

INIZIATI I LAVORI TRA STAZZONA e SAN BERNARDO. (geom. Santo Spavetti)



Si noti la notevole larghezza di esproprio, quando come da prescrizione del comune sarebbe possibile inglobare la sp. 24.

Tangenziale di Tirano tratto Stazzona/San Bernardo.

Il PROGETTO ESECUTIVO e' palesemente illegittimo, non essendo state recepite prescrizioni vincolanti in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti ALLEGATO 1PRESCRIZIONI**"riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata.**1 Prescrizioni..... omissis.....

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).

1.2.1.8 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).

Per cui se il tracciato non e' conforme alle PRESCRIZIONI considerato che " riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata" e' ILLEGITTIMO .

La prescrizione 1.2.1.9-del Comune di VILLA- DISATTESSA, per cui l' occupazione e' di circa 50 m di larghezza, quando bastava allargare di ca 10 m la sp 24 "inglobandola", in quanto sia la loc. San Bernardo che i terreni agricoli possono essere raggiunti con la strada esistente a monte da adeguare.

IL MINISTERO DELL' AMBIENTE NEL PARERE di competenza,RICHIEDE IL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI, svincolate nel progetto esecutivo,ha prescritto:Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VASParere n.40 del 11 gennaio 2021-Progetto-Verifica di Attuazione Fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006):"1. Per quanto riguarda le prescrizioni relative alla fase di progettazione (come da punto 3.1 dell'allegato alla Delibera CIPE 29/2018), che risultano non ottemperate o parzialmente ottemperate in questa sede, si prescrive che il Proponente trasmetta aggiornamento del progetto esecutivo secondo le prescrizioni di cui sopra prima dell'aggiudicazione dell'appalto. ".....Restano ferme tutte le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 29/2018 del 21/03/2018 da ottemperare nelle successive fasi e che saranno oggetto di Verifica di Attuazione Fase 2 e da ottemperare con altri Enti"- Pertanto il IL MINISTERO DELL' AMBIENTE acclara che il PROGETTO ESECUTIVO , non e' stato adeguato alle prescrizioni pubblicate in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti. Approvazione progetto definitivo. (CUP F31B16000520001).(Delibera n. 29/2018).Per cui se il tracciato non e' conforme alle PRESCRIZIONI considerato che " riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata", non e' approvato e ILLEGITTIMO.

2.2.1.9 Prescrizione 1.2.1.9 Valutare la possibilità di spostare il tratto della nuova strada in progetto tra la rotatoria di Stazzona e la contrada S. Bernardo posizionandola più a ridosso dell'attuale Strada Provinciale (Stazzona-Tirano) fino ad inglobarla.(Comune di Villa di Tirano)

Le motivazioni in merito al mancato rispetto della prescrizioni:Ottemperante: non è stato possibile operare modifiche così ingenti in sede di redazione del Progetto Esecutivo in argomento, essendo ormai già state concluse le procedure autorizzative e definiti compitamente gli importi dell'intervento. Tuttavia, come

evidente dal raffronto con il Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE n.29 del 21/03/2018, si è provveduto a modificare la viabilità di ricucitura della via Svandana – via San Bernardo portando in adiacenza all’infrastruttura in progetto il nuovo asse secondario, determinando, in tal modo, una notevole riduzione dell’uso del suolo e una minore interferenza con gli impianti irrigui della zona. Vedere allegati: vedere progetto stradale, elaborati DA002 e capitolo DC-1.

Praticamente Gazz. Uff. e Min. Ambiente chiedono di rispettare le prescrizioni, e i progettisti non le rispettano in quanto essendo “definiti compiutamente gli importi dell’intervento”, non si potrebbe risparmiare territorio e soldi, con questo tracciato si occupano circa 40 mt in piu’ , occupando ca 40000 mq in piu’, tra Stazzona e San Bernardo, che inglobando la sp 24, con la spesa di circa 800.000/1.000.000 di e in espropri inutili, e si risparmierebbero milioni anche sui lavori. Non avendo recepito le prescrizioni il progetto esecutivo e’ illegittimo.

Dopo San Bernardo inoltre la G.U. riporta la prescrizione.

2.2.1.8 Prescrizione 1.2.1.8 Si individuino e perseguano 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) Ottemperante: è stato ridisegnato il collegamento stradale tra la località san Bernardo e Stazzona anche ottimizzando la rete stradale di livello inferiore limitrofa. Vedere allegati: Vedere progetto stradale capitolo D.

A monte di San Bernardo sarebbe secondo i progettisti sarebbe “tra la località san Bernardo e Stazzona”??

Visti i cambiamenti climatici, gli eventi meteorici intensi (“imprevedibili,” secondo i progettisti) vanno considerati nella progettazione dei tracciati stradali. Ma... si posiziona la TANGENZIALE di TIRANO nei conoidi di Ganda e della Val Tigozzi, a rischio colate detritiche (debris flow), e si colloca il tracciato in fascia A del PAI a rischio esondazione, considerando i camb. Climatici “eventi imprevedibili”. ASSURDO e INACCETTABILE.

