



Provincia di LECCO COMUNE DI NIBIONNO



PGT 2010

DOCUMENTO DI PIANO

Data: *Febbraio 2011*

Agg.:

Scala:

Elaborato: **DdP R5**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

a seguito controdeduzioni alle osservazioni

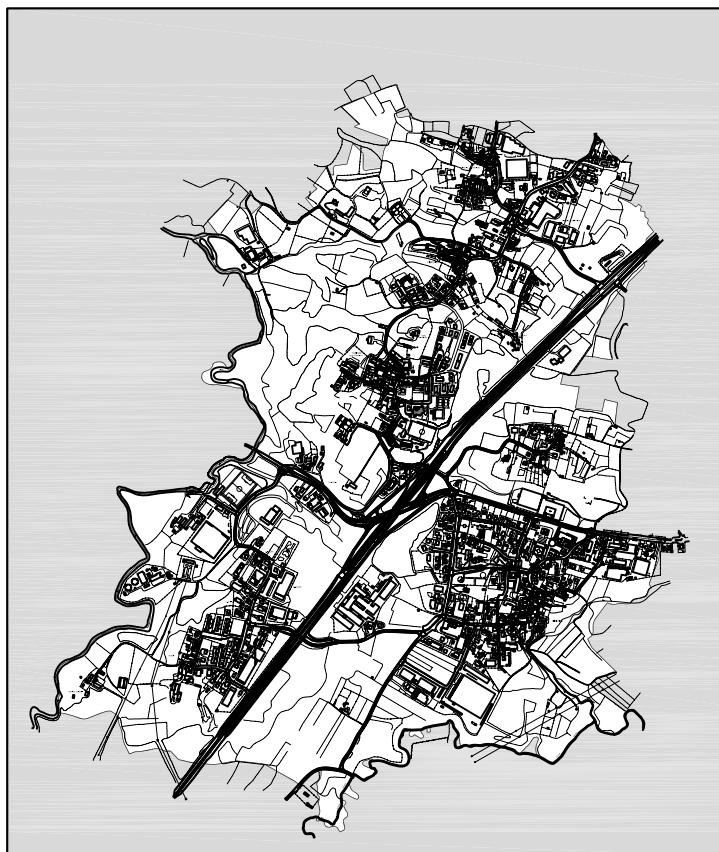
Sindaco:
Angelo NEGRI

Segretario: Dott.ssa Raffaella VOLPEZ
Gestione del Territorio: Arch. Elena MOLTENI

Progettista:
Arch. Luigi CONFALONIERI

via Dei Mille, 4/e - 23891 BARZANO' (Lc)
tel/fax 039/2310787
E.mail: luigi@arch-confalonieri.it

Collaboratori: Geom. Luana GUALIVA
Arch. Marco BRAMATI



Adozione: Delibera di C.C. n°29 del 17/09/2010
Pubblicazione: BURL n°40 del 06/10/2010
Parere di compatibilità con il P.T.C.P. Lecco: Delibera n°27 del 01/02/2011

Parere di compatibilità con il PTR: Delibera n° IX/1272 del 01/02/2011
Parere di compatibilità con il PTC PRVL : Prot. n° 800 del 16/02/2011
Approvazione:

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL DOCUMENTO DI PIANO

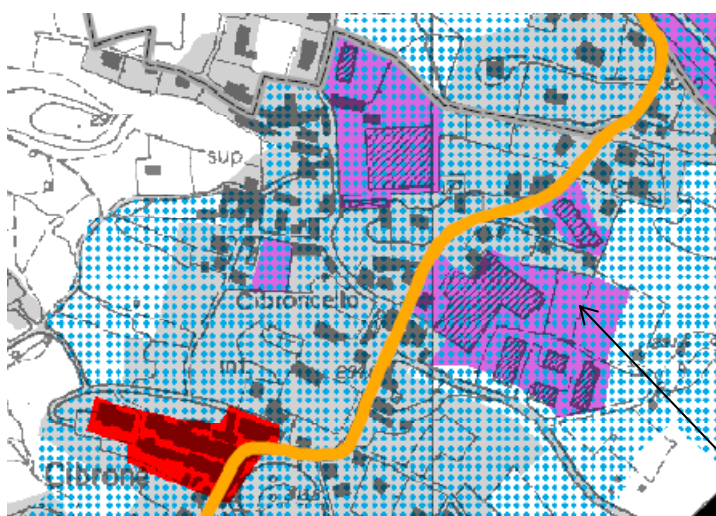
A seguito delle controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri degli Enti competenti

Le modifiche apportate al Documento di Piano, con conseguenziale riflesso anche su tutto il PGT, sono state determinate dalla presa d'atto dei pareri di compatibilità espressi dalla Provincia di Lecco per quanto concerne la conformità al PTCP e dalla Regione Lombardia in relazione al PTR.

