

LA CRUNA DEL LAGO

Associazione di promozione sociale registrata.

Sede Legale c/o Studio di via IV Novembre 73, 22017 Menaggio (CO)

Codice Fiscale 93010660137

Tel. 3384844327 - www.lacrunadellago.com

Regione Lombardia

Direzione Generale Ambiente Energia Reti

U.O. Sviluppo Sostenibile e Valutazioni Ambientali

Piazza Città di Lombardia 1, Milano

L'associazione La Cruna del Lago (CF 93010660137) con sede in via IV Novembre 73, Menaggio (CO), nella persona del signor Attilio FURINI, in qualità di Presidente, visto l'avviso del 6 dicembre 2014, «SS 340 Regina - Variante alla Tremezzina - Progetto definitivo e Studio di Impatto ambientale» pubblicato sul quotidiano La Provincia, presenta le seguenti osservazioni

Premessa

Il tratto di costa interessata dalla progettazione della Variante SS 340 Regina ha caratteristiche uniche nel pur vario scenario del lago di Como. La denominazione Tremezzina infatti si riferisce a un contesto paesaggistico inconfondibile, nel quale gli elementi naturali, già di per sé eccezionali per l'antepresa mediterranea che offrono, vengono arricchiti dalla presenza umana con esiti pittoreschi quando si tratta di centri abitati e antichi insediamenti religiosi, e ancor più sorprendenti nel caso di ville e grandi alberghi sullo sfondo di parchi secolari. Il paesaggio può essere analizzato per fasce, con la costiera occupata quasi ininterrottamente dagli abitati e da tutto quel che rimanda ai piaceri della villeggiatura; segue una zona tradizionalmente agricola, per lo più su terreni acclivi e dunque modellata a terrazze, con specifica vocazione olivicola; quindi subentra una vegetazione naturale termofila a roverella e carpino, che borda il piede di estese pareti rocciose, oltre le quali si intuisce il paesaggio dei boschi e degli alpeggi. La fisionomia risultante da questa complementarità di elementi naturali e antropici è inconfondibile e rappresenta la peculiarità che tra Otto e Novecento ha decretato il successo turistico della Tremezzina e, nonostante la forte espansione edilizia, continua a costituire una

delle colonne portanti della sua economia. Nel linguaggio della promozione turistica, è questo paesaggio così particolare a costituire il 'brand' della Tremezzina e qualsiasi iniziativa che abbia l'effetto di offuscarne lo smalto è innanzi tutto un controsenso in termini economici: in altre parole, risolvere un problema di viabilità andando a intaccare irreparabilmente il capitale paesaggistico del luogo è sintomatico quanto meno di scarsa lungimiranza.

All'interno di questo quadro d'insieme, risalta il caso dell'entroterra dell'Isola Comacina, che è riconosciuto come un unicum ambientale e archeologico: l'isola, documentata già in età romana, è stata in età altomedievale al centro di un complesso di difesa che comprendeva il golfo da essa individuato e si estendeva alla terraferma, avendo come vertice superiore la Torre di Spurano, tutt'ora esistente e recentemente aggiunta al patrimonio del Fondo Ambiente Italiano. L'eccezionalità del sito archeologico viene accentuata dall'estesa presenza dell'olivo, coltivazione introdotta all'epoca della fondazione della città di Como da parte di Giulio Cesare. La tradizione olearia del sito, preservata nei secoli in relazione agli importanti insediamenti religiosi della zona, è testimoniata inequivocabilmente dal toponimo Zoca de l'Oli, che richiama l'immagine di un vero e proprio 'golfo dell'olio'. L'isola Comacina e la Torre di Spurano, con l'oliveto millenario che le unisce, vanno dunque considerate come un complesso ambientale e culturale unitario, e quindi come una risorsa di inestimabile valore in prospettiva turistica, che deve essere preservata nella sua completezza, senza scendere a compromessi con le pur comprensibili esigenze della viabilità locale.

1. Osservazione sulla procedura in atto.

Si contesta la scadenza del 4 febbraio 2015, conseguente alla pubblicazione in data 6 dicembre 2014, sul quotidiano «La Provincia», dell'avviso di presentazione del progetto definitivo della Variante. Si sottolinea infatti che risulta non solo irrituale ma anche illogico far precedere la fase di verifica ex lege 241/90 alla Valutazione di Impatto Ambientale che la dovrebbe orientare. Si osserva inoltre che la documentazione relativa al progetto è stata resa disponibile tardivamente e in maniera parziale, ostacolando lo studio della voluminosa pratica in tempi utili per la redazione di osservazioni.