ANAS nonostante il tracciato non rispetti le prescrizioni ,ha iniziato i Lavori "propedeutici", di bonifica ordigni bellici per la tangenziale di Tirano tra STAZZONA e SAN BERNARDO.

Con scempio della piana di pregio agricolo in quanto si espropria una fascia di terreni larga circa 50 m quando allargando la sp esistente (come prescritto dal Comune di VILLA) bastavano 10 m, con un danno ambientale ed erariale, in quanto rispettando la prescrizione il costo al km sarebbe stato di circa 4/5 milioni/km, mentre con questo rilevato stradale in mezzo al territorio il costo e’ circa 9/10 milioni/km, con un danno erariale/sperpero di fondi pubblici di 7/10 milioni, con abnorme consumo di suolo e l’ assurda collocazione di vasca di decantazione a lato della chiesetta del XVII sec. .

PROBLEMATICHE IN COMUNE DI VILLA:

OCCUPAZIONE FASCIA A del PAI.

A- occupazione della fascia A del PAI tra San Bernardo e Ganda con accentuazione pericolo di esondazione, anche il rilevato tra Stazzona e San Bernardo, fascia di esondazione, impedendo ,in caso di piene, l’ allagamento ul lato sinistro, potrebbe causare l’ esondazione sull’ altra sponda con case e attività’(l’ argine lato Villa attualmente e’ piu’ alto proprio per impedire l’ esondazione, ma il rilevato previsto e’ piu’ alto, per cui la nuova strada era precauzionale mantenesse la quota attuale della sp 24), Il muro laterale in destra

idraulica(sponda opposta) e' stato rialzato come argine alle piene con appalto di Aipo - Agenzia interregionale per il fiume Po- nel 2016.

B- ROTONDA che causa seri pericoli, non ci vorrebbe molto a passare sotto con la nuova strada, visto che la strada attuale e' 4/5 mt sopra il piano campagna.

C- Adempiere alla prescrizione di spostare il tracciato inglobando la sp 24.(la cosa piu' logica sarebbe mantenere SS38 il "tirone " ,realizzando la tratta C, o utilizzare il sottopasso in via dell' Artigianato a Tirano, lasciando SP 24 l' attuale prov. che gia' e' alternativa e alleggerisce il traffico.

D-Non c'e' a Stazzona il collegamento della pista ciclabile, chiedendolo/realizzandolo,si realizzerebbe anche sottopasso per i pedoni che anche con le striscie pedonali sarebbero in difficolta' ad attraversare la trafficata SS38.

ROTONDA DI STAZZONA A RASO.

La rotonda prevista a raso e' inadeguata causerebbe rallentamenti al traffico della tangenziale e disagi alla viabilita' locale per i collegamenti intercomunali costituiti da mezzi agricoli lenti e per il passaggio dei pedoni.Dagli elaborati appare inoltre interrotta la pista ciclabile- Ciclovie dell'Adda, che necessita di un percorso che non comporti l' attraversamento della trafficata SS38,per evidenti ragioni di sicurezza. La rotonda a raso comporterebbe anche aumento di traffico proveniente e diretto ad Aprica nell' angusta strada a tornanti che attraversa il borgo di Stazzona,causando pericolo per i pedoni, e danni per smog e rumore alle abitazioni a ridosso della strada, stretta e pericolosa nella quale il traffico va' disincentivato. Per cui sarebbe opportuno la ss38 bypassi la viabilita' esistente con sottopassaggio(oppure con viadotto), per non accentuare pericoli e disagi. Progetto esecutivo: non si vede il collegamento PISTA CICLABILE(La pista ciclabile lungo il fiume Adda, collega Bormio a Colico con un percorso lungo 114 km) ne passaggio pedonale.

-In loc. San Bernardo si stravolge il paesaggio con la SS38 di fronte all' antica chiesa di San Bernardo XVII sec. , realizzando anche una vasca di decantazione a breve distanza.

- 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 motivo addotto nel progetto per il distanziamento dall' Adda della strada, **tra Stazzona e Ganda**,e' quello di avere lo spazio per realizzare lo svincolo "Tirano centro", previsto nel progetto del 2003 a livelli sfalsati con le rampe di raccordo, per cui serviva una certa distanza dall' ADDA, avendo sostituito nel progetto del 2007, lo svincolo con rotonda e' evidente che il motivo di stare a distanza dall' Adda, non sussiste piu', per cui con la rotonda e' solo una devastazione prevedere il tracciato a monte collocando la rotonda e strada nel conoide di Ganda, con rischio colate detritiche -debris flow, e con notevole sperpero di fondi pubblici e consumo di territorio agricolo, e' evidente che andrebbe recepita la prescrizione del comune di Villa di inglobare la sp. 24, cioe' utilizzare la sp. 24 allargandola. Non essendoci piu' lo svincolo, la strada tra Stazzona e Tirano puo' essere spostata anche a destra Adda, in modo da non interferire con le aree di possibile allagamento in sinistra Adda, previste dal PAI, evitando possibile accentuazione del pericolo di allagamento in destra Adda, con case, ferrovia ecc.. Questo tracciato e' tecnicamente inaccettabile,considerati i rischi per la circolazione e l' aumento del rischio di esondazione. Dalle foto si evince l' inutile occupazione di territorio, per le convinzioni erronee di alcuni politicanti incompetenti in merito ai tracciati stradali, secondo i quali variare il tracciato,adeguandolo alle prescrizioni in Gazzetta Ufficiale, avrebbe portato a tempi lunghi, invece il progetto esecutivo doveva prescrizioni e i tempi

