comparto territoriale a una dinamica di irreversibile degrado, ambientale e socio-economico, che peserà drammaticamente sulle prossime generazioni.
- Di fronte a un fenomeno di simile portata, gli Enti competenti al rilascio delle autorizzazioni non possono limitarsi a una valutazione "istanza per istanza": è urgente e necessario che sia effettuata una valutazione cumulativa degli impatti generati dalla sommatoria dei nuovi poli logistici previsti, che si aggiungono a un contesto territoriale già fortemente impattato. Tale valutazione, peraltro prescritta a norma di legge, deve supportare l'attivazione di opportune prescrizioni e adeguate strategie di governo del territorio, oltre che a una quantificazione, allocazione e gestione razionale di adeguati fondi di compensazione e mitigazione, finalizzati a un'efficace gestione e monitoraggio costante e continuativo degli impatti ambientali.

Come esempio emblematico, allo scopo di evidenziare l'esigenza di un'analisi cumulativa, si riporta questa prima stima del cumulo di traffico indotto da solo due dei poli logistici previsti (di cui uno quello proposto da LCP in Civate al Piano), svolta dagli scriventi sulla base dei dati tratti dagli studi caricati su portale Silvia dai proponenti:

	Nuovo traffico giornaliero		Nuovo traffico ore 14	
	mezzi pesanti	mezzi leggeri	mezzi pesanti	mezzi leggeri
Impianto Cortenuova	469	350	80	300
Impianto Civate al P.	203	1200	20	1000
Impatto cumulativo	2222		1400	

Nessuno dei due studi nemmeno tiene conto che alle ore 14 entrambi gli impianti prevedono contemporaneamente un cambio di turno. La conclusione di entrambi gli studi è che il corrispondente progetto genera un impatto di traffico accettabile. La realtà sarà ben diversa. Per avere un'idea di cosa siano 1400 mezzi distribuiti in meno di un'ora, si consideri che attualmente sull'asse principale della SP98, circolano in media 3200 veicoli in tutto il giorno.

- La norma di riferimento (all. VII del D-Lgs 152/06) prescrive espressamente che in fase di VIA venga eseguita una valutazione cumulativa degli impatti quale contenuto obbligatorio dello Studio di Impatto Ambientale. Viene infatti prescritto che "La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto." E che " La descrizione deve tenere conto degli obiettivi di protezione dell'ambiente stabiliti a livello di Unione o degli Stati membri e pertinenti al progetto".
- Ai sensi del D.M. 30 marzo 2015 il cumulo degli impatti deve essere particolarmente attento in presenza di più impianti simili nel raggio di 1000 metri (art. 4.1), come pure ex art. 3 comma f, in quanto il progetto si colloca in una zona nella quale gli standard ambientali sono già superati.
- Il progetto presentato dalla ditta LCP e gli studi allegati risultano gravemente carenti per quanto riguarda la caratterizzazione ambientale ed ecosistemica del territorio nel quale si inserisce il progetto: non individuano le caratteristiche ambientali salienti, le specie target di riferimento né tantomeno adeguate e opportune strategie o accorgimenti per garantire la connessione ecologica e la salvaguardia degli ecosistemi circostanti e del paesaggio agricolo. Stessa carenza anche per quanto riguarda l'analisi del comparto agricolo locale e gli effetti che

potrà sortire l'ulteriore sottrazione di suolo libero su attività agricole tutelate e ancora esistenti, quali la pastorizia ovina transumante (la transumanza è stata dichiarata da UNESCO patrimonio immateriale dell'umanità), e sulle aree protette circostanti (Parco Regionale del Serio e siti Natura 2000 di Malpaga Basella, Palata Menasciutto, ecc.), sulle quali finiscono per riversarsi le attività agricole "espulse" dai territori esterni alle aree protette per effetto del consumo e frammentazione di suolo.

Tutto ciò premesso e osservato, si richiede che:

- 1) **il progetto di nuovo polo logistico in comune di Civate al Piano venga assoggettato a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale**, nel corso della quale venga approfondita una seria analisi degli impatti cumulativi, come prescritta dalle norme di riferimento. La valutazione cumulativa degli impatti affronti in modo serio e compiuto anche il tema della **connessione ecologica del territorio, della salvaguardia di ecosistemi locali e del paesaggio agricolo, delle aree protette e del reinserimento di attività agricole degne di tutela ancora attive sul territorio**. Si evidenzia che lo stesso dovrebbe essere fatto per tutti i progetti di poli logistici lungo BreBeMi avanzati tramite Verifica di Assoggettabilità alla VIA.
- 2) **Di fronte a un fenomeno di simile portata, il processo valutativo e decisionale da parte degli Enti competenti non avvenga "istanza per istanza", ma sia avviato un tavolo di concertazione – Provincia di Bergamo – Comuni direttamente interessati e limitrofi - Associazioni Ambientaliste per la valutazione preventiva dell'impatto cumulativo derivante dalla somma dei progetti congiuntamente previsti e della identificazione del "carico sostenibile" di stress ambientale complessivo dell'area** (quella, appunto, lungo BreBeMi e lungo la fascia dei fontanili tra Oglio e Serio).
- 3) **Siano quantificati e allocati adeguati fondi di compensazione e mitigazione e tali fondi siano destinati in modo strettamente finalizzato alla gestione razionale degli impatti, alla salvaguardia di ecosistemi e connessione ecologica, e alla attivazione di un sistema integrato di monitoraggio (i.e. Osservatorio Civico Ambientale) costante e continuativo di tali impatti cumulativi sul territorio.**



Italia Nostra Sez. Bergamo

F.to Paola Morganti