

Spett. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - cress@pec.minambiente.it - P.C.: spett. cress-5@minambiente.it.

**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"**.

**Segnalo**, che il PROGETTO ESECUTIVO, non è stato adeguato alle prescrizioni pubblicate in **Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti**, 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).**

**1.2.1.8 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 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).**

**1.5 Prescrizioni relative agli aspetti ambientali.**

**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).

1.5.2.18 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).  
ecc.

Il tracciato di cui al progetto del 2009, **NON ADEGUATO NEL PROGETTO ESECUTIVO**, adducendo motivazioni non supportate da dati oggettivi, non è stato redatto un raffronto dei tracciati alternativi :in galleria o a margine dei frutteti coltivati per un oggettiva verifica del rapporto costi/benefici.

Le prescrizioni di cui alla Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 trattandosi di prescrizioni di carattere ambientale, sono importanti a tutela del paesaggio, visto che l' area attraversata per circa 4 km e' visibile dal versante opposto con i tipici terrazzamenti vitati candidati a sito UNESCO. Stante la peculiarita' del TERRITORIO, non si comprende la realizzazione di un tracciato molto impattante, essendoci la possibilita' di tracciati alternativi, che non sono stati raffrontati con quello di progetto.

(Fonte: *Rapporto sullo Stato dell'Ambiente della Provincia di Sondrio, ARPA Lombardia. Anni 2007-2008*): **“Lungo il versante retico si sviluppa la più estesa area viticola terrazzata d'Europa**, candidata ad essere riconosciuta patrimonio mondiale dall'Unesco per l'elevato valore paesaggistico, ambientale, storico ed economico“.

## **PROGETTO ESECUTIVO.**

### **Problematiche ambientali.**

**CHE il tracciato previsto COMPARTI DANNI SIGNIFICATIVI ad ambiente e paesaggio, lo dimostrano le prescrizioni del parere ambientale Regionale, a cui il progetto esecutivo doveva essere adeguato che cita:**

«non ha adeguatamente considerato le interferenze del progetto con il disegno della rete ecologica approvato nel 2009 che ha come scopo la garanzia dei livelli di connettività ecologica necessari per la conservazione della biodiversità». Tutto questo visto che il progetto interessa il corridoio primario dell'Adda e l'elemento di secondo livello denominata "Fascia boscata del pedemonte del versante orientale valtellinese tra Tirano e Grosio". L'impatto sull'agricoltura - C'è poi la componente relativa **all'erosione del terreno agricolo**, in particolare di quello destinato a frutteto: **«128.7000 metri quadrati su cui ovviamente non è ipotizzabile nessun tipo di mitigazione diretta .....**». Il che si tradurrebbe, dalla stima fatta, in 7.722 quintali all'anno di mele con marchio Igp in meno. ....

Paesaggio - «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 dalla Regione Lombardia per gli ambiti interessati**». Il parere della Regione: «Le misure di mitigazione proposte non risultano sufficienti per ridurre a livelli accettabili l'impatto complessivo dell'opera sul sistema territoriale e ambientale. Occorre quindi definire ulteriori specifici interventi di mitigazione e compensazione, da sviluppare nelle successive fasi di approvazione ed eventualmente in **sede di progettazione esecutiva**».

### **CONSIDERAZIONI SUI COSTI tracciato alternativo in GALLERIA.**

Il tratto San Bernardo al Dosso, considerando i vari risparmi su indennizzi, spostamento linea elettrica, spostamento viabilità locale con vari sottopassi, accessi agricoli, ecc., con GALLERIE può 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: ..... per 8,4 km di cui 7 in galleria:  $195/8,4 = \text{costo/km } 23$  milioni.

Il recente appalto, in GALLERIA, relativo alla SS38 dello STELVIO, tra CASTELBELLO/COLSANO 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 .....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 é 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  $82,3\text{ML}/3360 = 24,5 \text{ mil./ km}$ , Costo complessivo al netto del ribasso d' asta = 75,2 Mi € = 22,4 MIL./KM la "nostra" tang. Tirano SS 38-75 % nei frutteti, -la tang.

**Tirano SS 38-75 % nei frutteti, TANGENZIALE di TIRANO-**

PROGETTO DEFINITIVO, costo previsto 145 milioni lung. 6,6 km -  $145/6,6 = \text{costo/km } 22 + 2$  richiesti di maggiorazione per espropri = 24 .

TANGENZIALE di TIRANO – PROGETTO ESECUTIVO (nuovo quadro economico 11/2020)

**-PROGETTO ESECUTIVO-** costo previsto € 187.301.420 mil.-  $187/6,6\text{km} = \text{E. } 28 \text{ mil./km}$

**PERTANTO CON TRACCIATO IN GALLERIA DA SAN BERNARDO AL CAMPONE SI AVREBBE UN RISPARMIO.**

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 :