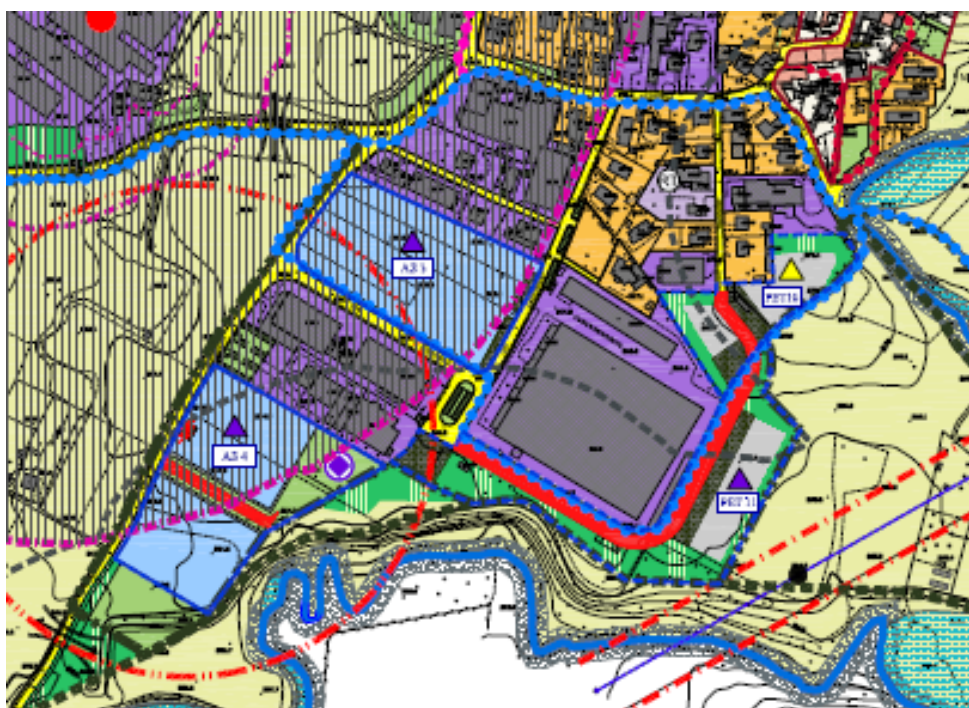
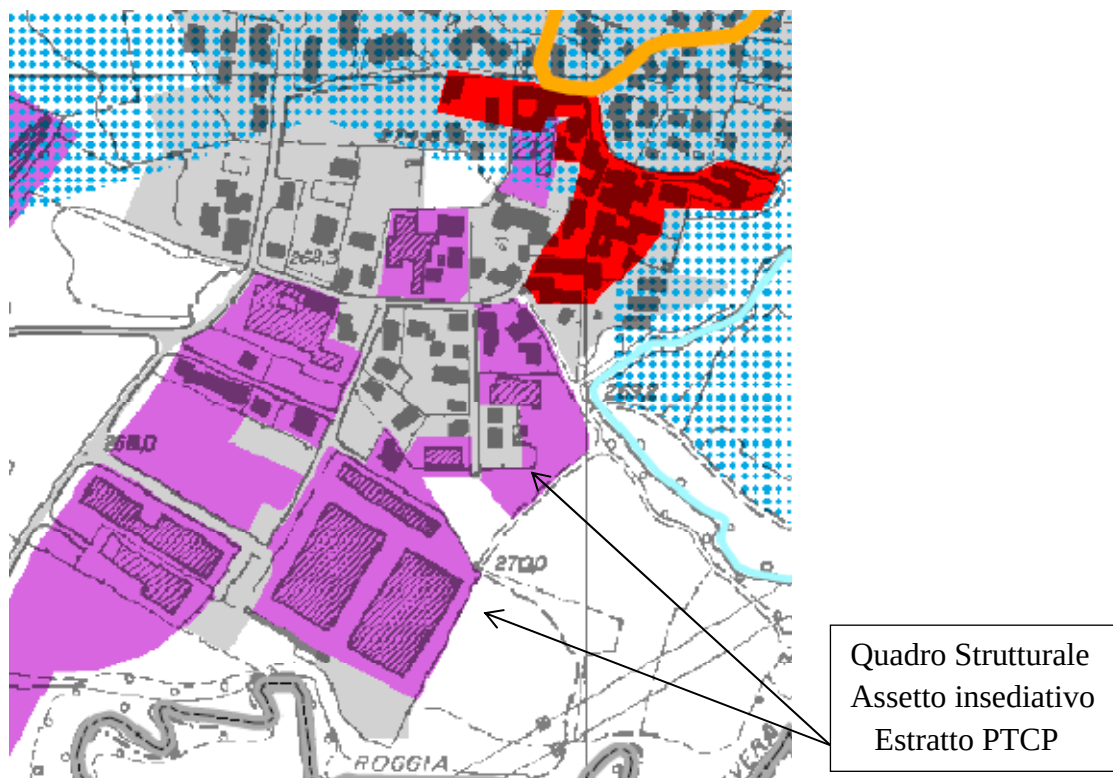
Modifiche apportate al PGT dal parere di conformità al PTCP.

La Provincia, in ragione delle competenze sulla definizione delle aree agricole strategiche ha richiesto, maggiori tutele per gli ambiti PET1, PET2 e PET6, nonché lo stralcio del PET11 e contestualmente la previsione di viabilità a collegamento tra la Manara e la via Cadorna.

Il Documento di Piano, motivava la collocazione di un'area produttiva contermina ad edifici a destinazione produttiva esistenti, quale ricollocazione di una previsione di PRG posta al termine di via Manara, ed in ragione anche dell'impossibilità di utilizzo di previsioni contenute nel Quadro Strutturale 1 – Assetto insediativo.

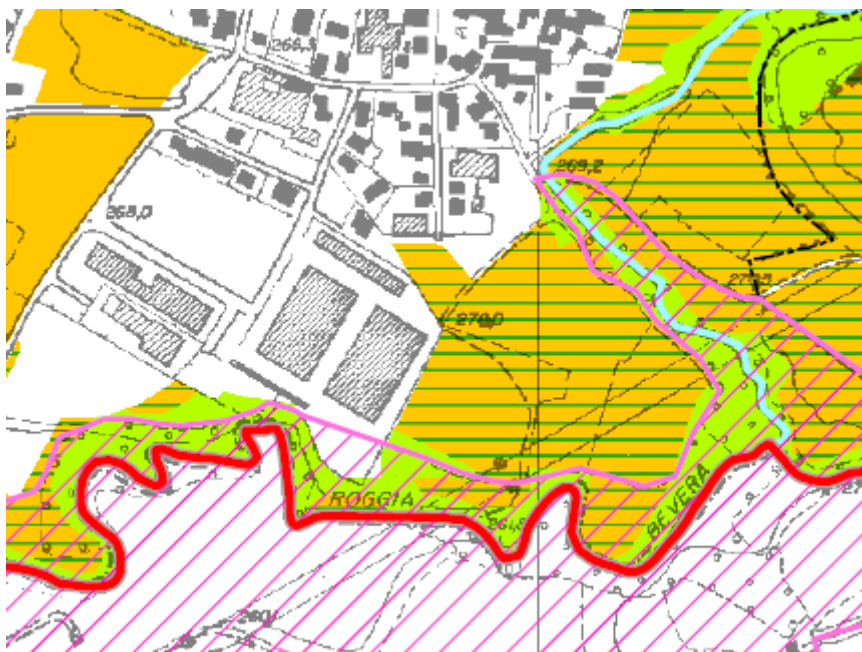


Aree produttive previste
dal PTCP



La scelta indicata dal PGT adottato.

Alla Provincia compete, ai sensi dell'art. 15 comma 4 delle LR n. 12/2005 gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, che nello specifico identifica le aree del PET 11 in quelle a prevalente valenza ambientale.



A - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (art. 56)

- Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico
- a prevalente valenza ambientale

