



Sezione di Bergamo

Spett.le
Provincia di Bergamo
Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica
PEC: protocollo@pec.provincia.bergamo.it

e, p.c.,
Regione Lombardia
Direzione Generale Territorio e Protezione Civile –
Unità Organizzativa Urbanistica e assetto del territorio
PEC: territorio_protezionecivile@pec.regione.lombardia.it

Parco regionale dei Colli di Bergamo
PEC: protocollo@pec.parcocolliberghamo.it

Bergamo 2 agosto 2020
Prot. N. 11492

Oggetto: Osservazioni al PTCP di Bergamo - Adozione dell'11.05.2020

La sez. di Bergamo di Italia Nostra Onlus, riconosciuta ai sensi della L.349/86 in quanto portatrice d'interesse diffuso, soggetto avente tra gli obiettivi statuari la tutela dell'ambiente e del paesaggio in particolare, intende sottoporre all'attenzione di codesta spettabile Amministrazione le seguenti osservazioni al P.T.C.P. adottato dal Consiglio Provinciale di Bergamo in data 11.05.2020, in aggiunta e integrativi rispetto alle osservazioni presentate insieme al Coordinamento dei Comitati e associazioni ambientaliste.

A) In riferimento alle **previsioni infrastrutturali** e in particolare a quelle indicate nella TAV.DT Reti di mobilità e DT_CL-07-Area-Urbana-Centrale:

1) E' stata confermata la nuova direttrice **Bergamo Treviglio** nonostante lo studio "Il futuro della mobilità bergamasca, documento d'indirizzo strategico della nuova mobilità" curato dallo studio META (ing. De Bernardi e arch. Trevisan) incaricato dalla stessa Provincia di Bergamo, indichi tale infrastruttura come non sostenibile economicamente e ambientalmente oltre che, aggiungiamo noi, deleteria per i territori agricoli attraversati, che vengono così ulteriormente frazionati e soggetti, come sempre avviene per queste nuove infrastrutture, a inevitabili urbanizzazioni. Ne è un classico esempio ciò che sta avvenendo lungo la BREBEMI. Non comprendiamo come si auspichi da più parti il risparmio nell'uso del suolo e si continui invece a fare previsioni così devastanti che lo incrementano in modo irreversibile. Chiediamo che tale infrastruttura venga eliminata dalle previsioni del PTCP.

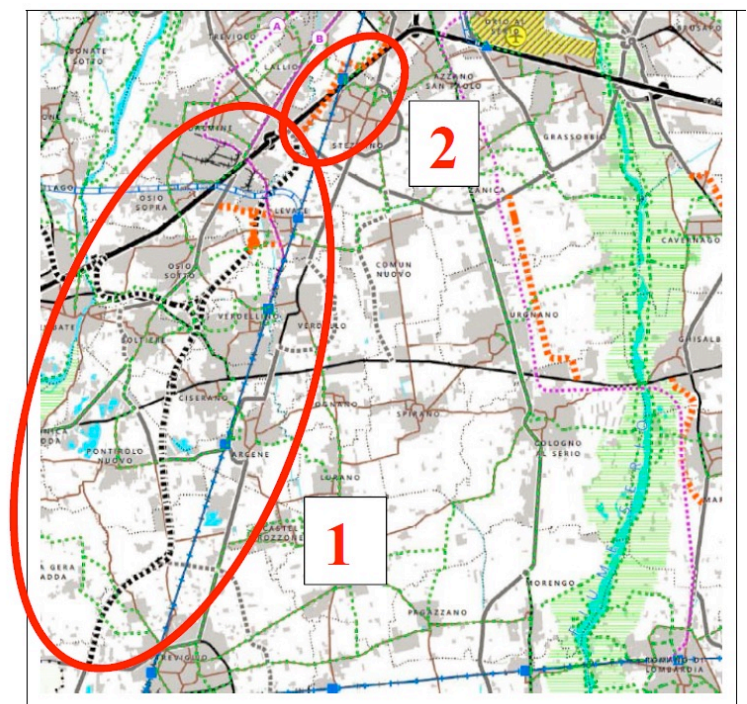
2) Nell'ultimo tratto della predetta autostrada Treviglio-Bergamo, è stata prevista un'arteria di collegamento tra la zona del casello di Dalmine che, correndo quasi parallelo all'autostrada A4,

attraversa il PLIS del **Parco Agricolo Ecologico** (PLIS sostenuto dalla stessa Provincia di Bergamo) di recente assorbito dalla gestione del Parco dei Colli di Bergamo. Anche qui la proposta appare in netto contrasto con gli obiettivi perseguiti dalla Regione, dalla Provincia stessa, oltre che dal Parco dei Colli di Bergamo.