**$28 - 22,4 = \text{E/km } 5,6 \times 6,6 \text{ km} = \text{E. } 37 \text{ milioni di euro}$ ,**

IN GALLERIA ,con raffronto ad altri APPALTI si avrebbe un possibile risparmio di 37 milioni, PERTANTO NON PREVEDERE MAGGIORI TRATTI IN GALLERIA come prescritto dalla Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti può comportare oltre al DANNO AMBIENTALE anche un notevole DANNO ERARIALE, pertanto appare inammissibile la generica affermazione dell' "Ottemperante": ".....si è optato per non procedere a modificare il progetto in tal senso soprattutto alla luce dei maggiori oneri economici che ne sarebbero derivati", (dal raffronto con strade simili appare le GALLERIE possano costare meno) se non avvalorata da computo metrico estimativo per un oggettivo raffronto del costo di tracciato in GALLERIA, rispetto al deturpante, non conforme alle prescrizioni, tracciato di progetto. Può darsi l' "ottemperante", facesse riferimento al QUADRO ECONOMICO del progetto definitivo (dicembre 2018 - Totale Importo Investimento € 143.344.970,86), dove la differenza di costi era minore. Visto in nuovo quadro economico, progetto esecutivo (QUADRO ECONOMICO - NOVEMBRE 2020 - Totale Importo Investimento - novembre 2020 = € 187.301.420,62), dov'è il RAFFRONTO COSTI/BENEFICI?

Nella realizzazione delle STRADE, per ridurre i danni e l'impatto e' USUALE realizzare GALLERIE a tratti di 1000/2000 mt., ove possibile, nel caso della variante, non vedo cosa impedisca di realizzare GALLERIE da San Bernardo al Dosso , e con i risparmi si potrebbe prolungare la variante fino a Lovero, eliminando lo svincolo del Campone che immette il traffico veicolare in strada ripida e che presenta dei tratti critici tra Campone e Lovero (come da tracciato PRO-ITER del 2004), considerati i verosimili risparmi di un tracciato in GALLERIA, rispetto a quello di cui al PROGETTO ESECUTIVO.

Diventa conveniente un **TRACCIATO IN GALLERIA?**

-IL QUADRO ECONOMICO tra PROGETTO DEFINITIVO ed ESECUTIVO – variante novembre 2020, e' variato come segue:

**DOCUMENTAZIONE TECNICO AMMINISTRATIVA-RC - DOCUMENTAZIONE ECONOMICA-QUADRO ECONOMICO** (dicembre 2018)

a6 Importo lavori soggetto a ribasso a4-a5 € 90.656.478,73

**Totale Importo Investimento a3+b17+C € 143.344.970,86**

**DOCUMENTAZIONE TECNICO AMMINISTRATIVA-RC - DOCUMENTAZIONE ECONOMICA-QUADRO ECONOMICO (NOVEMBRE 2020)**

**A) Lavori a base di Appalto**

a1 Sommano i Lavori a Corpo e a Misura € 126.692.155,61

Totale lavori più servizi a1+a2+a3 € 135.793.684,95 € 135.793.684,95

**Totale Importo Investimento (novembre 2020) a4+b23+C € 187.301.420,62**

**Quanto afferma l' "Ottemperante":** ".....si è optato per non procedere a modificare il progetto in tal senso soprattutto alla luce dei maggiori oneri economici che ne sarebbero derivati", e' ipotetico e non dimostrato,

GLI IPOTETICI MAGGIORI "oneri economici "( CONSIDERATO L' aumento dell' INVESTIMENTO da 143 mil. a 187= 44 milioni.), SI RITIENE SIANO RIFERITI E RAPPORTATI AL QUADRO ECONOMICO precedente con **Totale Importo Investimento di € 143.344.970,86-** L' AFFERMAZIONE dell'"Ottemperante" e' confermata con l' aumento dell' Importo Investimento (novembre 2020) € 187.301.420,62 ? non e' per NULLA chiaro, come mai le GALLERIE a TIRANO avrebbero un maggiore costo rispetto a tracciati simili, e' necessario sia chiarito dal momento che si avrebbe un possibile DANNO ERARIALE e un possibile sperpero di milioni di euro di fondi pubblici arrecando anche un maggior DANNO/IMPATTO AMBIENTALE

**Quindi o ANAS, documenta che :**

**- La soluzione ora proposta e' la piu' conveniente per l' interesse pubblico,rispetto alle soluzioni in GALLERIA o a lato ADDA, in quanto le altre soluzioni proposte per motivi da documentare ,non sarebbero praticabili,per cui sarebbe inevitabile il maggior costo sia in termini economici che di danni e pericoli per il territorio.Che ha titolo idoneo,poteri speciali, per soprassedere a norme vigenti,prescrizioni pubblicate in *Gazzetta Ufficiale, n 237* del 11 ottobre 2018 e LEGGI vigenti,oppure saremmo in presenza di illeciti Amministrativi di competenza della Procura della Repubblica e/o della Corte dei Conti.**

Il tracciato attuale inoltre e' stato pensato e congeniato nel 2004 , e' ipotizzabile che all' epoca non ci si sia avveduti dei danni e delle alternative,forse perche' i metodi di scavo delle gallerie in 20 anni sono migliorati con riduzione dei costi, la realizzazione di maggiori tratti in galleria naturale ,come richiesto da Regione Lombardia,consentirebbe di ridurre in maniera considerevole l'impatto dell'opera sul paesaggio evitando la devastazione del territorio,l' accentuazione del pericolo di esondazione , riducendo il danno ambientale ed i pericoli connessi al transito degli automezzi in zona soggetta a gelate improvvisate,le soluzioni alternative,tra le quali quella prescritta da Regione Lombardia : "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" , soluzione progettuale che l' ENTE PUBBLICO avrebbe dovuto adeguatamente valutare e che invece non ha affatto considerato.

