

D.g.r. 23 giugno 2020 - n. XI/3281

Manifestazione di favorevole volontà di intesa, ai sensi del d.p.r. 383/1994 - Comuni di Dalmine e Stezzano (BG): progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di dalmine al km 168+300 - Nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - Autostrada A4 Torino-Trieste, tratto Milano - Bergamo

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- l'art. 29 della legge 17 agosto 1942, n. 1150 - «Legge Urbanistica»;
- il d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383, avente per oggetto «Regolamento recante la disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale»;
- le ulteriori disposizioni in materia di localizzazione delle opere dello Stato e di quelle di interesse statale contenute nel Capo II del Titolo III del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112;
- la d.g.r. VII/2464 del 1 dicembre 2000, avente per oggetto «Definizione delle modalità tecnico-operative per l'esplicazione delle procedure di localizzazione delle opere dello Stato e di Interesse Statale»;
- la legge 7 agosto 1990, n. 241 «Nuove norme sul procedimento amministrativo» e s.m.i.;
- il Protocollo d'Intesa avente per oggetto «Criteri di razionalizzazione e di semplificazione dei procedimenti di intesa Stato-Regione per gli interventi di competenza dello Stato, di cui al d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383», di cui alla d.g.r. X/5149 del 9 maggio 2016;
- la d.g.r. VIII/7561 del 27 giugno 2008, avente per oggetto «Determinazioni sul programma annuale delle opere di interesse statale proposte da enti pubblici, nell'ambito della procedura di localizzazione delle stesse di cui alla d.g.r. 2464/2000»;
- il decreto legislativo n. 93 del 14 agosto 2013, come modificato dalla legge n. 119 del 15 ottobre 2013, con specifico riferimento all'art. 6 bis relativo agli «Accordi territoriali di sicurezza integrata per lo sviluppo»;

Preso atto che, con decreto direttoriale prot. dva-dec-2018-288 del 3 luglio 2018, reso sulla base degli esiti del parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS n. 2771 del 22 giugno 2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare ha determinato la non assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto «Autostrada A4 Milano-Bergamo. adeguamento svincolo di Dalmine», proposto dalla società Autostrade per l'Italia s.p.a., subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali indicate ai punti da 1 a 8 del richiamato decreto;

Visto il nulla osta positivo all'attivazione delle procedure ex d.p.r. 383/1994 e s.m. e i. n. 0028759 del 28 novembre 2019, rilasciato dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ex IVCA);

Viste:

- la richiesta di attivazione del procedimento (contenente l'intera documentazione progettuale da verificare) da parte del soggetto proponente Autostrade per l'Italia, protocollo ASPI/RM/2019/0020678/EU del 6 dicembre 2019 [in atti regionali prot. n. Z1.2020.0002017 del 20 gennaio 2020], tendente ad ottenere il parere di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 del d.p.r. 616/77 e del d.p.r. n. 383 del 18 aprile 1994 per il progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo, per interventi ascritti ad interesse statale, resa da ANAS S.P.A. il 9 febbraio 2018;
- il decreto del Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche, prot. n. 4543 del 5 marzo 2020 [in atti regionali prot. n. Z1.2020.0007112 del 06.03.2020], di indizione della Conferenza di Servizi volta al perfezionamento di Intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 per il progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo;
- la richiesta di pareri della Direzione Generale Territorio e Protezione Civile, U.O. Urbanistica e Assetto del Territorio alle Direzioni Regionali interessate, prot. Z1.2020.0007310 del

9 marzo 2020, ed alle Amministrazioni Comunali coinvolte prot. Z1.2020.0007440 del 10 marzo 2020;

Considerato quanto contenuto sia nella «Relazione finale relativa a: Comuni di Dalmine e Stezzano (BG) - Progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo, sia nei pareri ad essa allegati ricevuti al protocollo dalla Direzione Generale Territorio e Protezione Civile, U.O. Urbanistica e Assetto del Territorio;

Vista l'integrazione al parere espresso in data 15 aprile 2020 dal Comune di Dalmine [in atti regionali prot. Z1.2020.0011648] giunto al protocollo della Direzione Generale Territorio e Protezione Civile - U.O. Urbanistica e Assetto del Territorio in data 29 maggio 2020 [in atti regionali prot. Z1.2020.0015693];

Preso atto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Lombardia - Emilia Romagna - Sede di Milano, con nota prot. M_INF.PRBO.RE-GISTRO UFFICIALE. Int. 0009476 05-06-2020 [in atti regionali prot. Z1.2020.0016199 del 05.06.2020] ha determinato:

- di concludere positivamente i lavori della conferenza di servizi, finalizzata alla localizzazione delle opere relative al progetto definitivo di adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo in Comuni di Dalmine e Stezzano (BG), per la quale è stata operata la procedura di accertamento di conformità urbanistica ed edilizia d'intesa fra lo Stato e la Regione Lombardia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, fermo restando il rispetto di tutte le prescrizioni, indicazioni, raccomandazioni di cui ai pareri, assensi, concerti e nulla osta comunque denominati, allegati alla determina e che ne costituiscono parte integrante;
- di rimettere a Regione Lombardia il compito di assumere la necessaria deliberazione, affinché il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche della Lombardia ed Emilia-Romagna possa formalizzare il provvedimento finale di approvazione del progetto definitivo a seguito di perfezionamento di Intesa Stato-Regione;

Ritenuto di approvare la relazione finale redatta dalla Direzione Generale Territorio e Protezione Civile U.O. Urbanistica e Assetto del Territorio, con la quale si ricostruisce l'iter procedurale dell'intesa in oggetto e si riportano le valutazioni di competenza espresse dalle Direzioni Generali interpellate, di cui all'Allegato «A», parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Ritenuto altresì di manifestare favorevole volontà di Intesa, ai sensi del d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383, in ordine al «progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo»;

Visto il Programma Regionale di Sviluppo vigente e la declinazione dello stesso nella Missione 08 - Programma 1 «Urbanistica ed assetto del territorio», Risultato Atteso 166: «Sviluppo ed attuazione degli strumenti di pianificazione di area vasta (PTRA), di programmazione negoziata a valenza urbanistica e delle Intese istituzionali.»;

Vista la l.r. 7 luglio 2008 n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale» ed i Provvedimenti Organizzativi della XI Legislatura;

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge, per i motivi in premessa;

DELIBERA

1. di approvare la relazione finale, redatta dalla Direzione Generale Territorio e Protezione Civile - U.O. Urbanistica e Assetto del Territorio, con la quale si ricostruisce l'iter procedurale dell'intesa in oggetto e si riportano le valutazioni di competenza espresse dalle Direzioni Generali interpellate, di cui all'Allegato «A», parte integrante e sostanziale del presente atto deliberativo;

2. di manifestare favorevole volontà di Intesa, nel rispetto di quanto contenuto nei pareri espressi nell'allegato A, ai sensi del d.p.r. 18 aprile 1994, n. 383, in ordine al Progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO-TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo;

3. di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

Serie Ordinaria n. 26 - Giovedì 25 giugno 2020

4. di disporre la trasmissione della presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Inter-regionale Opere Pubbliche Lombardia - Emilia Romagna - Sede di Milano.

Il segretario: Enrico Gasparini

_____ • _____

ALLEGATO A

Relazione finale relativa a: Comuni di Dalmine e Stezzano (BG) – Progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 – nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO_TRIESTE - Tratto Milano – Bergamo.

PRESO ATTO CHE:

- con decreto direttoriale prot. dva-dec-2018-288 del 3 luglio 2018, reso sulla base degli esiti del parere della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – via e vas n. 2771 del 22 giugno 2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare HA DETERMINATO la non assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "autostrada a4 milano-bergamo. adeguamento svincolo di dalmine", proposto dalla società autostrade per l'italia s.p.a., subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali indicate ai punti da 1 a 8 del richiamato decreto;
- la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ex IVCA), ha rilasciato il nulla osta all'attivazione delle procedure ex D.P.R. 383/1994 e s.m. e i. con provvedimento n. 0028759 del 28/11/2019;

VISTE:

- la richiesta di attivazione del procedimento (contenente l'intera documentazione progettuale da verificare) da parte del soggetto proponente Autostrade per l'Italia protocollo ASPI/RM/2019/0020678/EU del 06/12/2019 [in atti regionali prot. n. Z1.2020.0002017 del 20/01/2020], tendente ad ottenere il parere di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e del DPR n. 383 del 18 aprile 1994 per il progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO_TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo, per interventi ascritti ad interesse statale, resa da ANAS S.p.A. il 9/2/2018;
- il decreto del Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche, prot. n. 4543 del 05/03/2020 [in atti regionali prot. n. Z1.2020.0007112 del 06/03/2020], di indizione della Conferenza di Servizi volta al perfezionamento di Intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 per il progetto definitivo relativo all'adeguamento dello svincolo di Dalmine al km 168+300 - nuova rampa di collegamento alla tangenziale sud di Bergamo - AUTOSTRADA A4 TORINO_TRIESTE - Tratto Milano - Bergamo;
- la richiesta di pareri della Direzione Generale Territorio e Protezione Civile Urbanistica e Assetto del Territorio alle Direzioni Regionali, prot. Z1.2020.0007310 del 09/03/2020, ed alle Amministrazioni Comunali coinvolte prot. Protocollo Z1.2020.0007440 del 10/03/2020;

