



CITTA DI DALMINE

Città di Dalmine  
Piazza Libertà, 1 - 24044 Dalmine  
C.F. e P. IVA: 00232910166

SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA E URBANISTICA

Prot. 44886

Oggetto : Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) , ai sensi degli artt.4 comma 2bis e 14 comma 5 della Legge Regionale n. 12/2005 – **DECRETO**

### PROVVEDIMENTO DI VERIFICA

L'Autorità competente per la Valutazione Ambientale Strategica, d'intesa con l'Autorità Procedente per la VAS,

VISTI :

- la Direttiva 42/2001/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente;
- Il D. Lgs n. 152 del 3/4/2006 e s.m.i. e n. 4/2008 e s.m.i.;
- La L.R. n. 12/2005 e s.m.i. ed i relativi caratteri attuativi;
- Gli indirizzi generali per la valutazione ambientale (Vas) approvati con D.C.R. n. VIII/351 del 13/3/2007;
- gli ulteriori adempimenti di disciplina approvati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/6420 del 27/12/2007 e successive modificazioni
- la deliberazione della Giunta Regionale n. 9/761 del 10/11/2010
- gli allegati della D.G.R. n. VIII/10971 del 30.12.2009 e n. 9/7761 del 10.11.2010 nonché in particolare l'allegato " 1 U" della D.G.R. n. IX/3836 del 25.07.2012, che disciplina la metodologia procedurale e organizzativa della valutazione ambientale;
- l'atto di nomina dell'Autorità competente per la VAS;

Dato atto che:

- Ai sensi di quanto previsto dai commi 2 e 3 art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) rientra negli strumenti soggetti a verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica;

- il suddetto piano individua aggiornamenti e modifiche del PGTU vigente;
- Il piano in oggetto verifica le condizioni per essere sottoposta a verifica di assoggettabilità a VAS in quanto, ai sensi della normativa vigente:
  - o non costituisce quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e successive modifiche. In tal senso il piano non introduce attività e previsioni per le quali è necessaria l'attivazione della procedura di VIA e relativa autorizzazione;
  - o non introduce previsioni tali da generare impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, non essendo presenti sul territorio alcun sito afferente a Rete Natura 2000 nemmeno all'interno dei comuni contermini.

Pertanto la Valutazione Ambientale Strategica risulterà necessaria solo qualora *"l'autorità competente valuti che le azioni oggetto di valutazione producano impatti significativi sull'ambiente [omissis] tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento"*.

Data evidenza che le motivazioni dell'avvio del procedimento di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) in esame rispondono alla necessità, da parte dell'amministrazione comunale, di conseguire i seguenti obiettivi specifici espressi con apposita Deliberazione di Giunta comunale n. 70 del 07/06/2021, ed in particolare:

- l'aggiornamento del database Sistema Integrato Territoriale (SIT),
- l'implementazione di un modello di simulazione del traffico;
- la progettazione urbanistica per l'aggiornamento e la fattibilità del Biciplan.

Ne consegue dunque che il quadro di riferimento per detta Verifica è il modello metodologico procedurale ed organizzativo della valutazione di piani e programmi (V.A.S.) Allegato 1 Modello Generale di cui alla delibera di Giunta Regionale del 10/11/2010, n. IX/761;

Preso atto che:

- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 70 del 07 giugno 2021, l'Amministrazione Comunale ha disposto l'avvio al procedimento di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano;
- con avviso dell' 8 giugno 2021, pubblicato su Albo pretorio comunale e sul quotidiano a diffusione locale "Bergamo Post " in data 18 giugno 2021 , l'amministrazione ha poi stabilito, ai sensi del c. 2 art. 13 della Lr. 12/2005 e smi, il termine entro il quale chiunque abbia interesse, anche per la tutela degli interessi diffusi, può presentare suggerimenti e proposte;

- con la medesima Deliberazione di Giunta comunale n. 70 del 7 giugno 2021 l'amministrazione comunale ha individuato l'Autorità Procedente – Arch. Silvio Cerea e l'Autorità Competente Dr. Aniello Amatruda;
- con la determinazione del Dirigente della Direzione 2 – Servizi di pianificazione del territorio e di controllo degli interventi di uso e trasformazione del territorio n. 864 in data 15 luglio 2021 sono stati individuati soggetti interessati alla procedura di assoggettabilità Vas, nonché alla definizione dei successivi momenti di attuazione e gestione del procedimento, e nello specifico:

Soggetti competenti in materia ambientale:

- ARPA;
- ATS Bergamo;
- PLIS del basso corso del fiume Brembo;
- Parco dei Colli di Bergamo;
- Ministero per i beni e attività culturali e per il turismo - Segretariato Regionale del Ministero della cultura per la Lombardia;
- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le provincie di Bergamo e Brescia;

Enti territorialmente interessati:

- Regione Lombardia;
- Provincia di Bergamo;
- Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca;
- ATO servizio idrico integrato;
- Autorità di Bacino del Fiume Po;
- Comuni confinanti;

Settori del pubblico interessati all'iter decisionale:

- Associazioni di categoria (industriali, agricoltori, commercianti, esercenti, ecc.);
- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale (Legambiente, Italia Nostra, ecc.);
- Rappresentanti dei lavoratori;
- Ordini e collegi professionali (Architetti, Ingegneri, Geometri, Periti, Agronomi, Geologi ecc.);
- Associazioni (culturali, sportive, volontariato ecc.) portatrici di interessi diffusi;
- Autorità religiose e militari;
- Gestori dei Servizi;
- Singoli cittadini ed altri soggetti potenzialmente interessati;

In data 28 ottobre 2021, con avviso pubblico a cura dell'autorità procedente, è stato messo a disposizione sul sito web comunale, su web Sivas e presso il Settore Territorio, Servizio Urbanistica del comune, il Rapporto preliminare Ambientale, contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute e sul patrimonio culturale, in libera visione sino al 29 novembre 2021 (trenta giorni) per la presentazione di suggerimenti e proposta di chiunque ne abbia interesse, anche per la tutela degli interessi diffusi.

In data 02 novembre 2021 con nota prot. n. 37921 l'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, hanno comunicato ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati la messa a disposizione e pubblicazione su web del rapporto preliminare ai fini dell'espressione del parere, da inviarsi entro trenta giorni dalla messa a disposizione di cui al precedente punto.

Con predetti avviso e comunicazione l'amministrazione ha provveduto a convocare la Conferenza di verifica relativa al procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS del Piano Urbano Generale dei Servizi nel Sottosuolo, volta ad acquisire i pareri dei soggetti interessati e gli elementi informativi, per quanto concerne i limiti e le condizioni per uno sviluppo sostenibile, necessari per potersi esprimere in merito al rapporto preliminare ambientale.

La Conferenza di verifica, di cui si allega verbale (Allegato A), si è svolta in forma semplificata ed in modalità asincrona (ex art. 14 bis L.241/90), fissando il termine per l'acquisizione dei pareri entro il 3 dicembre 2021.

Dal verbale allegato si prende atto dei contributi pervenuti dagli enti competenti in materia ambientale e dagli enti territorialmente interessati.

VALUTATI i contributi pervenuti e i pareri espressi in occasione della Conferenza di verifica, e come questi non rilevino elementi di criticità e/o negatività, sotto il profilo della sostenibilità e compatibilità ambientale, della proposta di Piano, ne motivi ostativi alla non assoggettabilità alla VAS dello stesso, ed in particolare:

#### Provincia di Bergamo

In tema di viabilità e infrastrutture, il Servizio Viabilità dell'ente scrivente, ha presentato quanto segue "Valutati i contenuti del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) proposto del Comune di

Dalmine in sede di procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS, considerato che, di competenza della Provincia resta in capo la sola SP ex SS525 dal Km. 6+194 al Km 8+570, per quanto di competenza ai fini della viabilità, si esprime parere FAVOREVOLE con prescrizioni”

#### Ufficio d'Ambito di Bergamo

Dalle informazioni desumibili dal Rapporto Ambientale Preliminare e dalla Relazione, il Piano PGTU, nel suo complesso, non produce nessun effetto sul quadro insediativo generale, pertanto, ai fini della compatibilità con il Piano d'Ambito, non si evidenzia nulla in particolare. Dunque, in conclusione, si esprime parere favorevole circa la compatibilità del Piano in oggetto con il Piano d'Ambito

#### Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio per le Province di Bergamo e Brescia

Per quanto attiene il profilo archeologico, in considerazione dei nuovi interventi previsti dal Piano, si rammenta per tutte le nuove opere che prevedono scavo (rotatorie, nuova viabilità, ampliamento viabilità esistente, nuovi parcheggi, nuove piste ciclo-pedonali previste al di fuori delle carreggiate esistenti, etc.) la puntuale applicazione di quanto previsto in termini di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi della normativa vigente (D.lgs. 50/2016 art. 25; D.lgs. 42/2004 art. 28 c.4).

#### ATS Bergamo

Il contributo è volto a restituire alcune considerazioni di carattere generale inerenti gli aspetti specifici di salute pubblica connessi al Piano in oggetto, nonché specifiche osservazioni riguardanti i seguenti aspetti: i.) moderazione e controllo della velocità nel quartiere”; ii.) aree a parcheggio sicure, accessibili ed integrate nel paesaggio; iii.) sistema dei percorsi pedonali e ciclabili; iv.) essenze arboree da utilizzarsi per la realizzazione delle diverse opere infrastrutturali; v.) inquinamento luminoso.

#### ARPA Lombardia – Dipartimento di Bergamo

Il contributo è volto a restituire alcune considerazioni inerenti il quadro di riferimento ambientale, nonché sulle azioni di Piano, evidenziando altresì la necessità di bilanciamento del consumo di suolo generato dalle strategie della mobilità con altrettante restituzioni di aree agricole nei casi previsti dalla Lr. 31/2014 e di definizione di misure mitigative e compensative per tutti i suoli liberi consumati. Si richiama infine l'importanza di optare, ove possibile, per sottopassi e sovrappassi ciclopedonali anziché per attraversamenti con impianti semaforici a chiamata dedicati, in quanto la creazione di code agli impianti semaforici e le situazioni di stop and go possono incrementare le emissioni in atmosfera correlate al traffico.

### Azienda UNIACQUE SpA

Il contributo dell'ente scrivente è volto :

- Con riferimento al PGTU:
  - ad evidenziare che le tre tratte della previsione di "gronda nord" risultano interessate dalle interferenze con le aree di rispetto dei nostri Pozzi di Via Fiume Adda, Via cascina nuova e Via Bastone, alimentanti l'Acquedotto comunale;
  - a rimarcare l'aspetto tecnico pratico di interferenza tra interventi prevedibili sulle reti dell'ente gestore, anche di semplice manutenzione programmata o meno, e il sistema di trasporto pubblico che interessa diverse vie della rete principale e di quella interna.
- Con riferimento al BiciPlan:
  - in riferimento a quanto di competenza (SII), non si rilevano situazioni particolari atte a interferire negativamente con i ns. sotto e sopra servizi e ove singolarmente originabili si valuterà caso per caso con la ns. area Esercizio le conflittualità eventualmente presenti.

Dato atto che l'esigenza di aggiornare il PGTU di Dalmine è maturata nel tempo ed è stata raccolta dalla attuale Amministrazione, poiché Dalmine sta attraversando un periodo di grandi trasformazioni. La posizione strategica di Dalmine nell'area metropolitana viene pienamente riconosciuta dal PTCP; Dalmine è parte della direttrice Bergamo-Treviglio, che viene descritta come "la porzione del territorio provinciale che negli ultimi decenni ha visto le più rilevanti trasformazioni, spesso in modalità 'diffusive' e non coordinate, del sistema insediativo e infrastrutturale; ad oggi manifesta significative criticità nella integrazione con un frammentato sistema degli spazi aperti, che pongono esigenze di razionalizzazione della trama urbana e infrastrutturale".

La pressione notevole che gli ATU previsti dal PGT attorno al nodo (ex SS525) ora SP525 - (ex SS470) ora SP470dir (la cosiddetta "Porta Nord"), ha spinto, da un lato ad approfondire le previsioni urbanistiche; dall'altro a ritenere indispensabile una visione unitaria delle ricadute sulle infrastrutture (e viceversa).

L'obiettivo principale del Piano in esame è quello di "implementare un modello di traffico capace di verificare e orientare le singole scelte messe a sistema e successivamente pervenire ad una nuova stesura del PGTU", sia in ordine alle previsioni infrastrutturali, che alla mobilità pedonale e ciclabile attraverso uno specifico piano (Piano particolareggiato della mobilità ciclabile - Biciplan).

Il PGTU risulta strettamente collegato alle previsioni urbanistiche definite dal PGT approvato con DCC 115/2011 (e successive varianti), in quanto definisce le fasi dello scenario di intervento sul traffico veicolare necessario per sostenere il carico insediativo derivante dall'attuazione degli ambiti di trasformazione urbanistica (ATU).

Riferendosi alla simulazione del traffico nel medio periodo, è emersa la seguente ipotesi di ripartizione in diverse fasi relative all'attuazione delle volumetrie di previsione degli ambiti di trasformazione del PGT vigente:

- AT02 (ambito in avanzata fase di definizione): si ipotizza la realizzazione prima della parte commerciale e produttiva per il 40% ca. delle Slp considerata; nella seconda e terza fase si realizzano due tranches del 30% (residenza e altro);
- AT01 (ambito in corso di ridefinizione): si prevede la realizzazione in 2 e 3 fase, con quote rispettivamente del 48% e 52%;
- Aree Doss, se ne prevede la realizzazione in 2 e 3 fase, con quote rispettivamente del 48% e 52%;

Pertanto, la situazione di "tenuta" della fase intermedia è dunque legata alla realizzazione di non più del 50% del carico insediativo previsto, mentre per il completamento delle previsioni è necessario che tutte le infrastrutture di previsione siano realizzate a partire dalla realizzazione del nuovo allaccio al casello autostradale A4.

Il PGTU, come strumento complementare di pianificazione, operando nel rispetto dei valori ambientali ed in accordo con gli strumenti urbanistici comunali, è finalizzato a gestire al meglio gli spazi stradali esistenti al fine di migliorare le condizioni di circolazione veicolare e di sicurezza del traffico.

Rilevato che le opere infrastrutturali di previsione definite dal PTCP e connesse direttamente e/o indirettamente con il sistema infrastrutturale del Comune di Dalmine sono:

- realizzazione della Variante di Verdello (circonvallazione est)
- realizzazione della circonvallazione ovest di Boltiere
- valorizzazione del nodo di interscambio della stazione ferroviaria di Verdello, in funzione della ri-significazione del contesto urbano di Zingonia, come centro di servizi intermedio tra la dorsale metropolitana di Bergamo e la cerniera medio padana.
- valorizzazione del nodo di interscambio delle stazioni ferroviarie di Treviglio Ovest, Arcene, Verdello, Stezzano all'interno del sistema ferroviario metropolitano.
- approfondimento delle condizioni di contestualizzazione territoriale delle opzioni di infrastrutturazione logistica

La previsione di realizzazione della strada di collegamento con Treviolo, detta anche Gronda Nord, di cui all'azione MA1, è contenuta all'interno degli elaborati vigenti del PTCP provinciale, rappresentando un intervento in recepimento di una previsione inserita all'interno di strumenti sovra ordinati, in riconferma delle vigenti previsioni di PGT e PUT, dunque non introduce un nuovo elemento previsionale non precedentemente valutato, operando in conformità con la programmazione vigente.

Rilevata la sostanziale coerenza dei contenuti e delle azioni progettuali del Piano con gli assunti di carattere generale inerenti gli aspetti specifici di salute pubblica connessi al PGTU restituiti da ATS di Bergamo, ed in particolare che:

- i.) le azioni progettuali inerenti la moderazione e controllo della velocità di futura previsione sono previste in prossimità di spazi (piazze) e funzioni pubbliche all'aperto, centrali rispetto all'abitato comunale, caratterizzati da un significativo traffico di attraversamento, e sono volte alla creazione di ambienti urbani maggiormente riparati anche attraverso dissuasori e protezioni con attraversamenti dedicati;
- ii.) i percorsi ciclopedonali previsti all'interno del Biciplan risultano integrati e connessi con la rete urbana del trasporto pubblico, e saranno progettati con soluzioni tecnico costruttive che rendono riconoscibili i percorsi ciclopedonali rispetto ai percorsi carrabili e confortevole e sicuro il flusso dei pedoni e dei ciclisti (cfr. Tav. 07 Tipologie dei percorsi ciclabili);
- iii.) il Biciplan prevede (cfr. Tav. 06 Gerarchia e itinerari della rete ciclabile) la realizzazione di ciclo-parcheggi per le biciclette e di punti di manutenzione e servizi per le biciclette lungo i percorsi identificati.

Rilevato come le considerazioni effettuate da ARPA inerenti il quadro di riferimento ambientale non risultano particolarmente significative in relazione ai contenuti specifici del PGTU e del Biciplan in esame, ma rivestiranno importanza nell'eventualità che detto quadro ambientale venga utilizzato, in un futuro compatibile con l'aggiornamento dei dati, per altri piani, in particolare dal punto di vista del monitoraggio di Piano.

All'interno del Rapporto preliminare del Piano, oltre agli accorgimenti specifici per le singole azioni individuati all'interno delle schede di valutazione di cui al par. 6.1.1., sulla base anche della verifica degli effetti generabili dalle azioni localizzate previste dal nuovo PGTU (cfr. par. 6.5 del Rapporto preliminare), identificate all'interno degli elaborati TAV. 06/a e 07 (riportate nei precedenti par. 6.1 e 6.2) sulle componenti ambientali di indagine, vengono individuate e definite per ogni opera progettuale le rispettive misure mitigative e compensative finalizzate all'innalzamento della sostenibilità ambientale, come puntualmente rappresentate all'interno del par. 6.6. del Rapporto preliminare, così articolate:

- i.) Misure A: misure previste dalla normativa ambientale vigente per il contenimento degli impatti ambientali delle previsioni di sviluppo antropico
- ii.) Misure A-bis. Costituiscono ulteriori elementi qualificanti per la realizzazione degli interventi previsti, in applicazione dei criteri minimi ambientali,
- iii.) Misure B: misure di mitigazione ed inserimento paesaggistico-ambientale, volte ad ottimizzare l'inserimento delle opere nel territorio e nell'ambiente di inserimento

iv.) Misure C: misure di compensazione territoriale ed ambientale tesi a riequilibrare la perdita della funzionalità dei servizi ecosistemici.