Si richiede pertanto che la scadenza venga riformulata dalla Regione Lombardia, prendendo come riferimento la data di effettiva e completa disponibilità della documentazione sul SILVIA, e di conseguenza ci si riserva la facoltà di riformulare le presenti osservazioni su base meglio documentata.

2. Criteri di progettazione della Variante

Si contesta la compiutezza del cosiddetto «Progetto Definitivo», a partire dal documento che avrebbe dovuto orientare inizialmente le linee di progettazione: lo Studio Viabilistico, troppo generico quando considera i flussi di traffico, mancando non solo di specificare le varie tipologie di passaggio (auto, bus turistici, mezzi pesanti), ma anche di considerare il fatto che una notevole percentuale dei passaggi computati sono diretti o generati all'interno del tratto aggirato dalla Variante.

Quanto alla scelta di tracciato, non risulta sufficientemente giustificata la scelta di salire decisamente in quota, facendo viaggiare la strada a cielo aperto per due lunghi tratti, per discendere nuovamente a lago, con la più immediata conseguenza di aumentare la lunghezza del tracciato e l'impatto ambientale della costruzione. Ulteriore elemento di perplessità è la scelta della velocità di progetto della Variante, 100 km/h, ovvero il massimo consentito dalla categoria stradale di riferimento C2, che prevede invece una variabilità tra 60 e 100 km/h. Questa impostazione genera una rigidità di tracciato che si ripercuote sull'impatto paesaggistico dell'opera e non risulta comprensibile alla luce del fatto che lungo la statale SS 340 è generalizzato il limite di velocità d'esercizio di 70 km/h.

L'impressione di fondo è che l'impostazione del progetto sia stata in parte dettata dal contenimento della spesa, attualmente quantificata in circa 330 milioni di euro. Il maggior costo per la realizzazione di una galleria naturale continua, salvo ovviamente gli attraversamenti vallivi, consentirebbe però di salvaguardare un bene paesaggistico di valore inestimabile e destinato ad avere sicuro ruolo nella futura valorizzazione turistica del distretto.

Si richiede pertanto di rivedere le scelte progettuali di fondo alla luce di più mirate indagini di traffico e di criteri di progettazione orientati al totale rispetto di un tratto lacuale dichiaratamente unico dal punto di vista paesaggistico, ovvero all'adozione di una soluzione in galleria naturale continua.

3. Impatto della Variante sul paesaggio

Tutti gli strumenti urbanistici vigenti (Piano Territoriale Regionale, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Piani di Gestione del Territorio dei Comuni interessati al tracciato) riconoscono la specificità ambientale e storica della zona che ricade sotto la denominazione di Tremezzina, e raccomandano l'adozione di particolare cautela nella progettazione di opere che possano incidere sul suo paesaggio. Nel far ciò è necessario che l'impatto paesaggistico della Variante venga considerato con doppia modalità, tanto da terra, quanto dal lago. Ciò

premessi, si constata l'inadeguatezza delle proiezioni paesaggistiche finora elaborate, stante la mancanza di vedute da punti veramente significativi e l'evidente tentativo di attenuare l'effetto dell'inserimento stradale nelle proiezioni eseguite. Restituzioni grafiche eseguite da un operatore indipendente sulla base della collocazione in sito di modine hanno dimostrato con ragionevole certezza che nei tratti a cielo aperto la Variante inciderà in modo profondo sul paesaggio di uno degli ambiti paesaggistici più caratteristici del lago di Como.

Si richiede perciò che si proceda a nuove e più significative simulazioni grafiche, considerando innanzi tutto il punto di vista dal punto più rilevante e frequentato dell'isola Comacina (chiesa di S.Giovanni, presso la zona archeologica). **Si richiede di conseguenza**, sulla base delle nuove risultanze, di rivedere la progettazione dell'opera in termini di sviluppo del tracciato in galleria naturale continua, nell'ottica di ridurre le sezioni a cielo aperto agli attraversamenti vallivi e lo sviluppo delle parti fuori terra (muri di sostegno, volumi eccessivi).