Ricordiamo che la nostra Associazione da anni (2004) si batte per la tutela delle ultime aree verdi a sud della città, sottoposte a continui tentativi di urbanizzazione per progetti di espansione edilizia, nuovo stadio con centro commerciale e residenziale, nuova sede della Guardia di Finanza, ecc: invocavamo la costituzione di una tutela ambientale di quest'area e finalmente le istituzioni (con il supporto della Provincia) costituirono un PLIS nell'ottica di completamento di una "cintura verde" intorno al capoluogo che fosse in continuità reale ed ecologica con il Parco dei Colli.

E questa sfida è stata portata avanti quando di recente, con gli accorpamenti delle aree tutelate richieste da Regione Lombardia, il Parco ha proposto di inglobare tale PLIS nell'ambito ecologico di sua competenza in accordo con i Comuni interessati. Ora invece la previsione di questo tracciato va nella direzione contraria alla tutela e valorizzazione del territorio: frazionerebbe compromettendolo in modo definitivo l'ambito di verde che faticosamente è stato protetto e messo in continuità (anche gestionale) con l'appendice sud del Parco dei Colli e in particolare con la Valle d'Astino. Se ne chiede pertanto lo stralcio.

Di fianco un estratto della tavola DT-BG-Reti della mobilità.

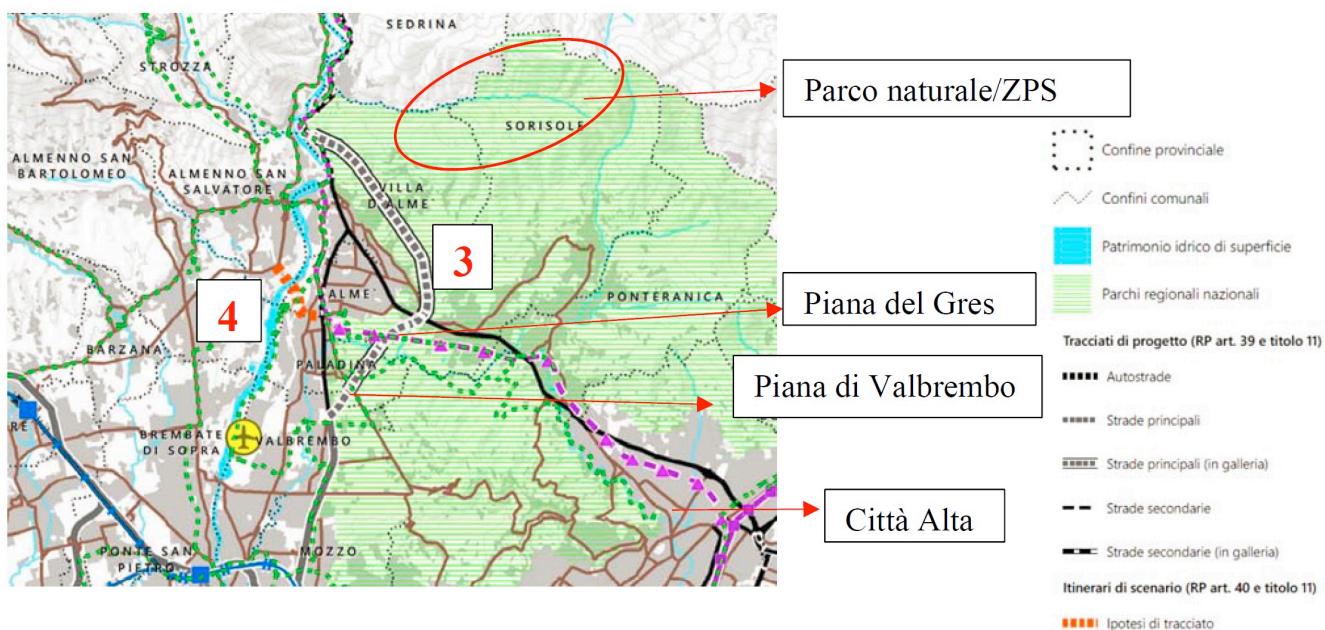


3) L'altra arteria che costituirebbe uno sfregio ad un'area già tutelata (Parco dei Colli) è la Variante "**Paladina-Villa d'Almè**": in modo dirompente attraversa la piana agricola di Valbrembo, trafora il Colle di Bergamo che congiunge Città Alta con Sombreno, devasta quindi la piana del Gres tra Sorisole e Almè con un grande svincolo stradale, prosegue poi, seguendo logiche strettamente infrastrutturali senza tener conto dell'ambiente delicatissimo attraversato, con una serie di gallerie e trincee, fora il colle del Monte Bastia e lambisce le pendici del Canto Alto ovvero le aree di Parco naturale e riserva fino a confluire all'altezza di Sedrina nell'attuale strada provinciale della Val Brembana.