Atteso che il nuovo PGTU:

- riconferma in sostanza, il 70% circa delle strade soggette ad interventi di moderazione del traffico e di qualificazione urbana individuate dalla programmazione vigente (PUT e PPT).
- prevede nel complesso un incremento delle strade soggette a nuovi interventi di moderazione del traffico (tra cui le Zone 30) e di qualificazione urbana pari al 50% rispetto ai vigenti strumenti di settore, per un totale di oltre 12 km di strade.
- prevede una sostanziale ridefinizione della gerarchia di rete definita dal vigente PUT 2012.
- ridefinisce, attraverso un aggiornamento della classificazione tecnico-funzionale della viabilità, la gerarchia di rete, prevedendo in particolare una significativa riduzione delle strade di rango superiore (classi A, B e C) riconosciute sul territorio, a favore di un rango inferiore (strade urbane di scorrimento e urbane inter-quartiere).

Dalle valutazioni condotte sull'entità degli impatti ambientali generabili dalle previsioni di Piano e sull'incidenza (ricaduta) territoriale, emerge una sostenibilità complessiva del nuovo PGTU, per cui oltre il 60% delle previsioni presentano una incidenza sugli obiettivi di protezione e sostenibilità ambientale positiva o trascurabile e il 25% delle previsioni presentano un profilo valutativo comunque positivo con aspetti di incidenza ambientale da contenere o mitigare, al fine di ottimizzarne l'inserimento. Mentre nessuna azione viene valutata come "non positiva", dunque non si riscontrano impatti ambientali non compensabili che richiedono la revisione della previsione attraverso alternative di maggiore sostenibilità (eventualmente anche lo scenario "do nothing"), in funzione comunque delle ricadute positive sull'assetto della mobilità comunale.

Pertanto, solo n. 4 azioni hanno ottenuto un giudizio di parziale positività, in considerazione dell'incidenza complessiva e cumulativa sugli obiettivi di protezione e sostenibilità ambientale da mitigare e compensare, e riguardano in prevalenza le previsioni afferenti alla "Gronda Nord" di collegamento dell'abitato nord di Dalmine con lo svincolo della SS470dir di Treviolo.

Per tali azioni, per le quali si ritiene nel complesso che gli impatti ambientali con incidenza negativa siano sostenibili e compensabili alla luce degli effetti generali positivi del complesso delle previsioni sul sistema della mobilità locale, la presente verifica di valutazione fornisce ulteriori specifiche per l'innalzamento della sostenibilità complessiva del Piano come illustrate nel par. 6.6

Nel complesso

- Si rileva pertanto il carattere migliorativo complessivo delle previsioni del nuovo PGTU rispetto a quelle della programmazione vigente (PUT) per ciò che concerne il tema della

moderazione del traffico e della qualificazione urbana, con effetti positivi conseguenti sulla riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera e delle emissioni sonore all'interno degli ambiti di maggior densità insediativa

- ponderata l'incidenza complessiva sulla matrice ambientale generabile dalle proposte di Piano di breve periodo con gli effetti positivi e contenitivi delle stesse sul sistema della rete viabilistica comunale rispetto allo scenario stato di fatto e "do nothing", a fronte del carico veicolare indotto dalle trasformazioni del PGT vigente, si esprime un giudizio di valutazione positivo dello scenario di breve periodo individuato dal nuovo PGTU

- ponderata l'incidenza complessiva sulla matrice ambientale generabile dalle proposte di Piano di medio periodo con gli effetti positivi delle stesse per il contenimento del carico veicolare indotto dalle trasformazioni del PGT vigente sul sistema della rete viabilistica comunale, si esprime un giudizio di valutazione positivo degli scenari di medio e lungo periodo individuato dal nuovo PGTU, subordinato a quanto previsto all'interno del par. 6.6

Rilevato altresì che :

La previsione di realizzazione di nuova viabilità pur interferendo con le aree di rispetto dei pozzi di Via Fiume Adda, Via cascina nuova e Via Bastone, alimentanti l'Acquedotto comunale, non rientra nelle attività/opere espressamente vietate dall'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 e smi; pertanto, nella fase di attuazione delle stesse, sarà cura dell'Amministrazione Comunale trasmettere gli elaborati di progetto all'ente gestore del Sistema Idrico Integrato per l'espressione del parere di competenza.

Le previsioni introdotte dal nuovo PGTU che comportano nuovo consumo di suolo ai sensi della let. c.), comma 1 art. 2 della Lr. 31/2014 rispetto allo scenario attuativo/previsionale vigente definito all'interno dello strumento urbanistico comunale, e che pertanto necessitano di bilanciamento con altrettante restituzioni di aree agricole ai sensi del c. 4 art. 5 della Lr. 31/2014, risultano essere limitate all'azione B.B2 per il breve periodo, all'azione M.B4 per il medio periodo e alle azioni L.L2/B e L.L3 per il lungo periodo, in considerazione che le azioni in previsione M.A1, L.L1 e L.L2/A, pur interessando aree libere allo stato di fatto, risultano già inserite nell'impianto previsionale del PGT vigente, dunque risultano aree urbanizzabili.

Fermo restando che le azioni di medio e lungo periodo comportanti nuovo consumo di suolo potranno essere oggetto di bilanciamento del consumo di suolo nella successiva fase di adeguamento del PGT comunale alla soglia di riduzione provinciale del consumo di suolo in adeguamento al PTCP provinciale (approvato con DGP n. 37 del 7.11.2020 e pubblicato sul BURL n. 9 - Serie Avvisi e Concorsi del 3 marzo 2021) adeguato al nuovo PTR (approvato con d.c.r. n. 1443 del 24 novembre 2020 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie

Ordinaria, n. 50 del 7 dicembre 2020), si ravvisa la necessità di bilanciamento del consumo di suolo generato dalla sola azione B.B2 di breve periodo, qualora la stessa venisse attuata prima di essere recepita all'interno del predetto processo di adeguamento del PGT di cui al c. 3 art. 5 della Lr. 31/2014 e smi. di prossimo avvio.

Atteso altresì che il Biciplan di Dalmine è improntato a:

- 1) dare priorità, nell'ambito della programmazione degli interventi di completamento ed estensione della rete ciclabile della città, agli interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclabili casa- scuola e casa-centri sportivi/ricreativi a beneficio delle generazioni più giovani;
- 2) dare priorità, nell'ambito della pianificazione della rete ciclabile, alla realizzazione di quei tratti che mettono in collegamento percorsi ciclabili discontinui, al fine di garantire una miglior fruibilità degli itinerari ciclistici;
- 3) sviluppare un sistema di segnaletica univoco, ben leggibile, in grado di garantire la più efficace promozione e fruibilità della rete dei percorsi ciclabili (identificazione dei percorsi principali con colori diversi, utilizzo di una grafica coordinata, cartelli direzionali, ecc.);
- 4) potenziare l'offerta di cicloparcheggi protetti, scegliendo l'ubicazione in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture e ai punti di interscambio con il mezzo pubblico e con l'auto privata;
- 5) potenziare la diffusione di rastrelliere di qualità, che consentano di legare agevolmente telaio e ruota al fine di ridurre il rischio di furti e il fenomeno delle bici parcheggiate disordinatamente; collocarle in numero adeguato presso scuole, sedi dei servizi pubblici, principali aree verdi urbane e in generale in corrispondenza dei luoghi dove sono localizzati servizi alla cittadinanza.

Rilevato che :

- il 60% circa dei percorsi di nuova previsione individuati dal nuovo PGTU è prevista all'interno delle carreggiate (tipologie A, B o C) o su marciapiedi (tipologia D) esistenti, dunque entro sedimi stradali asfaltati esistenti, all'interno dell'abitato comunale, senza dunque generare interferenze con gli assetti ambientali;
- la prevalenza (il 65%) dei percorsi di nuova previsione di tipologia E, ossia con pista ciclabile esterna alla carreggiata, in sede propria, è prevista all'interno degli ambiti di evoluzione urbanistica definiti dal vigente PGT (aree di trasformazione, piani attuativi vigenti, previsioni di completamento, etc...), dunque all'interno di aree già urbanizzabili del PGT vigente oggetto di valutazione.
- i percorsi ciclopedonali di nuova previsione con valenza di fruizione naturalistica, all'esterno dell'abitato comunale, rappresentano poco meno del 10% e si sviluppano prevalentemente in corrispondenza di sentieri sterrati già esistenti.

Per l'attuazione dei nuovi tratti di piste ciclo-pedonali, il Rapporto preliminare definisce alcune misure di compensazione territoriale ed ambientale, tese a riequilibrare la perdita della funzionalità dei servizi ecosistemici, tra cui la ri-piantumazione di specie arboree in corrispondenza del lato esterno del sedime ciclopedonale.

Per tutto quanto verificato e valutato all'interno del Rapporto preliminare in oggetto, esaminati i contributi pervenuti in occasione della conferenza di verifica sopra citati, nonché i criteri previsti dal punto 1 Allegato I Parte II del D.Lgs. 152/2006 (cfr. par. 6.8)

- esclusa la natura transfrontaliera degli impatti;
- esclusi rischi per la salute umana e per l'ambiente;
- esclusi gli impatti tali da causare il superamento o l'interferenza con i livelli di qualità ambientale esistenti o stabiliti a livello nazionale o regionale;
- esclusa l'incidenza su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

si ritiene che il nuovo PGTU sia aderente al principio di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente", perseguendo al contempo uno sviluppo sostenibile. Non si rendono necessarie ulteriori valutazioni ed approfondimenti di carattere ambientale che richiedono l'attivazione di una procedura di valutazione ambientale strategica.

Per tutto quanto sopra esposto

## **DECRETA**

1. di non assoggettare la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e di Piano particolareggiato della mobilità ciclabile (Biciplan) di cui in oggetto, avviati in data 07.06.2021 con deliberazione di Giunta Comunale n. 70, alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

2. di stabilire, ai fini della corretta attuazione e gestione del Piano che, per le successive fasi di approvazione, attuazione e gestione, vengano osservate le seguenti condizioni ed indicazioni:

A. Nell'attuazione delle opere in progetto previste all'interno del PGTU e del Biciplan dovrà essere garantita l'applicazione delle misure definite dal Rapporto preliminare rispettivamente all'interno del par. 6.6. (per il PGTU) e del par. 7.4 (per il Biciplan)

B. L'attuazione delle azioni comportanti nuovo consumo di suolo rispetto alle previsioni del vigente strumento urbanistico, e nello specifico le azioni B.B2, M.B4, L.L2/B e L.L3 di cui alla Tav. 6a del PGTU, potrà avvenire esclusivamente successivamente al recepimento delle stesse all'interno della revisione del PGT vigente in adeguamento al c. 3 art. 5 della Lr. 31/2014 e smi. di prossimo avvio. Al fine di pervenire al corretto bilanciamento con altrettante restituzioni di aree agricole, la superficie impiegata per le predette opere infrastrutturali in progetto dovrà dunque essere ricompresa nel calcolo della superficie urbanizzabile del successivo PGT in adeguamento alla Lr. 31/2014.

Inoltre:

C. Per ciò che concerne gli elaborati di Piano da adottare, si dovrà:

- i.) integrare il Rapporto preliminare con la predisposizione del piano di monitoraggio che identifichi indicatori facilmente popolabili e semplici, al fine di monitorare gli esiti del PGTU e del Biciplan.
- ii.) meglio specificare che, nella definizione delle misure mitigative e compensative, per tutte le azioni di progetto che interessano suoli liberi consumati è possibile avvalersi del metodo regionale STRAIN (STudio interdisciplinare sui RApporti tra protezione della natura ed Infrastrutture), approvato con DDG n. 4517 della Qualità dell'Ambiente del 7.05.2007, con particolare riferimento all'abaco delle misure mitigative minime (allegato 9) e alla quantificazione delle aree da rinaturalizzare, come compensazione ai consumi di ambiente da parte di infrastrutture stradali di nuova realizzazione.
- iii.) integrare il cap. 6.6. del Rapporto preliminare con le seguenti specifiche:
  - per l'azione BB2 Rotatoria via Lombardia / SP525 e nuovo innesto con via Roma: in aggiunta alla compensazione, e non in sostituzione di quest'ultima, che venga prevista la piantumazione di alberi e arbusti nelle residue aree verdi che permarranno lungo i lati della SP 525 e di Viale Lombardia una volta realizzata la nuova rotatoria, in modo da creare un assetto vegetazionale, se pur minimo, nell'area;
  - per l'azione MB4 Rotatoria via Stella Alpina – svincolo SS470dir.: in aggiunta alla compensazione, e non in sostituzione di quest'ultima, che venga prevista la piantumazione di alberi e arbusti nelle aree verdi a contorno della nuova rotatoria, in modo da creare un assetto vegetazionale, se pur minimo, nell'area;
  - per l'azione S4 Nuovo Parcheggio Via Marconi- Via Galvani (ex centrale termica): in considerazione della precedente destinazione d'uso del sito, dovrà essere richiesto, prima della trasformazione, l'espletamento delle indagini preliminari volte ad escludere eventuali passività ambientali dovute alle attività pregresse.

D. Per ciò che concerne l'attuazione delle previsioni di Piano:

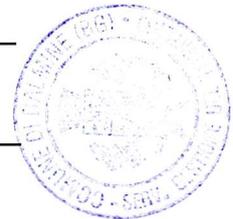
- i.) dovranno essere previsti spazi utili per gli stalli per le biciclette nell'ambito dei nuovi parcheggi previsti nel PGTU;
- ii.) verificare, ove possibile, l'opportunità e la possibilità di optare per sottopassi e sovrappassi ciclopeditoni, anziché per attraversamenti con impianti semaforici a chiamata dedicati.
- iii.) per il tratto di SP ex SS525 di competenza dell'Ente provinciale, dovrà essere rispettata la fascia di rispetto stradale, come da Codice della Strada.
- iv.) tutti gli interventi che verranno eseguiti per la riqualificazione della SP ex SS 525 dovranno essere preventivamente concordati con l'Ufficio Concessione della Provincia di Bergamo e rispettare il D.Lgs. 285/92 s.m.i. (codice della strada) e relativo regolamento applicativo.
- v.) Tutti gli interventi ricadenti all'interno della fascia di rispetto dei pozzi dovranno rispettare la normativa di cui all'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 e smi;
- vi.) la progettazione della rete ciclabile lungo le strade provinciali, dovrà rispettare il Decreto Ministeriale 30.11.1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) e il DGR VI/47207/99 (Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale)
- vii.) per tutte le nuove opere che prevedono scavo (rotatorie, nuova viabilità, ampliamento viabilità esistente, nuovi parcheggi, nuove piste ciclo-pedonali previste al di fuori delle carreggiate esistenti, etc.) dovrà essere applicato quanto previsto in termini di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi della normativa vigente (D.lgs. 50/2016 art. 25; D.lgs. 42/2004 art. 28 c.4); ii.) gli interventi interessanti le strade e le piazze pubbliche storiche (per cui quelle interne ai nuclei di antica formazione) che risultano sottoposte a tutela ai sensi della parte II del D.Lgs 42/2004 /art. 10, c. 4, let. g), debbono essere autorizzati dalla competente Soprintendenza.
- viii.) le aree parcheggio dovranno essere attentamente studiate, al fine di garantire la sicurezza e l'accessibilità di tutti gli utenti. A tal fine dovranno essere previsti percorsi pedonali ben separati dal percorso carrabile, facilmente identificabili ed accessibili da tutte le categorie di utenti (disabili, anziani, carrozzine, passeggini ecc.), anche attraverso la differenziazione degli stessi tramite grafica, colori, segnaletica, illuminazione, al fine di migliorare la sicurezza, il senso di orientamento e l'identificazione dei percorsi. Infine, i parcheggi dovranno essere mitigati attraverso l'uso del verde o di adeguate schermature, in grado di favorire anche l'ombreggiamento estivo.
- ix.) la realizzazione delle future aree per fermate dei mezzi dovranno essere confortevoli (ad es. prevedere sistemi di schermatura per il periodo estivo, protezioni per le piogge invernali, spazi adeguati per l'attesa, sedute o semi/sedute), conformi al progetto dell'arredo urbano e, se il sistema informatico lo consente, dotate di informazioni per gli utenti (tempi di attesa, percorsi, ecc.).

- x.) i cicloparcheggi in previsione dovranno essere ben inseriti nel progetto urbano e, se possibile, essere dotati di elementi di protezione dagli agenti atmosferici. Di particolare interesse è anche la predisposizione, lungo i percorsi, di punti di noleggio urbano o di postazioni di bike sharing.
- xi.) i percorsi pedonali e ciclabili dovranno essere mantenuti in condizioni tali da non creare incidenti ai fruitori programmando idonee manutenzioni.
- xii.) tutte le essenze arboree che verranno utilizzate per la realizzazione delle diverse opere infrastrutturali (quinte verdi alberate, alberature, ecc.) oltre ad essere di tipo autoctone ed idonee ai siti interessati, dovranno essere anche "piante non allergeniche", al fine di creare nel lungo periodo un verde urbano ipoallergenico.
- xiii.) per tutte le azioni di progetto dovrà essere rispettata la normativa in materia di inquinamento luminoso ai sensi della L.R. n. 31/2015, prevedendo l'abbattimento delle emissioni luminose inviate sopra l'orizzonte ed il contenimento della dispersione della luce al di fuori delle zone da illuminare.

