



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8156] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. S.S. n. 36 “del Lago di Como e dello Spluga” – Completamento dello svincolo stradale sulla S.S. 36 in località Piona. Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. CDG.ST MI.0156358 del 11/03/2022, acquisita al prot. MiTE-40921 del 30/03/2022, la Società ANAS S.p.A. – Struttura Territoriale Lombardia ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto “S.S. n. 36 “del Lago di Como e dello Spluga” – Completamento dello svincolo stradale sulla S.S. 36 in località Piona”:

A corredo dell'istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo” e la documentazione tecnica del progetto definitivo.

L'intervento in progetto si caratterizza come un adeguamento di tipo funzionale che si prefigge, quale fine, il completamento dello svincolo sulla Strada Statale n. 36 “del Lago di Como e dello Spluga”, in località Piona, nel Comune di Colico, ed interesserà parzialmente anche il Comune di Dorio, in Provincia di Lecco.

Il progetto prevede la realizzazione di due rampe di ingresso e uscita dalla S.S. 36 per il flusso veicolare sia in direzione da e per Milano che in direzione da e per Sondrio/Morbegno e la realizzazione della viabilità di raccordo alla S.P. 72.

Come ricordato dal Proponente nell'istanza, il progetto, finanziato dalla Regione Lombardia, si inserisce nell'ambito dei lavori propedeutici alle Olimpiadi Invernali Milano – Cortina 2026.

La Società ANAS S.p.A. evidenzia che la realizzazione del nuovo intervento permetterà la fluidificazione del traffico e si avranno inoltre benefici in termini di inquinamento atmosferico.

Analisi e valutazioni

Come sopra indicato, il progetto presentato prevede l'adeguamento di tipo "funzionale" e il completamento dello svincolo sulla S.S. 36 "del Lago di Como e dello Spluga", in località Piona, nel Comune di Colico, mediante la realizzazione delle due rampe di accesso alla statale e la realizzazione della viabilità di raccordo alla S.P. 72, posizionata ad ovest, rispetto alla S.S. 36, Fig. 1.

