

Lavori per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della S.S. n° 36 dal Km 27+800 al Km 44+300, tratta Giussano-Civate lungo la Strada Statale n° 36 "del Lago di Como e dello Spluga"

PROGETTO DEFINITIVO

COD. SIL. NOMSMI00668

PROGETTISTA



I PROGETTISTI:

Ing. Andrea Polli
Ordine degli Ingegneri Roma N°A19540

IL RESPONSABILE DEL S.I.A.:

Ing. Andrea Polli
Ordine degli Ingegneri Roma N°A19540

IL GEOLOGO:

Dott. Geol. Lorenzo Verzani
Ordine dei Geologi della Lombardia N°1234

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Ing. Marco Meneguzzer
Ordine degli Ingegneri della provincia di Trento N°1483

VISTO:

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO : *Ing. Pietro Gualandi*
IL DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: *Ing. Emanuele Fiorenza*

PROTOCOLLO

—

DATA

Aprile 2023

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

Fotosimulazioni

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

- - MSM I 06 **D** **2 1 0 1**

NOME FILE

T00IA10AMBPL03_B

CODICE
ELAB.

T 0 0 I A 1 0 A M B P L 0 3

REVISIONE

B

SCALA:

1:5.000

B

Revisione per istruttoria ANAS

Aprile 2023

M. Schiavo

M. Del Fedele

A. Polli

A

Emissione Progetto Definitivo

08/04/2022

M. Schiavo

E. Trussoni

F. Bontempi

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

INDICE

1	PREMESSA	2
2	AMBITO CURVA BRIOSCO (KM 27+800 – 28+700)	3
2.1	Viste a volo d’uccello	3
2.2	Fotosimulazioni	5
3	AMBITO CORSIA DI DECELERAZIONE D1 (KM 29+300 – 29+500).....	8
3.1	Viste a volo d’uccello	8
3.1	Fotosimulazioni	9
4	AMBITO SVINCOLO VEDUGGIO (KM 31+500- 31+650).....	10
4.1	Viste a volo d’uccello	10
4.2	Fotosimulazioni	12

1 PREMESSA

Nell'ambito del complesso di interventi in progetto sono stati realizzati alcuni fotoinserimenti relativamente agli ambiti vincolati paesaggisticamente, oggetto di modifiche progettuali più significative, come sintetizzato nel seguito.

Tabella 1: Inquadramento degli interventi

1. RIPRISTINO IMPALCATO PONTI ESISTENTI		
INTERVENTO	Interferenza vincolo D. Lgs 42/2004	Modifica progettuale significativa
P1 - Ponte Giussano (km 25+500)	NO	NO
P2 - Ponte Capriano (km 30+400)	Art. 142, c1, lett. f (aree protette)	NO
P3 - Ponte Veduggio (km 31+600)	Art. 142, c1, lett. f (aree protette)	NO
2. MIGLIORAMENTO CURVA PLANIMETRICA CON ADEGUAMENTO RAMPE DI SVINCOLO E CONNESSIONE ALLA VIABILITÀ LOCALE (da km 27+800 a km 28+700)		
CB - Curva Briosco	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. f (aree protette) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	SI
3. CORSIA DI DECELERAZIONE		
D1 - Dir.SUD – Uscita Briosco (da km 29+300 a km 29+500)	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. f (aree protette) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	SI
D2 - Dir.SUD - Uscita Veduggio (da km 31+500 a km 31+650)	Art. 142, c1, lett. f (aree protette)	NO
4. PIAZZOLE DI SOSTA SU ENTRAMBE LE CARREGGIATE		
PS1 - Pk 32+300 (sud); km 32+500 (nord)	Art. 142, c1, lett. f (aree protette)	NO
PS2 - Pk 33+820	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	NO
PS3 - Pk 35+937	NO	NO
PS4 - Pk 40+320 (sud), Pk 40+580 (nord)	Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	NO
5. INTERVENTI SUGLI SVINCOLI		
SV1 - Svincolo Veduggio – Spostamento rampe carreggiata nord su SP155 (km 31+650)	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. f (aree protette) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	SI
SV2 - Svincolo Cibrone – Rettifica tracciato e adeguamento rampe (km 34+500)	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	NO
SV3 - Svincolo Costa Masnaga Sud – Adeguamento rampa di immissione carreggiata nord (km 34+900)	Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	NO
SV4 - Svincolo Bosisio Parini Nord – Rettifica tracciato e adeguamento rampe (km 39+900 – 40+200)	NO	NO
INTERVENTI SU TUTTA LA TRATTA (tra pk 27+800 e pk 44+300)		
<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione banchina laterale L=1,75 m lungo tutta la tratta, ove possibile • Sostituzione barriere spartitraffico con new jersey in cls e protezione pile cavalcavia • Sostituzione barriere con barriere tipo H3 • Rifacimento strato di usura antiskid • Rifacimento segnaletica orizzontale, verticale e nuovi pannelli PMV 	Art. 142, c1, lett. b (fascia lacuale 300m) Art. 142, c1, lett. c (fascia fluviale 150m) Art. 142, c1, lett. f (aree protette) Art. 142, c1, lett. g (aree boscate)	NO
		NO

2 AMBITO CURVA BRIOSCO (KM 27+800 – 28+700)

2.1 Viste a volo d’uccello



Figura 1: Vista a volo d’uccello con sovrapposizione del progetto da est (Fonte: Google Earth) – Curva Briosco.