Ignorate dunque le tutele ambientali, si sfregia il paesaggio, si porta inquinamento, appetiti urbanizzativi lungo il suo tracciato, si consuma suolo di pregio, si frazionano aree agricole, si apportano ferite irrecuperabili. Progetto costosissimo, che di anno in anno lievita nei costi a cominciare da quelli di

progettazione, e sul quale nessuno ha fatto studi seri di impatto ambientale dell'opera e del cantiere, di convenienza economica ovvero di sostenibilità ambientale, di risarcimento dei danni arrecati. Dove sono gli Studi e le Valutazioni di Incidenza sulle aree SIC/ZSC di rete Natura 2000, studi da fare anche in fase di esame di fattibilità e non "confezionati" su misura di progetti ad andar bene definitivi? E siamo negli anni in cui lo stesso PTCP auspica che le modifiche del territorio avvengano in coerenza con i concetti di sostenibilità. Non possiamo che richiederne a gran voce la eliminazione.

A seguire l'evidenza grafica del tracciato nella stessa tavola DT-BG-Reti della mobilità.



4) In modo altrettanto ingiustificato dal punto di vista della utilità, sostenibilità ambientale ed economica, è prevista una **bretella di congiungimento** tra l'attuale strada "Dalmine Villa d'Almé e l'esistente strada che collega la Valle Imagna con Lecco: è previsto l'attraversamento del fiume Brembo e la confluenza ad Almenno in prossimità della Piana del Lemine ove si trovano gli edifici e le aree tutelate del Romanico di Almenno (S. Tomè, S. Giorgio, Madonna del Castello) e in generale le aree a verde lungo il Brembo. Se parecchi anni fa tale arteria era prevista in funzione di una ipotizzata ma mai concretizzata rete ferroviaria della Val Imagna, adesso non ha più senso il suo mantenimento. Si chiede di eliminarla, sia per la sua inutilità, sia per l'impatto ambientale sulle aree attraversate.

5) Sempre in riferimento alle ipotesi viabilistiche e alla relativa normativa, si ritiene insufficiente e che potrebbe dare adito a interpretazioni speculative la mancanza di chiarezza sulle **dimensioni delle fasce di rispetto delle arterie stradali**.

Come esempio delle ripercussioni sulla poca chiarezza e individuazione precisa e tassativa dell'ampiezza delle fasce di rispetto, si porta il caso di quanto è successo negli anni '70 lungo la S.S poi diventata S.P. 470 "Dalmine-Villa d'Almé" proprio tra i comuni di Paladina, Almè e Villa d'Almé, citati

nella osservazione n. 3: su tali fasce di rispetto si diede luogo alla costruzione di edifici anche condominiali. E' stato così che quando si decise di raddoppiare tale arteria, si è potuto fare facilmente fino a Paladina, ma non oltre. E questo, anziché un serio studio di fattibilità di raddoppio con il trasferimento degli edifici costruiti lungo la fascia di rispetto, ha innescato la più immediata soluzione di occupazione di aree non edificate (in quanto tutelate all'interno del Parco dei Colli). E' così che è nato il progetto di Variante contestato al punto 3.

Chiediamo quindi che si definisca per ogni arteria stradale (anche graficamente laddove possibile) la dimensione delle fasce di rispetto stradali, in modo che, anche nel caso di declassamento delle arterie, le fasce non vengano edificate.

