



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

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

Parere n. 2771 del 22/06/2018

| | |
|--------------------|--|
| Progetto: | <p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i> <i>(art. 19 D. Lgs 152/06 e s.m.i.)</i></p> <p>AUTOSTRADA A4 MILANO-BERGAMO</p> <p><i>Adeguamento svincolo di Dalmine</i></p> <p>ID_VIP_3729</p> |
| Proponente: | Autostrade per l'Italia Spa |

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

VISTA la nota prot. DVA/23068 del 09/10/2017, acquisita con prot. n. CTVA/3236 del 09/10/2017, con la quale la Direzione Generale (*d'ora in avanti DVA*) dispone l'avvio dell'istruttoria relativa alla verifica di esclusione dalla VIA relativa al progetto "Autostrada A4 Milano - Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine";

VISTO il Decreto L.vo del 3 aprile 2006 n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 06 Luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 06 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

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 GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 *disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA, in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L., fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il D.M. del 10 Agosto 2012 n. 161, che in particolare abroga interamente l'art. 186 del

D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i (ai sensi dell'art. 49 del D.L. n. 1 del 24 gennaio 2012, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività in tema di regolamentazione dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", convertito in Legge n. 27 del 24/03/2012);

VISTO il D.L. 25 gennaio 2012 n. 2, convertito con modificazioni in Legge 24 marzo 2012 n. 28 "Misure straordinarie ed urgenti in materia ambientale" e successivamente modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 "Conversione, con modificazioni, del D.L. 21 giugno 2013 n. 69 Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia";

VISTO il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017, pubblicato sulla G.U. del 07/08/2017 che, in attuazione dell'art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo abrogando il D.M. 10 Agosto 2012 n. 161, l'articolo 184-bis comma 2-bis del D.Lvo 152/06 e gli articoli 41 comma 2 e 41-bis del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013 n. 98;

VISTO il D. Lvo n. 104 del 16/06/2017, pubblicato sulla G.U. del 06/07/2017 "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n 114";

VISTA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente con nota prot. ASPI/17638 del 27/09/2017, acquisita al prot. DVA/22185 del 28/09/2017 e pubblicata sul portale del MATTM, costituita dagli elaborati del progetto preliminare e dallo studio preliminare ambientale;

RICHIAMATO il verbale della riunione tenutasi presso il MATTM in data 02/03/2018 (prot. CTVA/1534 del 19/04/2018) sottoscritto anche dal proponente e dal componente designato da Regione Lombardia in sede di istruttoria;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dal proponente, acquisita con prot. CTVA/0001459 del 16/04/2018, costituita da una relazione integrativa contenente elementi tecnici preliminari per gli approfondimenti in tema di acustica e opere a verde che il proponente si impegna ad effettuare nel corso della progettazione definitiva;

VISTA l'ulteriore documentazione trasmessa dal proponente, acquisita con prot. CTVA/0001698 del 04/05/2018, costituita da una relazione integrativa che supera e sostituisce la precedente acquisita con prot. CTVA/0001459 del 16/04/2018 e preso atto che il proponente nella nota di trasmissione di tale documentazione, acquisita con prot. DVA/0009776 del 26/04/2018, dichiara che "con riferimento all'art. 19 comma 8 del D.Lgs 152/2006, si concorda che codesto Ministero, laddove necessario, potrà specificare condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi";

PRESO ATTO del contributo istruttorio di Regione Lombardia, prot. T1.2018.0020774 del 23/04/2018, trasmesso alla CTVA tramite posta elettronica certificata, con il quale si propone di non assoggettare a VIA il progetto in esame, evidenziando che "non sono stati ritenuti sussistenti fattori legati alla realizzazione del progetto in esame che possano causare ripercussioni sull'ambiente di importanza tale da rendere necessaria la procedura di valutazione d'impatto ambientale, a condizione che l'esecuzione degli interventi previsti avvenga nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello studio e siano svolti tutti gli approfondimenti indicati nello studio e confermati come necessari dalla presente sommaria istruttoria, da recepirsi nei successivi elaborati e provvedimenti di autorizzazione e approvazione, a cominciare dalla

progettazione definitiva”;

PRESO ATTO che, in riscontro alle osservazioni contenute nelle note della Città di Dalmine (*prot. DVA/26279 del 29/11/2017*) e della Provincia di Bergamo (*prot. DVA/27230 e pot. DVA/27231 entrambe del 23/11/2017*), pervenute nell’ambito dell’iter istruttorio, il proponente nel verbale di riunione del 02/03/2018, ha evidenziato che:

- *la configurazione dello svincolo oggetto della procedura di esclusione dalla VIA in corso costituisce la soluzione progettuale condivisa nell’incontro del 14/03/2017 con Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comune di Dalmine, Comune di Stezzano e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DG Vigilanza Concessioni Autostradali;*
- *da un punto di vista tecnico e di impatto ambientale tale soluzione risulta migliorativa rispetto alla soluzione precedentemente sviluppata ed esclusa dalla procedura di VIA con determinazione direttoriale DSA_2008-0033849;*
- *l’eventuale ottimizzazione degli interventi di mitigazione acustica e a verde sarà valutata nell’ambito della successiva fase progettuale e tale impegno sarà indicato anche nella redigenda relazione integrativa che verrà trasmessa al MATTM;*
- *la gestione dei materiali da scavo verrà ottimizzata prevedendo nella successiva fase progettuale, a valle della caratterizzazione tecnica dei materiali, l’utilizzo nell’ambito dell’intervento e tale impegno sarà anche indicato nella relazione integrativa che verrà trasmessa al MATTM*

PRESO ATTO che:

- il progetto dell’adeguamento dello svincolo di Dalmine sull’autostrada A4 Milano - Bergamo prevede l’adeguamento del nodo stradale con la realizzazione di un collegamento diretto da e per la tangenziale Sud di Bergamo, realizzata negli ultimi anni;
- l’intervento si colloca al Km 168+000 dell’autostrada A4, interessa gli ambiti periurbani dei Comuni di Dalmine e di Stezzano, entrambi in provincia di Bergamo, e mira a favorire la diversione dei flussi di traffico dall’area urbana di Dalmine;
- il progetto analizzato nello studio preliminare ambientale modifica la soluzione progettuale già sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità, conclusasi con esito positivo con prescrizioni in data 21/11/2008 (prot. MATTM n. DSA-2008-0033849), che prevedeva il ribaltamento dello svincolo esistente (realizzazione di nuove rampe e di una nuova stazione di esazione localizzata alla medesima progressiva chilometrica rispetto a quella attuale, ma sul lato opposto del tracciato autostradale) e che è stata successivamente abbandonata a causa del mutato contesto infrastrutturale di previsione interessante l’ambito territoriale in studio;
- la tangenziale sud rientra in un più articolato sistema tangenziale del capoluogo provinciale costituito da 3 parti: tangenziale est (valle Seriana), tangenziale sud (dal casello autostradale di Seriate a quello di Dalmine) e tangenziale ovest (Valle Brembana);
- il sistema tangenziale intorno alla conurbazione di Bergamo è finalizzato alla deviazione del traffico rispetto al nucleo urbanizzato di Bergamo mediante l’intercettazione delle radiali confluenti sul capoluogo attraverso la Tangenziale Sud e mediante la realizzazione di un percorso privilegiato di collegamento Est-Ovest in alternativa alla ex SS n. 342 “*Briantea*” e di penetrazione al capoluogo costituito dall’Asse Interurbano;
- la connessione attuale tra A4 e Tangenziale Sud di Bergamo è parziale perché gli accessi av-

vengono solo dalla carreggiata sud di questa e le uscite si innestano solo sulla nord: in questo modo le altre manovre sono concentrate sulla rotatoria con la ex SS525, deprimendone la funzionalità;

CONSIDERATO che, *relativamente al quadro di riferimento programmatico:*

- il nodo di Dalmine, costituito dal doppio svincolo sull'autostrada A4 e sulla tangenziale sud di Bergamo, acquisisce un'importanza cruciale per la viabilità del quadrante sudovest della dell'area urbana di Bergamo. La corretta funzionalità di questo nodo è quindi un presupposto per la funzionalità del sistema viario complessivo;
- il proponente ha analizzato la struttura territoriale ed il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette eventualmente presenti nell'area su cui insiste l'intervento in modo da verificarne la compatibilità o la possibile interferenza, consultando ed analizzando gli strumenti urbanistici vigenti ai vari livelli: *Piano Territoriale Regionale della regione Lombardia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della provincia di Bergamo, Piano di Governo del Territorio dei comuni di Dalmine e Stezzano* ed effettuando altresì approfondimenti attraverso l'analisi del *Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti* e del *Piano di Bacino del Fiume Po*;
- il 20.IX.2016, il Consiglio Regionale della Lombardia, con Deliberazione n°1245, ha approvato il *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)*, uno strumento di programmazione integrata che "*configura il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto*" (Legge Regionale 6/2012);
- secondo il *Piano Territoriale Regionale (PTR)*, che in applicazione alla L.R. 12/2005 (art. 19) ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale e quindi in tal senso assume, consolida e aggiorna il PTRP vigente e ne integra la sezione normativa, non evidenzia aree naturali protette interferite dal progetto. In particolare lo svincolo di Dalmine in progetto interessa *Aree agricole dismesse* ovvero aree ed infrastrutture agricole per le quali la sospensione delle pratiche colturali provoca significative trasformazioni dell'assetto da un lato verso l'incolto e dall'altro verso l'imboschimento spontaneo di scarsa qualità, sia ecologica che estetico-percettiva, con elevato rischio di possibili effetti di degrado/compromissione a catena. La Parte IV degli "*Indirizzi di tutela*" del PTR prevede, per tali aree, la promozione di progetti integrati di uso multiplo degli spazi agricoli, interventi di riqualificazione finalizzati al potenziamento del sistema verde comunale e delle reti verdi provinciali e valorizzazione del patrimonio edilizio rurale di valore storico-testimoniale anche in funzione di usi turistici e fruitivi sostenibili; inoltre gli aspetti paesaggistici devono essere integrati nelle politiche e nelle azioni degli strumenti di pianificazione a scala minore;
- a livello territoriale l'intervento è coerente con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della provincia di Bergamo (*PTCP*) cui la L.R. 1/2000 della Regione Lombardia attribuisce la funzione di coordinamento per l'individuazione degli obiettivi generali relativi all'assetto ed alla tutela territoriale da svolgere sulla base delle proposte dei Comuni e degli altri Enti Locali ed in coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale;

- la Tavola 11 estratta dal “*Quadro integrato delle reti e dei sistemi*” del PTCP, riporta lo stato di fatto e quello di previsione della rete viaria dell’area vasta nella quale si colloca lo svincolo di Dalmine (per il quale è indicato il ribaltamento dalla carreggiata ovest a quella est);
- a livello locale i comuni di Dalmine e Stezzano sono entrambi dotati di *Piano di Governo del Territorio (PGT)* ed entrambi hanno recepito il tracciato della tangenziale di Bergamo, che prevedeva anche un’ipotesi di nuovo posizionamento dello svincolo di Dalmine in carreggiata direzione Venezia, diversa da quella proposta nell’intervento di che trattasi

Comune di Dalmine

La nuova rampa di svincolo andrà ad occupare inoltre ambiti che il PGT del comune di Dalmine definisce come agricolo, meritevole di conservazione e protezione, oltre ad interessare aree comprese nella Fascia di rispetto delle infrastrutture relativa alla Tangenziale sud di Bergamo. All’interno di tali fasce la normativa di Piano consente interventi per la realizzazione di nuove strade e di ristrutturazione e ampliamento di quelle esistenti, per la formazione di percorsi pedonali e di piste ciclabili e per la realizzazione di opere complementari (sovrappassi, sottopassi, servizi primari, parcheggi, ecc.). La rampa inoltre interessa marginalmente un Ambito del tessuto consolidato prevalentemente Residenziale (B2.1), ad oggi con presenza di orti e terreno incolto