4. Inquinamento acustico della Variante

Lo studio preventivo di impatto acustico della Variante non considera alcuni aspetti che risaltano invece alle orecchie dei frequentatori abituali della zona. Le estese pareti rocciose che accompagnano i segmenti stradali a cielo aperto generano infatti un fenomeno di eco che risulta sorprendente quando originato da una semplice voce umana e che potrebbe essere di grave disturbo quando si tratterà del rombo di mezzi pesanti impegnati nella salita lungo le previste corsie di arrampicamento. Si ricorda che la Tremezzina è distretto di rilevante vocazione turistica, con numerosi alberghi e una diffusa offerta privata, che sicuramente patirebbe a causa di tale disturbo acustico, specie nelle ore notturne. Le comparazioni eseguite sono poco significative perché si basano su rilevamenti effettuati in punti di passaggio a bassa velocità (30 km/h) con schermatura dovuta a edifici esistenti, quando invece la situazione di progetto riguarda tratti aperti che verranno percorsi a velocità per lo meno doppia (70 km/h) e in assenza di ostacoli alla propagazione delle onde sonore. Si rileva che l'installazione di barriere fonoassorbenti risulta efficace solo a breve distanza dal tracciato e che dunque le zone attraversate a cielo aperto dalla Variante, oggi allo stato naturale, risulteranno irrimediabilmente compromesse nella loro valenza turistica.

Si segnala, inoltre, il particolare caso della valle del Perlana, che il progetto supera con un viadotto: oltre alla vicinanza del Santuario del Soccorso (sito Unesco) e dell'Abbazia dell'Acquafredda, va considerata la presenza nella parte alta della valle, dell'abbazia di San Benedetto, che completa il quadro di un territorio di antica vocazione spirituale, la cui pace

potrebbe essere irreparabilmente compromessa dall'inquinamento acustico derivante dalla nuova strada. Quanto al Santuario del Soccorso, stante l'estrema vicinanza della galleria che lo aggira, c'è timore che nella quiete della chiesa possa risultare fastidioso il rumore di fondo dei mezzi in transito e dannose le vibrazioni in fase tanto di costruzione quanto di esercizio della strada, specie nell'eventualità di un fenomeno di risonanza.

Questo stesso discorso vale anche per la Torre di Spurano, che risulta distante solo 35 metri dalla sede stradale: l'inquinamento acustico non solo pone una forte ipoteca sulla valorizzazione turistica del sito, ma adombra anche la possibilità che a causa delle vibrazioni le strutture murarie alla lunga ne risultino danneggiate.

Si richiede pertanto un supplemento di studio acustico al fine di riformulare la progettazione della Variante in termini di massima protezione dall'inquinamento acustico, ovvero di realizzazione in galleria naturale continua, curando con la massima attenzione la protezione degli inevitabili tratti su viadotto. Si sottolinea che le zone in questione non sono vincolate dal punto di vista naturalistico, ma che andrebbero considerate tali per la loro evidente rilevanza paesaggistica, orientando la revisione del progetto alla galleria naturale continua, unica soluzione che non le esporrebbe a una fatale sottovalutazione dell'impatto acustico nel lungo periodo, nella verosimile prospettiva di un aumento del traffico.

5. Impatto della Variante sulla flora locale

Il versante attraversato dai tratti a cielo aperto dal tracciato stradale è caratterizzato da una vegetazione naturale di notevole interesse e da ambienti agricoli di tipo tradizionale destinati per lo più a olivicoltura. Quanto alla prima componente, si rileva la presenza di habitat naturali di rilevanza comunitaria prioritaria: «praterie magre da fieno a bassa altitudine» (codice 6510 – DGR 20.01.1999 e Direttiva «Habitat» 92/43/CEE – Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna). La varietà delle fioriture tipiche di questo habitat supporta una notevole comunità di invertebrati, soprattutto Lepidotteri, e di conseguenza favorisce una variegata presenza ornitica di Passeriformi. Quanto alla componente agraria, si segnalano esemplari di olivo notevoli per dimensioni, molti dei quali verosimilmente plurisecolari. Un esemplare ricadente nella proprietà della signora Pedrini Zaira, in particolare, rientra tra quelli selezionati dal CNR di Perugia nel corso di un'indagine sul germoplasma olearia lariano.

Si richiede pertanto, che la relazione floristica sia integrata con riferimento alla presenza di habitat d'interesse comunitario e di olivi rispondenti alle caratteristiche previste dalla normativa

regionale sugli alberi monumentali, valutando l'impatto dovuto alle modificazioni ambientali conseguenti alla costruzione della Variante.

