

**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**

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.*

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 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 compartecipati 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

Ammesso, 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 O₃ 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_x ed idrocarburi reattivi NMH (o COVNM). Nella stessa relazione manca anche ogni riferimento alle variazioni delle emissioni di NMH (o COVNM).

L'ozono (O₃) 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 (O₂)
- 2- Ossidi di azoto (NO_x)
- 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 O₂) 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_x 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/m³.

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 kilometrico 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/m³ 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 veicolare¹. 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/m³ di PM₁₀ e un incremento del rischio del 18%, per aumenti di ogni 10 µg/m³ 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 veicolare².

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 PM_{2.5} era nel 75% dei casi inferiore ai limiti legislativi (variando tra 10 e 30 µg/m³)
- aumenti significativi del rischio del tumore polmonare sono stati documentati in aree in cui il valore medio annuale del PM_{2.5} 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 PM_{2.5}, una quota compresa tra l'8%-12% della popolazione italiana risulta esposta a concentrazioni medie annuali superiori ai limiti di legge (25 µg/m³). Al contrario questa percentuale sale al 85%- 91% usando il criterio suggerito da OMS che definisce il limite del 10 µg/m³. Lo stesso vale per il PM_{2.5} e altri inquinanti ambientali.

¹ 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

² 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)³.

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

³ 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 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 (piazze 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