sarebbero rimasti invariati evitando uno scempio del territorio con notevoli risparmi per la P.A. (a Capo di Ponte 2 km di tracciato, sono stati spostati in galleria ad appalto aggiudicato all'ATI COLLINI/COSSI), se il progetto esecutivo, come prescritto anche da Regione Lombardia, avesse recepito le prescrizioni (tra cui quella del Comune di Villa), si sarebbero evitate devastazioni realizzando i lavori in 3 anni di lavoro, e' inaccettabile in particolare non aver recepito la prescrizione in merito alla GALLERIA DOSSO di 2044 mt, al Dosso oltre alle devastazioni ambientali e' verosimile il danno erariale per circa 10 milioni di euro (secondo i calcoli esposti nella relazione allegata) per cui serve l'intervento della Procura e/o della Corte dei Conti per ripristinare la legalita'.

OCCUPAZIONE FASCIA A del PAI-aumento rischio esondazione.

PRO ITER inoltre relazionava: "Nell'ambito della progettazione, sono state indagate con particolare attenzione le problematiche idrogeologiche riguardanti un tratto del Fiume Adda e dell'affluente Poschiavino caratterizzati da un delicato assetto idrogeologico. La definizione delle nuove opere è stata quindi condotta in modo tale da non modificare l'assetto territoriale idrologico / idraulico, in particolare non alterando le funzioni delle aree di esondazione e di deflusso ma permettendo l'espansione della piena nelle aree previste." Ci sarebbe pertanto da riflettere sull'occupazione con rilevato di 28000 mq di area, in fascia A del PAI di fronte al Poschiavino.

Considerate le norme che prevedono "localizzazione all'interno della Fascia A o B è condizionata alla dimostrazione dell'assenza di alternative di localizzazione al di fuori delle fasce", le opere in fascia A, sono illegali e non sono ammesse, essendoci alternative (altra localizzazione-galleria o viadotto), l'occupazione di 28000 mq con rilevato viola la normativa quindi non e' a norma.

VIOLAZIONE DEL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI); VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE; DIFETTO DI ISTRUTTORIA; ECCESSO DI POTERE PER MANCATA OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI IMPOSTE NEL PROGETTO DEFINITIVO APPROVATO CON DELIBERA CIPE N. 29 DEL 21 MARZO 2018. VIOLAZIONE DEL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE. Come evidenziato negli elaborati grafici del progetto definitivo e del progetto esecutivo, il tracciato della tangenziale di Tirano TRA la rotatoria in località Stazzona e la località "Ganda" e' previsto in rilevato. Tale rilevato, dell'altezza tra 5 e 8 metri, e' previsto tra le loc. SAN BERNARDO e GANDA in un ambito di fascia A del PAI, ossia nella Fascia di deflusso della piena (da intendersi come la porzione di alveo che è sede prevalente del deflusso della corrente in caso di piena, come da definizione contenuta nell'art. 28 delle Norme di Attuazione del PAI). Il punto 1.1 della "Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico", costituente parte delle Direttive di Piano delle Norme di attuazione del PAI, chiarisce che "l'indicazione generale espressa dal PAI è (...) quella di una ridestituzione 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**" Dunque il PAI è chiaro nell'escludere che le infrastrutture ed opere pubbliche possano essere collocate in fascia A e ciò proprio in ragione dei rilevanti pericoli per la pubblica incolumità connessi alle eventuali piene del fiume. Nel progetto approvato, sia in quello definitivo che in quello esecutivo, non vi è alcuna traccia di motivazione, e neppure un minimo spunto argomentativo in merito alle ragioni che hanno indotto ANAS a localizzare l'opera in Fascia A, su rilevato che riduce la cassa di espansione, circa la supposta mancanza di alternative

percorribili, che viceversa sussistono (sede stradale collocata su viadotto, oppure spostamento a monte) e che sono state palesemente ignorate, ed ai rischi connessi alla realizzazione dell'opera così come approvata, oggi accentuati dai cambiamenti climatici. Violando il principio di precauzione.