CONSIDERATI i pareri allegati ricevuti al protocollo dalla Direzione Generale Territorio e Protezione Civile, U.O. Assetto del Territorio, e di seguito riportati:

- **DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE TRASPORTI E MOBILITÀ SOSTENIBILE U.O. INFRASTRUTTURE VIARIE E AEROPORTUALI STRUTTURA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE PROT. S1.2020.0009657 DEL 14/04/2020 [in atti di questa DG prot. n. z1.2020.0011556 del 14/04/2020]**

PRESCRIZIONE n. 1: Potenziamento del nuovo sistema di accesso al casello di Dalmine per le provenienze da nord ovest dalla Tangenziale Sud di Bergamo (Treviolo).

Lo studio di traffico rileva che verso il casello di Dalmine impegnano il nuovo collegamento che scavalca l'A4 complessivamente 1.430 veicoli (1.900 equivalenti), di cui 180 veicoli (195 equivalenti) provenienti dalla rotatoria (Stezzano e tangenziale da est) e i restanti da Treviolo (tangenziale da nord ovest). Giustamente tale collegamento è stato progettato con due corsie verso il casello. Tuttavia, si evidenzia che sulla corsia di svolta a destra svincolata verso il casello per le provenienze da Treviolo sono previsti, dai dati sopra riportati, oltre 1.700 veicoli equivalenti. Pertanto, assumendo un valore di capacità di 1.800-2.000 veicoli/h, come indicato da ASPI, se ne deduce che tale rampa sarà caratterizzata da livelli di servizio scadenti nell'ora di punta. È pertanto necessario verificare se geometricamente sia possibile migliorare la funzionalità del nodo. L'ideale sarebbe prevedere una rampa che anticipi sin dalla Tangenziale Sud di Bergamo due corsie, già dall'Asse A3, che si raccordino poi con quella proveniente dal braccio di uscita dalla rotatoria (Asse A2) prima del manufatto di scavalco della A4 (lasciando sempre quindi due corsie verso il casello). Considerate le complessità del nodo si propone la prescrizione sotto riportata e anche le ulteriori proposte (allargamento raggio di curvatura Asse A3 e/o arretramento del tronco di manovra della corsia di decelerazione sull'Asse A3).

Si prescrive pertanto di realizzare in via subordinata una delle proposte di intervento di seguito riportate:

- 1. ampliare l'Asse A3 prevedendo sin dalla rampa di uscita dalla Tangenziale sud una doppia corsia;**
- 2. allargare il raggio di curvatura dell'Asse A3;**
- 3. arretrare quanto più possibile il tronco di manovra della corsia di decelerazione verso l'Asse A3.**

PRESCRIZIONE n. 2: Potenziamento della rotatoria di Stezzano prevedendo un doppio attestamento sul braccio di entrata per le provenienze dal Casello di Dalmine.

La rotatoria di Stezzano sulla quale si attesta il nuovo ingresso al casello ha ottime riserve di capacità (3 bracci in LdS A). Il solo braccio aggiunto (quello di ingresso nella rotatoria di svincolo per le provenienze dal casello di Dalmine) ha un LdS B, con residuo di capacità inferiore al 30%. Avendo effettuato tali valutazioni per la sola ora di punta del mattino, ed ipotizzando un maggiore flusso nelle ore serali in uscita dal casello, è utile poter prevedere un doppio attestamento in luogo di quanto previsto a progetto (ingresso a singola corsia); in subordine deve essere valutata la creazione di corsia di svolta a destra svincolata (nell'ora di punta del mattino svolta a destra il 30% veicoli).

Si prescrive, al fine di garantire la funzionalità della rotatoria di Stezzano sulla quale, nella configurazione di progetto arriverà il traffico proveniente in uscita dal casello di Dalmine,

di realizzare un doppio attestamento sul braccio (Asse 1) di entrata in rotatoria ovvero, in subordine, realizzare una corsia di svolta a destra svincolata dedicata.

RACCOMANDAZIONE n. 1: Coordinamento del progetto di adeguamento dello Svincolo di Dalmine con il progetto dell'autostrada regionale IPB.

Facendo riferimento alle successive fasi realizzative del progetto di adeguamento dello svincolo di Dalmine è necessario che, prima dell'avvio dei lavori, il concessionario Autostrade per l'Italia S.p.A. verifichi con la Concedente della IPB l'effettiva compatibilità degli stessi con l'ultimo aggiornamento progettuale disponibile dell'autostrada regionale, al fine di apportare le migliori ottimizzazioni tecniche e temporali dell'intervento a carico di ASPI.