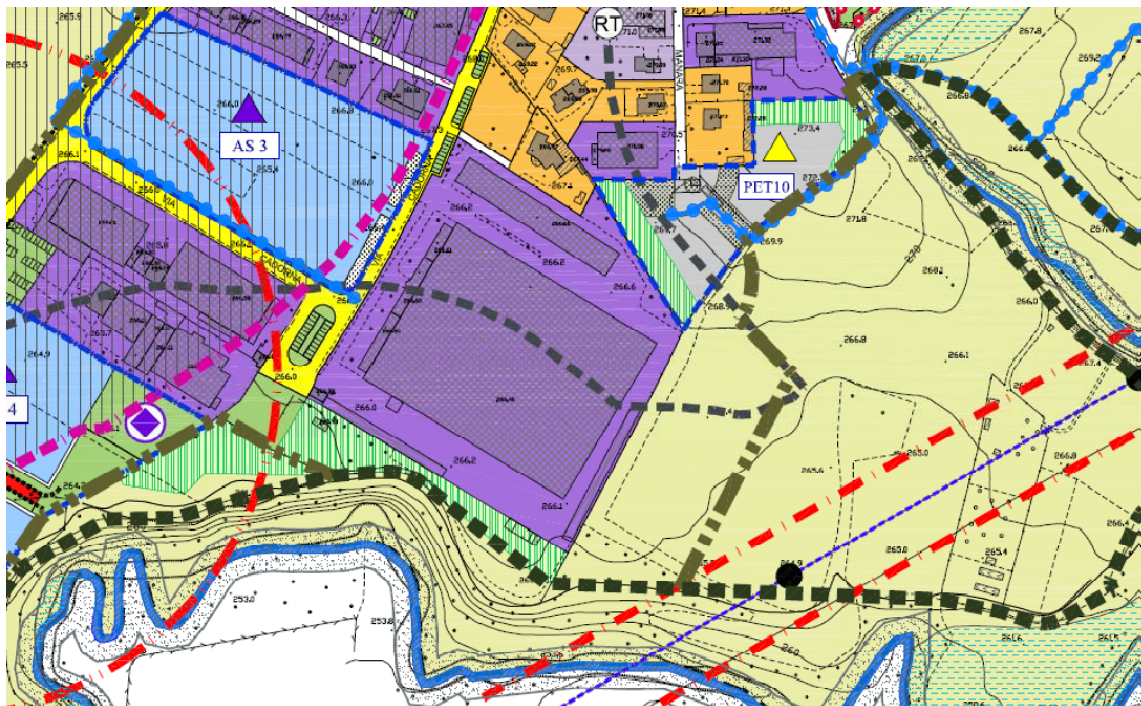
Il Documento di Piano, pur considerando la valenza agricola proponeva un'adeguamento sulla base delle seguenti considerazioni:

- maggiori superfici agricole individuate nel Sistema rurale, paesistico ambientale (vedasi bilancio all'elaborato PdR R1);
- ricollocazione di altre superfici a carattere produttive individuate e comunque determinanti consumo di nuovo suolo;
- una sorta di compensazione ambientale costituita dalla proposta di tutela delle aree contermini da integrarsi con il Parco Regionale
- la possibilità di costituire una alternativa viabilistica all'abitato di Nibionno;
- i benefici derivati all'abitato ed in particolare al nucleo di antica Formazione dall'interdizione all'attraversamento del traffico pesante a seguito della realizzazione della "bretellina".

Va comunque riconosciuto che le aree interessate dal PET11 risultavano far parte di un contesto ambientale, paesistico ed agricolo di alto valore e che la proposta si poneva per

manca di alternative praticabili per orografia dei terreni, edificato diffuso ed una infrastrutturazione viaria esistente difficilmente adeguabile.

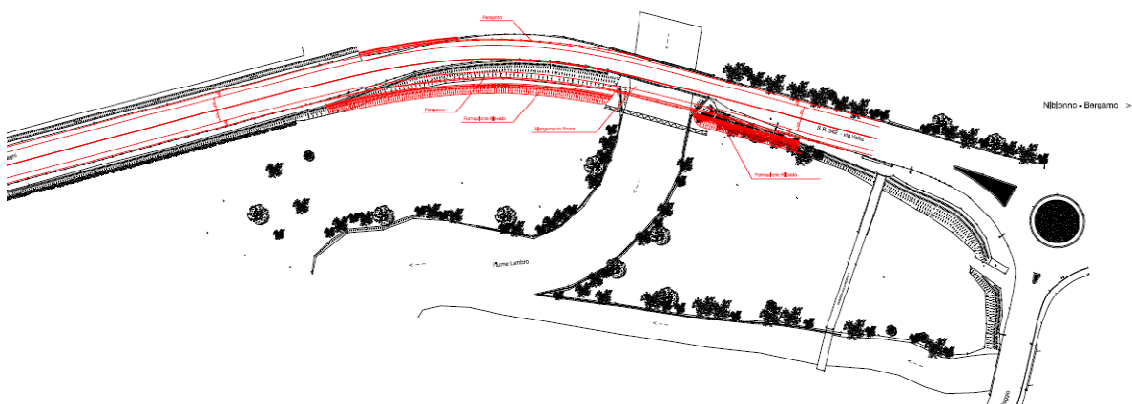
L'accoglimento della prescrizione provinciale pone comunque la necessità di riaffrontare la questione in sede di pianificazione attuativa del contermine PET10, di una specifica variante o di una Piano della viabilità e della mobilità per la ricerca delle soluzioni alternative che possano essere praticate all'interno del tessuto urbano consolidato.



La definitiva previsione di Piano.

In merito al sistema della Mobilità la Provincia chiede poi che il comune garantisca il raccordo con la Regione Lombardia in merito all'autostrada VARESE_COMO_LECCO in quanto obiettivo prioritario di interesse regionale.

Da rilevare che nel medesimo parere è richiesto l'inserimento di un progetto preliminare di ampliamento della SP 342 (ampliamento del ponte sul Lambro) che interessa le medesime aree della previsione autostradale.



Il progetto preliminare della Provincia di ampliamento del ponte sul Fiume Lambro

Modifiche apportate al PGT dal parere di conformità al PTR.

Sistema degli obiettivi di Piano

Con l’emissione del parere la Regione Lombardia chiede di evidenziare il raccordo specifico con gli obiettivi di tematici proposti dal PTR ed in particolare:

ST3.1 – Tutelare i caratteri naturali diffusi attraverso la creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro (reti ecologiche)

L’orientamento di riassetto territoriale si esplica sulla base dei seguenti obiettivi:

- Ob. 14 : Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat.
- Ob. 16 : Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti.
- Ob. 17 : Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata.

- Ob. 19 : Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia.

