



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'interporto di Bergamo Montello da realizzarsi in Comune di Bergamo (BG) località Montello, presentata dalla SIBEM S.p.A. con sede in Bergamo Via A. Mai, in data 9 maggio 1997;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata dalla Società SIBEM S.p.A., in data 22 novembre 1998, a seguito di modifica del progetto dell'interporto di Bergamo Montello;

VISTA la legge n. 240 del 4 agosto 1990, come modificata dalla legge n. 204 del 30 maggio 1995;

VISTO il D.P.R. 3 luglio 1998 concernente termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa SIBEM S.p.A. in data 11 e 21 luglio 1997, 22 ottobre 1997, 1 luglio 1998, 6 novembre 1998 e 25 gennaio 1999;

VISTA la nota n. 11673 della Regione Lombardia del 1 aprile 1998, pervenuta il 7 aprile 1998, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. 4044 del Ministero per i beni e le attività culturali del 19 febbraio 1999, pervenuta in data 3 marzo 1999, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 297, formulato in data 25 febbraio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla società SIBEM S.p.A.;

mau
[Signature]

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- la realizzazione dell'interporto interesserà una superficie pari a 225.000 m² (cui si affiancano i 66.000 m² occupati dal futuro scalo ferroviario); l'autoporto occupa 158.000 m² mentre i restanti 67.000 m² sono destinati al terminal intermodale; l'area ricade per la maggior parte nel comune di Montello e in minor misura nel comune di Albano Sant'Alessandro;
- la funzione principale dell'interporto sarà quella di concentrare nell'area individuata, collegata con le infrastrutture viarie e ferroviarie, le seguenti attività legate al trasporto di merci: carico e scarico di vettori, trasferimento da un sistema all'altro (ferro/gomma), sosta o stoccaggio in magazzini, distribuzione-raccolta capillare sul territorio;
- il traffico merci catturabile dall'interporto è stimato in circa 2.400.000 tonnellate/anno; in particolare l'offerta intermodale sarà pari a 1.000.000 di tonnellate nel 2001 per arrivare a regime nel 2007 a 1.850.000 di tonnellate/anno;
- il dimensionamento della struttura è stato calibrato in funzione dell'acquisizione di una parte dell'intera domanda intermodale potenziale; il sito offre comunque possibilità di espansione, anche per quanto concerne i collegamenti viari e/o ferroviari;
- le opere funzionali all'interporto riguardano il previsto raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Rovato tra la stazione ferroviaria di Montello e quella di Albano Sant'Alessandro (1 km di binario di appoggio allo scalo ferroviario) e la realizzazione del prolungamento della variante alla S.S. 42 nella tratta Albano Sant'Alessandro - Trescore Balneario (3 km). È altresì prevista all'interno del progetto una bretella a salto di montone che origina dalla rotonda dello svincolo di Albano S. Alessandro della nuova S.S. 42 e prosegue verso Sud, raggiungendo la zona dell'ingresso posizionata tra i capannoni per corrieri e spedizionieri ed il confine lato Monte Tomenone. La bretella è dimensionata in modo da poter sopportare anche l'eventuale traffico aggiuntivo (40-60 camion/giorno in ingresso/uscita) di veicoli verso e dall'impianto di trattamento RSU e assimilati;
- la realizzazione dell'interporto di Bergamo Montello comporta il parziale trasferimento delle funzioni di scalo tradizionale da Bergamo a Montello;

osservato che:

- l'area di intervento sorge tra la linea ferroviaria Bergamo-Rovato e la S.S. 42 del Tonale e della Mendola a Nord, e il monte Tomenone a Sud. In particolare, l'interporto, nella versione definitiva del progetto, sorge per la quasi totalità della sua superficie sul sedime dell'acciaieria di Montello (la cui superficie complessiva è pari a 500.000 m²), recentemente dismessa a seguito della cessazione delle attività, immediatamente a Sud del costruendo nuovo scalo ferroviario di Bergamo Montello che, nei programmi FS, è sostitutivo di quello di Bergamo ed è a sua volta posizionato interamente a Sud della linea ferroviaria Bergamo-Rovato. La realizzazione pertanto configura come un riutilizzo di area industriale dismessa;
- per quanto riguarda la rimanente superficie dell'ex acciaieria dismessa, su parte di essa (a Sud della prevista area dell'interporto) insiste un impianto per il trattamento di rifiuti urbani e speciali non pericolosi della ditta Montello S.p.A. che occupa una superficie di 75.000 m², di cui 31.000 m² coperti e interessati da capannoni. I processi svolti sono sostanzialmente separazione e inertizzazione; questo impianto è stato autorizzato con ordinanza del Commissario ad acta n° 950 del 28.02.97, con scadenza 05.03.98. Il 29.07.97 la ditta ha presentato una nuova istanza che prevede: selezione umido/secco dei rifiuti; compostaggio dell'umido e vendita prodotti ammendanti per l'agricoltura; essiccazione del secco e messa in discarica nell'immediato; in futuro, previo ulteriore affinamento del prodotto, produzione di RDF per termodistruzione. La Giunta Regionale ha autorizzato quanto sopra con D.G.R. n. 33002 del 05.12.97 e scadenza 12.2002. Con D.G.R. n.





