

Spett. Assessore Regionale, geom. Massimo SERTORI

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.

In merito al Suo parere in merito pubblicato sul giornale La Provincia di SO il 12/05/2018,

Le segnalo che sarebbe opportuno adeguare il progetto a quanto prescritto in Gazzetta Ufficiale al fine di migliorare l' opera riducendo l' impatto sul territorio, le modifiche sono attuabili senza "stravolgere il tracciato" ma con modesti spostamenti che ridurrebbero sensibilmente i danni con riduzione dei costi , il parere ambientale REGIONALE del 2011 prescrive modifiche al progetto, antecedente al parere in quanto redatto nel 2009- cosi cita: «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» dal 2011 ,per l' allungamento dei tempi il tracciato non e' stato adeguato, ma dice comunque il parere di adeguarlo " in sede di progettazione esecutiva ", pertanto in questa fase. La Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018, successiva alla conferenza di servizi tenutasi in data 7 marzo 2018 e alla delibera CIPE n. 29 del 21 marzo 2018, a pag. 21 e seguenti che "riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata" ,riporta il rispetto delle prescrizioni ambientali di REGIONE LOMBARDIA e altri Enti tra i quali il Comune di Villa di Tirano (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." Nel ricorso il ricorrente segnala che in merito al tratto di tracciato in loc. San Bernardo/Ganda che interseca i propri terreni, non è stata recepita la prescrizione 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) . Il tracciato in mezzo ai terreni danneggia ambiente e occupazione, inoltre costa molto di più alla collettività rispetto ad un tracciato razionale e sensato. 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,con il RILEVATO in PROGETTO si riduce la cassa di espansione di 28000 mq.In proposito agli aspetti IDROLOGICI ed IDRAULICI pero' il Cons. Sup. Lav. Pubblici – 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 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. 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 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). 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 suesposte osservazioni e prescrizioni.”

E’ stata redatta una valutazione idraulica che analizzi dettagliatamente la problematica e rassicuri in merito ai dubbi espressi dal CSLP?

Al punto 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 (REGIONE LOMBARDIA). Prima di spendere risorse a realizzare un tracciato fuori terra devstante si presentino i conti "un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale", perché si devasterebbe l' ambiente tra Ganda e Dosso, spendendo verosimilmente addirittura di piu' che realizzando la tratta Ganda /Dosso in galleria.

Spett. ASSESSORE,

Il progetto attuale non e’ stato adeguato alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla GAZZETTA UFFICIALE n 237 del 11 ottobre 2018, quindi appare ILLEGITTIMO in quanto non e’ approvato dal momento che al recepimento delle stesse “prescrizioni e le raccomandazioni detta approvazione resta subordinata” ,ci si aspetta, in sede di progetto esecutivo, siano prese in considerazione le soluzioni alternative per ridurre il danno ambientale e l’ occupazione di terreni ai sensi anche della Legge Regionale n 31 del 2014 ... che limita la possibilità di consumare nuovo suolo agricolo; visto che

questo tracciato irrazionale e costoso, prevede l' esproprio di 128.700 mq di territorio agricolo, in area di rilevanza ambientale. Si presentino i conti che dimostrino che tracciato con "maggiori tratti in galleria naturale" -ai sensi del punto 1.2.1.6, costano di piu' considerato che il tracciato in galleria della variante SS42

CAPODIPONTE/BERZO DEMO- per 8,4 km di cui 7 in galleria: $195/8,4 = \text{costo/km}$ 23 milioni, SS 39 dell' APRICA la GALLERIA CORTENO meno di 20 mil/km . TANGENZIALE di TIRANO- IN PROGETTO, costo previsto 145 milioni lungh. 6 km - $145/6 = \text{costo/km}$ 24 mil. Per cui appare verosimile che il tracciato in GALLERIA costerebbe meno, evitando ingenti danni. .

