



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 3101 del 02/08/2019

Progetto	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Autostrada A4 Milano-Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine - Prescrizioni 1a, 1b, 1c, 2 della Determinazione Direttoriale DVA-DEC-288 del 03/07/2018</p> <p>ID_VIP: 4600</p>
Proponente	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la richiesta di verifica di ottemperanza inerente le prescrizioni contenute nella Determinazione Direttoriale DVA/DEC/288 del 03/07/2018, relativo al progetto dell'Autostrada A4 Milano – Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine, effettuata da Autostrade per l'Italia con nota prot. ASPI/5202 del 22/03/2019, acquisita al prot. DVA-9211 del 10/04/2019;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

PRESO ATTO che il progetto “Autostrada A4 Milano – Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine” con Determina DVA/DEC/288 del 03/07/2018 ha ottenuto l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale con condizioni ambientali;

PRESO ATTO che la Società Autostrade per l'Italia con nota prot. n. 5202 del 22 marzo 2019 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare richiesta di verifica di ottemperanza alle condizioni n. 1.a, 1.b, 1.c e 2 della Determina DVA/DEC/288 del 03/07/2018;

PRESO ATTO che la richiesta della Società proponente e gli allegati tecnici sono stati acquisiti dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con prot. ASPI/5202 del 22/03/2019 del 10/04/2019;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, con nota prot.n.DVA/10209 del 19/04/2019, ha disposto l'avvio del procedimento di verifica di ottemperanza, indicando che i compiti istruttori sono di competenza della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS.

PRESO ATTO che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha acquisito la nota della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale al prot.n.CTVA/1545 del 23/04/2019;

VISTO che la Società Autostrade per l'Italia con nota prot. n. 11006 del 18/06/2019 ha comunicato l'Errata Corrige del documento AMB1000-1 *Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017* trasmesso per l'espletamento della procedura ex art. 9 DPR n. 120/2017 e della verifica di ottemperanza alla condizione 1.b della Determinazione Direttoriale n. 288 del 03/07/18;

PRESO ATTO che la suddetta nota è stata acquisita dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale in data 18/06/2019 con prot.n.DVA/15532 e con prot.n.CTVA/2250 del 18/06/2019;

CONSIDERATE le condizioni contenute nella Determinazione Direttoriale n. 288 del 03/07/18 ed in particolare le condizioni per le quali il termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza viene indicato entro l'approvazione del progetto definitivo, che nel caso specifico sono:

1. *Durante lo sviluppo della progettazione definitiva il proponente dovrà provvedere a:*

1.a. approfondire gli studi e le verifiche effettuate sulla componente rumore incrementando le opere di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei recettori esposti previste in progetto, considerando i vincoli esistenti (edifici di stazione, limite delle proprietà autostradale);

1.b. predisporre e sottoporre al MATTM, per la verifica di cui all'art. 9 del D.P.R. 120/2017, il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, nell'ottica di maggiore tutela dell'interesse ambientale a favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi;

1.c. predisporre uno specifico progetto di compensazione paesaggistico-ambientale sulle aree interessate dalle opere di adeguamento dello svincolo prestando particolare attenzione alla redistribuzione e compensazione degli spazi agricoli occupati dalle nuove opere con la finalità di riqualificare e rivalorizzare il quadrante territoriale interessato e procedendo ad un potenziamento della dotazione di opere a verde già prevista in progetto in termini di tipologia e dimensioni degli interventi.