**PROGETTO ESECUTIVO-REDATTO SENZA LE MODIFICHE RICHIESTE dalle PRESCRIZIONI-**

- Il progetto esecutivo e' stato redatto senza modifiche non recependo di fatto, ,le prescrizioni AMBIENTALI, con motivazioni inaccettabili non supportate da dati oggettivi, attualmente il " progetto esecutivo" al Min. Dell' Ambiente,per il parere di competenza , precede l' esproprio di 128.700 mq di terreni, mentre un

tracciato in galleria, eviterebbe il consumo di suolo agricolo e visti i costi di gallerie realizzate si risparmierebbe, si auspica il Ministero richieda l' effettivo adeguamento del tracciato alle prescrizioni di cui alla Gazzetta Ufficiale.

**Riporto quanto citato nella “relazione di ottemperanza alle prescrizioni CIPE” ,del progetto esecutivo (AA -ELABORATI GENERALI-RELAZIONE DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI CIPE-AA15 -T O O EG O O GE N R E O 4):**

**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)

**Ottemperante:** in sede di redazione del Progetto Esecutivo, in ottemperanza al quadro prescrittivo emerso a conclusione della procedura approvativa di Legge Obiettivo (Allegato 1 alla Delibera CIPE del n.29 del 21/03/2018), 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.

**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

**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)

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 compiutamente 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.

CONSIDERAZIONI :

2.2.1.6- DOV'E' l' analisi dei costi ? Dal raffronto di vari tracciati in prevalenza in galleria costano meno di questo tracciato che devasta il territorio.

La risposta dei progettisti alla prescrizione a tutela dell' ambiente :

**“Ottemperante.....**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.”

Praticamente affermano che non si ottempera alla prescrizione a causa dei “ maggiori oneri economici che ne sarebbero derivati.”, come se la mancata ottemperanza a prescrizioni ambientali con DANNO AMBIENTALE, sia giustificabile con ragioni di risparmio economico, inoltre negli elaborati del progetto esecutivo non è presente la soluzione con tracciato in galleria con computo metrico estimativo ,da cui siano documentati gli ipotizzati “ maggiori oneri economici”, i tracciati in galleria invece in molti casi hanno costi inferiori del tracciato di cui al progetto definitivo/esecutivo previsto per la tangenziale di Tirano. Se gli estensori del progetto esecutivo non documentano con calcoli analitici oggettivi quanto affermato , si rischia un danno erariale, oltre ai danni ambientali

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 puo' essere realizzata in diffornita' dalle prescrizioni ambientali?

**Siamo poi di fronte ad una ipotesi che appare di dubbia legalita' cioe' si puo' arrecare danno ambientale per un presunto e ipotetico ,ma non documentato, risparmio economico.**

2.2.1.8- Ottemperante :” è stato ridisegnato il collegamento stradale tra la località san Bernardo e Stazzona”

**CONSIDERAZIONI** : la prescrizione cita “ 1 km a monte della località San Bernardo” , rispondono di aver fatto delle modifiche “tra la località san Bernardo e Stazzona”, il tratto indicato si trova invece a VALLE della località San Bernardo.

Nel tratto di 1 km a monte della loc. san Bernardo il tracciato in rilevato occupa circa 28000 mq di territorio in fascia A del PAI tra San Bernardo e Ganda,aumentando il rischio idraulico.

2.2.1.9- la prescrizione è del 2011 perché non si è modificato il tracciato,risparmiando territorio?

**CONSIDERAZIONI** :si afferma : “essendo ormai già state concluse le procedure autorizzative e definiti compitamento gli importi dell'intervento”,Spostare il tracciato a lato Adda e inglobare la sp. 24 comporterebbe un sensibile risparmio economico sui lavori e risparmio di occupazione di terreni agricoli,mi sembra inaccettabile la motivazione: non si rispetta una prescrizione perché essendo già definiti gli importi non si potrebbe risparmiare quattrini pubblici.

**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 produttività senza dividere in 2 le aziende ed avere reliquati incoltivabili,con un notevole risparmio per l' ente pubblico anche sugli indennizzi da**

corrispondere, considerato che la strada passa a pochi metri dall' edificio dell' azienda Paganini, prevedendo un muro di sostegno del rilevato lungo 114 mt e alto 9,5 mt .