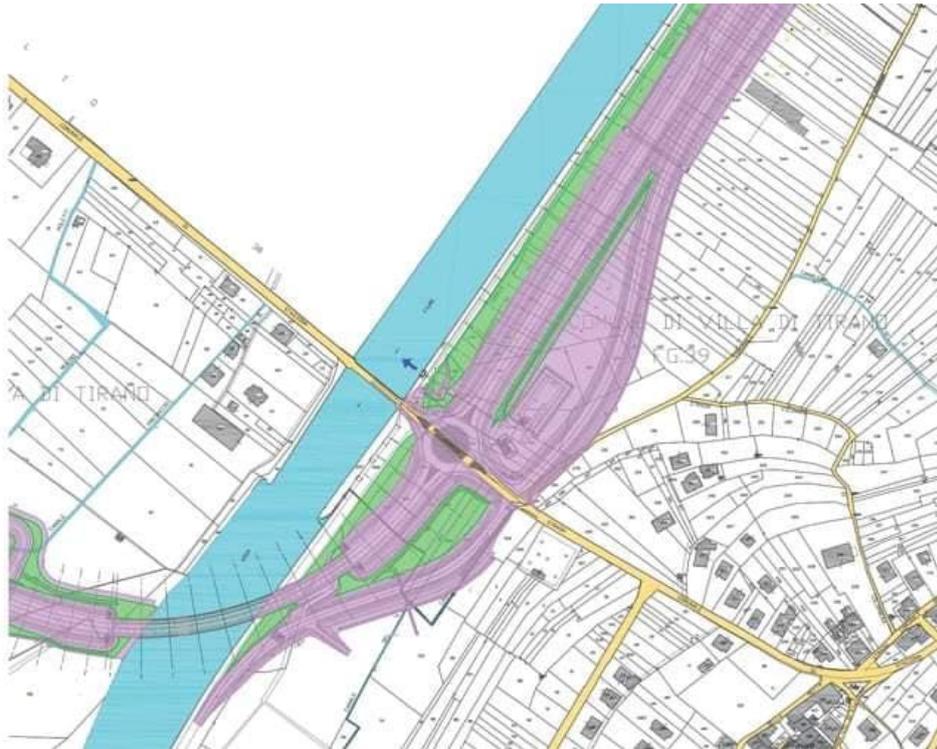
Appare pertanto evidente l' ILLEGITTIMITA' del tracciato per la non ottemperanza alle PRESCRIZIONI, mancato adempimento alle richieste del CSLP e palese violazione normative in merito alla fascia A del PAI.

Praticamente non si rispettano PRESCRIZIONI, NORME PAI e richieste del Min. Ambiente. Con costi lievitati rispetto a soluzioni progettuali più idonee, consumo di suolo, nel caso della GALLERIA DOSSO, c'era già un progetto definitivo, regolarmente approvato dal CDA di Anas, che è stato modificato con una nuova soluzione progettuale devastante, con la motivazione di un risparmio, in sede di progetto esecutivo, in realtà dai conti esposti torna conveniente il progetto di PRO ITER, con galleria di 2044 mt, che costa 9/10 milioni in meno evitando devastazioni e pericoli per la circolazione, essendo verosimile un danno erariale e' necessaria una verifica per evitarlo.

E' tutto regolare?

Geom. Santo Spavetti





GALLERIA DOSSO,il PROGETTO IDONEO e' quello di PRO ITER del 2003,GALLERIA di 2044 m.

CONSIDERATO quanto relazionato da PRO ITER:Due delle tre gallerie naturali ("Il Dosso", di lunghezza complessiva di 2044 m, all'interno di formazioni metamorfiche costituite prevalentemente da micascisti e gneiss; "Cologna", di lunghezza complessiva di 1998 m, all'interno di depositi di conoide alluvionale costituiti prevalentemente da ghiaie sabbioso limose) si collocano sull'asse che congiunge lo svincolo di Tirano con quello di Lovero....."

E' evidente che la galleria DOSSO essendo "all'interno di formazioni metamorfiche costituite prevalentemente da micascisti e gneiss", ha costi certi e prevedibili, che considerati i costi di gallerie simili (la variante di Castelbello,sempre SS38-lavori in corso,costa intorno ai 25 mil/km)possono variare da 24 a 30 mil./km (mentre la galleria artificiale sostitutiva costa intorno ai 40 mil./km e anche la galleria naturale Dosso piu' corta costa di piu' in quanto piu' superficiale e quindi parte in terreno morenico). La galleria verso Lovero avrebbe un costo notevolmente maggiore in quanto in materiale incoerente. A me sorge il dubbio che nel 2007 si sia calcolato il costo delle gallerie come media tra le due, ipotizzando un risparmio riducendo la lunghezza della galleria DOSSO, che in realta', come da calcoli che ho esposto, non sussiste, e la galleria DOSSO di 2044 m ,che evita devastazioni e pericoli, e' palese costi 9/10 milioni in meno delle opere sostitutive, atte al solo fine di risparmiare per rientrare nei finanziamenti disponibili, causando pero' aumento di consumo di suolo,di devastazione ambientale e pericoli per la circolazione (ghiaccio,caduta massi). Il danno ambientale e' acclarato da Regione Lombardia con la Deliberazione del 20 aprile 2011 n. IX/1584, nella quale la Giunta regionale – in sede di parere sul progetto definitivo dell'opera, ai sensi degli artt. 166 e 167 del D. Lgs. 163/2006 - aveva fatto rilevare che *"l'impatto paesaggistico delle trasformazioni proposte risulta rilevante, ed il grado di incidenza paesaggistica del progetto, in relazione alla tipologia degli interventi (viadotto, rilevato, galleria artificiale) induce un mutamento paesaggistico significativo, tale da rendere la trasformazione sicuramente peggiorativa rispetto a quanto ipotizzato con il progetto originario 2004, e nel complesso difforme dagli indirizzi di tutela definiti da Regione Lombardia per gli ambiti interessati"* . Per tale ragione, il parere favorevole espresso da Regione Lombardia sul progetto definitivo e sulla localizzazione dell'opera viabilistica veniva *"condizionato al recepimento delle proposte e prescrizioni contenute*