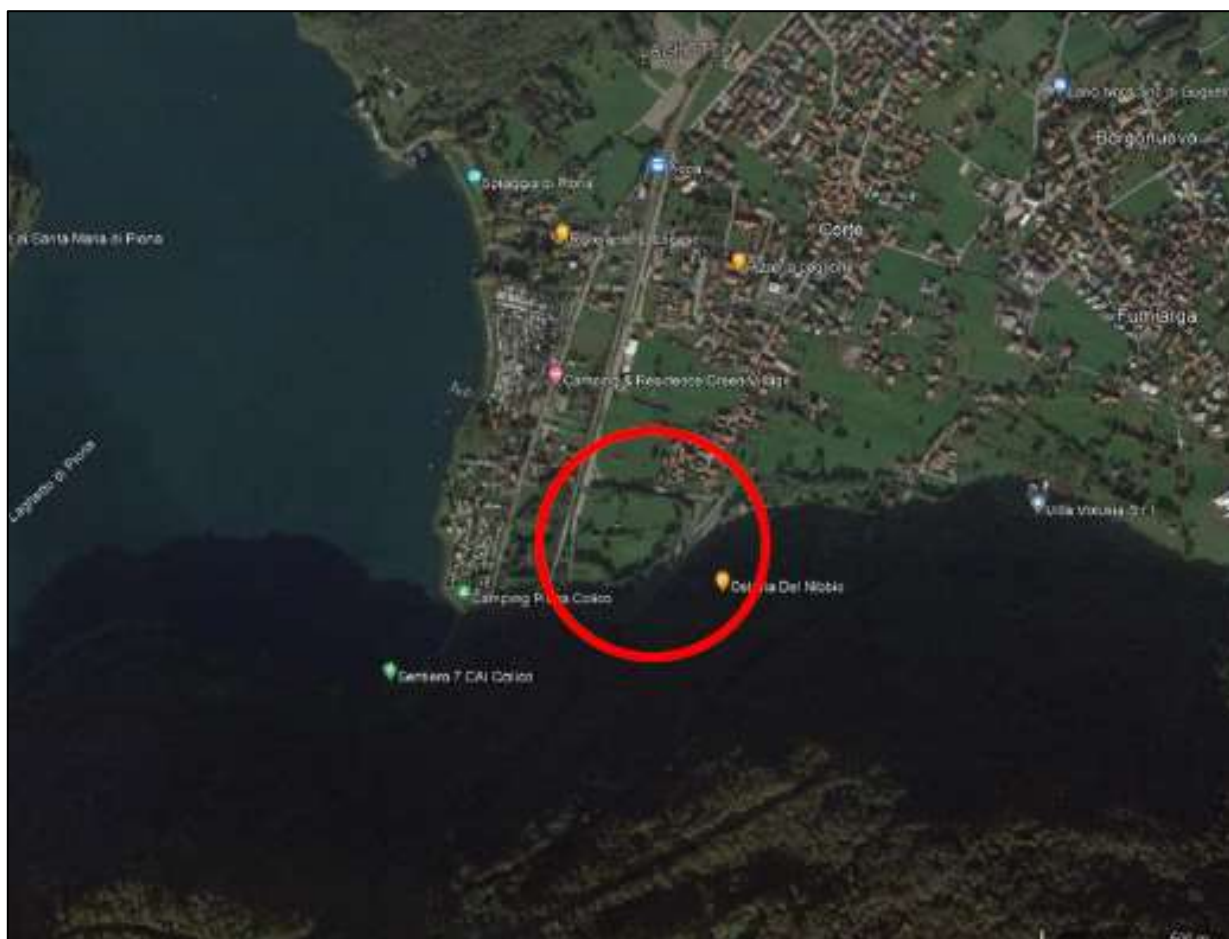


Fig. 1 – Vista satellitare dell'area (Fonte: Lista di Controllo)

Come evidenziato da proponente, allo stato attuale, lo svincolo della S.S. 36, in località Piona, permette soltanto le connessioni da e per Milano, in direzione sud. Le opere in progetto consentiranno il flusso veicolare anche in direzione nord, verso Sondrio/Morbegno. Come sottolineato dalla Società ANAS S.p.A. nella istanza presentata, infatti, il più vicino punto di accesso alla S.S. 36 "del Lago di Como e dello Spluga" per il traffico veicolare da e per Sondrio/Morbegno è localizzato presso lo svincolo di Fuentes a circa 6 Km a nord. Nella Fig. 2 seguente, che rappresenta la veduta aerea dell'area oggetto del progetto, è evidenziato lo stato attuale dei luoghi.



Fig. 2 – Area di Progetto (Fonte: Lista di Controllo)

Potenziamento dell'intersezione esistente tra la SS.36 e la SP.72 comporterà la modifica plano-altimetrica delle due rampe esistenti e la realizzazione di due nuove per completare le manovre di svincolo da e per la SS.36 agli utenti della SP.72

I lavori di adeguamento dello svincolo sulla S.S. 36, con la costruzione delle rampe in rilevato, modificheranno le modalità di innesto sulla statale, che nella nuova configurazione di progetto avverrà a scavalco anziché in sottopassaggio in uscita da direzione Milano, come attualmente accade.

La nuova viabilità di progetto si raccorderà alla S.P. 72 con innesto sulla stessa mediante la realizzazione di una rotatoria, avente un diametro esterno pari a 45, m in luogo dell'attuale incrocio a T regolato da semaforo.

La viabilità locale Via Cà verrà inoltre modificata nel tratto compreso tra il sottopasso della S.S.36 e il punto di affiancamento all'ingresso delle rampe nella galleria, per risolvere l'interferenza che si creerà a seguito della realizzazione delle nuove rampe di svincolo.

Verrà infine modificata la viabilità locale prossima alle opere di progetto.

Nella seguente Fig. 3 è riportata la planimetria degli interventi in progetto.