2. *Nella successiva fase progettuale dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali.*

In relazione alle condizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:

Condizione n. 1.a

approfondire gli studi e le verifiche effettuate sulla componente rumore incrementando le opere di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei recettori esposti previste in progetto, considerando i vincoli esistenti (edifici di stazione, limite delle proprietà autostradale)

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 5202 del 22/03/2019 che, con riferimento al tema della condizione 1.a, consiste in:

- PAC 0001 – Relazione acustica
- PAC 0002 – Risultati simulazioni acustiche
- PAC 0003 – Indagini acustiche
- PAC 0004 – Censimento ricettori e Classificazioni acustiche comunali
- PAC 0005 – Simulazione stato attuale
- PAC 0006 – Simulazione stato di progetto non mitigato
- PAC 0007 – Simulazione stato di progetto mitigato
- PAC 0010 – Relazione impatto acustico cantiere;

CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dalle relazioni PAC 0001 e PAC 0010 e dagli elaborati PAC 0002÷0007:

- nell'ambito della redazione del Progetto Definitivo il Proponente ha elaborato nuove simulazioni acustiche utilizzando il medesimo modello matematico di simulazione acustica con il quale è stato sviluppato il progetto preliminare;
- il modello utilizzato ha evidenziato su tutti i ricettori considerati il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico proveniente dai tratti autostradali considerati (esistenti e di progetto), ottenendo l'output sulla base del quale sono stati simulati gli effetti mitigativi delle barriere acustiche;
- le mitigazioni acustiche previste nello studio Preliminare Ambientale sono state incrementate attraverso la modifica delle altezze delle barriere acustiche previste come di seguito riportato:

Studio Preliminare Ambientale			Progetto Definitivo		
ID Barriera	Lunghezza (m)	Altezza (m)	ID Barriera	Lunghezza (m)	Altezza (m)
FO01	95	3	FO01	24	3
			FO02	26	4
			FO03	45	5
FO02	130	5	FO04	376	6
FO03	172	4			
FO04	75	3			

- tali modifiche hanno permesso di sanare la quasi totalità dei ricettori che risultano fuori limite allo stato attuale: nello scenario di progetto infatti il 90% dei ricettori interessati (18 su 20) risulta entro i limiti di riferimento;
- il potenziamento delle barriere rispetto a quelle previste nello Studio Preliminare ha consentito di migliorare il clima acustico notturno dello scenario mitigato di circa 0,9 dBA, mentre gli esuberi dei limiti si sono ridotti del 70%, passando da 7 ricettori a 2, confermando la validità delle mitigazioni proposte;
- tali esuberi dei limiti si riferiscono agli ultimi piani di due edifici (edificio 32 e 51) per effetto della concorsualità acustica con la Tangenziale Sud di Bergamo. La presenza dei manufatti che costituiscono l'attuale stazione di esazione (non modificata dal progetto di adeguamento) vincolano tuttavia l'adozione di soluzioni più efficaci;
- stanti i livelli sonori notturni stimati per tali ricettori, sulla base dell'attenuazione da parte degli infissi esistenti, pari a 20 dB, il proponente indica che tali ricettori presentano condizioni di confort acustico interno rispettose dei limiti normativi previsti dal DPR 142/04 (pari a 40 dBA per il periodo notturno);
- la scelta del proponente di ipotizzare un fonoisolamento di facciata pari a 20 dB è frutto dell'esperienza dallo stesso maturata in campagne di monitoraggio acustico;
- il proponente prevede comunque di verificare il rispetto del limite normativo interno tramite una specifica campagna di indagine post operam;
- nel complesso, si può stabilire che, con la realizzazione delle mitigazioni previste nel progetto in esame, ulteriormente integrate rispetto a quanto previsto nello studio preliminare ambientale, i livelli di impatto acustico si riducono notevolmente andando a migliorare il clima acustico e l'esposizione attuali dell'area di intervento.

La condizione n. 1.a è ottemperata.

Condizione n. 1.b

predisporre e sottoporre al MATTM, per la verifica di cui all'art. 9 del D.P.R. 120/2017, il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, nell'ottica di maggiore tutela dell'interesse ambientale a favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi.