Il Ministro dell' Ambiente

34129 viene altresì modificata la D.G.R. del 05.12.97 approvando il progetto nonché autorizzando la realizzazione e l'esercizio dell'impianto finalizzato a operazioni di smaltimento e recupero di rifiuti urbani e speciali non pericolosi "con esclusione dell'area, interessata alla realizzazione dell'Interporto Bergamo-Montello, individuata nella tavola 13.1, allegata al progetto in atti regionale ...". I quantitativi autorizzati al trattamento ammontano a 560 t/giorno (circa 20-30 camion/giorno), pari a 165.000 t/anno. I rifiuti recapitati all'impianto sono raccolti nel bacino della provincia di Bergamo, più quelli previsti dalla convenzione con AMSA di Milano;

- la rimanente superficie dell'ex acciaieria, in parte occupata da capannoni, risulta attualmente inutilizzata. A tale proposito il protocollo d'intesa relativo al Piano di Riconversione della Montello S.p.A., siglato il 27 settembre 1995 da Provincia di Bergamo, Comune di Montello, Comune di Bergamo, Montello S.p.A., CGIL-Fiom, CISL-Fim, RSU aziendali, Unione Industriali, parla di "un polo industriale relativo all'attività di pressofusione dell'alluminio e di un polo energetico-ambientale, che prevede l'impianto di trattamento fino a 500 t/giorno di RSU, l'attività di rottamazione di autoveicoli e una attività di recupero e riciclo di materiale plastico";
- l'area lombarda presenta una situazione di saturazione ed obsolescenza degli impianti intermodali esistenti, a fronte di una domanda crescente. L'assetto programmatico e pianificatorio entro cui si colloca la previsione dell'Interporto di Bergamo Montello tiene conto di un sistema di documenti di programmazione e pianificazione esistenti a livello nazionale, regionale e locale;
- in particolare la localizzazione di Bergamo Montello risponderebbe all'opportunità generale di definire e organizzare a livello lombardo una rete di interporti, di centri intermodali e di poli logistici. Tale concezione è stata ribadita dalla D.G.R. del 24.01.97 che ha fissato un assetto plurilocalizzato di poli intermodali e logistici di prima e seconda corona attorno al capoluogo, piuttosto che in un unico grande impianto. Una tale scelta localizzativa, indicata costantemente nel corso degli anni, è congruente con l'individuazione di itinerari alternativi per lo scorrimento delle merci denominati "Gronda Nord ferroviaria" dalla D.G.R. 30815 del 04.12.92, relativamente alla tratta Novara-Bergamo-Brescia;
- le interferenze tra il progetto in esame e i vincoli esistenti riguardano soprattutto la destinazione delle aree previste dal Piano Regolatore Comunale di Albano S. Alessandro;
- per quanto riguarda il torrente Zerra che attraversa l'area dell'ex acciaieria da Nord-Ovest a Sud-Est, vanno ricordati i vincoli ex lege 431/85, e in particolare quello riferibile all'art. 1 lettera c) riguardante le due fasce di 150 m ciascuna lungo le sponde del torrente;

valutato che:

quadro programmatico:

- il progetto dell'interporto di Bergamo Montello è inquadrato nel contesto della pianificazione di settore di medio e lungo periodo, la cui attuazione è stata verificata anche rispetto ad opere complementari che ne garantiscono la piena funzionalità (completamento variante S.S. 42, scalo ferroviario e raddoppio linea ferroviaria per 1 km in appoggio allo scalo ferroviario);
- in particolare la realizzazione dell'interporto in assenza della prevista variante alla S.S. 42 produrrebbe un aggravio dell'impatto atmosferico e acustico in corrispondenza delle aree urbane attraversate dalla attuale SS 42, già attualmente sottoposte a pressioni inaccettabili; viceversa, la realizzazione della variante è di per sé utile in quanto scarica il traffico della vecchia S.S. 42;
- relativamente alla coerenza tra progetto proposto e previsioni degli strumenti di pianificazione dei comuni interessati, le incompatibilità esistenti dovranno essere affrontate in sede di Accordo di Programma per la realizzazione dell'interporto;
- il sito non risulta interessato da vincolo idrogeologico né da vincolo forestale;

MAN
BAR

- il progetto interessa invece un ambito vincolato ai sensi dell'art. 1 lettera c), legge 8 agosto 1985, n° 431, per la presenza del Torrente Zerra;
- a ridosso del limite dell'area dell'interporto vi è la presenza di una zona, il Monte Tomenone, che riveste un notevole interesse paesaggistico per la presenza di vegetazione arborea a carattere boschivo, area vincolata ai sensi dell'art. 1, lettera g) della citata legge 431/85;

quadro progettuale:

- condizione indispensabile alla realizzazione dell'interporto è il previsto raddoppio della linea ferroviaria Bergamo - Rovato per 1 km tra la stazione ferroviaria di Montello e quella di Albano S. Alessandro e la nuova viabilità compresa nel progetto di variante alla S.S. 42 da realizzarsi prima che l'interporto diventi operativo;
- nello Studio d'impatto ambientale e nelle successive integrazioni manca uno schema di cantierizzazione che consideri le interrelazioni tra cantiere e le attività in essere, nonché tra cantiere dell'interporto e cantieri dello scalo ferroviario, del raddoppio della linea FS e del completamento della variante alla S.S. 42; lo stesso schema deve individuare gli impatti in fase di costruzione e gli interventi di mitigazione previsti durante i lavori e per il recupero aree a fine lavori;
- vanno tenute presenti le possibili interferenze tra interporto ed impianto di trattamento rifiuti attualmente esistente sul sedime dell'ex acciaieria, peraltro già considerate come evidenziato nel D.G.R. n. 34129 del 12.01.98 che approva il progetto nonché autorizza la realizzazione e l'esercizio dell'impianto finalizzato a operazioni di smaltimento e recupero di rifiuti urbani e speciali non pericolosi fino al dicembre del 2002 *"con esclusione dell'area, interessata alla realizzazione dell'Interporto Bergamo-Montello, individuata nella tavola 13.1, allegata al progetto in atti regionale ..."*;

quadro ambientale:

- il prolungamento della variante alla S.S. 42 indurrà un aumento e una redistribuzione dei flussi di traffico, i cui effetti maggiori saranno una diminuzione dell'impatto atmosferico e acustico per il centro abitato di S. Paolo d'Argon e un aumento di tali impatti in corrispondenza della variante alla S.S. 42, e in particolare in corrispondenza all'area sportiva di Albano S. Alessandro a ridosso della variante già esistente;
- gli effetti in termini di inquinamento atmosferico e acustico dell'interporto vengono stimati marginali (dell'ordine di un +10%) rispetto a quelli indotti dal citato prolungamento della variante alla S.S. 42; inoltre, il traffico generato dall'interporto risulta essere compatibile con la nuova rete stradale considerando completa della variante alla S.S. 42 da Albano S. Alessandro a Trescore Balneario;
- l'unico ambiente naturale, rimasto meta di continua fruibilità delle popolazioni vicine residenti è il Monte Tomenone; non così ben conservato risulta invece l'ambito del torrente Zerra, a causa della presenza di scadenti qualità delle acque superficiali e la stretta vicinanza degli insediamenti;
- la realizzazione dell'interporto marcherà la frattura, già esistente, nel delicato equilibrio tra ambiti antropizzati e ambiti naturali;
- è opportuno pertanto fornire uno studio idraulico del bacino e dei corsi d'acqua che analizza probabili eventi di piena sia per le strutture e infrastrutture dell'interporto che per il territorio a valle di questo; tenendo presenti le possibili interferenze dovute alla presenza dell'impianto di trattamento rifiuti urbani e speciali non pericolosi, soprattutto in riferimento al transito, movimentazione e stoccaggio di derrate alimentari;
- in corrispondenza del sito oggetto dell'intervento vi è una qualche possibilità di presenza di stoccaggi abusivi di rifiuti speciali e/o tossico nocivi operati negli anni passati; l'ipotesi ha un fondamento a seguito di intervento della Procura di Bergamo in merito al sequestro di un settore



Il Ministro dell'Ambiente

dell'ex acciaieria di Montello, settore che peraltro non risulta direttamente riconducibile al futuro sedime interportuale;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Lombardia del 1 aprile 1998, pervenuta il 7 aprile 1998, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) *relativamente al quadro progettuale condizione indispensabile alla realizzazione dell'interporto è il suo preliminare collegamento con la rete della viabilità ed in particolare con la nuova viabilità ricompresa nel progetto di variante alla S.S. 42, nonché la preliminare interconnessione con la rete ferroviaria esistente;*
- b) *relativamente al quadro ambientale, il progetto è soggetto alle specifiche prescrizioni di seguito enunciate:*

b1) interventi di mitigazione e compensazione ambientale

messa a disposizione, dopo opportuna riqualificazione, delle aree tra il torrente Zerra e l'infrastruttura interportuale, indicate negli elaborati progettuali (tavola 20/Opere di mitigazione e compensazione, depositata il 13 maggio 1997; tavola 1/Planimetria generale, depositata il 14 ottobre 1997) come meglio individuate nella tavola in allegato a1), al fine di operare una ricostruzione seppur parziale degli originari corridoi biologici.

La riqualificazione delle aree dovrà essere preceduta da approfondimenti progettuali atti a garantire la piena fruibilità del corridoio biologico che si intende realizzare, anche da parte delle popolazioni residenti al contorno. Gli interventi sopradescritti, dovranno avere una progettazione specifica che dovrà spingersi sino al progetto esecutivo per quanto concerne gli impianti vegetali.

b2) inquinamento atmosferico e acustico

dalla lettura dello studio presentato si evince che in particolari situazioni di stabilità atmosferica si determina il supero dello standard di qualità dell'aria per la componente NO₂.

