

Spettabile  
Comune di Palosco  
Ufficio protocollo  
Piazza Castello, n. 8

Alla c.a. della **Autorità procedente per la VAS**, architetto Daniela Russo  
della **Autorità competente per la VAS**, dottor Nicola Muscari Tomajoli

a mezzo p.e.c. [protocollo@pec.comune.palosco.it](mailto:protocollo@pec.comune.palosco.it)

**“Avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica (VAS) relativo all’approvazione dell’ambito di trasformazione AT2 (Area produttiva Ovest di via delle Arti) presentata dalla Società MA.CO. S.r.l. e IEC LOG 1 S.r.l.”; avviso Ufficio tecnico 7.5.2021, prot. 4050/21; osservazioni Sandro Testa.**

Il sottoscritto signor Sandro Testa (c.f. TST SDR 58P11 G295Q), nato a Palosco (Bg), l’11 settembre 1958 e residente a Palosco in via Cascina Fornace, n. 83 (**doc. A**), p.e.c. [testasandro@pec.it](mailto:testasandro@pec.it), visto l’avviso in oggetto e gli elaborati allegati all’istanza del proponente l’intervento, osserva quanto segue all’attenzione di Codesti Destinatari.

\*

### ***I) Sul contesto ambientale e paesaggistico.***

Il “Rapporto preliminare” 24.3.2021, prot. 2750/2021, riferisce che nella “zona in cui si prevede la realizzazione dell’intervento [...] non sono presenti [invece] agglomerati che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale” (p. 5 e 18).

Il piano di governo del territorio comunale (“p.g.t.”) censisce (documento di piano, tav. DdP4.3) l’area considerata tra gli ambiti agricoli di “P.T.C.P.” come “Contesti a vocazione agricola caratterizzati dalla presenza del reticolo irriguo, dalla frequenza di presenze arboree e dalla presenza di elementi e strutture edilizie di primminente valore storico culturale”.

Lo stesso p.g.t. riconosce la Cascina Treschiera Bianca, a estremo ridosso della quale verrebbe realizzato l’intervento che vorrebbe avere altezza di mt. 15,00, quale “Fabbricato rurale di valore storico-ambientale” (piano delle regole, tav. PdR4.2).

Eppure, tutto ciò è ignorato dagli elaborati della proposta in oggetto, per i quali contesto agricolo ed estrema prossimità all’immobile “di valore storico-ambientale” predetto è come se non esistessero. La Cascina Treschiera Bianca ha “n. 2 piani f.t.” (“Rapporto preliminare” cit., p. 57). L’imponentissima struttura logistica (altezza di mt. 15,00) che si vorrebbe inserire a ridosso della medesima avrebbe perciò l’effetto di annullarne completamente la percepibilità e ogni possibile

 1

forma di recupero e/o valorizzazione. Con buona pace del suo “*valore storico-ambientale*” (piano delle regole, tav. PdR4.2) che, pur riconosciutogli dal p.g.t., è del tutto ignorato (v. sopra) dalla proposta di intervento.

## **II) Sulla qualità dell'aria.**

Il “*Rapporto preliminare*” 24.3.2021, prot. 2750/2021, quanto allo “*studio di dettaglio*” riferito all'incidenza dell'insediamento logistico di progetto sul quadro di riferimento ambientale per la “*qualità dell'aria*”, riferisce che “*come valori di fondo sono stati assunti i dati rilevati da ARPA Lombardia nelle stazioni di Dalmine, Osio sotto, Treviglio e Brescia-Villaggio Sereno*”. Si tratta di punti di verifica situati, rispettivamente, a 19, 19, 21 e 29 km dall'area di insediamento del polo logistico, come d'altronde riconosce lo stesso elaborato “*previsione di impatto sulla qualità dell'aria dal traffico veicolare indotto dall'esercizio dell'attività*” presentato dal proponente (p. 17).

Si dubita che riferimenti assunti a tale distanza dal luogo di previsto insediamento possano avere una qualche effettiva utilità onde valutare gli impatti ambientali *in loco*.

