

Onorevole Ministro Graziano Delrio
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Onorevole Ministro Maurizio Martina
Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali

Onorevole Ministro Gian Luca Galletti
Ministero Ambiente, tutela del territorio e del mare

Onorevole Ministro Dario Franceschini
Ministero Beni e attività culturali e turismo

e p.c.

Ing. Ugo Dibennardo
Direttore Centrale Progettazione ANAS S.p.A.

Ing. Nicola Dinnella
Direzione Centrale Progettazione ANAS S.p.A.
Coordinamento Centro Nord

Onorevole Roberto Maroni
Presidente della Regione Lombardia

Ing. Mario Nova
Direzione Generale Ambiente Energia e Reti

Dott. Dario Sciunnach
U.O. Sviluppo Sostenibile e Valutazioni Ambientali
Regione Lombardia

Prof.ssa Maria Rita Livio
Presidente della Provincia di Como

Ing. Bruno Tarantola
Area Sviluppo del Territorio e Trasporti
Provincia di Como

Arch. Antonella Ranaldi
Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio
Regione Lombardia per le province di Milano, Bergamo, Como,
Lecco, Lodi, Monza, Pavia, Sondrio e Varese

Onorevole Mauro Guerra
Sindaco del Comune di Tremezzina

Sig. Luciano Soldati
Sindaco del Comune di Colonno

Sig.ra Ivonne Mandelli
Sindaco del Comune di Sala Comacina

Sig. Paolo Mondelli
Sindaco del Comune di Griante

Dott. Oscar Gandola
Comunità Montana
Lario Intelvese

I sottoscrittori di questo documento presentano il seguente appello riguardante la **realizzazione della SS340 Regina - Variante alla Tremezzina** sulla sponda occidentale del **Lago di Como**.

Il territorio interessato è delicatissimo per struttura geologica ed ambientale: possiamo affermare che sia il luogo più bello del lago e tra i più affascinanti d'Italia per

- **storia**, già citato da Cassiodoro e Plinio;
- **arte**, sono presenti in prossimità del tracciato un complesso religioso facente parte del sito World Heritage Unesco «I Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia» (27 COM 8C.35) e altri beni tutelati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio (Dlgs 42/2004);
- **paesaggio**, che è insieme dono della natura e frutto dell'azione millenaria dell'uomo, caratterizzato da insediamenti rurali, terrazzamenti e coltivazione di ulivi secolari (è la regione europea di più elevata latitudine in cui si coltiva ancora l'ulivo).

Si ricorda che per un'ampia porzione del territorio in oggetto (122 ettari) è in itinere la richiesta di riconoscimento dello status di **Monumento Naturale** ex lege 394/1991 e l'iscrizione al registro dei **Paesaggi Agrari Storici** istituito dal Ministero delle Politiche Agricole e Forestali. Inoltre è presente un importante asse viario storico transalpino, sulla direttrice Milano-Coira, identificato nel tratto Iariano come **antica Via Regina**, interessato da un progetto Interreg (ID 33829732 "I Cammini della Regina") finalizzato alla sua salvaguardia e valorizzazione.

L'attuale Progetto Definitivo prevede che la Variante della Tremezzina sarà lunga complessivamente 11km e 275 metri, di cui **9.9 km di tracciato principale**, a cui vanno aggiunte le rampe in prossimità dei portali di ingresso. Sono previste **5 gallerie** per una lunghezza complessiva di **7,7 km** e **3 viadotti**, mentre saranno a tre corsie i **tratti a cielo aperto di Sala Comacina-Ossuccio** (1,3 km) e di **Mezzegra-Tremezzo** (700 metri).

Alla luce dell'art. 9 della Costituzione che recita: "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio ed il patrimonio storico ed artistico della Nazione", chiediamo **la massima attenzione alla minimizzazione dell'impatto ambientale dell'opera**.