Dalmine, 21/12/2021

L'autorità Competente dr. Aniello Amatruda \_\_\_\_\_ 

L'autorità Procedente arch. Silvio Cerea \_\_\_\_\_ 







CITTA' DI DALMINE

Prot. 44403

Città di Dalmine  
Piazza Libertà, 1 - 24044 Dalmine  
C.F. e P. IVA: 00232910166

SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA E URBANISTICA

**CONFERENZA DI VERIFICA ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE  
STRATEGICA DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)  
DEL COMUNE DI DALMINE  
( ex art. 14 bis Legge 241/90 )**

Premesso che :

Con delibera G.C. n. 70 del 07/06/2021 è stato dato avvio al procedimento di verifica dell'assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)

Con determinazione Dirigenziale n. Reg. Gen. 864 del 15/07/2021 il Dirigente della Direzione 2 - Servizi di Pianificazione del Territorio e di Controllo degli Interventi di uso e trasformazione del Territorio ha nominato i soggetti partecipanti al procedimento di verifica esclusione della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.);

In data 02/11/2021, protocollo n. 37919 è stata convocata la Conferenza di Servizi per la verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), in forma semplificata ed in modalità asincrona, invitando i seguenti enti :

ARPA  
ATS BERGAMO  
PLIS DEL BASSO CORSO DEL FIUME BREMBO  
PARCO DEI COLLI DI BERGAMO  
MINISTERO PER I BENI E ATTIVITA' CULTURALI E PER IL TURISMO  
SEGRETARIATO REGIONALE DEL MINISTERO DELLA CULTURA PER LA LOMBARDIA  
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA REGIONE LOMBARDIA  
REGIONE LOMBARDIA - Direzione Generale Territorio e Urbanistica  
PROVINCIA DI BERGAMO - Settore Gestione del Territorio - Settore Ambiente  
CONSORZIO DI BONIFICA DELLA MEDIA PIANURA BERGAMASCA  
ATO Servizio Idrico Integrato  
AUTORITA' DI BACINO DEL PIUME PO'  
COMUNE DI TREVILOLO  
COMUNE DI LALLIO  
COMUNE DI STEZZANO  
COMUNE D LEVATE  
COMUNE DI OSIO SOPRA  
COMUNE DI FILAGO  
COMUNE DI BONATE SOTTO  
ATB - AZIENDA TRASPORTI BERGAMO SPA  
TBSO - TRASPORTI BERGAMO SUD OVEST SPA  
LOCATELLI AUTOSERVIZI SPA SRL  
AUTOSTRADIE PER L'ITALIA SPA  
ORDINE DEGLI ARCHITETTI PIANIFICATORI PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA  
PROVINCIA DI BERGAMO  
ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI BERGAMO  
COLLEGIO PROVINCIA DEI GEOMETRI E GEOMETRI LAUREATI DI BERGAMO  
ORDINE DEI GEOLOGI DELLA LOMBARDIA

ORDINE PROVINCIALE DEI DOTTORI AGRONOMI E DOTTORI FORESTALI DELLA  
PROVINCIA DI BERGAMO  
ORDINE DEI PERITI INDUSTRIALI E DEI PERITI INDUSTRIALI LAUREATI DELLA PROVINCIA  
DI BERGAMO  
ANCE - ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI BERGAMO  
CAMERA COMMERCIO BERGAMO  
CONFARTIGIANATO IMPRESE BERGAMO  
CONFESERCENTI BERGAMO  
CONFEDILIZIA BERGAMO  
ASCOM BERGAMO CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA  
CONFINDUSTRIA BERGAMO  
ACI - AUTOMOBILE CLUB BERGAMO  
WWF BERGAMO BRESCIA ONLUS  
LEGAMBIENTE BERGAMO  
AGENDA 21 LOCALE ISOLA BERGAMASCA DALMINE ZINGONIA  
A.RI.BI. Associazione per il Rilancio della Bicicletta

A seguito della convocazione della Conferenza di Servizi in oggetto, si prende atto che entro la scadenza dei termini stabiliti del 03 dicembre 2021 sono pervenuti i seguenti pareri/apporti/contributi :

Protocollo	Data	Soggetto
41084	23/11/2021	ARPA
41516	26/11/2021	PROVINCIA DI BERGAMO
41777	29/11/2021	ATS BERGAMO
42137	01/12/2021	PIROLA SERGIO
42445	02/12/2021	MINISTERO DELLA CULTURA
42595	03/12/2021	ATO

Inoltre, decorso il termine stabilito di cui sopra, sono pervenuti fuori termine i seguenti pareri/apporti/contributi di seguito elencati :

Prot. 43412 del 10/12/2021 – Uniacque.

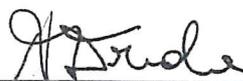
In allegato al presente verbale si allega la documentazione ricevuta.

Il presente verbale viene pubblicato :

- 1) sul sito istituzionale del Comune di Dalmine, nella sezione dedicata "Documentazione PGT – 2021 PGTU – Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica del P.G.T.U."
- 2) sul sito "SIVAS" Sistema Informativo Valutazione Ambientale Strategica di Regione Lombardia.

Dalmine, 17/12/2021

L'autorità Competente – dr. Aniello Amatruda



L'autorità Proponente – arch. Silvio Cerea





Class. 6.3 Fascicolo 2021.43.59

Spettabile

COMUNE DI DALMINE  
PIAZZA LIBERT? NR. 1  
24044 DALMINE (BG)  
Email: protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it

**Oggetto : Comune di Dalmine- contributo alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Rif. prot.n. c\_d245\_aoo.2021.0037919 del 02/11/2021, prot. arpa n. 170848 del 02/11/2021**

In allegato si trasmette il contributo di cui all'oggetto.  
A disposizione per delucidazioni e chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

*Il responsabile della UO*  
Dott. Geol. PAOLO PERFUMI

Allegati:  
File verif di assogg PGTU Dalmine def.pdf

Responsabile del procedimento: Dott. Geol. Paolo Perfumi tel:035.4221.831 mail: [p.perfumi@arpalombardia.it](mailto:p.perfumi@arpalombardia.it)  
Referente dell'istruttoria: Dott.ssa Chiara Andriani tel.: 035.4221. 894 mail: [c.andriani@arpalombardia.it](mailto:c.andriani@arpalombardia.it)

## CONTRIBUTO VER VAS ARPA

### Comune di Dalmine- contributo alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Con nota PEC del Comune di Dalmine prot.n. c\_d245\_aoo.2021.0037919 del 02/11/2021, prot. arpa n. 170848 del 02/11/2021 è pervenuta la comunicazione di messa a disposizione, nel sito web regionale SIVAS e nel sito web del Comune di Dalmine, del rapporto preliminare e di altri documenti inerenti alla verifica di assoggettabilità alla VAS di cui all'oggetto.

I documenti sono stati scaricati dal sito web SIVAS, risultavano ivi aggiornati al 28/10/2021 e sono di seguito elencati:

[DalminePUGSSPGTURAPAI20211012.pdf](#)  
[D.02 Relazione.pdf](#)  
[T.05 Assetto di medio-lungo periodo gerarchia della rete \(allegato 10\).pdf](#)

Il Comune di Dalmine ha deciso di sottoporre il PGTU a verifica di assoggettabilità alla VAS, la quale procedura non prevede la messa a disposizione della proposta di Piano: i documenti messi a disposizione non sono, quindi, la totalità dei documenti costituenti la proposta di PGTU.

Di seguito vengono evidenziati gli aspetti ritenuti utili, anche per sviluppare riflessioni in relazione al Piano, tenuto conto di quanto emerso dai documenti messi a disposizione.

#### **Quadro di riferimento ambientale**

Il quadro ambientale presente nel rapporto preliminare è comune per il PGTU, il PUGSS e il Piano particolareggiato "Biciplan".

Le considerazioni che seguono possono non risultare particolarmente significative in relazione ai contenuti specifici del PGTU e del Biciplan ma rivestono importanza nell'eventualità che detto quadro ambientale venga utilizzato, in un futuro compatibile con l'aggiornamento dei dati, per altri piani.

In generale il quadro ambientale risulta poco sintetico e non evidenzia le modifiche quantitative e qualitative intervenute sul territorio rispetto all'ultima ricognizione eseguita, in occasione della Valutazione Strategica del PGT.

Il quadro ambientale non pare prendere in considerazione gli esiti di monitoraggi pregressi che il Comune avrebbe dovuto eseguire sulla base del Piano di Monitoraggio individuato per il proprio PGT.

A pag. 284 del rapporto preliminare non viene riportato il metadato relativo a quando è stata eseguita l'estrazione dall'anagrafe CASTEL in merito agli impianti di telecomunicazioni e radiotelevisivi esistenti in Comune di Dalmine.

A pagg. 290-291 del rapporto preliminare vi è un riferimento alle aziende a rischio d'incidente rilevante presenti a Dalmine e nell'immediato intorno: Valsped Italia (sita in Dalmine) e SIAD spa (sita in Osio Sopra). Nel rapporto preliminare vengono citati i seguenti documenti di riferimento inerenti alla determinazione delle aree di danno/ipotesi incidentali delle aziende: notifica redatta secondo l'allegato 5 del D.Lgs. 105/2015 del 2016 per la Valsped Italia e notifica del 3/12/2018, anch'essa redatta in base all'allegato 5 del D.Lgs. 105/2015, prot. n. 39412 per la SIAD spa.

Rispetto alla Valsped Italia non è chiaro se debbano essere prese in considerazione aree di danno fuoriuscenti dal perimetro aziendale in quanto nel rapporto preliminare non vi è nessun riferimento in tal senso e per quanto attiene alla SIAD spa non è chiaro se l'estratto della carta dei vincoli del PGT di Osio Sopra e se la tipologia di area di danno (scenario di dispersione di sostanze tossiche limitatamente alla zona III "area di attenzione") coinvolgente il territorio di Dalmine sia riferibile alla notifica ultima del 2018.



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Dipartimento di Bergamo

U.O. Bonifiche e Attività Estrattive

### **Consumo di suolo**

Nel rapporto preliminare vengono appropriatamente indicate le azioni di piano che prevedono consumo di suolo libero, agricolo e non, e consumo di Ambiti Agricoli Strategici (AAS) del PTCP vigente.

Il consumo di suolo generato dalle strategie della mobilità deve essere bilanciato con altrettante restituzioni di aree agricole nei casi previsti dalla L.R. 31/2014.

In generale il suolo libero rappresenta una risorsa preziosa difficilmente rigenerabile e per questo motivo, oltre agli obblighi di bilancio ecologico contemplati dalla L.R. 31/2014, occorrerebbe definire misure mitigative e compensative per tutti i suoli liberi consumati.

Uno dei metodi per individuare le misure mitigative e compensative è il metodo STRAIN.

Il metodo regionale STRAIN (STudio interdisciplinare sui RAPporti tra protezione della natura ed Infrastrutture), approvato con DDG n. 4517 della Qualità dell'Ambiente del 7.05.2007, contiene un abaco di misure mitigative minime (allegato 9) e consente una quantificazione delle aree da rinaturalizzare, come compensazione ai consumi di ambiente da parte di infrastrutture stradali di nuova realizzazione.

### **Considerazioni sulle azioni di Piano**

#### **Azione BB2 Rotatoria via Lombardia / SP525 e nuovo innesto con via Roma**

Per questo progetto nella scheda a pag. 314 del rapporto preliminare si individua la necessità di una compensazione dei suoli verdi permeabili del Piano dei Servizi che andranno persi.

È importante che a seguito della realizzazione di nuove infrastrutture non si venga a creare nel TUC un **continuum impermeabilizzato**.

Infatti, pur tenendo conto che ciascun intervento dovrà rispettare la normativa in materia di invarianza idraulica e idrologica (regolamento regionale n.7/2017 e smi), avere suoli impermeabilizzati dappertutto peggiorerebbe l'effetto "isola di calore"<sup>1</sup> che si crea in estate nelle aree urbane.

Pertanto, in aggiunta alla compensazione, e non in sostituzione di quest'ultima, pare opportuno cogliere l'occasione di questo progetto per piantare alberi e arbusti nelle residue aree verdi che permarranno lungo i lati della SP 525 e di Viale Lombardia una volta realizzata la nuova rotatoria, in modo da creare un assetto vegetazionale, se pur minimo, nell'area.

Infine, si richiama l'opportunità di un'interlocuzione preventiva presso l'Ente Competente in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale per verificare se la modifica introdotta nella viabilità della SP525 possa essere soggetta alla normativa sulla VIA.

#### **Azione MA1 "Gronda nord" o tracciato C (in alternativa azione LL2A o tracciato A e azione LL2B o tracciato B)**

Per quanto attiene la prevista strada di collegamento con Treviolo, detta anche Gronda Nord, data la valenza di questa infrastruttura occorrerà verificare, prima dell'avvio di qualsiasi procedura attuativa, se l'opera rientri tra quelle soggette alla normativa in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

È auspicabile che la scelta del tracciato della Gronda ricada, ove attuata la misura, sull'alternativa meno impattante dal punto di vista ambientale e del consumo di suolo.

#### **Azione MB4 Rotatoria via Stella Alpina – svincolo SS470dir.**

In analogia a quanto espresso per l'azione BB2 è importante cogliere l'occasione di questo progetto per piantare alberi e arbusti nelle aree verdi a contorno della nuova rotatoria, in modo da creare un assetto vegetazionale, se pur minimo, nell'area.

Infine, si richiama l'opportunità di un'interlocuzione preventiva presso l'Ente Competente in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale per verificare se la modifica introdotta nella viabilità della SS470 dir possa essere soggetta alla normativa sulla VIA.

---

<sup>1</sup> Dovuto all'accumulo di calore nelle città per effetto, soprattutto, del calore accumulato e rilasciato dalle superfici impermeabilizzate e per effetto della riduzione delle aree verdi e delle piante e dei benefici effetti di ombreggiatura ed evapotraspirazione ad esse correlate.



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Dipartimento di Bergamo

U.O. Bonifiche e Attività Estrattive

#### **Azione S4 Nuovo Parcheggio Via Marconi- Via Galvani (ex centrale termica)**

Data la precedente destinazione d'uso del sito si suggerisce di valutare, prima della trasformazione, l'espletamento di indagini preliminari volte ad escludere eventuali passività ambientali dovute alle attività pregresse.

È opportuno procedere analogamente a quanto proposto per questa azione di Piano anche per altri eventuali interventi in previsione che vadano ad interessare aree dismesse o comunque aree oggetto di attività pregresse potenzialmente inquinanti.

#### **Percorsi ciclo-pedonali**

Gli spostamenti in bici e a piedi consentono di ridurre le emissioni in atmosfera prodotte dal traffico dei mezzi a motore.

Si ritiene che l'ipotesi della linea 3 della "Bicipolitana", e cioè il nuovo percorso ciclopedonale a fianco della nuova strada tra Treviolo e Dalmine denominata "Gronda Nord", rappresenti un buon progetto per incentivare l'utilizzo della bici, sia a scopo ricreativo che per gli spostamenti casa-lavoro.

Il nuovo percorso incrementerebbe i percorsi ciclabili già esistenti tra Treviolo e Dalmine, sfocianti in punti logisticamente diversi della città di Dalmine.

Infine, si apprezza quanto riportato a pag. 152 del rapporto preliminare e cioè la previsione di un allungamento del percorso ciclopedonale naturalistico lungo il Brembo (da km 2 a km 7).

Per quanto attiene, invece, il tema degli attraversamenti pedonali e ciclabili, trattato a pag. 28 del rapporto preliminare, in generale si richiama l'importanza di optare, ove possibile, per sottopassi e sovrappassi ciclopedonali anziché per attraversamenti con impianti semaforici a chiamata dedicati, in quanto la creazione di code agli impianti semaforici e le situazioni di stop and go possono incrementare le emissioni in atmosfera correlate al traffico.

#### **Punti di ricarica elettrica per i veicoli**

Si coglie l'occasione del PGTU per evidenziare le seguenti norme: **D.Lgs. 257/2016 e il D.Lgs. 48/2020**.

I decreti riguardano misure per potenziare la rete nazionale dei punti di ricarica elettrica per i veicoli.

La parte più nota del D.Lgs. 257/2016 è quella che dispone che gli enti territoriali, con propri provvedimenti, consentano nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi.

La parte forse meno nota, ma altrettanto importante, è quella che stabilisce che punti per la ricarica siano approntati nelle ristrutturazioni di edifici e nuovi edifici non residenziali con superficie utile superiore a 500 mq e nelle ristrutturazioni di edifici e nuovi edifici residenziali con almeno 10 unità abitative (cfr. art. 15 del D.Lgs. 257/2016).

#### **Stalli per le bici**

La carenza di stalli può rappresentare un disincentivo all'utilizzo delle bici e pertanto è apprezzabile che il Comune di Dalmine abbia deciso di potenziare la diffusione di rastrelliere di qualità (pag. 36 del rapporto preliminare).

Inoltre, le bici parcheggiate fuori da appositi stalli possono compromettere la fruizione degli spazi urbani.

Si coglie l'occasione del PGTU per evidenziare la **L. 11/01/2018 n.2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"**: tra le diverse disposizioni a carico dei Comuni, all'art. 8 comma 5 prevede che **in sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscano i parametri di dotazione di stalli per le biciclette** destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

Spazi utili per le rastrelliere possono essere opportunamente individuati nell'ambito dei nuovi parcheggi previsti nel PGTU, con i completamenti del caso in sede di attuazione dei nuovi piani urbanistici, come stabilito dalla norma sopra citata.

#### **Parcheggi**

Fermo restando la necessità di evitare che la ricerca di stalli liberi, per parcheggiare l'auto, porti i veicoli ad intasare le vie del centro urbano con conseguente incremento emissivo, e quindi fermo restando la



Dipartimento di Bergamo  
**U.O. Bonifiche e Attività Estrattive**

comprensibile esigenza di non avere una carenza eccessiva di spazi per la sosta, è bene tener presente che, al contrario, una sovrabbondanza di parcheggi nel TUC potrebbe rappresentare un deterrente all'utilizzo di mezzi più ecologici, e cioè all'utilizzo del TPL e della bicicletta.

Si auspica quindi che il Comune proceda per step gradualmente nella creazione di spazi per la sosta, in modo da non giungere all'eventuale paradosso d'invogliare l'ingresso in città delle auto private.

### **Trasporto Pubblico Locale**

Le considerazioni che seguono sono riflessioni che non hanno implicazioni immediate sulle azioni del PGTU. È plausibile ritenere che in futuro la riduzione delle emissioni in atmosfera climalteranti non potrà dipendere esclusivamente dallo sviluppo di nuove tecnologie ma dipenderà anche dalla disponibilità dei singoli a cambiare le proprie abitudini di vita.

La scelta, ad esempio, di optare per l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale al posto del mezzo proprio, attiene alle inclinazioni personali, alle possibilità economiche e comodità logistiche.

Sul primo elemento le amministrazioni locali possono fare molto ma ciascuna campagna di sensibilizzazione può giungere a migliori risultati se si orientano in senso positivo anche gli altri due fattori e cioè la convenienza economica e logistica.

È auspicabile quindi che le amministrazioni locali si preoccupino di tutti i fattori coinvolti, per quanto nelle loro possibilità, ogniquale volta si creino occasioni utili nei tavoli di lavoro comunali e sovracomunali sul TPL.

### **Piano di monitoraggio**

Nel rapporto preliminare non pare esserci un riferimento ad un piano di monitoraggio predisposto ad hoc per il PGTU e il Biciplan.

È importante che si monitorino gli esiti dei due Piani.

Sia qualora si ritenga di monitorare gli esiti e gli effetti dei Piani con un monitoraggio specifico, sia qualora si scelga di far confluire tutto nel più ampio monitoraggio del PGT, è importante scegliere indicatori facilmente popolabili e **semplici da comprendere per i cittadini e i portatori di interessi**: l'ideale sarebbe ricorrere, ove possibile, ad una quantificazione anche in termini percentuali e costituire con i dati di monitoraggio una sorta di "*carta d'identità*" della mobilità nel Comune.