Comune di Stezzano

Il territorio circostante la viabilità di collegamento con la rotatoria della Tangenziale sud di Bergamo è classificato dal PGT come *Ambito di interesse paesistico-ambientale a conduzione agricola*; tale area agricola è considerata come meritevole di conservazione e protezione. Tali aree sono inoltre comprese nel PLIS (*Parco Locale di Interesse Sovracomunale*) del Rio Morla e delle Rogge, riconosciuto con deliberazione della giunta provinciale Bergamo n. 238 del 23/04/04; nel luglio 2008 la Provincia di Bergamo ha approvato la nuova perimetrazione del PLIS che comprende il territorio di Stezzano. Per alcuni tratti il Rio Morla risulta tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lett. c; il corso d’acqua e le relative fasce di rispetto non sono comunque interessate dal progetto. Il PGT di Stezzano riporta sui propri elaborati grafici il progetto della viabilità di connessione al nuovo svincolo autostradale di Dalmine proposta in passato. La soluzione oggetto dello studio interessa per una parte tale viabilità e quindi risulta compatibile con le previsioni del PGT vigente; inoltre la rampa in uscita dalla Tangenziale sud di Bergamo si sviluppa all’interno della Fascia di rispetto delle infrastrutture dove, come precedentemente detto, è consentito realizzare interventi per la realizzazione di nuove strade e ampliamento di quelle esistenti, e per la realizzazione di opere complementari;

- con riferimento al *Piano di bacino del fiume Po* la zona ricade all’interno della pianura bergamasca tra i fiumi Brembo e Serio e risulta esterna alle fasce di esondazione. L’opera in progetto non interferisce con alcun corso d’acqua naturale. Secondo le previsioni del PAI, dal punto di vista del rischio idraulico ed idrogeologico, i comuni interessati dal progetto (Dalmine e Stezzano) risultano essere in classe R1 - moderato, per il quale sono possibili danni sociali ed economici marginali (art. 7 delle NTA del PAI);
- il *Piano Urbano del Traffico (PUT)* del Comune di Dalmine, strumento introdotto dal D.Lgs 285/92 che obbliga i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti ed altri Comuni che presentano caratteristiche particolari ad adottare il PUT veicolare, si inserisce all’interno di un più complesso sistema di pianificazione territoriale ed urbanistica, comprendente strumenti di livello regionale, provinciale e comunale, tra i quali in primo luogo il Piano regionale dei Trasporti (PRT), il PTCP della Provincia di Bergamo ed il PGT del Comune di Dalmine. La rea-

lizzazione di interventi infrastrutturali quali l'Autostrada Pedemontana Lombarda, l'Autostrada Bre.Be.Mi. e l'I.P.B., cioè il raccordo autostradale di interconnessione tra la Pedemontana e la Bre.Be.Mi., determinerà delle conseguenze anche sulla viabilità che attualmente gravita e attraversa il comune di Dalmine. Infatti il territorio di Dalmine è sito in un'area tra Milano e Bergamo caratterizzata da una forte domanda di mobilità; in particolare la viabilità di attraversamento si compone delle seguenti infrastrutture:

- l'autostrada A4 Torino - Trieste che lambisce Dalmine a sud - est ma che interessa direttamente la viabilità e la circolazione del territorio comunale per la presenza del casello autostradale;
- la S.P. 525 (ex Strada Statale) del Brembo che da Bergamo si snoda verso sud - ovest incrociando Dalmine e proseguendo verso Osio Sotto fino a Canonica d'Adda;
- la S.P. 470 (ex Strada Statale, parte della Tangenziale Sud di Bergamo in corso di completamento) della Val Brembana che parte da Villa d'Almè e scende verso Dalmine fino ad innestarsi nell'autostrada A4, dopo essersi incrociata con la S.P. 525.

L'attuale casello di Dalmine, raccoglie in particolare il traffico da/per Milano e diretto/proveniente dal territorio a nord-est e nord-ovest di Bergamo; con le sue 4 corsie per senso di marcia, il tratto Milano-Bergamo è caratterizzato da volumi di traffico particolarmente elevati che raggiungono mediamente i 100.000 veicoli/giorno.

VALUTATO che, *relativamente al quadro di riferimento programmatico*:

- l'adeguamento dell'attuale casello autostradale di Dalmine e della viabilità ad esso complementare è di assoluta priorità perché permetterà sia di migliorare le condizioni di deflusso degli elevati livelli di traffico sulla provinciale sia di scaricare una parte dell'attuale traffico di attraversamento verso Milano che si riversa sulla S.P. 525;
- gli strumenti di pianificazione provinciale e comunale riportano nei rispettivi elaborati grafici la previsione di adeguamento dello svincolo di Dalmine, per il quale è indicato il ribaltamento dalla carreggiata ovest a quella est;
- la soluzione progettuale adottata non risulta peggiorativa rispetto a quella sottoposta a Verifica di assoggettabilità nel 2006, in quanto permette una significativa riduzione dell'occupazione di aree libere (prati e seminativi) ed inoltre si sviluppa tutta in fregio o sovrapposizione alle infrastrutture esistenti e solo in minima parte interessate da attività agricole, mentre con il ribaltamento del casello si sarebbero interessate aree più estese completamente dedicate all'attività agricola, andando anche a creare aree intercluse e reliquati scarsamente funzionali alla sua continuazione;
- la dotazione naturalistica del territorio risulta poco significativa e limitata ai margini dei corsi d'acqua che mantengono alcuni tratti originari, quali ad esempio il Rio Morla (tutelato da un Parco Locale di Interesse Sovracomunale), posto qualche centinaio di metri più a sud-est del termine dell'intervento

CONSIDERATO che, *relativamente al quadro di riferimento progettuale*, il progetto dell'intervento in esame prevede le seguenti opere:

- realizzazione di una rampa bidirezionale composta da due carreggiate separate, da spartitraffico (Assi A1-A2) che, scavalcando l'autostrada A4 con una nuova opera, collega il casello di Dalmine con la rotatoria della Tangenziale di Bergamo, nel Comune di Stezzano;
- il mantenimento dell'attuale corsia di uscita dal casello (Asse A4) per i soli flussi diretti verso la viabilità locale;
- le rampe di accesso all'autostrada rimarranno quelle esistenti, mentre la strada di accesso avrà inizio presso la rotatoria a livelli sfalsati con la Tangenziale Sud di Bergamo, a sud dell'autostrada, nel Comune di Stezzano. Rimarrà invariato il collegamento diretto tra l'uscita dallo svincolo la rotatoria sulla SPexSS525 (tramite il sottopasso esistente alla Tangenziale Sud). Il layout progettuale è compatibile al successivo attestamento della variante unica alle SPexSS525 e SPexSS 42 (opera connessa prevista nell'ambito del progetto dell'IPB) sulla rotatoria a livelli sfalsati con la Tangenziale Sud di Bergamo, nel Comune di Stezzano;
- realizzazione di un sottovia che attraversa le due carreggiate dedicate alle rampe di svincolo per garantire la continuità della pista ciclabile proveniente dall'abitato di Sabbio Bergamasco e diretta alla zona commerciale;
- potenziamento della rampa in uscita della Tangenziale di Bergamo per i mezzi provenienti da Treviolo, da cui si biforcherà una rampa che andrà ad affiancarsi a quella di adduzione al casello (Asse A3), nonché la rigeometrizzazione della viabilità di accesso degli esattori alla stazione (Asse A5)

VALUTATO che, relativamente al quadro di riferimento progettuale:

- l'attuale configurazione dell'accesso al casello ha una capacità limitata dalla presenza di una rotatoria a raso lungo la strada SPexSS525 e non prevede un accesso diretto alla tangenziale Sud di Bergamo;
- il progetto analizzato nel presente studio modifica la soluzione progettuale già sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità, conclusa con esito positivo con prescrizioni in data 21/11/2008 (prot. MATTM n. DSA-2008-0033849);
- la soluzione di cui alla precedente verifica di assoggettabilità, che prevedeva il ribaltamento dello svincolo esistente (realizzazione di nuove rampe e di una nuova stazione di esazione localizzata alla medesima progressiva chilometrica rispetto a quella attuale, ma sul lato opposto del tracciato autostradale), è stata successivamente abbandonata a causa del mutato contesto infrastrutturale di previsione interessante l'ambito territoriale in studio;
- la nuova soluzione progettuale in esame, evitando la realizzazione di una nuova stazione di esazione e la demolizione della stazione esistente e dei tratti di rampe inutilizzate, è senz'altro migliorativa relativamente al sistema della cantierizzazione che ha individuato un'area di cantiere di circa 6.200 m² ubicata nell'area interclusa tra la rampa della Tangenziale di Bergamo, che si raccorda alla rotatoria di Stezzano (via Guzzanica), e la rampa di svincolo in progetto ed è direttamente accessibile dalla viabilità esistente;
- la maggior parte delle nuove opere civili verranno realizzate senza interferenze con il traffico autostradale in quanto la rampa bidirezionale di scavalco all'autostrada A4, il mantenimento dell'attuale corsia di uscita dal casello (Asse A4) per i soli flussi diretti verso la viabilità locale, la realizzazione di un sottovia per garantire la continuità della pista ciclabile proveniente

dall'abitato di Sabbio Bergamasco e diretta alla zona commerciale, sono tutti interventi "fuori traffico"

CONSIDERATO che lo studio del traffico è stato redatto dal proponente a valle della condivisione con gli enti (MIT, Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Comune di Dalmine, Comune di Stezzano) del layout progettuale per potenziare l'accessibilità all'autostrada A4 e, conseguentemente, alleggerire il carico veicolare sulla rotatoria tra la SP ex SS525 e la SP ex SS470dir e che tale condivisione è avvenuta il 14/03/2017 in Regione Lombardia sulla base di varie analisi e considerazioni trasportistiche preliminari presentate dal proponente;

PRESO ATTO che le risultanze dello studio del traffico sono state presentate e condivise con gli Enti Locali durante la riunione tenutasi in regione Lombardia in data 11/07/2017 e che tale studio riguarda la valutazione del traffico futuro a Dalmine e l'efficacia/efficienza del progetto oggetto di studio;

PRESO ATTO che:

- la rete stradale della provincia di Bergamo, nel medio/lungo periodo, verrà ampliata/riorganizzata in seguito al completamento di importanti autostrade nazionali come la Pedemontana Lombarda e come l'IPB e la relativa variante alle SPexSS525 e SPexSS42 (Peduncolo IPB);
- tuttavia, in considerazione del fatto che sia la Pedemontana Lombarda (con le sue opere connesse ed in particolare la Dorsale dell'Isola dalla SP166 a Terno d'Isola e SP155 a Madone) che l'IPB (con il suo Peduncolo), sgraveranno lo svincolo di Dalmine, si è ritenuto cautelativo effettuare le verifiche ed i dimensionamenti funzionali dell'opera in assenza di queste infrastrutture

CONSIDERATO che:

- le analisi di traffico sono cautelativamente rappresentative dell'ora di punta 8,00 - 9,00 del giorno medio feriale annuo e che la punta delle entrate del giorno festivo di massimo flusso è in linea con la punta oraria delle entrate del giorno medio feriale considerato nell'analisi di traffico elaborata dal proponente (le analisi di performance valgono anche per le giornate festive);
- lo scenario attuale riguarda l'anno 2016;
- attualmente, in riferimento ai dati acquisiti dal proponente, il traffico al casello di Dalmine nel giorno medio annuo 2016 è pari a 26.770 veicoli/giorno, di cui il 20% rappresentato da traffico pesante e che nel giorno feriale medio il traffico totale aumenta del 9% rispetto al traffico del giorno medio annuo, ma solo il traffico pesante aumenta del 33%:

Tabella 1 Traffico giornaliero bidirezionale al casello di Dalmine (2016)

| (veicoli/giorno) | TGMA | Giorno feriale medio annuo |
|--------------------------------|----------------------|----------------------------|
| Veicoli leggeri (classe A) | 21.494 (80%) | 22.163 (76%) |
| Veicoli commerciali (classe B) | 3.074 (12%) | 3.962 (14%) |
| Veicoli Pesanti (classi 3-4-5) | 2.203 (8%) | 3.049 (11%) |
| Totale | 26.770 (100%) | 29.173 (100%) |