Auspichiamo il ritorno ad una soluzione progettuale che preveda l'intero sviluppo in galleria naturale, scelta già considerata in passato, che ora Anas ha escluso con motivazioni discutibili e di carattere prevalentemente economico, senza però considerare la **Valutazione del danno ambientale**, che nel contesto in oggetto si prospetta **ingente**, secondo il metodo messo a punto dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

Tale prospettiva, definita "la soluzione paesaggistica meno impattante" nella relazione allegata allo Studio di impatto Ambientale, ma sommariamente esclusa per gli "elevatissimi costi di costruzione, manutenzione e gestione" e per considerazioni legate alla "sicurezza", derivanti dalla "lunghezza di oltre 9 km", potrebbe essere riconsiderata e resa sostenibile da un'opportuna **suddivisione in tratti minori**, intervallati da **minime uscite a cielo aperto**, idonea a soddisfare i requisiti di sicurezza.

Considerata l'indiscussa valenza ambientale e paesaggistica di tale soluzione, il temuto aumento di costo potrebbe essere compensato in buona misura dalla **rinuncia alla corsia di sorpasso**, ove prevista, così da limitare la dimensione del sedime stradale e le conseguenti necessità di scavo e di riporto materiali e dal **risparmio dei costi** annessi alla realizzazione dei tratti a cielo aperto, quali **opere di mitigazione e compensazione**, posa di **reti paramassi e barriere fonoassorbenti**, **ripristino di sentieri** escursionistici e di servizio alle proprietà, nonché dal **mancato rimborso degli espropri**.

Riteniamo comunque opportuno esprimere osservazioni circa il Progetto Definitivo, indicandone i principali limiti e fornendo un parere condiviso circa più opportune scelte progettuali e di compensazione:

- **La Relazione Paesaggistica appare inadeguata al livello progettuale dell'opera in esame, considerando la sua innegabile complessità e l'indiscusso valore del contesto territoriale di riferimento.**
- **Non è stata affrontata la questione dell'inserimento paesaggistico relativo alle sottostazioni elettriche, alle reti paramassi, alle barriere fonoassorbenti e ad altre strutture di servizio accessorie. Non sono state fornite inoltre tutte le indicazioni relative ai materiali e alla mitigazione delle strutture stesse.**
- **Le indagini geologiche, geomorfologiche, idrologiche e geotecniche consentono una definizione delle problematiche adeguata ad una fase di progetto preliminare e non al livello definitivo necessario e richiesto nella procedura di VIA.**

Trammetta 2 aug 2011
A. L. A. S. off. P. T. A. S. T. A. S. W.

Tali **carenze progettuali non permettono** un'adeguata valutazione delle opere ordinarie e straordinarie che si renderanno necessarie, quindi un'**adeguata stima degli effettivi costi e tempi di realizzazione**.

Il **devastante impatto** dell'opera inciderà negativamente e in modo irreversibile sulle risorse naturalistiche e paesaggistiche e quindi sulle **potenzialità di sviluppo economico e turistico dell'area**, che si fondano esclusivamente sulla bellezza e l'integrità del territorio.

Quest'ultimo è l'aspetto che maggiormente ci preoccupa ed è il motivo per cui chiediamo che sia rivista la scelta della realizzazione dei **due tratti a cielo aperto e delle rampe di accesso**, la cui visione sfrontata, irrispettosa della bellezza in cui sono immersi, si impone dal lago, dalle coste, dai sentieri storici ed escursionistici a cui si affiancano. Questi tratti impattano **aree di estremo pregio**, caratterizzate dalla presenza di **estese colture d'ulivi**, di **monumenti storici e artistici**, quali la Torre Medievale sopra Spurano, il secentesco complesso del Sacro Monte di Ossuccio, la Parrocchiale di S. Abbondio a Mezzegra (grandioso edificio barocco) e il complesso di Villa Maresi-Heinz (sorta sui resti di un antico castello e inserita in uno splendido parco).

In subordine, qualora l'attuale progetto venisse confermato, chiediamo la realizzazione di un **tracciato** con andamento più **attento alla morfologia dei luoghi** (consentito da una velocità di progetto inferiore) e che il progetto Definitivo recepisca le osservazioni che verranno formulate dalla **Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio**.