nell'allegato 1 Valutazione del Progetto, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione" (vd. dispositivo DGR 20.4.2011). Pertanto con la galleria artificiale DOSSO, trincea al Dosso e opere irrazionali devastanti e causa di pericoli per la circolazione, sono prive di AUTORIZZAZIONE AMBIENTALE in quanto il parere favorevole era ed è "condizionato al recepimento delle proposte e prescrizioni..." da sviluppare nelle successive fasi di approvazione ed eventualmente in sede di progettazione esecutiva",

tra cui la PRESCRIZIONE "1.2.1.6- Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), sia ulteriormente affinata la valutazione della possibilità di realizzare maggiori tratti in galleria naturale – tendenzialmente avvicinandosi alla 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)".

A fronte di tale prescrizione, nell'elaborato AA15 del progetto esecutivo, denominato "Relazione di ottemperanza alle prescrizioni CIPE, si legge : "Ottemperante(ndr: progettista esecutivo-Studio Corona di Torino).....si segnala che è stata valutata la possibilità di incrementare lo sviluppo in galleria dell'intervento. Tuttavia, a seguito di un'analisi dei costi e dei benefici derivanti da una scelta di questo tipo, si è optato per non procedere a modificare il progetto in tal senso soprattutto alla luce dei maggiori oneri economici che ne sarebbero derivati."

ma non si trova traccia dell' "ANALISI COSTI BENEFICI" e pertanto non è stata fornita alcuna giustificazione a supporto di tale decisione. È dunque evidente -oltre all'omesso recepimento della prescrizione - l'assoluta carenza di motivazione che rende ILLEGITTIMO il progetto esecutivo (in quanto senza motivazioni plausibili, non sono rispettate le PRESCRIZIONI in Gazzetta Uff. -"cui l' approvazione è subordinata"). Il DANNO AMBIENTALE è reato penale, per cui queste opere e palese configurino reati ambientali di competenza della Procura della Repubblica.

Considerato quanto citato dalla Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21:

ALLEGATO 1-PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI-Parte prima - Prescrizioni -Premessa. Il presente documento, "riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata."

Il progetto esecutivo non rispettando le PRESCRIZIONI, appare illegittimo, il progettista del progetto esecutivo prima di redigere il progetto, non rispettando le PRESCRIZIONI, avrebbe dovuto richiedere all' Ente che ha formulato la prescrizione stessa se era possibile derogare alle prescrizioni a cui non si riteneva di poter ottemperare.

IL MINISTERO DELL' AMBIENTE NEL PARERE di competenza, RICHIEDE IL RISPETTO DELLE PRESCRIZIONI, svincolate nel progetto esecutivo, ha prescritto: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS Parere n.40 del 11 gennaio 2021-Progetto-Verifica di Attuazione Fase 1, ai sensi dell'art. 185, cc. 6 e 7 del D. Lgs. 163/2006): "1. Per quanto riguarda le prescrizioni relative alla fase di progettazione (come da punto 3.1 dell'allegato alla Delibera CIPE 29/2018), che risultano non ottemperate o parzialmente ottemperate in questa sede, si prescrive che il Proponente trasmetta aggiornamento del progetto esecutivo secondo le prescrizioni di cui sopra prima dell'aggiudicazione dell'appalto. ".....Restano ferme tutte le prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 29/2018 del 21/03/2018 da ottemperare nelle successive fasi e che saranno oggetto di Verifica di Attuazione Fase 2 e da ottemperare con altri Enti"- Pertanto il IL MINISTERO DELL' AMBIENTE acclara che il PROGETTO ESECUTIVO , non è stato adeguato alle prescrizioni pubblicate in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti. Approvazione progetto definitivo. (CUP F31B16000520001).(Delibera n. 29/2018). *Per cui se il tracciato non è conforme alle PRESCRIZIONI considerato che "riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata", non è approvato e ILLEGITTIMO.*

PERTANTO ANAS AVENDO PROCEDUTO ALL' APPALTO DEI LAVORI, SENZA RISPETTARE QUANTO PRESCRITTO DAL MIN. dell' AMBIENTE (VIA e VAS Parere n.40 del 11 gennaio 2021) "si prescrive che il Proponente trasmetta aggiornamento del progetto esecutivo secondo le prescrizioni di cui sopra prima dell'aggiudicazione dell'appalto. ", NON OTTEMPERANDO nel PROGETTO ESECUTIVO, adducendo motivi inaccettabili e non supportati da motivazioni valide, alle prescrizioni pubblicate in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti che cita: "riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta

approvazione resta subordinata.”,si ritiene abbia proceduto ad appalto dei lavori sulla base di elaborati non legittimamente approvati e validi,essendo il progetto esecutivo illegittimo,per palese mancato rispetto di PRESCRIZIONI vincolanti, come acclarato dal parere del Min. dell' AMBIENTE, e privo quindi delle necessarie approvazioni per essere appaltabile.

