



Settore Territorio
e Ambiente

Il Direttore

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

e, p.c.

Commissione tecnica PNRR/PNIEC
compniec@pec.mite.gov.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Infrastrutture e opere pubbliche
infrastrutture_e_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia

Direzione Generale Ambiente e Clima
Struttura Valutazioni di Impatto Ambientale
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Provincia di Lecco

provincia.lecco@lc.legalmail.camcom.it

Parco Regionale della Valle del Lambro

parcovallelambro@legalmail.it

Data

31/08/2023

Fasc. 9.6/2023/5

Pagina

1

Oggetto: [ID: 10086] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9 - "S.S. 36 – Messa in sicurezza tratta Giussano-Civate". Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

Con riferimento alla nota trasmessa dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali prot. 0130610.08-08-2023 (assunta al prot. prov. n. 38457 del 08/08/2023) inerente l'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale, integrata con la Valutazione di incidenza e la Verifica del Piano di Utilizzo Terre – "S.S. 36 - Messa in sicurezza tratta Giussano-Civate". Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026, esaminata la documentazione e gli elaborati progettuali, viene reso il seguente contributo.

Preliminarmente, va osservato che per il territorio della Provincia di Monza e Brianza, l'opera interessa i soli comuni di Giussano, Verano Brianza, Briosco e Veduggio con Colzano, sviluppandosi quasi interamente all'interno del Parco Regionale della Valle del Lambro.

QUADRO DI COERENZA

Con riferimento alla coerenza rispetto ad altri piani e programmi, lo Studio di Impatto Ambientale restituisce la conformità delle soluzioni progettuali rispetto agli

Via Grigna 13
20900 Monza

Telefono 039 975 2264
territorio@provincia.mb.it
PEC
provincia-mb@pec.provincia.mb.it



Data
31/08/2023

Pagina
2

strumenti di pianificazione comunale e sovraordinata e al quadro previsionale e programmatico in essi contenuto. Analogamente vengono trattati i rapporti di coerenza degli interventi con il sistema dei vincoli e delle tutele insistenti all'interno dei territori interessati dalla strada statale S.S.36, nel tratto compreso tra Giussano e Civate.

Sistema delle tutele paesaggistico-territoriali

La lettura delle tutele paesaggistico-territoriali del Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) mette in evidenza che il tratto di S.S.36 nei comuni di Giussano, Brioso e Veduggio con Colzano ricade all'interno della Rete verde di ricomposizione paesaggistica (RV), avente valenza anche di rete ecologica, la cui disciplina "*non si applica alle aree comprese nei Parchi regionali*" (art. 31, comma 1, delle Norme del Piano).

Sistema della mobilità e traffico

Il progetto interessa un'area del territorio provinciale che vede la presenza di alcuni itinerari viabilistici individuati nella gerarchia della rete stradale rappresentata nella tav. 12 del Ptcp, con assi viari di secondo livello (SP 155 Veduggio con Colzano) e primo/terzo livello (SP 102 Giussano/Brioso). Il tratto di SP 102, a ovest della SS 36, costituisce parte dell'importante itinerario "alto di gronda" individuato dalla strada per Novedrate. Tutti gli itinerari sopra descritti sono annoverati fra le strade ad elevata compatibilità di traffico operativo classificate nella tav. 15 del Ptcp.

L'analisi degli strumenti di livello provinciale è stata effettuata solo con riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Ptcp) per gli aspetti connessi al paesaggio e nell'ambito dello SIA. Manca un raffronto con il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC), approvato con DCP n. 14 del 29/5/2014, quantomeno per gli aspetti di potenziale interferenza con la rete ciclistica.

Analisi delle alternative infrastrutturali

Le seguenti considerazioni sono limitate alle opere che trovano riferimento diretto a strade di proprietà e in gestione all'Ente.

La natura degli interventi in esame, che consistono in lavori di manutenzione straordinaria per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità esistente e si sviluppano, per quanto possibile, nei limiti attualmente occupati dalla sede stradale, o in allargamento rispetto ad essa, non si configurano in generale come interventi per i quali sia possibile individuare delle alternative progettuali.

Un caso singolare risulta, invece, l'intervento allo Svincolo di Brioso dove sono state analizzate alternative progettuali relative alla configurazione planimetrica della curva Brioso.