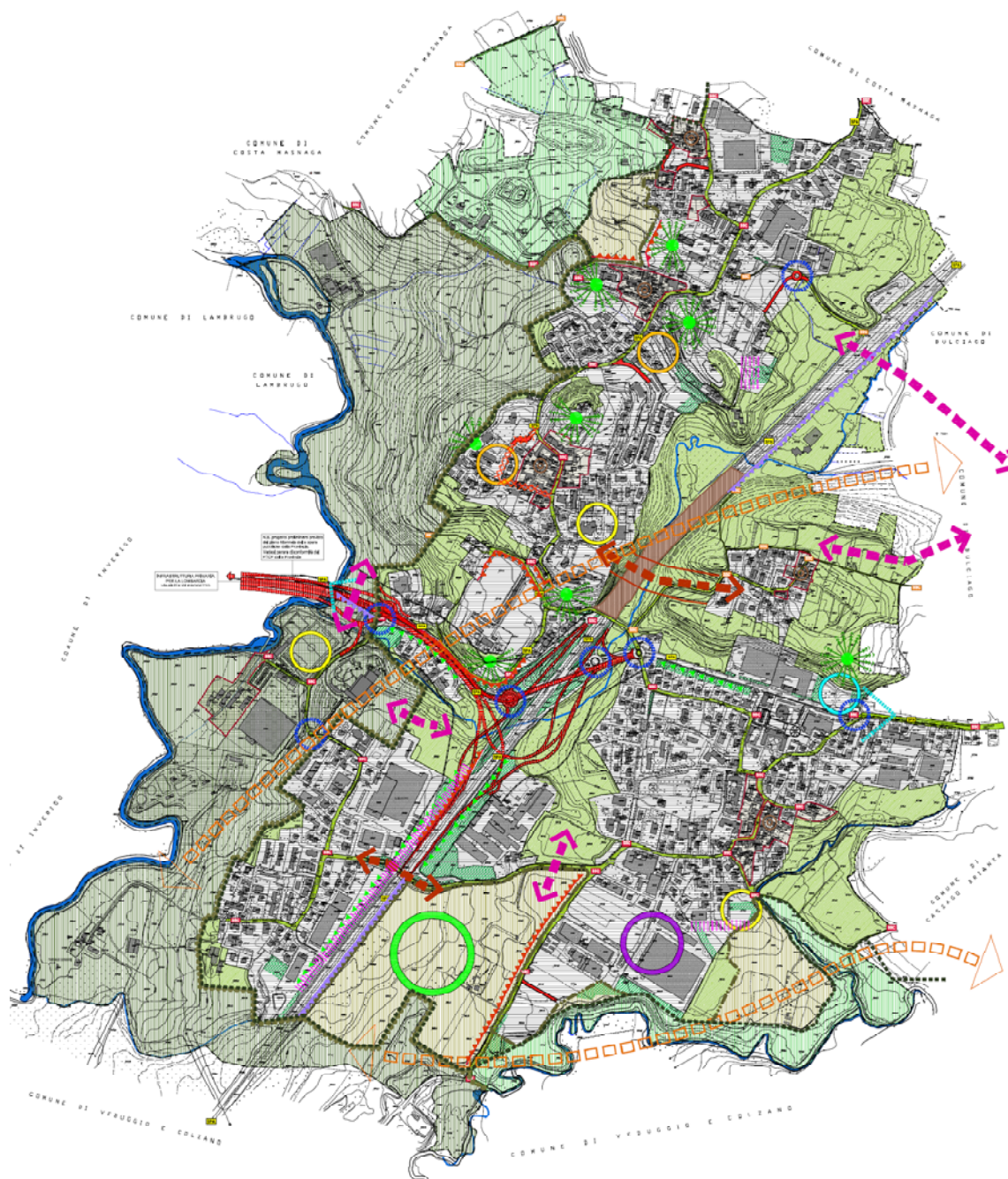
Il PGT del Comune di Nibionno, pur in un territorio ampiamente sacrificato al sistema infrastrutturale della mobilità regionale (SS 36, SP 342, previsione autostradale) a cui paga un pesante dazio sia in termini di inquinamento, ma anche di disaggregazione territoriale delle quattro principali località che lo compongono, definisce attraverso il Quadro strategico la ricerca della tutela non solo di aree già incluse nelle Aree verdi regionali, quale il Parco della Valle del Lambro, ma ne propone il potenziamento mediante inserimento di quattro grandi aree per l'ampliamento del Parco stesso. L'inserimento di queste aree condiviso anche con i comuni di Cassago Brianza, Cremella e Monticello Brianza, consentono la formazione di un collegamento ecologico primario trasversale con il Parco Agricolo della Valletta (vedasi le tavole comuni di condivisione illustrate nel Quadro conoscitivo)

Per favorire un collegamento nord-sud della rete ecologica primaria, dato per indirizzo dal Quadro strategico, il PGT tutela sia le aree agricole (senza alcuna nuova previsione edificatoria), sia le aree boscate lungo tutta la direttrice costituita dalla roggia di Tabiago con un potenziamento mediante rimboschimenti lungo gli assi di intersezione della SS36 e della SP342.

Prevede attraverso scelte confermate dal Piano delle Regole, atte a costituire ricucitura e connessione ecologica secondaria, il recupero e/o il mantenimento di aree alla destinazione agricola ed alla tutela ambientale.

Il PGT non pone a tutela solo il sistema acque, inteso come reticolo primario e secondario, ma in termini normativi interviene (nel Piano delle Regole) sia in termini prescrittivi che di incentivazione al minor consumo di acqua, richiedendo il recupero delle acque piovane, la realizzazione del sistema di adduzione duale, una riduzione delle superfici impermeabili incrementando le quantità di permeabilità dei suoli, la realizzazione di vasche di accumulo sia per le acque meteoriche che per quelle grigie.

Gli obiettivi del PTR 17 e 19 trovano riscontro nei criteri di sostenibilità (con incentivi al conseguimento nelle NTA del PdR) e nei specifici indirizzi e norme di tutela paesaggistica, che accompagnano il documento di Piano e la costituzione della "Carta del Paesaggio".



Il Quadro Strategico del Documento di Piano.

ST3.2 – Tutelare salute e sicurezza dei cittadini attraverso la riduzione dell'inquinamento ambientale e la perseverazione delle risorse.

L'attenzione alla tutela della salute e sicurezza da assicurarsi perseguendo questi obiettivi:

- Ob. 7 : Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico
- Ob. 8 : Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque
- Ob. 17 : Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata.

La scelta operata mediante convenzione con i Comuni di Cassago Brianza, Cremella e Monticello Brianza non si è limitata alla definizione di “Linee di indirizzo, aspetti e scelte per una pianificazione condivisa”, ma si è tradotta anche in passi concreti, come la tutela di aree per l’ampliamento sia del Parco Regionale della Valle del Lambro sia del Parco Agricolo della Valletta, o in obiettivi a medio e lungo periodo per il potenziamento delle strutture di supporto e collegamento con la linea ferroviaria Monza-Molteno-Oggiono. Formazione di un interscambio con costituzione di una ciclostazione servita da una rete di mobilità ciclabile, 45 km complessivi sui quattro comuni, di cui 18 km nel solo territorio di Nibionno. Parte di questa rete è in realizzazione e completamento, mentre altri tratti sono a carico di interventi già convenzionati e recepiti nel PGT.

Nibionno e i comuni, convenzionati non solo in aspetti di pianificazione, di per sé un aspetto già molto significativo, ma alla ricerca di un uso più collegiale e condiviso di servizi, di sviluppo ma anche di qualità complessiva da raggiungere. E questa qualità è anche nella scelta di determinati criteri per lo sviluppo sostenibile, predeterminando una base minima da garantire (tutti i nuovi interventi, gli ampliamenti e le ristrutturazioni in classe energetica B) con incentivazioni, differenziate da comune a comune, per il raggiungimento di livelli qualitativi superiori.

Gli stessi interventi di consumo e trasformazione del suolo, devono restituire in termini di miglioramento qualitativo sia ambientale che prestazionale degli edifici per ridurre e limitare l’uso delle risorse. Questa restituzione si materializza anche in termini di standard qualitativi raggiungibili con l’assunzione di opere e obiettivi del Piano dei servizi.