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente con nota prot. n. 5161 del 21/03/2019 ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e ad ARPA Lombardia, per la verifica di cui all'art. 9 del D.P.R. 120/2017, il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente con nota prot. n. 5202 del 22/03/2019 ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare la documentazione relativa al Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo per la verifica di ottemperanza alla condizione 1.b;

CONSIDERATO e VALUTATO che la documentazione riferita al tema della condizione 1.b, consiste in:

AMB 1000 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017

AMB 1001 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Allegato 1 - Certificati di analisi in laboratorio ai sensi del DPR 120/2017

AMB 1002 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Allegato 2 - Planimetria dei siti di scavo, di deposito e di utilizzo

AMB 1003 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Allegato 3 - Inquadramento territoriale e urbanistico

AMB 1004 – Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo Allegato 4 - Procedura trattamento con legante idraulico

CONSIDERATO e VALUTATO che il Piano prevede il riutilizzo delle terre scavate qualificate come sottoprodotti ai sensi dell'articolo 184-bis, del DLgs 152/06, nell'ottica di maggiore tutela dell'interesse ambientale, favorendo il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi.

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Progetto Definitivo e nel Piano di Utilizzo, a seguito degli approfondimenti chimici e geotecnici, Autostrade per l'Italia prevede il riutilizzo integrale degli scavi previsti in progetto anche per realizzare il rimodellamento morfologico che costituisce parte del progetto di inserimento ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che quindi complessivamente i riutilizzi di terre ottenute come sottoprodotto degli scavi risultano pari al 100% delle produzioni;

La prescrizione n. 1.b è ottemperata.

Condizione n. 1.c

predisporre uno specifico progetto di compensazione paesaggistico-ambientale sulle aree interessate dalle opere di adeguamento dello svincolo prestando particolare attenzione alla redistribuzione e compensazione degli spazi agricoli occupati dalle nuove opere con la finalità di riqualificare e rivalorizzare il quadrante territoriale interessato e procedendo ad un potenziamento della dotazione di opere a verde già prevista in progetto in termini di tipologia e dimensioni degli interventi.

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 5202 del 22 marzo 2019 che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

GEN 0002 – Relazione tecnico-illustrativa

AUA0200 – Rimodellamento morfologico. Planimetria e sezioni

AUA0201 – Fotosimulazioni

SUA 0010 – Abaco degli interventi vegetazionali

SUA 0011 – Sezioni trasversali caratteristiche degli interventi di riqualifica ambientale

