



**Regione
Lombardia**

Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE (VIA)

Piazza Città di Lombardia n.1
20124 Milano
Tel 02 6765.1

www.regione.lombardia.it
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Email: va@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale
VIA/VAS
Email: ctva@pec.minambiente.it

e, p.c.

Provincia di Sondrio
Email: protocollo@cert.provincia.so.it

Comune di Sondrio
Email: protocollo@cert.comune.sondrio.it

Comune di Castione Andevenno
Email: protocollo.castioneandevenno@cert.provincia.so.it

Parco Regionale Orobie Valtellinesi
Email: orobiepark@cert.provincia.so.it

Comunità Montana Valtellina di Tirano
Email: protocollo.cmtirano@cert.provincia.so.it

Commissione Istruttoria Regionale per la V.I.A.

**Oggetto: [ID10187] Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art.19, del D.lgs. 152/2006. Giochi Olimpici invernali Milano Cortina 2026. Progetto Nodo di Castione Andevenno noto come "svincolo di Sassella". Trasmissione provvedimento finale
Proponente: Società Infrastrutture Milano Cortina 2026 SpA
Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0034-MA**

Con la presente si trasmette il Provvedimento Finale relativo all'espressione del parere Regionale del progetto in argomento – d.d.s. No. 6437 del 23 aprile 2024.

Distinti saluti

IL DIRIGENTE

FRANCESCA DAVINO

Referente per l'istruttoria della pratica: ALESSANDRO CROCE Tel. 02/6765.3489
email: a_croce@regione.lombardia.it
MASSIMILIANO NANTI Tel. 02/6765.4082
email: massimiliano_nanti@regione.lombardia.it

Allegati:

File dds 6437_del_23.04.2024.p7m

File ID10187_Svincolo di Sassella_Relazione istruttoria.pdf

Referente per l'istruttoria della pratica: ALESSANDRO CROCE Tel. 02/6765.3489
email: a_croce@regione.lombardia.it
MASSIMILIANO NANTI Tel. 02/6765.4082
email: massimiliano_nanti@regione.lombardia.it



Regione Lombardia

DECRETO N. 6437

Del 23/04/2024

Identificativo Atto n. 301

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE REGIONALE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA IN MERITO ALL'ISTANZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA V.I.A. AI SENSI DELL'ART. 19, DEL D.LGS. 152/2006 RELATIVA AL PROGETTO DEFINITIVO PER LA "REALIZZAZIONE DI UN NUOVO SVINCOLO A LIVELLI SFALSATI "SASSELLA" E RIQUALIFICAZIONE DELLA S.S. 38 DALLA PK 34+150 ALLA PK 35+200 NEI COMUNI DI SONDRIO E CASTIONE ANDEVENNO" - PROPONENTE: SOCIETÀ INFRASTRUTTURE MILANO CORTINA 2026 S.P.A. - RIF. PROCEDURA S.I.L.V.I.A.: VER0034-MA - RIF. PROCEDURA MASE: ID10187

L'atto si compone di _____ pagine

di cui _____ pagine di allegati

parte integrante



Regione Lombardia

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA VALUTAZIONI DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990, n. 241, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi" e in particolare l'art. 14 ter;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale", con specifico riferimento alla Parte Seconda, Titolo III;
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5, "Norme in materia di Valutazione d'Impatto Ambientale";
- il r.r. 25 marzo 2020, n. 2, "Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l.r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni. Abrogazione del r.r. 5/2011";
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20, "Testo unico delle Leggi Regionali in materia di organizzazione e personale";
- la d.g.r. XII/628 del 13 luglio 2023 "IX Provvedimento Organizzativo 2023";
- il decreto n. 11847 del 03/08/2023 recante "Aggiornamento della Commissione istruttoria regionale per la valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 3, comma 2, della LR 5/2010 e dell'art. 7, comma 4 del RR 2/2020".

VISTI, altresì

- decreto 07/12/2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026";
- il R.D. 25 luglio 1904, n. 523 "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie";
- il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 "Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale";
- il D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia";
- il D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità";
- il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- il D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 "Codice dei contratti pubblici";
- il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici";
- la l.r. 11 marzo 2005, n. 12 "Legge per il governo del territorio";
- la l.r. 14 marzo 2016, n. 4 "Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua".



Regione Lombardia

CONSIDERATO che:

- l'art. 7-bis comma 4 del codice dell'ambiente prevede che in sede statale, per le attività istruttorie relative al procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA, l'autorità competente è il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), che esercita le proprie competenze in collaborazione con il Ministero della Cultura;
- l'art. 19 del codice dell'ambiente definisce le modalità di svolgimento della relativa istruttoria;
- il r.r. 2/2020, attuativo della l.r. 5/2010, dispone all'art. 6, comma 2, che l'espressione del parere della Regione, nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale, è formalizzata mediante decreto del dirigente della struttura regionale competente in materia di VIA.

PREMESSO che:

- la Società Infrastrutture Milano Cortina 2026 S.p.A., con sede legale in Milano, Piazza Tre Torri 3 – 20145 (nel seguito "Proponente"), in data 03/08/2023 ha presentato presso il MASE l'istanza di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. relativa al progetto "Realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati "Sassella" e riqualificazione della S.S. 38 dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno (SO)";
- la tipologia progettuale rientra nella tipologia ricompresa nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 2, lettera c) "*Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*" la cui competenza ai fini della verifica di assoggettabilità a V.I.A. è Statale;
- il Ministero ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria il 31/08/2023, avviando la consultazione pubblica con contestuale richiesta dei pareri agli Enti territoriali interessati;
- in data 03/10/2023 prot. T1.2023.0136212 è stato trasmesso al Ministero il concorrente interesse regionale;
- in data 03/10/2023 prot. T1.2023.0137025 Regione Lombardia ha avviato l'istruttoria ai fini dell'espressione del proprio parere in merito all'istanza, chiedendo allo stesso tempo il parere agli Enti territoriali interessati;
- in data 02/11/2023 prot. T1.2023.0165830 Regione Lombardia ha trasmesso al MASE il proprio contributo finalizzato alla richiesta di integrazioni al Proponente;
- in data 13/12/2023 prot. T1.2023.0188683 il Proponente, a valle della richiesta di integrazioni, ha richiesto all'Autorità Competente la sospensione dei termini per la presentazione delle controdeduzioni richieste;
- in data 30/01/2024 prot. T1.2024.0013233, a valle della documentazione integrativa depositata dal Proponente (29/01/2024), Regione Lombardia ha richiesto agli Enti territoriali CVIA i contributi di competenza per l'espressione del parere finale.