I motivi di illegittimita' del tracciato, segnalati nel ricorso al TAR , in particolare inerenti il fatto che un opera pubblica deve essere realizzata nel modo piu' consono alle esigenze collettive, limitando il piu' possibile i danni e i costi, sono presenti anche nei tratti :1- rotonda di Stazzona San Bernardo - si prevede una rotonda inutile che causa gravi problemi alla viabilita' locale e alla sicurezza dei pedoni, la nuova SS 38 e' prevista in mezzo al territorio agricolo quando razionalmente va inglobata la SP 24; 2-a TIRANO, tra la Ganda e il Dosso si puo' fare una galleria evitando danni al paesaggio e al territorio con costi minoridell' attuale tracciato fuori terra in rilevato. Da valutare anche la soluzione che avevo proposto di tracciato a lato Adda inglobando la sp 24 (da Stazzona a Tirano si risparmierebbero 80.000 mq di terreni espropriati sul totale di 128.700), con realizzazione a monte di viabilita' minore in modo da rendere agevole l' ingresso a TIRANO che attualmente e' previsto in fondo alla zona industriale. Attuare delle modifiche migliorative in sede di progetto esecutivo senza variare il quadro economico non allunga i tempi per l' appalto.

TANGENZIALE DI TIRANO -necessaria, urgente ma nel rispetto del territorio.

Il conoide in loc. Ganda ,che verrebbe devastato con la costruzione di una rotonda e tracciato stradale della tangenziale di TIRANO ,un tracciato non adeguato alle prescrizioni AMBIENTALI vincolanti, quindi di dubbia illegittimita', da modificare recependo le prescrizioni ambientali per essere valido, la procedura di esproprio e' di

dubbia legittimità' e potrebbe essere viziata, in quanto basata su un tracciato non adeguato a prescrizioni ambientali vincolanti che modificano IL TRACCIATO e la superficie oggetto di occupazione/esproprio .

L' approvazione del progetto esecutivo necessita COMUNQUE, la convocazione della Conferenza dei servizi per l' approvazione(che può approvare quindi anche variazioni al tracciato senza allungamento dei tempi per l' appalto), pertanto le modifiche riportate in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018, successiva alla conferenza di servizi tenutasi in data 7 marzo 2018 e alla delibera CIPE n. 29 del 21 marzo 2018, e quindi valide e vincolanti a tutti gli effetti, pag. 21 e seguenti:che "riepiloga le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata." Vanno recepite, in sede di progetto esecutivo, come peraltro previsto dal parere ambientale di Regione Lombardia del 2011 che cita : «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». PER CUI PER ESSERE APPROVATO e LEGITTIMO il tracciato va adeguato alle "prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta subordinata." Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti:

ALLEGATO 1

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.

1.2 Prescrizioni relative agli aspetti progettuali.

1.2.1 Aspetti stradali.

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).

Il parere della Regione Lombardia del 2011: «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».

Il parere chiede l'adeguamento del progetto alle prescrizioni AMBIENTALI" in sede di progettazione esecutiva", dal momento che sia con strada a lato Adda che con tracciato in galleria si risparmierebbe territorio e quattrini (pubblici), si sono analizzate le soluzioni alternative? Il progetto esecutivo, in corso di redazione, recepisce "le prescrizioni e le raccomandazioni cui detta approvazione resta

subordinata” di cui alla Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018, successiva quindi all’ approvazione del progetto?.

Vanno analizzate le soluzioni alternative meno impattanti (tracciato a lato ADDA o in GALLERIA) e DIMOSTRATO con dati oggettivi che le soluzioni alternative siano impraticabili oppure la procedura e’ viziata e illegittima perche’ non rispetta quanto prescritto in Gazzetta Ufficiale, n 237 del 11 ottobre 2018 pag. 21 e seguenti.

PERTANTO si ritiene opportuno che ANAS adegui il progetto alle prescrizioni dei vari Enti , riportatate 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 , perche’ 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 legittimita’.