Si raccomanda che prima dell'avvio dei lavori di adeguamento dello svincolo di Dalmine, il concessionario Autostrade per l'Italia S.p.A. dovrà verificare con la Concedente dell'autostrada regionale IPB l'effettiva compatibilità degli stessi con l'ultimo aggiornamento progettuale disponibile dell'autostrada regionale IPB ed eventualmente apportare a proprio carico le necessarie modifiche al progetto di adeguamento dello svincolo di Dalmine

RACCOMANDAZIONE n. 2: Corretta attribuzione dei ruoli delle Società interessate nell'attuazione dell'autostrada regionale IPB.

Si rilevano erronee asserzioni contenute nella Relazione tecnico illustrativa di progetto che si chiede di adeguare.

Il soggetto Concedente dell'autostrada regionale IPB è la società Infrastrutture Lombarde S.p.A. e non la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A.

La società Autostrade Bergamasche S.p.A. è il soggetto Promotore dell'autostrada regionale IPB non il Concessionario.

Conclusioni

Per tutto quanto sopra si esprime parere favorevole subordinato all'accoglimento delle prescrizioni e raccomandazioni sopra riportate.

- DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE U.O. URBANISTICA E ASSETTO DEL TERRITORIO Struttura PIANIFICAZIONE DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO, RETICOLI E DEMANIO IDRICO

La Relazione geologica di supporto alla progettazione risulta ben documentata ed è basata anche sulla consultazione della seguente documentazione:

- foglio della Carta Geologica "Vimercate" alla scala 1:50.000 (Progetto CARG);
- Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.), redatti a cura dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po;
- studi geologici comunali di supporto alla pianificazione urbanistica dei Comuni di Dalmine e Stezzano;
- stratigrafie di pozzi e sondaggi reperibili nella zona interessata;
- risultanze delle diverse campagne di sondaggi effettuate specificatamente per il progetto.

Il sito dove verrà impostata l'opera non ricade in aree interessate dalla presenza di perimetrazioni derivanti dalla pianificazione di bacino sovraordinata: si colloca infatti esternamente all'ambito interessato dalle fasce fluviali del Fiume Brembo del P.A.I., ed esternamente all'areale interessato dalle aree allagabili del torrente Morletta, sia come individuate nelle versioni 2015 e 2019 delle mappe di pericolosità e rischio del P.G.R.A., sia nello Studio idrologico ed idraulico a scala di sottobacino idrografico del Torrente Morletta (BG) finalizzato alla definizione degli interventi di sistemazione idraulica e di riqualificazione fluviale", realizzato nel 2012 e recepito nel P.G.T. di Stezzano.

La fattibilità geologica, desunta dagli studi geologici della pianificazione urbanistica dei due Comuni non evidenzia, a sua volta, particolari controindicazioni.

La relazione, inoltre, detta specifiche indicazioni, da considerare in fase esecutiva, relativamente all'evenienza di incontrare cavità nel sottosuolo, riconducibili al fenomeno degli "occhi pollini", in quanto possibilità del genere, anche se non segnalate nel sito di interesse, sono presenti nella zona prospiciente immediatamente a sud-est (oltre il torrente Morletta).

Con riferimento al paragrafo 9.4 "Strutture sismogenetiche" si evidenzia un errore nell'elencazione contenuta nel testo (riferita a strutture localizzate tra Emilia-Romagna e Marche), rispetto a quanto, geograficamente più corretto, indicato nella figura 39 e nella tabella di pag.74.

Con riferimento alla relazione idraulica, si prende atto che le opere connesse alla regolazione della rete idrica naturale e artificiale in qualche modo interessata dall'opera in progetto, sono state concordate con il Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca.

Si evidenzia tuttavia, che i richiami al r.r. 7/2017 (Invarianza idraulica) non tengono conto degli aggiornamenti che il r.r. stesso ha subito e risultano pertanto da aggiornare; si invita a citare il regolamento come r.r. 7/2017 e s.m.i. ed a verificare l'eventuale necessità di aggiornamento del dimensionamento delle opere alla luce delle modifiche regolamentari.

Le opere previste ai fini dell'invarianza sono state correttamente dimensionate con un tempo di ritorno di 50 anni; non è però stata effettuata la verifica prevista dall'art. 11, comma 2, lettera a), numero 2, con il tempo di ritorno di 100 anni: si ricorda che tale verifica è mirata a valutare gli effetti di un evento con tale tempo di ritorno in termini di danni a persone o a cose e a individuare, se necessario, ulteriori misure anche non strutturali per evitare tali danni.