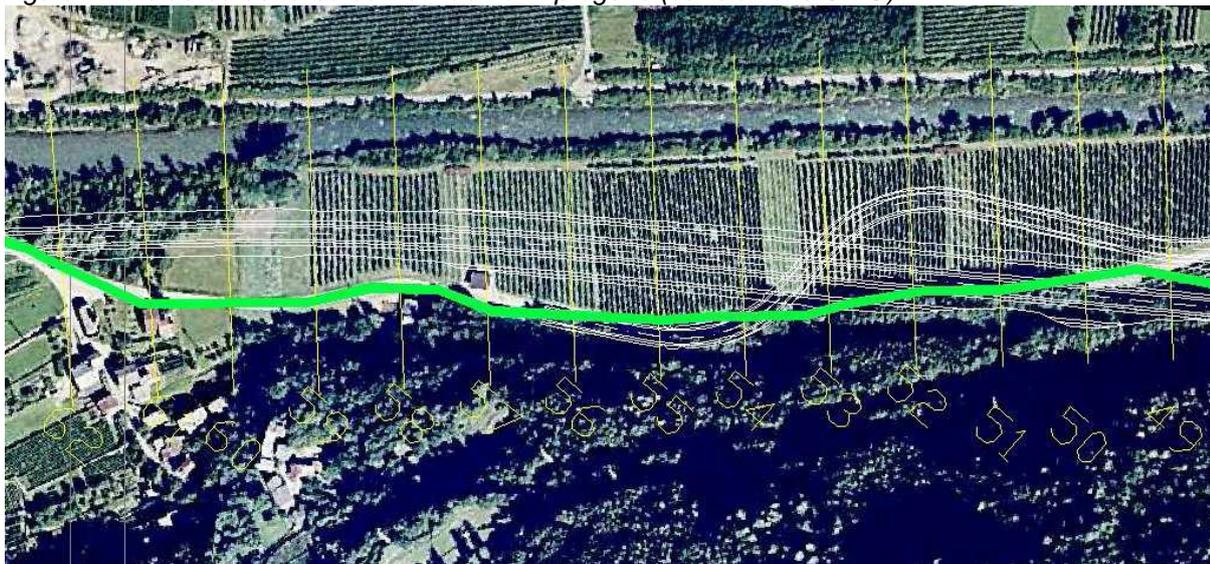
**Il tracciato e' opportuno spostarlo a lato Adda inglobando la SP 24,inglobando la SP 24 nel tratto tra la rotonda di Stazzona e la rotonda Ganda ( con viadotto o galleria nella zona A del PAI), si avrebbe un risparmio di occupazione di suolo di ca 60.000 mq, il danno alle aziende e occupazione sarebbe 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 (per COLDIRETTI gli indennizzi totali sono pari a euro 20.000.000), considerato l' aumento dei valori agricoli medi,che considerato il tracciato fuori terra,significa da 3 a 4 milioni/km**

### **OCCUPAZIONE FASCIA A del PAI.**

Anche PRO ITER nel 2004 scriveva: " 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. Le definizioni 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."

IL TRACCIATO ATTUALE invade ,tra Stazzona e Ganda la pericolosa **FASCIA A del PAI** attenuando sensibilmente le difese idrauliche, non rispettando le norme vigenti in merito a tali zone.

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



### **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 , Con il RILEVATO in PROGETTO si riduce la cassa di espansione di 28000 mq.

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" .

**Anche il PROGETTO ESECUTIVO prevede l' occupazione della pericolosa FASCIA A del PAI, NON PREVEDENDO MODIFICHE AL TRACCIATO NELLA ZONA IN FASCIA A** , seguendo lo stesso tracciato del progetto precedente.

Ma ammette possibili criticità: A pag. 59 -elaborato: FA01- PROGETTO IDRAULICO-FA - IDRAULICA FIUME ADDA- lo stesso PROGETTO ESECUTIVO, AFFERMA: "Tale analisi volutamente non tiene in considerazione di possibili eventi catastrofici come l'alluvione avvenuta in Valtellina nel 1987 in quanto per eventi di tale portata, totalmente imprevedibili, le problematiche sarebbero di scala molto maggiore e diverse dal solo trasporto solido di fondo in alveo. "

Ritengo inaccettabile l' affermazione "Tale analisi volutamente non tiene in considerazione di possibili eventi catastrofici come l'alluvione avvenuta in Valtellina nel 1987" in quanto considerati i cambiamenti climatici gli eventi come quelli del 1987 vanno considerati a livello precauzionale in una zona già critica .

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)."

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** , le opere per la variante alla SS38 nel caso in esame, **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 gia' "il grado di protezione dalle piene e' insufficiente" non si comprende come possa essere possibile con un rilevato ridurre ulteriormente le protezioni esistenti.

**Pertanto**, 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 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 NON CONSENTITA DALLE NORME (ESSENDOCI LA POSSIBILITA' DI ALTERNATIVE), occupazione con rilevato.

### ALTRE CRITICITA' DEL TRACCIATO PREVISTO:

-IL SOTTOPASSO NEI PRESSI DELL' IPERAL E' SOTTO LA QUOTA DI FALDA E PUO' ESSERE SOGGETTO AD ALLAGAMENTI.

### -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- Ciclovía 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 .**

SCHEDA DESCRITTIVA - PCI R 03 "Adda" - Allegato 2 aprile 2014

### Percorso Ciclabile di Interesse Regionale 03 Adda

Lunghezza: 290 Km

**Territori provinciali attraversati:**

- Sondrio
- Como
- Lecco
- Monza Brianza
- Milano
- Lodi
- Cremona

**Collegamenti con:**

- la Svizzera dalla loc. Tirano (SO) e da Bormio (SO)
- l'Alto Adige dal Passo Stelvio - Bormio (SO)
- altri percorsi ciclabili regionali



**Capisaldi PCI R 03:** Bormio (SO) - Crotta d'Adda (CR)

Il percorso ciclabile di interesse regionale "Adda" coincide con la ciclovía nazionale BiciItalia n. 17, parte dal comune di Bormio (SO). Nei mesi estivi il percorso si estende attraverso la SS38 da Bormio fino al Passo Stelvio (che collega la Val Trafoi-Val Venosta, BZ) ed il vicino Passo Umbrail (che conduce verso la Val Mustair - Svizzera). Il predetto tragitto ad alta pendenza, dedicato quindi agli utenti esperti e molto allenati, può essere comunque agevolmente coperto anche attraverso un servizio autobus con trasporto bici al seguito.

Il Percorso da Bormio prosegue scendendo verso Tirano (SO) con alcuni tratti anche a forte pendenza ma su strada secondaria. A Tirano è disponibile (oltre alla ferrovia classica) il Trenino Rosso del Bernina che porta fino a St. Moritz in Svizzera.



