

A S.E. IL PREFETTO della Prov. Di SONDRIO.

Oggetto: PROGETTO TANGENZIALE DI TIRANO IN VARIANTE ALLA SS 38-progetto DEFINITIVO PER APPALTO INTEGRATO DELLO STRALCIO DENOMINATO "SS38-LOTTO 4:NODO DI TIRANO TRATTA "A" -SVINCOLO DI BIANZONE/SVINCOLO LA GANDA- e TRATTA "B" -SVINCOLO LA GANDA /CAMPONE DI TIRANO"

Il sottoscritto geom. Santo Spavetti ,iscritto all' albo dei geom. Della prov. di Brescia,n 3652, residente a Berzo Demo (BS) via Nazionale,21, con l' appoggio di cittadini della zona di Villa/Tirano che stanno costituendo il comitato **per la modifica del progetto di REALIZZAZIONE TANGENZIALE DI TIRANO, "GRUPPO DI SALVAGUARDIA TERRITORIO STAZZONA- SAN BERNARDO-TIRANO"**.

Considerate le precedenti segnalazioni, note pervenute a S.E. IL PREFETTO il 30 agosto 2018 e successiva nota pervenuta l'11 gennaio 2019, e Sua cortese risposta prot. N 0028828 del 18/06/2019, con la quale la spett. Pref. mi comunicava che l'ANAS (MI), interessata in merito,Le aveva risposto:"

La delibera del CIPE n. 29 del 21 marzo 2018, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale l'11 ottobre 2018, ha stabilito che il predetto progetto è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni ivi indicate, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

Pertanto, Anas ha informato che procederà nel progetto esecutivo a recepire le prescrizioni e raccomandazioni ed a inviare il progetto stesso ai soggetti competenti."(**Allegato 5**).

Le segnalo che ANAS,invece, ha ribadito che il progetto esecutivo non prevede variazioni al tracciato-quindi non rispetta le **PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI** pubblicate in **Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018**, permangono pertanto le situazioni di pericolosità e di mancato rispetto di prescrizioni e LEGGI vigenti segnalate nelle precedenti comunicazioni e che riepilogo ,con integrazioni, nella presente, in evidente contrasto con quanto comunicato da parte di ANAS alla S.V..

Segnalo, che l' attuale tracciato di progetto del 2009, non appare adeguato alle prescrizioni pubblicate in **Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti (ALLEGATO 1)**, che relativamente alla zona tra Stazzona e il Dosso ,prescrivono di apportare modifiche al tracciato previsto nel progetto, ribadendo le prescrizioni del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI -progetto definitivo SS 38 "ACCESSIBILITA' VALTELLINA" lotto 4 - DOC. 5 FOGLIO CONDIZIONI-ALLEGATO A -PRESCRIZIONI- del 16/02/2018 .

Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21:

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Parte prima - Prescrizioni

Premessa.

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato «Strada statale 38 «dello Stelvio». Accessibilità Valtellina. Lotto 4 nodo di Tirano. Tratta «A» (svincolo di Bianzone - svincolo la Ganda) e tratta «B»

(svincolo la Ganda - Campone in Tirano)», **riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.**

1 Prescrizioni.

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento foglio condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolte ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

1.2.1.6 Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), dovrà essere ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale - tendenzialmente avvicinandosi all'originaria soluzione progettuale [2004] - anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta. (Regione Lombardia).

1.2.1.7 In tale ambito si dovrà ricercare, in località Stazzona, la praticabilità di un attraversamento dell'Adda in modo ortogonale al fiume, rendendolo omogeneo con la tipologia proposta dal ponte previsto

nella zona artigianale di Tirano. (Regione Lombardia).

1.2.1.8 Si dovranno individuare e perseguire miglioramenti progettuali atti a ridurre la frammentazione del territorio agricolo nel tratto di circa 1 km a monte della località San Bernardo, rispetto al rapporto tra la nuova viabilità e la riqualificazione di quella esistente. (Regione Lombardia).

1.2.1.9 Dovrà essere valutata la possibilità di spostare il tratto della nuova strada in progetto tra la rotatoria di Stazzona e la contrada San Bernardo posizionandola più a ridosso dell'attuale strada provinciale (Stazzona-Tirano) fino ad inglobarla. (Comune di Villa Tirano).

1.2.1.10 Deve essere garantito l'accesso ai fondi agricoli. (Comune di Villa Tirano).

1.3 Prescrizioni relative ad aspetti geologici, idrogeologici e geotecnici.

1.3.2 Si prescrivono ulteriori approfondimenti per gli aspetti geotecnici e, in particolare, per quanto concerne gli assetti stratigrafici e le proprietà fisico-meccaniche dei litotipi presenti nell'area di interesse, tra i quali si citano, a titolo esemplificativo, le alluvioni dell'Adda ed i conoidi di deiezione, che dovrebbero essere interpretati sulla base non tanto della composizione media, quanto piuttosto analizzando le possibili e verosimili variazioni locali di composizione e, soprattutto per i conoidi, i caratteri strutturali (spessore relativo dei diversi termini, giacitura ecc.). (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.3.3 Valutare l'interazione tra il tracciato stradale ed i fenomeni di instabilità dei versanti che includono le frane attive o quiescenti citate in relazione ed i «*debris flows*» . (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.5 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali.

1.5.2.13 Al fine della riduzione del consumo di suolo, per tutti i tratti in trincea si dovrà modificare, in sede di progettazione esecutiva, la sezione trasversale introducendo - ovunque possibile - muri di sottoscarpa. (Regione Lombardia).

1.5.2.15 Deve essere prodotto dal proponente - di concerto con Provincia di Sondrio e Comunità Montana e sentiti i Comuni - un progetto di compensazione ambientale nell'area interessata dalla variante stradale e/o in un adeguato intorno; tale progetto di compensazione dovrà tendere a favorire la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e la deframmentazione ecologica e comunque incentivare il mantenimento e il ripristino di elementi naturali del paesaggio locale in coerenza con il disegno della rete ecologica regionale (RER) e con gli omologhi contenuti del PTCP della Provincia di Sondrio; esso dovrà definire inoltre:
a) tempi e modalità di realizzazione degli interventi;
b) un piano di manutenzione delle opere esteso per almeno cinque anni;
c) la stipula di una convenzione con gli Enti locali interessati o con gli agricoltori per assicurare nel tempo la gestione delle opere di compensazione. (Regione Lombardia).

1.5.2.16 Dato il particolare impatto determinato dalla realizzazione dell'opera sul settore agricolo, caratterizzato in loco dal meleto, il progetto di compensazione ambientale dovrà altresì perseguire - previa analisi concordata con la realtà locale impegnata nel settore - la realizzazione di reimpianti sostitutivi collocati in aree alternative, comunque in zona di produzione della «IGP - Mela di Valtellina». (Regione Lombardia).

1.5.2.17 In considerazione dell'oggettivo impegno richiesto dalla ricerca e dall'acquisizione delle aree necessarie, nonché dalla definizione di accordi con una pluralità di soggetti, il progetto potrà essere dettagliato in fase di progettazione esecutiva e ulteriormente affinato in fase di costruzione. (Regione Lombardia).

1.5.2.18 Per la redazione del progetto di compensazione

1.5.3 Inserimento paesaggistico.

1.5.3.1 Dovrà essere approfondito l'esame delle vedute paesaggistiche, anche attraverso *rendering* che completino l'inquadramento del progetto nel suo insieme, nonché affinata, in particolare, la risoluzione del rapporto prospettico del nuovo percorso stradale con la torre medievale e i ruderi del «Castelasc» in località Il Dosso. (Regione Lombardia).

1.5.3.2 Dovrà essere affinata la sistemazione dei raccordi fra le scarbate nei principali siti di sensibilità paesaggistica - e segnatamente in prossimità delle frazioni Stazzona e San Bernardo - nonché in corrispondenza delle rotatorie, in modo da riprodurre le peculiarità visuali locali (es. muretti in pietra di sostegno dei terrazzamenti). (Regione Lombardia).

3 Indicazioni per la fase di verifica delle prescrizioni.

3.1 Prescrizioni da recepire nella fase progettuale esecutiva.

Le prescrizioni di cui ai punti:

1.1.1; 1.1.2; 1.1.3; 1.2.1.1; 1.2.1.2; 1.2.1.3; 1.2.1.5; 1.2.1.6; 1.2.1.7;
1.2.1.8; 1.2.1.9; 1.2.1.10; 1.2.2.1; 1.2.3.1; 1.3.2; 1.3.3; 1.3.4; 1.3.5; 1.3.6;
1.4.1; 1.4.2; 1.4.3; 1.4.4; 1.4.5; 1.4.6; 1.4.7; 1.4.8; 1.4.9; 1.4.9.a); 1.4.9.b);
1.4.9.c); 1.4.11; 1.4.12; 1.4.13; 1.4.14; 1.4.15; 1.4.16; 1.4.17; 1.4.18; 1.4.18.a);
1.18.b); 1.4.18.c); 1.4.19; 1.4.19.a); 1.4.19.b); 1.5.1; 1.5.2.1; 1.5.2.2; 1.5.2.3;
1.5.2.4; 1.5.2.6; 1.5.2.6.a); 1.5.2.6.b); 1.5.2.6.c); 1.5.2.6.d); 1.5.2.11; 1.5.2.12;
1.5.2.13; 1.5.2.14; 1.5.2.14 a); 1.5.2.14 b); 1.5.2.14 c); 1.5.2.15; 1.5.2.15.a);
1.5.2.15.b); 1.5.2.15.c); 1.5.2.16; 1.5.2.17; 1.5.2.18; 1.5.2.18 a); 1.5.2.18 b);
1.5.2.18 c); 1.5.2.18 d); 1.5.2.18 e); 1.5.3.1; 1.5.3.2; 1.5.4.1; 1.5.4.2; 1.6.1; 1.6.2;
1.6.3.1; 1.6.4.1; 1.7.1; 1.8.1; 1.8.2; 1.8.3; 1.9.2; 1.9.3; 1.9.4; 1.9.5; 1.9.6; 1.9.7;
1.9.7 a); 1.9.7 b); 1.9.7 c); 1.9.7 d); 1.11.1; 1.11.1 a); 1.11.1 b); 1.11.1 c); 1.11.5;
1.11.6; 1.11.7; 1.11.8; 1.12.1; 1.12.2; 1.12.3; 1.12.4; 1.12.5.