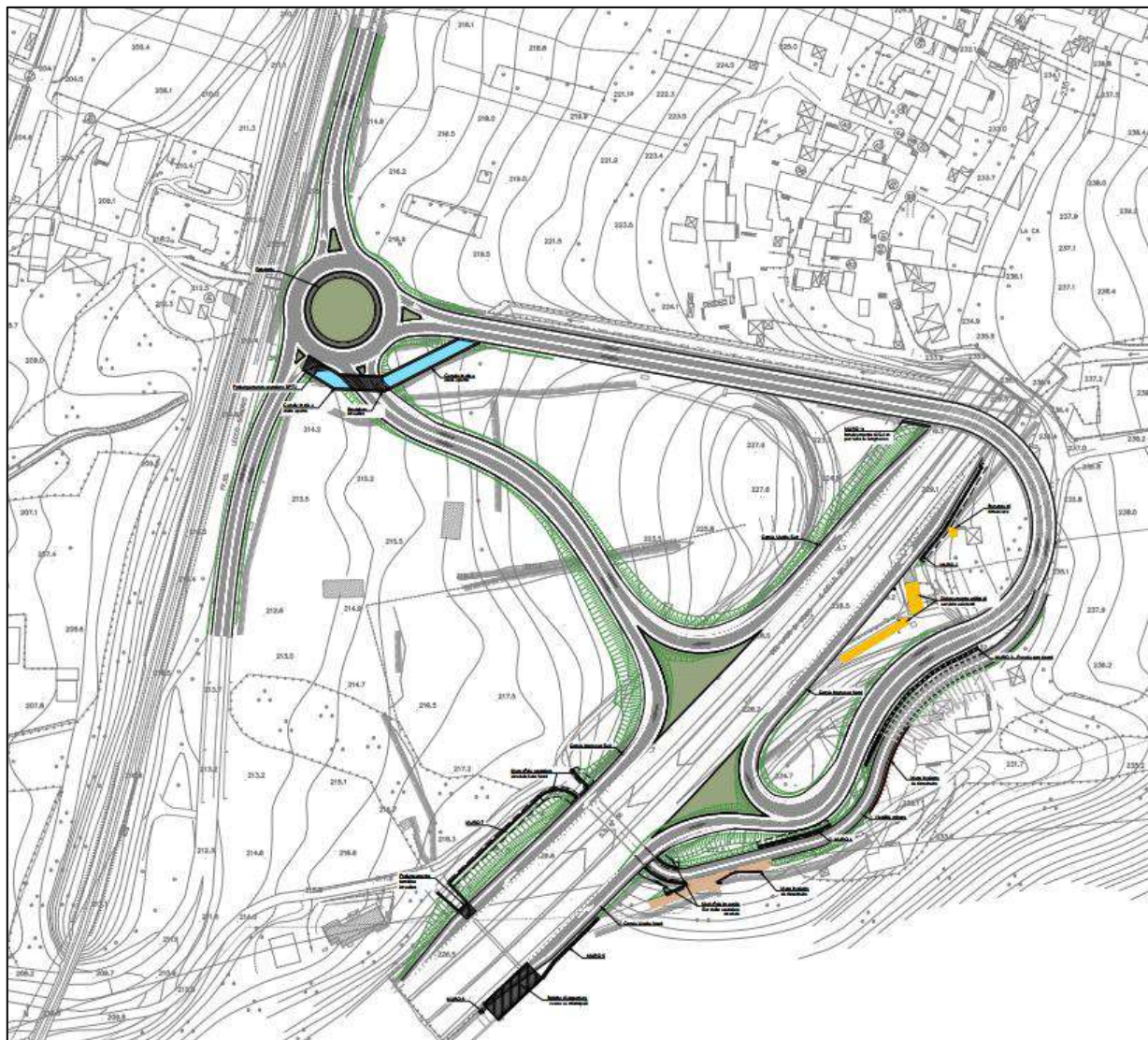


Fig. 3– Planimetria di progetto (Fonte: Lista di Controllo)

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” il progetto dovrà essere sottoposto a:

- 1) Autorizzazione all’esercizio da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
- 2) Approvazione progetto esecutivo e autorizzazione ai lavori;
- 3) Autorizzazione sismica;
- 4) Presentazione SCIA;
- 5) Acquisizione delle aree (demaniali e private) necessarie per i nuovi ingombri delle opere;
- 6) Nulla osta ambientale;
- 7) Nulla osta idrogeologico
- 8) Autorizzazione alle emissioni acustiche;

- 9) Vincoli archeologici e presenza di ordigni bellici;
- 10) Autorizzazione per taglio di piante isolate, in gruppi o filari;
- 11) Nulla osta paesaggistico;
- 12) Parere valutazione di incidenza ambientale;
- 13) Viarch (Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico)

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riferisce che:

- al punto “Zone costiere e di ambito marino”, il territorio circostante lo svincolo in progetto (tratto di raccordo con la S.P.72) interessa parzialmente territori contermini ai laghi tutelati, come indicato dall’art.142, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 42/2004;
- al punto “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, il progetto non interferisce con le aree naturali protette e aree Rete Natura 2000, Fig. 4

