

Nuovo tratto stradale di collegamento tra la comunale via Repubblica e la SP23 "LOMAZZO-BIZZARONE" rappresentante il lotto 1 della Variante di Olgiate-Solbiate alla SS342 "BRIANTEA"

Autorità Procedente

**Dirigente del Settore Infrastrutture e rete e puntuali
Bruno Tarantola**

Autorità Competente

**Dirigente del Settore Tutela Ambientale e Pianificazione del Territorio
Eva Cariboni**

Verifica di assoggettabilità alla VAS

Rapporto preliminare

giugno 2022

INDICE

PREMESSA	2
Finalità e contenuti della verifica di assoggettabilità alla VAS	2
Soggetti interessati	4
LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	5
OBIETTIVI E BENEFICI DEL PROGETTO	6
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO ED AMBIENTALE	8
Quadri programmatici sovraordinati di riferimento	8
Piano Territoriale Regionale	8
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	9
Le Reti Ecologiche	14
Sistema delle aree protette e siti Natura 2000	17
Piano di Indirizzo Forestale	18
Piano del Governo del Territorio - vincoli ambientali	21
Compatibilità con l'autostrada VA-CO-LC	23
Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni	24
Archeologia	25
VERIFICA DEI POSSIBILI EFFETTI SULL'AMBIENTE	26
Aria - rumore - traffico	26
Acqua	28
Ambiente	28
VALUTAZIONI FINALI	32

PREMESSA

Finalità e contenuti della verifica di assoggettabilità alla VAS

La Provincia di Como intende realizzare il "nuovo tratto stradale di collegamento tra la comunale via Repubblica e la SP23 "LOMAZZO-BIZZARONE" rappresentante il lotto 1 della Variante di Olgiate-Solbiate alla SS342 "BRIANTEA".

L'opera, che interessa il territorio del Comune di Olgiate Comasco, è in difformità ai vigenti strumenti urbanistici. Conseguentemente tra gli enti è stato promosso un Accordo di Programma che prevede la variante al Piano di Governo del Territorio del comune di Olgiate Comasco e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità per tutte le opere previste in progetto

Il tratto stradale in variante, oggetto della procedura di assoggettabilità, costituisce il primo lotto funzionale di un intervento più ampio che, nel 2014 era stato assoggettato a procedura di VIA ottenendo giudizio positivo in ordine alla compatibilità ambientale (decreto n. 4669 del 03.06.2014); di questo intervento, nel 2017 è stato approvato il progetto definitivo e nel 2020 è stata sviluppata la relativa progettazione esecutiva.

La redazione del Progetto Esecutivo sopra richiamato non ha avuto seguito in ragione dell'interferenza con l'area su cui insiste l'ex discarica di R.S.U. e scorie di incenerimento localizzata in località "Fossi di Rongio", per cui è stata rilevata la necessità di procedere con la relativa bonifica del sito ad oggi non ancora attuata.

Il progetto, da sottoporre a verifica, consiste quindi nella variante al tracciato approvato nel 2017; l'individuazione del nuovo tracciato, scaturita da diversi sopralluoghi e dalle prescrizioni di cui al decreto VIA, attraversa lo stesso ambito comunale (di cui alla progettazione esecutiva) ma, con uno sviluppo planimetrico che si colloca più a nord rispetto all'area di bonifica, non interferendo con la stessa

Di seguito i punti più importanti dell'iter di autorizzazione:

- La Regione Lombardia, con Decreto n.4669 del 03/06/2014, ha emesso il giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, in merito al Progetto Definitivo della Variante di Olgiate Comasco, redatto dalla Provincia di Como ed approvato da ANAS;
- In data 05/02/2016 è stata inviata al MIT (Provveditorato di Milano) l'istanza di attivazione della Conferenza di Servizi, la cui prima seduta si è tenuta il 21/03/2016;
- Il Decreto di Intesa Stato-Regione del Provveditore Interregionale per le Opere Pubbliche è stato emesso in data 12/06/2017 prot. M-Inf. PRBO. Reg. Uff. U-0012823, proc. n.007/2016;