La prevenzione e la diffusione della conoscenza del rischio sono già attivi nell'ambito delle scelte amministrative, che trovano però spesso un duro ostacolo nelle scarse possibilità economiche.

Gli stessi indirizzi posti con la Valutazione Ambientale Strategica per le riqualificazioni e le trasformazioni del territorio finiranno per essere scelte di mitigazione più che di sviluppo, in un territorio dove l'inquinamento da traffico è in costante aumento e ove la scelta di localizzazione di una infrastruttura come quella autostradale non potrà che dilatarne gli effetti.

Il PGT evita di accentuare l'eccessiva pressione antropica sull'ambiente e sul paesaggio, limitando le scelte di trasformazione a quanto già consolidato nello strumento previgente consapevole che nel tempo si dovranno operare aspetti di pianificazione esclusivamente su quanto già urbanizzato.

ST3.3 – Favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa.

- Ob. 13 : Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo

La scelta di non identificare nuove aree, tranne quella operata per la tutela paesistica di un edificio tutelato (la Torre di Tabiago) delocalizzando un piano attuativo in una zona di accessibilità sostenibile, ha consentito anche una tutela assoluta e definitiva sia della SS 36, sia delle aree lungo la SP 342 oggetto di definizione del corridoio urbanistico di salvaguardia.

Il contenimento d'uso del suolo, oggetto di condivisione tra i comuni convenzionati, è stato recepito in misura inferiore anche agli obiettivi del PTCP provinciale.

Questa impostazione se da un lato consente di garantire un livello di adeguamento infrastrutturale, dall'altro, nel caso specifico di Nibionno, rischia di determinare un "isolamento" degli abitati con pregiudizio al mantenimento di integrità culturali e di rapporto.

ST3.4 – Promuovere la riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata.

- Ob. 2 : Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica
- Ob. 3 : Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi
- Ob. 4 : Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio

Il PGT di Nibionno, come quello dei comuni convenzionati, ha posto nella riqualificazione della linea ferroviaria Monza-Molteno-Oggiono il principale riferimento alla mobilità sia per i percorsi di studio che per quelli di lavoro. Le Amministrazioni Comunali sono da tempo coese sulla necessità di operare investimenti per la riqualificazione dell'unico asse di mobilità sostenibile che attraversa i loro territori. I recenti studi della mobilità su ferro commissionati dalla provincia hanno evidenziato la crescita esponenziale delle utenze, che spesso, anche sulla base di un trasporto pubblico locale poco organizzato verso le polarità, sono costrette a spostamenti trasversali verso aree di interscambio riqualificate (vedasi nodo di interscambio ferro/gomma di Cernusco Lombardone).

La formazione di polarità locale per livelli di natura scolastica, sanitaria, associativa, o di sportiva e di tempo libero hanno con al sola eccezione di Villa Greppi una dimensione troppo piccola per risultare incisiva ma contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo che il PTR si è posto.

La condivisione dei servizi, già avviata da tempo nella partecipazione a consorzi prima ed ora nella gestione di società a capitale pubblico-privato, orienta le amministrazioni convenzionate alla implementazione dell'offerta.

Aspetto che non può prescindere dal miglioramento degli spostamenti interni se non attraverso la realizzazione della rete ciclabile prevista.

L'imponente rete ciclabile, condivisa nei PGT, è strutturata in percorsi di carattere provinciale, già previsti dal PTC del Parco o dalla rete provinciale, in percorsi di carattere intercomunale che hanno nella Stazione ferroviaria il loro obiettivo di

connessione e quella più propria comunale atta a garantire l'accessibilità alle principali strutture (scolastiche, religiose, collettive e sportive).

Tutte poi concorrono all'obiettivo comune di valorizzazione del territorio, anche dal punto di vista turistico, se con la loro realizzazione contestualmente si riesce ad attuare la riqualificazione della linea ferroviaria.

ST3.5 – Applicare modalità di progettazione integrata tra infrastrutture e paesaggio.

- Ob. 2 : Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica
- Ob. 20 : Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati.
- OB. 21 : Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio

Il PGT concorre all'applicazione dell'obiettivo del PTR regionale non solo dettando gli indirizzi e le prescrizioni per una coerente tutela e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio, ma identifica anche aspetti di incentivazione per il miglioramento sia della qualità architettonica che della mitigazione e compensazione ambientale.

La promozione paesistica non è limitata alla tutela di edifici storici o alla segnalazione delle cautele a fronte di un rischio archeologico esteso all'intero territorio, ma si pone anche come elemento di riqualificazione dei Nuclei di Antica Formazione, di recupero di elementi simbolici o della tradizione locale.

La ricerca della qualità progettuale diviene elemento preferenziale, nella definizione di assunzione di opere, di uso di materiali, di contenimento nell'uso delle risorse e dei consumi che ogni intervento deve prediligere in termini di standard qualitativi o dell'ottenimento delle incentivazioni ammesse.

Gli interventi che determinano consumo di nuovo suolo sono integrati anche da aree per la mitigazione e la compensazione ambientale, poste spesso per la tutela di aree agricole, il mantenimento della rete verde, il collegamento con ambiti più marcatamente tutelati da aspetti di carattere paesaggistico.

ST3.6 – Tutelare e valorizzare il paesaggio caratteristico attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa e il mantenimento dell'attività agricola

- Ob. 10 : Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo
- Ob. 14 : Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat.
- OB. 21 : Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio

L'Amministrazione Comunale di Nibionno ha ben presente quale sia il valore intrinseco generato da un Sistema delle acque che ha sempre avuto nel Fiume Lambro un importante elemento di sviluppo della collettività locale (basti pensare ai Mulini), e da un territorio che per valori geologici, ambientali e paesistici risulta inserito in una Grande area verde regionale tanto da proporre l'ampliamento.

in un sistema agricolo ormai poco incisivo dal punto produttivo, ove risultano comunque riconosciute le aziende esistenti, il PGT promuove essenzialmente la valorizzazione dal punto di vista ambientale e paesaggistico, sia di tutela per elementi di alto valore geologico come i geositi, i crinali morenici, i terrazzamenti, sia di conservazione, formazione o recupero di punti di visuale, percorsi storici, edifici legati alla tradizione e all'uso delle acque (ponti, mulini, rustici ecc.)

ST3.7 – Recuperare aree e manufatti edilizi degradati in una logica che richiami le caratteristiche del territorio pedemontano.

- Ob. 5 : Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti

multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso:

- la promozione della qualità architettonica degli interventi
 - la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici
 - il recupero delle aree degradate
 - la riqualificazione dei quartieri di ERP
 - l'integrazione funzionale
 - il riequilibrio tra aree marginali e centrali
 - la promozione di processi partecipativi
- Ob. 6 : Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero
- Ob. 14 : Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat.