Provincia di  
Bergamo

Dipartimento Presidenza, Segreteria e Direzione Generale  
Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica  
Via Sora, 4 - 24121 Bergamo  
Tel. 035.387288  
segreteria.urbanistica@provincia.bergamo.it  
protocollo@pec.provincia.bergamo.it

## TRASMISSIONE VIA PEC

Data: Spett.le  
Prot. n. **Comune di Dalmine**

Oggetto: **Parere per la Verifica di assoggettabilità a VAS del “Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU” del Comune di Dalmine. Contributi e osservazioni**

Con riferimento alla Vs. nota del 02/11/2021 prot.37919, pervenuta al prot. provinciale in data 02/11/2021 prot.61876, relativa alla procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS del “Piano Generale del Traffico Urbano” del Comune di Dalmine, al fine di offrire un contributo per quanto di competenza dello scrivente Ente, in qualità di ente territorialmente interessato, avendo analizzato i documenti pubblicati sul sito “SIVAS”, si formulano le considerazioni di seguito riportate.

Come si desume dal Rapporto Preliminare (RP) e dalla Relazione allegata (marzo 2021), il “Piano Generale del Traffico Urbano – PGTU”, viene inteso come lo “schema quadro” del PUT comunale ed è finalizzato a conciliare aspetti strettamente trasportistici e di viabilità (quali: la circolazione dei veicoli sulla viabilità principale, l’organizzazione degli spazi per la sosta delle autovetture, l’individuazione delle *Zone 30*, la classificazione della rete stradale), con il concetto di riqualificazione ambientale nell’ambito degli interventi sulla mobilità urbana.

Il PGTU risulta inoltre strettamente collegato alle previsioni urbanistiche definite dal PGT approvato con DCC 115/2011 (e succ. Varianti), in quanto definisce le fasi dello scenario di intervento sul traffico veicolare necessario per sostenere il carico insediativo derivante dall’attuazione degli ambiti di trasformazione urbanistica (ATU).

Dalle Relazioni si evince che, la pressione sul sistema della mobilità di Dalmine, generata dagli ambiti di trasformazione urbanistica previsti dal vigente PGT intorno al nodo della SP525 e della SP470dir, ha comportato l’esigenza di una rivalutazione complessiva del sistema infrastrutturale comunale, nonché approfondimenti sulle eventuali ricadute ambientali.

L’obiettivo principale del Piano in esame, è quello di “implementare un modello di traffico capace di verificare e orientare le singole scelte messe a sistema e successivamente pervenire ad una nuova stesura del PGTU”, sia in ordine alla previsioni infrastrutturali, che alla mobilità pedonale e ciclabile attraverso uno specifico piano (Piano particolareggiato della mobilità ciclabile - *Biciplan*).

Si riscontra come il nuovo PGTU riconfermi in sostanza, il 70% circa delle strade soggette ad interventi di moderazione del traffico e di qualificazione urbana individuate dalla programmazione vigente (PUT e PPT). Nel complesso prevede comunque anche un incremento delle strade soggette a nuovi interventi di moderazione del traffico (tra cui le *Zone 30*) e di qualificazione urbana pari al 50% rispetto ai vigenti strumenti di settore, per un totale di oltre 12 km di strade.

Si rileva pertanto il carattere migliorativo complessivo delle previsioni del nuovo PGTU rispetto a quelle della programmazione vigente (PUT e PGTU) per ciò che concerne il tema della moderazione del traffico e della qualificazione urbana, con effetti positivi conseguenti sulla riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera e delle emissioni sonore all’interno degli ambiti di maggior densità insediativa.

Inoltre, riferendosi alla simulazione del traffico nel medio periodo, è emersa la seguente ipotesi di ripartizione in diverse fasi relative all’attuazione delle volumetrie di previsione degli ambiti di trasformazione del PGT vigente:

- AT02 (ambito in avanzata fase di definizione): si ipotizza la realizzazione prima della parte commerciale e produttiva per il 40% ca. delle Slp considerata; nella seconda e terza fase si realizzano due tranches del 30% (residenza e altro);
- AT01 (ambito in corso di ridefinizione): si prevede la realizzazione in 2 e 3 fase, con quote rispettivamente del 48% e 52%;
- *Aree Doss*, se ne prevede la realizzazione in 2 e 3 fase, con quote rispettivamente del 48% e 52%;

La situazione di “tenuta” della fase intermedia è dunque legata alla realizzazione di non più del 50% del carico insediativo previsto, mentre per il completamento delle previsioni è necessario che tutte le infrastrutture di previsione siano realizzate a partire dalla realizzazione del nuovo allaccio al casello autostradale A4.

Per l’attuazione dei **nuovi tratti di piste ciclo-pedonali**, sono previste alcune misure di compensazione territoriale ed ambientale, tese a riequilibrare la perdita della funzionalità dei servizi ecosistemici, tra cui la ri-piantumazione di specie arboree in corrispondenza del lato esterno della sedime ciclopedonale.

Rispetto al tema della mobilità e al contesto territoriale in esame, il **recente PTCP** pone specifici indirizzi ed obiettivi da perseguire, di seguito richiamati.

Il Piano Provinciale, considera la posizione territoriale di Dalmine strategica dal punto di vista del sistema infrastrutturale e della mobilità, in quanto collocata all’interno dell’area metropolitana “*Bergamo-Dalmine-Zingonia*”, caratterizzata da un contesto fortemente antropizzato e strettamente legato alla SS525 (Bergamo-Boltiere), alla SS42 (Bergamo-Treviglio) e in parte all’autostrada A4.

Dalmine è inoltre individuata tra le *geografie provinciali* del PTCP, quale area ricompresa nella direttrice Bergamo-Treviglio. Questo sistema urbanistico-territoriale, viene descritto come “*la porzione del territorio provinciale che negli ultimi decenni ha visto le più rilevanti trasformazioni, spesso in modalità ‘diffusive’ e non coordinate, del sistema insediativo e infrastrutturale; ad oggi manifesta significative criticità nella integrazione con un frammentato sistema degli spazi aperti, che pongono esigenze di razionalizzazione della trama urbana e infrastrutturale*”.

Nella cartografia del PTCP, la conurbazione dell’area *Dalmine – Zingonia*, è individuata entro il *Contesto Locale* 16, ove sono presenti fenomeni di elevata urbanizzazione (specialmente lungo la direttrice Dalmine-Boltiere e nell’area di Zingonia), un sovraccarico viario lungo la SP525 con frequente congestione del traffico nell’area compresa tra Lallio–Dalmine e Osio Sotto–Boltiere e condizioni di criticità lungo la SP122 (Strada Francesca) nel tratto afferente a Zingonia. Oltre all’elevata interferenza dell’autostrada A4 nell’area di Dalmine, Osio Sopra e Osio Sotto con conseguente frammentazione ecologica del territorio.

Le opere infrastrutturali di previsione definite dal PTCP e connesse direttamente e/o indirettamente con il sistema infrastrutturale del Comune di Dalmine sono:

- realizzazione della Variante di Verdello (circonvallazione est)
- realizzazione della circonvallazione ovest di Boltiere
- valorizzazione del nodo di interscambio della stazione ferroviaria di Verdello, in funzione della ri-significazione del contesto urbano di Zingonia, come centro di servizi intermedio tra la dorsale metropolitana di Bergamo e la cerniera medio padana.
- valorizzazione del nodo di interscambio delle stazioni ferroviarie di Treviglio Ovest, Arcene, Verdello, Stezzano all’interno del sistema ferroviario metropolitano.
- approfondimento delle condizioni di contestualizzazione territoriale delle opzioni di infrastrutturazione logistica

Tra gli indirizzi di sviluppo territoriale indicati dal PTCP per il territorio di Dalmine, si evidenzia in particolare:

- L’esigenza di un potenziamento del sistema dei percorsi ciclo-pedonali lungo o in prossimità della SS42 e SS525;
- Una maggiore attenzione alla questione del traffico di distribuzione interno e la necessità di razionalizzare l’offerta di trasporto. “*In questo senso, pare ipotizzabile un ridisegno del margine urbano, ispirato al contenimento dei consumi di suolo, ma anche a una riorganizzazione del sistema della mobilità, identificando una chiara gerarchia di rete, formata da :*
  - *assi di distribuzione “metropolitani”, non direttamente interferenti con le zone residenziali, sui quali deviare il traffico pesante e la componente di attraversamento di quello leggero.*
  - *assi locali, interni ai contesti urbani, su cui operare interventi di riqualificazione volti anche alla protezione delle utenze deboli e, se del caso, anche del servizio di trasporto pubblico.* “

In tema di *viabilità e infrastrutture*, il **Servizio Viabilità** dell'ente scrivente, presenta quanto segue.

“ Valutati i contenuti del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) proposto del Comune di Dalmine in sede di procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS, considerato che, di competenza della Provincia resta in capo la sola SP ex SS525 dal Km. 6+194 al Km 8+570, per quanto di competenza ai fini della viabilità, si esprime parere FAVOREVOLE con le seguenti *prescrizioni* :

- dovrà essere rispettata la fascia di rispetto stradale, come da C.d.S.
- tutti gli interventi che verranno eseguiti per la riqualificazione della SP ex SS 525, dovranno essere preventivamente concordati con l'Ufficio Concessione della Provincia di Bergamo e rispettare il D.Lgs. 285/92 s.m.i. (codice della strada) e relativo regolamento applicativo.
- la progettazione della rete ciclabile lungo le strade provinciali, dovrà rispettare il Decreto Ministeriale 30.11.1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) e il DGR VI/47207/99 (Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale). “

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si inviano distinti saluti.

**LA DIRIGENTE DEL SERVIZIO**

***Dott.ssa Immacolata Gravallese***

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del  
DPR 445/2000 e del D.Lvo 82/2005 e norme collegate

Istruttore Tecnico referente: Dott. Pianificatore Territoriale *Crespi Chiara* – tel. 035/387338.

Sistema Socio Sanitario



Regione  
Lombardia

ATS Bergamo

**DIPARTIMENTO DI IGIENE E PREVENZIONE SANITARIA**

Certificato secondo la norma UNI EN ISO 9001

Settore di Prevenzione Bergamo Ovest

Ufficio Sanità Pubblica

Responsabile: dott. Gian Battista Poiatti

Sede di Treviglio – Via San Giovanni Bosco n. 3 - Tel. 035.385025

posta elettronica certificata (PEC): [protocollo@pec.ats-bg.it](mailto:protocollo@pec.ats-bg.it)

posta elettronica ordinaria (PEO): [protocollo.generale@ats-bg.it](mailto:protocollo.generale@ats-bg.it)

**Autorità Procedente e Competente per la VAS  
del Comune di  
24044 DALMINE – BG –**

PEC: [protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it](mailto:protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it)

MAIL: [urbanistica@comune.dalmine.bg.it](mailto:urbanistica@comune.dalmine.bg.it)

**Oggetto : Procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS del PUGGS (Piano urbano generale dei servizi nel sottosuolo): convocazione conferenza di verifica in forma semplificata e asincrona  
Vs. nota Prot. n. 0037921 del 02/11/2021 (Prot. ATS n. 0106852 del 02/11/2021)  
Contributo/Osservazioni**

Con riferimento al procedimento in oggetto;

-preso atto della documentazione messa a disposizione e scaricata dal Vostro sito internet, in particolare il “Rapporto Preliminare Ambientale” (Comune di Dalmine Protocollo n. 35131/2021 del 13/10/2021) il quale riguarda i seguenti strumenti di pianificazione:

- Piano Urbano generale dei servizi nel sottosuolo (PUGSS);
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU),
- Piano Particolareggiato della mobilità ciclabile (Biciplan),

-nel condividere sia gli obiettivi indicati che le valutazioni finali nel Rapporto Ambientale sopraccitato che in sintesi stabiliscono:

**PUGGS:**

In sintesi il RA stabilisce:

▪ avendo il comune di Dalmine una diffusione già capillare delle reti tecnologiche sul proprio territorio, le dorsali d’infrastrutturazione individuate dal nuovo PUGSS non vanno intese come creazione di nuovi assi di diffusione dei servizi, quanto piuttosto un ammodernamento e un potenziamento delle infrastrutture esistenti su assi stradali che presentano nuove necessità o problemi da risolvere, oppure assi stradali oggetto di focus di strumenti normativi sovraordinati in ordine ad indirizzi di potenziamento viabilistico sovralocale e dotazioni di servizi dedicati ad un bacino d’utenti a scala vasta;

▪con riferimento alle modalità di infrastrutturazione e ai criteri di intervento stabiliti dalla vigente normativa in materia, per tali assi il PUGSS 2021 individua specifici criteri preferenziali di intervento: - dovrà essere valutata prioritariamente la convenienza e l’opportunità tecnico-economica a realizzare infrastrutture per l’alloggiamento dei servizi di tipo “cunicolo tecnologico” piuttosto che l’utilizzo delle tecniche di posa NO-DIG e le trenchless technologies. - dovrà essere preferito il recupero delle infrastrutture preesistenti e delle

reti dismesse per la posa di nuove reti, privilegiando l'utilizzo di tecnologie atte a ridurre l'effrazione della superficie (scavo a foro cieco –Tt ecniche no dig). Nei casi di confermata riutilizzabilità delle infrastrutture esistenti non dovrà essere consentita di norma la realizzazione di nuove infrastrutture su percorsi paralleli, anche se limitrofi, se non a seguito di esaurimento delle primarie capacità di alloggiamento dei servizi di rete. - dovrà essere privilegiato l'utilizzo delle strutture più complesse e, al fine di garantire il minor disagio possibile ai cittadini;

E' importante specificare che la funzione del Piano di infrastrutturazione ipotizzato è fornire un orientamento sul tipo di intervento che si ritiene maggiormente opportuno adottare .....in funzione delle specifiche analisi tecniche effettuate sul sistema dei servizi a rete nel sottosuolo. La scelta finale tra le possibili infrastrutture e tecniche di scavo dovrà essere presa dall'Amministrazione Comunale, insieme all'ente Gestore della rete, secondo ulteriori studi di fattibilità e strategia prevista, in base ad ulteriori elementi conoscitivi delle caratteristiche esistenti delle strade, alle dimensioni e alla potenzialità dei servizi a rete che si è previsto di alloggiare, in base alla possibilità di riutilizzo, ripristino o rinnovo delle reti stesse, nella massimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti, ed in coerenza con i criteri di intervento di cui al precedente paragrafo 5.2.

Dunque, il Piano di infrastrutturazione così improntato è finalizzato a: ottimizzare l'organizzazione della risorsa sottosuolo, raccogliendo le reti di distribuzione dei servizi primari (energia elettrica, riscaldamento, impianti idrici, telecomunicazioni), rispettando le logiche tecnologiche e i fattori di sicurezza; eliminare la caotica situazione oggi esistente nel sottosuolo; migliorare l'organizzazione tecnico – spaziale dei sottoservizi; realizzare un sistema che può essere controllato costantemente mediante il monitoraggio della rete sotterranea; diminuire i tempi per la manutenzione e l'ampliamento delle reti cittadine, riducendo di conseguenza i disagi e i costi provocati da cantieri in corso).

**Si condividono pertanto le valutazioni conclusive di cui al paragrafo 5.3 (Pag. 503 del R.A.), in particolare dove si dichiara che “.....il presente PUGSS.....si relaziona con lo strumento urbanistico comunale, definendo specifici criteri di infrastrutturazione del sottosuolo che devono trovare applicazione all'interno delle aree di nuovo sviluppo insediativo (definite come “ad evoluzione urbanistica”), individuate all'interno della Tav. 10 di Piano, all'interno delle quali sono più concrete le possibilità di realizzare e/o adeguare le infrastrutture sotterranee che permettano di gestire in modo razionale sia il sottosuolo che il sopra suolo....”;**

#### **PGTU:**

In sintesi il RA stabilisce che ....” l'esigenza di aggiornare il PGTU di Dalmine è maturata nel tempo ed è stata raccolta dalla attuale Amministrazione, poiché Dalmine sta attraversando un periodo di grandi trasformazioni. La posizione strategica di Dalmine nell'area metropolitana viene pienamente riconosciuta dal PTCP; Dalmine è parte della direttrice Bergamo-Treviglio, che viene descritta come “la porzione del territorio provinciale che negli ultimi decenni ha visto le più rilevanti trasformazioni, spesso in modalità ‘diffusive’ e non coordinate, del sistema insediativo e infrastrutturale; ad oggi manifesta significative criticità nella integrazione con un frammentato sistema degli spazi aperti, che pongono esigenze di razionalizzazione della trama urbana e infrastrutturale”. L'ambito strategico è caratterizzato da un contesto fortemente antropizzato, strettamente legato sia alla SS525 (Bergamo-Boltiere) sia alla SS42 (Bergamo-Treviglio); dal punto di vista del sistema infrastrutturale e della mobilità, viene confermato “il riconoscimento del carattere “metropolitano” dell'asta urbanizzata Bergamo-Dalmine□Zingonia”. Il riconoscimento del carattere metropolitano dell'area pone al centro dell'attenzione la questione del traffico di distribuzione interno e la necessità di razionalizzare l'offerta di trasporto.

La pressione notevole che gli ATU previsti dal PGT attorno al nodo (ex SS525) ora SP525 - (ex SS470) ora SP470dir (la cosiddetta “Porta Nord”), ha spinto, da un lato ad approfondire le previsioni urbanistiche; dall'altro a ritenere indispensabile una visione unitaria delle ricadute sulle infrastrutture (e viceversa).

Il nuovo PGTU prevede una sostanziale ridefinizione della gerarchia di rete definita dal vigente PUT 2012, attraverso un aggiornamento della classificazione tecnico-funzionale della viabilità. Se dal confronto tra il vigente PUT e il nuovo PGTU si evince come rimangono invariate le attribuzioni di “autostrada” (autostrada A4 Milano-Venezia) e di “strada extraurbana principale”, quest'ultima rappresentata dalla SPexSS470dir, si riscontra come sia nello scenario di breve periodo che di lungo periodo del nuovo PGTU: - l'intero tratto della SP525 interessante il territorio comunale subisce un declassamento da “strada extraurbana secondaria”

a “strada urbana di scorrimento”, così come il tratto di Via Stella Alpina ad est dello svincolo della SPexSS470dir in direzione Lallio e il tratto di Via Dossi ricompreso all’interno del territorio comunale, questi ultimi maggiormente più esterni rispetto al centro abitato. - l’intero tratto di Viale Lombardia ricompreso tra l’incrocio con la SP525 e l’incrocio con Via Emilia subisce un declassamento da “strada extraurbana secondaria” a “strada inter-quartiere”, così come il tratto di Via Emilia fino all’incrocio con Via Osio. La ridefinizione della gerarchia di rete operata dal PGTU prevede dunque una significativa riduzione delle strade di rango superiore (classi A, B e C) riconosciute sul territorio, a favore di un rango inferiore (strade urbane di scorrimento e urbane inter-quartiere). Inoltre, con riferimento alle classi delle strade di gerarchia inferiore, si evidenzia come il PGTU prevede un significativo passaggio di classe da “strada urbana locale” (PUT2012) a “strade di quartiere” o “interquartiere” (+90% nello scenario di breve periodo e + 60% nello scenario di lungo periodo). Aumentano infine le strade individuate dal PUT vigente come “strade urbane locali” che non vengono classificate dal nuovo PGTU....”