- per quanto le emissioni derivanti dalla viabilità di svincolo attuale non siano particolarmente significative a causa del numero esiguo di passaggi rapportati al traffico complessivo transigente sull'autostrada ed alla densità emissiva del territorio interessato (aree densamente abitate, impianti industriali), è comunque prevedibile che via siano alcuni effetti positivi grazie ai miglioramenti nelle condizioni di deflusso veicolare derivanti dalla riduzione degli accodamenti ed allo spostamento di parte del traffico sulle nuove rampe, alleggerendo quelle attuali prossime al nucleo abitato di Guazzanica (Dalmine)

CONSIDERATO che, con riferimento alla componente rumore, la documentazione prodotta dal proponente evidenzia quanto segue:

- dai risultati delle analisi emerge che nello stato attuale vi è un superamento dei livelli limite di riferimento e, in alcuni casi, anche di quelli previsti dal DPR 142/04 per tutto il fronte di edifici antistante lo svincolo (edifici 1, 2, 3, 8, 9, 10, 14, 25, 27, 32, 33, 51, 52), quasi tutti posti lungo la via Piemonte;
- la realizzazione dell'adeguamento in progetto comporta un ulteriore sensibile incremento per i ricettori più vicini alla nuova rampa che scavalcherà l'autostrada A4 (ai superamenti citati in precedenza si aggiungono quelli sugli edifici n. 4, 12, 21): l'esubero medio è di circa 4 dBA;
- per mitigare tali ricettori il progetto prevede la realizzazione di 4 barriere acustiche continue poste in corrispondenza dei ricettori esposti al fine di riportare i livelli acustici entro i limiti di soglia prescritti
- per gli edifici 3, 32, 33 e 51 si rilevano, ai piani più alti, modesti esuberi dei limiti ridotti per effetto della concorsualità acustica con la Tangenziale Sud di Bergamo anche se va rilevato però che la facciata maggiormente esposta al rumore autostradale di tali edifici è quella opposta, e quindi più protetta, rispetto all'infrastruttura concorsuale;
- si evidenziano esuberi inferiori ad 1dBA rispetto al limite di fascia per i piani più alti degli edifici 14 e 25;
- gli edifici residenziali in corrispondenza dei quali non è possibile garantire il rispetto dei limiti normativi in ambiente esterno richiedono la verifica dei limiti in ambiente abitativo ed eventuali interventi migliorativi sul fonoisolamento di facciata nel caso in cui non siano rispettati i limiti interni;
- per gli edifici recentemente ristrutturati o di nuova costruzione è verosimile che, in molti casi, il potere fonoisolante dei serramenti attuali risulti sufficiente a garantire 40 dB(A) di impatto in ambiente abitativo;
- al fine di restringere il campione di edifici sui quali prevedere le verifiche degli interventi diretti è stato considerato, in forma omogenea e cautelativa per tutti gli edifici, un fonoisolamento minimo di facciata pari a 20 dBA;
- la scelta di ipotizzare un potere di fonoisolamento di facciata medio pari a 20 dBA è frutto dell'esperienza maturata in numerose campagne di monitoraggio fonometriche che hanno documentato che, anche in presenza di edifici di non recente costruzione e in stato di conservazione non ottimale il suddetto valore, anche per serramenti di tipo vecchio, è certamente garantito;

- in considerazione quindi dei valori notturni previsti per la fase post operam, sempre significativamente minori di 60 dBA, non risulta mai necessario prevedere la verifica del rispetto del limite normativo per il rumore interno notturno (pari a 40 dBA)

VALUTATO, con riferimento alla componente rumore, che:

- le mitigazioni acustiche previste permettono di conseguire i limiti (ridotti per la concorsualità) pe i primi due piani dell'edificio, cioè fino a circa 6 mt dal piano di campagna;
- nel complesso si può stabilire che, con la realizzazione delle mitigazioni previste nel progetto in esame i livelli di impatto acustico si riducono notevolmente andando a migliorare il clima acustico e l'esposizione attuale dell'area in studio;
- gli esuberi residui sono riferiti a ricettori con limiti ridotti a causa della concorsualità acustica con la Tangenziale sud di Bergamo;

PRESO ATTO, comunque di quanto dichiarato dal proponente ovvero che *“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”*

CONSIDERATO che relativamente all'inserimento ambientale dell'opera:

- 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;
- il proponente dichiara che *“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”*;

CONSIDERATO che, in tema di gestione delle terre e rocce da scavo:

- le lavorazioni connesse alla realizzazione della struttura stradale 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;
- il volume complessivo di terre che verranno prodotte dagli scavi è pari a circa 30.300 m³ mentre si prevede un fabbisogno di materiali pari a circa 91.600 m³;
- la caratterizzazione ambientale eseguita ai sensi del D.Lgs 152/2006 nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico-economica evidenzia la possibilità del riutilizzo dei materiali interessati dagli scavi quali sottoprodotti infatti i dati analitici di laboratorio hanno evidenziato, nella quasi totalità, valori di concentrazione inferiori alle CSC indicate in colonna A e comunque inferiori a quelle della colonna B comprovando quindi la non contaminazione del sito di scavo e la compatibilità rispetto alle caratteristiche d'uso del sito di destinazione;
- 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 a redigere il Piano di utilizzo delle Terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 ed in particolare 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, massimizzando il riutilizzo delle terre scavate per la realizzazione dei nuovi rilevati ovvero la realizzazione di rimodellamenti morfologici all'interno delle aree intercluse generate dal progetto;

- il proponente ha indicato le possibili aree destinabili ai rimodellamenti morfologici qualora non risulti possibile impiegare gli scavi nella formazione dei rilevati delle nuove rampe

RITENUTO che dal raffronto tra 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) scaturiscono le seguenti considerazioni:

- i flussi di traffico attesi sono i medesimi per entrambe le soluzioni progettuali di svincolo in quanto sono sempre permesse tutte le manovre a servizio delle origini/destinazioni che generano i movimenti allo svincolo e, di conseguenza, avendo i medesimi flussi complessivi, l'impatto sulla qualità dell'aria risulta sostanzialmente immutato;
- in termini di occupazione di suolo la soluzione con “*ribaltamento*” dello svincolo prevedeva un'occupazione di circa 32.000 m² di territorio ad uso prevalentemente agricolo posto a sud dell'autostrada A4, in un ambito attualmente non urbanizzato, mentre la nuova soluzione in valutazione prevede l'occupazione di 24.000 m² con un conseguente contenimento dell'occupazione in adiacenza alla Tangenziale Sud di Bergamo pari al 25%;
- la riduzione della dimensione dell'intervento, oltre a ridurre l'intrusione nel sistema del paesaggio, determina anche una riduzione degli impatti sull'ambiente idrico in quanto riduce anche la superficie impermeabilizzata e le conseguenti portate di acque da dilavamento da smaltire;
- in riferimento all'impatto acustico, il sistema di mitigazioni acustiche dimensionato per il nuovo progetto, permette il soddisfacimento dei limiti di riferimento per la quasi totalità dei recettori 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;
- la nuova soluzione di adeguamento dello svincolo di Dalmine in valutazione risulta coerente con le ipotesi di sviluppo infrastrutturale quali la realizzazione dell'IPB, che, per geometrie e concentrazione dei flussi di traffico, non risulterebbe più sostenibile in caso di ribaltamento dello svincolo così come previsto nella precedente soluzione ritenuta non assoggettabile a VIA con D.D. DSA_2008-00333849 del 21/11/2008

VALUTATO che:

- lo Studio Preliminare Ambientale ha descritto ed analizzato le ripercussioni ambientali del progetto secondo quanto previsto dalla programmazione generale delle infrastrutture viarie;
- l'intervento in progetto non interessa siti appartenenti alla rete Natura 2000 (pSIC, SIC, ZPS, ZSC, SIR) e aree protette come definite dalla L 394/91;
- dalla carta della “*Rete ecologica provinciale a valenza paesistico - ambientale*” risulta che il

progetto non interessa corridoi ecologici o nuclei della rete, ma interessa ambiti lineari di inserimento ambientale di infrastrutture per la mobilità con funzione ecologica: sono aree di tipo agricolo con finalità di protezione e conservazione. Tale ambito indica i corridoi e spazi verdi finalizzati all'inserimento ambientale dei tracciati infrastrutturali. In questo contesto, è possibile evidenziare l'aspetto delle opere a verde previste in progetto, aventi l'obiettivo di inserimento dell'intervento e di riqualificare l'ambiente interessato;

- l'ambiente interessato dal progetto è inquadrato come paesaggio delle colture foraggere, ossia quella porzione di pianura irrigua storicamente caratterizzata dalla produzione agricola dei foraggi, che nel tempo ha lasciato sul territorio le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento, sebbene, in alcuni ambiti, abbia ormai lasciato spazio alla crescita delle città;
- il settore di pianura al quale appartengono i Comuni di Dalmine e Stezzano interessati dall'intervento risulta, in particolare, l'ambito più fortemente sviluppato, a prevalente connotazione insediativa e strutturale con limitati intervalli agricoli. Le aree agricole rimanenti sono per lo più interessate da coltivazioni attuate da aziende in genere di discrete dimensioni, insediate in grosse cascine che caratterizzano ancora la struttura del paesaggio;
- la dotazione naturalistica dell'ambiente risulta poco significativa e limitata ai margini dei corsi d'acqua che mantengono alcuni tratti originari, quali, ad esempio, il Rio Morla (tutelato da un Parco Locale di Interesse Sovracomunale), posto qualche centinaio di metri più a sud-est del termine dell'intervento;
- nel contesto ambientale precedentemente descritto, caratterizzato da una forte antropizzazione e una scarsa valenza naturalistica, l'attuale soluzione si sviluppa in fregio o in sovrapposizione alle infrastrutture esistenti e solo in minima parte interessa aree agricole, da cui non risulterebbero effetti significativi su ambiti naturali

VALUTATO che:

- il mancato spostamento dello svincolo da un'area prossima al centro abitato ad un'area libera e distante dalle abitazioni non potrà determinare un sensibile miglioramento delle attuali condizioni di esposizione della popolazione all'inquinamento acustico ed atmosferico e, di contro, la nuova soluzione in esame non determinerà, come la precedente, una sottrazione di suolo a destinazione agricolo-colturale;
- con riferimento alla gestione delle Terre e rocce da scavo il proponente non ha predisposto il Piano di utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo nè ha giustificato la previsione di smaltire tali materiali in siti esterni alle aree di intervento sebbene abbiano caratteristiche idonee per essere riutilizzati in situ nell'ambito della realizzazione dell'intervento e pertanto se ne ritiene necessaria la predisposizione;
- è prevedibile un generale miglioramento della mobilità veicolare e la risoluzione dei problemi di accodamento e congestione che al momento caratterizzano la rete stradale della zona e, dal punto di vista ambientale, si prevedono locali effetti positivi per le componenti rumore e atmosfera nonché per l'occupazione del suolo, permettendo di minimizzare le nuove occupazioni, compensandole con interventi a verde di inserimento e riqualificazione ambientale
- non sono presenti vincoli o condizionamenti per il progetto con riguardo alle matrici ambientali suolo ed acque;

- in riferimento al consumo di suolo l'attuale soluzione di progetto risulta di gran lunga migliorativa rispetto a quella sottoposta a Verifica di assoggettabilità nel 2006 in quanto permette una significativa riduzione dell'occupazione di aree libere (prati e seminativi);

RITENUTO che la possibilità di attestare *“il rispetto dei requisiti richiesti mediante la predisposizione e la trasmissione della dichiarazione di cui all'articolo 21 secondo le procedure e le modalità indicate negli articoli 20 e 21”*, prevista dall'art. 22 del D.P.R. 120/2017, non riguarda i cantieri di grandi dimensioni esclusi dalla procedura di VIA a seguito di verifica di assoggettabilità, ritenendo corretta, ai fini ambientali, l'interpretazione che induce a ritenere compresa nell'ambito della *“Valutazione di Impatto Ambientale”* anche la procedura di assoggettabilità a VIA;

CONSIDERATO che il proponente ha confermato quanto sottoscritto nel verbale di riunione del 02/03/2018 tra il G.I., Regione Lombardia e proponente, indicando che, con riferimento all'art. 19 comma 8 del D. Lgs 152/2006 *“codesto Ministero, laddove necessario, potrà specificare condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi”*;