Il tracciato di cui al progetto del 2009, se non viene adeguato alle prescrizioni pubblicate in **Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018**, appare illegittimo in quanto il tracciato planimetrico non recepisce prescrizioni vincolanti che ne comportano sostanziali variazioni ai fini della tutela dell'ambiente/paesaggio (il mancato adeguamento del progetto alle prescrizioni è incomprensibile).

Considerate le premesse alle prescrizioni di cui alla **Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 che cita:** "Premessa., riepiloga le prescrizioni e le **raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.**"

PERTANTO si ritiene opportuno che ANAS adegui il progetto alle prescrizioni dei vari Enti, riportate nella **Gazzetta Ufficiale**, in sede di progetto esecutivo, in modo che il proseguo delle fasi propedeutiche ai lavori, siano regolari, sulla base di un tracciato conforme alle prescrizioni, perché se le procedure sono basate su un progetto viziato, in quanto non rispetta prescrizioni ambientali di Regione Lombardia e altre prescrizioni **"cui detta approvazione resta subordinata"**, tutto il procedimento appare di **dubbia legittimità**.

In merito trattandosi di prescrizioni di carattere ambientale, sono importanti a tutela del paesaggio, visto che l'area attraversata per circa 4 km è visibile dal versante opposto con i tipici terrazzamenti vitati candidati a sito UNESCO.

Segnalo che per la Corte Costituzionale n. 210 del 22.10.1987 l'AMBIENTE è configurato come 'un diritto fondamentale della persona ed interesse fondamentale della collettività'.

Considerato che la Dir. 2004/35/CE in merito alla riparazione del danno ambientale: afferma che la prevenzione e la riparazione di tale danno nella misura del possibile "contribuiscono a realizzare gli obiettivi ed i principi della politica ambientale comunitaria, stabiliti nel trattato"; Dall'Allegato II della Dir. 2004/35/CE, relativo alla **"Riparazione del danno ambientale"**, prescrive la riparazione venga conseguita riportando l'ambiente danneggiato alle condizioni originarie tramite misure di riparazione primaria, che sono costituite da **"qualsiasi misura di riparazione che riporta le risorse e/o i servizi naturali danneggiati alle o verso le condizioni originarie"**; per cui la variante alla **SS 38 può essere realizzata in difformità dalle prescrizioni ambientali?**

Segnalo che la Costituzione ART. 9: "La Repubblica Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione." Una regola che dovrebbe valere anche in prov. di SO e per la tangenziale di Tirano. Non è rispettata la legge regionale n 31 del 2014 ... che limita la possibilità di consumare nuovo suolo agricolo. Visto che questo tracciato irrazionale, prevede l'esproprio di 128.700 mq di territorio agricolo, in area di rilevanza ambientale.

La prescrizione 1.2.1.6 "Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), dovrà essere ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale - tendenzialmente avvicinandosi all'originaria soluzione progettuale [2004] - anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta. (Regione Lombardia)."

Gia' attualmente e' verosimile che il tracciato in galleria costerebbe meno del tracciato all' aperto per i risparmi su indennizzi e opere di mitigazione.

Segnalo che il tracciato **“a monte della localita' San Bernardo”** per **“ridurre la frammentazione del territorio agricolo”** come prescritto al punto 1.2.1.8 puo' essere realizzato a lato del fiume ADDA ,oppure spostato a monte in galleria come prescritto al punto 1.2.1.6 del documento, da Stazzona a San Bernardo come prescritto al punto **1.2.1.9 Dovrà essere valutata la possibilità di spostare il tratto della nuova strada in progetto tra la rotonda di Stazzona e la contrada San Bernardo posizionandola più a ridosso dell'attuale strada provinciale (Stazzona-Tirano) fino ad inglobarla. (Comune di Villa Tirano).**Il tracciato e' opportuno spostarlo a lato Adda inglobando la SP 24.

Spostando il tracciato a lato Adda ,inglobando la SP 24 nel tratto tra la rotonda di Stazzona e la rotonda Ganda (con viadotto nella zona A del PAI), si avrebbe un risparmio di occupazione di suolo di ca 60.000 mq, il danno alle aziende e occupazione sarebbe lieve, occupando terreni a lato Adda di scarsa produttivita' senza dividere in 2 le aziende ed avere reliquati incoltivabili,con un notevole risparmio per l' ente pubblico sugli indennizzi da corrispondere ,quantificabili in circa 15.000.000 di euro, considerato l' aumento dei valori agricoli medi,che considerato il tracciato fuori terra,significa da 3 a 4 milioni/km,(per la parte ora prevista fuori terra – ca 4,5 km).

Segnalo anche la notevole pericolosita' per il gelo del tracciato tra la localita' San Bernardo e il Dosso se rimane ai piedi della montagna, come previsto del progetto del 2009 , in quanto la zona a monte poco soleggiata, e' soggetta a gelate improvvise , il tratto San Bernardo-Ganda-Dosso, pertanto sarebbe notevolmente pericoloso.

L'elaborato di progetto *“Ambiente, Paesaggio e Territorio – Studio di incidenza – Relazione tecnica”* a pag. 42 cita: *“oltre Stazzona la nuova strada verrà realizzata tutta in rilevato; da considerare che per i primi 1200 m circa il rilevato corre in affiancamento all'alveo del fiume dalla quale è diviso tramite l'attuale strada arginale. Dopo tale distanza il rilevato si allontana per evitare alcune abitazioni presenti lungo la direttrice e per poter avere la collocazione ottimale per il posizionamento delle opere relative allo svincolo di Tirano, che da accesso al Ponte Adda 2”*

Segnalo che la motivazione *“per evitare alcune abitazioni”* e' erronea in quanto tra il tracciato previsto e l' ADDA non vi sono abitazioni,inoltre la motivazione *“ e per poter avere la collocazione ottimale per il posizionamento delle opere relative allo svincolo di Tirano, che da accesso al Ponte Adda 2”*, non ha attualmente alcun senso in quanto lo *“svincolo di TIRANO”* nella revisione del progetto e' stato eliminato e sostituito da una rotonda a raso, (in zona soggetta a pericolo di esondazione). Pertanto le motivazioni che giustificavano l' attuale tracciato in zona pericolosa per gelo e piene dell' ADDA, (nonche' per la parte ai piedi della montagna anche per fenomeni di frana) non sono piu' valide, per cui l' attuale tracciato dispendioso e pericoloso e' immotivato,alla luce delle varianti gia' attuate al progetto del 2004, non vi e' alcuna ragione perche' il tracciato passi in mezzo al territorio.

Il tracciato in progetto, redatto nel 2009,consumando 128.700 mq di SUOLO AGRICOLO , non rispetta palesemente la Legge Regionale 28 novembre 2014, n. 31 “Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato.”:

*Art. 1
(Finalità generali)*

1. La presente legge detta disposizioni affinché gli strumenti di governo del territorio, nel rispetto dei criteri di sostenibilità e di minimizzazione del consumo di suolo, orientino gli interventi edilizi prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate o dismesse ai sensi dell'articolo 1 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio), sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare, anche **al fine di promuovere e non compromettere l'ambiente, il paesaggio, nonché l'attività agricola**, in coerenza con l'articolo 4 quater della legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31 (Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale).
2. Il suolo, risorsa non rinnovabile, è bene comune di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute, **la produzione agricola finalizzata alla alimentazione umana e/o animale**, la tutela degli

ecosistemi naturali e la difesa dal dissesto idrogeologico.

Art. 2

(Definizioni di consumo di suolo e rigenerazione urbana)

1. In applicazione dei principi di cui alla presente legge e alla conclusione del percorso di adeguamento dei piani di governo del territorio di cui all'articolo 5, comma 3, i comuni definiscono:

a) **superficie agricola: i terreni qualificati dagli strumenti di governo del territorio come agro-silvo-pastorali;...**"

OCCUPAZIONE CON RILEVATO area di ESONDAZIONE, fascia A del PAI.