### **BICIPLAN - PARTICOLAREGGIATO DELLA MOBILITÀ CICLABILE**

In sintesi, dal punto di vista operativo, il Biciplan di Dalmine è improntato a:

- 1) dare priorità, nell’ambito della programmazione degli interventi di completamento ed estensione della rete ciclabile della città, agli interventi di messa in sicurezza dei percorsi ciclabili casa- scuola e casa-centri sportivi/ricreativi a beneficio delle generazioni più giovani;
- 2) dare priorità, nell’ambito della pianificazione della rete ciclabile, alla realizzazione di quei tratti che mettono in collegamento percorsi ciclabili discontinui, al fine di garantire una miglior fruibilità degli itinerari ciclistici;
- 3) sviluppare un sistema di segnaletica univoco, ben leggibile, in grado di garantire la più efficace promozione e fruibilità della rete dei percorsi ciclabili (identificazione dei percorsi principali con colori diversi, utilizzo di una grafica coordinata, cartelli direzionali, ecc.) ;
- 4) potenziare l’offerta di cicloparcheggi protetti, scegliendo l’ubicazione in relazione alla capacità attrattiva esercitata dalle diverse strutture e ai punti di interscambio con il mezzo pubblico e con l’auto privata;
- 5) potenziare la diffusione di rastrelliere di qualità, che consentano di legare agevolmente telaio e ruota al fine di ridurre il rischio di furti e il fenomeno delle bici parcheggiate disordinatamente; collocarle in numero adeguato presso scuole, sedi dei servizi pubblici, principali aree verdi urbane e in generale in corrispondenza dei luoghi dove sono localizzati servizi alla cittadinanza.

Con riferimento alle sintesi sopraccitate riferite al PGTU ed al BICIPLAN,

-alla luce del Decreto 4 agosto 2017 “**Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**”, il quale detta linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile – PUMS- su tutto il territorio nazionale e che stabilisce che “Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS (art. 3);

-ritenendo importante e necessario che il PUMS implementi i contenuti, gli obiettivi, le strategie nonché il piano di monitoraggio così come stabilito dalla normativa sopraccitata;

-alla luce anche dell’Art. 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana del Codice della Strada (CDS) che stabilisce al comma 2....” All’obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell’anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.....”;

-preso atto che, in sostanza, il PUT (Piano urbano per il traffico), come strumento complementare di pianificazione, operando nel rispetto dei valori ambientali ed in accordo con gli strumenti urbanistici comunali è finalizzato a gestire al meglio gli spazi stradali esistenti al fine di migliorare le condizioni di circolazione veicolare e di sicurezza del traffico

-considerato che gli strumenti sopraccitati sono caratterizzati dal fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, la riduzione di consumi energetici, l’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la

minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione delle criticità/fenomeni di congestione nelle aree urbane;

**-premesse le seguenti note di carattere generale inerenti “aspetti specifici di salute pubblica”;**

- L'analisi dei determinanti della salute e la definizione delle strategie più idonee al conseguimento di elevati livelli di qualità e benessere per tutti, sono tutt'ora gli obiettivi strategici dell'OMS, che arriva a coniare il termine di “*Urban Health*”: “...*la configurazione attuale delle città e, più in generale l'urbanizzazione, presentano per la Salute Pubblica e individuale tanti rischi quante opportunità. Se infatti le città fossero correttamente pianificate, ben organizzate e coscientemente amministrate, sarebbe possibile dar vita ad una sinergia tra istituzioni, cittadini e professionisti in grado di migliorare le condizioni di vita e la salute della popolazione.*”. **Salute e benessere di una popolazione sono quindi fondamentali per lo sviluppo della società e contribuiscono in modo decisivo alla crescita economica;**
- La Commissione Europea nel “Libro Bianco dei Trasporti” ( Bruxelles, 28/3/2011), fissa un obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di gas serra del 60% al 2050, rispetto ai livelli del 1990. **Vengono presi in considerazione in particolare i trasporti nelle aree urbane, che presentano problemi di congestione, scarsa qualità dell'aria, inquinamento acustico e che contribuiscono per circa il 25% alle emissioni complessive di anidride carbonica del settore.** Secondo il Libro Bianco “*la graduale eliminazione dall'ambiente urbano dei veicoli 'alimentati con carburanti convenzionali' è uno dei fattori che possono maggiormente contribuire alla riduzione della dipendenza dal petrolio, delle emissioni di gas serra e dell'inquinamento atmosferico e acustico. Ciò dovrà essere integrato dallo sviluppo di adeguate infrastrutture per la ricarica/rifornimento dei nuovi veicoli*”.
- Si afferma inoltre che l'incremento della domanda di spostamento con i mezzi pubblici, unito ad una maggiore densità e frequenza dei servizi di trasporto pubblico, potrà innescare un circolo virtuoso per i modi di trasporto pubblico. La riduzione del traffico dovrà essere garantita anche attraverso misure di gestione della domanda di trasporto e interventi di pianificazione territoriale, oltre che dalla promozione di interventi volti allo sviluppo della mobilità ciclabile e pedonale, che devono essere integrati alla progettazione delle infrastrutture di mobilità. La progettazione della rete infrastrutturale (viaria) deve avere come obiettivo da una parte il miglioramento della sicurezza per tutti gli utenti (pedoni e automobilisti), in particolare per quelli fragili, come persone anziane, bambini, disabili, ciclisti, e dall'altra deve poter promuovere le relazioni sociali nelle strade di quartiere.
- E' quindi necessario prevedere percorsi per gli utenti fragili lontano dalla rete veicolare, da intersezioni e attraversamenti, progettare strade per lo scorrimento veloce e per il trasporto pesante di merci esterne ai centri urbani e disporre che il traffico da attraversamento dei centri abitati sia nettamente separato da quello residenziale. A garanzia di una maggiore sicurezza sono inoltre da prevedere incroci a T per evitare l'immissione diretta del traffico nella viabilità di scorrimento, da realizzare pavimentazioni stradali con materiale di qualità e mantenute in buone condizioni, ed assicurare sempre un'adeguata segnaletica.
- Deve essere evitata la concentrazione di traffico vicino alle aree dedicate allo sport/tempo libero e in prossimità delle scuole, come pure va possibilmente limitata la rete stradale al diretto servizio di insediamento. L'accessibilità ai mezzi di pronto soccorso deve essere invece sempre garantita, per assicurare la tempestività degli interventi. La rete stradale a livello di quartiere dovrebbe essere progettata per connettere molteplici funzioni, accesso alle attività commerciali, offerta di servizi alla persona, ma anche per favorire la socialità. Per prevenire gli incidenti stradali e favorire le relazioni sociali, le strade urbane dovrebbero essere a velocità controllata, con accesso carrabile limitato e la presenza di ostacoli per rallentare la velocità, possibilmente a forma di spina. Infine, nei centri abitati la rete viaria dovrebbe essere compatibile con il trasporto pubblico e con i percorsi e le zone ciclo-pedonali, per favorire gli spostamenti a piedi oppure in bici, promuovendo così l'attività fisica,

o ancora col trasporto pubblico, riducendo l'uso dell'auto privata e l'inquinamento ambientale. Sono necessari frequenti attraversamenti pedonali e grandi marciapiedi con alberature, per favorire la mobilità pedonale e ciclabile. Per poter stimolare l'uso del trasporto pubblico ed il ricorso alla mobilità alternativa, diversa dall'uso dell'automobile, e indispensabile prevedere, con adeguati strumenti (ad es. frequenza e orari prolungati anche notturni), percorsi integrati bus – treno – bici, soprattutto per gli spostamenti casa lavoro e casa-scuola, che sono i più frequenti (sistematici). I mezzi di trasporto pubblico dovrebbero avvalersi di energie pulite ed avere a disposizione corsie preferenziali con accessibilità alle aree centrali. Le fermate dei mezzi dovrebbero essere accoglienti, sicure, accessibili, più vicino possibile ai centri di interesse. E' utile prevedere, in corrispondenza alle fermate, eventuali depositi /punti di nolo gratuito di bici.

- L'Unione Europea e l'OMS Europa stanno fortemente promuovendo politiche a sostegno dell'HEPA (Health Enhancing Physical Activity). La promozione dell'attività fisica a scopo salutare e indispensabile per contrastare le dilagante sedentarietà che si traduce in un incremento progressivo dell'obesità, del diabete e di altre patologie croniche non trasmissibili (malattie cardiovascolari, respiratorie croniche e tumori ). Bisogna iniziare fin da piccoli a stimolare la quotidianità del concetto che “muoversi fa bene alla salute”. Non servono infatti grossi sforzi. Basta percorrere al giorno una distanza ben precisa, ovvero 3 km, circa 5.000 passi. Questa semplice attività aiuta a ridurre il livello di colesterolo “cattivo”, ad abbassare la pressione arteriosa, a controllare il rischio di diabete di tipo 2 e a tenere il peso nei limiti desiderabili. Sono davvero tanti, inoltre, gli studi scientifici che hanno analizzato l'impatto dell'andare in bicicletta sull'organismo. Non ci sono dubbi: pedalare migliora la salute del nostro cuore, tenendo alla larga le malattie cardiovascolari, vale a dire infarto e ictus. Un'indagine pubblicata sulla rivista British medical journal ha dimostrato che basta pedalare mezz'ora al giorno per dimezzare il rischio di infarto. Gli itinerari pedonali e ciclabili vanno progettati allo scopo di aumentare l'accessibilità delle aree di interesse collettivo, sia dalle periferie che dai centri urbani, al fine di rafforzare le relazioni tra gli insediamenti residenziali e i servizi distribuiti sul territorio, e di proporre una reale alternativa all'utilizzo dell'auto, soprattutto in riferimento al traffico locale.

**questo Ufficio esprime le seguenti osservazioni:**

- in merito all'aspetto inerente la **“Moderazione e controllo della velocità nel quartiere”** si evidenzia che le azioni progettuali vincolistiche previste (es. Zone 30, Zone a traffico limitato) dovranno essere specialmente realizzate in corrispondenza di edifici destinati ad utenze sensibili (es. asili, scuole, chiese, ecc.) o in prossimità di spazi pubblici all'aperto (piazze, aree verdi); altresì si sottolinea che, ad esempio, lo spazio antistante una scuola dovrebbe consentire la fuoriuscita di tutti gli studenti nell'orario di punta, in una zona riparata da dissuasori e protezioni, con eventuali attraversamenti contraddistinti da una visuale completa e libera (sono da evitare elementi di ostruzione visiva, quali macchine parcheggiate, siepi, cartellonistica, ecc.).
- in merito all'aspetto inerente le **“Aree parcheggio sicure, accessibili ed integrate al paesaggio”** si evidenzia che le aree parcheggio devono essere attentamente studiate al fine di garantire la sicurezza e l'accessibilità di tutti gli utenti. A tal fine devono essere previsti percorsi pedonali ben separati dal percorso carrabile, facilmente identificabili ed accessibili da tutte le categorie di utenti (disabili, anziani, carrozzine, passeggini ecc.). Spesso gli incidenti vettura/pedone si verificano proprio in prossimità dei parcheggi pubblici, a causa della mancanza di visibilità reciproca. Anche differenziare i percorsi tramite grafica, colori, segnaletica, illuminazione, può essere un'utile strategia per migliorare la sicurezza, il senso di orientamento e l'identificazione dei percorsi. Si fa presente altresì che i parcheggi possono essere mitigati attraverso l'uso del verde o di adeguate schermature, in grado di favorire anche l'ombreggiamento estivo. Alcuni sistemi di schermatura possono essere all'occorrenza integrati con elementi fotovoltaici o altre strategie sostenibili.

- in merito all'aspetto inerente il **“Trasporto Pubblico”**, per quanto riguarda la realizzazione di future aree per le fermate dei mezzi, è importante che le stesse siano confortevoli (sistemi di schermatura per il periodo estivo, protezioni per le piogge invernali, spazi adeguati per l'attesa, sedute o semi/sedute), conformi al progetto dell'arredo urbano e, se il sistema informatico lo consente, dotate di informazioni per gli utenti (tempi di attesa, percorsi, ecc.). Se su scala urbana sono presenti sistemi di trasporto collettivi, quali il *car sharing* (uso collettivo di un parco di autoveicoli, noleggiati temporaneamente) o *bike sharing* e il *car pooling* (uso collettivo dei mezzi privati, da parte di soggetti che devono compiere lo stesso tragitto), è importante che la loro distribuzione sia capillare su tutto il territorio.
- in merito all'aspetto inerente il **“Sistema di percorsi pedonali e ciclabili”**, corre l'obbligo segnalare che i percorsi ciclopedonali, oltre a collegare in modo capillare le aree della città e i servizi locali di base, dovranno essere connessi alla rete urbana del trasporto pubblico. Tutti i percorsi pedonali e ciclabili dovranno inoltre poter essere utilizzati anche da disabili e da soggetti con limitata capacità motoria mediante il ricorso a percorsi guida artificiali/naturali. Per essere realmente efficienti e incentivare la popolazione all'utilizzo di questi percorsi alternativi, le piste ciclopedonali devono essere sicure ed essere percepite come tali. Nello specifico, per sicurezza, si intende sia la tutela da possibili incidenti sia la protezione da eventuali aggressioni (*safety and security*). E' quindi opportuno che tali percorsi siano progettati con soluzioni tecnico costruttive che rendano confortevole e sicuro il flusso di pedoni e ciclisti. A tal fine, sarà importante separare e rendere chiaramente riconoscibili i percorsi ciclopedonali rispetto ai percorsi carrabili, utilizzando, ad esempio i seguenti criteri:
  - cambi di pavimentazione;
  - colorazione percorsi ed attraversamenti;
  - protezione dalla sosta abusiva di autoveicoli lungo i percorsi;
  - illuminazione nelle ore notturne;
  - segnaletica orizzontale e verticale, semaforica e direzionale efficace e specifica;
  - sistemi di tutela e protezione dal traffico veicolare in particolare in corrispondenza degli attraversamenti;
  - sistemi di ombreggiamento estivo;
  - previsione di aree di sosta/riposo ciclo-pedonale;
  - eventuali stazioni di pompaggio ruote o manutenzione biciclette.

Lungo la rete ciclabile dovranno essere adeguatamente previsti i cicloparcheggi. E' opportuno, infatti, che presso ogni complesso residenziale, nodo infrastrutturale o raggruppamento di servizi/attività collegati al percorso ciclabile, sia previsto un ciclo-parcheggio adeguatamente dimensionato e sicuro. I parcheggi devono essere ben inseriti nel progetto urbano e, se possibile, essere dotati di elementi di protezione dagli agenti atmosferici. Particolarmente interessante è anche la predisposizione, lungo i percorsi, di punti di noleggio urbano o di postazioni di bike sharing. I percorsi pedonali e ciclabili dovranno essere mantenuti in condizioni tali da non creare incidenti ai fruitori programmando idonee manutenzioni.

- Tutte le essenze arboree che verranno utilizzate per la realizzazione delle diverse opere infrastrutturali (quinte verdi alberate, alberature, ecc.) oltre ad essere di tipo autoctone ed idonee ai siti interessati, saranno anche **“piante non allergeniche”**. Infatti la combinazione tra inquinanti atmosferici e allergeni pollinici, che è presente nell'aria delle aree urbane è responsabile del progressivo aumento delle malattie allergiche respiratorie che si è verificato negli ultimi anni e, inoltre, causa dell'aggravamento dei sintomi delle malattie respiratorie, quali la rinite, l'asma bronchiale allergica e le broncopneumopatie croniche. È importante quindi che le pubbliche amministrazioni adottino un'effettiva politica di prevenzione delle patologie allergiche respiratorie nelle città, che deve basarsi non solo sulla riduzione del tasso dei principali inquinanti atmosferici ma anche sul contenimento della carica di pollini allergizzanti. Si tratta cioè di creare un **Verde Urbano Ipoallergenico**, che si realizza con una programmazione lungimirante: creando nuovi spazi urbani con piante non allergeniche e sostituendo, negli spazi verdi già esistenti le piante morte con specie non allergeniche.

- Nel ricordare che l'inquinamento luminoso produce effetti negativi sia sulla salute e la sicurezza delle persone, sia sui consumi energetici e che tra gli effetti negativi sulla salute si possono includere disturbi del sonno e ritmi circadiani, rischi di incidenti legati ad abbagliamento, compromissione della sicurezza stradale e dell'incolumità personale, si osserva che dovrà essere rispettata pertanto la normativa in materia di inquinamento luminoso ai sensi della **L.R. n. 31/2015** prevedendo l'abbattimento delle emissioni luminose inviate sopra l'orizzonte ed il contenimento della dispersione della luce al di fuori delle zone da illuminare.  
Per quanto riguarda l'illuminazione degli spazi pubblici, è auspicabile la messa in opera di corpi illuminanti a LED volti al risparmio energetico, prevedendo (ad esempio) tipologie diverse per l'illuminazione stradale, dei parcheggi e delle piste ciclabili-pedonali nonché le porzioni alberate/verdi (impianti illuminanti a diverse altezze, intensità e tipologie).