ESSENDO POSSIBILE con variante realizzare la GALLERIA DOSSO di 2044 m come da progetto definitivo di PRO ITER, si eviterebbero devastazioni,pericoli e sperpero di fondi pubblici e quindi i danni e i reati che la Procura avesse a riscontrare.

CHE ANDAVANO RAFFRONTATE LE POSSIBILI SOLUZIONI ALTERNATIVE LO RICHIEDE ANCHE IL CSLP:

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici- M INF.CSLP.REG. UFF.U. 0000253.11.01.2018.

Affare n. 60/2017- SS 38" dello Stelvio". Parere n 60/2017 seduta del 14/12/2017.

...PROGETTO DEFINITIVO del 2007 (nдр: tracciato attuale).....

Pag. 14 -Nota prot. n 4441 del 29/04/2016:.....completare la documentazione relativa alla definizione,a livello di progetto preliminare,della soluzione posta a base della progettazione, con particolare riferimento a:

1)descrizione ed illustrazione grafica delle possibili alternative progettuali rispetto alla soluzione localizzativa e di tracciato prescelta nel progetto in esame, anche in relazione alle condizioni ambientali,geomorfologiche ed idrologiche del sito;

2)descrizione delle motivazioni che hanno condotto alla scelta della soluzione definitiva adottata, che deve risultare la migliore sotto il profilo tecnico economico e del rapporto costi- benefici, anche.....

(Pag. 16)....In relazione alla suddetta esigenza di motivare la scelta della soluzione progettuale definitiva come la migliore sotto il profilo tecnico- economico e del rapporto costi- benefici anche sulla base di dati aggiornati all' attualita', il progetto risulta carente, oltre che degli elaborati di cui,anche dei seguenti elaborati: ...

-Elaborato in cui vengano illustrate graficamente ed analizzate le possibili alternative di tracciato(anche parziali)

- analisi costi benefici finalizzata ad individuare, tra le suddette alternative progettuali, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività',in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire...."

Nel" progetto ESECUTIVO"quanto richiesto dal CSLP non risulta, nemmeno risulta il raffronto del costo della galleria di 2044 mt(progetto definitivo PRO ITER del 2003 approvato dal CDA di ANAS- L'intervento in progetto è inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla delibera CIPE del 21/12/2001 n. 121,Il progetto definitivo originario, composto di fatto da quattro tronchi funzionali, è stato approvato dal Cda Anas il 9 dicembre 2003)Per cui puo' esserci un danno erariale e la realizzazione di un tracciato non motivato dall' interesse collettivo, ma da altri interessi, che se non pubblici rendono il progetto illegittimo.LA GIUSTIFICAZIONE DI COSTI E SOLUZIONE ATTUALE come la piu' opportuna con raffronto ad altre soluzioni di tracciato, va redatta come richiesto dal CSLP E PRESCRIZIONI IN GAZZ. UFF., non rispettate nel Progetto Esecutivo. E' imprescindibile dimostrare l' interesse pubblico della soluzione progettuale adottata raffrontando i tracciati alternativi- che la GALLERIA DOSSO di 2044 mt, già progettata da PRO ITER, non sia stata oggetto di raffronto dei costi/ benefici considerata la prescrizione in *Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21,n 1.2.1.6 Date le criticità territoriali e ambientali (in particolare la rilevante frammentazione di ecosistemi agroforestali), dovrà essere ulteriormenteaffinata 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).* E' improponibile, anche perché dal costo delle gallerie simili, il costo appare inferiore a quello delle opere previste (se si considerano anche i maggiori costi nel tratto GANDA- galleria DOSSO 1, per la realizzazione

di rilevato in terre armate, alte fino a 20 mt, in conseguenza della previsione di quota piu' elevata dell' imbocco della galleria DOSSO 1, rispetto alla soluzione di PRO ITER.

Pertanto oltre ai danni ambientali, conseguenti alla variante alla galleria DOSSO, e' verosimile un DANNO ERARIALE, in ogni caso arrecare DANNO AMBIENTALE, per presunti risparmi (che non sono neppure documentati) violerebbe le norme in materia ambientale.

Anche perche' la GALLERIA DOSSO di 2044 mt, in posizione piu' profonda, era stata spostata piu' all' interno di 100 mt per evitare il terreno morenico, e posizionata all'interno di formazioni metamorfiche costituite prevalentemente da micascisti e gneiss, mentre la variante del 2007, comporta tratti con scavo in materiale incoerente (TERRENO MORENICO) e quindi ha costi maggiori.