L' area dove passa il tracciato in progetto in rilevato stradale zona a monte di San Bernardo ,in sinistra idraulica,e' sita in **fascia A del PAI**,soggetta ad esondazione TEMPO DI RITORNO 20 ANNI , L' AREA ha un effetto di laminazione in caso di piena di ADDA e Poschiavino, che in via precauzionale va mantenuto, le acque del Poschiavino vanno ad immettersi nell' Adda ad elevata velocita', la presenza di un bacino di espansione frontale al punto di immissione puo' ridurre pericoli in quanto se le acque impetuose ad alta velocita' ,trovano un bacino di espansione la velocita' si attenua, se trovano un rilevato a ridosso ADDA,vengono subito rimbaltate ed immerse nell' alveo dell' Adda aumentandone la velocita' (in tratto gia' critico- in quanto durante l' alluvione del 1987 la corrente aveva raggiunto velocita' gia' elevate dell' ordine di 7 m/s)con possibile pericolo di esondazione sulla sponda destra?-con case e attivita'. Con il RILEVATO in PROGETTO si riduce la cassa di espansione di 28000 mq. Da relaz. Di progetto"Attualmente puo' quindi fungere da cassa d'espansione per un volume di circa 85.000 m3: con una portata di 920 m3/s esso sarebbe riempito in soli 2".MEGLIO COMUNQUE MANTENERE L' INVASO?Da:(Modellazione idraulica F. Adda sopralacuale - Relazione - Pag. 111).6.3. TEMPO DI RITORNO 20 ANNI "La confluenza del Poschiavino avviene con notevole innalzamento dei tiranti (oltre 3,5 m) con conseguente esondazione in sinistra tra la sez 331 bis e 330, con coinvolgimento di una modesta porzione di territorio a frutteto tra l'argine e la strada provinciale Stazzona – Tirano." E continua" A valle della stessa la pendenza è circa corrispondente a quella critica, con corrente quasi sempre veloce (Froude 1,25-0,68) fino al ponte di Stazzona. "

Secondo la relazione di progetto " L'effetto sulla laminazione della piena di tale area è quindi trascurabile. "**PER ME' E' OPPORTUNO, in via precauzionale ,MANTENERNE L' EFFETTO LAMINAZIONE, REALIZZANDO IN TALE AREA TRACCIATO IN GALLERIA o VIADOTTO,** possibilmente ai margini del territorio coltivato- Che il tracciato in localita' San Bernardo, sia opportuno spostarlo in galleria,e' stato richiesto anche da Legambiente - cita il parere ambientale di Regione Lombardia del 2004- Delib. N VII-17169 seduta del 16/04/2004, pag. 31/32 – osservante: Legambiente- Sez. Media Valtellina ...: punto 3. " inserimento di una galleria in loc. San Bernardo,per evitare l' interferenza con la confluenza del Poschiavino nell' Adda; spostamento del tracciato verso la base del versante,con positivi effetti sulla fascia fluviale e sulle componenti ambientali in genere" .

Estratto da relazione SWG.

2.5.3. Tratto a valle della confluenza del Torrente Poschiavino (sez. 50÷62)

2.5.3.1. Situazione attuale e progetto AIPo

Fra le sezioni 50 e 62, secondo lo studio Pro.i.ter. s.r.l. et al.il fiume Adda esonda sia in destra e sia, soprattutto, in sinistra idraulica. Tali risultati non sono modificati dall'analisi dell'AIPo, che convalida le fasce fluviali previste dal PAI, confermando che la sezione è insufficiente in vari punti: l'area di esondazione in sinistra idraulica appartiene alla fascia A.

L'AIPo ha previsto di realizzare protezioni del piede dell'argine in destra idraulica, ed una protezione spondale di tipo naturalistico in sinistra. Tali opere non modificano il comportamento idraulico delle sezioni.

Si fa notare che la Strada Comunale Tirano - Stazzona, situata in sinistra idraulica, in questo tratto si trova attualmente nella pericolosa fascia A.

2.5.3.2. Situazione di progetto

Il rilevato stradale progettato in sinistra idraulica tiene confinata dal fiume una parte dell'area STUDI, RILIEVI ED INDAGINI IDROLOGIA E IDRAULICA DEL TERRITORIO Relazione Idraulica

CODICE ELABORATO Codice commessa Fase Autore Tipo doc. WBS Progr. doc. Rev. LIW 0 1 1 D S W R I I D 0 0 0 1 0 0 2 B

Pagina 11 di 30

esondabile in fascia A (si veda la tavola LIW011_D_SW_N5_ID0001_002).

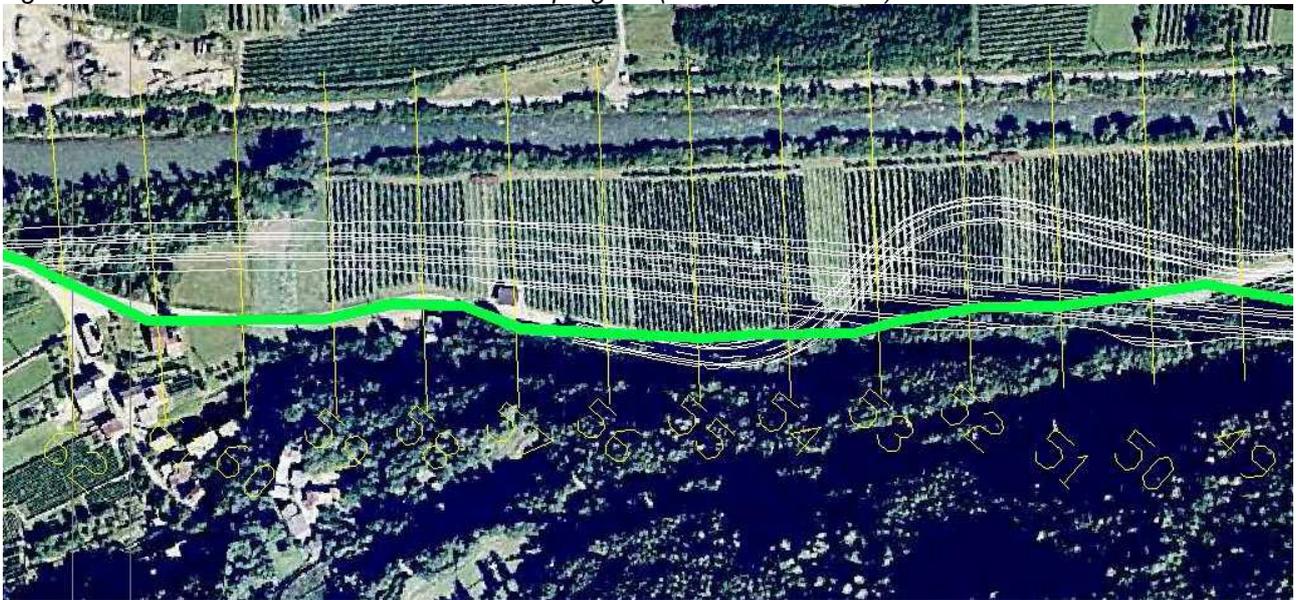
L'area chiusa alla corrente per mezzo del rilevato è di soli 28.000 m². Attualmente può quindi fungere da cassa d'espansione per un volume di circa 85.000 m³: con una portata di 920 m³/s esso sarebbe riempito in soli 2'. **L'effetto sulla laminazione della piena di tale area è quindi trascurabile.**

L'area golenale su cui è previsto il nuovo rilevato stradale è di proprietà privata e coltivato a frutteto a filari ortogonali al flusso di piena, tranne una piccola macchia boschiva (si veda la Figura 1, in cui è riportato il tracciato di progetto, le sezioni dello studio Pro.i.ter. s.r.l. et e in verde la fascia fluviale A).

La scabrezza è quindi elevata, con il risultato che la corrente nell'area di esondazione non partecipa al moto principale della piena, come previsto peraltro anche dallo studio di Pro.i.ter. s.r.l.

et al. La sottrazione dell'area di espansione non provoca quindi modifiche sostanziali al moto idraulico.

Figura 1: foto aerea dell'area con la viabilità in progetto (da relazione SWG)



In proposito agli aspetti **IDROLOGICI ed IDRAULICI** pero' il CSLP – ADUNANZA DEL 14/12/2017 Prot. N 60/2017 (**ALLEGATO 2**), nel parere parte 2- a pag. 81 cita : “ Alle specifiche osservazioni nel seguito riportate si premette che, nel complesso, gli aspetti idrologici e idraulici manifestano tuttora criticita' che possono avere un impatto rilevante sul dimensionamento delle opere. Le integrazioni sviluppate non possono in sostanza essere considerate risposte completamente soddisfacenti e adeguate alle osservazioni gia' formulate in precedenza. omissis a pag. 82 “ Poco comprensibile appare inoltre l' elaborazione degli scrosci (precipitazioni brevi ed intense di durata inferiore all' ora) riportati come dati disponibili in Tabella 3 alle pag. 8 e 9, e come dati elaborati nella successiva Tabella 4 . Alcuni dati riportati in quest' ultima non sono compresi tra i dati disponibili (ad es. l' evento per durata di 15' nell' anno 1950, o l' evento per durata di 30' dell' anno 1952), e sembra quasi siano stati mescolati eventi con stessa durata registrati in stazioni differenti, operazione che viola chiaramente la stazionarieta' statistica della registrazione pluviometrica se non altrimenti dimostrato. Restano di conseguenza da giustificare i valori delle sollecitazioni idrologiche di progetto (curve di possibilita' pluviometrica). omissis

A pag. 83 cita.: “in particolare, il progetto non chiarisce esaurientemente come l’ infrastruttura in progetto interferisca con la “*gestione*” delle aree inondabili, con riferimento alle opere di protezione dal rigurgito della piena due centennale del fiume Adda previste nello studio AIPO del 2008. omissis a pag. 85 : “ **Pertanto si ribadisce che tutte le manifeste carenze evidenziate richiedono che nell’ attuale livello progettuale venga sviluppata una nuova verifica secondo le osservazioni sopra riportate e, se del caso, un nuovo dimensionamento delle opere sulla base delle susposte osservazioni e prescrizioni.**”

OLTRE A QUANTO AFFERMATO dal CSLP in merito ai calcoli idraulici, a cui l’ ENTE PUBBLICO ANAS non ha ancora fornito doverose risposte esaustive, segnalo le disposizioni di Legge in merito,

Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF), approvato con D.P.C.M. 24 luglio 1998 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 9 novembre 1998 n. 262 cita:

“ 2.3 Criteri generali per le fasce fluviali

L’ indicazione generale espressa dal PAI è pertanto quella di una ridestinazione al fiume delle aree che gli sono proprie, in quanto sede dei fenomeni idrodinamici correlati ai diversi stati idrologici, e di una riduzione della vulnerabilità delle stesse aree, in rapporto agli insediamenti che sono presenti o che si devono realizzare in futuro.