Figura 2: Vista a volo d’uccello con sovrapposizione del progetto da sud (Fonte: Google Earth) – Curva Briosco.



Figura 3: Vista a volo d'uccello con sovrapposizione del progetto da ovest (Fonte: Google Earth) – Curva Briosco.



Figura 4: Vista a volo d'uccello con sovrapposizione del progetto da nord (Fonte: Google Earth) – Curva Briosco.

2.2 Fotosimulazioni

L'intervento sulla Curva Briosco ed in particolare il nuovo ramo di svincolo sarà realizzato in trincea e senza elementi in elevazione (viadotti), invece previsti nelle alternative; ciò consentirà una ridotta visibilità dell'intervento, se non dai punti di inserzione sulla viabilità esistente.



Figura 5: Vista a volo d'uccello - Curva Briosco – STATO ATTUALE

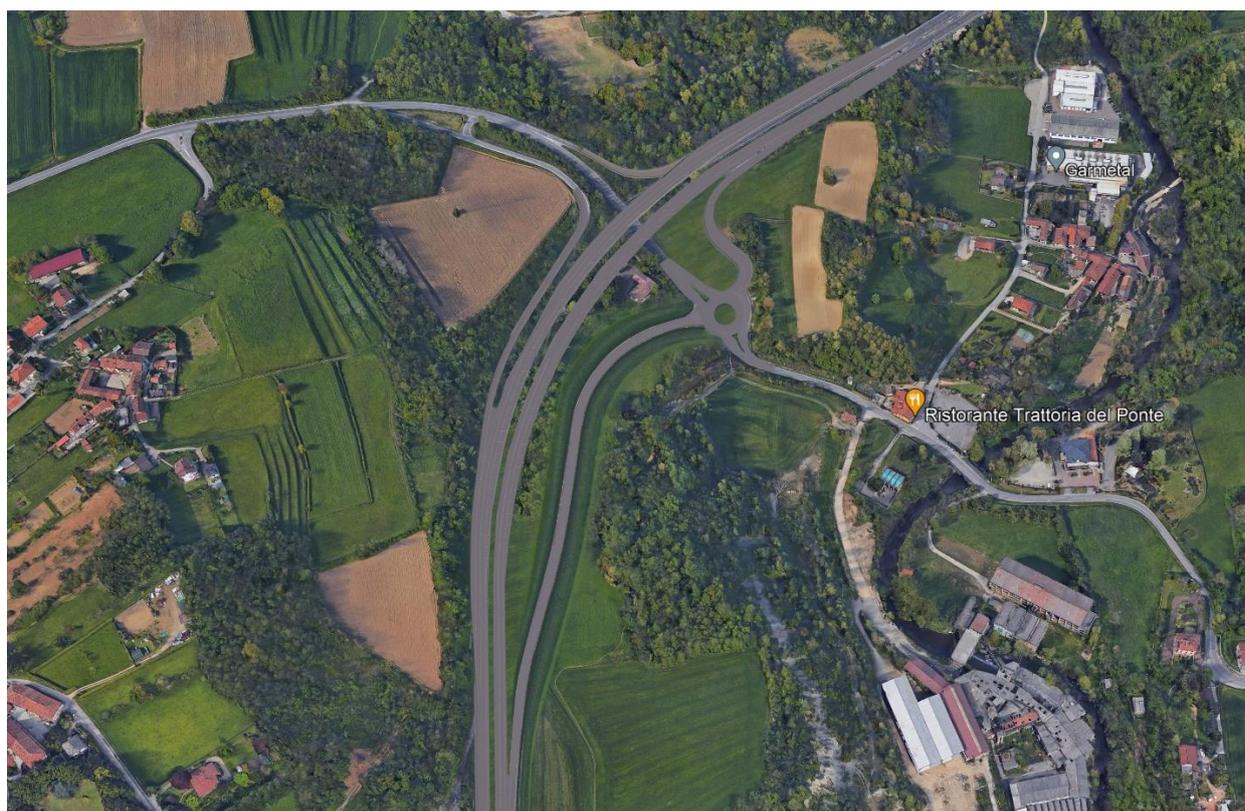


Figura 6: Vista a volo d'uccello - Curva Briosco – FOTOSIMULAZIONE



Figura 7: Vista a volo d'uccello - Curva Briosco – STATO ATTUALE

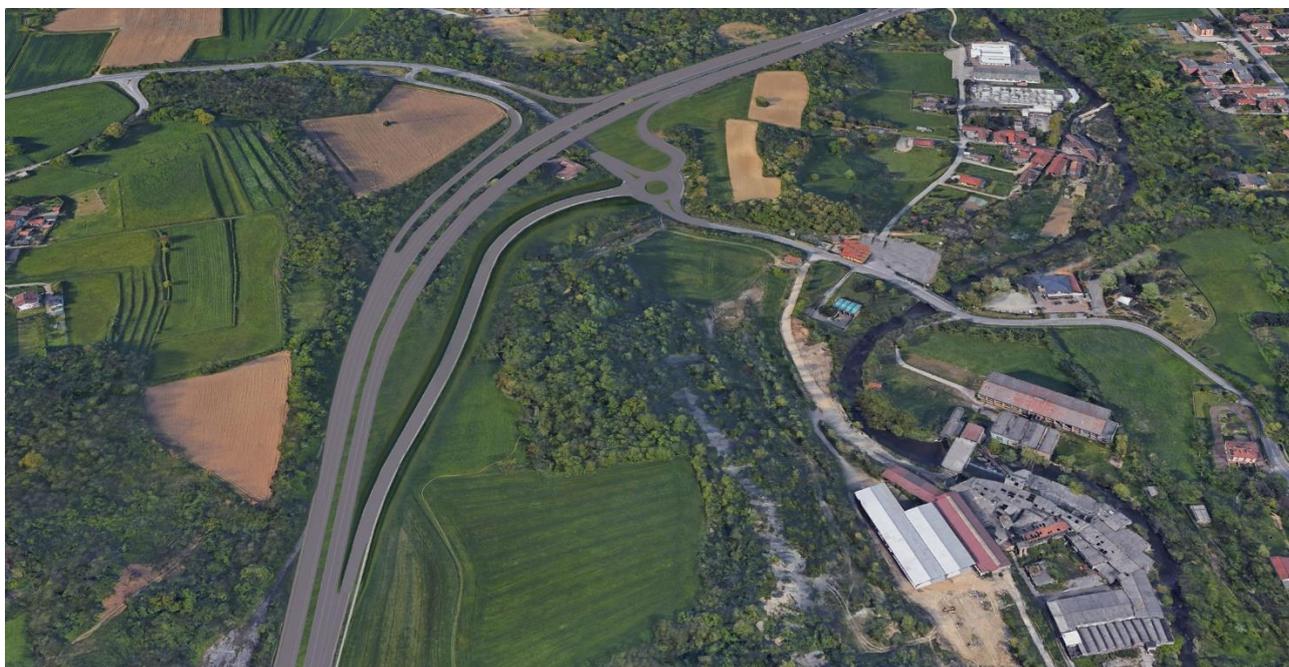


Figura 8: Vista a volo d'uccello - Curva Briosco – FOTOSIMULAZIONE



Figura 9: Vista dalla SS36, da sud-est verso il nuovo ramo della Curva Briosco – STATO ATTUALE



Figura 10: Vista dalla SS36, da sud-est verso il nuovo ramo della Curva Briosco – FOTOSIMULAZIONE

3 AMBITO CORSIA DI DECELERAZIONE D1 (KM 29+300 – 29+500)

3.1 Viste a volo d’uccello



Figura 11: Vista a volo d’uccello da sud-est (Fonte: Google Earth) – Corsia di decelerazione D1.



Figura 12: Vista a volo d’uccello da sud-est (Fonte: Google Earth) – Corsia di decelerazione D1.

3.1 Fotosimulazioni