Chiediamo inoltre di garantire **adeguati fondi** destinati alle **mitigazioni** e alle **compensazioni ambientali**, come previsto dalla normativa, con particolare attenzione al rilancio della mobilità dolce (pedonale e ciclabile), alla valorizzazione degli assi di viabilità storica e al potenziamento della fruibilità del territorio a sostegno dell'attività agricola e di mantenimento dell'area.

In ogni caso, la gara d'appalto dovrà prevedere l'individuazione di **opere compensative**, al fine di risolvere eventuali nodi viabilistici critici, sia nei punti di innesto della Variante, sia sulle viabilità interessate dalla movimentazione dei mezzi pesanti per tutta la durata di cantiere. In particolare, si chiede che questi interventi, propedeutici anche a una migliore gestione della viabilità ordinaria durante la realizzazione dell'opera, siano ultimati **prima dell'inizio dei lavori di scavo**.

Considerando le importanti ripercussioni che le fasi di cantiere potranno avere sulle **stagioni turistiche**, chiediamo che il cronoprogramma venga strutturato al fine di riservare le lavorazioni meno impattanti (minore movimentazione merci, minore rumore) nei mesi primaverili ed estivi. Infine, chiediamo di garantire **controlli severi sugli appalti dei cantieri** e attenzione strettissima all'operato delle imprese di costruzione in **fase operativa**.

Considerata l'insostenibile situazione della viabilità locale, i sottoscrittori di questo documento richiedono un intervento risolutivo a riguardo, ma ritengono l'attuale Progetto Definitivo inadeguato e, alla luce delle considerazioni sopra esposte, ne chiedono una profonda revisione.

Como, 26 Maggio 2015

Italia Nostra Como Onlus - Fiammetta Lang

Legambiente Lombardia Onlus - Damiano Di Simone

La Cruna del Lago - Attilio Furini

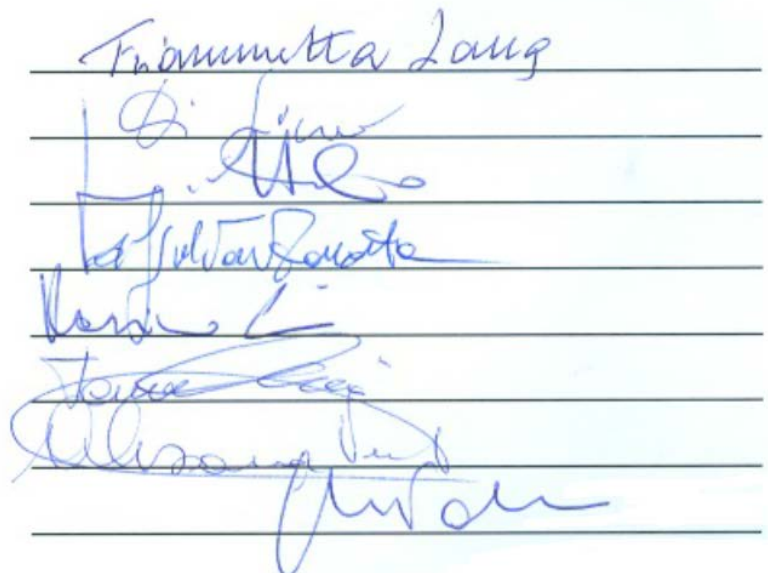
Diocesi di Como - Mons. Giuliano Zanotta

Territori Natura Arte Cultura - Massimo Lozzi

Comitato Viabilità Tremezzina - Tommaso Leoni

Chiave di Volta - Alessandro Verga

Iubilantes - Giorgio Costanzo



Handwritten signatures in blue ink over horizontal lines, corresponding to the list of signatories on the left. The signatures are: Fiammetta Lang, Damiano Di Simone, Attilio Furini, Mons. Giuliano Zanotta, Massimo Lozzi, Tommaso Leoni, Alessandro Verga, and Giorgio Costanzo.