VALUTATO che sulla base della documentazione prodotta dal proponente riguardo il tema della gestione delle terre e rocce da scavo, che prevede in particolare lo smaltimento in discarica dell'intero volume di materiali di scavo che verranno prodotti (circa 30.000 m³) e che risulta comprovata la non contaminazione del sito di scavo e la compatibilità rispetto alle caratteristiche d'uso del sito di destinazione, avendo le indagini ambientali per la caratterizzazione dei terreni interessati dagli scavi, eseguite durante la fase di progettazione, evidenziato nella quasi totalità valori di concentrazione inferiori alle CSC indicate in colonna A;

VALUTATO che, in base alla volumetria di materiali di scavo che verrà prodotta ed alle caratterizzazioni ad oggi eseguite che comproverebbero la non contaminazione del sito di scavo nonché la compatibilità rispetto alle caratteristiche d'uso del sito di destinazione, si possa rinviare alla successiva fase di progettazione definitiva la presentazione al MATTM del Piano di utilizzo delle Terre per la verifica di cui all'art. 9 del D.P.R. 120/2017, sebbene tale documento si ritiene vada prodotto in uno alla documentazione relativa alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA rientrando il tema della gestione delle Terre e Rocce da scavo tra le componenti ambientali da valutare per esprimere un giudizio compiuto in merito all'esclusione dalla procedura di VIA;

VALUTATO che il Piano di Utilizzo delle Terre che verrà redatto e sottoposto al MATTM, tenuto conto di quanto emerso dai risultati delle indagini ambientali eseguite dovrà prevedere, nell'ottica di maggior tutela dell'interesse ambientale a favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi, l'integrale riutilizzo delle terre prodotte dagli scavi per la realizzazione dei nuovi rilevati ovvero la realizzazione di rimodellamenti morfologici all'interno delle aree intercluse generate dal progetto

RITENUTO conclusivamente che la nuova soluzione di svincolo sottoposta a verifica di assoggettabilità non apporti maggiori e significativi impatti ambientali rispetto alla precedente soluzione di *“ribaltamento dello svincolo”* già ritenuta non assoggettabile a VIA (D.D. DSA_2008-00333849 del 21/11/2008) oltre che risultare coerente con le ipotesi di sviluppo infrastrutturale;

RITENUTO altresì di poter non assoggettare a VIA il nuovo progetto di adeguamento dello svincolo autostradale di Dalmine specificando però le condizioni ambientali che si reputano necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali negativi e significativi

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS, con riferimento al progetto preliminare "Autostrada A4 Milano - Bergamo - Adeguamento dello svincolo di Dalmine", esprime parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA, fatto salvo ogni altro adempimento connesso alla normativa ed alla pianificazione vigente, subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) di seguito specificate:

| Prescrizione n.1 | |
|-------------------------------------|--|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Fase di sviluppo del progetto definitivo |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | <p>durante lo sviluppo della progettazione definitiva il proponente dovrà provvedere a quanto di seguito indicato:</p> <p>1.a approfondire gli studi e le verifiche effettuate sulla componente rumore incrementando le opere di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei ricettori esposti previste in progetto, considerando i vincoli esistenti (edifici di stazione, limite delle proprietà autostradale);</p> <p>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 maggior tutela dell'interesse ambientale a favorire il riutilizzo piuttosto che lo smaltimento delle terre provenienti dagli scavi;</p> <p>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;</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'approvazione del progetto definitivo |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| Prescrizione n. 2 | |
|-------------------------------------|--|
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Fase di sviluppo del progetto definitivo |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali e gestionali |
| Oggetto della prescrizione | 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 |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'approvazione del progetto definitivo |

| | |
|--------------------------|-------|
| Prescrizione n. 2 | |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Prescrizione n.3 | |
| Macrofase | Realizzazione opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | dovranno essere previsti accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti sulle colture e recettori esistenti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che limitino il movimento delle polveri per effetto del vento e accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade nei tratti percorsi dagli automezzi |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Inizio dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Prescrizione n. 4 | |
| Macrofase | Realizzazione opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | l'approvvigionamento dei materiali inerti per la costruzione dei rilevati e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità, quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Inizio dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Prescrizione n. 5 | |
| Macrofase | Realizzazione opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |

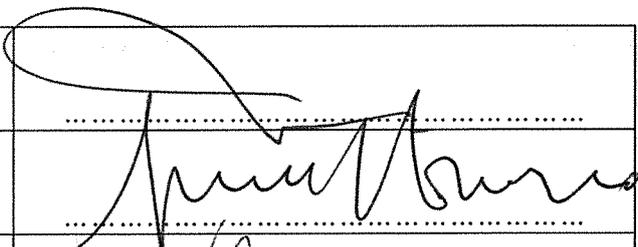
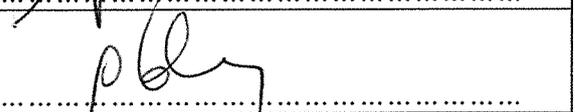
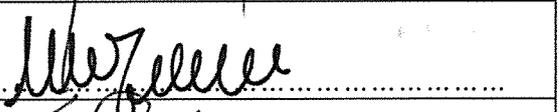
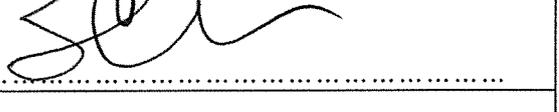
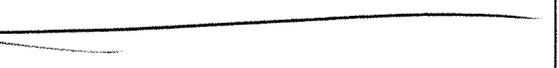
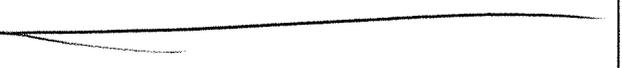
| | |
|-------------------------------------|---|
| Oggetto della prescrizione | relativamente alla fase di cantiere ed in particolare ai movimenti dei mezzi per il trasporto materiale si richiede di utilizzare la viabilità autostradale senza interessare la viabilità locale; diversamente, nel caso in cui ciò non sia possibile, si richiede che i percorsi vengano concordati con i comuni interessati e la provincia di Bergamo al fine di gestire e limitare i relativi impatti |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Inizio dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

