

AUTOSTRADA (A4): TORINO – VENEZIA

Tratto Milano – Bergamo Adeguamento dello Svincolo di Dalmine

Studio Preliminare Ambientale

RELAZIONE INTEGRATIVA

Aprile 2018

AMB0010-1



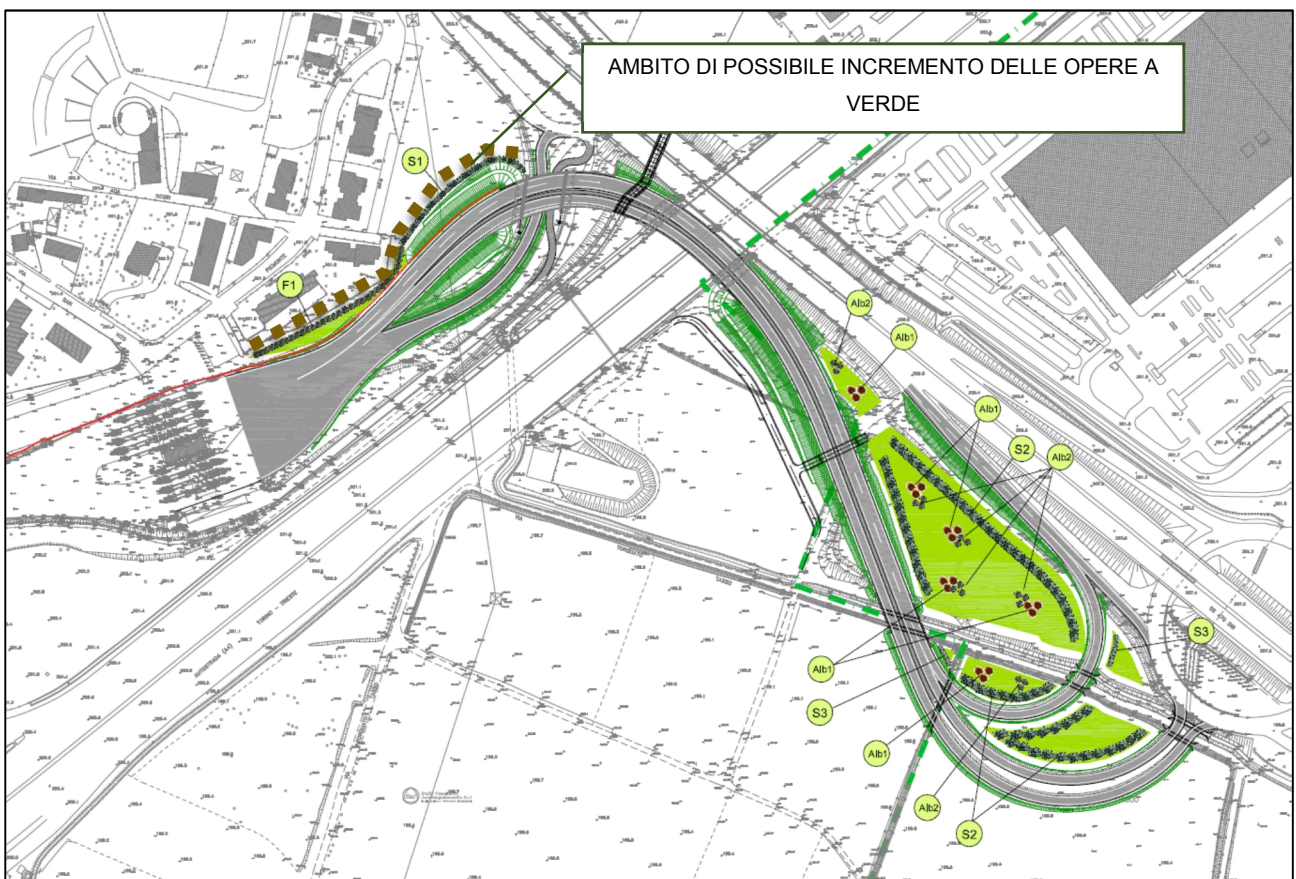
Nel corso della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA del progetto di Adeguamento dello Svincolo di Dalmine sull'autostrada A4 Milano – Bergamo in data 02/03/2018 si è tenuto un incontro tecnico di confronto tra Gruppo Istruttore della CTVA, Regione Lombardia e Autostrade per l'Italia.