-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.

- **Passaggio della tangenziale-rilevato in zona In fascia A del PAI**,di fronte al punto di immissione del POSCHIAVINO nell' ADDA, con aumento rischi di esondazione in caso di piena.

**-Nel tratto San Bernardo/Ganda sono presenti delle frane di versante incombenti sulla futura strada.**

**- notevole pericolosità per il gelo del tracciato tra la località 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 tracciato della variante ss 38 se spostato a lato dell'Adda o in GALLERIA sarebbe piu' sicuro. Con il progetto attuale il PERICOLO di INCIDENTI per il GHIACCIO si avrebbe tra la località San Bernardo e il DOSSO ,circa 2 km, l' errata scelta del tracciato causerebbe sinistri e vittime per il fenomeno della strada ghiacciata. In inverno la zona ai piedi della montagna resta in ombra, ed e' soggetta a ghiacciarsi improvvisamente. I PERICOLI DERIVANTI DAL GELO SONO DOCUMENTATI, PERTANTO COSA SUCCEDEREBBE SE LA NUOVA SS38 PASSA IN QUESTA ZONA,soggetta a gelate, CONSIDERATO L' AUMENTO ESPONENZIALE DI TRAFFICO COSTITUITO ANCHE DA TIR E PULMANN, CON STRADA IN DISCESA?.

**Il ghiaccio al piede della montagna loc. Ganda.** A lato: stessa data,come si puo' vedere verso Adda non c'e' ghiaccio.



**-Dopo San Bernardo il tracciato inoltre chiude il Varco/corridoio paesaggistico-ambientale lungo il fiume ADDA.**“Da: Dossier ambientale e programmatico del Contratto di Fiume dell'alto bacino del Fiume Adda Il bacino del fiume Adda, nel tratto in questione, è definito dalla Rete ecologica Regionale corridoio primario ad alta antropizzazione (DGR VIII/10962 del 30 dicembre 2009) e il territorio del bacino del fiume Adda e dei suoi affluenti è interessato da importanti tratti di corridoi ecologici e di core area della RER.....” .La regione Lombardia come anche gli altri enti territoriali riconoscono nel fiume una forte importanza come attrattore e come parte di un sistema “Valtellina” che grazie al clima e alle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche crea un unicum davvero interessante

**-DEVASTAZIONE CONOIDE DI GANDA-**In loc. Ganda il tracciato e la rotonda sono previste nel conoide, zona che in base alla cartografia idrogeologica può essere oggetto di esondazione, con possibile trasporto di detriti provenienti da frane di versante. Appare illogico prevedere strada e rotonda su rilevato in una zona di possibile esondazione.



**-INGRESSO A "TIRANO CENTRO"-INADEGUATO.** Il progetto esecutivo prevede l'ingresso a Tirano da via Argine del Poschiavino, dove c'è un passaggio a livello a imbuto, in fondo alla zona industriale, che dice LEGAMBIENTE nel parere allegato alla delibera Regionale n VII/17169 del 16/04/2004 B3 comma 6: "immettendo il flusso veicolare verso una zona industriale "che non mostra buone qualità", contrasta anche con le ambizioni turistiche della città di TIRANO" ESSENDO STATA ELIMINATA LA BRETTELLA TRATTA C- VERSO LA CH, L'INGRESSO A TIRANO E' OPPORTUNO FARLO DA VIA DELL' ARTIGIANATO, dove c'è un adeguato sottopassaggio della ferrovia, REALIZZANDO IL NUOVO PONTE in direzione di via dell' Artigianato, in modo che la Tangenziale sia funzionale anche da e per l' alta valle a chi proviene dalla Svizzera/TIRANO SUD/stazione.

L'ingresso a Tirano Centro- con passaggio a livello, invece di prevedere l'ingresso da via dell' Artigianato (sottopasso esistente).



**-DA GANDA AL DOSSO:**PREVISTO RILEVATO CON TERRE ARMATE ALTO FINO A 20 mt, con notevole impatto ambientale.

**-GALLERIA ARTIFICIALE DOSSO,** si prevede lo scavo dell' area, la realizzazione di galleria e successivo reinterro, con danni ai frutteti e il rischio di ritrovamenti archeologici?, (e' noto che gli antichi nuclei abitati erano difficilmente realizzati nel fondovalle).

**-TRINCEA TRA DOSSO 1 e 2, a breve distanza dal CASTELLO di TIRANO, a 180 mt dal Castello e' prevista una trincea larga 30 mt(vedasi prescrizione G.U. n 1.5.3.1).**



**-USCITA AL CAMPONE che comporta varie criticita', in quanto la strada sistente ha notevole pendenza.E nel tratto dal Campone a Lovero vi sono incroci pericolosi.**

Il tracciato in progetto, redatto nel 2009, consumando 128.700 mq di SUOLO AGRICOLO , E' IN CONTRASTO con 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;....**

I tracciati alternativi con strada a lato ADDA o in GALLERIA consentirebbero un "risparmio di suolo" di circa il 70 % con strada a lato ADDA e 90 % con strada in GALLERIA e relativi indennizzi e danni ambientali e socio economici.

Parecchi danni e pericoli possono essere evitati entrando in GALLERIA (che costano meno del tracciato previsto – vedasi i costi della TANGENZIALE CASTELBELLO/COLSANO), nei pressi della localita' San Bernardo, evitando :il passaggio in zona A del PAI , notevoli danni alle coltivazioni e ambientali al conoide di GANDA.