SUA 0012 – Planimetria degli interventi di riqualifica ambientale

SUA 0013 – Relazione tecnica

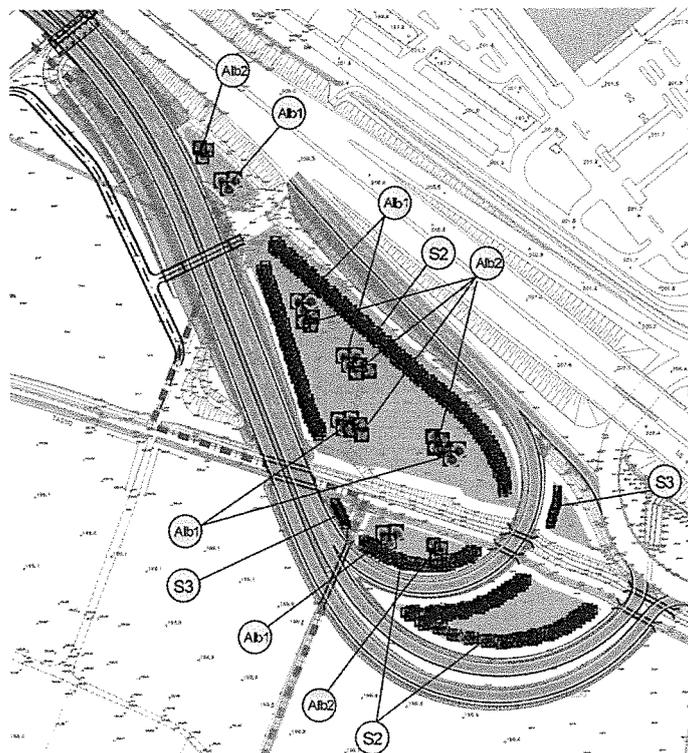
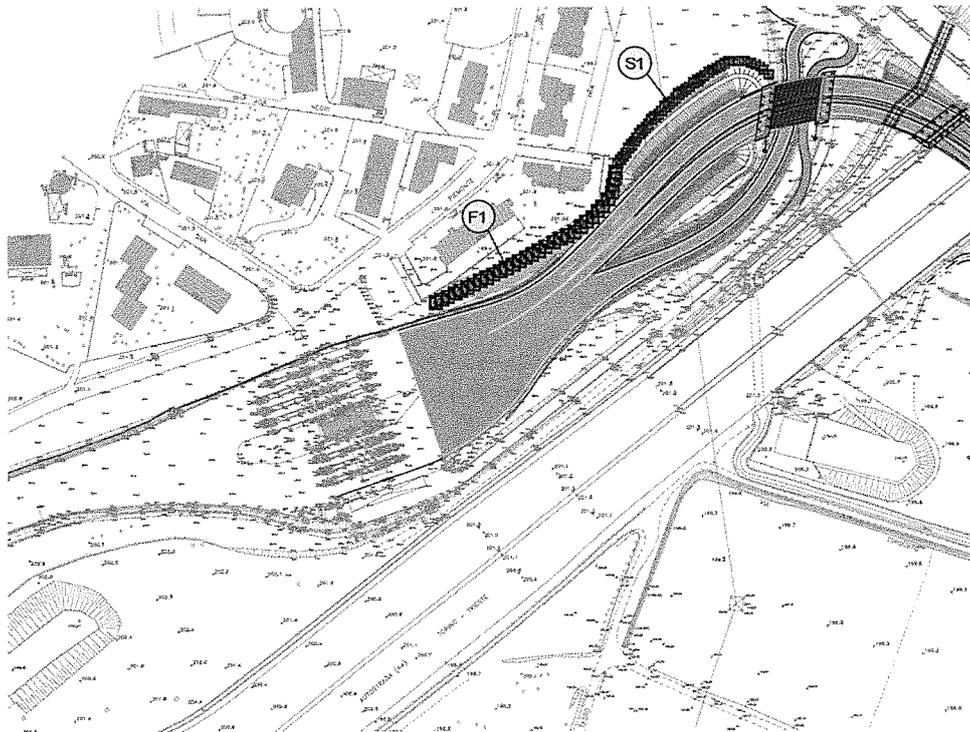
CONSIDERATO e VALUTATO che, come si evince dalle relazioni GEN 0002 e SUA 0013, dagli elaborati AUA 0200 e AUA 0201 e dagli elaborati SUA 0010÷0013:

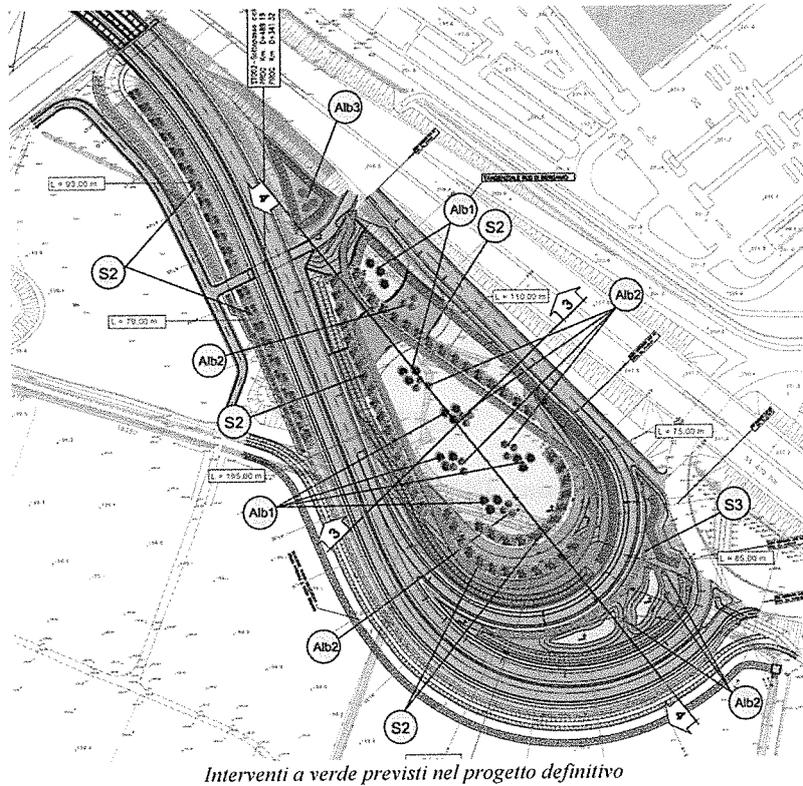
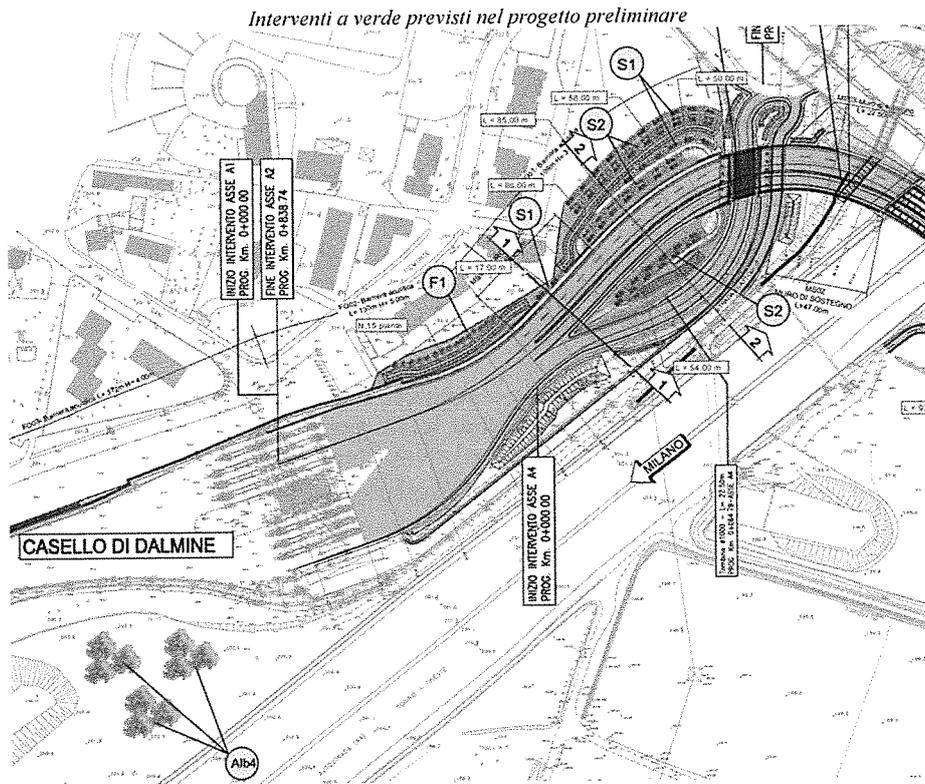
- la scelta delle specie e i criteri di progettazione indicati dal Proponente hanno fatto riferimento alla normativa vigente e alle caratteristiche paesaggistiche dell'area in esame;
- il progetto delle opere a verde ha subito un sensibile incremento della dotazione di opere a verde rispetto a quanto contenuto nel progetto preliminare, sia in termini di tipologia che in termini dimensionali;
- sono state previste due nuove tipologie arboree (Alb3 *Ulmus minor* e Alb4 *Tillia cordata*) e maggiori alberature e siepi, anche abbinata tra loro;
- sono state previste siepi di tipologie diverse, disposte su una fila o due file per una estensione totale di circa 1000 metri, alberi di varie specie, per un totale di circa 50 alberi, e infine, un gruppo di filari;