RILEVATO che:

- l'opera in valutazione si inserisce nel più ampio programma di miglioramento della viabilità della SS 38;
- lo scopo degli interventi è la risoluzione delle criticità legate all'attuale rotatoria della "Sassella" in prossimità della quale, a causa dell'elevato volume di traffico,



Regione Lombardia

specialmente nelle ore di punta e in particolar modo nel fine settimana, si registra la formazione di importanti accodamenti di veicoli con conseguenti ingorghi che interessano anche la tangenziale di Sondrio;

- l'opera è compresa tra gli interventi funzionali allo svolgimento delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026; la stessa risulta, infatti, inclusa tra le opere "essenziali" di cui all'Allegato 1 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 8 settembre 2023 (già in Allegato C del DPCM 26 settembre 2022 e Allegato 3 del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di Concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 7 dicembre 2020).

VISTA la "Relazione Istruttoria", approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la VIA nella seduta sincrona n. 08 del 17 aprile 2024, successivamente formalizzata con nota del 23/04.2024 prot. T1.2024.0046283, qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della L. 241/1990 e s.m.i. ai fini della motivazione del provvedimento medesimo.

RITENUTO di condividere i contenuti e le conclusioni dell'Allegata relazione istruttoria e di poter concludere che:

- è possibile escludere il progetto "Realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati "Sassella" e riqualificazione della S.S. 38 dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno (S0)" dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale;
- il parere di non assoggettabilità alla VIA è condizionato al fatto che il Proponente metta in atto tutti gli accorgimenti, le precauzioni, le mitigazioni e le compensazioni ambientali proposti, nonché svolga tutti gli approfondimenti indicati nello Studio Preliminare Ambientale, confermati e valutati come necessari dall'istruttoria; dovranno, altresì, essere messe in atto le indicazioni e le raccomandazioni riportate nella relazione istruttoria medesima (vedasi i singoli paragrafi del cap. 4);

VISTO il Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile della XII Legislatura, approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 42/2023 ed in particolare l'obiettivo strategico 5.1.5 "Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni";

DATO ATTO che il presente provvedimento non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli art. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013;

ATTESTATA la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi dell'art.4 comma 1, della l.r. 17 del 04/06/2014;

DECRETA

- di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il parere che il progetto "Realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati "Sassella" e riqualificazione della S.S. 38 dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno dal km 18+200 al km 68+300" proposto da Società Infrastrutture Milano



Regione Lombardia

Cortina 2026 S.p.A., possa essere escluso dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale;

- di stabilire che tale parere è condizionato al fatto che il Proponente metta in atto tutti gli accorgimenti, le precauzioni, le mitigazioni e le compensazioni ambientali proposti, nonché svolga tutti gli approfondimenti indicati nello Studio Preliminare Ambientale, confermati e valutati come necessari dalla presente istruttoria; dovranno, altresì, essere messe in atto le indicazioni e le raccomandazioni riportate nella Relazione Istruttoria allegata quale parte integrante e sostanziale del presente atto, compresi l'adeguamento in sede di progettazione esecutiva, e l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale proposto dal Proponente (vedasi i singoli paragrafi del cap. 4);
- di trasmettere il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e agli Enti territoriali interessati;
- di provvedere alla pubblicazione del testo integrale del decreto e della relazione istruttoria, parte integrante e sostanziale del presente atto, sul sito web S.I.L.V.I.A. www.silvia.servizirl.it/silviaweb/;
- di attestare che il presente atto non è soggetto alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013.

IL DIRIGENTE

FRANCESCA DAVINO

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e Clima
Commissione Istruttoria regionale per la VIA

Procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. di competenza statale ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. 152/2006 relativa al Progetto definitivo per la "Realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati "Sassella" e riqualificazione della S.S. 38 dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno"

Proponente: Società Infrastrutture Milano Cortina 2026 S.p.A.

Rif. Procedura S.I.L.V.I.A.: VER0034-MA

Rif. Procedura MASE: ID10187

**Allegato - Relazione istruttoria
approvata dalla Commissione istruttoria regionale per la V.I.A. nella seduta n. 8 del 17/04/2024**
[art. 7 del r.r. 2/2020]

ALLEGATO_4_m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0076675.24-

Sommario

1	PREMESSA	3
2	AMBITO TERRITORIALE E INQUADRAMENTO PROGETTUALE	3
2.1	LOCALIZZAZIONE E STATO DI FATTO	3
2.2	PROGETTO.....	3
3	PIANIFICAZIONE, VINCOLI E SENSIBILITÀ AMBIENTALI	4
4	FATTORI E COMPONENTI AMBIENTALI.....	5
4.1	MOBILITÀ	5
4.2	ATMOSFERA	5
4.3	RUMORE E VIBRAZIONI	7
4.4	SALUTE PUBBLICA.....	7
4.5	AMBIENTE IDRICO.....	8
4.6	CLIMA	9
4.7	SUOLO.....	10
4.8	BIODIVERSITÀ	11
4.9	PAESAGGIO	12
5	PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO	13
5.1	PARERI DEGLI ENTI TERRITORIALI E DEGLI ENTI INTERESSATI	13
5.2	OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO	13
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E PROPOSTA DI DETERMINAZIONE.....	13

1 Premessa

Nell'ambito delle opere connesse di contesto per le Olimpiadi 2026, ai sensi del decreto 07/12/2020 "Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026", l'istanza di verifica di assoggettabilità a V.I.A. in argomento riguarda la progettazione definitiva relativa ai lavori per la realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati, c.d. "Sassella" e riqualificazione della S.S. 38 "dello Stelvio" dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno.

Lo scopo degli interventi previsti è la risoluzione delle criticità legate all'attuale Rotatoria della "Sassella" in prossimità della quale, a causa dell'elevato volume di traffico, specialmente nelle ore di punta e in particolar modo nel fine settimana, si registra la formazione di importanti accodamenti di veicoli con conseguenti ingorghi che interessano anche la tangenziale di Sondrio.

La tipologia progettuale è quella ricompresa nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 2, lettera c) "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" la cui competenza ai fini della verifica di assoggettabilità a V.I.A. è Statale.

A seguito dell'acquisizione dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA da parte del MASE avvenuta in data 03/08/2023, il quale ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria in data 31/08/2023 dandone comunicazione alla Regione e agli Enti territoriali, la procedura è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi:

- in data 03/10/2023 prot. T1.2023.0136212 è stato trasmesso al Ministero il concorrente interesse regionale;
- in data 03/10/2024 prot. T1.2023.0137025 Regione Lombardia ha avviato l'istruttoria ai fini dell'espressione del proprio parere in merito all'istanza, chiedendo allo stesso tempo il parere agli Enti territoriali interessati e alla Commissione Istruttoria per la Via (CVIAR);
- in data 02/11/2023 prot. T1.2023.0165830 Regione Lombardia ha trasmesso al MASE il proprio contributo alla trasmissione della richiesta di integrazioni al Proponente;
- in data 13/12/2023 prot. T1.2023.0188683 il Proponente, a valle della richiesta di integrazioni, ha richiesto all'Autorità Competente la sospensione dei termini per la presentazione delle controdeduzioni richieste;
- in data 30/01/2024 prot. T1.2024.0013233, a valle della documentazione integrativa depositata dal Proponente (29/01/2024), Regione Lombardia ha richiesto agli Enti territoriali CVIAR i contributi di competenza per l'espressione del parere finale.