**Si fa presente che le osservazioni di cui al parere sopraccitato vengano considerate parte integrante del verbale della Conferenza.**

Cordiali saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio di Sanità Pubblica  
Settore di Prevenzione Bergamo Ovest

**Dott. Gian Battista Poiatti**

Documento originale sottoscritto mediante firma digitale  
e conservato agli atti dell' ATS in conformità alle vigenti disposizioni  
(D.Lgs 82/2005 e disposizioni attuative)

Firmato da:  
GIAN BATTISTA POIATTI  
Codice fiscale: PTTGRTSKZC9348T  
Organizzazione: NON PRESENTE  
Valore da: 26-10-2019 09:14:09 a: 26-10-2022 01:09:00  
Certificato emesso da: InfoCert Qualified Electronic Signatures CA 3, InfoCert S.p.A., IT  
Riferimento temporale 'SigningTime': 26-11-2021 13:21:15  
Approvo il documento

**Responsabile Ufficio:** Dott. G. Poiatti – Dirigente Medico ☎ 035.385025  
**Funzionario referente:** T.P. E. Ferri – ☎ 035.385933

*Spettabile*

*Servizio Urbanistica*

*del Comune di Dalmine*

*P.zza Libertà, 1*

*24044 – Dalmine (BG)*

*pec: [protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it](mailto:protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it)*

**OGGETTO : OSSERVAZIONE AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

*Il sottoscritto Pirola Sergio*

*Codice fiscale PRLSRG60P25D245*

*nato a Dalmine*

*Il 25-09-1960*

*e residente a Dalmine*

*in via Montello nr.13*

*n. tel. 3289663300*

*indirizzo posta elettronica [s.pirola@alice.it](mailto:s.pirola@alice.it)*

*in qualità di (N.B. compilare se diverso da persona fisica) Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*Denominazione /Ragione Sociale Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*Sede in Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*Indirizzo Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*C.F./P. IVA Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*n. tel. Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*Indirizzo posta elettronica Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

*Domiciliazione delle comunicazioni relative al procedimento Fare clic o toccare qui per immettere il testo.*

in relazione all'avviso pubblico di avvio del procedimento per l'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano , ai sensi dell'articolo 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285,

**PRESENTA**

**Osservazione per il seguente ambito** (*localizzare la zona oggetto di osservazione*)

Intervento su incrocio pericoloso tra via Montello e Viale Lombardia

---

**Proposte e/o suggerimenti**

Trattasi di un incrocio problematico sotto l'aspetto viabilistico ma anche molto disturbante ed inquinante sia sotto il profilo acustico che quello atmosferico per noi che abitiamo a ridosso dell'innesto, ho fornito già da tempo un disegno con una bozza per migliorare la condizione attuale.

**Contenuti dell'osservazione**

(\* con sigla "L": vengono individuate le previsioni afferenti al Lungo periodo pag 314 Pugss Pgtu)  
Considerando le segnalazioni fatte negli ultimi 20 anni l'opera andrebbe inserita con sigla "B" di breve periodo

**Elenco degli allegati :**

(Contrassegnare le caselle corrispondenti alla eventuale documentazione allegata all'istanza)

- Ulteriori intestatari della richiesta
- Documentazione catastale (estratti con individuazione ambito oggetto di suggerimento – proposta)
- Documentazione urbanistica (estratti elaborati interessanti l'ambito oggetto di suggerimento – proposta)
- Documentazione fotografica
- Relazione descrittiva
- Copia documento di identità, in corso di validità
- Altri allegati (specificare) Fare clic o toccare qui per immettere il testo.

**Informativa sul trattamento dei dati personali**

Dichiaro di aver preso visione dell'informativa relativa al trattamento dei dati personali pubblicata sul sito internet dell'Amministrazione Comunale, titolare del trattamento delle informazioni trasmesse all'atto della presentazione della presente istanza.

Dalmine

25/11/2021

Pirola Sergio

(luogo)

(data)

(firma)



# Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI BERGAMO E BRESCIA  
[www.soprintenzabrescia.beniculturali.it](http://www.soprintenzabrescia.beniculturali.it)

Comune di DALMINE  
Piazza Libertà, 1  
Dalmine (BG)

risposta a vs. prot. 0037919-2021  
ns. prot. 20724 del 03/11/2021

Cl. 34.28.10 fascicolo 217

**OGGETTO: DALMINE (BG) – Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Dalmine. Convocazione della Conferenza per la verifica di assoggettabilità in forma semplificata ed in modalità asincrona (ex art. 14 bis L. 241/90). Osservazioni**

In riferimento all'oggetto, esaminata la documentazione pubblicata online, si comunica quanto segue.

Per quanto attiene il profilo archeologico, in considerazione dei nuovi interventi previsti dal Piano, si rammenta per tutte le nuove opere che prevedono scavo (rotatorie, nuova viabilità, ampliamento viabilità esistente, nuovi parcheggi, nuove piste ciclo-pedonali previste al di fuori delle carreggiate esistenti, etc.) la puntuale applicazione di quanto previsto in termini di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi della normativa vigente (D.lgs. 50/2016 art. 25; D.lgs. 42/2004 art. 28 c.4). Si rammenta che quanto sopra rappresenta parte integrante della progettazione di un'opera pubblica.

Per quanto attiene ai restanti profili di tutela si evidenzia che il Piano non coinvolge direttamente la fascia fluviale sottoposta a tutela paesaggistica, tuttavia si rammenta che le strade e le piazze pubbliche storiche (per cui quelle interne ai nuclei di antica formazione) risultano sottoposte a tutela ai sensi della parte II del D.Lgs 42/2004 /art. 10, c. 4, let. g) e pertanto interventi su di esse debbono essere autorizzati da questa Soprintendenza ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs 42/2004.

IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Luca Rinaldi  
(pratica firmata digitalmente)

*I Funzionari responsabili dell'istruttoria*

*dott.sa Stefania De Francesco*

*arch. Cinzia Robbiati*





**Ufficio d'Ambito di Bergamo**

azienda speciale provinciale per la regolazione e il controllo della gestione del servizio idrico integrato

Via Andrea Moretti, 34 (Piazza Veronelli) – 24121 Bergamo - C.F. 95190900167

Tel. 035-211419 Fax 035-4179613

e-mail: [info@atobergamo.it](mailto:info@atobergamo.it) [info@pec.atobergamo.it](mailto:info@pec.atobergamo.it) <http://www.atobergamo.it/>

Prot. n. 6679

Bergamo, 2 dicembre 2021

Spett.le  
Comune di Dalmine  
[protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it](mailto:protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it)  
[urbanistica@comune.dalmine.bg.it](mailto:urbanistica@comune.dalmine.bg.it)

Spett.le  
Uniacque S.p.A.  
[info@pec.uniacqua.bg.it](mailto:info@pec.uniacqua.bg.it)

**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a VAS relativa al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Dalmine. Parere di compatibilità con il Piano d'Ambito ai sensi dell'art. 50 comma 3 delle NTA del PTUA approvato con D.G.R. n. 6990 in data 31.07.2017.**

In relazione alla vs. nota del 03.11.2021 ns. prot. n. 5895 del 03.11.2021 relativa alla "Verifica di Assoggettabilità a VAS relativa al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Dalmine, dalle informazioni desumibili dal Rapporto Ambientale Preliminare e dalla Relazione, il Piano PGTU, nel suo complesso, non produce nessun effetto sul quadro insediativo generale pertanto ai fini della compatibilità con il Piano d'Ambito non si evidenzia nulla in particolare.

Si rimanda comunque a tutte le osservazioni di carattere generale della ns. nota del 02.12.2021 prot. n. 6677 inviata al Comune di Dalmine nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS relativa al PUGSS del Comune di Dalmine.

Si segnala al Comune in indirizzo il mancato invio della nota del 03.11.2021 ns. prot. n. 5896 al gestore del Servizio Idrico Integrato Uniacque S.p.A.

Si ricorda che l'Ufficio d'Ambito di Bergamo emette parere di compatibilità con il Piano d'Ambito ai sensi dell'art. 50 comma 3 delle NTA del PTUA approvato con D.G.R. n. 6990 in data 31.07.2017 riservandosi di richiedere al Gestore del S.I.I. eventuali osservazioni e/o prescrizioni. Seguirà pertanto nota di Uniacque S.p.A. relativa al procedimento in oggetto.

**In conclusione si esprime parere favorevole circa la compatibilità del Piano in oggetto con il Piano d'Ambito.**

Distinti saluti.

Comune di Dalmine  
Protocollo n. 44886/2021 del 21/12/2021  
Comune di Dalmine  
Protocollo n. 42595/2021 del 03/12/2021

Il Direttore

*Ing. Norma Polini*

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi testo unico  
D.P.R. 445/2000 e D.Lgs. 82/2005 e norme collegate.)

Referente: ing. Stefania Peretto  
Tel. 035/211419 - int. 3  
e.mail: [stefania.peretto@atobergamo.it](mailto:stefania.peretto@atobergamo.it)

Firmato digitalmente da  
**NORMA POLINI**  
SerialNumber = TINIT-PLNNRM65B63H331N  
C = IT  
Data e ora della firma: 02/12/2021 17:35:56

Comune di Dalmine  
Protocollo n. 44886/2021 del 21/12/2021  
Comune di Dalmine  
Protocollo n. 43412/2021 del 10/12/2021

**Da:** Per conto di: giovanna.rigamonti@comune.dalmine.bg.it <posta-certificata@legalmail.it>  
**Inviato:** giovedì 09 dicembre 2021 17.35  
**A:** protocollo <protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it>  
**CC:**  
**Oggetto:** ANOMALIA MESSAGGIO: Fwd: Richieste UATO per: PUGSS/PGTU del COMUNE DI DALMINE n.prot 5949/2021 e n.prot 5948/2021) - NS INDICAZIONI E/O PRESCRIZIONI  
**Allegati:** image002.jpg;image006.jpg

da protocollare  
Grazie

Giovanna Rigamonti  
Istruttore Amministrativo

DIREZIONE 2  
Servizi di pianificazione del territorio e di controllo degli interventi di uso e trasformazione del territorio  
Servizio Edilizia Privata e Urbanistica  
Città di Dalmine Piazza Libertà 1  
24044 Dalmine (BG) Tel. 035/62.24.878  
Web: www.comune.dalmine.bg.it  
Pec protocollo@cert.comune.dalmine.bg.it

**Da:** "Giuseppe Spinella" <giuseppe.spinella@uniacque.bg.it>  
**A:** info@atobergamo.it  
**Cc:** urbanistica@comune.dalmine.bg.it, ediliziaprivata@comune.dalmine.bg.it, "Nicola Vegini" <nicola.vegini@uniacque.bg.it>, "Marco Guarneri" <marco.guarneri@uniacque.bg.it>, "Pierantonio Morlotti" <pierantonio.morlotti@uniacque.bg.it>  
**Inviato:** Giovedì, 9 dicembre 2021 17:13:34  
**Oggetto:** Richieste UATO per: PUGSS/PGTU del COMUNE DI DALMINE n.prot 5949/2021 e n.prot 5948/2021) - NS INDICAZIONI E/O PRESCRIZIONI

/\*\*/

C.A.:  
· Direttore UATO BG – Dott. Ing. Norma Polini  
E Per tramite UATO BG:  
· Alle Autorità Proponente, Competente e Procedente del PUGSS e del PGTU del Comune di DALMINE  
· Ai signori Progettisti

LE PRESENTI INDICAZIONI/PRESCRIZIONI SONO RESE IN UNICA VERSIONE, LA PRESENTE, A VALERE SIA PER IL PUGSS (Richiesta UATO n.prot 5949/2021) CHE PER IL PGTU (Richiesta UATO n.prot 5948/2021) DEL COMUNE DI DALMINE.

Premessa:

La **Ns. Azienda UNIACQUE SpA** è dal 2010 (Solo invio dati) che **Non viene coinvolta** in nessuna delle attività programmatiche urbanistiche del Comune di Dalmine inerenti il PGT e/o delle sue Varianti e per ultimo l'attuale PGTU e PUGSS del 2021. **Sarebbe il caso di ricordare al Comune di Dalmine che il Ns. parere insieme a quello dell'UATO BG sono vincolanti per l'iter di approvazione degli strumenti urbanistici in esame**, anche per questi due strumenti urbanistici oggetto della presente nota, così come sottolineato dagli stessi Progettisti, REL. PUGSS 2020 – Ciclo delle acque, pag. 193, del Rapporto Ambientale (RA). Ma non solo, non abbiamo evidenza dall'esame della documentazione del PGT sul sito del Comune di nessuno studio in merito all'adozione del DOSRI previsto dall'attuale Reg. Reg. 7/2017 e s.m.i. e/o all'attivazione di procedure di confronto con la Ns. Azienda su tale argomentazione riguardante l'INVARIANZA IDRAULICA e IDROLOGICA, stante che ci stiamo spendendo con la massima disponibilità possibile per dare il max. supporto ai Comuni che ne hanno fatto richiesta, relativamente agli aspetti del SII (Servizio Idrico Integrato) di Ns. competenza. Riteniamo che tale aspetto sia fondamentale ai fini degli obiettivi del PUGSS e del PGTU, perché ne sono coinvolti tutti gli aspetti del drenaggio urbano in senso lato, fognatura e drenaggi superficiali, scarichi e depurazione (vedi anche Reg. Reg. 6/2019) e in ultima analisi (non per ordine d'importanza) l'alimentazione idrica dei Pozzi pubblici e la qualità delle acque immesse in acquedotto. Ciò premesso, Il comune di Dalmine è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato dal 2011, oltre a varie e successive Varianti negli anni a seguire fino ad oggi.

Il presente RA (RAPPORTO AMBIENTALE) che ci accingiamo ad esaminare è riferito a tre segmenti specifici del PGT e del PdS ovvero: il PGUT, il BiciPlan e il PUGSS; tutti e tre i Piani sono uniti, non a torto, da un'unica matrice ambientale, non solo perché riguardano lo stesso territorio ma anche perché gli aspetti ambientali, di cui si occupa il RA, sono condivisi da essi, ovvero si intrecciano nelle stesse scelte e obiettivi che si pongono. **Per cui per la parte che ci riguarda, il SII, le informazioni e le indicazioni/prescrizioni che daremo sono uniformemente valide sia per il PGTU che per il BiciPlan che soprattutto per il PUGSS, in quanto quest'ultimo è quello che ci coinvolge maggiormente.**

Nell'ambito del Piano dei Servizi (PdS), il Comune è tenuto a redigere e approvare i Piani appena detti, quali strumenti integrativi di specificazione settoriale del suddetto Piano di cui all'art. 9 della L.r. 12/2005, secondo le procedure dettate dalla stessa L.r. 12/2005 per il Piano dei Servizi medesimo.

· **Il PGTU:**

Il Piano, riprende, conferma e aggiorna il PUT del 2012 di cui attualmente il Comune è dotato e di cui non ne conosciamo i contenuti. Nell'ambito di questi aspetti il Piano evidenzia come il Comune di Dalmine, attraverso un periodo di grandi trasformazioni e anche la posizione strategica nell'ambito dell'area metropolitana di Bergamo, è riconosciuta dallo stesso PTCP, sottolineandone la sua valenza nello sviluppo della Direttrice Bergamo –

Treviglio.

Il contesto territoriale di cui ci occupiamo è fortemente antropizzato, stretto fra le due direttrici che sono la SS 525 (Bergamo-Boltiere) e la SS 42 Bergamo – Treviglio entro cui si innesta l'asta fortemente urbanizzata Bergamo-Dalmine – Zingonia. Ciò comporta l'attenzione sulla distribuzione del traffico all'interno di quest'area e la necessità che si è posto il Comune di razionalizzare l'offerta di trasporto.

Nell'ambito di questo contesto il Comune si muove con questo piano per riorganizzare il sistema di mobilità identificando una chiara gerarchia di rete:

1. Assi di distribuzione "metropolitani"- Non direttamente interferenti con le zone residenziali;
2. Assi locali, interni ai contesti urbani – su cui il Piano propone di operare interventi di riqualificazione.

Un ulteriore obiettivo che si è posto il PGTU, alla luce delle pressioni che gli ATU previsti dal PGT esercitano attorno al nodo composto dalla ex SS 525 (SP 525) e dalla ex SS470 (SP 470 dir – Dalmine - Villa d'Almè (Porta Nord)) è la individuazione e la successiva connessione dei nodi di intersezione dei tracciati di distribuzione con la rete locale (connessione diretta delle zone industriali e dei principali attrattori commerciali/terziari, protezione delle zone residenziali e dei cosiddetti contesti aperti a vocazione agricola e/o naturalistica (ad es. gli AAS, i PLIS, ecc.)).

Sulla base delle simulazioni effettuate nello studio del PGTU si è definito lo scenario d'intervento per sostenere il carico insediativo delle ATU articolandolo in **(in neretto il possibile interessamento dell'intervento al SII)**:

A. **Interventi strutturali sulla rete principale (vedi Tv. T02 del PGTU "Sintesi delle Criticità")**, prevedendo anche investimenti significativi sulle opere infrastrutturali, suddividendoli per:

**scenari di breve – medio periodo: svincolo della A4 – SP 525 con la maxi rotonda fra questa e la SP 470; la rotonda Via Guzzanica – SP 525** intervento indispensabile (Prioritario) per le pressioni innestate dall'AT02; **rotonda Viale Locatelli – SP 525** (Prioritario); Intersezione Via Vittorio Veneto – SP 525, da valutarsi insieme alla supposta rotonda (sembra non fattibile per la capacità delle aree a disposizione) di Viale Lombardia con la stessa SP 525; Interventi di **risezionamento della SP 525** che si traducono anche in **raddoppio di corsie** per le tratte tra rotonda di Via Guzzanica – SP 525 e la rotonda di V.le Locatelli e SP 525.

**Scenari di medio –lungo periodo:** la "gronda nord tratti "A" e "C"" già prevista nel PUT del 2012, cioè la connessione tangenziale a nord che converge su Via Papa Pio XII e Via Buttarò, al fine di drenare il traffico da Via Stella Alpina e Via Albegno e dalle Vie Battisti e S. Andrea, con riflessi positivi verso il PP di Dalmine Centro. Mentre il tratto "B" convergente su Via Bastone è una valida alternativa in termini di consumo di suolo alla tratta "A". **Queste tre tratte però sono interessate dalle interferenze con le aree di rispetto dei nostri Pozzi di Via Fiume Adda, Via cascina nuova e Via Bastone, alimentanti l'Acquedotto comunale; il by-pass est e la riqualificazione degli svincoli con la SP470**, questo intervento è sicuramente da valutare in parallelo con le soluzioni di viabilità proposte con l'AT01.

B. **Altre priorità d'intervento:** nella frazione di Mariano, si prevede la riqualificazione di Via Monte Santo; nella frazione Brembo si manifesta l'assenza di marciapiedi in alcune vie; per i Nuclei di Sabbio e Guzzanica si prevede di declassare la Via Roma e reindirizzamento del traffico sulle rampe del sovrappasso e il nodo di V.le Locatelli.

C. **Interventi di moderazione del traffico e zone 30:** zone tra Vie Verdi e Marconi, riqualificazione viaria e parcheggi; zona Dalmine Centro (V.le Betelli-Via Manzoni fino al collegamento con Sforzatica; riqualificazione di P.zza S. Andrea e vie limitrofe a Sforzatica; zona di Brembo, alcune Vie e sistemazione di Parcheggi; zona di Mariano, diverse vie e infine la zona di Sabbio diverse vie.