Tipologia	Quantità
Alb1	n. 18 <i>Quercus robur</i>
Alb2	n. 21 <i>Acer campestre</i>
Alb3	n. 3 <i>Ulmus minor</i>
Alb4	n. 9 <i>Tillia cordata</i>
F1	n. 11 <i>Populus nigra var. italica</i>
S1	157 m
S2	750 m
S3	85 m

Sintesi delle quantità previste nel progetto definitivo

- ai fini di una riqualificazione e rivalorizzazione del quadrante territoriale interessato il proponente prevede la realizzazione di una sistemazione morfologica;
- tale rimodellamento consta della realizzazione del profilo del terreno intercluso in leggero rialzo, raccordato lungo i fossi disperdenti al piede dei rilevati stradali, per prevenire la formazione di aree depresse ed il rischio di ristagno idrico;
- al contempo tale rimodellamento pone la vegetazione di progetto in posizione più elevata e maggiormente percepibile, migliorando il contesto paesaggistico ambientale;
- per la realizzazione del rimodellamento il Proponente indica che saranno impiegati i materiali originati dagli scavi dell'intervento stesso, identificati all'interno del Piano di Utilizzo redatto in ottemperanza alla prescrizione 1.b.





La condizione n. 1.c è ottemperata.

Prescrizione n. 2

Nella successiva fase progettuale dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali.

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including 'U', 'S P', 'L C', 'W', and 'K'.

CONSIDERATA e VALUTATA la documentazione trasmessa da Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot. n. 5202 del 22/03/2019 che, con riferimento al tema della prescrizione, consiste in:

GEN 0002 – Relazione tecnico-illustrativa
IDR 0010 – Relazione idrologico-idraulica

PRESO ATTO che, come si evince dalle relazioni GEN 0002 e IDR 0010:

- il progetto prevede che, per quanto riguarda il piazzale di esazione, l'acqua di dilavamento viene raccolta, convogliata e trattata mediante un impianto prefabbricato di sedimentazione e disoleazione, il quale è in grado di intercettare anche eventuali sversamenti accidentali;
- per quanto concerne invece le rampe di svincolo, Autostrade per l'Italia S.p.A., ha strutturato la propria organizzazione in modo tale da gestire le situazioni d'emergenza connesse a sversamenti di sostanze pericolose sulle piattaforme stradali. Nel dettaglio, tali sversamenti possono avvenire a seguito di incidente in cui rimane coinvolto un veicolo che trasporta dette sostanze oppure a seguito di perdita di dette sostanze durante la marcia;
- Autostrade per l'Italia ha predisposto protocolli d'intesa con i diversi soggetti istituzionali deputati al coordinamento delle attività di emergenza;
- in tali protocolli sono codificate le procedure per la gestione dell'emergenza;
- Autostrade per l'Italia prevede di redigere un Piano di Manutenzione dell'Opera nella fase di Progettazione Esecutiva, ossia un documento che pianifica e programma l'attività di manutenzione dell'intervento al fine di mantenere nel tempo la funzionalità, le caratteristiche di qualità e l'efficienza dell'opera;

CONSIDERATO e VALUTATO che la prescrizione relativa alla redazione del piano di gestione, manutenzione e verifica è attinente alla fase di progettazione esecutiva, la stessa non risulta ottemperabile nella presente fase di Progettazione Definitiva

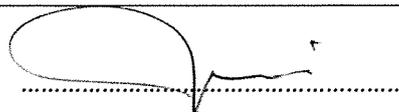
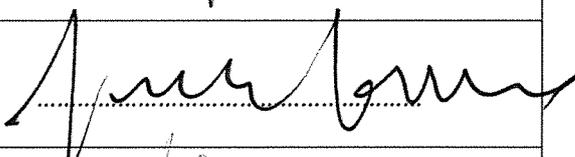
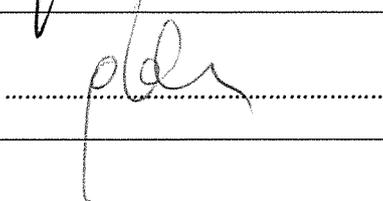
La prescrizione n. 2 non è ottemperabile nella presente fase progettuale.