La documentazione analizzata e oggetto della presente istruttoria risulta essere quella resa disponibile sul sito web del competente Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

2 Ambito territoriale e inquadramento progettuale

2.1 Localizzazione e stato di fatto

L'intervento si colloca in provincia di Sondrio, è compreso tra i comuni di Sondrio e Castione Andevenno, nel fondovalle della Valtellina, in corrispondenza della S.S.38 esistente e parallelamente all'alveo del fiume Adda.

Lo svincolo attuale, inquadrato tra la pk 34+150 alla pk 35+200 della SS 38, è composto da una rotatoria a 3 bracci, sfruttata prevalentemente dagli utenti che devono uscire in direzione dell'area industriale esistente sulla destra marciando in direzione Morbegno, ma anche per gli utenti che hanno il comune di Sondrio come destinazione. La strada statale 38 "Dello Stelvio" viaggia parallela ai binari della ferrovia "Milano-Lecco" la quale si trova a destra della statale procedendo in direzione di Sondrio.

La S.S. 38 è composta da una carreggiata a 1 corsia per senso di marcia, di larghezza pari a 3,5 metri.

2.2 Progetto

Il progetto prevede i seguenti elementi:

- un nuovo svincolo a livelli sfalsati per l'uscita in direzione Sassella caratterizzato da 4 rampe che danno la possibilità di raggiungere le varie destinazioni e un viadotto per scavalcare la viabilità sottostante composta principalmente da una rotatoria;
- riqualificazione della S.S. 38 dalla pk 34+150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno.

Lo svincolo, nella sua configurazione finale, sarà costituito da un viadotto di lunghezza 115 m e 4 rampe che si congiungeranno alla rotatoria sottostante il viadotto stesso per lo smistamento dei flussi verso tutte le direzioni. Le rampe, a livello progettuale, prevedono:

- Rampa A: dall'asse della S.S. 38 in direzione Sondrio alla rotatoria;
- Rampa B: dalla rotatoria all'asse principale, sempre in direzione Sondrio;
- Rampa C: dall'asse principale, in direzione Morbegno alla rotatoria;
- Rampa D: all'asse della S.S. 38 in direzione Morbegno.

A completamento degli elementi sopra descritti, essendo lo svincolo a livelli sfalsati, verranno realizzati una serie di elementi murari con lo scopo di alzare le quote altimetriche del viadotto e delle rampe stesse.

L'esecuzione delle opere può essere raggruppata nelle seguenti fasi, con durata complessiva di 430 gg, così sinteticamente strutturate:

- Fase 0): Allestimento del cantiere e bonifica superficiale degli ordini bellici su tutta l'area di intervento;
- Fase 1A): realizzazione della rotonda provvisoria e del tombotto idraulico;
- Fase 1B): realizzazione delle opere in variante alla S.S. 38 (viadotto, rampe) limitatamente alle parti non interferenti con la viabilità esistente e della rotatoria definitiva;
- Fase 2): completamento delle opere localizzate nell'area di sedime dell'attuale S.S. 38 (rampe A, B e D) ad eccezione delle connessioni terminale e finale
- Fase 3A): collegamento provvisorio tra la strada a servizio dell'area commerciale e la S.S.38;
- Fase 3B): completamento del collegamento tra la strada a servizio dell'area commerciale e la S.S.38 e di quella per l'uscita in direzione Sassella;
- Fase 4): completamento dell'asse principale lato est=e delle lavorazioni (barriere di sicurezza, riasfaltatura, etc).

Dal punto di vista operativo, si prevede l'allestimento di un'area di cantiere da localizzare a destra dell'area industriale, che avrà una estensione di circa 3800 mq. All'area sarà possibile accedere sia dalla strada a servizio dell'area commerciale, che dall'uscita in direzione Sassella.

3 Pianificazione, vincoli e sensibilità ambientali

Dal punto di vista programmatico, il Proponente ha verificato una sostanziale coerenza del progetto con i principali strumenti di pianificazione territoriale vigenti, sia sovraordinati che locali, segnatamente P.T.R., P.P.R., P.T.C.P. di Sondrio, P.G.T. del comune di Sondrio, P.G.T. del comune di Castione di Andevenno.

Relativamente ai siti Rete Natura 2000 l'ambito di interesse non interferisce direttamente con nessuna area di tutela.

I siti Rete Natura 2000 più prossimi distano circa 5km dall'area e sono i seguenti:

- Le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) di Val Cervia (IT2040031) e della Valle del Livrio (IT2040032);
- Le ZPS Parco Regionale delle Orobie Valtellinesi (IT2040401) e Riserva Regionale Bosco dei Bordighi (IT2040402).

Per quanto concerne la RER, l'area di intervento è collocata nel settore n°106 della tavola denominata "Rete Ecologica Regionale", dove si individuano elementi di primo livello e secondo livello della RER, corridoi regionali primari ad alta antropizzazione e un varco appartenente alla categoria di varchi da "mantenere"

Relativamente alle tutele di ordine paesaggistico, si rileva che le aree in esame rientrano nella categoria di cui al D.Lgs.42/2004, art. 136 in forza del D.M. 13/02/1968 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico di zone site nel comune di Sondrio” e della D.G.R. VIII/009064 del 04/03/2009 “Comune di Sondrio – Dichiarazione di notevole interesse pubblico ambito rurale tradizionale in località Sassella – (art. 136 lett. b) D.Lgs. 42/2004)” nonché ai sensi dell’art. 142, lett. c) in quanto interessano direttamente territori compresi nella fascia di tutela dei 150 m dalle sponde del fiume Adda.

4 Fattori e componenti ambientali

Lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) ed i relativi allegati tematici hanno considerato e valutato i potenziali effetti dell’intervento sulle componenti significativamente interessate. A seguito dell’esame complessivo della documentazione prodotta, si ritiene, pertanto, necessario formulare le seguenti puntuali considerazioni in merito a specifici aspetti e componenti ambientali.

4.1 Mobilità

Dal punto di vista della mobilità, si rileva che il progetto in valutazione ha lo scopo di migliorare le condizioni generali di sicurezza della circolazione attraverso lo svincolo in oggetto, attualmente organizzato mediante rotatoria a raso.

Nel merito, il Proponente afferma che gli interventi previsti non comporteranno modifiche, dal punto di vista funzionale, rispetto alla situazione attuale. Viene mantenuta inalterata la dimensione esistente della piattaforma (1 corsia per senso di marcia, da 3,75 m e banchine laterali da 1.50 m per una larghezza complessiva di 10.5 m).