6) Premesso che tutte le infrastrutture provocano impatti ambientali e in particolare paesistici, frazionamento delle aree agricole (in alcuni casi definite strategiche dallo stesso PTCP), si chiede che venga esplicitata in modo coordinato nella normativa e in eventuali Linee guida, quali sono le **compensazioni e le mitigazioni** da mettere in campo in modo che le stesse diventino cogenti anche per la pianificazione di settore, comunale o sovracomunale. E' limitante per il ruolo che la Provincia ha nel coordinare gli interventi territoriali, individuare semplicemente (peraltro raccogliendo le singole istanze e le "eredità" di altri strumenti di pianificazione) su una tavola il tracciato di arterie stradali accompagnandolo a un testo normativo scarno in termini di indirizzo progettuale e strategico. In questo modo si lascia, all'improvvisazione e alla discrezionalità dei progettisti della singola arteria stradale, la valutazione di quanto conviene fare con inevitabile prospettiva a corto raggio, priva di una regia sovraordinata e coerente con il resto degli interventi.

B) AMBITI AGRICOLI STRATEGICI E DI PIANURA

7) Già in occasione di altre precedenti osservazioni presentate congiuntamente ad altre Associazioni e Comitati, è stato sottolineato come l'intuizione iniziale di individuare **aree agricole con una valenza strategica** per l'economia agricola del territorio e per la sostenibilità ambientale, sempre invocata nei principi ma pressoché mai nei fatti, fosse stata sminuita e resa di fatto inefficace nel Documento di Piano e nella normativa. Si chiede che la normativa faccia riferimento esplicito e abbia valenza cogente nei confronti di chi vuole intervenire in tali aree. Il paesaggio agricolo è uno dei capisaldi che connotano le sempre più scarse, frammentate e a volte supersfruttate aree agricole, in particolare nella nostra pianura.

I segni che connotano il paesaggio, dai corsi d'acqua, ai canali, alle rogge, ai filari, alle siepi, ai piccoli manufatti con valenza documentaria della storia e della cultura del luogo, devono, per ogni intervento essere studiati e valorizzati. Ma se non si chiede che i Comuni ne tengano conto, ognuno interverrà in modo solamente funzionale al proprio interesse, facendo perdere a tutti, il più delle volte, brani della nostra storia e della bellezza dei luoghi in modo irreversibile.

8) Il PTCP nella sua formulazione ha disatteso le responsabilità in capo ad un ente sovraordinato, per quanto riguarda il coordinamento degli interventi di grande impatto quali i **poli logistici**. Ne stanno sorgendo parecchi nella nostra pianura, in particolare nell'area servita dalla Brebemi al momento, in

attesa della costruzione di altre infrastrutture quali la Treviglio Bergamo ed altre. Sono di vaste dimensioni, raramente occupano aree dismesse, sono oggetto di approvazione dei soli Comuni, a volte impotenti di fronte alla forza degli investitori che, in mancanza di regole e di una strategia intelligente e coordinata, fanno proposte di migliaia di metri cubi di magazzini in cambio di qualche rotatoria, la messa a dimora di qualche pianta per mascherare le decine di metri di altezza dei volumi insediati. Dove è finita la riduzione del consumo di suolo? Perché si riesce sempre a bypassare il concetto che il suolo è una risorsa in esaurimento? Ne sono un esempio i recenti progetti a Cortenuova, a Calcio, Civate al Piano, sui quali, insieme ad altre, la nostra Associazione ha espresso la propria contrarietà per il grande impatto provocato.

a) Chiediamo che in tal senso la Provincia si faccia garante e coordini, se necessario anche attraverso uno specifico Piano di settore, queste realtà emergenti che sono i poli logistici, perché si valuti l'interferenza reciproca di tali centri, in termini di impatto viabilistico sulle infrastrutture, sul paesaggio, sul consumo di suolo in particolare quello agricolo, sull'inquinamento provocato dalla rivoluzione indotta dal traffico pesante, sulla dimensione anche sociale creata dalle nuove esigenze dei lavoratori che gravitano improvvisamente e in modo massiccio su queste nuove aree. Non è pensabile che non vi sia una regia sovracomunale, che non vi sia uno studio delle relative interferenze solo perché ogni Comune può decidere in modo autonomo e senza tener conto di ciò che accade nel Comune confinante. Del resto anche per altri servizi quali discariche e cave, si è proceduto a redigere piani specifici di settore. Si chiede che la Provincia si renda parte attiva in tale iniziativa di coordinamento.