Non è stato, inoltre, valutato il confronto tra il volume calcolato ai sensi del regolamento e quello valutato in termini parametrici come requisito minimo di cui all'art. 12, comma 2, del regolamento stesso: si ricorda che, come indicato all'art. 11, comma 2, lettera e, numero 3, il volume di laminazione da adottare per la progettazione degli interventi di invarianza idraulica e idrologica è il maggiore tra i due sopra citati. Si segnala infine che, come indicato sempre all'art. 11, comma 2, lettera e, numero 3, il volume minimo di

riferimento può essere ridotto qualora la gestione delle acque avvenga mediante la sola infiltrazione e tale infiltrazione sia supportata da indagini specifiche ivi descritte.

- **DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA U.O. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI struttura AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI Prof. T1.2020.0016643 del 14/04/2020 [in atti di questa DG prof. n. Z1.2020.0011572 del 14/04/2020]**

Il progetto è accompagnato da uno studio acustico, impostato in termini di confronto tra ante e post operam e nel quale sono stati analizzati anche gli aspetti relativi alla concorsualità con altre infrastrutture stradali. Sono previste barriere acustiche (per quanto riportato, potenziate rispetto al progetto iniziale a seguito di indicazione del Ministero dell'Ambiente). L'estensore dello studio acustico riporta due situazioni residue (edificio 32 ed edificio 51) di superamento dei valori soglia di rumore (imposti con condizione di concorsualità) nello stato post operam con mitigazioni riferito allo scenario al 2025. Rileva comunque che i livelli di rumore nel post operam mitigato risultano inferiori rispetto a quelli ante operam.

Si ritiene di prescrivere che venga attuato un monitoraggio acustico post operam finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore, della efficacia delle misure di mitigazione acustica e della eventuale necessità di ulteriori interventi di mitigazione acustica. Modalità e localizzazione delle rilevazioni fonometriche dovranno essere sottoposte, per verifiche di adeguatezza, ad ARPA ed ai Comuni interessati. Al termine del monitoraggio acustico post operam dovrà essere redatta e trasmessa ad ARPA ed ai Comuni interessati una relazione sugli esiti del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione acustica che a seguito del monitoraggio acustico post operam risultassero necessari nonché dei tempi della loro attuazione.

- **DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA U.O. CLIMA E QUALITA' DELL'ARIA struttura ARIA Prof. T1.2020.0015931 del 06/04/2020 [in atti di questa DG prof. n. Z1.2020.0010671 del 06/04/2020]**

Si prende atto, sulla base della documentazione trasmessa dal proponente, delle condizioni ambientali formulate nel Decreto Direttoriale prot. DVA-DEC-2018-288 del 3 luglio 2018 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di non assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto direttamente riconducibili al tema degli impatti sulla qualità dell'aria e recepibili in fase di cantierizzazione dell'opera e inizio lavori di seguito riportate:

- Condizione ambientale n.3

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.

- Condizione ambientale n.5

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.

Resta inteso che una definizione di maggior dettaglio delle condizioni ambientali è propria della successiva fase di progettazione esecutiva, dove potranno altresì essere formulate, laddove ritenuto opportuno, ulteriori misure mitigative anche in forma aggiuntiva.

- **DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA U.O. SVILUPPO SOSTENIBILE E TUTELA RISORSE DELL'AMBIENTE NATURA E BIODIVERSITA' prot. T1.2020.0016108 del 07/04/2020 [in atti di questa DG prot. n. Z1.2020.0010847 del 07/04/2020]**

Durante la cantierizzazione degli interventi e durante le manutenzioni delle opere a verde si raccomanda di evitare la colonizzazione e diffusione di specie alloctone vegetali. In particolare, si rammenta la necessità di prestare particolare attenzione ad evitare la diffusione di specie vegetali alloctone invasive incluse nella "Lista nera delle specie alloctone vegetali oggetto di monitoraggio, contenimento o eradicazione" (L.R. 10/2008 e D.G.R. n. 2658/2019); nel caso di presenza di tali specie sarà necessario procedere con le attività di controllo/eradicazione, secondo quanto indicato nella Strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene (<http://www.naturachevale.it/specieinvasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/>).

- **DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE U.O. PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA struttura PAESAGGIO Prot. Z1.2020.0011259 del 10/04/2020**

Le aree interessate dal progetto non sono ricomprese all'interno di ambiti assoggettati a specifica tutela paesaggistica in forza al D. Lgs. 42/2004, tuttavia i territori in esame appartengono al PLIS -Parco del Rio Morla e delle rogge- e sono attraversate dagli elementi di 2° livello della RER, presentando caratteristiche agricole di salvaguardia ambientale riconosciute anche dai PGT comunali.