Tuttavia, pur non modificando la strada dal punto di vista funzionale, l’inserimento della rotatoria a livelli sfalsati prevede una variazione della viabilità su cui attualmente transitano le seguenti linee di Trasporto Pubblico Locale, di competenza dell’Agenzia per il TPL del Bacino di Sondrio:

- A001 Sondrio - Morbegno - Chiavenna
- A031 Sondrio - Berbenno - Ardenno
- A032 Sondrio – Castione.

Per questo motivo, in fase di richiesta di integrazioni veniva chiesto al Proponente di integrare la documentazione depositata fornendo le opportune verifiche in merito alla prova funzionale della nuova rotatoria, alla modifica della viabilità nonché alle possibili rimodulazioni dei percorsi delle linee di TPL, anche durante le fasi di cantiere e con riferimento alla sussistenza delle condizioni di sicurezza ai sensi del D.P.R. 753/80.

Verificata la documentazione integrativa fornita dal Proponente si rileva, tuttavia, un riscontro non pienamente coerente con quanto richiesto. Si chiede pertanto di condurre, in fase di CO e successivamente in PO, le suddette verifiche con l’Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Sondrio, al fine di garantire il mantenimento dell’esercizio delle linee di TPL su gomma e la sussistenza delle condizioni di sicurezza dell’intervento.

4.2 Atmosfera

Per quanto riguarda la matrice in oggetto, si rileva l’analisi degli impatti nei seguenti scenari:

- Cantiere
- Scenario attuale
- Scenario di progetto al 2028.

In riferimento alle ipotesi adottate nelle simulazioni di dispersione degli inquinanti, si rileva che nello scenario futuro sono stati considerati come dati di traffico gli stessi dello stato attuale, ma distribuiti sul tracciato di progetto, caratterizzato da una configurazione differente dall’esistente e applicando un’ipotesi di evoluzione del parco circolante (sostituzione della classe Euro 0 e aumento della numerosità degli Euro 6).

Per lo scenario di cantiere, nello studio è indicato che, al fine di simulare la configurazione CO peggiore, è stato individuato, in funzione della localizzazione delle sorgenti e della contemporaneità delle lavorazioni maggiormente interferenti con la componente atmosfera, nonché della presenza di elementi sensibili al contorno, un unico scenario di simulazione comprendente l’unico cantiere predisposto, a supporto della realizzazione dell’opera, utilizzato come area di deposito e stoccaggio

dei materiali e l'area interessata alla realizzazione delle terre rinforzate. Inoltre, per quanto riguarda il traffico derivante dal trasporto dei materiali di scavo, è stato ipotizzato per l'intero scenario un flusso medio di 14 veicoli/giorno bidirezionale; pertanto, visto il modesto valore stimato, non è stato valutato il contributo del traffico indotto dalla cantierizzazione verso i siti di deposito temporaneo/discariche/cave.

Considerate le assunzioni di cui sopra, confrontando i valori stimati ai recettori con l'approccio dell'Agencia Ambientale britannica -UK Environmental Agency, ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, per il quale sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all'1% del corrispondente valore limite long term o inferiori al 10% del valore limite short term, si rileva quanto segue.

Fase di cantiere:

Il contributo di inquinanti (in particolare PM10 e NO2) legato alle attività risulta sottosoglia per le polveri e superiore per il biossido di azoto, sebbene di per sé ampiamente entro i limiti normativi. Pur trattandosi di un'attività temporanea, **si raccomanda che siano applicate adeguate misure di contenimento delle emissioni per mitigarne gli effetti; a tal proposito, nella documentazione vengono riportate diverse misure mitigative e buone pratiche per il contenimento delle emissioni, che si ritengono utili ai fini di minimizzare gli effetti dell'attività sulla qualità dell'aria.**

Fase di esercizio:

Le differenze di concentrazione degli inquinanti (PM10, CO, NO2 e benzene) stimate ai recettori fra stato di progetto e stato attuale sono modeste, con casi in diminuzione o in aumento. Soffermandosi sui casi in aumento, solo per la media annua di NO2 si rilevano due punti in cui l'incremento stimato è superiore alla suddetta soglia di non significatività, ma con valori assoluti e di differenziale (circa 2,5% del limite normativo) piuttosto contenuti e per i quali, anche sommando i valori di fondo della centralina individuata nello studio per la caratterizzazione della qualità dell'aria, è previsto che i valori restino ampiamente sotto il limite.

A valle delle integrazioni fornite dal Proponente, si evince quindi, che le simulazioni sono state aggiornate utilizzando i dati meteo di una stazione più prossima all'area di intervento. I valori simulati ai recettori generalmente risultano leggermente inferiori a quelli presentati in prima istanza. Rispetto alla significatività, valgono le considerazioni sopra esposte, con l'eccezione che anche gli incrementi di NO2 media annua nello stato di progetto rispetto allo scenario attuale restano sotto la soglia di significatività.

Tuttavia, si rileva che in merito all'aggiornamento delle mappe di isoconcentrazione CO, MM8, NO2 99.8 percentile e PM10, 90.4 percentile relative a scenario attuale e scenario di progetto, dal momento che sono state effettuate nuove simulazioni, al fine di permettere una corretta valutazione degli impatti, il Proponente avrebbe dovuto riportare le mappe di tutti gli indicatori calcolati ai ricettori e riferite allo scenario attuale (NO2 media annua e 99.8 percentile, CH6 media annua, PM10 media annua e 90.4), alla fase di cantiere (PM10 media annua e 90.4 percentile, NO2 media annua e massimo giornaliero, NOx media annua) e allo scenario di progetto (NO2 media annua e 99.8 percentile, CO MM8, C6H6 media annua, PM10 media annua e 90.4 percentile).

Relativamente alle mappe prodotte dal Proponente a riscontro della richiesta di integrazioni, si segnala che:

- nella tavola T00_IA00_AMB_CT01_A, allo scenario attuale i valori di MM8 di CO non corrispondono ai valori ai ricettori riportati in tabella 5-63 e questo non permette un'adeguata valutazione degli impatti;
- nella tavola T00_IA05_AMB_CT02_A-relativa allo scenario di progetto i valori riportati ai recettori per il PM10 90.4 non sono coerenti né con la campitura né con i valori riportati nella tabella 8-44 (che riporta scenario attuale ma poi la didascalia riporta scenario di progetto). Tale discrepanza non permette un'adeguata valutazione dei risultati.

PMA

Per quanto riguarda le rilevazioni del materiale particolato (PM10 e PM2,5), nella documentazione integrativa si rileva che il Proponente ha integrato il PMA indicando un monitoraggio previsto con frequenza giornaliera.

Relativamente agli ossidi di azoto (NOx, NO, NO2), nella trattazione delle fasi AO, CO, PO viene indicata una metodologia basata su campionatori passivi. Tale metodologia risulta tuttavia incompatibile con misure di frequenza oraria, che dovrebbero diversamente essere eseguite per queste tipologie di inquinanti.