Nelle Fasce A e B è pertanto assolutamente prevalente la funzione idraulica, rispetto alla quale la migliore compatibilità è offerta dalle aree naturali (vegetazione spontanea arborea ed erbacea, superfici di acque lentiche, aree prive di copertura vegetale) e dalle aree agricole.

In merito alle infrastrutture e alle opere pubbliche e di interesse pubblico, di conseguenza il PAI indirizza verso criteri generali di localizzazione che puntino **ad inserire all’ interno delle fasce unicamente quelle opere che, in ragione delle loro specifiche funzioni non possono essere collocate altrove (attraversamenti, opere di derivazione, ecc.).**

Per tutte le altre tipologie di infrastrutture e opere pubbliche e di interesse pubblico la localizzazione all’ interno della Fascia A o B è condizionata alla dimostrazione dell’ assenza di alternative di localizzazione al di fuori delle fasce, della sicurezza e della funzionalità delle infrastrutture stesse e comunque alla garanzia che non sia pregiudicata la sicurezza delle persone per quelle a fruizione collettiva.”

Quindi ai sensi delle LEGGI vigenti in fascia A del PAI le opere previste dal progetto, occupando 28.000 mq, **non rientrano tra quelle fattibili**, in quanto dice la LEGGE “**inserire all’ interno delle fasce unicamente quelle opere che, in ragione delle loro specifiche funzioni non possono essere collocate altrove**”, le opere nel caso in esame, ovvero la variante alla SS38, POSSONO SIA ESSERE COLLOCATE ALTROVE- IN GALLERIA- oppure possono essere realizzate su viadotto, viadotto che lascerebbe sostanzialmente invariato l’ effetto di laminazione/protezione dalle esondazioni dell’ area sita nella pericolosa fascia A del PAI.

Nel documento : **Progetto di Piano stralcio-per l’ Assetto Idrogeologico(PAI)**

Interventi sulla rete idrografica e sui versanti-Legge 18 Maggio 1989, n. 183, art. 17, comma 6-ter-Adottato con deliberazione del Comitato Istituzionale n.1 in data

11.05.1999-Parte 1 – assetto idrogeologico-a pag. 38 si legge: “nel tratto tra TIRANO e Chiuro il corso d’ acqua presenta alveo monocursale sinuoso,**ad eccezione del tratto a monte di Stazzona** dove risulta rettificato artificialmente e canalizzato;**il grado di protezione dalle piene e’ insufficiente, in particolare nel tratto di confluenza con il torrente POSCHIAVINO e presso l’ abitato di TIRANO.** “Pertanto se già’ “il grado di protezione dalle piene e’ insufficiente” non si comprende come possa essere possibile con un rilevato ridurre ulteriormente le protezioni esistenti.

Nell' ELABORATO , che invito ANAS a visionare in quanto il MALLERO e' un affluente dell' ADDA come il POSCHIAVINO : "Politecnico di Milano -Polo territoriale di Lecco-M. Sc. in Civil Engineering for Risk Mitigation-A.A. 2015-2016-Scenario di rischio alluvionale per la città di Sondrio.E' riportato : **CONCLUSIONE**"Il rischio alluvionale, come mostrano i fatti più o meno recenti, è un problema diffuso e crescente,anche a causa dei cambiamenti climatici. Una sua quantificazione non è sempre facile e richiede strategie modellistiche complesse e approcci spesso multidisciplinari, ma la concretezza del problema rende necessaria una stima. Non si può quindi prescindere dalla messa a sistema di conoscenze provenienti da diverse discipline e dei relativi strumenti modellistici.**Le alluvioni in zona montana** sono spesso conseguenza di piene di torrenti piuttosto pendenti e **sono caratterizzate da flussi molto maggiori di quelli in regime normale, dotati di grande energia e capacità di trasporto di sedimenti.** In tali eventi, oltre alla portata liquida, bisogna considerare anche la presenza di una significativa componente solida, come richiesto anche dalle relative normative (European Floods Directive)."

Pertanto a mio parere,Alla luce dell' incertezza e delle variabili legate ai cambiamenti climatici, l' impossibilita' di determinare quindi con certezza l' entita' delle piene sia dell' ADDA che del POSCHIAVINO, la proposta occupazione di 28000 mq in fascia A del PAI,appare razionalmente ILLOGICA e contraria al buon senso,che suggerirebbe non solo di lasciare invariata l' area di laminazione/espansione ma di valutare come renderla piu' ampia ed efficace a laminare le piene del fiume ADDA e affluente, per il principio di precauzione, evitando la prevista illogica e illegale occupazione con rilevato.

Dal momento che il costo in galleria,peraltro fattibili a tratti di lunghezza inferiore ad 1 km e' inferiore al costo previsto (vedasi appalto circonvallazione CASTELBELLO/COLSANO e variante SS42 con gallerie lunghe tra 2,5 e 5 km), non si comprende il motivo di mantenere il tracciato ILLEGITTIMO di cui al progetto del 2009,e neppure sarebbe il motivo economico, tra i motivi che consentano il passaggio del tracciato nella pericolosa fascia A ai sensi delle norme vigenti.

Per evitare danni e pericoli e rispettare le prescrizioni ambientali il nuovo tracciato potrebbe essere modificato come segue:

Tra Stazzona /San Bernardo/ Ganda (ROTONDA DI ACCESSO A TIRANO,prevista nel progetto), realizzando il nuovo tracciato a lato ADDA "inglobando la sp 24",da San Bernardo alla Ganda,tracciato su VIADOTTO o in GALLERIA per evitare riduzione area di esondazione PAI fascia A , poi da Ganda al Dosso, lunghezza circa 1200 mt, si puo' realizzare un tracciato in galleria con tratti finestrati. Con i risparmi del primo tratto su indennizzi ,ricuciture ecc., si finanziano le gallerie tra San Bernardo -Ganda - Dosso,con anche probabili risparmi (visto anche la non necessita' di spostamento della linea elettrica) rispettando la prescrizione 1.2.1.6 -Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), **dovrà essere ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale** anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta. (Regione Lombardia). Si segnala che sarebbe opportuno realizzare la galleria Dosso NATURALE , anziche' ARTIFICIALE come prevede il progetto del 2009 ai sensi del parere ambientale Regionale.

CONSIDERAZIONI SUI COSTI tracciato in GALLERIA.

Il tratto dalla Ganda/san Bernardo alla galleria Dosso, considerando i vari risparmi su indennizzi, spostamento linea elettrica, spostamento viabilità locale con vari sottopassi, accessi agricoli, ecc.; fuori terra non costerebbe verosimilmente di più che in galleria, con le GALLERIE si potrebbero avere anche dei risparmi, visti i rilevanti indennizzi per l'esproprio delle aree agricole a frutteto.

Il raffronto dei costi lo deve fare ANAS ai sensi del punto 1.2.1.6 -Date le criticità territoriali e ambientali anche attraverso un più dettagliato **bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta.**

Le gallerie possono costare meno evitando il notevole danno ambientale.

Espongo il costo delle gallerie della VARIANTE SS 42 tratto CAPO DI PONTE-BERZO DEMO.

- SS42 CAPODIPONTE/BERZO DEMO-da STRADE ANAS: "Il nuovo tratto di variante è un'opera complessa: su una lunghezza complessiva di 8,4 km, quasi 7 sono costituiti dalle due gallerie principali, ovvero la "Sello", lunga 5074 metri, e la "Capo di Ponte", lunga 1866 metri. Completano l'infrastruttura la galleria "Demo", di 350 metri, e la galleria "Berzo", di 540 metri,Il costo complessivo dell'intero intervento, ovvero sia dei lavori civili che della parte impiantistica, è stato di oltre 195 milioni di euro, dei quali 183 finanziati da Anas e 12 dalla Regione Lomb."

Quindi per 8,4 km di cui 7 in galleria: $195/8,4 = \text{costo/km } 23 \text{ milioni.}$

Il recente appalto, in GALLERIA, relativo alla SS38 dello STELVIO, tra CASTELBELLO/COLSANO (vedasi allegato 4), recentemente aggiudicato, sempre SS38 dello STELVIO, quindi con le stesse caratteristiche geometriche, costa meno delle soluzioni che ANAS vuole realizzare relativamente alla Tangenziale in oggetto, e dimostra inequivocabilmente che un tracciato in GALLERIA oltre a evitare danni e pericoli (per la circolazione per il passaggio in zona soggetta a gelate, per l'aumento del rischio idraulico), può verosimilmente, **COSTARE DI MENO.**

Lotto 1 - AOV/SUA L 014/2017 - Circonvallazione Castelbello, Colsano_SS 38 -

Cig:71811719C5 -**Cup:**B51B99000010003

Importo a base di gara:€ 49.778.654,66 **Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso:**€ 606.846,79

L'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore acquista per conto di altre amministrazioni

aggiudicatrici/enti aggiudicatori: Provincia Autonoma di Bolzano - Ripartizione 10 - Infrastrutture

I lavori sono andati all'Ati composta da E.ma.pri.ce. e Passeierbau di San Martino in Passiria. L'Ati si è aggiudicata l'appalto con una offerta di 44,526 milioni di euro e un ribasso dell'11,77% sulla base d'asta di 50,4 milioni di euro. Per la costruzione della circonvallazione si prevedono 1.460 giorni di lavoro, e il costo complessivo dell'intervento ammonta a 82,3 milioni di euro. "

Costo complessivo 75,2 Mio € al netto del ribasso d'asta. Tempi di realizzazione -14.01.2019 al 2022.