Ciò premesso si osserva che il progetto infrastrutturale proposto, se pur interessando aree agricole, si snoda in aderenza alle infrastrutture esistenti con una "contenuta" occupazione di suolo libero e prevede opere di mitigazione e rinverdimento delle scarpate di contenimento volte all'integrazione del medesimo nel più ampio contesto paesaggistico.

Pertanto, si esprime parere favorevole e si suggerisce di realizzare il nuovo cavalcavia con caratteristiche architettoniche tali da non contrastare con quello esistente e nelle opere di mitigazione prevedere la continuità delle aree verdi ricreando, o conservando ove possibile, adeguate operazioni di salvaguardia del sistema dell'idrografia superficiale e sotterranea.

- **DIREZIONE GENERALE AGRICOLTURA, ALIMENTAZIONE E SISTEMI VERDI U.O. SVILUPPO DI SISTEMI FORESTALI, AGRICOLTURA DI MONTAGNA, USO E TUTELA DEL SUOLO AGRICOLO E POLITICHE FAUNISTICO-VENATORIE Struttura VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DELLA MONTAGNA, USO E TUTELA DEL SUOLO AGRICOLO prot. T1.2020.0016108 del 07/04/2020 [in atti di questa DG prot. n. Z1.2020.0010847 del 07/04/2020]**

Questo progetto modifica la soluzione progettuale già sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità, che si è conclusa 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).

Questa prima soluzione è stata successivamente abbandonata a causa del mutato contesto infrastrutturale di previsione che interessa l'ambito territoriale in studio; infatti, la tangenziale sud rientra in un più articolato sistema stradale della provincia di Bergamo, costituito da altri tre assi stradali: tangenziale est (Valle Seriana), tangenziale sud (dal casello autostradale di Seriate a quello di Dalmine) e tangenziale ovest (Valle Brembana). Il nuovo progetto comporta l'occupazione di 24.000 mq di superficie, e cioè circa il 25% in meno rispetto al precedente che ne occupava 32.000 mq.

Il procedimento è connotato da:

- la nota prot. ASPI/17638 del 27/09/2017, con cui Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, l'istanza di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in esame;
- l'iter istruttorio del medesimo Ministero e le valutazioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS rese nel proprio verbale in data 02/03/2018;
- il contributo istruttorio di Regione Lombardia, prot. T1.2018.0020774 del 23/04/2018, trasmesso alla CT VIA, con il quale si è proposto di non assoggettare a VIA il progetto in esame;
- le valutazioni e le motivazioni espresse dalla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, riportate nel proprio parere n. 2771 del 22/06/2018;
- la Determinazione in data 03/07/2018 con cui il Ministero ha ritenuto di escludere il presente progetto dall'assoggettamento di Valutazione di Impatto Ambientale, prescrivendone il rispetto di alcune condizioni ambientali;
- la richiesta in data 22/03/2019 da parte di ASPI al Ministero della verifica di ottemperanza inerente alcune delle prescrizioni contenute nella determina predetta;

- il parere n.3101 del 02/08/2019 con cui la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha ritenuto ottemperate alcune delle prescrizioni previste;
- l'istanza di parere di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 DPR 616/77 e DPR 383/94 datata 06/12/2019 da parte del Proponente.

Considerato quanto sopra, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per la Lombardia e l'Emilia Romagna, con nota n. 007112 del 05/03/2020 e Decreto n. 4497 pari data, ha avviato il procedimento per l'acquisizione dei necessari pareri o altri atti di assenso comunque denominati afferenti alla localizzazione delle opere di cui al progetto definitivo per la quale è operata procedura di accertamento di conformità urbanistica ed edilizia e di Intesa fra lo Stato e la Regione Lombardia.

La Scrivente D.G. Agricoltura, per quanto di competenza, valutati gli elaborati del progetto definitivo, segnala che l'area interessata dall'infrastruttura viaria, ricadente nei territori dei Comuni di Dalmine e Stezzano, è indicata nei rispettivi PGT come "Ambiti di Valenza Ambientale Agricola e Paesaggistica codice e1", e "Ambiti di Interesse Paesaggistico/Ambientale a Conduzione Agricola", mentre nel PCPT risulta inserita come "Ambiti di Valorizzazione e/ Progettazione Paesistica" (art. 66).

Inoltre, da verifiche effettuate tramite consultazione dei portali Siarl e Sisco, e altre banche dati regionali (Dusaf 6.0, etc.), fra le superfici interferite in Comune di Dalmine, oltre alle aree antropizzate, ci sono aree allo stato di fatto agricole, dal valore del suolo moderato, di sensibilità paesistica media, con aree verdi incolte (intercluse all'autostrada), cespuglieti in aree agricole abbandonate e prati permanenti. Si evidenzia anche che vi sono mappali, contenuti nell'elenco degli espropri, che risultano come aree agricole a seminativi irrigui arborati, coltivati a granturco ed in affitto sino al 10/11/2027.