IL TRACCIATO ERA STATO PREVISTO,NEL PROGETTO PROITER nel 2004, a distanza dall' ADDA e in mezzo ai FRUTTETI in quanto come cita L'elaborato di progetto definitivo "*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”**

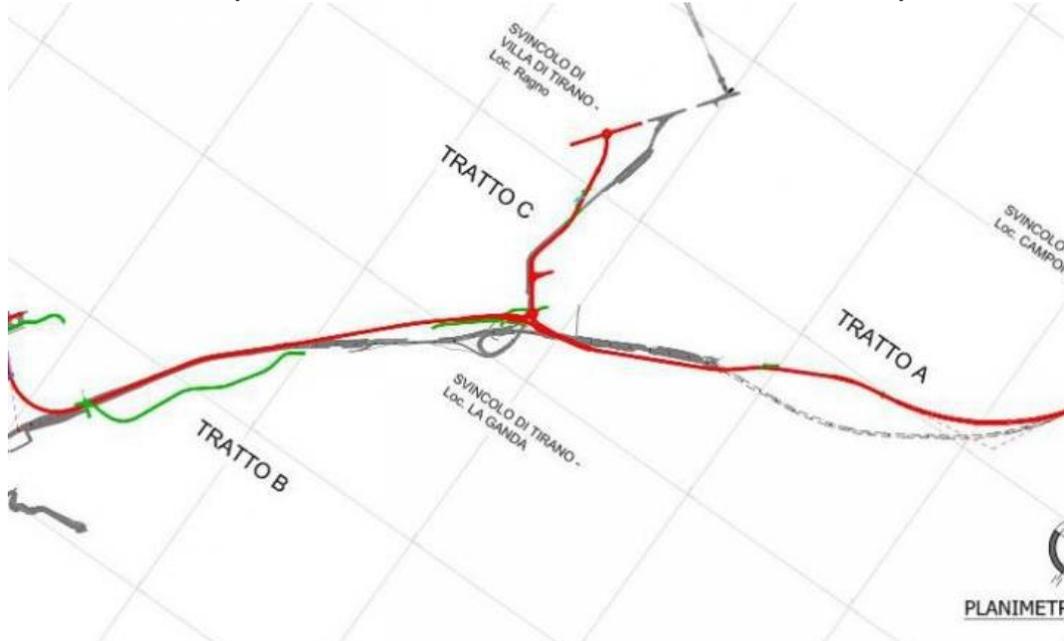
la motivazione “per evitare alcune abitazioni” e’ erronea in quanto tra il tracciato previsto e l’ ADDA non vi sono abitazioni, inoltre la motivazione “ e per poter avere la collocazione ottimale per il posizionamento delle opere relative allo svincolo di Tirano, che da accesso al Ponte Adda 2”, **non ha attualmente alcun senso in quanto lo “svincolo di TIRANO” nella revisione del progetto e’ stato eliminato e sostituito da una rotonda a raso.** 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.**

## **SOLUZIONI ALTERNATIVE**

La variante alla SS 38 si puo’ realizzare a LATO FIUME ADDA-OPPURE IN GALLERIA partendo da san Bernardo.

- **IL PROGETTO** completo del 2004, prevedeva la realizzazione della TRATTA C- verso la Svizzera, sarebbe opportuno finche’ non si reperiscono i fondi per prolungare il tracciato, con gallerie, fino a Tresenda/SS 39, eliminare la tratta Ganda-Bianzone, realizzando prioritariamente la tratta C (o collegamento da via dell’ Artigianato), per rendere funzionale e indipendente la circonvallazione di TIRANO.

**Variatione nel tempo del tracciato in loc. Ganda ed eliminazione tratta C, prevista nel 2004.**



Il progetto complessivo prevedeva la realizzazione della tratta C, svincolo di Villa, verso la Svizzera, tale bretella e’ stata eliminata per mancanza di fondi, dando prioritita’ alla tratta B –GANDA/BIANZONE, di scarsa utilita’ e molto impattante, in quanto tra STAZZONA e TIRANO/GANDA c’e’ gia’ l’alternativa alla SS38, rappresentata dalla esistente SP 24, sarebbe opportuno e prioritario realizzare IL PROLUNGAMENTO A MONTE VERSO LOVERO, eliminando il tratto Ganda/BIANZONE.

Non si comprende come mai sia stato redatto il progetto esecutivo, senza modifiche per recepire di fatto le prescrizioni, rischiando, visto l’ impatto ambientale, che il progetto esecutivo non sia approvato dal Ministero dell’ Ambiente.

Le nuove strade in variante sia SS 42 che la tangenziale di CASTELBELLO, prevedono maggiori tratti in galleria ed a costi inferiori, per la variante di TIRANO, come mai non si fa’ il raffronto con il tracciato in GALLERIA?