Per quanto concerne la modalità e la restituzione dei risultati delle misure, si rileva che, a valle di specifica richiesta di integrazioni, nella documentazione integrativa risulta mancante un adeguato approfondimento di questa fase.

Per quanto concerne il PMA, nelle successive fasi progettuali si suggerisce di prevedere l'impiego di strumentazione che consenta il monitoraggio con risoluzione temporale almeno oraria; per la valutazione e la modalità di restituzione dei risultati si suggerisce di seguire le indicazioni contenute all'interno delle Linee guida ARPA "CRITERI PER LA VALUTAZIONE DEI PIANI DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (MATRICE ATMOSFERA) Aggiornamento Dicembre 2022"

4.3 Rumore e vibrazioni

Il progetto è corredato di documentazione di previsione di impatto acustico impostata in termini di confronto tra ante e post operam, che riporta anche valutazioni relative al rumore delle attività di cantiere.

I livelli di rumore stimati, ante operam, post operam ed in corso d'opera (attività di cantiere), in corrispondenza dei recettori sono riportati in tabelle di raffronto con i limiti di rumore. I dati dei livelli di rumore riportati nelle tabelle dall'estensore dello studio risultano conformi, per i livelli di rumore ante operam e post operam, ai limiti definiti per il rumore da traffico veicolare, considerando anche gli effetti di concorsualità. Per quanto riguarda il rumore delle attività di cantiere (attivo, per quanto riportato, solo in periodo diurno) risultano un paio di recettori in corrispondenza dei quali, in assenza di mitigazioni acustiche, vengono stimati nel "worst case scenario" superamenti dei limiti di rumore fissati dalla classificazione acustica comunale. Con le misure di mitigazione acustica (barriera mobile) previste per il cantiere, i livelli di rumore in corso d'opera presso i recettori in questione rientrano, nelle previsioni, entro i limiti di rumore.

Nel piano di monitoraggio ambientale, inoltre, sono previste rilevazioni fonometriche in corso d'opera presso uno dei due recettori suddetti (quello previsionalmente maggiormente impattato).

PMA

La documentazione integrativa presentata dal Proponente, presenta adeguato riscontro per la fase PO in relazione alla metodologia di censimento dei recettori, modalità di raccolta delle corrispondenti informazioni associate, dettaglio della restituzione dei parametri acustici e meteorologici. Si rileva inoltre che il PMA è stato aggiornato tenendo conto della concorsualità nella fase PO con l'infrastruttura ferroviaria esistente.

Relativamente alla fase di cantiere, il PMA include l'aggiornamento relativo alle tecniche di misura in Corso d'operam: è infatti previsto un campionamento elementare del rumore non superiore a 125 ms al fine di consentire la verifica della presenza di eventuali componenti impulsive penalizzabili; si rileva inoltre che, come da specifica richiesta, è stato incluso nel PMA anche il recettore "R06" per le rilevazioni fonometriche, che viene inoltre identificato nella mappa dei recettori come RUM-02, e il recettore "R05" per quanto concerne le rilevazioni vibrazionali, finalizzato ai rilevamenti in concomitanza all'esecuzione delle opere più impattanti in termini di vibrazioni.

In conclusione, considerato quanto sopra, non sussistono elementi critici riscontrati in relazione all'impatto acustico generato dal progetto.

4.4 Salute pubblica

Per gli aspetti d'impatto sanitario, rilevati i limitati impatti degli interventi, in particolare rispetto alla qualità dell'aria e considerati gli accorgimenti previsti dal Proponente – con particolare riferimento alla fase di cantiere – atti a contenere i potenziali impatti generati su dette matrici ambientali, si può affermare ragionevolmente che non vi sono incidenze significative sulla salute umana derivanti dal progetto in argomento, ferma restando l'adozione di quanto riportato nella documentazione agli atti depositata da Proponente, nonché eventuali ulteriori misure di mitigazione in caso di instaurazione, nelle successive fasi progettuali, di condizioni d'impatto non previste a carico dei soggetti antropici, considerati "bersaglio".

4.5 Ambiente idrico

Per quanto concerne l'eventuale dispersione nel sottosuolo dalle vasche di laminazione, nella documentazione integrativa si rileva che il Proponente fornisce chiarimenti in merito alle vasche di laminazione previste nel progetto. Le stesse, infatti, viene evidenziato che verranno realizzate a quota non interferente con la falda e con quote tali da permettere lo svuotamento unicamente a gravità.

Tuttavia, si evidenzia inoltre che non sono contenute indicazioni relativamente agli aspetti qualitativi delle acque sotterranee e non è chiaro se sia stato previsto un sistema di trattamento delle acque di dilavamento, prima che siano convogliate nelle vasche di laminazione al fine di preservare il recettore finale. A tal proposito, si raccomanda nelle successive fasi progettuali che venga approfondito tale aspetto, ovvero che, per il principio di precauzione, tutte le acque meteoriche di dilavamento siano sottoposte a trattamento "in continuo" prima di essere convogliate alle vasche di laminazione, per preservare il recettore finale e prevedendo anche la possibilità di recupero di eventuali sversamenti accidentali.

Relativamente agli aspetti legati all'assetto idrogeologico, si rileva che il progetto in oggetto interferisce con:

- la fascia C del Fiume Adda rappresentata nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (Elaborato 8);
- un'area a Rischio idrogeologico Molto Elevato per frana (Area RME: 125-LO-SO- Frane: Zona 2), nel tratto est del tracciato, soggetta alle norme di cui al Titolo IV (Art 48, 49 e 50) delle Norme di Attuazione (NdA) del PAI;
- alcuni corsi d'acqua afferenti al reticolo idrico minore.

Nel dettaglio, si segnala che i PGT dei comuni di Sondrio e Castione Andevenno contengono la rappresentazione delle aree sopra riportate con la relativa normativa (Comune di Sondrio: classe di fattibilità 4a per l'area RME, classe 4d per il corso d'acqua appartenente al Reticolo Idrico Minore e le classi di fattibilità 3a e 3g per la fascia C; Comune di Castione Andevenno classe 4d per il corso d'acqua appartenente al Reticolo Idrico Minore);

Si segnala che, in relazione alla localizzazione delle opere rispetto a quanto sopra indicato (area RME, fascia C del PAI e corsi d'acqua afferenti al RIM), le norme dei PGT dei comuni di Sondrio e Castione Andevenno consentono la realizzazione delle infrastrutture lineari di interesse pubblico non altrimenti localizzabili previa realizzazione di studi di compatibilità con lo stato del dissesto. In relazione a tale verifica, a seguito di specifica richiesta di integrazioni avanzata, il Proponente ha fornito i seguenti studi:

- Relazione Geologica;
- Relazione Idrologica e idraulica.