L'intervento per la realizzazione della corsia di decelerazione in affiancamento al viadotto sul torrente Bevera consiste nell'allargamento del viadotto esistente. Tale modifica risulta percepibile solo per le visuali dall'infrastruttura in esame e dal sovrappasso della SP102, poiché negli altri casi il nuovo viadotto si posiziona in ombra all'esistente.



Figura 13: Vista dal sovrappasso sulla SP102 verso l'intervento sul viadotto Bevera - STATO ATTUALE



Figura 14: Vista dal sovrappasso sulla SP102 verso l'intervento sul viadotto Bevera – FOTOSIMULAZIONE

4 AMBITO SVINCOLO VEDUGGIO (KM 31+500- 31+650)

4.1 Viste a volo d’uccello



Figura 15: Vista a volo d’uccello con sovrapposizione del progetto da est (da “Google Earth”) Svincolo Veduggio



Figura 16: Vista a volo d’uccello con sovrapposizione del progetto da nord (da “Google Earth”) Svincolo Veduggio



Figura 17: Vista a volo d'uccello con sovrapposizione del progetto da ovest (Fonte: Google Earth) – Svincolo Veduggio



Figura 18: Vista a volo d'uccello con sovrapposizione del progetto da sud (Fonte: Google Earth) – Svincolo Veduggio

4.2 Fotosimulazioni

L'intervento sullo svincolo di Veduggio prevede lo spostamento delle rampe della carreggiata nord da via Tremolada a via Giuseppe Verdi, con allontanamento dall'abitato di Cascina Tremolada, che ne beneficia sia in termini di traffico e rumore, che da un punto di vista paesaggistico.



Figura 19: Vista da via Giuseppe Verdi verso i nuovi svincoli – STATO ATTUALE



Figura 20: Vista da via Giuseppe Verdi verso i nuovi svincoli – FOTOSIMULAZIONE