b) Come attività di coordinamento ci sembra indispensabile che il PTCP fissi dei criteri quantitativi e qualitativi proprio per le quasi sempre eccessive e sproporzionate attività logistiche, che sfuggono ad analisi di VIA ma che hanno, soprattutto considerandole nel loro insieme, impatti elevati, mai equamente compensati in rapporto ai danni ambientali prodotti nel tempo in area più vasta rispetto all'ambito del Comune al quale versano gli oneri. Ma l'impatto degli intensi traffici attratti dai poli logistici si riversano su più ampi territori, strade provinciali e statali, producendo inquinamento in aree ben più vaste, arrecano danni alle aree agricole residue, frazionate e "smangiate" dalle vaste superfici coperte e trafficate, mutano il paesaggio agricolo, la visione degli spazi aperti, omologano il territorio facendogli perdere la sua tipicità. I risultati di tali interventi sono sotto gli occhi di tutti, salvo lamentarci della indifferenza al contesto in cui tali enormi edifici sorgono: tutti uguali, disposti senza soluzione di continuità lungo arterie sempre più trafficate, che dopo qualche decina d'anni vengono dismessi (vedi i centri commerciali quali quello di Cortenuova), abbandonati, senza un obbligo di riconversione o di risarcimento, senza tener conto che quel suolo, una volta urbanizzato e coperto non tornerà più come prima. Nessun sistema riuscirà a ridargli la ricchezza di un vero suolo agricolo che impiega centinaia di anni per formarsi.

Riteniamo invece che qualcosa possa, se non arrestare, almeno ridurre questo rischio. Ci sono già degli strumenti normativi che possono essere presi a riferimento: le recenti indicazioni nazionali (Criteri minimi ambientali per le sistemazioni a verde), le normative regionali relative al consumo di suolo e alla rigenerazione urbana, i criteri compensativi già inseriti in protocolli autorizzativi quali quelli delle attività sottoposte ad AIA, le delibere regionali quali la DGRL 3838/2006: "Linee guida per la valutazione degli impatti delle grandi infrastrutture sul sistema rurale e per la realizzazione di proposte di interventi di compensazione", la DGRL 675/2005: "Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi". Riteniamo vi siano esemplificazioni che possano dare lo spunto, con i dovuti

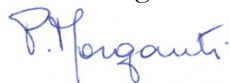
adeguamenti, per inserire nel PTCP criteri qualitativi cogenti che i Comuni e gli attori possono fare propri.

c) Altrettanto importante ci sembra introdurre nella normativa un ponderato limite quantitativo agli insediamenti di questo genere (ai poli logistici, aggiungiamo anche le grandi coperture a serra, ma più in generale tutti i cosiddetti spazi di transizione SAT). Non ci sembra sufficiente il limite indicato all'art. 58 delle Regole di Piano, laddove sono considerati con valenza sovracomunale, e quindi tenuti al rispetto di criteri di compensazione, gli interventi sottoposti a VIA (nella precedente versione del PTCP si parlava di quelli con superficie maggiore di 250.000 m²). Sarebbe pleonastico, in quanto gli interventi soggetti a VIA, sono pressoché sempre sottoposti a misure compensative, oltre che mitigative. Per le considerazioni suesposte, ci sembra invece opportuno dichiarare un minimo che proponiamo pari a 1 ettaro (un campo di calcio) di superficie coperta oltre il quale si chiedano studi di impatto ambientale e vengano imposti criteri compensativi e mitigativi più idonei a favore del settore agricolo, del paesaggio, della mitigazione e manutenzione delle infrastrutture afferenti.

d) Chiediamo inoltre che si obblighino gli attori a monitorare gli effetti del proprio intervento nel tempo, secondo indici che la VAS dovrebbe aver proposto nel Rapporto Ambientale. Troppo spesso infatti i monitoraggi previsti in sede di VAS sono sterili acquisizioni di dati che già alcuni Enti raccolgono (in primis ARPA), ma è rarissimo acquisire al pubblico i monitoraggi quali i calcoli di consumo di suolo, aumento del traffico, riduzione della copertura a verde, cambiamenti climatici alla piccola scala (pensiamo alle isole di calore che si producono in questi casi), modifiche alla flora e fauna, indagini sulla salute umana prima e dopo e a distanza di tempo di questi grandi insediamenti. E fin dalla fase di progettazione prevedere le misure da attuare nel caso di superamento di limiti accettabili e sostenibili dei cambiamenti indotti. Del resto è ciò che prevede una seria attuazione di una qualunque VAS, tanto più nel caso di questo PTCP.

Ringraziando per la cortese attenzione, fiduciosi nell'accoglimento delle presenti osservazioni rese nel più ampio spirito di collaborazione con le istituzioni e nell'intento di partecipare ai processi decisionali di pianificazione territoriale, si porgono cordiali saluti.

La Presidente
Paola Morganti

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "P. Morganti".