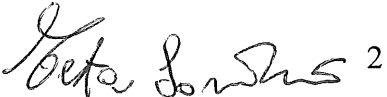
Si aggiunge poi che, “*Per quanto riguarda il PM10 [...] la situazione risulta già compromessa allo stato attuale*” (“*Rapporto preliminare*” cit., p. 48). Constatata la situazione (già critica), la conclusione che ne viene tratta dal “*Rapporto*” è che *allora* l'incremento di traffico generato dall'insediamento non produrrebbe impatti degni di rilievo. Ma la conclusione, specie se valutata sul fronte prettamente ambientale, dovrebbe essere *opposta*. Data la situazione “*già compromessa*”, si dovrebbe operare per migliorarla, non per peggiorarla e così affossare definitivamente la qualità dell'aria nell'area considerata.

## **III) Sull'impatto acustico.**

Anche l'impatto generato dal rumore del traffico indotto durante l'esercizio, a detta del “*Rapporto preliminare*” 24.3.2021, prot. 2750/2021, non assumerebbe dimensioni preoccupanti e non genererebbe la necessità di particolari interventi di mitigazione acustica (p. 61).

Ma lo stesso studio di “*impatto acustico*” del 22.2.2021 prodotto dal proponente indica che, su area in “*classe IV*”, il limite “*assoluto*” di valore in *decibel* sia pari a “65” per le ore diurne e “55” per quelle notturne. Per aree di carattere residenziale, esso dà conto di un limite “*assoluto*” massimo pari a “55” diurni e “45” notturni.

L'abitazione dello scrivente (residenziale) è collocata grosso modo in corrispondenza del “*ricettore R5*” nello studio predetto (p. 20). Esso dà conto del fatto che già allo stato attuale l'impatto acustico è ben superiore ai limiti massimi previsti per area “*residenziale*” e appena al di sotto (così riferisce lo studio del proponente) di quelli prescritti per aree “*di intensa attività umana*” (p. 29). Questi ultimi limiti, sempre secondo lo studio predetto, non sarebbero superati neppure a fronte dell'insediamento del polo logistico, con il traffico ulteriore che esso genererà sulla “*SP94*”. Si arriverà però a ridosso del limite massimo per aree connotate da “*intensa attività umana*”, con buona

 Luca Lombardi<sup>2</sup>

pace della residenza dello scrivente che è (e sarà ancor di più) costantemente esposta al forte rumore indotto dai mezzi pesanti in transito a grande velocità davanti alla sua abitazione.

Il problema è d'altronde noto a Codesto Comune e già segnalato dallo scrivente per le vie brevi e con formale segnalazione del 20.10.2018.

#### **IV) Sull'incremento di traffico.**

Il polo logistico che si intenderebbe realizzare avrebbe (*"Richiesta di parere preliminare"* cit., p. 7) una s.l.p. pari a 53.081 mq. La *"relazione tecnico-illustrativa"* connotante la *"richiesta di parere preliminare"* dell'11.11.2020, prot. 9286/2020 ha peraltro segnalato (p. 7) che il proponente si *"riserva la possibilità futura di realizzare la superficie che oggi non sfruttiamo con l'intervento"*.

La tavola con oggetto *"Verifiche planivolumetriche S.L.P. – Sup. coperta"* del 5.11.2020 allegata all'istanza di parere preventivo 19.11.2020, prot. 9564/2020, indica **56** (40+16) *"baie di carico"* (*"1 ogni 900 mq"*). Si tratta dunque di una teorica capacità di carico di decine di autoarticolati in contemporanea. La previsione di incidenza dei *"flussi di traffico indotti dal complesso a destinazione logistica"* (*"Rapporto preliminare"* 24.3.2021, prot. 2750/2021, p. 64) indica un incremento *"In base a quanto previsto dal soggetto attuatore"* di soli *"180"* mezzi settimanali, pari a *"36"* mezzi al giorno. Lo *"Studio di impatto viabilistico - Relazione"* allegato al *"Rapporto preliminare"* indica, invece, che l'aumento *"giornaliero del numero di mezzi pesanti transitanti nella zona"* sarà *"pari a circa 40 veicoli pesanti/giorno"* (p. 34).