La variante rispetto allo stato attuale che accomuna tutte le alternative, è riferita al raggio planimetrico delle carreggiate della SS 36 che è stato portato a 440m per la carreggiata in direzione nord e 410m per la carreggiata in direzione sud. In tutte le alternative è stata considerata una velocità di progetto pari a 90Km/h. L'aumento del raggio planimetrico comporta la demolizione di un edificio e l'estensione del sottovia sulla SP 102.



Svincolo di Briosco. Alternativa 1

Si prevede la costruzione di un nuovo ramo di svincolo in uscita dalla carreggiata nord in rilevato. Per oltrepassare la SP 102, la SS 36 e la rampa di uscita dalla carreggiata sud, si prevede un ponte a tre campate lungo circa 125m. La rampa termina in una nuova rotatoria ad ampio diametro che permette di gestire tutti i flussi di traffico tra la SP 102 e la SS 36. Sia per la rampa di immissione che di uscita della carreggiata sud sono previsti degli adeguamenti plano-altimetrici per raccordarsi al nuovo tracciato della SS 36.

Svincolo di Briosco. Alternativa 2

Si prevede risoluzione dell'intersezione attraverso una tipologia cosiddetta "a trombetta". La rampa di uscita in direzione Lecco è parallela alla SS 36 per poi superarla con un ponte di circa 45m condiviso con la rampa di immissione. Anche in questo caso la gestione dei flussi veicolari che interessano la SS 36 e la SP 102 viene fornita da una rotatoria. In questo caso verrebbe eliminato totalmente l'utilizzo della rotatoria attuale, ad est della SS 36, di recente realizzazione. Le rampe di immissione e di uscita della carreggiata in direzione sud risultano decentrate rispetto alla soluzione attuale con una configurazione che permetterebbe di avere le lunghezze necessarie.

Svincolo di Briosco. Soluzione di progetto

È una soluzione economicamente e ambientalmente più sostenibile. La soluzione progettata, infatti, prevede di minimizzare gli espropri e di mantenere più possibile le variazioni all'interno della fascia di rispetto della strada. La rampa di uscita in direzione Lecco viene realizzata in trincea e si connette con la rotatoria esistente sulla SP 102. Si effettuano degli adeguamenti per la rampa in ingresso in direzione Lecco e per le rampe di immissione e di uscita della carreggiata in direzione sud. Le alternative 1 e 2 presentano, invece, elevata occupazione del suolo con vaste aree intercluse e la necessità di realizzare un nuovo ponte sulla SS 36 di elevato impatto ambientale/visivo.

Nel condividere la soluzione sviluppata progettualmente per le ragioni sopra descritte, si segnala la necessità di verificare la funzionalità a regime della rotatoria esistente sulla SP 102 realizzando, nel caso, interventi di adeguamento che possano garantire all'infrastruttura la medesima funzionalità della rotatoria prevista nelle alternative 1 e 2.

Svincolo di Veduggio con Colzano

La soluzione progettuale prevede due nuove rampe di uscita e di immissione che sono state inserite in modo da minimizzare gli espropri. Per entrambe le rampe è necessario prevedere un muro di contenimento lungo la SP 155 per contenere le scarpate dei rilevati.

L'intervento localizzato allo svincolo di Veduggio con Colzano, oltre ad elevare le condizioni di sicurezza, risolve l'attuale "anomalia" di interconnessione indiretta tra la SS 36 e la SP 155 andando a realizzare lo svincolo della carreggiata nord direttamente sulla SP 155.



Data
31/08/2023

Pagina
4

A conclusione dell'analisi delle alternative infrastrutturali, si evidenzia che il progetto interessa opere interferenti con la viabilità provinciale, in particolare con la SP n. 102 nel territorio di Briosco e Giussano e con la SP n. 155 nel territorio di Veduggio con Colzano (realizzazione di nuova rotatoria, modifica di manufatti a scavalco, etc.). Ciò premesso si osserva che tali progetti/ interventi potranno essere verificati, dai competenti Servizi provinciali - Gestione Tecnica Manutenzione Strade – Concessioni e il Servizio Ponti e Trasporti Eccezionali, sulla base di apposite istanze, non essendo quello prodotto da Anas il livello progettuale e la scala idonei a consentire specifiche valutazioni viabilistiche e infrastrutturali.