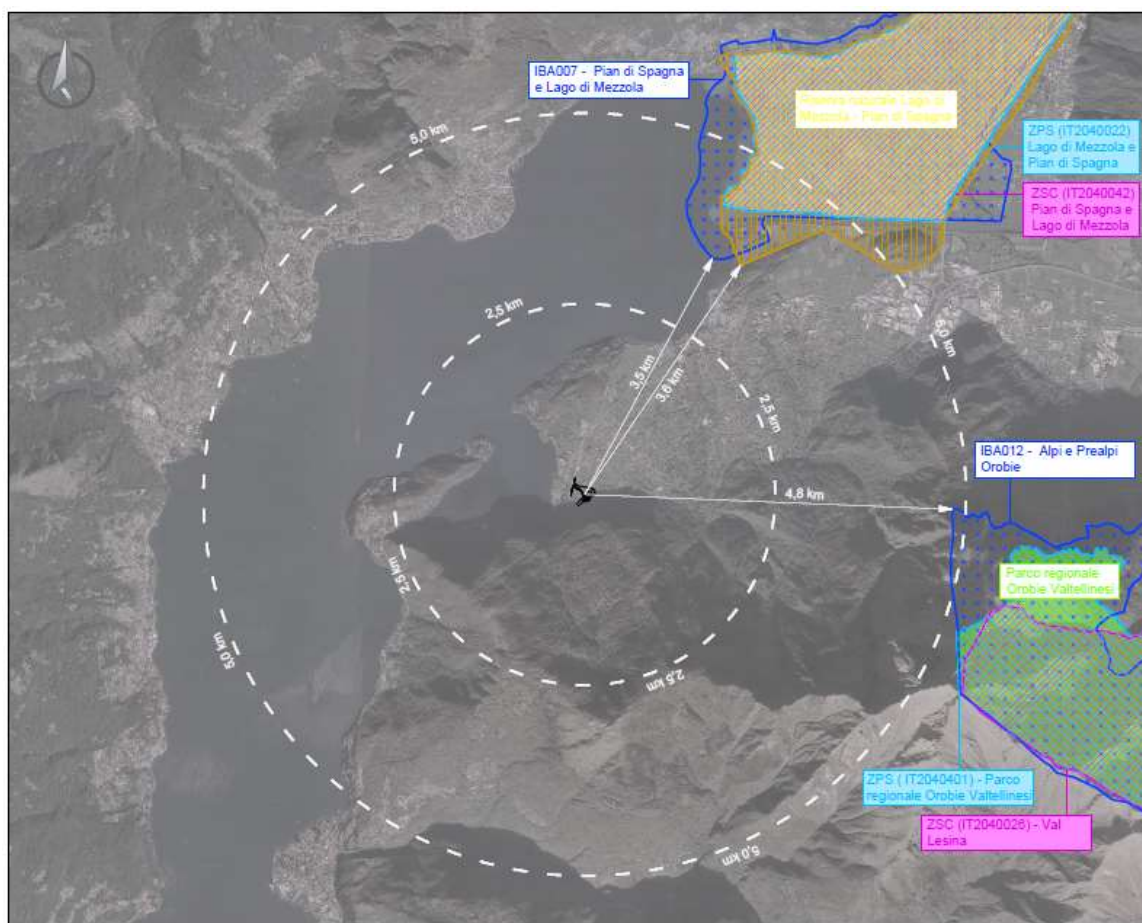


Fig. 4 – Carta delle aree naturali protette (Fonte All. Tav. 04 alla Lista di Controllo)

Nel raggio di 5 km sono presenti le seguenti SIC, ZPS e ZCS:

- ZPS Lago di Mezzola e Pian di Spagna a circa 4200 m

- ZSC Pian di Spagna e Lago di Mezzola a circa 4200 m

Nel raggio di 5 km sono presenti le seguenti aree IBA:

- Pian di Spagna e Lago di Mezzola IBA007 a circa 3500 m
- Alpi e Prealpi Orobie IBA012 a circa 4800 m

Sono presenti, inoltre, a circa 4200 mt direzione nord-est dall'area di intervento

- la Riserva naturale Lago di Mezzola – Pian di Spagna,
- il Parco regionale Orobie Valtellinesi a circa 5200 m in direzione sud-est.
- al punto “Zone a forte densità demografica”, gli interventi in progetto ricadono all'esterno di tali aree abitate come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.7; il centro abitato di Lecco con una popolazione di oltre 47000 abitanti nel 2020 è localizzato a circa 30 km dal sito.
- al punto “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” Fig. 5:

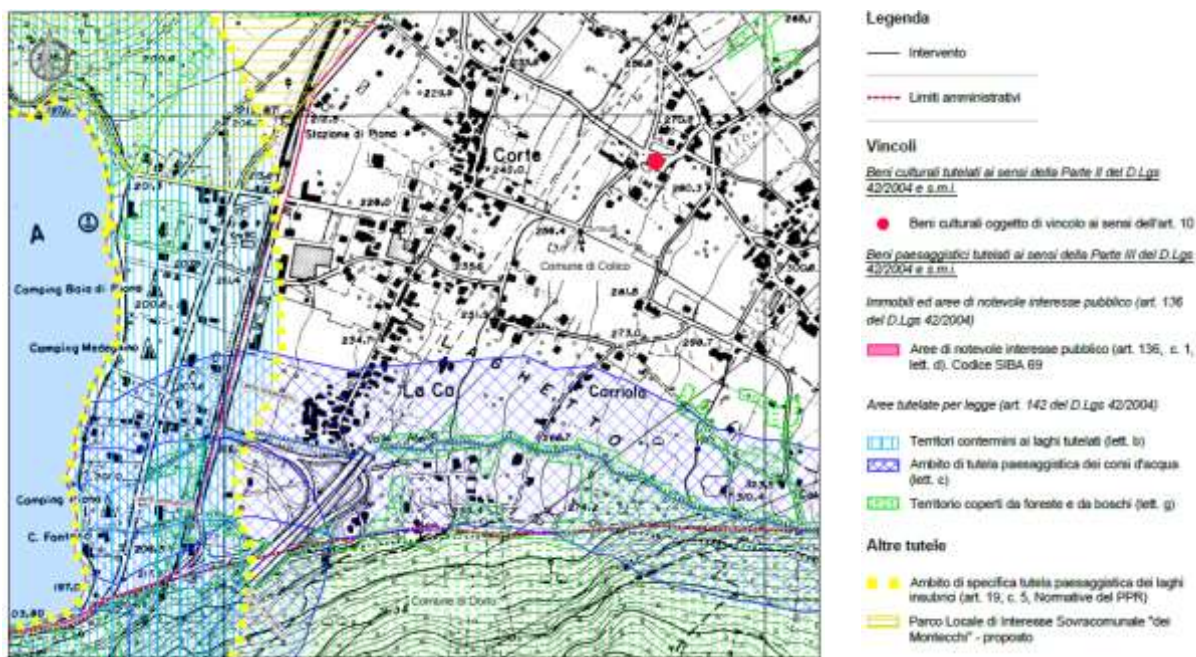


Fig.5 – Carta del Sistema dei Vincoli e delle Tutele (Fonte All. Tav. 03 alla Lista di Controllo)

- per il PPR -Piano Paesaggistico Regionale- l'area dell'intervento ricade all'interno dell'ambito di specifica tutela paesaggistica dei laghi insubrici
- per il PGT -Piano di Governo del Territorio- l'area è classificata come:
 - Ambito agricolo di interesse strategico
 - Classi di sensibilità paesistica: sensibilità elevata (IV).
- Nell'area di intervento è presente il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004, in quanto il progetto si colloca:

- alla Lett. b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia per la presenza nelle vicinanze del sito di progetto della riva est del lago di Como;
- alla lett. c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- alla lett. g) i territori coperti da foreste e da boschi
- Nell'area di intervento è presente il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 co. 1 lett. d) D.lgs. 42/2004) – Codice SIBA 69.
- al punto “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)” Il tracciato delle opere in progetto non ricade in aree indicate contaminate;
- al punto “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” Il progetto non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto “Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” , Fig. 6
 - il progetto ricade in area potenziale rischio significativo di Alluvioni (APSEFR)
 - il PGRA alluvioni , l'area è classificata a rischio moderato, medio ed elevato