**IN GALLERIA ,con raffronto ad altri APPALTI si avrebbe un possibile risparmio di 37 milioni, PERTANTO NON PREVEDERE MAGGIORI TRATTI IN GALLERIA come**

**prescritto dalla Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti puo' comportare oltre al DANNO AMBIENTALE anche un notevole DANNO ERARIALE, pertanto appare inammissibile la generica affermazione dell' "Ottemperante": ".....si è optato per non procedere a modificare il progetto in tal senso soprattutto alla luce dei maggiori oneri economici che ne sarebbero derivati", (dal raffronto con strade simili appare le GALLERIE possano costare meno) **se non avvalorata da computo metrico estimativo per un obiettivo raffronto del costo di tracciato in GALLERIA, rispetto al deturpante, non conforme alle prescrizioni, tracciato di progetto. Visto in nuovo quadro economico e' improponibile il mancato rispetto delle prescrizioni senza documentarlo con il RAFFRONTO COSTI/BENEFICI****

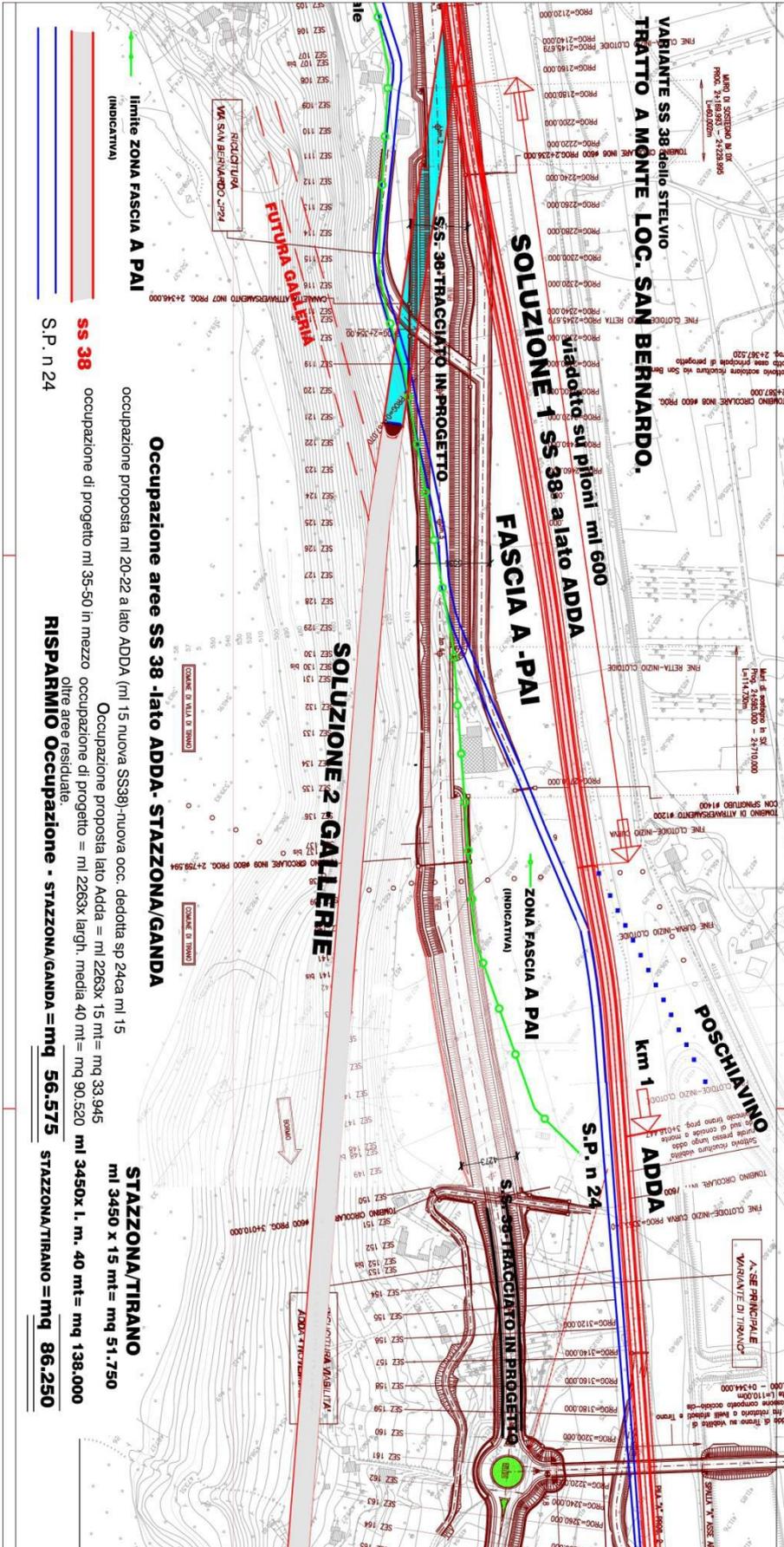
Si CHIEDE cortesemente l' intervento delle S.V. , al fine di verificare se il **mancato adeguamento, del PROGETTO/TRACCIATO alle prescrizioni AMBIENTALI di cui a Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 sia legittimo o meno, se realizzare il rilevato in zona di esondazione fascia A PAI, sia accettabile o meno ,e affinche' si **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 .****