Per la riduzione delle emissioni, congiuntamente alla riduzione dei percorsi dei mezzi che accederanno all'interporto mediante la realizzazione degli svincoli est ed ovest, il proponente dovrà garantire il soddisfacimento dei seguenti interventi:

- *attrezzare la zona parcheggi per soste prolungate dei mezzi di trasporto di sistemi di aspirazione, abbattimento, dispersione dei gas di scarico degli automezzi in fase di riscaldamento da fermo dei motori;*
- *attrezzare una postazione di misura della fumosità degli scarichi degli automezzi in fase di riscaldamento da fermo dei motori;*
- *attrezzare una postazione di misura della fumosità degli scarichi degli automezzi a motore diesel in maniera tale che le autorità di controllo possono intervenire direttamente in loco a controllare gli scarichi degli autoveicoli;*

b3) cantierizzazione

considerato quanto enunciato nello studio di impatto ambientale e nelle integrazioni fornite dal committente relativamente alla occupazione di suolo interno al sedime del futuro interporto per la predisposizione dell'area del cantiere relativa a tale infrastruttura, gli

Handwritten signature and initials

interventi di tutela ambientale sono finalizzati ad affrontare in maniera organica e risolutiva le seguenti argomentazioni:

- *prima dell'inizio dei lavori per la realizzazione dell'interporto occorrerà che il committente fornisca all'autorità competente i risultati della campagna finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli (vedasi suolo e sottosuolo);*
- *dovrà essere fornita assicurazione e garanzia circa la non interferenza della viabilità di cantiere con le infrastrutture esistenti ed operanti al contorno dell'area di interesse. Ciò sarà possibile con la predisposizione di un piano della viabilità di cantiere che prenda in considerazione la globalità delle infrastrutture che si intendono realizzare e che inevitabilmente avranno delle sovrapposizioni temporali (interporto, variante S.S. 42, scalo ferroviario). Tale piano dovrà essere concordato con le Amministrazioni locali;*
- *il committente dovrà fornire i progetti in merito alla attività di cantiere inerenti la realizzazione della variante alla S.S. 42 ed allo scalo merci, con particolare con riferimento a: durata dei depositi provvisori dei materiali necessari per i rilevati (stradali e ferroviari), utilizzo dei materiali e ripristino dei luoghi a fine stoccaggio, particolari opere di ingegneria quali lo scavalco del torrente Zerra da parte della infrastruttura stradale e ferroviaria;*
- *nella documentazione di appalto dovranno essere previsti precisi e vincolanti impegni, atti:*
 - *a limitare l'attraversamento di aree secche e polverose da parte dei mezzi pesanti;*
 - *al mantenimento a regime umido delle aree particolarmente polverose, alla copertura dei materiali trasportati, al lavaggio delle ruote degli autocarri;*
 - *alla realizzazione di barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;*
 - *all'attivazione di tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti sul suolo e/o nel sottosuolo di sostanze inquinanti;*
 - *al rispetto della legislazione vigente in materia di scavi, movimentazioni, riutilizzo e commercializzazione dei materiali inerti compreso il terreno humico superficiale;*
 - *alla definizione delle modalità di emungimento e scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale in quei cantieri ove sono previste operazioni di aggotamento di tali acque;*

c) al fine di garantire il governo delle trasformazioni e le problematiche emergenti sia in fase di realizzazione che di gestione dell'intervento il proponente dovrà predisporre ed inviare all'autorità competenti, per il relativo esame ed approvazione, uno studio di fattibilità del sistema di monitoraggio dedicato all'intervento infrastrutturale;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 19 febbraio 1999, pervenuto in data 3 marzo 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *ai fini della riqualificazione ambientale della zona interessata si suggerisce quanto segue:*
- *salvaguardia della vegetazione ripariale esistente (Torrente Zerra: la cui area di riferimento appare sottoposta a vincolo-paesaggistico ai sensi dell'art. 1, comma c, L. 431/85 anche per il tracciato esterno al sedime dell'ex acciaieria;*
- *mitigazione dell'impatto paesaggistico e mimetizzazione del tracciato ferroviario e manufatti di supporto tramite messa a dimora di adeguata barriera vegetazionale con dissolvenza delle*



Il Ministro dell'Ambiente

- piantumazione diversificazioni delle essenze (perimetro dell'area trattata) e adeguata sistemazione anche dell'edificio industriale pertinenziale;*
- *i lavori di sterro dell'area fino alla profondità di m 2 devono essere eseguiti sotto la diretta sorveglianza della Soprintendenza per il recupero dei reperti presenti nel deposito colluviato dal retrostante complesso collinare del Monte Tomeone interessato da un esteso insediamento dell'età del bronzo e del ferro;*
 - *venga elaborato ed assunto, nell'ambito dell'accordo di programma tra Regione, Provincia, FF.SS. Sibem S.p.A., Comune di Bergamo e Montello ai sensi della L.R. 15/3/1993, n. 14, un progetto di riqualificazione ambientale di bonifica/recupero/riconversione, con definizione delle azioni (bonifica, recupero, riqualificazioni e rinaturalizzazione) e delle destinazioni, delle rimanenti aree dell'ex-acciaieria non occupate dell'iterporto;*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata:

- Amministrazione Comunale di Montello;
- Amministrazione Comunale di Albano San Alessandro;
- Amministrazione Comunale di S. Paolo D'Argon;
- sig. Francesco Maccaro;
- sig.ra Zanelli;
- partito Rifondazione Comunista;
- Italia Nostra;

le osservazioni presentate evidenziano quanto di seguito sinteticamente riportato:

- lo studio risulta carente in quanto non considera sufficientemente le condizioni attuali delle diverse componenti ambientali;
- i dati relativi all'inquinamento atmosferico e acustico non tengono in considerazione tutti i parametri e tutte le fonti possibili di inquinamento;
- non vengono fornite ipotesi localizzative alternative;
- non è chiaro se si provvederà a realizzare le opere di compensazione e di mitigazione previste nello studio d'impatto ambientale nelle aree esterne a quelle d'intervento;
- non sono individuate con certezza le cave e le discariche;
- non sono documentati gli impatti negativi, dovuti all'impianto di smaltimento dei rifiuti, esercito nelle aree adiacenti l'interporto;
- non viene fatto cenno nello studio ai numerosi "aspetti storico-culturali" presenti nell'area e pertanto lo studio appare, per tale aspetto, del tutto carente;
- i dati sulla qualità del torrente Zerra risultano molto limitati;
- non è stata valutata la capacità idraulica del torrente Zerra a ricevere le acque meteoriche derivanti dai piazzali dell'interporto;
- non si dà conto della situazione attuale del suolo e sottosuolo nell'area ex industriale nè si fa cenno alla vicenda delle bonifiche;
- non è fatto cenno alle tipologie di merci stoccate e quindi agli eventi ipotizzabili in caso di incidenti;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'interporto di Bergamo Montello da realizzarsi in Comune di Bergamo(BG) località Montello, presentato dalla società SIBEM S.p.A. a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) mitigazioni e compensazioni ambientali:

- 1) per contenere al massimo e per compensare gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera, ma anche per ridurre la frammentazione del paesaggio riconducibile all'ampliamento della rete stradale, si rende necessario prevedere dei corridoi naturalistici con il mantenimento e il rafforzamento delle essenze vegetali presenti, soprattutto a salvaguardia del corso del torrente Zerra, per garantire una permeabilità sia biologica che fruitiva della zona interessata dall'interporto, che consenta la comunicazione tra ambiti ancora con un buon grado di naturalità rappresentati dai due rilievi del Monte S. Giorgio e Tomenone. Dovranno pertanto essere realizzate due fasce a verde lungo il corso del torrente Zerra relativamente ai tratti di attraversamento dell'ex acciaieria con salvaguardia della vegetazione ripariale esistente e rinaturalizzazione del corso d'acqua anche per il tracciato esterno al sedime dell'ex acciaieria. Queste fasce dovranno essere adeguatamente piantate e sistemate in ragione sia della loro funzione di corridoio biologico sia di collegamento e fruibilità pubblica delle aree contigue. Inoltre occorrerà che tutte le opere a verde risultino da una progettazione specifica di dettaglio secondo i metodi della ingegneria naturalistica in stretta connessione con le opere di sistemazione idraulica previste sul corso del Torrente Zerra da parte della Regione Lombardia. Andrà altresì curata la minimizzazione del numero dei sovrappassi al torrente e le superfici di copertura complessive dell'alveo fluviale. Gli interventi di cui sopra dovranno avere una progettazione specifica che dovrà spingersi sino al progetto esecutivo per quanto concerne impianti vegetali, recinzioni, accessi;
- 2) si dovrà provvedere alla mitigazione dell'impatto paesaggistico e mimetizzazione del tracciato ferroviario e manufatti di supporto tramite messa a dimora di adeguate barriere vegetazionali con piantumazioni e diversificazione delle essenze (perimetro dell'area trattata) e adeguata sistemazione anche dell'edificio industriale pertinenziale;
- 3) si dovrà attuare un progetto di deviazione del cavo Passi a margine meridionale dell'interporto, così da poter utilizzare la zona come corridoio ecologico evitando in tal modo i potenziali problemi generati dalla tombinatura del Cavo Passi sotto il sedime dell'interporto;
- 4) si dovrà garantire, con adeguate soluzioni di ingegneria naturalistica, la possibilità di connessione biologica delle aree verdi frazionate dal raccordo stradale, la S.S. 42 e l'interporto, sia tra esse che con le aree circostanti; a tal proposito andrà assicurato che vengano realizzati un congruo numero di sottopassi per microfauna che consentano la continuità tra il versante del Monte Tomenone e il fondo valle del Torrente Zerra;
- 5) andrà prevista la rimozione dal sito di piante di particolare valore paesaggistico durante le fasi di preparazione del cantiere e di costruzione e successiva rimessa in sito ad ultimazione dei lavori;
- 6) per tutte le opere di ingegneria naturalistica si dovrà fare riferimento alle "Linee guida per capitoli speciali per interventi di ingegneria naturalistica e interventi di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente;

b) suolo e sottosuolo:

- è necessario concordare con l'autorità competente la realizzazione di una campagna di indagine finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli, con particolare riferimento a focolai di



Il Ministro dell' Ambiente

terreni inquinati riconducibili ad operazioni di stoccaggio abusivo di rifiuti speciali e/o tossico nocivi operati negli anni passati. Nel caso di esito positivo della campagna geognostica, il proponente deve individuare e garantire la realizzazione degli interventi di bonifica e rinaturalizzazione accompagnati dai relativi capitoli tecnici ai quali rinviare per le opportune garanzie in sede di realizzazione dell'intervento. Sia la progettazione che l'esecuzione della campagna di indagine che l'eventuale individuazione e realizzazione degli interventi saranno coordinate dall'autorità competente e condotte sotto la sua supervisione. Prima dell'inizio dei lavori, l'autorità competente dovrà essere in possesso di una relazione circostanziata in merito ai risultati della campagna finalizzata alla determinazione della qualità dei suoli;

c) ambiente idrico:

- 1) è necessario dimensionare opportunamente le vasche per la raccolta delle acque di prima pioggia, tramite un opportuno progetto che assicuri la captazione di queste acque dall'intera superficie impermeabilizzata dell'interporto. Andrà verificata la possibilità di realizzare per le acque di prima pioggia un sistema di depurazione che, a valle della sedimentazione, preveda la fitodepurazione con habitat umido;
- 2) è necessario prevedere che tutte le acque di seconda pioggia e quelle provenienti dalle aree impermeabilizzate quali piazzali, parcheggi, aree di transito e manovra, siano opportunamente recapitate a corsi d'acqua superficiali; prevedendo altresì un periodico monitoraggio della loro qualità, per accertarsi che siano conformi ai valori limite previsti dalla tabella A allegata alla legge del 10 maggio 1976, n. 319 (cd. legge Merli);
- 3) il proponente predisporrà uno studio idraulico del bacino e dei corsi d'acqua (Zerra, Seniga, cavi irrigui al contorno), funzionale anche alle esigenze di cui al punto precedente, che evidenzii l'andamento delle acque in occasione di probabili eventi di piena, nei confronti sia del rischio di esposizione a fenomeni alluvionali degli abitati di Montello e Costa di Mezzate, sia delle progettate strutture ed infrastrutture dell'interporto, sia rispetto alle conseguenze del mutare della permeabilità dei suoli dovute alle ampie superfici impermeabilizzate che si verranno a creare. I risultati di questo studio dovranno permettere, tra l'altro, di dimensionare opportunamente il bacino di laminazione e in generale di mettere a punto un sistema di controllo del deflusso acque allo scopo di minimizzare il rischio di esondazione, in stretta connessione con le opere di sistemazione idraulica previste sul corso del torrente da parte della Regione Lombardia. Lo studio, che andrà condotto in collegamento con le previste attività regionali di sistemazione del torrente Zerra, dovrà essere terminato in tempo utile per il dimensionamento del bacino di laminazione ed eventuali altre opere interne ed esterne all'interporto e andrà consegnato alla Regione Lombardia;
- 4) è necessario prevedere la raccolta di eventuali sversamenti accidentali di sostanze liquide inquinanti;

d) fase di cantiere:

- prima dell'inizio dei lavori, si dovrà predisporre uno schema organico di cantierizzazione che consideri le interrelazioni tra cantiere e le attività in essere nell'area circostante il sito, nonché tra cantiere dell'interporto e cantieri dello scalo ferroviario, del raddoppio della linea FS e del completamento della variante alla S.S. 42. Lo schema deve in particolare prevedere:
 - l'individuazione degli interventi di mitigazione previsti a fronte degli impatti identificati durante la fase di cantiere e di recupero aree a fine lavori. A tale proposito dovranno essere previste misure per:
 - limitare l'attraversamento di aree secche e polverose da parte di mezzi pesanti;

- il mantenimento a regime umido delle aree particolarmente polverose, la copertura dei materiali trasportati, il lavaggio delle ruote degli autocarri;
- la realizzazione di barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;
- l'attivazione di tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti sul suolo e/o nel sottosuolo di sostanze inquinanti;
- il rispetto della legislazione vigente in materia di scavi, movimentazioni, riutilizzo e commercializzazione dei materiali inerti compreso il terreno humico superficiale;
- la definizione delle modalità di emungimento e scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale in quei cantieri ove sono previste operazioni di aggotamento di tali acque;
- limitare la realizzazione di fondazioni profonde che possano costituire vie preferenziali di infiltrazione in falda di fluidi superficiali inquinanti;
- il coordinamento, in termini di temporizzazione di attività e di organizzazione delle infrastrutture, dei cantieri delle diverse opere, (interporto, scalo ferroviario, raddoppio linea FS e completamento variante alla S.S. 42) dovrà in particolare:
 - comportare la predisposizione di un piano della viabilità di cantiere, da concordarsi con le Amministrazioni Locali, che prenda in considerazione la globalità delle infrastrutture che si intendono realizzare e che inevitabilmente avranno delle sovrapposizioni temporali;
 - portare alla minimizzazione della movimentazione di inerti e delle quantità estratte/poste in discarica tramite coordinamento delle attività di costruzione delle diverse opere;
 - ottimizzare la durata dei depositi provvisori dei materiali necessari per i rilevati (stradali e ferroviari), l'utilizzo dei materiali e il ripristino dei luoghi a fine stoccaggio;
 - identificare cave e discariche;
 - prevedere, in relazione alla eventuale demolizione di strutture contenenti amianto (es. coperture di edifici), tutte le necessarie azioni in merito a un corretto recupero e smaltimento dello stesso;

e) inquinamento acustico:

- 1) il proponente realizzerà prima dell'entrata in esercizio dell'interporto uno studio che analizzi l'impatto acustico dell'opera in fase di esercizio considerando, oltre agli incrementi di traffico sia su gomma che su ferro, anche il rumore originato dalle attività interportuali vere e proprie (movimentazione interna dei veicoli, dei macchinari, dei container e delle singole merci). In particolare lo studio verificherà che la prevista barriera di tipo misto a salvaguardia dell'area del centro sportivo di Albano S. Alessandro consenta effettivamente il rispetto dei limiti di legge. Andrà predisposto un documento contenente i risultati dello studio, ovvero l'identificazione di misure aggiuntive/alternative fisiche e/o di regolazioni d'esercizio per il rispetto dei limiti di legge che andrà consegnato alla Regione Lombardia. Il proponente si dovrà impegnare a realizzare le eventuali misure aggiuntive/alternative fisiche e/o di regolazione d'esercizio previo assenso della Regione;
- 2) la creazione di barriere antirumore e filtro (terrapieni vegetali, barriere arboreo arbustive), così come previste dal proponente, vanno opportunamente dislocate lungo tutto il perimetro dell'interporto e vanno realizzate preliminarmente all'avvio dei lavori;
- 3) andrà prevista l'adozione di pavimentazioni fonoassorbenti specifiche;

f) inquinamento luminoso:

- la progettazione esecutiva dell'impianto di illuminazione notturna dovrà limitare le aree illuminate entro il perimetro del progetto, evitando il più possibile le dispersioni laterali e verticali. Tale obiettivo potrà essere perseguito (con evidenti vantaggi anche dal punto di vista del risparmio energetico) agendo sul dimensionamento, la dislocazione, la densità, l'altezza sul



Il Ministro dell'Ambiente

p.c., la tecnologia e l'orientamento dei dispositivi di illuminazione, nonché sulla modulazione temporale e spaziale della intensità luminosa resa disponibile nelle diverse zone dell'interporto in funzione dell'effettivo fabbisogno. Ove non altrimenti conseguibile, la riduzione dell'impatto dovrà essere perseguita mediante l'opportuno dimensionamento e l'adeguata progettazione degli interventi a verde perimetrali;

g) sistema di monitoraggio:

- 1) nell'ambito dell'Accordo di Programma ai sensi della L.R. 15.05.1993 n. 14 per la realizzazione dell'interporto di Bergamo Montello si progetterà e realizzerà un "osservatorio", in cui far convergere Enti diversi, al fine di controllare, in collegamento con le autorità competenti, l'evoluzione reale della situazione indotta dalla creazione dell'interporto. L'assunzione di oneri da parte del proponente per il finanziamento e/o l'attuazione delle attività sarà regolata con apposita convenzione nell'ambito del suddetto Accordo di Programma. Tra le attività dell'osservatorio andranno previste il monitoraggio delle relazioni dell'insediamento con il sistema socio-economico, infrastrutturale e della mobilità locale, dell'uso del territorio e del carico inquinante prodotto dall'opera, sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, anche con riferimento al rischio di sversamenti accidentali di sostanze tossiche e/o pericolose;
- 2) a completamento delle attività dell'Osservatorio, va progettato e realizzato, in collegamento con le autorità competenti, un sistema di monitoraggio ambientale integrato. Il sistema di monitoraggio, che dovrà essere operativo almeno un anno prima dell'entrata in esercizio dell'interporto, considererà i seguenti fattori ambientali:
 - qualità dell'aria con misura delle concentrazioni sia di macroinquinanti (in particolare biossido di azoto, monossido di carbonio, idrocarburi non metanici, PM₁₀, PM_{2,5}, ozono) che di microinquinanti (benzene, idrocarburi policiclici aromatici, piombo);
 - rumore;
 - acque superficiali e sotterranee;
- 3) verrà realizzata una campagna di studio finalizzata all'individuazione dello stato di salute dell'unità bosco del Monte Tomenone, mediante a) rilevamento con fotografie all'infrarosso, b) studio lichenologico per determinare eventuali bioaccumuli di metalli pesanti così da poter relazionare in merito allo stato di qualità delle piante superiori. Lo studio verrà consegnato alla Regione e al Ministero Ambiente;

h) derrate alimentare sfuse:

- in presenza dell'impianto per il trattamento di rifiuti urbani e speciali non pericolosi in area adiacente l'interporto, nell'interporto è proibito il transito, la movimentazione e lo stoccaggio per tutte le derrate alimentari sfuse passibili di contatti con l'aria ambiente, e quindi di potenziale contaminazione da aerosol batterico e chimico;

i) merci pericolose:

- le merci pericolose non dovranno essere stoccate e/o manipolate all'interno dell'area dell'interporto, non possedendo al momento il progetto una configurazione idonea a tali scopi. Un futuro trasbordo e movimentazione potrà avvenire in spazi adeguatamente attrezzati e in presenza dei presidi per garantire le procedure di trasbordo e stoccaggio e/o manipolazione al fine di evitare gli eventi incidentali e arginare le loro possibili conseguenze. Le aree, gli impianti e le attrezzature di questi spazi dovranno essere approvati dalle autorità competenti incluse quelle in materia di sicurezza;