D. **Il sistema della sosta:** il vigente PUT registra come le problematiche relative alla sosta siano rilevanti in prossimità di due aree ben precise attorno al Polo Universitario e al Comune, mentre in altre parti del territorio soprattutto nelle aree residenziali la sosta appare adeguata alla domanda.

E. **Gerarchie di rete e classificazione tecnico – funzionale (rif. Tav.le 04 e 05 PGTU – gerarchia stradale breve e medio periodo):** per conseguire un efficace effetto di rete è necessario assegnare una precisa gerarchia alle strade distinguendone il ruolo sulla base di criteri generali e delle diverse esigenze funzionali delle stesse, così il PGTU rimarcando anche il CdS li ha classificate (rimarcando il legame stretto col Reg. Viario che determina specifici standard tecnici per ogni tipologia) in:

- Autostrade (categoria A)
- Strade extraurbane principali (cat. B)
- Strade urbane di scorrimento (Cat. D)
- Strade extraurbane locali (cat. F)
- Strade urbane interquartiere
- Strade urbane di quartiere
- Strade urbane locali

Rimarchiamo in fine l'aspetto tecnico pratico di **interferenza tra interventi prevedibili sulle nostre reti**, anche di semplice manutenzione programmata o meno e il sistema di **trasporto pubblico** che interessa diverse vie della rete principale e di quella interna, che verranno esplicitate più avanti nel PUGSS ove si rendesse necessario un approfondimento su questa tematica.

· **Il BiciPlan:** In riferimento a quanto di ns competenza (SII), non si rilevano situazioni particolari atte a interferire negativamente con i ns. sotto e sopra servizi e ove singolarmente originabili si valuterà caso per caso con la ns. area Esercizio le conflittualità eventualmente presenti.

· **Il PUGSS (in neretto il possibile interessamento dell'intervento al SII):**

Il PUGSS di cui in oggetto, redatto successivamente all'approvazione del PGT, costituisce quindi una integrazione/appendice di settore del Piano dei Servizi, relativamente alle reti di sottosuolo e quanto ad essi connesso (**Pozzetti, camerette, e in genere impianti di soprasuolo collegati (quadri di manovra, elettrici, ecc)**).

**Scopo dei PUGSS:**

Il PUGSS è lo strumento attraverso il quale il Comune (Obbligo per tutti i Comuni Lombardi art. 10/2 del R.R. n.6/2010) pianifica e governa razionalmente il sottosuolo e i servizi in esso presenti, individuando le direttrici di sviluppo delle infrastrutture in cui collocare le reti dei servizi con i relativi tracciati e tipologie, per le prevedibili esigenze riferite ad un periodo non inferiore a dieci anni.

L'obiettivo primario è di razionalizzare l'impiego del sottosuolo in modo da favorire il **coordinamento degli interventi** per la realizzazione delle opere.

**FONDAMENTALE QUINDI IL COINVOLGIMENTO DEL GESTORE.**

Le norme del **Regolamento Regionale 15 febbraio 2010 n. 6** si applicano per l'alloggiamento nel sottosuolo delle reti di sottoservizi quali ad esempio:

**a) acquedotti;**

**b) condutture fognarie per la raccolta delle acque meteoriche e reflue urbane (a gravità o meno);**

c) elettrodotti MT o BT, compresi quelli destinati all'alimentazione dei servizi stradali;

d) reti per le telecomunicazioni e trasmissione dati;

e) condotte per il teleriscaldamento;

f) condotte per la distribuzione del gas;

g) altri servizi sotterranei;

**h) le correlate opere superficiali ausiliarie di connessione e di servizio.**

Il piano indica il processo tecnico e temporale per dotare il territorio comunale di infrastrutture finalizzate a:

a) ispirarsi all'uso razionale della risorsa sottosuolo, da perseguire attraverso previsioni

tese a favorire sia la condivisione e il riuso di infrastrutture esistenti sia la diffusione di nuove infrastrutture;

b) assicurare la coerenza delle scelte adottate tenendo conto delle **caratteristiche del soprasuolo e del suo utilizzo (in riferimento anche alle scelte del PGTU e Biciplan)** con la tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, l'ambiente e del patrimonio storico-artistico nonché l'efficienza e la qualità nell'erogazione dei servizi interessati;

c) **definire le linee di infrastrutturazione del sottosuolo** prevedendo la realizzazione di manufatti che riducano i costi sociali, facilitino l'accesso alle reti per gli interventi di manutenzione e consentano di effettuare controlli automatici della funzionalità delle reti.

I PUGSS vengono costruiti mediante lo sviluppo di tre distinte fasi:

1. **Fase Conoscitiva** (acquisizione dei dati di interesse);

2. **Fase di Analisi** (esame dei dati acquisiti);

3. **Fase Pianificatoria** (scelte delle strategie di sviluppo e utilizzo del sottosuolo).

La fase primaria dove in prima battuta siamo coinvolti è la Fase conoscitiva, stante che in capo alla ns. Azienda esiste l'obbligo normativo/regolamentare di fornire i dati cartografici e digitali delle Ns. reti e manufatti (**Vedi allegati in FTP**).

Ultimamente agosto/2021, su richiesta del Comune (mail del 27/07/2021 uff. Il.pp e manutenzioni), avevamo fornito planimetrie pdf/dwg ove erano

Protocollo n. 43412/2021 del 10/12/2021  
mappati gli idranti soprasuolo.

Ciò, senza nessuna polemica ma in risposta a quanto citato nella RELAZIONE AL PUGSS (pag. ne 10, 53, ecc), ci preme sottolineare:

- la ns Azienda dal 2010 non ha ricevuto nessuna richiesta (fatta salva quella del 27/07/2021), né formale né informale, in merito alla fornitura di dati per il PUGSS e/o Varianti al PGT, compreso l'attuale step (PGSS 2021), per cui non potevamo dare nessuna informativa;
  - il Comune di Dalmine, così come tutti gli altri Comuni da Noi gestiti che l'hanno già fatto, possono essere formalmente autorizzati ad accedere al Ns. WEB-GIS attraverso una semplice richiesta al Resp. SIT della ns. Società, che ci legge in copia, Ing. Nicola Vegini (tel dir. 035 3070441), che rilascerà opportune credenziali di accesso alla rete GIS di Uniacque SpA;
  - Ci sembra, nel ns. caso, che come obblighi in capo al gestore delle reti relative al SII, non li abbiamo disattesi, proprio per quanto prima detto.
- Proseguendo nell'esame della Relazione al PUGSS visionato dal Link **fornitoci dall'UATO BG**, evidenziamo alcuni punti sui quali vorremmo dare delle indicazioni, anche in funzione ed in prospettiva della stesura del futuro Regolamento e alla formazione del cd "Ufficio del Sottosuolo".  
Ci soffermiamo a commentare nelle linee generali i contenuti che ci riguardano (SII) tratti dall'esame del RAP pubblicato, tenendo conto di quanto prima detto in merito al PGTU e al BiciPlan e alle influenze proprie col PUGSS.

Il PUGSS si compone dei seguenti documenti:

1. **Rapporto territoriale:** ricognizione delle infrastrutture presenti sul territorio e delle reti di servizio.
2. **Analisi delle Criticità:** individuazione di tutti quei fattori che influenzano o che potrebbero influenzare la rete di servizi presenti e/o da prevedere e le relative operazioni di posa e metodi, con individuazione del grado di vulnerabilità delle strade.
3. **Piano degli interventi:** La fase pianificatoria del PUGSS; rappresenta l'ultima fase, quella in cui si traggono le conclusioni derivanti dalle fasi di conoscenza e analisi e si predispongono le scelte pianificatorie in coerenza con le scelte urbanistiche e infrastrutturali promosse a livello comunale e sovracomunale e dunque tenendo in costante considerazione, al fine di fissare gli indirizzi strategici, i contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano del Governo del Territorio Comunale (PGT).

Il PUGSS ha preso in esame e tenuto in considerazione i seguenti elementi:

- Le previsioni di nuova infrastrutturazione del sottosuolo;
- Le modalità di infrastrutturazione e i criteri d'intervento;
- Gli assi portanti del sistema urbano (dorsali);
- Le soluzioni per il completamento dell'attività di ricognizione;
- Le modalità per la crono programmazione degli interventi e la sostenibilità economica delle scelte di piano.

L'analisi del quadro conoscitivo a livello di criticità delle strade in funzione di alcuni parametri (traffico, capacità di esercizio, caratteristiche geometriche, ecc) hanno permesso di definire un livello di priorità (vedi cartografia pag. 17 del RAP) nella pianificazione della infrastrutturazione del sottosuolo che nello specifico si traduce in:

1. Individuazione di un livello di **priorità medio-alto** in funzione della consistenza complessiva del sistema dei servizi a rete esistenti nel sottosuolo.
2. Individuazione della **vulnerabilità delle strade all'apertura di nuovi cantieri** (vedi planimetria pag. 18 del RAP), secondo la suddivisione in **Strade Sensibili** (alta priorità di pianificazione) e **Critiche** (media priorità di pianificazione);

Sulla base di quanto prima detto sono stati individuati:

1. **gli ASSI PORTANTI del sistema urbano:**

• **Dorsale principale, di attuazione primaria:** per le quali vengono definite le seguenti priorità di intervento:

- a) Interventi sugli incroci contraddistinti da elevata presenza o concentrazione di servizi a rete;
- b) Interventi di completamento della ricognizione sullo stato di mantenimento dei sottoservizi attraverso indagini georadar e/o videoispezioni;
- c) Interventi in aree soggette ad evoluzione urbanistica o con interventi in previsione;
- d) Interventi su strade critiche o sensibili.

• **Dorsali secondarie,** per le quali vengono definite le priorità di intervento secondo gli stessi parametri appena detti tranne il punto a) con l'articolazione seguente:

- a) **dorsale secondaria di primo livello di attuazione:** identifica gli assi urbani di pianificazione dei **sottoservizi "essenziali"** per la connessione con la rete delle dorsali primarie, **da realizzare nel medio periodo**
- b) **dorsale secondaria di secondo livello di attuazione:** identifica gli assi urbani di pianificazione dei **sottoservizi "necessari"** per l'integrazione delle dorsali secondarie di prima attuazione, **da realizzare nel medio-lungo periodo**
- c) **dorsale secondaria di terzo livello di attuazione:** identifica gli assi urbani di pianificazione dei **sottoservizi "di supporto"** che concorrono al completamento dello scenario di infrastrutturazione del sottosuolo complessivo comunale, **da realizzare nel lungo periodo.**

**Le dorsali principali, di attuazione primaria e le dorsali secondarie di prima attuazione** costituiscono lo scenario di infrastrutturazione "minimo" comunale, mentre le dorsali secondarie di seconda attuazione e le dorsali di supporto costituiscono lo scenario di infrastrutturazione "esteso", integrativo dello scenario minimo.

Il quadro generale complessivo d'infrastrutturazione del sottosuolo comunale è definito all'interno della Tav. 10 del PUGSS (rif Planimetria pag 20 del RAP)

2. **LA VIABILITÀ DEFINITA "SENSIBILE" O "CRITICA,"** sulla base di quanto detto precedentemente;
3. **LE AREE DEL SISTEMA URBANO SUSCETTIBILI DI EVOLUZIONE URBANISTICA (PA),** nelle loro varie declinazioni (attuata e/o non attuata su aree libere urbanizzate e/o non, con PL e/o PCC, PR, attrezzature e parcheggi per nuove infrastrutturazioni di aree non urbanizzate, ecc.).
4. **INTERVENTI DI NUOVA INFRASTRUTTURAZIONE IN PROGRAMMAZIONE** dagli Enti gestori nel medio e breve periodo (**Vedi ns. indicazioni espresse più avanti**).

**Tenendo conto di quanto prima detto per il PGTU e per il BiciPlan,** nel complesso, il PUGSS 2021 definisce uno scenario di infrastrutturazione del sottosuolo comunale composto da un **sistema di dorsali principali**, di attuazione primaria, di seguito definito, per una lunghezza complessiva pari a 21 km circa di viabilità, così articolato:

**- n. 3 dorsali principali di primaria attuazione (rif. fig. di pag 22 del RAP e ns. tav. in FTP di sovrapposizione con le ns.reti):**

i) una direttrice EST - OVEST in corrispondenza della direttrice Viale Locatelli – Viale Marconi, che costituisce la "spina dorsale" tecnologica del comune;

ii) una direttrice NORD - SUD, composta da due diramazioni, NORD Via Segantini, e a SUD la SP147, che identifica la **connessione Brembo – Mariano**

iii) una direttrice di collegamento tra Dalmine paese e il centro di Sforzatica, che porta al raccordo con la SS470dir.

**- Una serie di dorsali secondarie** che si attestano sulle direttrici principali di cui sopra, che costituiscono le principali "innervature" dello "scheletro tecnologico" comunale.

Questi interventi raggruppati nel prospetto di cui alla pag. 23 del RAP sono oggetto di una valutazione economica di massima parametrata, che serve da supporto all'Amministrazione Comunale per addivenire ad una quantizzazione degli interventi e a una programmazione sostenibile nel tempo, secondo le priorità che si vuol dare.

Le Dorsali individuate non sono da intendere nuovi assi di diffusione di servizi ma un ammodernamento e un potenziamento di quelli esistenti. Il PUGSS 2021 individua specifici criteri preferenziali d'intervento, valutandone attentamente le modalità d'intervento (Cunicolo tecnologico, No-DIG, ecc); indica di preferire modalità di recupero delle infrastrutture preesistenti, privilegiando tecnologie che evitano l'effrazione della superficie. Nel caso che è possibile ancora il loro riutilizzo deve essere vietata la collocazione di nuove reti/infrastrutture su percorsi paralleli a quelli da poter ancora riutilizzare, fino al loro esaurimento.

IL PUGSS, in fine indica in maniera precisa che **tutte le decisioni in merito spettano all'AC che li valuta insieme al gestore delle reti interessate.**

Facciamo adesso una premessa generale che riguarda argomentazioni del RAP in oggetto in riferimento al PUGSS; ci è sembrato di capire che la popolazione di Dalmine nei prossimi anni non dovrebbe subire sostanziali modifiche, stante l'equilibrio in atto negli ultimi anni fra popolazione immigrata e emigrata, per cui più avanti nel bilancio idrico attuale e futuro, utilizzeremo i dati relativi agli Abitanti Equivalenti (AE) forniti da UATO nel 2019. Vogliamo sottolineare anche (vedi: PTCP BG\_DT\_CL 16. **Conurbazione Dalmine-Zingonia (AAS)**), l'inserimento delle aree AAS (ex Zone agricole E) con vincoli più stringenti rispetto a prima, stante che vietano in queste zone qualsiasi intervento comprese le manutenzioni, che

**Protocollo n. 43412/2021 del 10/12/2021**

renderebbero difficile anche ogni ns. intervento. Ciò significa che a ns. parere il Comune dovrà prendere atto (ove non l'avesse già fatto) di queste situazioni nelle prossime tornate di pianificazione urbanistica e a questo punto anche nel PUGSS 2021 oggetto del RAP, al fine di non rimanere imbrigliato nella vincolistica in corso e futura. A queste vanno aggiunti anche altri vincoli esistenti (aree di rispetto dei pozzi di captazione e interferenze con le soluzioni proposte nel PUGSS – ad esempio la GRONDA NORD), del reticolo idrico principale e minore e le infiltrazioni di acque parassite nei collettori fognari; oltre al rispetto delle varie normative in vigore come la l. R. sul consumo dei suoli (31/2014), il R.R. sull'invarianza idraulica e idrologica (R.R. 7/2017 e s.m.i.) il R.R. 6/2019 (sugli scarichi delle acque reflue); l'art. 58 bis L.R. 12/2005 e l'art. 50 del nuovo PTUA (compatibilità degli strumenti urbanistici al Piano d'Ambito provinciale redatto da UATO BG). A proposito di quest'ultimo punto, il RAP in questione, in quanto relativo ad un appendice del PdS (cioè il PUGSS/PGTU) è stato inviato giustamente all'UATO per il parere di competenza. PECCATO PERO' CHE UNIACQUE SpA, CHE ALLA PARI DOVEVA ESPRIMERE IL SUO PARERE, PRECEDENTEMENTE SUL PUGSS di MAGGIO 2021 e POI SUL RAP, NON E' STATA INVITATA ne in questa VAS ne in quelle precedenti. E dire che gestiamo tre segmenti di sotto servizi primari per il Comune di DALMINE (Acquedotto fognatura e depurazione). Il Comune di Dalmine inoltre è classificato ad alta criticità "A, ai sensi del R.R. 7/2017 e s.i.m.",. Per cui, ci sembra che il RAP, così presentato (Cumulativo per il PUGSS/PGTU/BiciPlan), al di là del citare l'applicabilità e il rinvio a date future delle prescrizioni del R.R.7/2017 e s.m.i.; doveva avere, quantomeno propedeuticamente acquisito il DOSRI, per avere il quadro d'azione delle problematiche inerenti il drenaggio urbano e la sintesi seppur generica degli eventuali interventi correttivi sul territorio, magari in questo caso si questi, rinviarli poi al successivo documento di approfondimento previsto per i Comuni in classe "A", cioè il PIANO COMUNALE DEL RISCHIO IDRAULICO, nel quale verranno, s'è il caso, inseriti (da prevedere nelle linee generali già nel DOSRI) le opere strutturali di contenimento e mitigazioni di esondazioni e rigurgiti dei canali, vallette e opere fognarie. **Ciò significa che tali opere, se prevedibili e/o previste, sicuramente influenzeranno la pianificazione delle infrastrutture del sottosuolo (PUGSS). Per cui ci chiediamo: le scelte fatte col PUGSS, col PGU e col BiciPlan sono così certe, come linee di sviluppo sul territorio ma anche nella loro quantizzazione sia in termini di direttrici preferenziali che di costi?**

Prima di entrare nel merito delle nostre competenze strettamente legate al RAP in oggetto, ci preme sottolineare alcuni aspetti specifici del PUGSS, stante che NON ne conosciamo i contenuti e sul quale non ci siamo mai espressi. Queste considerazioni, che poniamo, sono dirette e fatte nell'ottica di chi, dovendo programmare (ove e s'è il caso), interventi di manutenzione e/o potenziamento delle reti del SII e conseguenzialmente il Comune, alla quale sono dirette, in maniera di essere in grado, con le procedure e scelte che seguiranno (REGOLAMENTO DEL PUGSS e ISTITUZIONE DELL'UFFICIO DEL SOTTOSUOLO) di decidere, l'uno una corretta e economica programmazione degli interventi a suo carico sulla base di linee direttrici di sviluppo delle infrastrutture del sottosuolo che l'altro deciderà di darsi, nei modi e nei termini di legge e regolamentari (es. scelta di un Uff. Sottosuolo autonomo o consortile? Vista anche l'appartenenza del territorio Dalminese alla conurbazione dell'Area vasta con Bergamo e a quella di Dalmine - Zingonia). Nell'ambito di queste scelte, già sin d'ora o al più con l'Ufficio del sottosuolo, sarebbe opportuno capire quali funzioni si ritaglia il Comune nella programmazione, ovvero ci riferiamo, come hanno fatto altri Comuni, ai ruoli che dovranno avere i vari attori che sono individuati dalla Legge e Regolamenti istitutivi del PUGSS; cioè ad esempio sarà messo in campo una organizzazione del tipo:

- Comune di Dalmine: Ente concedente.
- Gestore: soggetto incaricato dal Comune per la pianificazione, progettazione, realizzazione, gestione e coordinamento in fase di realizzazione dei manufatti interrati per il contenimento delle reti dei servizi sotterranei.
- Operatori: soggetti autorizzati all'installazione delle reti sotterranee all'interno degli impianti.