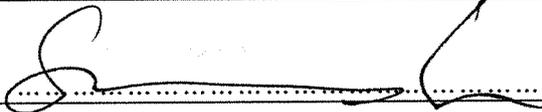
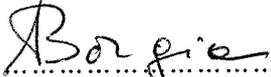
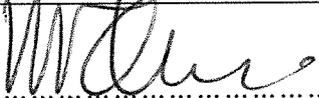
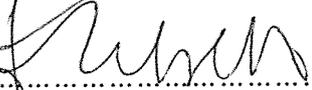
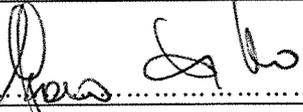
| | |
|-------------------------------------|--|
| Prescrizione n. 6 | |
| Macrofase | Realizzazione opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | dovrà essere garantito lo stretto utilizzo da parte dei mezzi e personale di lavorazione dei percorsi ed aree di cantiere, limitando il calpestio della vegetazione alle sole aree di servizio delimitando le aree stesse con apposita segnaletica |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Inizio dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| | |
|----------------------------|---|
| Prescrizione n. 7 | |
| Macrofase | Realizzazione opera |
| Fase | Fine dei lavori |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | <p>entro la fine dei lavori il proponente dovrà</p> <p>7.a realizzare gli interventi relativi al progetto contestualmente agli interventi di mitigazione proposti nella documentazione tecnica agli atti; in dettaglio dovranno essere attuati tutti gli interventi di mitigazione acustica e di inserimento e riqualificazione ambientale previsti nello studio preliminare ambientale e dai successivi approfondimenti che dovranno essere sviluppati nella successiva fase di sviluppo del progetto definitivo;</p> <p>7.b realizzare le opere relative al progetto di compensazione ambientale, di cui al punto 1.c</p> |

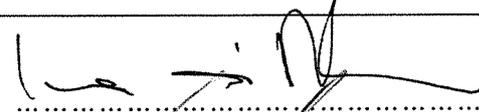
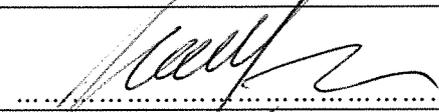
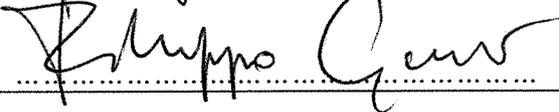
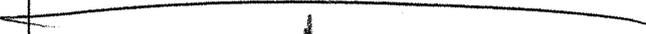
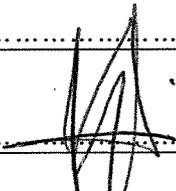
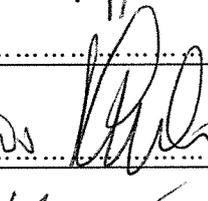
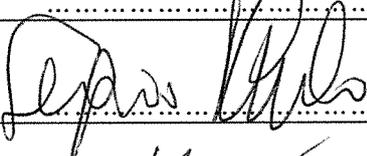
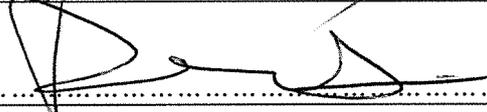
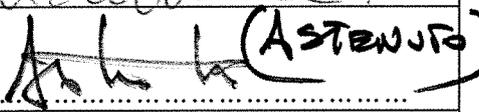
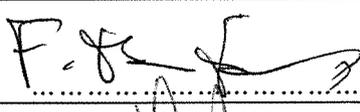
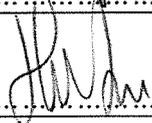
| | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Entro la fine dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

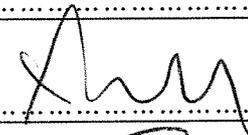
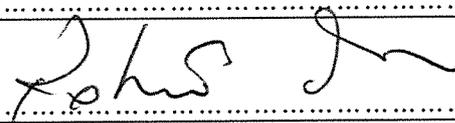
| | |
|-------------------------------------|--|
| Prescrizione n. 8 | |
| Macrofase | Post-operam |
| Fase | Verifiche e collaudi |
| Ambito di applicazione | Aspetti ambientali |
| Oggetto della prescrizione | <p>Entro tre mesi dalla fine dei lavori il proponente dovrà avere effettuato il monitoraggio acustico nei confronti dei ricettori individuati nello Studio Ambientale e successivi approfondimenti al fine di verificare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il rispetto dei livelli di pressione acustica di legge; - la rispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dall'applicazione del modello di simulazione; - l'efficacia degli interventi attuati presso gli stessi ricettori; in caso di eventuale superamento dei limiti di legge dovranno essere previsti ulteriori interventi di mitigazione, ivi inclusi interventi passivi sui ricettori stessi |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Fine dei lavori |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | - |

| | |
|---|--|
| 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 | ASSENTE |
| Avv. Filippo Bernocchi | ASSENTE |
| Ing. Stefano Bonino |  |
| Dott. Andrea Borgia |  |
| Ing. Silvio Bosetti |  |
| Ing. Stefano Calzolari |  |
| Ing. Antonio Castelgrande |  |
| Arch. Giuseppe Chiriatti |  |
| Arch. Laura Cobello |  |
| Prof. Carlo Collivignarelli | ASSENTE |
| Dott. Siro Corezzi | ASSENTE |
| Dott. Federico Crescenzi | ASSENTE |
| Prof.ssa Barbara Santa De Donno |  |
| Cons. Marco De Giorgi |  |
| Ing. Chiara Di Mambro |  |
| Ing. Francesco Di Mino |  |



| | |
|---|---|
| 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 |  |
| Ing. Arturo Luca Montanelli |  (ASTENUTO) |
| Ing. Francesco Montemagno |  |
| Ing. Santi Muscarà |  |
| Arch. Eleni Papaleludi Melis |  |
| Ing. Mauro Patti |  |
| Cons. Roberto Proietti | ASSENTE |

| | |
|---|---|
| Dott. Vincenzo Ruggiero | ASSENTE |
| Dott. Vincenzo Sacco | ASSENTE |
| Avv. Xavier Santiapichi |  |
| Dott. Paolo Saraceno |  |
| Dott. Franco Secchieri | ASSENTE |
| Arch. Francesca Soro | ASSENTE |
| Dott. Francesco Carmelo Vazzana |  |
| Ing. Roberto Viviani |  |
| Geol. SCIUNNACH Dario (Rappresentante Regione Lombardia) | ASSENTE |