- l) rifiuti:
- parimenti non dovranno transitare, stazionare né essere stoccati né manipolati rifiuti urbani e speciali non pericolosi e pericolosi;
- m) minimizzazione e mitigazione di impatti in fase di esercizio:
- 1) dovrà essere messo a punto e applicato un regolamento interno i cui obiettivi sono la minimizzazione dei disagi e degli impatti sull'ambiente e sul territorio. Detto regolamento sarà teso a:
 - ridurre il più possibile le emissioni dai motori a combustione interna, in particolare tramite:
 - la minimizzazione dei tempi in cui i motori dei veicoli all'interno dell'interporto sono accesi;
 - l'adozione di sistemi di movimentazione interna che evitino il più possibile l'utilizzo di motori a combustione interna;
 - se l'uso di questi ultimi è indispensabile, tramite l'uso di carburanti e/o sistemi di abbattimento che minimizzino le emissioni inquinanti
 - ridurre il più possibile la formazione di code di automezzi pesanti in attesa di accedere alle zone di carico/scarico;
 - fornire supporto agli utenti dell'interporto per verificare lo stato di efficienza e le emissioni dei motori dei propri automezzi;
 - 2) il testo del regolamento dovrà essere predisposto prima dell'entrata in funzione dell'interporto e dovrà essere inviato alla Regione Lombardia e al Ministero dell'Ambiente;
 - 3) va previsto un periodico aggiornamento del regolamento interno in funzione dell'esperienza acquisita.
- n) piano di riconversione dell'area dell'ex acciaieria e valutazione integrata delle attività presenti e future:
- 1) in considerazione del fatto che sull'area dell'ex acciaieria è presente un impianto di trattamento rifiuti, e alla luce di ipotesi di insediamento, sulle aree libere dell'ex acciaieria, di altre attività produttive e industriali, il giudizio positivo di compatibilità ambientale dell'interporto è condizionato all'assunzione, nell'ambito dell'Accordo di Programma ai sensi della L.R. 15.05.1993 n. 14 per la realizzazione dell'interporto di Bergamo Montello tra Regione Lombardia, F.S. S.p.A., SIBEM S.p.A., provincia di Bergamo, Comune di Bergamo, Comune di Montello, di un Piano di riconversione dell'area dell'ex acciaieria che individui le azioni di bonifica, recupero, riqualificazione e rinaturalizzazione, e le destinazioni delle restanti aree dell'ex acciaieria. A tal fine dovrà essere realizzato uno studio che valuti l'impatto aggiuntivo sull'ambiente e sul territorio di ulteriori insediamenti alla luce delle ipotesi attualmente considerate nel "Piano di riconversione industriale della Montello S.p.A.; nonché i problemi occupazionali" (vedi nota della Prefettura di Bergamo, Prot. 2393/14.1/Gab, del 28.09.95) allo scopo di individuare le combinazioni di opzioni insediative compatibili con il rispetto dei limiti e dei vincoli di legge in merito all'inquinamento atmosferico, acustico, degli scarichi idrici, della produzione di rifiuti e delle esigenze di rinaturalizzazione del Torrente Zerra. In particolare lo studio dovrà contenere una analisi delle possibili opzioni di uso e/o smantellamento dei capannoni esistenti, attualmente non utilizzati o che non verranno impiegati nell'ambito del progetto dell'interporto. Lo studio dovrà altresì esaminare le diverse possibili opzioni di espansione dell'interporto, privilegiando l'utilizzo di aree a Sud e a Est, all'interno del sedime dell'ex acciaieria, ed evitando espansioni verso le aree agricole poste a Ovest dell'attuale area interportuale. Lo studio, i cui tempi di realizzazione andranno fissati nell'ambito dell'Accordo di Programma ai sensi della L.R. 10.05.1993, n. 14, e che, comunque, deve essere terminato prima dell'entrata in esercizio dell'interporto, andrà



Il Ministro dell'Ambiente

consegnato in particolare alla Regione, alla Provincia e ai Comuni interessati dall'insediamento interportuale e costituirà la base conoscitiva sulla quale le autorità locali potranno individuare le opzioni più convenienti, dal punto di vista economico-ambientale, di uso delle residue aree dell'ex acciaieria. L'assunzione di oneri da parte del proponente per il finanziamento e/o l'attuazione dello studio sarà regolata con apposita convenzione nell'ambito del suddetto Accordo di Programma;

- 2) tenuto conto della situazione ambientale dell'area, dei significativi agglomerati industriali ivi presenti e della tipologia di attività presenti nell'interporto, in nessun caso andranno previste sul sedime dell'ex acciaieria attività di smaltimento e/o recupero di rifiuti tossico-nocivi;
- o) entrata in esercizio dell'interporto:
 - l'entrata in esercizio dell'interporto rimane subordinata alla piena operatività delle opere connesse, e cioè lo scalo ferroviario, il raddoppio della linea FS per circa 1 km come binario di appoggio allo scalo ferroviario e il completamento della variante alla SS 42;
- p) dovranno altresì essere ottemperate tutte le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Lombardia se non ricomprese nelle precedenti;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla società SIBEM S.p.A., al Ministero dei trasporti Direzione Generale Mctc, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Lombardia, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 18 MAG. 1999

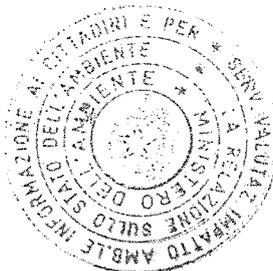
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

La presente copia fotostatica composta
di N. 13..... fogli è conforme al
suo originale

Roma, li 19.05.1999 *[Handwritten signature]*



[Handwritten initials]