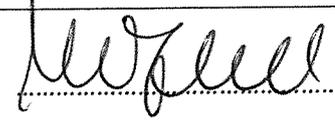
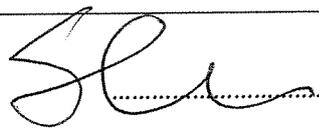
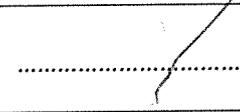
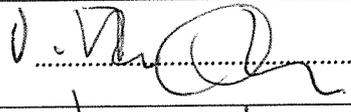
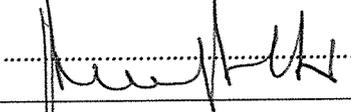
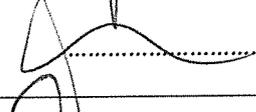
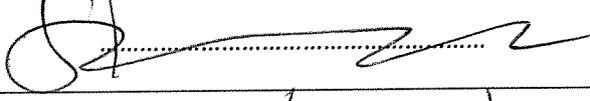
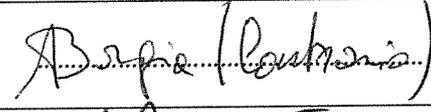
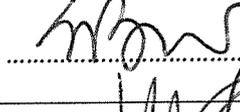
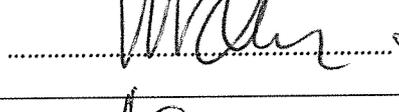
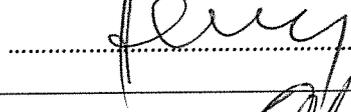
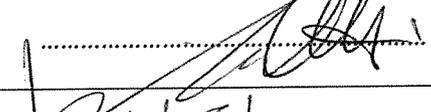
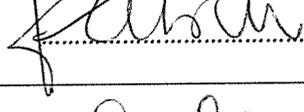
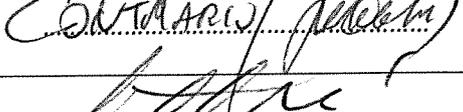
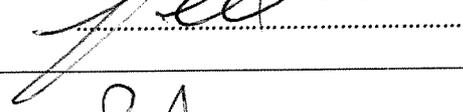
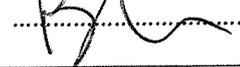
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