In riferimento a quanto indicato nel Verbale di riunione che ha sintetizzato gli esiti di tale incontro nel seguito della presente relazione integrativa vengono forniti gli elementi tecnici preliminari per gli approfondimenti in tema di acustica e opere a verde che il proponente si impegna a effettuare nel corso della progettazione definitiva.

In tema di acustica si evidenzia che le analisi modellistiche riportate nello Studio Preliminare Ambientale hanno portato all'inserimento in progetto di un sistema di barriere acustiche per uno sviluppo complessivo di 472 m (per 1848 m² di superficie) in grado di ricondurre nei limiti di riferimento la quasi totalità dei ricettori presenti in prossimità della stazione di esazione e della nuova rampa di accesso. Gli esuberi residui sono riferiti a ricettori con limiti ridotti a causa della concorsualità acustica con la Tangenziale Sud di Bergamo.

Nel corso della progettazione definitiva sarà verificata la fattibilità tecnica di un incremento delle barriere acustiche in progetto considerando i vincoli esistenti (edifici di stazione, limite della proprietà autostradale) e l'effettiva possibilità di conseguire i limiti ridotti per la concorsualità.

Relativamente all'inserimento ambientale l'attuale progetto delle opere a verde prevede la realizzazione di un filare arboreo e di una siepe arborea ai margini dell'attuale piazzale di stazione e della nuova rampa. Per lo sviluppo del progetto definitivo si procederà alla verifica di un potenziamento della dotazione già prevista in progetto in termini di tipologia e dimensioni degli interventi, considerando i limiti delle espropriazioni già previste in progetto.



Il proponente, nell'ottica di maggior tutela dell'interesse ambientale a favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi, si impegna altresì a redigere il Piano di utilizzo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017.

La caratterizzazione ambientale eseguita ai sensi del DLgs 152/2006 nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica evidenzia la possibilità del riutilizzo dei materiali interessati dagli scavi quali sottoprodotti. I dati analitici di laboratorio hanno evidenziato infatti nella quasi totalità valori di concentrazione inferiori alle CSC indicate in colonna A, e comunque inferiori a quelle della colonna B. È quindi comprovata la non contaminazione del sito di scavo e la compatibilità rispetto alle caratteristiche d'uso del sito di destinazione.

Le lavorazioni connesse alla realizzazione della struttura stradale in oggetto prevedono l'esecuzione di scavi all'aperto per eseguire le operazioni propedeutiche alla formazione dei nuovi rilevati, nonché per la realizzazione delle fondazioni e sottofondazioni delle nuove opere. I dati di seguito sono riferiti al computo preliminare. I volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto in oggetto, espressi come volume del materiale in banco, sono i seguenti;