La nuova circonvallazione ha una lunghezza complessiva di ca. 3,3 km -Il tracciato e la geometria sono stati scelti in modo tale da ridurre al minimo l'impatto paesaggistico e sulle colture. La lunghezza complessiva della nuova galleria è di ca. 2.500 m. In galleria sono previste 4 vie di fuga (ogni 500 m).

PERTANTO

Circonvallazione Castelbello, Colsano_ **SS 38**- E il costo, con 70 per cento GALLERIA e'

COMPLESSIVO 82,3ML/ 3360= 24,5 mil./ km,

Costo complessivo al netto del ribasso d'asta = 75,2 Mi € = 22,4 MIL./KM

la "nostra" tang. Tirano **SS 38-75 % nei frutteti, TANGENZIALE di TIRANO-** IN PROGETTO, costo

previsto 145 milioni lung. 6 km - $145/6 = \text{costo/km } 24,16 + 2 \text{ richiesti per espropri} = 26$ - pertanto

essendo TIRANO zona meno decentrata di CASTELBELLO, i prezzi sono inferiori, i lavori costerebbero verosimilmente meno di 22,4 milioni/km, con un risparmio quindi minimo sui costi di **$26-22,4 = \text{E/km } 3,6 \times 6 \text{ km} = \text{E.}$**

21,6- milioni di euro, che si possono utilizzare per altre opere necessarie ad es. a TIRANO la

demolizione del ponte su via Commercio (non idoneo per le piene) sostituendolo con nuovo

ponte su via dell' Artigianato per un piu' agevole accesso alla variante ,e opere di messa in sicurezza dell' attuale tracciato SS38, tra SONDRIO e TIRANO.

A mio parere il tracciato piu' opportuno a sud di TIRANO e' UTILIZZARE L' ATTUALE TRACCIATO della SS 38, mettendolo in sicurezza con alcune rotonde e altre opere, migliorando la sp 24 . Da collegare alla tangenziale da via dell' Artigianato a Tirano e il sottopasso ferroviario esistente alla rotonda esistente prima di Madonna di Tirano, da Tirano sud alla SS38 si puo' studiare anche un collegamento alternativo con l' attuale tracciato SS38 (tirone di Villa) piu' a sud della rotonda di Madonna, in particolare era gia' stato previsto un collegamento tra la rotonda di Tirano e il Ragno (tratta C del progetto del 2004) , collegamento che sarebbe opportuno realizzare subito, eliminando in questa fase il tratto Ganda- Bianzone che non si connette razionalmente con futuro prolungamento della variante verso SONDRIO.A SUD di TIRANO nell' ottica di una strada alternativa all' attuale SS38 la VARIANTE ,da realizzare in galleria,dovrebbe arrivare a raccordarsi a Tresenda, con la SS 39 dell' APRICA . L' attuale tracciato a valle di Stazzona non e' razionalmente collegabile con Tresenda di Teglio verso Sondrio,per la presenza della centrale di STAZZONA a poca distanza dal fiume ADDA.

Segnalo anche la possibilita' di realizzare strada a lato Adda nel tratto Stazzona/Tirano sud, inglobando la sp 24, con realizzazione a fianco di strada secondaria, con cui SI OTTENGONO I SEGUENTI MIGLIORAMENTI : RISPARMI DI SUOLO, COSTI E MAGGIOR SICUREZZA IN MERITO AL PERICOLO DI INCIDENTI A CAUSA DEL GELO (oppure in GALLERIA):

- 1- L' OCCUPAZIONE /esproprio permanente di terreni si riduce di circa 80000 mq (circa 50000 tratto tra Stazzona e la Ganda), utilizzando solo area a lato Adda,il danno relativo alla perdita di posti di lavoro e' minimo e anche il danno al paesaggio,rispetto al tracciato di progetto irrazionale e devastante in mezzo ai terreni coltivati.
- 2- Essendo la zona a monte soggetta a GELO nei mesi invernali, se il tracciato viene spostato sull' ARGINE DELL'ADDA (oppure in galleria), SI ELIMINA IL GRAVE RISCHIO DI INCIDENTI per il gelo/ ghiaccio tra Tirano e san Bernardo.
- 3- Con la soluzione a lato ADDA si risparmiano gli indennizzi di esproprio di 80.000 mq di terreni e fabbricati agricoli,costi di rifacimento impianti di irrigazione, sottopassi per superare la viabilita' esistente,opere di mitigazione ambientale, alcuni milioni di EURO che possono essere utilizzati come da proposta per realizzare piu' tratti in galleria (ai sensi del punto 1.2.1.6) evitando un notevole scempio paesaggistico/ambientale e per mettere in sicurezza l' attuale SS 38 tra Tirano e Bianzone.
- 4- Dividendo l' appalto in 2 lotti si garantisce la realizzazione piu' veloce e in tempi certi della tangenziale di TIRANO,utilizzando il tratto esistente –via dell' Artigianato,da Madonna, evitando possibili imprevisti nella tratta Stazzona TIRANO tipo eventuali ritrovamenti archeologici che allungherebbero enormemente i tempi, di una tangenziale necessaria e urgente.
- 5- Non servirebbe piu' spostare l' elettrodotto.
Si chiede di adeguare ol tracciato alle prescrizioni Paesaggistiche, Tenendo conto dell'Articolo 9 della Costituzione, e del pronunciamento del Consiglio di Stato (Cons. Stato, sez. IV, 29 aprile 2014, n.2222) che ribadisce come il "paesaggio" sia bene primario e assoluto e che la sua tutela sia quindi prevalente su qualsiasi altro interesse giuridicamente rilevante, sia di carattere pubblico che privato, urbanistico-edilizio ed economico.

Segnalo che :la rotonda di Stazzona e' inutile in quanto causerebbe gravi problemi alla viabilita' locale, con l' ingresso in rotonda e quindi tangenziale di mezzi agricoli lenti e alla sicurezza dei pedoni, tra Stazzona San Bernardo la nuova SS 38 e' prevista in mezzo al territorio agricolo quando razionalmente va inglobata la SP 24(ai sensi prescr. G.U. n 1.2.1.9) ; **tra San Bernardo - Ganda e il Dosso si puo' fare tracciato con GALLERIE, evitando danni al paesaggio e al territorio con costi minori dell' attuale tracciato fuori terra in rilevato (che devasta anche il CONOIDE di GANDA). Da valutare anche la soluzione che avevo proposto di tracciato a lato Adda inglobando la sp 24 (da Stazzona a Tirano- si risparmierebbero ca 80.000 mq di terreni espropriati sul totale di 128.700),con tratto in fascia A del PAI da prevedere su VIADOTTO, con realizzazione a monte di viabilita' minore.**

Si CHIEDE cortesemente l' intervento delle S.V. , al fine di verificare se il **mancato adeguamento, da parte di ANAS, del PROGETTO/TRACCIATO alle prescrizioni AMBIENTALI di cui a Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 sia legittimo o meno**, se realizzare il rilevato in zona di esondazione fascia A PAI,occupando 28000 mq, quando si puo' realizzare VIADOTTO o GALLERIA,lasciando invariato l'effetto di attenuazione/laminazione sulle piene, visti i dubbi in merito citati nel parere del CSLP(allegato 2),in palese violazione delle norme vigenti del PAI, sia accettabile o meno **e auspico Vostro intervento per chiedere che ANAS- MILANO adegui il progetto alle prescrizioni**, di cui a Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018, per evitare un danno ambientale rilevante, che sarebbe inammissibile,viste le prescrizioni, e i sopraesposti pericoli per la circolazione e per il territorio in particolare per l' accentuazione del pericolo di esondazione del fiume ADDA, con un tracciato che non rispetta normative e Leggi in merito.

A disposizione per ogni chiarimento,i piu' cordiali e distinti saluti.

Geom. Santo Spavetti-albo geom. BS n 3652

SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 159° - Numero 237

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Giovedì, 11 ottobre 2018

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

La Gazzetta Ufficiale, Parte Prima, oltre alla Serie Generale, pubblica cinque Serie speciali, ciascuna contraddistinta da autonoma numerazione:

- 1^a Serie speciale: Corte costituzionale (pubblicata il mercoledì)
- 2^a Serie speciale: Unione europea (pubblicata il lunedì e il giovedì)
- 3^a Serie speciale: Regioni (pubblicata il sabato)
- 4^a Serie speciale: Concorsi ed esami (pubblicata il martedì e il venerdì)
- 5^a Serie speciale: Contratti pubblici (pubblicata il lunedì, il mercoledì e il venerdì)

La Gazzetta Ufficiale, Parte Seconda, "Foglio delle inserzioni", è pubblicata il martedì, il giovedì e il sabato

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

Al fine di ottimizzare la procedura di pubblicazione degli atti in Gazzetta Ufficiale, le Amministrazioni sono pregate di inviare, contemporaneamente e parallelamente alla trasmissione su carta, come da norma, anche copia telematica dei medesimi (in formato word) al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: gazzettaufficiale@giustiziacerit.it, curando che, nella nota cartacea di trasmissione, siano chiaramente riportati gli estremi dell'invio telematico (mittente, oggetto e data).