Al di là della difformità del dato indicato dai due elaborati appena citati, si reputa che si tratti di previsione fortemente sottodimensionata. Si confida che i necessari approfondimenti da parte degli Enti competenti possano chiarire che poli logistici della superficie di quello proposto siano destinati a movimentare più di un centinaio di autoarticolati al giorno per mirare alla sostenibilità economica dell'operazione produttiva. Dunque, si dubita dell'effettività di quanto segnalato e si invita a svolgere i necessari approfondimenti sulla reale incidenza dell'incremento di traffico che potrebbe essere indotto dall'insediamento del polo logistico sulla già congestionata sede viaria.

A questo proposito, si segnala che i rilievi condotti dallo stesso proponente sulla *"SP94"* diano conto già oggi del transito giornaliero di:

- a. *"3.433"* veicoli (corrispondenti a *"4.017 veicoli equivalenti orari"*) in direzione *"sud"*;
- b. *"3.775"* veicoli (corrispondenti a *"4.375 veicoli equivalenti orari"*) in direzione *"nord"* (*"Studio di impatto viabilistico – Allegati"*, rilievi *"radar 3"* e *"radar 4"*).

Per un totale di (3.433+3.775) **7.208** veicoli (corrispondenti a 8.392 veicoli equivalenti orari) **giornalieri** sui due sensi di marcia. In altri termini, una situazione di già fortissimo transito.

Ciò posto, sullo stato della *"SP 94"*, gli elaborati stilati dal proponente riferiscono che non sarebbe presente *"pista ciclabile a lato"* e che lo *"Stato della pavimentazione"* sarebbe *"discreto"* (*Studio di impatto viabilistico – Allegati*, p. 6).

 <sup>3</sup>

Come di certo ben noto a Codeste Autorità, però, sulla “SP 94” una pista ciclabile “a lato” è presente (come rileva anche la stessa “Previsione di impatto sulla qualità dell’aria” presentata dal proponente, p. 5) e lo stato della pavimentazione è già compromesso (come si vede agevolmente dalla stessa fotografia riportata dallo “Studio di impatto viabilistico – Allegati”, p. 6). Ciò è dovuto al continuo e intensivo passaggio di mezzi pesanti, che già oggi interessa la (già congestionata) carreggiata. La presenza di avvallamenti e crepe nel manto stradale, poi, aumenta l’impatto acustico legato al transito dei veicoli (specie degli automezzi pesanti e cassonati). Anche questo profilo è già stato oggetto di segnalazione a Codesto Comune.

Lo stato della carreggiata e la sua repentina obsolescenza legato all’intenso traffico pesante aggravano, già allo stato attuale, la situazione relativa all’impatto acustico lungo l’asse viario che è indicato come il più colpito dall’incremento di traffico generato dall’intervento (il casello di riferimento, come riferito dallo stesso “Studio di impatto viabilistico – Relazione”, è quello di Grumello-Telgate raggiungibile con il transito sulla “SP 94”).

Si reputa perciò che sommare sulla “SP94” nel tratto tra la rotatoria SP94-SP573 e la rotatoria SP94-Strada di San Martino anche l’ulteriore traffico indotto dall’insediamento non faccia che *ulteriormente* aggravare (a scapito grave, immediato e diretto dello scrivente che vi abita, ma pure della collettività e di chi transiti su quel tratto di “SP94”) la già *grave* (v. sopra) situazione.

Un’ipotesi senz’altro percorribile e sensibilmente migliorativa sul versante dell’incremento di traffico indotto e della sostenibilità prospettica del medesimo potrebbe essere quella di prevedere l’ingresso all’insediamento oggetto di proposta da nord, con accesso dalla SP94 che segna in quel punto il confine tra i Comuni di Palosco e Telgate, anziché da sud con accesso dalla SP573.

La strada per l’accesso da nord (strada che collega Palosco e Telgate) è già esistente ed è fortemente sottoutilizzata dato che per raggiungere Telgate (come tutti gli altri Comuni a nord di Palosco) è usualmente impiegata la “SP94 – Strada di San Martino”. Quella strada potrebbe perciò essere utilizzata per l’ingresso/uscita dal polo logistico così che il traffico incrementale indotto dal medesimo non si sommi, nel tratto iniziale della “SP94”, a quello già esistente e fonte delle problematiche che si sono evidenziate.

Si reputa che anche di ciò debba tenersi necessario conto.

\*

Si allega documento di identità dello scrivente (**doc. A**).

Palosco (Bg), 7.6.2021

Con osservanza

Sandro Testa  