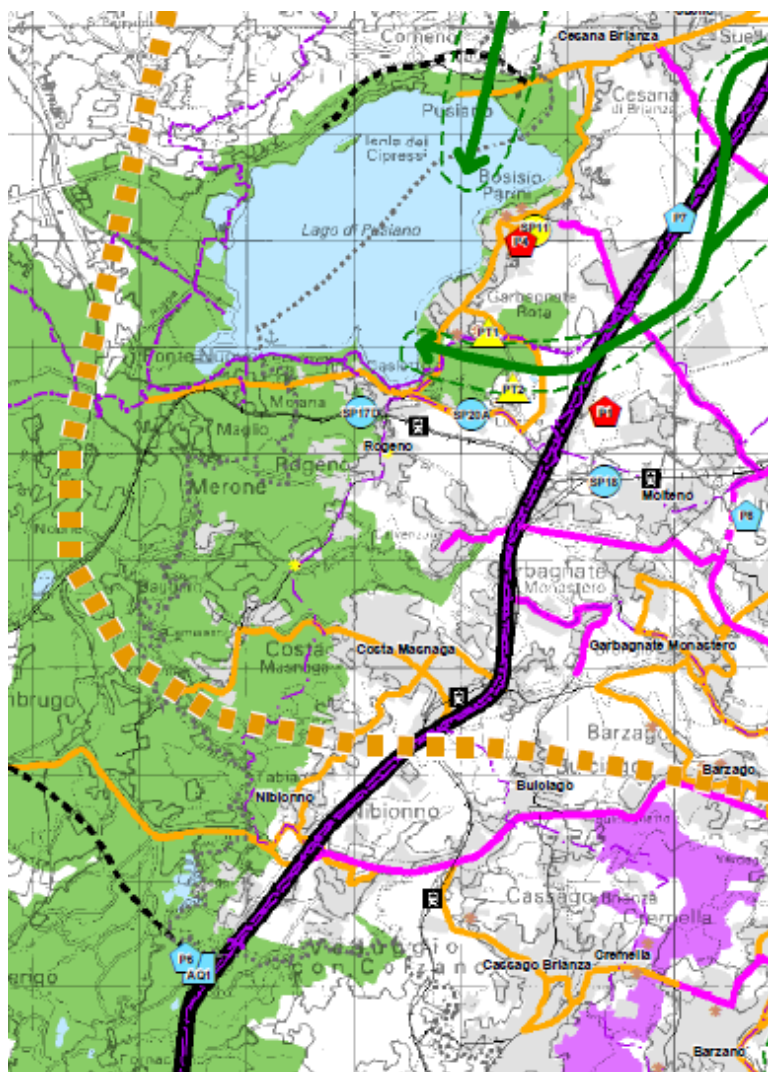
Gli obiettivi che il PTR si pone, già descritti anche per i punti precedenti, sono non solo una derivazione degli indirizzi condivisi, ma anche applicati con le scelte operate e la normativa prescritta all'attuazione degli strumenti siano essi derivati dal Documento di Piano, dal Piano dei Servizi o dal piano delle Regole.

Obiettivi prioritari di interesse regionale e sovra regionale

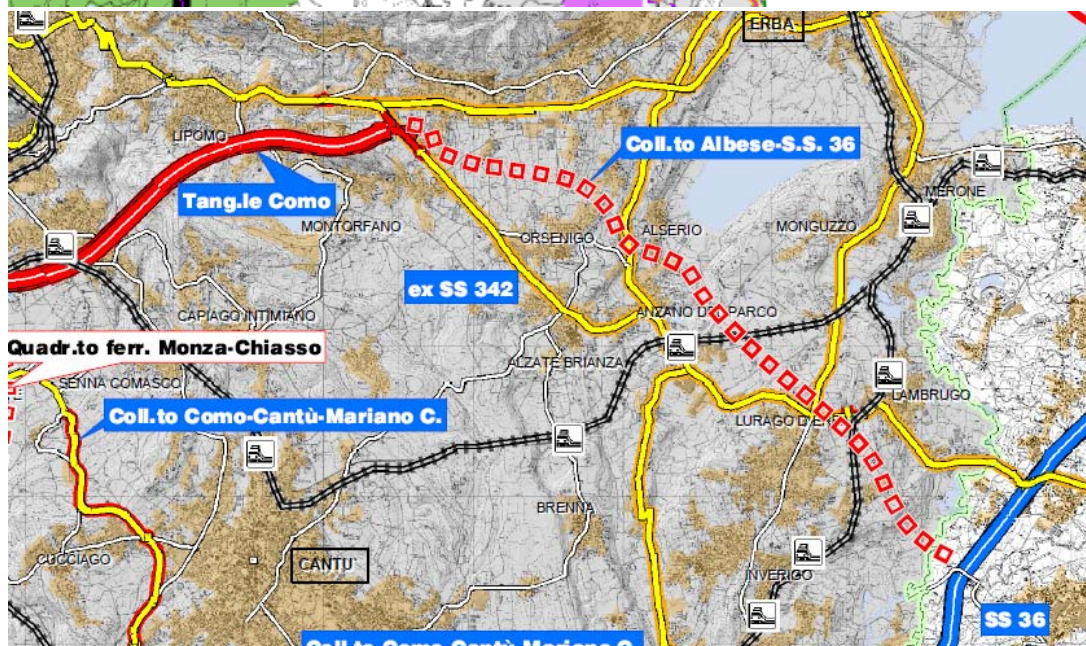
Il percorso di PGT, passato preliminarmente dalla fase di individuazione e precisazione degli indirizzi, degli aspetti e delle scelte di condivisione, ha visto la redazione del documento di Piano in tempi ove la previsione di infrastrutture viabilistiche sembrava interessare solo marginalmente il territorio del Comune di Nibionno.

Sia il PTR, sia i PTCP della Provincia di Lecco che quello della Provincia di Como, ponevano indicazione per una localizzazione più spostata verso la Provincia di Milano come innesto sulla SS 36.