In merito 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. 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 difformita’ dalle prescrizioni ambientali?

Segnalo inoltre: L’ 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 , ha un effetto di laminazione in caso di piena del Poschiavino, che in via precauzionale va mantenuto, le acque del Poschiavino vanno ad immettersi nell' Adda ad elevata velocità, la presenza di un bacino di espansione frontale al punto di immissione può ridurre i pericoli in quanto se le acque impetuose ad alta velocità ,trovano un bacino di espansione la velocità si attenua, se trovano un rilevato a ridosso ADDA,vengono subito rimbalzate ed immerse nell' alveo dell' Adda aumentandone la velocità con possibile pericolo di esondazione sulla sponda destra?-con case e attività'. Con il RILEVATO in PROGETTO si riduce la cassa di espansione di 28000 mq.

Segnalo anche la 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 tratto San Bernardo-Ganda-Dosso, pertanto sarebbe notevolmente pericoloso. Problema di sicurezza che si eviterebbe con strada a lato Adda o in galleria.

La strada con il progetto iniziale era stata prevista in mezzo al territorio per avere lo spazio per realizzare gli svincoli sopraelevati, che poi sono stati eliminati nel progetto della SWG di TN,per ridurre l' impatto ambientale e sostituiti da rotonde di raccordo,per cui non c'è più alcun motivo TECNICO per lasciare il tracciato in mezzo alla già ristretta area pianeggiante di fondovalle,deturpandola,il sedime stradale si può spostare a lato Adda senza problemi, in mezzo si causano danni inutili e ingenti spese per espropri con devastazioni ambientali.

Attuare delle modifiche migliorative in sede di progetto esecutivo senza variare il quadro economico non allunga i tempi per l' appalto.Basta predisporre gli elaborati progettuali regolari (nel senso di rispettare le prescrizioni ambientali "cui detta approvazione resta subordinata"), e convocare la Conferenza dei servizi che approva il progetto esecutivo che se non viene adeguato alle prescrizioni e' illegittimo.

Modifiche al tracciato senza variare il quadro economico si possono fare e non comportano allungamento dei tempi, la variante SS42 a Capodiponte, con variante in

corso d' opera ad appalto aggiudicato (qui siamo solo in sede di progetto esecutivo) all' ATI COLLINI/COSSI, si sono spostati 2 km di strada già parzialmente realizzati da fuori terra in nuova galleria lunga 1800 mt, lo svincolo di Berzo Demo e' stato completamente modificato. Se vuole Le mando i documenti o puo' sentire ANAS al riguardo.

Per la VARIANTE alla SS42 i lavori sono durati 19 anni, grazie ad un tracciato irrazionale come l' attuale previsto in merito alla SS38. Vanno redatti da parte di ANAS i conti (raffronto costi/benefici delle soluzioni alternative ai sensi di quanto richiesto da Regione Lombardia “ anche attraverso un più dettagliato bilancio dei costi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale necessarie a fronte della soluzione ora proposta”, non si puo' spendere di piu' devastando il territorio, e raffrontate le soluzioni tecniche meno impattanti in rapporto ai costi e adottata la soluzione piu' razionale, le prescrizioni e raccomandazioni dei vari Enti vanno dettagliatamente esaminate e motivato ove non attuabili, in particolare riguardo al parere del CSLP in merito ai problemi idraulici in quato la riduzione delle protezioni potrebbe comportare il pericolo di esondazione tra VILLA e Bianzone, compreso molte attivita' (IPERAL, MALAVI', ecc.). Da valutare seriamente anche il problema gelo con conseguenti incidenti nel tratto San Bernardo- Dosso.

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

Buona giornata. Geom. Santo Spavetti

Pag. 21 - Gazzetta UFFICIALE n 237 del 11 ottobre 2018 : 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 1 e poste dallo stesso Ministero.