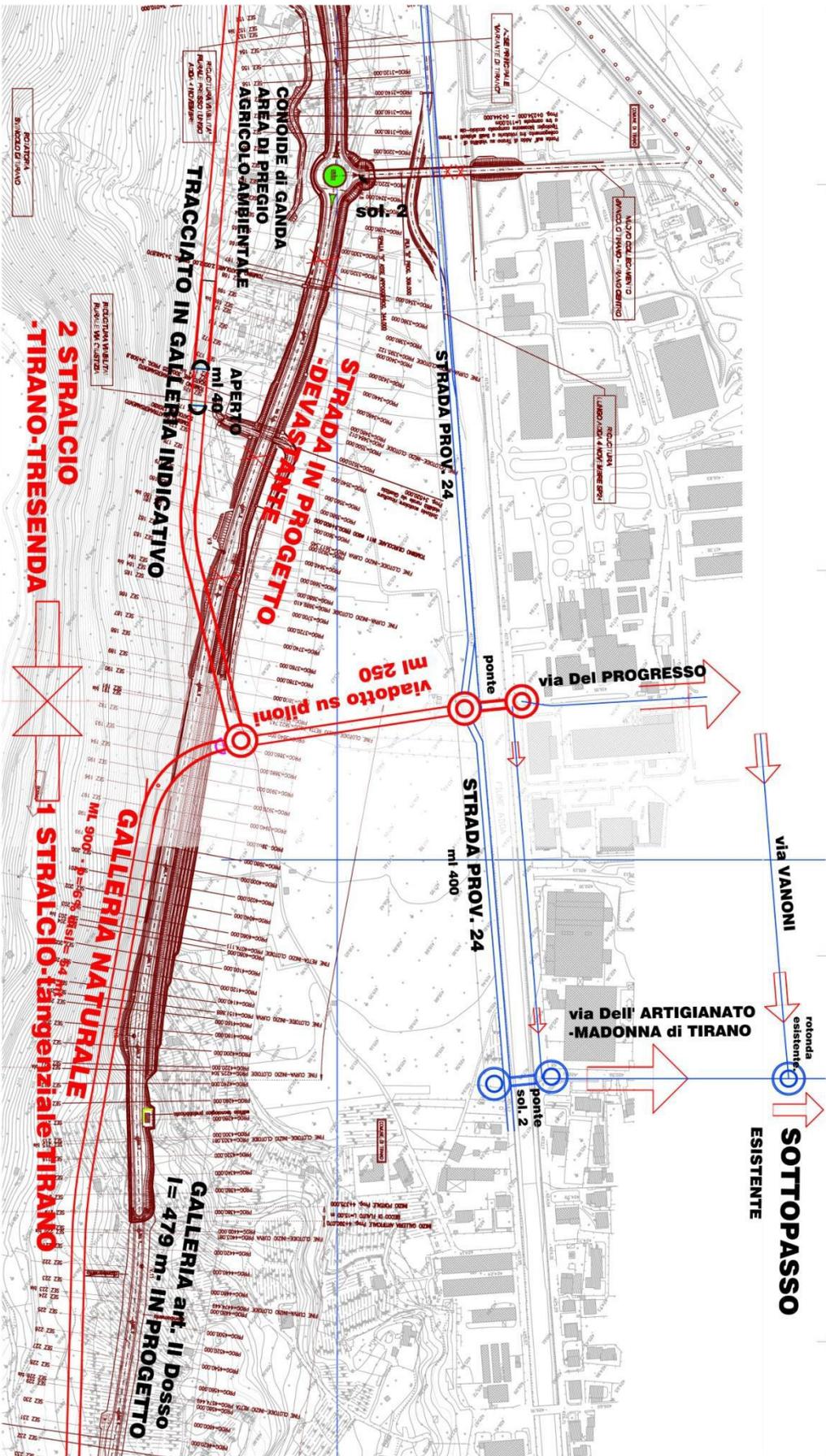
A disposizione per ogni chiarimento, i piu' cordiali e distinti saluti.

Geom. Santo Spavetti-albo geom. BS n 3652

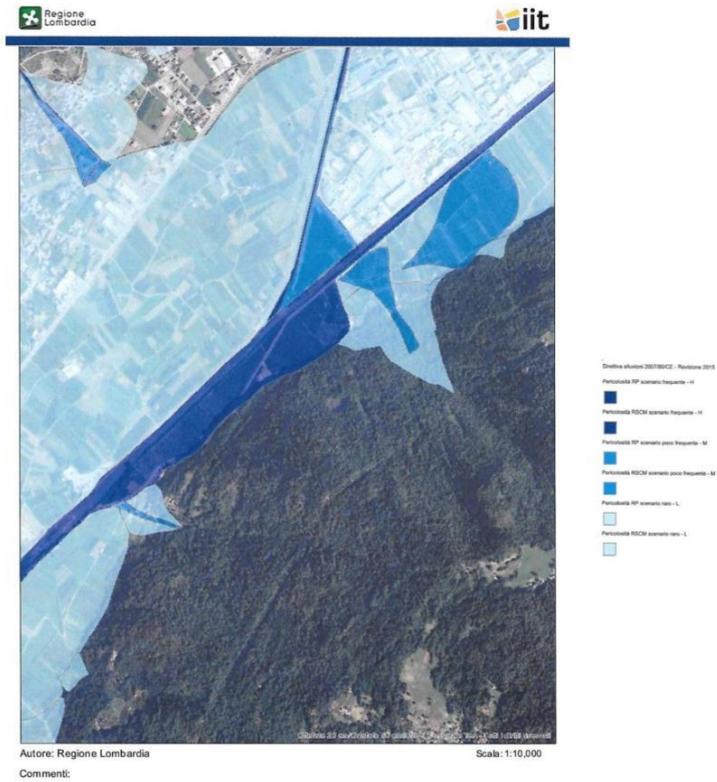
ALLEGATI

TRACCIATO ALTERNATIVO IN GALLERIA o a LATO ADDA.





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





*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

Prefettura Sondrio - Aff. EcoFin - Prot. Uscita N.0028828 del 18/06/2019