Per quanto concerne, invece, l'aspetto progettuale del tratto di canale compreso tra il limite Est dell'intervento e l'inizio delle rampe di innesto alla nuova rotatoria, per quanto concerne l'interferenza con il corso d'acqua interessato, rispetto alla richiesta di fornire evidenza che la copertura del corso d'acqua (Tombinamento) in questione sia legata a ragioni di tutela di pubblica incolumità, così come indicato dalla normativa vigente (art. 115 del D.Lgs. 152/2006), si evidenzia che il Proponente non ha fornito un adeguato approfondimento in merito.

Considerato quanto sopra, si raccomanda, pertanto, nelle successive fasi progettuali di fornire soluzioni alternative tali da evitare il tombinamento del corso d'acqua interessato

PMA

Per quanto concerne la documentazione integrativa relativa al PMA, come richiesto in fase di integrazioni, viene adeguatamente integrato con la componente acque superficiali. Rispetto ai contenuti proposti, si osserva che per la scelta dei parametri nella successiva fase progettuale, è opportuno far riferimento alle Linee guida ARPA "Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) – Acque superficiali e sotterranee".

Per quanto riguarda i campionamenti periodici delle acque, si evidenzia che le campagne dovranno essere effettuate in modo da caratterizzare le acque dei corsi d'acqua nei vari periodi dell'anno, cercando di eseguirle, per quanto possibile, anche nei periodi siccitosi (regime di magra), oltre che negli altri periodi dell'anno.

Relativamente alle acque sotterranee, in relazione a una revisione della disposizione dei piezometri attualmente previsti in modo che gli stessi siano sempre accessibili, anche a valle della realizzazione delle opere, nell'aggiornamento del PMA non risulta chiaro se tali piezometri siano tutti già esistenti o siano da realizzare.

Si chiede di riconsiderare il posizionamento dei piezometri in zone esterne al cantiere tali che consentano il monitoraggio in tutte le fasi dell'opera, le operazioni di spurgo e il campionamento in sicurezza. In particolare:

- stralciare il piezometro IDR_SOT_04, il quale non risulta utile al fine del monitoraggio;
- ricollocare il punto IDR_SOT_03 a monte (lato nord) del cantiere del viadotto, preferibilmente a ridosso della strada denominata "Via Sassella", o subito a valle di essa;
- piezometri IDR_SOT_01 e IDR_SOT_02 devono essere spostati a valle (lato sud) del cantiere. Tale configurazione permetterà di poter monitorare sia la falda alimentata dal versante, sia la falda dell'alveo del Fiume Adda.

Si indicano le Linee guida ARPA "Criteri per la predisposizione e la valutazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) – Acque superficiali e sotterranee" come riferimento, pertanto si chiede di estendere il monitoraggio anche alla fase di PO e selezionare i parametri secondo le indicazioni riportate nelle suddette linee guida.

Si sottolinea per questo aspetto che il posizionamento dei piezometri, così come riportato all'interno del PMA, non permette infatti un corretto monitoraggio di suddetta matrice durante tutte le sue fasi.

Per quanto riguarda parametri e frequenze di monitoraggio, si evidenzia che nel PMA aggiornato non è stata prevista la fase PO.

4.6 Clima

La documentazione integrativa presenta, relativamente all'evoluzione climatica e all'identificazione degli hazards climatici nazionali, la specifica di utilizzo del PNACC e identifica nella documentazione lo scenario denominato 8.5 come quello con maggiore pericolo, riportando i valori per l'area di interesse Nord-Est; relativamente all'esposizione e sintesi degli hazards viene riportata l'analisi dell'esposizione nel contesto territoriale di interesse, in cui si individua un'esposizione al più media per alcune tipologie di hazards per la cui analisi della sensibilità viene riportata l'analisi identificando l'associazione tra pericoli e fenomeni, non individuando sensibilità classificabile come "Alta".

Relativamente all'analisi della vulnerabilità, questa viene individuata riguardante gli estremi di precipitazione, gli eventi erosivi e franosi, l'aumento della siccità e il cambiamento del regime dei venti con trombe d'aria. In nessun caso sono valutate vulnerabilità di categoria "alta". A valle delle considerazioni elaborate, il Proponente conclude che la vulnerabilità è bassa.

A valle di quanto presentato, tuttavia, relativamente all'analisi di esposizione, si evidenzia come non sia stato riportato un confronto completo tra clima attuale e clima futuro: in particolare non è stato identificato alcun fenomeno acuto per il pericolo vento;

Per quanto riguarda l'analisi di sensibilità riportata, si rileva che non tiene conto della metodologia contenuta negli orientamenti tecnici 2021/C 373/01, in quanto non è stata valutata la sensibilità in funzione degli ambiti: a questo proposito le indicazioni metodologiche richiedono che il progetto sia valutato nel contesto più ampio considerando il sistema in cui esso è inserito. In particolare, la sensibilità deve essere considerata alta quando il pericolo climatico abbia un potenziale impatto significativo su attività e processi, fattori di produzione, risultati e collegamenti di trasporto.

Nella documentazione integrativa, a fronte di pericoli climatici con sensibilità media si ottiene una vulnerabilità bassa senza che sia stato spiegato accuratamente illustrare come si pervenga a tale conclusione.

Ciò non appare in linea con altri punti della relazione in cui si individuano possibilità quali il danneggiamento o alterazione delle caratteristiche della struttura stradale per cedimento del suolo dal momento che si riscontra un "rischio rappresentato dalla fragilità del territorio nel passare da precipitazioni nevose a piovose" con conseguente "aumentata possibilità di dissesti idrogeologici".

4.7 Suolo

Dall'analisi della documentazione integrativa fornita dal Proponente, si esprimono le seguenti considerazioni.

Verifica degli impatti sulle aziende agricole

Per quanto riguarda la verifica della presenza di aziende agricole operanti sui terreni interessati dalle opere e, nel caso, la richiesta di effettuare l'analisi quali/quantitativa degli impatti indotti sulle stesse, con la conseguente individuazione di specifiche azioni compensative dovute alla penalizzazione dalla sottrazione/modifica d'uso di suolo agricolo (considerando anche i vincoli pluriennali legati a finanziamenti del Programma di Sviluppo Rurale e/o delle Politiche Agricole Comunitarie), **si rileva che il Proponente, rimanda l'analisi "alle fasi successive del progetto l'eventuale presenza di aziende agricole operanti su tale superficie in quanto non è possibile in tale stato accertarne l'operatività".**

Applicazione del metodo Strain

Relativamente all'applicazione del Metodo Strain finalizzato alla quantificazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dal suolo a causa dell'impermeabilizzazione, nonché dei relativi prodotti agroalimentari, il Proponente fornisce un confronto tra ante-operam e post-operam da cui si evince quanto segue:

- Area di progetto AO: **8.26 VEC_eq**
- Area di progetto PO: **0.5 VEC_eq**

Pertanto, il bilancio ecologico del suolo direttamente interessato dall'impronta dell'opera, ottenuto tra il valore di VEC allo stato ante operam e post operam, risulta pari a **7,76**.