6. Impatto della Variante sulla fauna locale

La fascia della sponda lacuale interessata dalla realizzazione dell'opera in oggetto è caratterizzata da un alto grado di naturalità cui corrisponde una componente faunistica di evidente ricchezza. L'aspetto più rilevante riguarda l'avifauna degli ambienti rocciosi, con accertata presenza di specie protette dalle leggi nazionali e in certi casi anche segnalate come 'vulnerabili' da agenzie riconosciute (IUCN): il riferimento è nello specifico per aquila reale (*Aquila chrysaetos*), astore (*Accipiter gentilis*), biancone (*Circaetus gallicus*), falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), falco pellegrino (*Falco peregrinus*), gufo reale (*Bubo bubo*) e inoltre codirossone (*Monticola saxatilis*), passero solitario (*Monticola solitarius*), picchio muraiolo (*Tichodroma muraria*), merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*).

Si richiede pertanto che venga prodotto il monitoraggio faunistico previsto dalla normativa in materia ambientale al fine di chiarire l'impatto derivanti dall'attuazione dell'opera sulle popolazioni animali della zona.

7. Impatto della Variante sulle colture olivicole

Gli strumenti urbanistici di ogni livello riconoscono la necessità di promuovere la tutela delle colture legnose pregiate, con specifico riferimento alla presenza dell'olivo in ambito lariano. A questo indirizzo si aggiunge la raccomandazione di tutela per le colture su terreni terrazzati, considerati rilevanti tanto per quel che riguarda la caratterizzazione del paesaggio, quanto sul fronte della sicurezza idrogeologica. Ciò premesso, nel tratto interessato dalla Variante queste due condizioni si verificano contestualmente, stante l'estesa permanenza di oliveti su terreni a ciglioni o terrazzati su muretti a secco. La realizzazione di segmenti stradali a cielo aperto andrà inevitabilmente a incidere sulla consistenza su questi ambiti agricoli, senza escludere conseguenze su più ampia scala per l'intercettazione di vene d'acqua sotterranea. Entrando nel dettaglio, il tratto a cielo aperto compreso tra le gallerie di Colunno-Sala Comacina e della Val Perlana, farà sfregio di uno dei luoghi simbolo del lago di Como e della sua tradizione olearia, la cosiddetta 'Zoca de l'Oli' (golfo dell'olio). Trattasi di un ambito unico nel suo genere per compresenza di straordinari valori ambientali e culturali, per il quale si può prevedere un futuro di turismo sostenibile a partire dall'interessamento del Fondo Ambiente Italiano, proprietario della Torre di Spurano (adiacente al tracciato della Variante), della casa galleggiante Velarca

(ormeggiata alla riva sottostante) e della Villa del Balbianello (nelle immediate vicinanze).

Si richiede pertanto che la progettazione della variante venga riformulata in termini di totale rispetto paesaggistico della zona, ovvero di sviluppo del tracciato in galleria naturale.

8. Impatto della Variante sull'integrità della Zoca de l'Oli

Come accennato in premessa, la denominazione di Zoca de l'Oli riguarda il complesso ambientale che comprende l'isola Comacina, lo specchio acqueo antistante e il primo entroterra fino alla rupe rocciosa soprastante, sullo sfondo della quale si staglia la Torre di Spurano. L'unitarietà di tale contesto è ampiamente documentata da riscontri storici e da campagne archeologiche, ragion per cui non dovrebbero esserci dubbi sul dovere di tutelare l'integrità di uno dei contesti paesaggistici più significativi dell'intero lago di Como. L'attuale tracciato della Variante, al contrario, sfilava a cielo aperto a 35 metri di distanza in linea d'aria dalla Torre di Spurano, manufatto di verosimile fondazione romana, che il progetto ritiene adeguatamente protetto da un breve tratto di galleria artificiale. È verosimile, al contrario, che il sito verrà irrimediabilmente compromesso dall'inquinamento acustico e atmosferico generato dal traffico automobilistico, composto in buona parte da mezzi pesanti che in questo tratto si troveranno ad arrancare in accentuata salita. Il tracciato, inoltre, attraversa da un estremo all'altro il millenario oliveto che circonda la Torre e si prospetta inoltre che l'apertura della Variante, garantendo più agevole accesso ai fondi agricoli adiacenti, rappresenti una seria ipotesi sul futuro della zona, inevitabilmente esposta all'espansione edilizia.

Si richiede pertanto di riconsiderare la progettazione della Variante al fine di realizzare una galleria naturale continua nel tratto compreso tra Sala Comacina e la valle del Perlana, e di escludere la realizzazione di accessi diretti ai fondi circostanti.

In fede

Attilio Furini

Presidente «La Cruna del Lago»