Non essendo riportato nel progetto esecutivo alcun dato oggettivo che dimostri il maggior costo della GALLERIA DOSSO di 2044 mt, e considerato che dal raffronto con tracciati in galleria similari la galleria DOSSO di 2044 mt, costa circa 10 milioni di euro in meno della variante del 2007, come e' evidente dal raffronto con l' appalto in corso : circonvallazione CASTELBELLO/COLSANO sempre SS38 dello Stelvio.

Si ritiene necessario ANAS documenti perche' sarebbe conveniente per la P.A., la soluzione progettuale di cui al progetto esecutivo-sostitutiva della GALLERIA di 2044 mt.

Nel" progetto ESECUTIVO"quanto richiesto dal CSLP non risulta, nemmeno risulta il raffronto del costo della galleria di 2044 mt(progetto definitivo PRO ITER del 2003 approvato dal CDA di ANAS)Per cui puo' esserci un danno erariale e la realizzazione di un tracciato, con notevoli danni ,non motivato dall' interesse collettivo, ma da altri interessi, che se non pubblici rendono il progetto illegittimo.LA GIUSTIFICAZIONE DI COSTI E SOLUZIONE ATTUALE come la piu' opportuna con raffronto ad altre soluzioni di tracciato, va redatta come richiesto dal CSLP E PRESCRIZIONI IN GAZZ. UFF., non rispettate nel Progetto Esecutivo. Per cui o ANAS motiva l' attuale tracciato, quale la soluzione tecnica come richiesto dal CSLP:" quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettivita', in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire..." oppure va INDAGATA dalla PROCURA della REPUBBLICA per il verosimile DANNO ambientale e possibile DANNO ERARIALE.

Essendoci gia' il progetto definitivo, LA GALLERIA DOSSO di 2044 mt e' prevista in progetto definitivo regolarmente approvato dal CDA di ANAS (Da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE(L. 443/2001 E S.M.I.)PROGETTO DEFINITIVO SS 38 "ACCESSIBILITÀ VALTELLINA" Lotto 4: nodo di Tirano. tratta "A" (svincolo di Bianzone – svincolo La Ganda) e tratta "B" (svincolo La Ganda – Campono in Tirano)C.U.P.: F31B16000520001:-Il progetto definitivo originario, composto di fatto da quattro tronchi funzionali, è stato approvato dal CDA Anas il 9 dicembre 2003... Il progetto è stato, quindi, trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti il 21 febbraio 2004, per l'avvio delle Procedure CIPE. Il CIPE con Delibera n. 75 del 29.3.2006, pubblicata sulla G.U. del 25/08/2006, ha previsto.....).".

Essendo l' imbocco della galleria in entrata e uscita in corrispondenza del tracciato del progetto attuale, la variante sarebbe fattibile con la sola redazione del progetto esecutivo, il tempo necessario di redazione del progetto esecutivo e' di 150/180 giorni (questo e' il tempo previsto per la redazione del P.E. -variante della Tramezzina-lago di Como), e' PALESE che la galleria Dosso di 2044 mt, prevista nel progetto di PRO ITER del 2004, garantisce maggior sicurezza ed evita i pericoli e i danni ambientali del tracciato "sostitutivo" del 2007, del tutto immotivato, redatto alla "carlona".

La relazione inviata ad ANAS ROMA, e' stata allegata anche alla richiesta di verifica inviata ad altri Enti competenti, per richiedere la verifica di legittimita' o meno del progetto e appalto, e se in merito ai pericoli per la circolazione, CONSEGUENTI alla collocazione immotivata, del tracciato in zone che appaiono a rischio, siano state adottate le protezioni atte a garantire l' incolumita' degli utenti della strada, essendo i rischi evitabili collocando il tracciato a lato Adda o realizzando galleria artificiale finestrata a protezione della strada, i pericoli segnalati sono(vedasi descrizione nella relazione allegata):

- passaggio del tracciato con rilevato nella fascia A del PAI soggetta a pericolo di esondazione.

- POSIZIONAMENTO DEL TRACCIATO e rotonda per svincolo di TIRANO, NEL CONOIDE DI GANDA e conoide della val Tigozzi , in area di possibile esondazione e di possibili colate detritiche DEBRIS FLOW, in caso di nubifragio, visto che la pericolosità del conoide è nota essendo riportata nelle carte di rischio sia la possibilità di colate detritiche che di possibile frana. (vedasi quanto esposto in merito nella relazione allegata).

-AL PASSAGGIO DEL TRACCIATO TRA LA LOC. GANDA E DOSSO in zona soggetta a pericolo di caduta massi.

-altri pericoli segnalati.

Siano stati adottati tutti gli accorgimenti necessari ad evitare pericoli per la circolazione stradale, e la soluzione di tracciato adottata sia quella che garantisce il maggior rapporto costi/benefici.....(come richiesto dal CSLP, vedasi documento nell' allegata relazione).