Nel caso non si disponga ancora di PEC, e fino all'adozione della stessa, sarà possibile trasmettere gli atti a: gazzettaufficiale@giustizia.it

SOMMARIO

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

Ministero dell'economia
e delle finanze

DECRETO 2 ottobre 2018.

Riapertura delle operazioni di sottoscrizione dei buoni del Tesoro poliennali 4,75% con godimento 22 gennaio 2013 e scadenza 1° settembre 2028, sedicesima *tranche*, finalizzata ad operazioni di concambio. (18A06569) Pag. 1

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

Agenzia italiana del farmaco

DETERMINA 20 settembre 2018.

Riclassificazione del medicinale per uso umano «Senshio», ai sensi dell'articolo 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 1507/2018). (18A06455) Pag. 4

DETERMINA 20 settembre 2018.

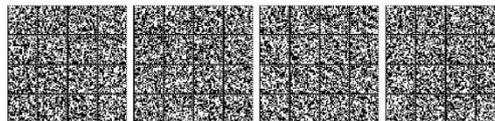
Riclassificazione del medicinale per uso umano «Accarizax», ai sensi dell'articolo 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 1508/2018). (18A06456) Pag. 5

DETERMINA 26 settembre 2018.

Attività di rimborso alle regioni per il ripiano dell'eccedenza del tetto di spesa del medicinale per uso umano «Lojuxta». (Determina n. 1524/2018). (18A06457) Pag. 6

DETERMINA 5 ottobre 2018.

Classificazione del medicinale per uso umano «Tremfya», ai sensi dell'articolo 8, comma 10, della legge 24 dicembre 1993, n. 537. (Determina n. 1641/2018). (18A06585) Pag. 9



3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al suddetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni di cui al precedente punto 1.5. I competenti uffici della Regione Lombardia procederanno a effettuare le verifiche sulla puntuale osservanza delle prescrizioni e la vigilanza durante la realizzazione e l'esercizio delle opere, ai sensi della vigente normativa regionale.

3.4 Il soggetto aggiudicatore invierà al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo il progetto esecutivo, ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni riportate nel suddetto allegato I e poste dallo stesso Ministero.

3.5 Il soggetto aggiudicatore, prima dell'avvio dei lavori, dovrà stipulare, con la Prefettura competente e l'impresa appaltatrice, il Protocollo di legalità approvato con la delibera n. 62 del 2015 citata in premesse.

3.6 Ai sensi della richiamata delibera n. 15 del 2015, prevista all'art. 36, comma 3, del decreto legge n. 90 del 2014, le modalità di controllo dei flussi finanziari e l'eventuale Protocollo operativo sono adeguati alle previsioni e disposizioni della medesima delibera.

3.7 Il soggetto aggiudicatore dell'opera assicura il monitoraggio ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229. In osservanza del principio che le informazioni comuni ai sistemi debbono essere inviate una sola volta, nonché per minimizzare le procedure e i connessi adempimenti, sono assicurati a questo Comitato flussi costanti di informazioni coerenti per contenuti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici di cui all'art. 1 della legge n. 144 del 1999. A regime, tracciato e modalità di scambio dei dati saranno definiti con un protocollo tecnico tra Ragioneria generale dello Stato e DIPE, da redigersi ai sensi dello stesso decreto legislativo, articoli 6 e 7.

3.8 Ai sensi della richiamata delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato al progetto in argomento dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante il progetto stesso.

Roma, 21 marzo 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il segretario: LOTTI

Registrata alla Corte dei conti il 26 settembre 2018

Ufficio controllo atti Ministero dell'economia e delle finanze, reg.ne prev. n. 1210

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI

Parte prima - Prescrizioni

Premessa.

Il presente documento, che forma parte integrante della delibera di approvazione del progetto relativo all'intervento denominato «Strada statale 38 «dello Stelvio». Accessibilità Valtellina. Lotto 4 nodo di Tirano. Tratta «A» (svincolo di Bianzone - svincolo la Ganda) e tratta «B» (svincolo la Ganda - Campone in Tirano)», riassume le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.

I Prescrizioni.

Le prescrizioni che seguono, raggruppate, per quanto possibile, secondo i vari ambiti di applicazione, risultano dall'esame compiuto sugli atti emessi nel corso del procedimento approvativo dalle Amministrazioni e dagli Enti interessati. Detto esame, i cui esiti sono sintetizzati nel documento foglio condizioni, ha portato all'esclusione delle prescrizioni non pertinenti l'intervento in questione o non accettabili o già assolte ed alla riformulazione delle altre nei termini seguenti.

1.1 Prescrizioni relative ad aspetti generali.

1.1.1 Cronoprogramma aggiornato, articolato e redatto in scala adeguata a consentirne la verifica. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.1.2 Schema di contratto conforme alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti ed in particolare al decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modificazioni. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.1.3 Schema di capitolato tecnico aggiornato che richiami le norme tecniche vigenti sia generali che di settore, anche in riferimento alle norme tecniche per le costruzioni ed al Regolamento europeo in materia di qualificazione dei materiali e prodotti ad uso strutturale n. 305 del 2011; inoltre dovranno essere verificate e, nei casi in cui risulta necessario, aggiornate le procedure di prova e di controllo dei materiali e prodotti secondo le norme attualmente vigenti. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali.

1.2.1 Aspetti stradali.

1.2.1.1 Il progetto del tracciato deve essere rielaborato, assumendo i criteri e i vincoli definiti dalla vigente normativa tecnica per la categoria stradale di appartenenza. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.2 Si ritiene che le caratteristiche di progetto vadano verificate in particolare per: la rotatoria «Campone» che nel tratto terminale dell'intervento presenta uno dei bracci di accesso con una pendenza longitudinale molto elevata (6,9 per cento), con una livelletta che arriva nell'immediata prossimità della rotatoria ed è ad essa collegata per mezzo di un raccordo concavo di raggio molto esiguo (250 m); corrispondentemente a tale andamento altimetrico si registra anche la presenza di una curva circolare avente raggio prossimo al minimo consentito per il tipo di strada. (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.3 Per la rete stradale locale ed in funzione dell'estensione dell'intervento, per quanto applicabile, si ritiene che debba essere adeguata rispetto alla funzionalità e alla sicurezza dei collegamenti la viabilità interferita nelle cosiddette «ricuciture». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

1.2.1.5 Revisionare ed aggiornare il capitolato tecnico - norme tecniche capitolo 16 «Barriere». (Consiglio superiore dei lavori pubblici).

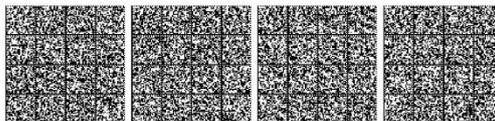
1.2.1.6 Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), dovrà essere ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale - tendenzialmente avvicinandosi all'originaria soluzione progettuale [2004] - anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta. (Regione Lombardia).

1.2.1.7 In tale ambito si dovrà ricercare, in località Stazzona, la praticabilità di un attraversamento dell'Adda in modo ortogonale al fiume, rendendolo omogeneo con la tipologia proposta dal ponte previsto nella zona artigianale di Tirano. (Regione Lombardia).

1.2.1.8 Si dovranno individuare e perseguire miglioramenti progettuali atti a ridurre la frammentazione del territorio agricolo nel tratto di circa 1 km a monte della località San Bernardo, rispetto al rapporto tra la nuova viabilità e la riqualificazione di quella esistente. (Regione Lombardia).

1.2.1.9 Dovrà essere valutata la possibilità di spostare il tratto della nuova strada in progetto tra la rotatoria di Stazzona e la contrada San Bernardo posizionandola più a ridosso dell'attuale strada provinciale (Stazzona-Tirano) fino ad inglobarla. (Comune di Villa Tirano).

1.2.1.10 Deve essere garantito l'accesso ai fondi agricoli. (Comune di Villa Tirano).





Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Terza Sezione

Spett.le ANAS
Direzione Progettazione e realizzazione lavori
anas@postacert.stradeanas.it

Ing. Vincenzo Marsi
vincenzo.marsi@stradeanas.it

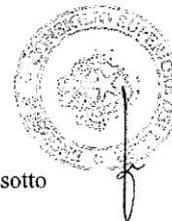
Direzione Generale per le Strade ed
Autostrade e per la Vigilanza e la sicurezza
nelle infrastrutture stradali
dg.strade@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Affare n. 60/2017–S.S. 38 “dello Stelvio”. Accessibilità Valtellina. Lotto 4: nodo del Tirano. Tratta “A” (svincolo di Bianzone – svincolo di Ganda) e Tratta “B” (svincolo di Ganda – svincolo di Tirano): Progetto definitivo e studio di Impatto ambientale. Trasmissione del progetto definitivo aggiornato.

Si trasmette copia conforme del parere n. 60/2017 emesso nella Seduta del 14/12/2017 relativo alla richiesta qui inviata, per esame e parere, da Anas – Direzione Progettazione e lavori con nota prot. n. 485600-P del 27/9/2017.

Si trasmette altresì copia conforme del medesimo voto alla Direzione Generale per le Strade ed Autostrade e per la Vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali per il seguito di competenza.