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI POTENZIALI

Con riferimento alle diverse componenti lo Studio Ambientale restituisce dapprima l'analisi dello stato dell'ambiente (scenario di base) e, a partire dalle considerazioni effettuate per ciascuno degli elementi di sensibilità e potenziali recettori, la valutazione complessiva, qualitativa e quantitativa, degli impatti potenziali sull'intero contesto ambientale, tanto per la fase di cantiere/costruzione quanto per la fase di esercizio, e della sua prevedibile evoluzione, anche in relazione ad altre opere esistenti e/o approvate e potenzialmente influenti in termini cumulativi.

Nel merito, tenuto conto della tipologia delle opere previste, gli effetti potenzialmente attesi per la parte di territorio provinciale interessata vengono valutati di tipo trascurabile. Gli interventi di maggiore significatività sono rappresentati dalla “*curva di Briosco*” e dallo “*svincolo di Veduggio*”, entrambi interni al Parco Regionale della Valle del Lambro, rispetto ai quali il progetto definisce misure di mitigazione e compensazione e interventi di ripristino delle aree interferite e di inserimento paesaggistico dei nuovi elementi più significativi dell'infrastruttura stessa.

Sotto il profilo dell'impatto atteso dal cantiere occorre, innanzitutto, osservare che nell'ambito della documentazione messa a disposizione non sono state rinvenute informazioni sugli itinerari dei mezzi per il trasporto degli inerti per la realizzazione dei rilevati e il calcestruzzo e per il conferimento di rocce e terre da scavo verso i siti di destinazione.

Sebbene sia presumibile l'uso di itinerari che si sviluppano lungo la SS 36, se ne chiede specifica conferma nonché individuazione cartografica. In particolare, sarebbe importante specificare gli itinerari e i relativi flussi d'interesse con particolare riferimento al: deposito di stoccaggio temporaneo in prossimità dell'uscita di Veduggio con Colzano (SP 155), cantiere operativo di Fornaci, cantiere operativo svincolo Briosco (SP 102) e cantiere operativo ponte Giussano.

Nel merito degli impatti attesi sulla componente traffico (livelli di congestione stradale) e sulle matrici aria (emissioni in atmosfera) e rumore (emissioni acustiche), si rileva che i lavori saranno svolti “in sede”, a cielo aperto, in presenza di traffico, senza riduzione del numero di corsie di marcia sulla carreggiata interessata, ma con deviazioni di traffico e riduzione della larghezza delle corsie fino a 3.3m.

Data la natura dell'intervento, che consiste nella manutenzione straordinaria di un'infrastruttura esistente, il progetto assume che la componente popolazione e salute umana assume una rilevanza trascurabile, dal momento che le modifiche in



Data
31/08/2023

Pagina
5

progetto non variano i flussi e le velocità di traffico sull'infrastruttura, e quindi le conseguenti emissioni acustiche ed atmosferiche da traffico, anche se ciò appare parzialmente in contrasto con quanto affermato negli stessi documenti messi a disposizione, laddove si citano deviazioni di traffico e riduzioni di corsia.

A questo riguardo occorre evidenziare come, senza un'analisi dei flussi di traffico indotti dalle attività di cantiere, non sia possibile escludere a priori un impatto sulla fluidità della circolazione e, quindi, sulle emissioni di inquinanti per effetto dei lavori.

Si chiede, pertanto, di condurre una verifica in tal senso valutando eventuali elementi correttivi, anche tenendo conto della possibile sovrapposizione temporale con i lavori previsti per la cantierizzazione delle tratte B2 e C di Pedemontana, al fine di acquisire le informazioni necessarie a contenere i disagi legati alle parzializzazioni del traffico durante le fasi di costruzione e realizzazione delle opere.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di quanto sopra descritto, ai fini della trascurabilità degli impatti del progetto e pur a fronte degli impatti positivi sulla sicurezza stradale del tratto stradale oggetto di intervento, si chiede di tenere in considerazione quanto rilevato nel presente contributo nell'ambito dei successivi sviluppi del procedimento.

Distinti saluti.

*Il Direttore del Settore Territorio e Ambiente
Ing. Fabio Fabbri*

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate.

Responsabile dei procedimenti VIA: arch. Laura Ferrari – la.ferrari@provincia.mb.it

Contributi specialistici:

- Ptcp e aspetti urbanistici: arch. Laura Brioschi
- Infrastrutture e mobilità: ing. Fabio Andreoni, ing. Angelo Tringali
- Difesa del suolo: dott. geol. Lorenzo Villa
- Viabilità e strade: geom. Gaetano Bartolone, ing. Francesco Silva – Settore Patrimonio