Si osserva che la quantificazione degli interventi è stata condotta calcolando la media dei fattori descrittivi delle singole unità ecosistemiche coinvolte, approccio non indicato dal metodo Strain. Ne deriva che il calcolo potrebbe aver prodotto una quantificazione errata della condizione ante-operam.

Misure compensative

A valle dell'applicazione del Metodo Strain come sopra riportato, relativamente alla individuazione di opportune misure compensative atte a bilanciare la perdita ecologica dovuta all'impermeabilizzazione del suolo, nella documentazione integrativa il Proponente specifica che la puntuale individuazione di misure compensative verrà affrontata nella successiva fase progettuale e in accordo con le Autorità Competenti in quanto *"attualmente non risultano presenti aree espropriate al di fuori della sola impronta dell'opera in esame"*. In quest'ottica, si rileva che il Proponente si rende disponibile ad un confronto con gli enti per realizzare gli interventi di compensazione necessari a garantire un bilancio ecologico del suolo.

Impatti cumulativi

Relativamente all'analisi degli impatti cumulativi con altri progetti nella medesima area di intervento, è stato chiesto al Proponente in fase di integrazioni di valutare nel loro complesso gli impatti dovuti alla sottrazione di suolo permeabile e di suolo attualmente agricolo; il Proponente a valle di una analisi delle attività in corso o concluse in aree localizzate in un buffer di 15 km dall'intervento in oggetto afferma che gli effetti ambientali cumulativi legati alla cantierizzazione sono da ritenersi trascurabili, come quelli nella fase post operam. Sono stati affrontati per la suddetta analisi aspetti di carattere spaziale (15km), temporale (lasso temporale all'interno del quale estendere la ricerca e la selezione delle altre opere in progetto – 5 anni) e la delimitazione fenomenologica (modi in cui si realizzano i rapporti tra le opere e tra gli effetti ambientali da queste determinati). Al riguardo, per quest'ultimo aspetto, nella fase di esercizio sono state considerate solo le tematiche relative all'inquinamento atmosferico e al rumore, soprattutto in considerazione della maggiore estensione degli effetti potenziali di tali componenti. Sono state individuate dal Proponente quindi le seguenti opere con le quali sono stati valutati gli effetti cumulativi:

- lavori di allargamento in tratti saltuari della S.S. n° 38 "dello Stelvio", per la quale, vista la tipologia degli interventi previsti (allargamento della carreggiata) gli effetti cumulativi legati alla cantierizzazione sono ritenuti trascurabili, come lo sono anche quelli nella fase post operam;

- derivazione delle acque del Torrente Rogna e l'utilizzo idroelettrico delle acque provenienti dalle sorgenti Valle dei Cavalli, Chignol e Fontanacce. Trattandosi di progetti inerenti alla realizzazione di impianti per finalità idrauliche ed idroelettriche, gli effetti prodotti sono considerati trascurabili, in termini di impatti cumulativi, con gli effetti prodotti dall'infrastruttura stradale in oggetto.

Rispetto alla matrice suolo, mancando elementi puntuali di valutazione, si ritiene utile integrare l'approfondimento in fase di sviluppo del progetto esecutivo, a corredo dell'individuazione delle misure di compensazione.

4.8 Biodiversità

Il Proponente, in sede di deposito di istanza, ha incluso nella documentazione il modulo per lo screening di incidenza.

L'area di progetto, come sopra evidenziato, è situata nel fondovalle del fiume Adda, a poche decine di metri dal corso del fiume.

Con riferimento alla Rete Ecologica Regionale (RER), l'area ricade nel settore 106, nel quale la S.S. 38 rappresenta uno tra i principali elementi di frammentazione (D.G.R. 30 dicembre 2009, n. VIII/10962, *Rete Ecologica Regionale: approvazione degli elaborati finali, comprensivi del Settore Alpi e Prealpi*). Il progetto è, poi, totalmente ricompreso all'interno del Corridoio primario ad alta antropizzazione "Fiume Adda di Valtellina" che si sviluppa lungo il fiume e il fondovalle. In corrispondenza delle aree di progetto, la RER individua, inoltre, un varco che attraversa il fondovalle della Valtellina tra Caiolo (a O) e Torchione (a E), per il quale si prevede il mantenimento, indicando che "... si tratta di uno dei varchi più importanti in ottica di connessione ecologica tra Alpi Retiche e Orobie. Da valutare l'opportunità di interventi di deframmentazione lungo la SS n. 38."

Si osserva che il progetto non ha approfondito possibili interventi di deframmentazione ecologica, in particolare, nella direzione dei due versanti, retico e orobico.

Per quanto concerne il PMA, non erano stati adeguatamente considerati gli effetti di eventuali specie Aliene invasive, specialmente nella fase di cantiere.

Al fine di approfondire adeguatamente gli aspetti sopra indicati in relazione alle caratteristiche ambientali menzionate, veniva chiesto di fornire uno Studio di Incidenza.

Analizzata la documentazione integrativa depositata, si evidenzia che, per quanto concerne l'aggiornamento del PMA, il Proponente ha correttamente allineato le attività previste nel progetto alle modalità previste dalla Strategia regionale sul controllo e la gestione delle specie aliene invasive.

Rispetto alla richiesta di approfondimento avanzata in ordine allo Studio di incidenza – preso atto che l'Autorità Competente ministeriale, nella propria richiesta di integrazione ha chiesto di sviluppare uno "studio approfondito" per la valutazione delle migliori soluzioni progettuali per la realizzazione di passaggi di fauna – si ritiene che le considerazioni di carattere generico sulla rete ecologica rese in integrazione necessitano di un ulteriore approfondimento, da svilupparsi nel prosieguo della progettazione, al fine di garantire, con il progetto in esame, il miglioramento, laddove possibile, dello stato di fatto, del corridoio ecologico tra i due versanti.