Per quanto concerne i terreni che ricadono nel Comune di Stezzano, la medesima analisi evidenzia che, oltre ad aree antropizzate, vi sono superfici con sensibilità paesistica elevata, aree allo stato di fatto agricole dal valore dei suoli moderato, che sono condotte a seminativi semplici oltre ad essere presenti cespuglieti in altre aree agricole abbandonate. Anche in questo caso, vi sono terreni contenuti nell'elenco degli espropri che risultano come seminativi irrigui arborati, condotti ad erba medica dall'azienda agricola che ne è proprietaria.

Ciò considerato, si auspica che, al di là delle procedure espropriative, vengano previsti indennizzi per il comparto agricolo, attraverso accordi con gli agricoltori che dovessero essere penalizzati dalla realizzazione dell'opera, che tengano conto di tutti i possibili impatti negativi (quali occupazione e frazionamento di suolo produttivo, accessibilità, diminuzione/perdita degli aiuti comunitari previsti per il comparto stesso).

Per il calcolo delle indennità per le aree che dovranno essere espropriate (indennità base, aggiuntiva coltivatore diretto, al fittavolo, soprassuolo), si segnala che, ai sensi della sentenza della Corte costituzionale del 10/06/2011 n. 181 con la quale è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale dell'art. 40, cc. 2 e 3 del DPR 327/2001 e in particolare il criterio

del Valore Agricolo Medio (VAM), le procedure di esproprio dovranno considerare criteri di indennità basati su requisiti specifici del bene e il reale valore commerciale dello stesso.

Per quanto riguarda invece le prescrizioni relative alle compensazioni dei terreni agricoli contenute nella Determinazione del Ministero di esclusione del progetto dalla procedura di VIA, le stesse potranno essere valutate dalle parti in funzione delle tempistiche di attuazione indicate nel provvedimento stesso (fase di inizio lavori, fase di fine lavori), sia con riferimento agli impatti diretti e indiretti derivati dal consumo di suolo, sia a quelli inerenti le funzioni ambientali svolte dallo stesso e perse (fertilità, permeabilità, stoccaggio di carbonio organico, etc).

- **DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA U.O. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI prot. T1.2020.0016632 del 14/04/2020 [in atti di questa DG prot. n. Z1.2020.0011557 del 14/04/2020]**

Con riferimento al progetto a margine indicato, si segnala che esso è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, conclusasi con esito di esclusione da procedura VIA con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali n. 288 del 03/07/2018 (ID VIP 3729). La Regione Lombardia nel corso di tale procedimento aveva trasmesso proprio contributo istruttorio (con nota in atti regionali prot. T1.2018.0020774 del 23/04/2018, trasmesso alla Commissione Tecnica statale VIA e successivamente richiamato nel provvedimento ministeriale) proponendo di non assoggettare a VIA il progetto.

Si rammenta, infine, che il sopraindicato provvedimento di esclusione VIA statale ha determinato il non assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto di condizioni ambientali specificate, per la cui verifica di ottemperanza era stato individuato il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

- **CITTA' DI DALMINE – DIREZIONE 2 – SERVIZI DI PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO E DI CONTROLLO DEGLI INTERVENTI DI USO E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO SETTORE LAVORI PUBBLICI E MANUTENZIONI in atti di questa DG prot. Z1.2020.0011648 DEL 15.04.2020**

Si dichiara la non conformità urbanistica del progetto come predisposto alle indicazioni del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi del Comune di Dalmine.

- **COMUNE DI STEZZANO SERVIZI URBANISTICA – SPORTELLO UNICO EDILIZIA e ATTIVITA' PRODUTTIVE in atti di questa DG prot. Z1.2020.001580 DEL 15.04.2020**

Si dichiara la conformità urbanistica del progetto in esame al Piano di Governo del Territorio approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 12 del 10/05/2019; pubblicata sul B.U.R.L. – Serie Avvisi e concorsi n. 42 del 16 ottobre 2019

Stante quanto sopra, si richiama l'attenzione degli Enti in indirizzo sul fatto che il Piano delle Regole vigente individua, per le aree interessate dall'intervento, la realizzazione di "interventi di integrazione nel paesaggio" e di connessioni ciclopeditoni con i comuni contermini. In particolare, a questo fine, si richiama l'art. 23.1 comma 5 delle Nta del Piano delle Regole:

"Le infrastrutture devono costituire elementi di qualificazione del paesaggio, sia urbano che extraurbano: a tal fine i progetti esecutivi di nuove opere o di ristrutturazione di quelle esistenti, devono garantire tale condizione, con particolare attenzione al potenziamento del verde e delle aree permeabili, ove compatibile."