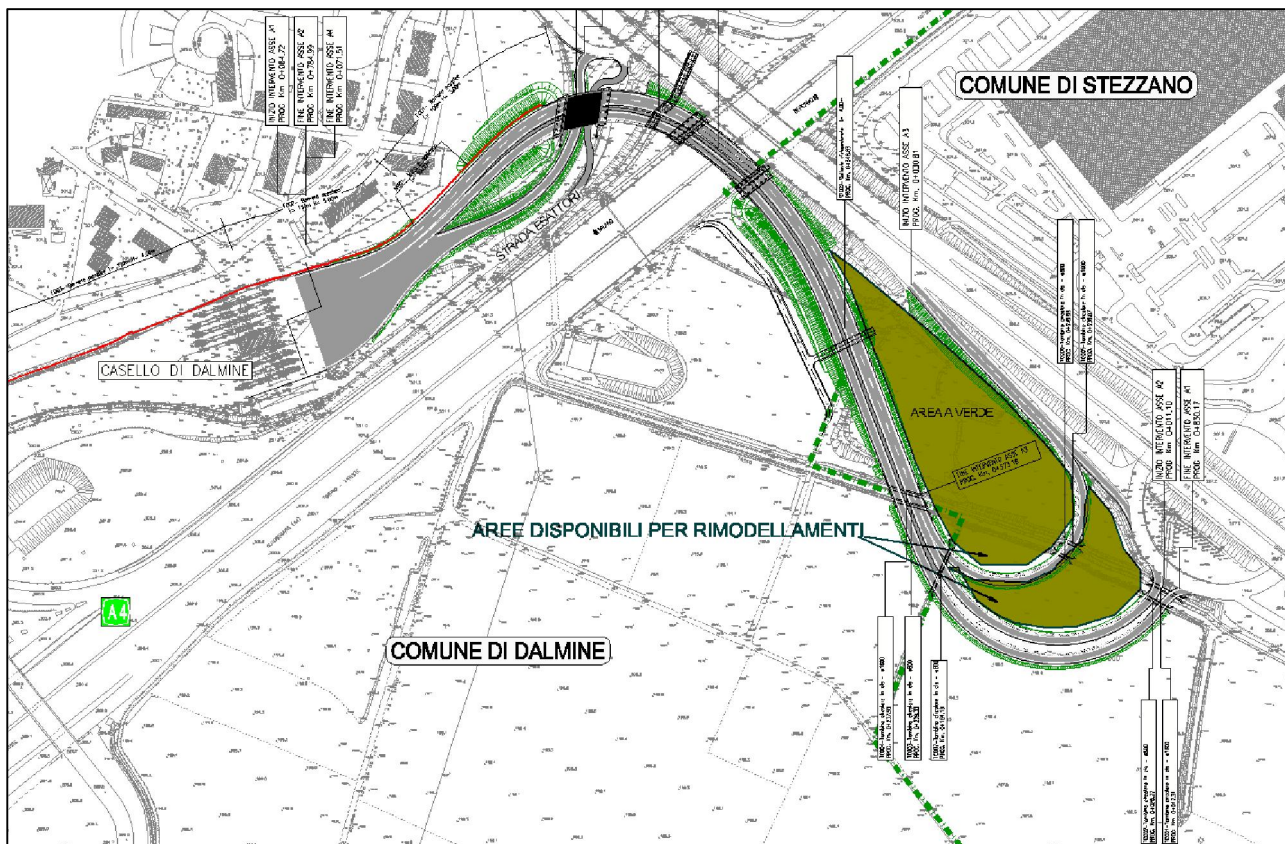
Produzione da scavo 30.300 mc circa;

Fabbisogno materiali 91.600 mc circa;

Ai fini di limitare la produzione di rifiuti e degli impatti ambientali connessi allo smaltimento dei materiali di risulta, il proponente si impegna a:

- verificare nel corso dello sviluppo progettuale le caratteristiche geotecniche delle terre da scavare al fine di un loro utilizzo per la realizzazione dei nuovi rilevati;
- in caso di esito positivo massimizzare il riutilizzo delle terre scavate per la realizzazione dei nuovi rilevati;
- in caso di esito negativo impiegare le terre scavate per la realizzazione di rimodellamenti morfologici all'interno delle aree intercluse generate dal progetto.

Nello stralcio della planimetria di progetto riportata nel seguito sono indicate le possibili aree destinabili ai rimodellamenti morfologici qualora non risulti possibile impiegare gli scavi nella formazione dei rilevati delle nuove rampe.



Infine nel seguito si riportano alcune considerazioni inerenti la soluzione progettuale in valutazione e quella precedente di "ribaltamento dello svincolo", sottoposta in precedenza a Verifica di assoggettabilità (prot. MATTM n. DSA-2008-0033849 del 21/11/2008). La due soluzioni sono riportate nelle figure seguenti.