Il Segretario
(Ing. Ignazio Terranova)



testimoniata dalla presenza sistematica di conoidi nelle zone pedemontane dei bacini o sotto bacini montani.

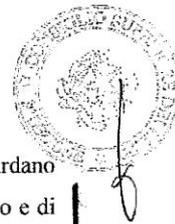
In definitiva, in assenza degli approfondimenti innanzi citati risulta particolarmente difficoltosa la predisposizione di modelli geologici e geotecnici di sottosuolo che consentano la contestualizzazione dell'opera nel territorio nel quale sarà realizzata. La carenza di informazioni su aspetti decisivi, unitamente all'assenza nel progetto degli studi richiesti dalla normativa di settore (studio sulla compatibilità idrogeologica delle opere da realizzare), rendono di fatto aleatorio un parere sul dimensionamento delle opere in progetto, anche ai fini economici. Pertanto il progetto definitivo in esame deve essere tuttora integrato con adeguati studi e indagini relativi ai seguenti aspetti: assetto geologico-strutturale del territorio, con particolare riguardo alla sismicità dell'area; idrogeologia e problematiche tipiche dei bacini montani; caratterizzazione fisico-meccanica dei litotipi che interagiscono con le opere in progetto; regime delle falde idriche. Dagli esiti dei suddetti studi e indagini dovrà derivare un dimensionamento delle opere basato su reali condizioni stratigrafiche anziché su schemi generali decontestualizzati rispetto al territorio nel quale saranno realizzate.

ASPETTI IDROLOGICI E IDRAULICI

Alle specifiche osservazioni nel seguito riportate si premette che, nel complesso, gli aspetti idrologici e idraulici manifestano tuttora criticità che possono avere un impatto rilevante sul dimensionamento delle opere. Le integrazioni sviluppate non possono in sostanza essere considerate risposte completamente soddisfacenti e adeguate alle osservazioni già formulate in precedenza.

Si ricorda che il tracciato stradale in progetto s'inserisce in un territorio certamente fragile dal punto di vista idraulico e idrogeologico, come, del resto, già testimoniato dall'attenzione che l'Agenzia Interregionale per il Fiume Po ha posto nel 2008 quando ha redatto lo studio "*Lavori di regolarizzazione dell'alveo e consolidamento delle protezioni spondali del fiume Adda nei comuni di Tirano, Villa di Tirano e Bianzone (SO)*", al fine di dimensionare le opere di difesa per mettere in sicurezza il tratto di fiume in esame.

Pertanto un non cautelativo dimensionamento delle opere di attraversamento e di drenaggio comporterebbe anche un considerevole incremento del rischio idraulico della zona. Si ritiene, di conseguenza, indispensabile nella presente fase progettuale un attento processo di revisione che prenda in considerazione tutti gli aspetti del calcolo delle portate e del dimensionamento dei manufatti.



In estrema sintesi, le principali verifiche idrauliche delle opere in progetto riguardano la verifica della compatibilità idraulica del nuovo ponte di Stazzona, di quello di Tirano e di alcuni tratti di rilevato che interferiscono con le fasce fluviali A e B; sono, altresì, dimensionate le opere idrauliche necessarie ad allontanare l'acqua di piattaforma dalla sede stradale e ad intercettare e convogliare l'acqua diretta verso le strutture viarie.

In merito si rileva che le elaborazioni idrologiche e idrauliche, propedeutiche al dimensionamento delle opere ed alla compatibilità idraulica degli attraversamenti e della infrastruttura previsti nel progetto, che non erano state sviluppate in modo autonomo ma riferendosi a studi precedenti (AIPO, 2008; Proiter, 2003) per la valutazione della legge di crescita delle portate e per la valutazione delle scabrezze, sono state rifatte aggiornando lo studio idrologico con dati più recenti.

Pur dando atto che nella relazione idrologica presentata (LIW011_D_SW_RI_ID0001_001_B) è stata condotta una nuova analisi idrologica, non è detto, e va specificata, quale sia l'estensione dei dati disponibili presso il Portale Idrologico Geografico di ARPA Lombardia ed utilizzati per dedurre i valori delle precipitazioni orarie riportate in Tabella 1 di pag. 5. Poco comprensibile appare inoltre l'elaborazione degli scrosci (precipitazioni brevi ed intense di durata inferiore all'ora) riportati come dati disponibili in Tabella 3 alle pag. 8 e 9, e come dati elaborati nella successiva Tabella 4. Alcuni dati riportati in quest'ultima non sono compresi fra i dati disponibili (ad esempio l'evento per durata di 15' nell'anno 1950, o l'evento per durata di 30' dell'anno 1952), e sembra quasi siano stati mescolati eventi con stessa durata registrati in stazioni differenti, operazione che viola chiaramente la stazionarietà statistica della registrazione pluviometrica se non altrimenti dimostrato. Restano di conseguenza da giustificare i valori delle sollecitazioni idrologiche di progetto (curve di possibilità pluviometrica).

È stato altresì effettuato un esame critico e comparativo dei risultati degli studi idrologici pregressi, ai quali si rimandava, per la determinazione della portata duecentennale del Fiume Adda, implementando anche una autonoma modellazione afflussi-deflussi che conduce a risultati confrontabili con quelli di uno studio precedente (cfr. studio Baggini-Begnisi).

Si sono assunti come valori di portata di progetto per la portata bicentenaria $830 \text{ m}^3/\text{s}$ per l'Adda monte Poschiavino (Tirano) e $917 \text{ m}^3/\text{s}$ per l'Adda valle Poschiavino (Stazzona); tale stima è considerata dai progettisti come sufficientemente cautelativa alla luce degli studi pregressi, delle modellazioni eseguite, nonché delle criticità (errato posizionamento di una



stazione di misura) emerse nell'unico studio (Pro.i.ter) che conduceva ad una portata superiore nella sezione di valle e pari a 1035 m³/s.

Le considerazioni riportate nelle integrazioni in merito alla definizione delle scabrezze d'alveo risultano estremamente difficili da comprendere, non essendo chiaro quali siano i valori idrometrici di confronto alla base della calibrazione e da dove siano stati dedotti. Inoltre, la comparazione con altri studi sviluppati su supporti cartografici differenti, con modellazioni e/o con valori di portata differenti, ma che pervengono in sostanza allo stesso risultato lascia estremamente perplessi, soprattutto perché – ancora una volta – il confronto non è adeguatamente discusso, ma semplicemente ne viene presentato il risultato.

Pertanto gran parte delle scelte idrologiche e idrauliche effettuate nel progetto, sia nella definizione delle portate sia nella valutazione delle scabrezze e delle caratteristiche del trasporto solido in alveo, non essendo supportate da un esame critico comparativo delle diverse elaborazioni provenienti dai diversi studi in precedenza presi a riferimento con i risultati delle nuove elaborazioni, non appaiono opportunamente giustificate, anche in considerazione che non si ha certezza che siano state scelte cautelativamente le portate più alte.

In particolare, il progetto non chiarisce esaurientemente come l'infrastruttura in progetto interferisca con la "gestione" delle aree inondabili, con riferimento alle opere di protezione dal rigurgito della piena duecentennale del fiume Adda previste nello studio AIPO del 2008.

Inoltre si evidenzia che, come asserito dagli stessi progettisti, non sono rispettati i franchi previsti dalle Norme tecniche per le Costruzioni (NTC 2008 – 5.1.2.4 Compatibilità Idraulica) e quanto previsto dalla Circolare del 2 febbraio 2009, n.617 C.S.LL.PP. Infatti per il ponte di Tirano non risulta rispettato l'interasse netto minimo di 40 m misurati ortogonalmente alla corrente fra pile contigue e fra pila e spalla; nel caso dell'attraversamento a valle di Stazzona, l'interasse netto minimo è rispettato, ma la scelta della collocazione planimetrica delle pile in alveo sembra interferire con le strutture arginali.

Nella Relazione è riportato che "... le velocità calcolate al piede del rilevato (vedasi Allegato 4) sono al massimo 1,34 m/s, troppo basse per innescare qualsiasi azione di trascinamento ed erosione a un rilevato rinverdito." Si ricorda che il valore calcolato rappresenta una media, e senza neppure considerare le incertezze proprie del calcolo, sono normalmente da prendere in considerazione variazioni locali della velocità di 1,5-2 volte rispetto alla media. Di conseguenza deve essere verificato ed espressamente dichiarato che la

Allegato 3 - NORMATIVA -PAI-

2 NORMATIVA

2.1 Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) all'art. 38 delle Norme di attuazione disciplina, gli "interventi per la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico" che ricadono all'interno delle Fasce A e B:

“ 1. Fatto salvo quanto previsto agli artt. 29 e 30, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possono aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui al comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino.

2. L'Autorità di bacino emana ed aggiorna direttive concernenti i criteri, gli indirizzi e le prescrizioni tecniche relative alla predisposizione degli studi di compatibilità e alla individuazione degli interventi a maggiore criticità in termini d'impatto sull'assetto della rete idrografica. Per questi ultimi il parere di cui al comma 1 sarà espresso dalla stessa Autorità di bacino.

3. Le nuove opere di attraversamento, stradale o ferroviario, e comunque delle infrastrutture a rete, devono essere progettate nel rispetto dei criteri e delle prescrizioni tecniche per la verifica idraulica di cui ad apposita direttiva emanata dall'Autorità di bacino.”

La realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico è inoltre richiamata all'art. 39, commi 5 e 6, delle stesse Norme, che tratta degli aspetti urbanistici.