Piano di Monitoraggio Ambientale

Rispetto al piano di monitoraggio ambientale, si prende atto dell'aggiornamento del PMA, **e si osserva quanto segue:**

- in relazione alla metodica degli anfibi, si chiede di prevedere 3 rilievi/anno (anziché 2) in ogni fase dell'opera nel periodo idoneo (indicativamente febbraio-maggio) sin dalla fase di AO (ad esempio avviandole prima dell'inizio della fase AO vera e propria) mantenendo questa frequenza anche nelle fasi di CO e PO;
- in relazione alla componente ornitica, il numero di rilievi riportati (3 rilievi/anno) non risulta conforme alla richiesta; pertanto, si ribadisce l'osservazione precedente ovvero di prevedere almeno 6 rilievi/anno in ogni fase dell'opera per descrivere adeguatamente le comunità presenti. Per la fase di AO (prevista di 6 mesi), ai fini di permettere lo svolgimento di tutte le campagne previste, se necessario, avviare le campagne prima dell'inizio dell'AO vera e propria. Il monitoraggio di PO dovrà durare almeno 24 mesi;

- In relazione alla vegetazione in fase di AO, anche per i punti integrativi, si dovrà confermare l'idoneità della tipologia di metodica scelta, le dimensioni e l'esatto posizionamento dei transetti anche ai fini di monitorare la diffusione delle specie alloctone nelle aree naturali in prossimità delle lavorazioni per la realizzazione dell'opera. Si chiede che le frequenze di monitoraggio definite per le fasi di CO e PO (semestrali) siano effettuate anche in AO, se necessario, avviandole prima dell'inizio dell'AO vera e propria;
- Il monitoraggio degli interventi a verde e di ripristino dovrà avere una durata almeno pari a 24 mesi dalla loro realizzazione. La metodica dovrà prevedere la sostituzione delle eventuali fallanze.

In relazione alla metodica delle specie alloctone, rispetto a quanto proposto, si chiede che il controllo venga applicato nella fase di CO in tutte le aree di pertinenza del cantiere, sui cumuli di terreno naturale, nelle aree di movimentazione terra e nelle zone limitrofe. I metodi e le frequenze utilizzate per i rilievi dovranno risultare conformi a quanto riportato nelle "Linee guida per il contrasto alla diffusione delle specie alloctone vegetali invasive negli ambienti disturbati da cantieri (maggio 2022)" disponibili nel sito web di Arpa Lombardia.

Tutti i dati riguardanti flora, vegetazione, fauna e specie invasive andranno comunicati anche all'Osservatorio regionale della biodiversità della Lombardia.

4.9 Paesaggio

Sotto il profilo paesaggistico, si rileva che le opere in oggetto occuperanno aree situate in ambiti assoggettati a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e verranno altresì introdotte rilevanti modifiche nell'ambito di intervento, determinando in tal senso un significativo impatto all'interno del contesto paesaggistico tutelato, alterandone i caratteri morfologici, tipologici e percettivi.

Nella fase di istruttoria iniziale (2023) la Struttura Paesaggio rilevava nel layout progettuale, elaborato dal Proponente, una modifica percettiva degli spazi aperti della piana della Sassella e delle visuali dalla strada di accesso alla medesima località, parzialmente occluse dalle rampe di accesso e dal manufatto del cavalcavia, di un'altezza complessiva intorno ai 5 metri, negli spazi oggi sostanzialmente complanari.

Risultava inoltre critica la collocazione delle aree di cantiere, previste interamente nell'ambito tutelato, che avrebbe ampliato l'impatto delle trasformazioni per tutta la durata delle attività di costruzione, in un ambito di elevato valore paesaggistico e naturalistico.

In linea generale, la percezione del complesso storico-tradizionale della Sassella risulterebbe modificata e ridotta per la presenza delle rampe di accesso al viadotto e del manufatto stesso.

A fronte delle suddette criticità dal punto di vista paesaggistico, a valle di opportuna richiesta di integrazioni volta a limitarne gli impatti sull'ambiente visivo circostante, si rileva che nella documentazione integrativa il Proponente recepisce solo parzialmente la richiesta di approfondimenti progettuali come di seguito specificato

Detti approfondimenti riguardano la riduzione di circa 900 mq delle aree destinate alla logistica e cantiere rispetto alla soluzione iniziale e la tipologia di rivestimento da applicare sui muri previsti lungo il tracciato stradale, al fine di garantire un miglior inserimento delle opere nel contesto paesaggistico di riferimento.

Non viene considerata dal Proponente perseguibile la maggiore sovrapposizione tra il nuovo tracciato di progetto e l'esistente, in ragione della necessità di consentire il mantenimento in funzione dello stesso.

Non risulta inoltre approfondita la possibilità di immissione alla SS 38 con soluzioni maggiormente adiacenti alla stessa, al fine di ridurre l'ingombro delle carreggiate e limitare le aree intercluse tra queste. Parimenti, nell'ottica di ridurre, quanto più possibile, l'occupazione dell'area tutelata, non è stata indagata la possibilità di eliminare la rampa di immissione alla SS 38 in direzione Morbegno per chi proviene dall'interno dell'area commerciale, in relazione alla possibilità di sfruttare la viabilità già esistente nell'ambito della stessa. Sono fatte salve le verifiche in ordine alle vigenti normative stradali.

In relazione alla richiesta di definire una soluzione progettuale volta ad una maggiore salvaguardia delle aree tutelate e alla limitazione dell'utilizzo di suolo libero, si prende atto del riscontro espresso nella risposta alle integrazioni nella quale è dichiarato come non vengano introdotte o analizzate

alternative all'opera in quanto la soluzione presentata "deriva da un lungo confronto con la Soprintendenza Paesaggistica che ha portato a successive ottimizzazioni dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico di notevole pregio".

In conclusione, preso atto degli elaborati integrativi presentati dal Proponente si ritiene che gli ulteriori approfondimenti sopra indicati possano essere sviluppati nell'ambito della progettazione esecutiva dell'intervento e del relativo procedimento di approvazione, in particolare in relazione alla valutazione della possibilità di ridurre l'ingombro dello svincolo stradale all'interno della piana, ad esempio limitando le aree intercluse tra le carreggiate nonché, come sopra espresso, valutando differenti possibilità di raccordo tra la viabilità locale e quella extra-urbana, al fine di limitare quanto più possibile l'impatto sul contesto paesaggistico.

5 Partecipazione al procedimento

5.1 Pareri degli Enti territoriali e degli Enti interessati

In ordine alla documentazione depositata e durante l'iter istruttorio non sono pervenute osservazioni da parte di Enti Territoriali ed Enti interessati.

5.2 Osservazioni del pubblico

In ordine alla documentazione depositata e durante l'iter istruttorio non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico.

6 Considerazioni conclusive e proposta di determinazione

La documentazione è stata depositata dal Proponente secondo quanto indicato dall'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e comprende lo Studio Preliminare Ambientale, gli allegati specialistici e le integrazioni fornite a seguito di specifica richiesta dell'Autorità Competente ministeriale.

Le analisi condotte sui potenziali impatti e le considerazioni di cui ai paragrafi precedenti, portano a concludere che possa esprimersi un parere complessivamente positivo in merito al progetto "Realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati "Sassella" e riqualificazione della SS38 dalla pk34-150 alla pk 35+200 nei comuni di Sondrio e Castione Andevenno". Si ritiene che **gli approfondimenti indicati nella presente relazione** non richiedano l'assoggettamento a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – ai sensi del d.lgs. 152/2006 e della l.r. 5/2010 e possano essere sviluppati nell'ambito della progettazione esecutiva dell'intervento e del relativo procedimento di approvazione.