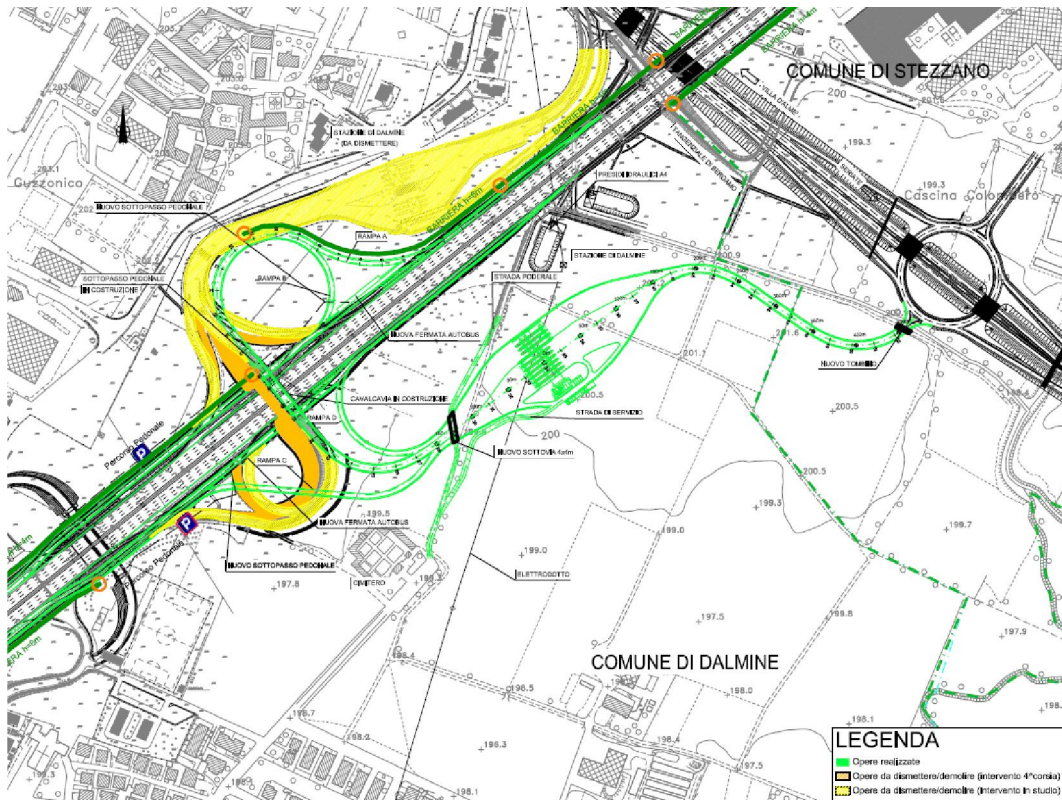


Figura 1: Planimetria Progetto 2006

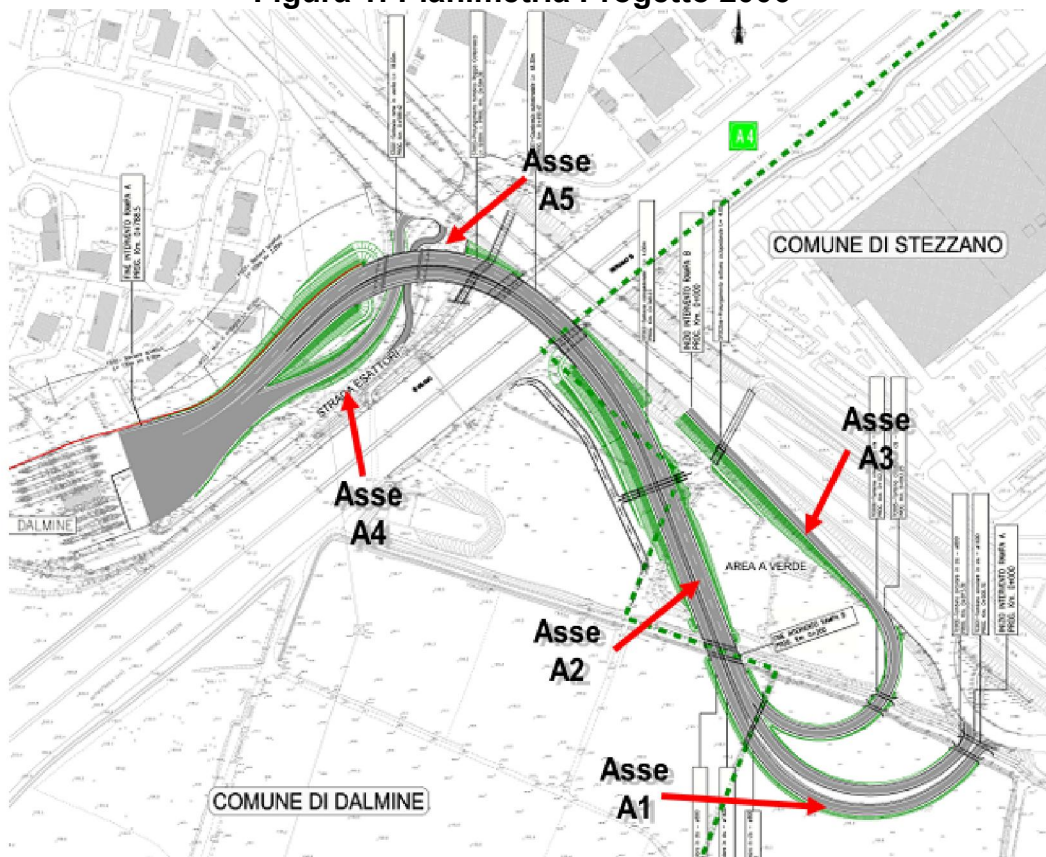


Figura 2: Planimetria progetto 2017

In primo luogo si evidenzia che i flussi di traffico attesi sono i medesimi per entrambe le alternative, infatti sono sempre permesse tutte le manovre a servizio delle Origini/Destinazioni che generano i movimenti allo svincolo.

Di conseguenza l'impatto sulla qualità dell'aria risulta sostanzialmente immutato in quanto i flussi complessivi sono i medesimi.

La differenza più rilevante tra le due soluzioni è quella dell'occupazione di suolo:

- la soluzione con il ribaltamento dello svincolo prevedeva infatti un'occupazione di circa 32.000 mq di territorio ad uso prevalentemente agricolo posto a sud dell'autostrada A4 in un ambito attualmente non urbanizzato;
- la soluzione 2017 prevede l'occupazione di 24.000 mq (-25%) contenendo l'occupazione in adiacenza alla Tangenziale Sud di Bergamo.

La riduzione della dimensione dell'intervento determina anche una riduzione degli impatti sull'ambiente idrico, in quanto è significativamente inferiore la superficie impermeabilizzata e le conseguenti portate di acque da dilavamento da smaltire, e sugli ambiti naturali, oltre minimizzare l'intrusione nel sistema del paesaggio.

In riferimento all'impatto acustico si evidenzia come il sistema di mitigazioni acustiche dimensionato per il nuovo progetto permettono il soddisfacimento dei limiti di riferimento per la quasi totalità dei ricettori presenti in prossimità della stazione di esazione e della nuova rampa di accesso analogamente a quanto previsto per la soluzione precedente, conseguendo quindi un risultato sostanzialmente identico in entrambi i casi, e comunque migliorativo rispetto alla situazione attuale.

Oltre agli evidenti benefici ambientali sopra sintetizzati, la nuova soluzione di adeguamento dello svincolo di Dalmine risulta coerente con le ipotesi di sviluppo infrastrutturale quali la realizzazione del Collegamento Treviglio-Bergamo (ex IPB), che, per geometrie e concentrazione dei flussi di traffico, non risulterebbe più sostenibile in caso di ribaltamento dello svincolo.