2.2 Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)

Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF), approvato con D.P.C.M. 24 luglio 1998 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 9 novembre 1998 n. 262, è lo strumento con cui si definisce un assetto fisico ed ambientale della regione fluviale funzionale a garantire un maggior grado di sicurezza dagli eventi di piena; tale obiettivo viene raggiunto attraverso un sistema di interventi strutturali e non strutturali finalizzati al ripristino delle condizioni di naturali di evoluzione del sistema fluviale, ove ciò sia consentito dalle condizioni d'uso del suolo e dalla distribuzione degli insediamenti antropici, e alla definizione di opere di difesa ove necessarie ed indispensabili.

A tal fine nella regione fluviale vengono individuate e delimitate le porzioni di territorio funzionali alla delimitazione dell'alveo di piena ordinaria (Fascia A), all'espandersi della piena per i tempi di ritorno assunti a riferimento (Fascia B), e le aree che potrebbero avere zone di coinvolgimento per piene con tempi di ritorno maggiori dei 200 anni (Fascia C).

2.3 Criteri generali per le fasce fluviali

L'indicazione generale espressa dal PAI è pertanto quella di una ridestinazione al fiume delle aree che gli sono proprie, in quanto sede dei fenomeni idrodinamici correlati ai diversi stati idrologici, e di una riduzione della vulnerabilità delle stesse aree, in rapporto agli insediamenti che sono presenti o che si devono realizzare in futuro. **Nelle Fasce A e B è pertanto assolutamente prevalente la funzione idraulica**, rispetto alla quale la migliore compatibilità è offerta dalle aree naturali (vegetazione spontanea arborea ed erbacea, superfici di acque lentiche, aree prive di copertura vegetale) e dalle aree agricole.

In merito alle infrastrutture e alle opere pubbliche e di interesse pubblico, di conseguenza il PAI indirizza verso criteri generali di localizzazione che puntino ad inserire all'interno delle fasce unicamente quelle opere che, in ragione delle loro specifiche funzioni non possono essere collocate altrove (attraversamenti, opere di derivazione, ecc.).

Per tutte le altre tipologie di infrastrutture e opere pubbliche e di interesse pubblico la localizzazione all'interno della Fascia A o B è condizionata alla dimostrazione dell'assenza di alternative di localizzazione al di fuori delle fasce, della sicurezza e della funzionalità delle infrastrutture stesse e comunque alla garanzia che non sia pregiudicata la sicurezza delle persone per quelle a fruizione collettiva.

Sotto: la vigente cartografia la zona tra san Bernardo e Ganda e' in fascia pericolosa.



Autore: Regione Lombardia

Scala: 1:10,000

Commenti:



Allegato 4 - ES. GALLERIA SS 38-CIRCONVALLAZIONE CASTELBELLO/COLSANO (BZ)



Lotto 1 - AOV/SUA L 014/2017 - Circonvallazione Castelbello, Colsano_SS 38

Cig:71811719C5 -Cup:B51B99000010003

Importo a base di gara:€ 49.778.654,66

Oneri di sicurezza non soggetti a ribasso:€ 606.846,79

L'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore acquista per conto di altre amministrazioni aggiudicatrici/enti aggiudicatori:Provincia Autonoma di Bolzano - Ripartizione 10 – Infrastrutture

Con l'assegnazione dei lavori, un passo decisivo è stato compiuto verso la realizzazione della **circonvallazione di Castelbello** e Colsano. L'appalto è andato a un'associazione temporanea d'impresе (Ati) che insieme ad altre 6 aziende e cordate ha presentato la propria proposta all'Agenzia provinciale per gli appalti. I lavori sono andati all'Ati composta da E.ma.pri.ce. e Passeierbau di San Martino in Passiria. L'Ati si è aggiudicata l'appalto con una offerta di 44,526 milioni di euro e un ribasso dell'11,77% sulla base d'asta di 50,4 milioni di euro. Per la costruzione della circonvallazione si prevedono 1.460 giorni di lavoro, e il costo complessivo dell'intervento ammonta a 82,3 milioni di euro. "

Costo complessivo 75,2 Mio € al netto del ribasso d' asta.Tempi di realizzazione 14.01.2019 al 2022

La nuova circonvallazione ha una lunghezza complessiva di ca. 3,3 km e parte, provenendo da ovest, prima del castello Castelbello e sbocca ad est sulla strada statale esistente all'altezza della zona produttiva di Colsano. Il tracciato e la geometria sono stati scelti in modo tale da ridurre al minimo l'impatto paesaggistico e sulle colture. L'intersezione ad ovest è dotata con una corsia di uscita per i mezzi provenienti da Resia ed una corsia di svolta a sinistra per i mezzi provenienti da Merano. Dopo ca. 200 m inizia la galleria. L'intera galleria si sviluppa con un'ampia curva a destra fino al portale est a ridosso di Colsano. Dopo un successivo tratto rettilineo è previsto l'allacciamento alla strada statale esistente con una rotonda. La lunghezza complessiva della nuova galleria è di ca. 2.500 m. In galleria sono previste 4 vie di fuga (ogni 500 m). Per la configurazione architettonica dei nuovi portali della galleria e nell'inserimento paesaggistico del tracciato si è posta particolare attenzione al riconoscimento, alla comprensione ed alla prosecuzione della qualità del paesaggio esistente. L'impatto dell'opera rimane discreto e lo sguardo viene deviato a ovest verso il vicino castello di Castelbello, a est verso i vigneti terrazzati.

PERTANTO

Circonvallazione Castelbello, Colsano_ **SS 38**- E il costo, con 70 per cento GALLERIA e'

COMPLESSIVO 82,3ML/ 3360= 24,5 mil./ km,

Costo complessivo= 75,2 Mi € al netto del ribasso d' asta = 22,4 MIL./KM

la "nostra "tang. Tirano **SS 38**-75 % nei frutteti,TANGENZIALE di **TIRANO**- IN PROGETTO,
costo previsto 145 milioni lungh. 6 km -145/6 = **costo/km 24,16 + 2 richiesti per espropri= 26.**

Allegato 5



Prefettura di Sondrio
Ufficio territoriale del Governo

Sondrio, data del protocollo

Al Geom. Santo Spavetti
(santo.spavetti@geopec.it)

OGGETTO: Progetto tangenziale di Tirano in variante alla SS.38.

Con riferimento alla nota pervenuta il 30 agosto 2018 relativa all'oggetto ed alla successiva nota pervenuta l'11 gennaio 2019, si comunica che l'ANAS, interessata dallo scrivente Ufficio, ha rappresentato che la scelta del tracciato è stata ampiamente valutata, modificata, integrata ed aggiornata da tutti gli Enti ed Amministrazioni nazionali, regionali, provinciali e comunali territorialmente competenti.

La delibera del CIPE n. 29 del 21 marzo 2018, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale l'11 ottobre 2018, ha stabilito che il predetto progetto è approvato con le prescrizioni e le raccomandazioni ivi indicate, anche ai fini della compatibilità ambientale, della localizzazione urbanistica, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità.

Pertanto, Anas ha informato che procederà nel progetto esecutivo a recepire le prescrizioni e raccomandazioni ed a inviare il progetto stesso ai soggetti competenti.

Il Viceprefetto Vicario
(Massa)

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art. 21 del d.lgs 82/2005

RM/lb

M:\Gabinetto\Esposti\Spavetti tangenziale Tirano_lb.doc

IL PROGETTO TRACCIATO del 2009 ,va adeguato da parte di ANAS alle prescrizioni AMBIENTALI?

Camera dei Deputati

Senato della Repubblica

XVII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI — DOC. XV N. 372

Nel corso del 2014 il Presidente ha approvato la nuova Politica Ambientale di ANAS ed è stata revisionata la documentazione di sistema.

POLITICA AMBIENTALE

ANAS S.p.A. considera lo sviluppo sostenibile un aspetto fondamentale delle proprie scelte di gestione della rete stradale ed **autostradale attraverso la tutela del paesaggio e il territorio**, la ricerca e l'innovazione verso nuove metodologie di progettazione, di lavorazione, di recupero di materiali e in generale di protezione dell'ambiente.

In un'ottica di sviluppo sostenibile tutti gli impatti devono essere attentamente, ANAS S.p.A. promuove l'adozione di criteri, linee guida e procedure dirette a ridurre gli impatti ambientali delle proprie attività attraverso:

• il rispetto della normativa vigente in materia ambientale, a livello comunitario, nazionale e locale, relativa ai propri ambiti di competenza;

• lo svolgimento di attività di ricerca e sviluppo e la definizione di linee guida e codici di comportamento finalizzati all'efficienza costruttiva ed alla riduzione degli impatti ambientali;

• il rispetto, in fase di progettazione, dei principi di protezione dell'ambiente e di uso responsabile delle risorse e la definizione di progetti che integrino opere di protezione e valorizzazione ambientale;

..... Om

• sviluppare iniziative di sensibilizzazione nei confronti dei propri dipendenti.

ANAS S.p.A. riconosce nel miglioramento continuo delle proprie performance ambientali l'ottenimento di significativi vantaggi e si impegna pertanto a perseguire una politica di continuo miglioramento, **minimizzando, ove tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, ogni impatto negativo verso l'ambiente delle sue attività.**

A tal fine ANAS ritiene che l'adozione e l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma internazionale EN UNI ISO 14001:2004, inizialmente per la Direzione Generale e per il Compartimento della Viabilità per la Toscana, garantirà il miglioramento della gestione degli aspetti ambientali connessi alle proprie attività.

Il Presidente -Pietro Ciucci