Ovvero altro tipo di organizzazione, in cui ad esempio il Comune si ritaglia il ruolo di Ente concedente/Gestore.

Qualunque siano le scelte occorrerebbe avere chiaro da subito, chi e cosa fanno gli attori in campo; capire se vi siano dei costi aggiuntivi da tenere in conto nella programmazione degli interventi di noi "gestori delle reti" e la loro ripartizione; anche perché gli interventi ns. e non solo, possono riguardare sia il potenziamento di reti interne a servizio del territorio di Dalmine ma possono riguardare anche il potenziamento di reti all'interno del vs. Comune, però di tipo sovracomunali (Collettori consortili e adduzioni e dorsali principali di acquedotto). Tali problematiche supponiamo saranno chiarite e/o codificate nel Regolamento del PUGSS che seguirà.

Per quanto riguarda lo scenario di infrastrutturazione, prendiamo atto delle modalità e tipologie di realizzazione (Polifore, Cunicoli tecnologici, ecc) proposte e anche della priorità di scelta che si riserva il Comune sulle esecuzioni(vedi anche ns.Tav. estratta WG delle ns reti sovrapposte con lo scenario di infrastrutturazione in FTP); però mettiamo in evidenza alcuni aspetti che ci sembrano possono "tornarci utili" sulle modalità esecutive delle nuove infrastrutture e sull'adeguamento di quelle esistenti. Ci sembra utile infatti che almeno nella seconda fase (Redazione del Regolamento, formazione dell'Uff. del sottosuolo) o prima dell'approvazione del PUGSS, i Progettisti propongano degli schemi funzionali d'intervento, magari da condividere con tutti gli operatori, del tipo ad esempio (non esaustivo):

- Soluzioni e compatibilità delle interferenze;
- Nodi critici con infrastrutture particolari (Gas, Energia, ecc) o compercorrenze;
- Allacci con le utenze (stacchi dalle dorsali e attraversamenti di altri sottoservizi), vedi schema grafico UNI-CEI sotto descritto ; lo stesso schema UNI-CEI può essere riproposto in percorrenza nella carreggiata, ove non vi fossero marciapiedi praticabili e sempre che vi siano spazi disponibili.
- Ispezionabilità, sicurezza ecc;

Ove poi sia l'Ufficio del sottosuolo a gestire in nome e per conto del Comune il PUGSS, quindi assumendo a tutti gli effetti il ruolo di "Gestore" come sopra definito, esso dovrebbe essere quello con cui ci si interfaccia, perché comunque deve avere il polso della situazione sia a livello economico finanziario che di programmazione e realizzazione della infrastrutturazione, per la sua concreta fattibilità. Dovrà quindi fornire adeguato supporto a Noi gestori sulla reale situazione della infrastrutturazione del sottosuolo allo stato di fatto, quindi georeferenziandolo e decidendo lo sviluppo infrastrutturale dello stesso sulla base delle scelte di PGT e della programmazione dei gestori delle reti, anche attraverso coordinamenti ad hoc periodici.

Ci si rende conto delle difficoltà finanziarie da parte dei Comuni, soprattutto quelli più piccoli a poter georeferenziare tutto lo stato di fatto dell'intero territorio; però ci permettiamo di suggerire che tale georeferenziazione può essere iniziata e portata avanti a STEP, "caricata" ai committenti privati per interventi di urbanizzazione primaria anche a scoppio di quota parte degli oneri dovuti, al fine di addivenire un po' alla volta alla georeferenziazione del sottosuolo comunale, ovvero vincolare quote monetizzabili per tale fine, utilizzando ad esempio, il procedimento metodologico che il R.R. 7/2017 indica per la realizzazione delle opere strutturali di invarianza idraulica.

Prendiamo atto di quanto esposto in merito alle indicazioni per la costituzione degli uffici del sottosuolo, in merito alle possibili organizzazione di tali uffici. Ci preme sottolineare che qualunque sia l'organizzazione scelta, siano chiare le competenze evitando sovrapposizioni con altri uffici Comunali e non, stante che auspichiamo un ruolo coordinante di questo sia con gli uffici comunali interessati che con gli altri Enti coinvolti (gestori reti, Enti sovracomunali ecc.). Ciò, auspichiamo si tradurrà sicuramente in una semplificazione delle procedure, in un contenimento dei costi e in ultima analisi a una accelerazione della esecuzione dei lavori e diminuzione dei disagi ai cittadini; il tutto, per quanto ci riguarda, nell'interesse del pubblico servizio da noi gestito, il Servizio Idrico Integrato.

Quantunque le rimostranze sopra esposte, hanno evidenziato una **certa emarginazione di UNIACQUE SpA da Parte del Comune di Dalmine**, forniamo all'UATO e per opportuna conoscenza e competenza anche al Comune, ulteriori dati e cartografie tratte dal Ns. WG allegati alla presente; con riferimento in particolare alla sovrapposizione delle ns. reti con le infrastrutture previste dal PUGSS e altre cartografie dwg, shp e documenti in pdf, invitandovi, a scaricare tutto il materiale che vi mettiamo a disposizione dalla ns. area FTP con le modalità sotto riportate.

Entriamo adesso nel merito dei dati da fornire al Comune per le opportune sue valutazioni di merito finalizzate agli obiettivi del PUGSS che sintetizziamo a seguire.

**ACQUEDOTTO:**

**Comune :  
DALMINE**

Anno  
2018  
2019  
2020

[mc]  
[mc]  
[mc]  
Immerso in rete  
3 416 063  
3 391 147  
3 269 973

Venduto  
1 663 623  
1 712 530  
1 677 497

· Bilancio idrico al 31/12/2020:  
ù AE (fonte ATO 2019)= 24220(res)+1044 (flutt)+3516 (prod)= 28779 AE  
ù Q(imm. in rete)= 3 269 973 mc/anno è D.I.(Dot Idr rete)= 311 l/(AE\*d)  
ù Q(fatt)= 1 677 497 mc/anno è D.I.(fatt)= 160 l/(AE\*d) < 250 l/(AE\*d) (valore standard)  
ù Perdite stimate= 1 592 476 mc/anno= 49% >> 20% (standard fisiologico)  
ù Contratti totali 4726 di cui 3784 residenti (i dettagli nello specchio che segue):

Etichette di riga  
Conteggio di Contratto

ALTRI USI ( ANTINCENDIO)  
226

REFLUI INDUSTRIALI  
23

USO AGRICOLO ZOOTECNICO  
19

USO AUTONOMO (POZZI PRIVATI-SCARICO CIV)  
1

USO COMMERCIALE ARTIGIANALE  
378

USO DOMESTICO NON RESIDENTE  
82

USO DOMESTICO RESIDENTE  
3784

USO FONTANE PUBBLICHE  
3

USO INDUSTRIALE  
23

USO MISTO  
67

USO PUBBLICO DISALIMENTABILE  
78

USO PUBBLICO NON DISALIMENTABILE  
42

(vuoto)

Totale complessivo  
4726

ù Files dwg, shp, pdf, sviluppo reti e caratteristiche tecniche delle reti – vedi allegati in FTP;

Inoltre segnaliamo:

ù In uscita dal sistema sono da considerare 130.152 mc/anno di volume verso il Comune di Osio Sopra tramite il collegamento in via Tiraboschi.

ù Il sistema di approvvigionamento/distribuzione del comune di Dalmine è così composto:

ù **Impianto di via Fiume Adda costituito da:**

ù Pozzo via Bastone a caricamento serbatoio via Fiume Adda con portata 35 l/s

ù Pozzo via Fiume Adda a caricamento serbatoio con portata 50 l/s

ù Serbatoio di compenso con vasche da 2.000 mc

ù Rilancio via Fiume Adda costituito da 3 pompe tipo booster portata max 90 l/s – med 65 l/s – min 25 l/s

ù Impianto via Filzi costituito da:

ù Pozzo via Cascina Nuova a caricamento serbatoio via Filzi con portata 55 l/s

ù Serbatoio di compenso con vasche da 3.000 mc

ù Rilancio via Filzi costituito da 3 pompe con portata max 90 l/s – med 45 l/s – min 25 l/s

ù Pozzo di via Albegno collegato direttamente in rete presso l'impianto di via Filzi con portata media 35 l/s

ù Presa da rete ABM collegato in rete presso impianto di via Filzi con portate max 30 l/s – med 15 l/s – min 3 l/s

ù Presa ABM via Filzi: 35.574 mc/anno e non 350 000 mc/anno come nel RAP (per il futuro si prevede in aumento a compensare una possibile diminuzione dei prelievi dei pozzi in quanto più onerosi)

ù Collegamento in ingresso da rete Lallio con portata tra 8 - 10 l/s

ù Ingresso da Rete Lallio: 305.122 mc/anno

ù Collegamento in uscita verso rete di Osio Sopra con portata tra 5 – 10 l/s

ù Per i pozzi di via Albegno, via Cascina Nuova e via Adda sono in esercizio dei filtri a carbone attivo per la potabilizzazione dell'acqua emunta anche se negli ultimi anni i parametri degli inquinanti (seppur presenti) sono contenuti entro il limite di legge. I filtri vengono comunque tenuti in esercizio per eliminare anche la quota presente ed evitare problemi in caso di repentini aumenti.

ù Il sistema è adeguato per sostenere il fabbisogno attuale senza cali di pressione anche in caso di malfunzionamento di uno dei due rilanci principali seppur per un limitato periodo di tempo (max 24 ore). Se i tempi si allungano si possono avere disservizi anche se limitati alle utenze in posizione più critica.

ù Eventuali sviluppi del sistema verranno definiti a seguito della conclusione del progetto di distrettualizzazione in corso di ultimazione. I primi interventi saranno messi in programma per la sostituzione delle tubazioni ammalorate derivanti dalle campagne di ricerche perdite effettuate.

ù **Non ci sono interventi programmati nell'ambito del Piano Investimenti triennale (Pdl).**

• HP di Bilancio idrico al 2025:

In mancanza di dati specifici sulle proiezioni di popolazione a questa data, stante l'equilibrio anagrafico valutato negli ultimi anni, così come abbiamo evidenziato in precedenza, valutiamo attendibile ancora il dato degli Abitanti Equivalenti utilizzato in precedenza e ipotizziamo un bilancio idrico che tende a far abbassare le perdite in rete al valore fisiologico atteso del 20%, oltre che ad una rideterminazione delle portate da immettere in rete ed un aumento di quelle fatturate in grado di portare il consumo a standard che tendono ai valori del PTUA; per cui avremmo:

ù AE (fonte ATO 2019)= 24220(res)+1044 (flutt)+3516 (prod)= **28779 AE**

ù Q(imm. in rete)= **3 000 000 mc/anno** è D.I.(Dot Idr rete)= **286 l/(AE\*d)**

ù Q(fatt)= **2 400 000 mc/anno** è D.I.(fatt)= **228 l/(AE\*d)** (accettabile) < **250 l/(AE\*d)** (valore standard)

ù **Perdite stimate= 600 000 mc/anno=20%** ( in linea con lo standard fisiologico)

**FOGNATURA/DEPURAZIONE:**

la fognatura comunale di Dalmine è autorizzata con DD Provinciale n. 79 del 17 gennaio 2019.

Si allega tabella riepilogativa dei punti di scarico:

ID\_SCARICO

POSIZIONE MANUFATTO

ORIGINE SCARICO

ID\_ORIGINE SCARICO

POSIZIONE SCARICO

CORPO IDRICO RICETTORE

S1

via Cimaripa

SFIORATORE DI PIENA

SF1

vd manufatto

fiume Brembo attraverso canale impermeabile a cielo aperto

loc. Pinosa

SCARICO EMERGENZA / TROPPO PIENO STAZIONE SOLLEVAMENTO

ST1

vd manufatto

loc. Pinosa

SCARICO EMERGENZA / TROPPO PIENO STAZIONE SOLLEVAMENTO

ST2

vd manufatto

S2

loc. Sabbio

SFIORATORE DI PIENA

SF2

vd manufatto

torrente Morletta

ù **Gli scarichi industriali** (compresi quelli di prima pioggia/acque meteoriche industriali) sono **12**.

ù **Gli scarichi di sola prima pioggia** sono **11**

La fognatura recapita in parte all'impianto di Boltiere (circa 6958 AE= 17%) e in parte all'impianto di Lurano (circa 16826 AE= 19%). Le percentuali sono riferite al totale delle potenzialità dei rispettivi agglomerati: **Boltiere 41160 AE; Lurano 87747 AE**.

I valori anzi detti sono rivisti dalla ns. area esercizio/Depurazione in questi termini:

Il depuratore di Boltiere, è sostanzialmente nella stessa situazione di Lurano: ad oggi Boltiere serve un agglomerato di 32925 AE, la potenzialità dell'impianto è ad oggi inferiore (28.000 AE), ma per effetto di un intervento di efficientamento previsto entro Luglio/2022 l'impianto verrà portato ad una potenzialità di 35.000 AE

Per quanto riguarda le stazioni di Sollevamento:

- Pinosa 1 e 2: in esercizio, nessun problema
- Via Monte Cervino: la zona è soggetta ad allagamenti, ma non per problemi della stazione (che tra l'altro è unica nel suo genere, perché di fatto non serve per vincere un dislivello, ma serve per sollevare solo la quota parte di un ramo di fognatura che non riesce a defluire per gravità in occasione degli eventi piovosi; ma praticamente funziona pochissime ore / anno)
- Via Delle Noci: mai presa in carico per problemi di sicurezza, by-passata tramite collegamento a gravità al collettore fognario.

L'impianto di Lurano è autorizzato con DD Provinciale n. 917 del 16/5/18, mentre l'impianto di Boltiere con DD provinciale n. 405 del 2/3/18.

ù Le zone che negli ultimi anni sono state soggette ad allagamenti sono state:

- per smaltimento acque meteoriche e conseguenti allagamenti nella zona di via Divisione Julia, via Carristi nella frazione Sabbio per difficoltà di funzionamento dello scarico S2 nel Torrente Morletta in concomitanza della piena del torrente. Era stato fatto uno studio preliminare ma è rimasto tale, per lo spostamento del punto di scarico più a valle e per la ripartizione tra le portate di via Levate e via Don Seghezzi/Divisione Julia.
- Via Monte Cervino per ruscellamento stradale verso box per conformazione strada e problemi fognatura con sollevamento e troppo pieno.
- Via Liguria parcheggio – ruscellamento stradale verso box per pendenza stradale. No problemi fognatura
- Via San Vito ruscellamento stradale verso griglie interrati e cortili privati per pendenza stradale e assenza caditoie. No problemi fognatura.
- **Non ci sono interventi programmati nell'ambito del Piano Investimenti triennale (Pdl).**

In conclusione, i dati e le indicazioni forniti, hanno validità alla luce della situazione fotografata in questo momento, escludendo eventuali elementi perturbativi esterni al SII, quali ad esempio variazioni climatiche, economiche, crisi pandemiche, ecc, non dipendenti dal sistema. Tali obiettivi saranno raggiungibili attraverso politiche culturali e di utilizzo delle risorse idriche confacenti ad un uso razionale e corretto di tali risorse, finalizzate al risparmio e riutilizzo delle risorse idriche, con le modalità usuali che raccomandiamo nei nostri interventi e **con le prescrizioni solite dettate nelle CdVAS a cui siamo invitati e alle quali partecipiamo.**

Informiamo che potete scaricare dal ns. sito ftp il materiale che mettiamo a disposizione collegandovi a [ftp.unicque.bg.it](ftp:ftp.unicque.bg.it)

**SI CONSIGLIA L'UTILIZZO DI INTERNET EXPLORER o MICROSOFT EDGE**

ATTENZIONE: I dati, per motivi di tutela, è consigliabile scaricarli entro Venerdì della settimana in corso, ovvero dopo tale data su richiesta, saranno disponibili settimanalmente (da Lunedì al Venerdì) per una durata di circa 30 gg.

I formati disponibili sono: dwg, shp e PDF

le credenziali di accesso sono:

username = sir  
password = Uni78910

CARTELLA:

- Per Comune di Dalmine

Rimaniamo a disposizione per ogni ulteriore confronto e cogliamo l'occasione per porgere

Distinti Saluti

Dott. Ing. Giuseppe Spinella  
Servizi Tecnici Patrimonio e SIT

/

S/ede Legale ed amministrativa: Via delle Canovine, 21 - 24126 Bergamo

Tel. +39 035 3070111 - Fax +39 035 3070110 – 39 035 3070640 (dir) - [giuseppe.spinella@unicque.bg.it](mailto:giuseppe.spinella@unicque.bg.it) - [info@pec.unicque.bg.it](mailto:info@pec.unicque.bg.it) -

[www.unicque.bg.it](http://www.unicque.bg.it)

R.I. BG - Partita Iva e Codice Fiscale 03299640163 - Capitale Sociale € 36.000.000,00 i.v. - R.E.A. BG 366188

Questo messaggio può contenere informazioni di carattere riservato e confidenziale. Ne è vietata la diffusione. Qualora non foste i destinatari, Vi invitiamo a non diffonderlo e ad eliminarlo, dandocene gentilmente comunicazione. Qual si voglia utilizzo non autorizzato del contenuto di questo messaggio espone il responsabile alle relative conseguenze civili e penali.

Rispetta l'ambiente. Non stampare questa mail se non è strettamente necessario.

This message may contain information which is confidential and privileged. Any disclosure is strictly forbidden. If you are not the intended recipient, please delete it and not spread it, kindly informing the sender. Any unauthorized use of the content of this message may expose the responsible party to civil and/or criminal penalties.

Respect nature. Do not print this email unless strictly necessary.