I conoidi possono essere interessati da colate detritiche(DEBRIS FLOW), con rischio vittime come a Chiareggio, tre morti e due feriti, per cui è in corso indagine da parte della Procura di SONDRIO con le ipotesi reato di "Omicidio colposo plurimo e disastro colposo" da parte del sostituto procuratore Stefano Latorre, titolare dell'inchiesta , con perizia affidata al geologo Maurizio Azzola (dati da IL GIORNO).

DA IRER- Istituto Regionale di Ricerca Lombardia: "Definizione delle soglie pluviometriche d'innescio di frane superficiali e colate torrentizie:accorpamento per aree omogenee-Codice IRER: 2007B023Project Leader: Federico Rappelli-Rapporto Finale-Milano, settembre 2008.

La capacità distruttiva dei MDF è sovente sottovalutata in quanto essi si originano lungo torrenti di modeste dimensioni che drenano aree di non molti chilometri quadrati, caratterizzati da portate ordinarie il più delle volte pari a qualche decina di litri/sec per la maggior parte dell'anno. Le condizioni-chiave che si debbono presentare contemporaneamente affinché si manifesti il fenomeno sono essenzialmente:

a) piogge di elevata intensità, in grado di saturare gran parte dei materiali sciolti presenti entro l'incisione torrentizia; b) adeguata pendenza del fondo;c) presenza di materiale detritico mobilizzabile."

(da La Prov. 31/07/2021) Il geologo Azzola ,geologo di SONDRIO,perito incaricato dalla Procura per il torrente Nevasco a Chiareggio: " il fenomeno è quello che,sempre piu',si verifica in valle negli ultimi anni,e parliamo del "debris flow"-quanto accaduto sul Perandrone e' la fotocopia di quanto accaduto a Chiareggio...In pratica intense precipitazioni investono il corso d' acqua,ne dilavano le pareti e,materiale fangoso misto a detriti,tant,e' che si parla di colate detritiche,cominciano a scivolare a valle...Queste colate viaggiano anche a 100 km/h e se intersecano una strada,un ponte,sono guai"...in val Malenco lo scorso anno ci furono 3 VITTIME".

Per cui considerato quanto affermato da IRER e dal GEOLOGO Maurizio AZZOLA, i CONOIDI di Ganda e della val Tigozzi, possono essere interessati da colate detritiche- Debris Flow, con pericoli per la circolazione?Sembra di si, salvo chiarire come mai non lo sarebbero con dati certi per evitare vittime.

Per cui, dal momento che per i geologi e IRER (vedasi relazione)tutti i conoidi alpini possono essere interessati da colate detritiche-debris flow, o si chiarisce con dati oggettivi per quali motivi i conoidi di GANDA e della val Tigozzi, NON sarebbero a rischio, oppure si adottano le soluzioni necessarie a garantire la sicurezza (siccome l' unica soluzione sicura sarebbe la galleria naturale o artificiale, dai costi notevoli e immotivati per il conoide di Ganda,potendosi spostare il tracciato a lato Adda,inglobando la sp.24 evitando il pericolo in quanto eventuali colate detritiche si fermerebbero nel tratto pianeggiante tra conoide e Adda (per la val Tigozzi si tratta di soli 200 mt previsti in trincea).

In merito al pericolo caduta massi tra la loc. Ganda e il Dosso, nel progetto esecutivo sono previste barriere paramassi, la cui efficacia, considerata la notevole pendenza del pendio soprastante, e' da dimostrare considerata la tragedia di CIVO dove un masso ha superato le reti provocando una vittima. Anche in questo caso non si comprende la motivazione della variante attuata nel progetto del 2007 di SWS, che ha spostato il tracciato a ridosso della montagna, mentre il tracciato previsto nel progetto di PRO ITER del 2003, prevedeva il tracciato a distanza dal pendio lasciando un vallo protettivo al pericolo i caduta massi, evitando rischi per la circolazione per il pericolo di caduta massi, evitando anche i rilevanti costi per le barriere di protezione e le opere di sostegno del rilevato in terre armate (alcuni milioni di euro), e aumentando i rischi connessi al gelo, per aumento della pendenza.

- se realizzare il rilevato in zona di esondazione fascia A PAI, con occupazione di 28000 mq di area in fascia A del PAI, sia regolare o meno, considerare le norme che prevedono "localizzazione all'interno della Fascia A o B è condizionata alla dimostrazione dell'assenza di alternative di localizzazione al di fuori delle fasce",.....

CONSIDERATE le tragedie di CHIAREGGIO e di CIVO, e' improponibile realizzare il tracciato stradale in zone soggette agli stessi rischi, per cui sono in corso le indagini, essendoci tracciati alternativi (nel caso della galleria Dosso di 2044 m, c'e' anche il progetto definitivo gia' approvato dal CDA di Anas), **senza garantire la sicurezza per la circolazione.**

Sotto: CARTA DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO, il tracciato e' previsto di fascia A del PAI e la rotonda di ingresso a TIRANO, nel conoide in zona pericolosa - Con linea bianca (indicativa) e' segnato il tracciato previsto per la nuova strada.