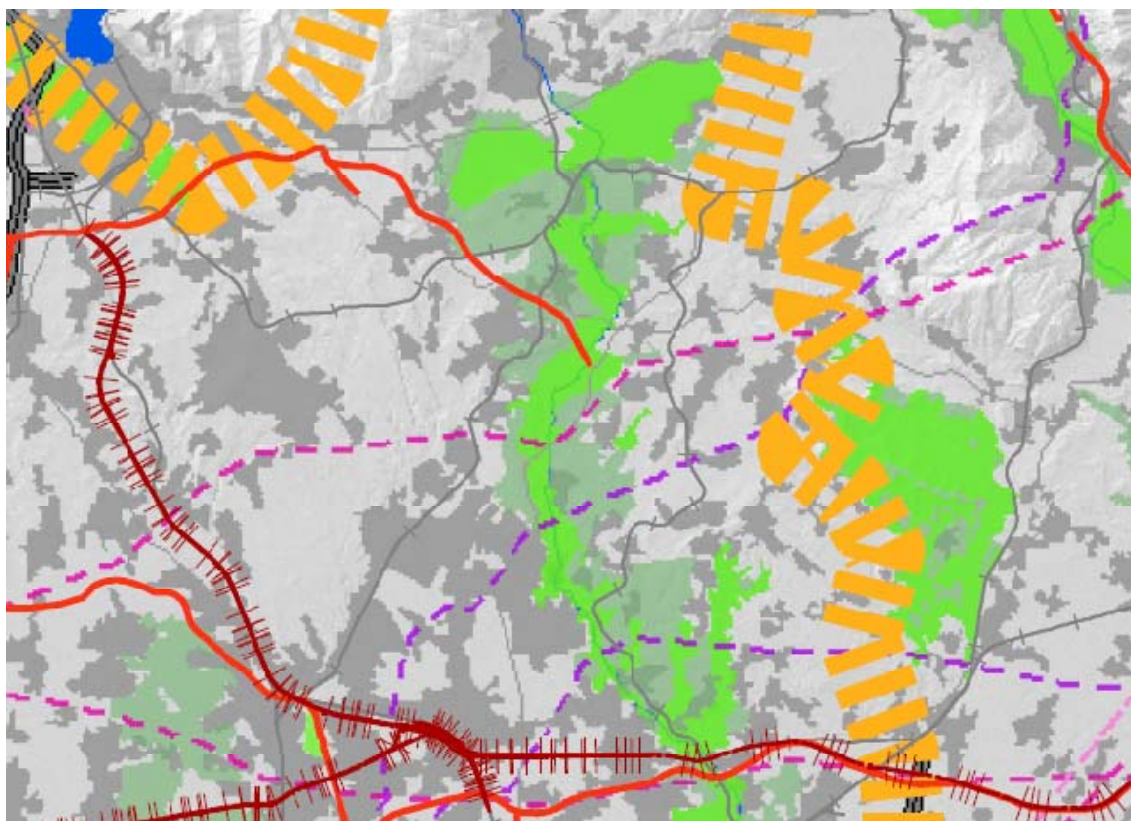
Ne comprova il fatto che il Quadro strategico e gli atti di PTCP della Provincia di Lecco danno scarso rilievo o valutazione di percorsi alternativi, tanto da avviare una riqualificazione della SP 342 particolarmente significativa proprio nel Comune di Nibionno con la formazione di quattro nuove rotatorie e la progettazione di ampliamento del ponte sul Lambro.



La previsione
infrastrutturale nel
PTCP della Provincia
di Lecco



La previsione
infrastrutturale nel
PTCP della Provincia
di Como



La cartografia di PTR



La localizzazione del PGT adottato

La previsione infrastrutturale, che costituisce Obiettivo prioritario di interesse regionale e sovra regionale è riferita alla realizzazione dell'Autostrada regionale Varese-Como-Lecco. In particolare Nibionno risulta interessato dalla Tratta B Como – Lecco collegamento Albese con Cassano . Nibionno.



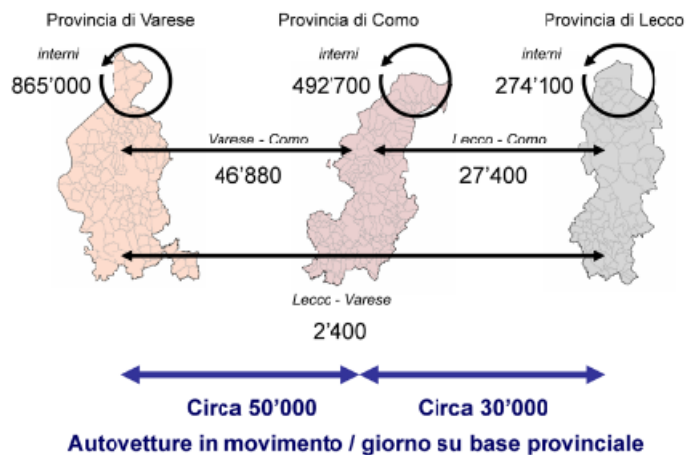
Analisi trasportistica

COLLEGAMENTO DIRETTO VARESE - COMO - LECCO: Bacino di domanda potenziale

Distribuzione ed entità delle relazioni di spostamento in autovettura come conducente originarie nelle Province di Varese, Como e Lecco espresse in veicoli leggeri totali bidirezionali giornalieri.

Elaborazioni informazioni indagine regionale (CATI e cordone - anno 2002) .

**MEDIA DELL'ORDINE DEI 40'000
AUTOVEICOLI SU BASE
GIORNALIERA**



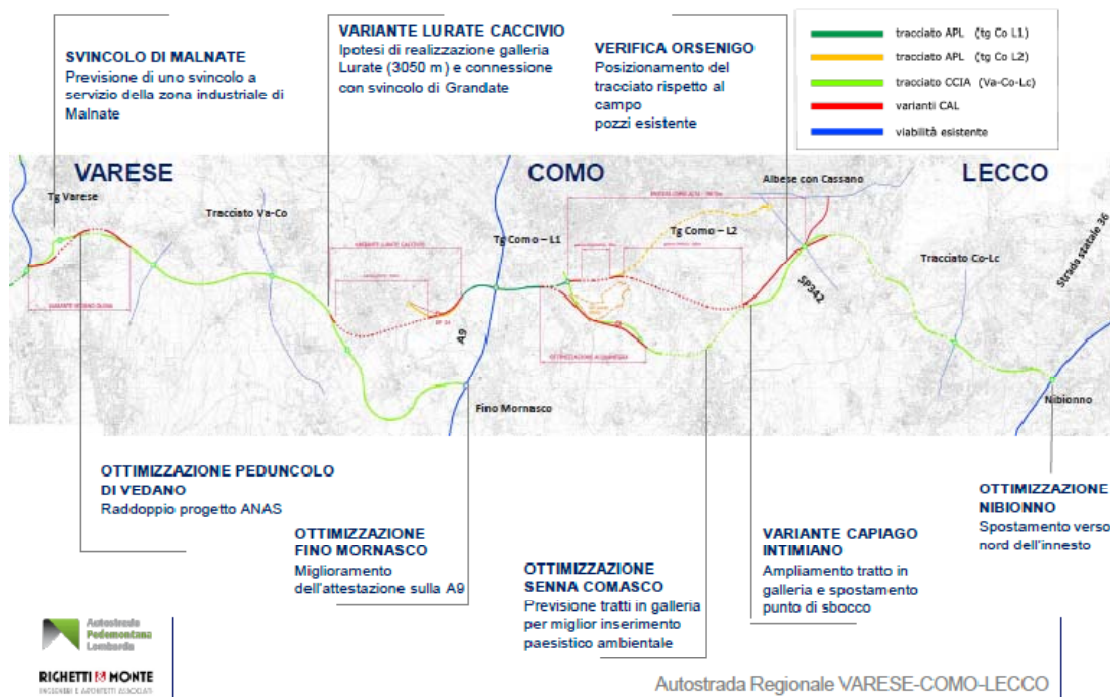
Autostrada Regionale VARESE-COMO-LECCO

Dati e immagini estratti dallo Studio di Fattibilità

L'analisi sopra riportata ha costituito riferimento per la definizione del collegamento.