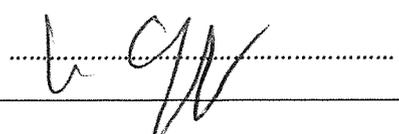
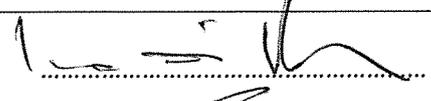
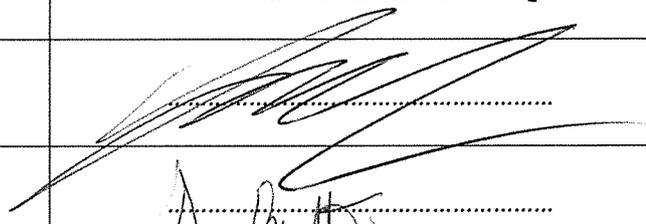
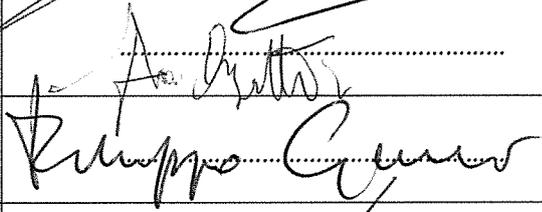
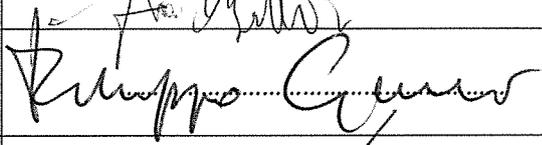
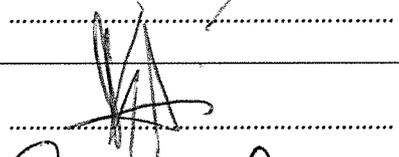
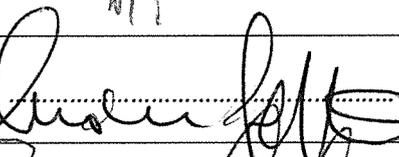
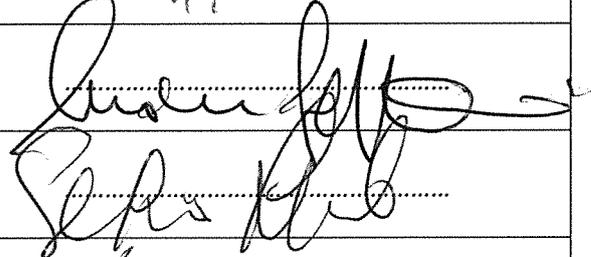
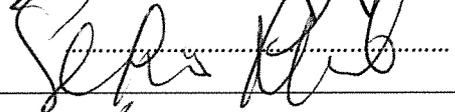
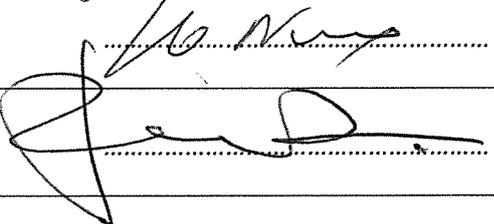
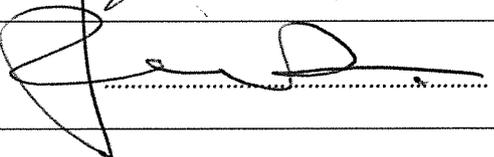
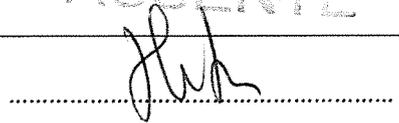
le prescrizioni contenute nella Determina Direttoriale DVA/DEC/288 del 03/07/2018, concernente il progetto relativo all'Autostrada A4 Milano – Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine:

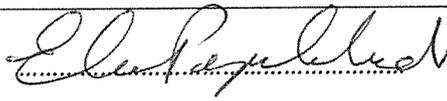
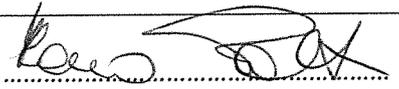
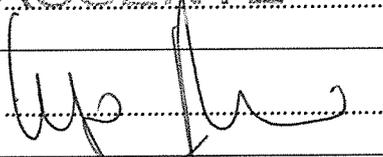
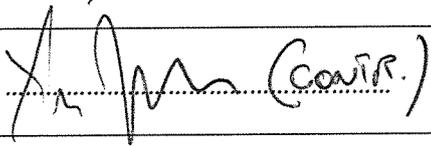
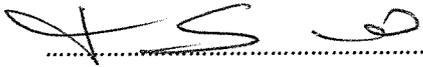
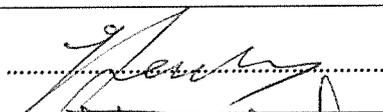
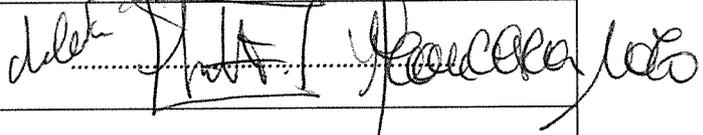
- di cui ai n. 1.a, 1.b, 1.c ottemperate;
- di cui al n. 2 non ottemperabile nella presente fase di progettazione definitiva, in quanto attinente alla fase di progettazione esecutiva.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	



Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSESENTE.....
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana
Ing. Roberto Viviani	