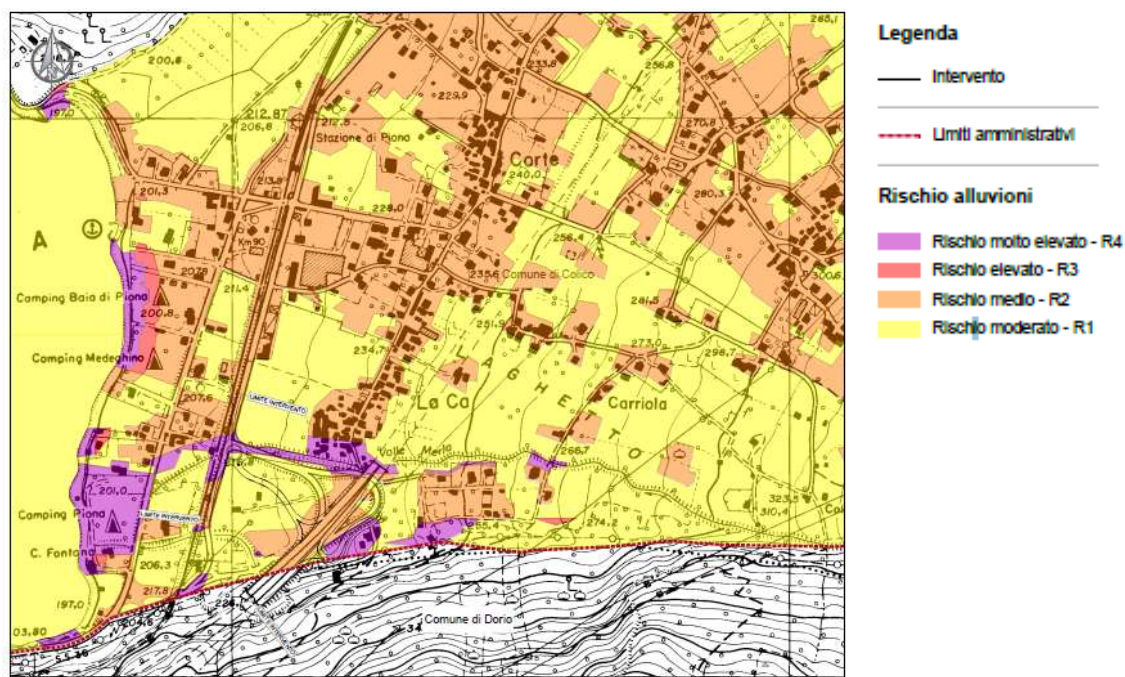


Fig.6 – Carta delle aree soggette a rischio idrogeologico (Fonte All. Tav. 06 alla Lista di Controllo)

- al punto “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono nei Comuni di Colico e di Dorio classificati in Zona sismica 4 (a bassa sismicità).
- Al punto “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”, il proponente evidenzia che:

- l'intervento di progetto rappresenta un adeguamento della viabilità esistente, essenzialmente ricadente all'interno della fascia di rispetto stradale;
- è presente a ovest della S.P. 72, in corrispondenza della nuova intersezione a rotatoria, la linea ferroviaria Lecco-Sondrio: l'attuale distacco stradale rispetto alla linea ferroviaria, lungo tutto lo sviluppo del nuovo progetto, pur ricadendo all'interno della fascia di rispetto ferroviaria, non è ridotto.

La realizzazione delle opere di potenziamento dello svincolo sulla S.S. 36 "del Lago di Como e dello Spluga" comporterà in parte delle modifiche all'ambiente interessato dal progetto; con una parziale perdita di terreno agricolo.

Per quanto riguarda l'utilizzo e il consumo di risorse, il Proponente riferisce:

- i rilevati saranno rivestiti di terreno vegetale sulle scarpate e si prevede la possibilità di riutilizzare il materiale prodotto ai sensi del DPR 120/17, a valle delle risultanze della caratterizzazione dei terreni;
- nella fase di realizzazione dell'opera è prevista la movimentazione di materiale polverulento con conseguenti emissioni di particolato; per minimizzare le polveri, immesse in aria soprattutto dalla circolazione dei mezzi da cantiere, verrà realizzato un sistema di abbattimento delle stesse mediante un impianto lava ruote, posizionato lungo la viabilità di uscita interna all'area di cantiere,
- per la realizzazione della nuova viabilità è prevista la demolizione di cordoli/rivestimenti in cls, pavimentazione e sottofondo stradale, muri in cls con trasporto in discarica autorizzata dei materiali di risulta.

Nella relazione tecnica "55-T00CA00CANRE02A_Relazione Gestione Materie.pdf", trasmessa con gli allegati al progetto definitivo, la Società Proponente descrive in modo particolareggiato la tipologia materiali movimentati per la realizzazione delle opere, indicando sia i volumi di materiale movimentato, sia l'attribuzione del codice CER dei rifiuti prodotti dalla demolizione delle opere esistenti, sia gli impianti di conferimento, con riferimento a :

- D.lgs. 5 febbraio 1997 n. 22 "Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio" (il c.d. decreto Ronchi del '97);
- D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale";
- Legge 11 agosto 2014 n. 116. Decreto "Sblocca Italia".
- DM 5/02/1998 "Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 "aggiornato con DM 186/2006 Regolamento recante modifiche al decreto ministeriale 5 febbraio 1998.