“37 Km per una spesa complessiva di 1 miliardo e 474 milioni di euro. Con un pedaggio che varierà dai 3 ai 5 euro per automezzo. Pari ad un costo di 39 milioni di euro al km. Stiamo parlando della nuova autostrada Varese-Como-Lecco, presentata questa mattina al centro espositivo di MalpensaFiere. Il progetto nasce dopo che il Cipe ha approvato il progetto definitivo di Pedemontana, senza i secondi lotti delle tangenziali di Varese e Como. A causa della poca sostenibilità economica. Tempo previsto di costruzione: 5 anni.” (tratto da www.varesenotizie.it)

Le varianti: quadro complessivo



PRINCIPALI CARATTERISTICHE DI PROGETTO:

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	10.800 m
TRATTI RIQUALIFICAZIONE ESISTENTE	1.185 m
TRATTI IN RILEVATO	1.450 m
TRATTI IN TRINCEA	2.990 m
TRATTI IN VIADOTTO	475 m
TRATTI IN GALLERIA ARTIFICIALE	4.500 m
N° OPERE D'ARTE	2 viadotti, 8 galleria artificiale, 2 cavalcavia
N° SVINCOLI	4 (Interconnessione Tang. Como, SP 38, SP 41, SS 36)
STIMA DEI COSTI	
COSTI DI COSTRUZIONE	450.990.000 €
OPERE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO	11.067.146 €
TOTALE	462.057.146 €

Dati relativi al collegamento Albese con Cassano – Nibionno.

Il recepimento è ai sensi dell'art. 102bis della L.R. n. 12/2005, che impone anche l'individuazione di un corridoio di salvaguardia urbanistica per la tutela della fattibilità del tracciato.

La realizzazione dell'infrastruttura autostradale pone, oltre all'incremento di traffico, all'accrescimento dei livelli di inquinamento, all'ulteriore costituzione di una barriera alle relazioni territoriali, la assoluta necessità di aprire un confronto per la ricerca di

soluzioni atte a costituire aspetti di ricucitura del territorio e di mitigazione degli impatti.

La voce dell'Amministrazione Comunale

A seguito dell'osservazione pervenuta dalla Regione Lombardia, richiedente l'adeguamento delle cartografie per inserire una fascia di rispetto in previsione di un futuro collegamento autostradale tra Varese-Como-Lecco e con innesto alla Superstrada Milano-Lecco proprio sul territorio del Comune di Nibionno all'altezza dell'attuale incrocio con la Como-Bergamo, l'Amministrazione comunale ritiene doveroso indicare le proprie raccomandazioni nel "Documento di Piano" affinché possano essere oggetto di consultazione durante le fasi decisionali e progettuali precedenti la eventuale attuazione di tale proposta.

In primo luogo l'Amministrazione auspica che, qualora si decidesse di passare al progetto definitivo del tracciato e delle opere annesse, venga interpellata anche l'Amministrazione del Comune di Nibionno, come ente direttamente interessato, in quanto potrebbe fornire validi supporti e consigli, avendo la conoscenza diretta dei luoghi e del territorio identificati nella proposta in questione. Per questa ragione l'Amministrazione si aspetta di essere invitata di diritto alla prima occasione di "conferenza dei servizi".

In secondo luogo l'Amministrazione Comunale ribadisce fin d'ora la propria posizione di contrarietà al tracciato proposto per svariati motivi che vengono di seguito elencati:

- a) Non avendo avuto alcuna possibilità di verificare le sezioni e le quote corrispondenti ai vari livelli stradali da realizzarsi sul territorio comunale, con particolare riferimento alle parti in galleria e ai raccordi con la superstrada, risulta ad oggi impossibile capire e valutare gli impatti delle opere previste sul territorio: siano essi ambientali, paesaggistici ovvero idriche e tecnologiche.
- b) Il tratto di autostrada in galleria, avendo l'imbocco nelle vicinanze del fiume Lambro potrebbe essere oggetto di filtrazioni continue e in occasione di eventi naturali eccezionali, come le esondazioni del fiume, (che spesso si sono verificate in quella zona) potrebbe addirittura venire allagato. D'altro canto se per evitare gli allagamenti verranno costruiti argini o barriere artificiali, queste potrebbero costituire un ulteriore strozzatura al deflusso naturale delle acque del fiume, senza tener conto dell'impatto che avrebbero sul paesaggio di quella zona che è sede del Parco Naturale del Lambro.
- c) La scelta di innesto della nuova autostrada con la superstrada, nel luogo dell'attuale incrocio con la CO-BG, è infelice e poco sostenibile per il territorio per gli abitanti del Comune di Nibionno. Un'alta percentuale del territorio urbanizzato del comune è già occupato da grosse arterie di viabilità che tagliano praticamente in quattro le zone paese. Una nuova arteria autostradale non farà altro che aumentare e

peggiore questa divisione sia dal punto di vista ambientale che sociale. Una soluzione con un tracciato più decentrato sarebbe di minor impatto per problematiche di traffico, inquinamento, etc.

- d) Un'arteria stradale di tali dimensioni ed i raccordi con la superstrada, realizzati proprio nel centro del territorio comunale, non potranno che aumentare le problematiche di viabilità sul territorio stesso. Nibionno potrebbe diventare uno dei fulcri di accesso da e per le autostrade, richiamando un aumento della veicolare leggera e pesante dalle zone limitrofe sia sulle vie provinciali che su quelle comunali.
- e) L'aggiunta di un'autostrada e l'aumento del traffico proprio nel centro del territorio comunale aumenterà l'inquinamento atmosferico (polvere sottili, CO₂, etc) ed anche l'inquinamento acustico.
- f) Per quanto concerne l'aumento del traffico non sono da sottovalutare le problematiche già emerse negli ultimi inverni in occasione di nevicate. I saliscendi della superstrada Milano-Lecco hanno causato il blocco del traffico con code lunghissime di auto che si sono ripercosse anche per lunghi tratti della Como-Bergamo e per parecchie ore. Cosa succederà quando il traffico verso la superstrada sarà convogliato anche attraverso un'autostrada? Il rischio di avere auto bloccate per ore anche in tratti di galleria sarà elevato. In quelle occasioni la viabilità del paese rischierebbe di essere addirittura paralizzata.
- g) Da ultimo si vogliono anche segnalare le problematiche che si incontreranno in fase realizzativa a causa delle infrastrutture sotterranee esistenti (acquedotti, collettori di depurazioni, metanodotti, cavi elettrici, cavi e fibre di comunicazione tecnologica).
- h) Non va poi trascurato il disagio che ne deriverebbe per le abitazioni limitrofe al tragitto proposto e le modifiche che verranno apportate al paesaggio nella zona sud della collina California con conseguente stravolgimento dell'attuale equilibrio.