A tale proposito si pone in evidenza che gli elaborati di progetto esaminati, in particolare la tavola "Opere a verde - planimetria degli interventi di riqualificazione ambientale" non risulterebbe corrispondere a quanto approvato in sede di verifica di assoggettabilità a VIA in sede MATM (parere del 3.08.2019 che si allega per conoscenza e successivo Decreto del 03.09.2019), in particolare laddove nel Provvedimento Direttoriale prot. DVA-2010-6130 del 3 marzo 2010 del MATM laddove si precisa che F" Durante lo sviluppo della progettazione definitiva il proponente dovrà provvedere a _ 1.c predisporre uno specifico progetto di compensazione paesaggistica 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;

Rilevate le sopracitate incoerenze del progetto così come predisposto ed al fine di fornire un contributo costruttivo ed immediato al perfezionamento del processo progettuale in atto si suggerisce di valutare quanto segue:

Si ritiene che la mitigazione ambientale dell'opera debba essere valutata anche e soprattutto con riferimento al suo impatto percettivo da sud, proponendo nell'azione di progetto l'inserimento di idonei spazi boscati che possano contribuire a compensare l'elevata presenza di agenti inquinanti e schermare la visione delle scarpate della nuova rampa proposta dal territorio agricolo. La piantumazione di lotti quali i mappali 7996, 7997, 1858 e 1589 del foglio 3 del Comune Censuario di Dalmine ovvero di ampia parte del mappale 544 del foglio 9 del Comune Censuario di Stezzano, potrebbe facilitare la mitigazione dell'impatto generato dalla nuova infrastruttura consentendo un dialogo virtuoso con la campagna agricola circostante ed i contesti abitati. In subordine le opere in progetto potrebbero prevedere la piantumazione in lato sud delle nuove viabilità di tipo agricolo e/o ciclopeditoni con filari di essenze autoctone utili a ripristinare l'immagine delle ripe boscate tipiche dell'ambiente rurale locale, di fatto mitigando per quanto possibile l'impatto visivo della nuova infrastruttura da meridione;

La nuova ciclabile prevista a collegamento tra il centro commerciale (e il centro di Stezzano) e la frazione di Dalmine, denominata Sabbio, si svilupperà percorrendo due lunghi sottopassi, quello esistente sotto la Tangenziale Sud (avente lunghezza di circa mt 50) e quello futuro sotto la nuova viabilità in progetto (lungo ulteriori 40 mt circa) tra i quali viene intercluso uno spazio di ulteriori 50 mt a cielo libero purtroppo percettivamente angusto in quanto molto al di sotto della quota di campagna raggiungibile solo per tramite di una ripida ed alta scarpata. Astenendosi, in questa sede, dal valutare le questioni idrauliche relative alla gestione e smaltimento delle acque meteoriche ovvero quelle connesse al possibile allagamento di questo tratto (che verranno trattate nelle opportune sedi ma sulle quali si chiede sin d'ora di portare la massima attenzione), si ritiene che questa impostazione generi una complessiva sensazione di angoscia ed insicurezza tale da dissuadere il potenziale fruitore dall'utilizzo dell'infrastruttura; per ovviare a questa criticità, si chiede di "aprire" percettivamente il tracciato allo spazio circostante modellando il suolo dell'area interclusa nella nuova rampa con un leggero declivio che, prendendo avvio dalla stessa quota della ciclabile, potrebbe rendere visibile, se non addirittura fruibile, tutto lo spazio disponibile. Nel merito si ricorda che i sottopassi dovranno disporre di importanti sistemi di illuminazione e videosorveglianza nonché essere dotati di cancelli agli ingressi che ne permettano una automatica chiusura negli orari notturni. L'altezza interna del nuovo sottopasso non dovrà poi essere inferiore ai 3,50 mt.

Inoltre, non avendo individuato elaborati di progetto che garantiscano una adeguata coerenza tra la nuova infrastruttura e la viabilità prevista tra Bergamo e Treviglio (ex IPB), soprattutto in prossimità dell'aggancio alla rotatoria della Tangenziale Sud, si chiede una integrazione mirata degli elaborati di progetto.

Tutto ciò premesso, si esprime positiva volontà di Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera, ai sensi del DPR 383/1994, nel rispetto di quanto contenuto all'interno dei suddetti pareri espressi dalle Direzioni coinvolte e allegati alla presente relazione.

Milano, 15/06/2020

Il Dirigente
Roberto Laffi