Come evidenziato dal Proponente nella Relazione Gestione Materie, le indagini ambientali, eseguite a supporto della progettazione definitiva e le analisi condotte sui campioni di terreno prelevati hanno rilevato un sostanziale rispetto dei limiti legislativi imposti sia per i siti ad uso residenziali (D. Lgs. 152/06, Parte Quarta, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1, Colonna A) che industriali e commerciali

(colonna B); pertanto, lo stato di qualità ambientale del terreno scavato ne consente il riutilizzo all'interno dello stesso cantiere. La Società riferisce che nel corso delle indagini ambientali soltanto in due dei campioni analizzati si sono registrati superamenti dei limiti fissati per C>12 nella Colonna A. In fase di progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori dovrà essere approfondita la campagna di analisi chimiche sui terreni per circoscrivere le aree in cui, potenzialmente, si hanno i superamenti di inquinanti.

Il Proponente stima che, per la realizzazione delle opere, il fabbisogno di materiali ammonta a 10.531,48 mc per la costruzione dei rilevati, circa 2.900 mc per i riempimenti ed oltre 2.200 mc di terreno vegetale per il ricoprimento delle scarpate, per i rivestimenti dei fossi ed il riempimento di aiuole ed aree verdi.

Nel citato documento "55-T00CA00CANRE02A_Relazione Gestione Materie.pdf", la Società riferisce che i materiali provenienti dagli scavi sono idonei al rimpiego per la costituzione dei rilevati stradali. In via cautelativa si stima un rimpiego di materiale pari al 50% del fabbisogno delle terre necessarie, pertanto pari a 5.265,74 mc; la restante parte del fabbisogno necessario alla formazione dei rilevati verrà acquisita da cave collocate ad una distanza di 35-40 km dall'area di cantiere.

Il "campo base" del cantiere verrà realizzato in un'area delimitata dalla S.S. 36 e la S.P. e dai bracci stradali di raccordo e suddiviso in settori dedicate. Per consentire di ridurre le interferenze con il traffico veicolare e garantire il flusso sulla viabilità, le attività lavorative verranno suddivise in macrofasi che interesseranno via via i vari settori dell'intervento complessivo.

- in fase di esercizio il progetto non genererà emissioni diverse da quelle prodotte allo stato attuale in quanto non determina incremento di traffico veicolare;
- in fase di cantiere, i mezzi e le macchine operatrici, nonché le lavorazioni produrranno emissioni di inquinanti atmosferici ed emissioni sonore e vibrazioni per un periodo limitato e comunque circoscritte alle aree di cantiere;
- il progetto non comporterà rischio di contaminazione dei terreni e delle acque in quanto, come indicato nella documentazione presentata, verranno create zone di rifornimento e riparazione dei mezzi di cantiere lontano da corsi d'acqua superficiali e verranno presi tutti gli accorgimenti previsti dalla normativa vigente al fine di evitare sversamenti di eventuali sostanze inquinanti e materiali che saranno utilizzati per l'esecuzione dei lavori.
- Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, l'area di progetto ricade parzialmente all'interno di un'area considerata dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR) di tutela paesaggistica dei laghi insubrici.
- Per il Piano di Governo del Territorio (PGT) l'area è classificata come:
 - Ambito agricolo di interesse strategico
 - Classi di sensibilità paesistica: sensibilità elevata (IV).
- Inoltre, come sopra indicato, nell'area è presente il vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142 co. 1 del D.Lgs. 42/2004 e ai sensi dell'art. 136 co.1 del D.Lgs. 42/2004.
- Nell'area di intervento o in aree limitrofe non si rileva la presenza di zone sensibili dal punto di vista ecologico.

- Come riferito dalla Società proponente, la nuova viabilità interferisce con il Torrente Merla che corre in un canale artificiale a U, sottoattraversa la rampa bidimensionale, torna in sezione naturale fino al sottoattraversamento della SP72 e della linea ferroviaria. In fase di cantiere non si prevedono significativi effetti potenziali sui corpi idrici; durante le lavorazioni sarà opportuno seguire degli accorgimenti che evitino i rischi connessi al loro inquinamento. L'esecutore dei lavori dovrà impedire che i materiali delle lavorazioni in cantiere entrino in contatto con le acque defluenti e provvedere al ripristino dell'area di intervento. Nella "Relazione Idrologica ed Idraulica" trasmessa con gli allegati al Progetto Definitivo a corredo dell'istanza, il Proponente fornisce gli elementi circa la compatibilità idraulica delle opere in progetto, stimando la portata massima del Torrente Merla ed effettuando la verifica idraulica in corrispondenza dello scatolare a monte sulla S.P. 72.
- L'area di intervento non è un'area ad elevata intervisibilità e non ha elevata fruizione pubblica. Non sono previsti effetti ambientali negativi per quanto riguarda l'intervisibilità.
- L'infrastruttura insiste su un'area già parzialmente urbanizzata, configurandosi come un adeguamento funzionale di viabilità esistente. Le opere in progetto consentiranno di implementare le condizioni di accessibilità all'area urbanizzata e non interessa ulteriori emergenze antropiche.
- Le aree agricole limitrofe all'area di progetto non sono interferite. Durante la fase realizzativa i mezzi di cantiere percorreranno le strade esistenti e le piste di cantiere, realizzate entro le aree di esproprio, sui sedimi delle opere da realizzarsi.
- Il Proponente rappresenta che l'area ad est e ovest della SS36 in corrispondenza del tratto di intervento ricade in ambito agricolo di interesse strategico. Al margine sud è presente una fascia boschiva, vincolata ai sensi dell'art. 142 co. 1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004. L'area di cantiere sarà realizzata nel terreno agricolo in prossimità delle aree oggetto degli interventi in progetto per minimizzare i tempi di percorrenza e quindi gli impatti ambientali del cantiere stesso, ottimizzando i tempi delle lavorazioni.
- L'area di progetto seppur non ricompresa all'interno delle Tavole di delimitazione delle Fasce fluviali del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, è cartografata come vulnerabile dal punto di vista idraulico; lambisce, infatti, aree cartografate come conoidi attivi o potenzialmente attivi non protette da opere di difesa e di sistemazione a monte (pericolosità molto elevata) ed interessa aree potenzialmente coinvolte da fenomeni con pericolosità elevata. Il tratto di raccordo tra la SS 36 e la SP 72 interessa aree a rischio idrogeologico molto elevato per la presenza del conoide perimetrato in zona 1 nel PGT del Comune di Colico.

Considerazioni e conclusioni

Come evidenziato in premessa, la Società ANAS S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto "S.S. n. 36 "del Lago di Como e dello Spluga" – Completamento dello svincolo stradale sulla S.S. 36 in località Piona" nel Comune di Colico, in Provincia di Lecco.

Gli interventi prevedono la realizzazione di due rampe di ingresso e uscita dalla S.S. 36 per il flusso veicolare sia in direzione da e per Milano che in direzione da e per Sondrio/Morbegno, la realizzazione della viabilità di raccordo alla S.P. 72, che avverrà tramite l'inserimento di una nuova rotatoria, e l'adeguamento della viabilità locale alle nuove opere in progetto.

Scopo degli interventi è il completamento dello svincolo sulla S.S. 36 e consentire agli utenti provenienti da nord, direzione Sondrio/Morbegno, una uscita/ingresso più prossima alla località di Piona e al Comune di Dorio.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente ANAS S.p.A. nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche delle opere in progetto come sopra riportato, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene quanto segue:

- gli interventi previsti appaiono di entità significativa, prevedendo la realizzazione della nuova viabilità in progetto a doppio senso di marcia con la costruzione di rampe in rilevato per l'innesto alla S.S. 36;
- per l'adeguamento alle opere in progetto è previsto la modifica parziale della viabilità locale;
- le opere verranno realizzate in aree sottoposte a Vincolo Paesaggistico in quanto completamente all'interno dell'area di tutela dei corsi d'acqua, per la presenza del torrente Merla, che scorre in direzione est- ovest ed interferiranno parzialmente con aree contermini ai laghi tutelati per la presenza nelle vicinanze della riva est del lago di Como;
- la movimentazione dei materiali necessari alla costruzione delle opere, con particolare riguardo ai volumi di materiali prodotti prevede il parziale utilizzo in sede di circa 5.000 mc, pertanto dovrà farsi riferimento al procedimento di cui all'art. 24 del DPR 120/2021.

Per quanto sopra esposto, in esito alle valutazioni svolte e sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza di questa Amministrazione, si ritiene che per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi, da valutarsi attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Pertanto, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