- Nell'ambito della Conferenza di Servizi, il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Archeologica della Lombardia sede di Milano ha espresso parere positivo con prescrizioni, prot. n. 3203 pos.34.19.04/34.4 del 17/03/2016;
- L'autorizzazione paesaggistica è stata rilasciata dalla Regione Lombardia con parere prot. M Info .PRBO.Reg.Uff.U-0011810 del 31/05/2017;
- Il progetto definitivo è stato approvato in data 31/10/2017 dalla DPRL- coordinamento Progettazione.
- La Progettazione Esecutiva dell'opera è stata redatta nel 2020 internamente dalla struttura tecnica del Servizio Viabilità della Provincia di Como.
- La Provincia di Como ha inoltre supportato Anas nell'ambito delle procedure ambientali ed amministrative per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni alla realizzazione dell'opera in particolare nella procedura VIA e nella conferenza dei servizi svoltasi presso il MIT - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Milano.
- In seguito la redazione del Progetto Esecutivo da parte dell'Amministrazione Provinciale nel 2020 non ha avuto seguito in ragione della mancata attuazione della bonifica di un'area che interferisce con il tracciato previsto.
- Il "documento di fattibilità delle alternative progettuali" (artt.3, comma 1, lettera ggggg-quater e 23, comma 5 del Dlgs 50/2016) è stato redatto nel febbraio 2022;

La D.g.r. n.9/761 del 10/11/2010 "Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS" con l'Allegato 1m, in conformità con le indicazioni della Direttiva Europea 2001/42/CE e del D.lgs. n.152/2006 "Norme in materia ambientale" e successive modifiche, la delibera di Consiglio Regionale n. VIII/351 del 13/03/2007 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi", la D.g.r. 22 dicembre 2011 n. IX/2789 "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art.4, L.R. n.12/2005) - Criteri per il coordinamento della procedura di valutazione ambientale (VAS) - Valutazione di incidenza (VIC) - Verifica di assoggettabilità a VIA negli accordi di programma a valenza territoriale (art.4, comma 10, L.R. 12/2005) e la Circolare Regionale n.13071 del 14/12/2010 "L'Applicazione della Valutazione Ambientale di piani e programmi - VAS nel contesto comunale", prescrivono che l'Autorità procedente può accertare l'eventuale esistenza delle condizioni per avviare la procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS nei seguenti casi:

- il progetto determina l'uso di piccole aree a livello locale e le modifiche minori (punto 4.6–Indirizzi generali);

- la proposta di Accordo di Programma definisce il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti.

L'intervento generale è stato giudicato positivamente in ordine alla compatibilità ambientale e la variante risulta migliorativa in quanto il tracciato si allontana dalla piazzola ecologica evitando l'area da bonificare introducendo inoltre modifiche tecniche (il ponte e la precaria) che portano il miglioramento delle prestazioni del progetto.

Il Rapporto Preliminare, ai sensi del punto 5.4 dell'Allegato 1m della D.g.r. n. 9/761, costituisce l'elaborato unico della Verifica di assoggettabilità alla VAS:

Ha il principale scopo di contenere le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE e sulla base degli elementi raccolti, tenuto conto delle osservazioni pervenute, l'autorità competente d'intesa con l'Autorità procedente, emette il provvedimento di verifica, assoggettando o escludendo il piano dalla valutazione ambientale.

Soggetti interessati

Secondo i disposti della D.g.r. n. 9/761 consultazione, comunicazione e informazione sono elementi imprescindibili della valutazione ambientale.

Nel rispetto delle indicazioni del D.g.r. sono stati individuati i soggetti coinvolti nel procedimento:

- Autorità Procedente: il Dirigente del Settore Infrastrutture e rete e puntuali - Bruno Tarantola;
- Autorità Competente: il Dirigente del Settore Tutela Ambientale e Pianificazione del Territorio - Eva Cariboni;
- Soggetti competenti in materia ambientale le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del P/P;
- enti territorialmente interessati;
- il pubblico.

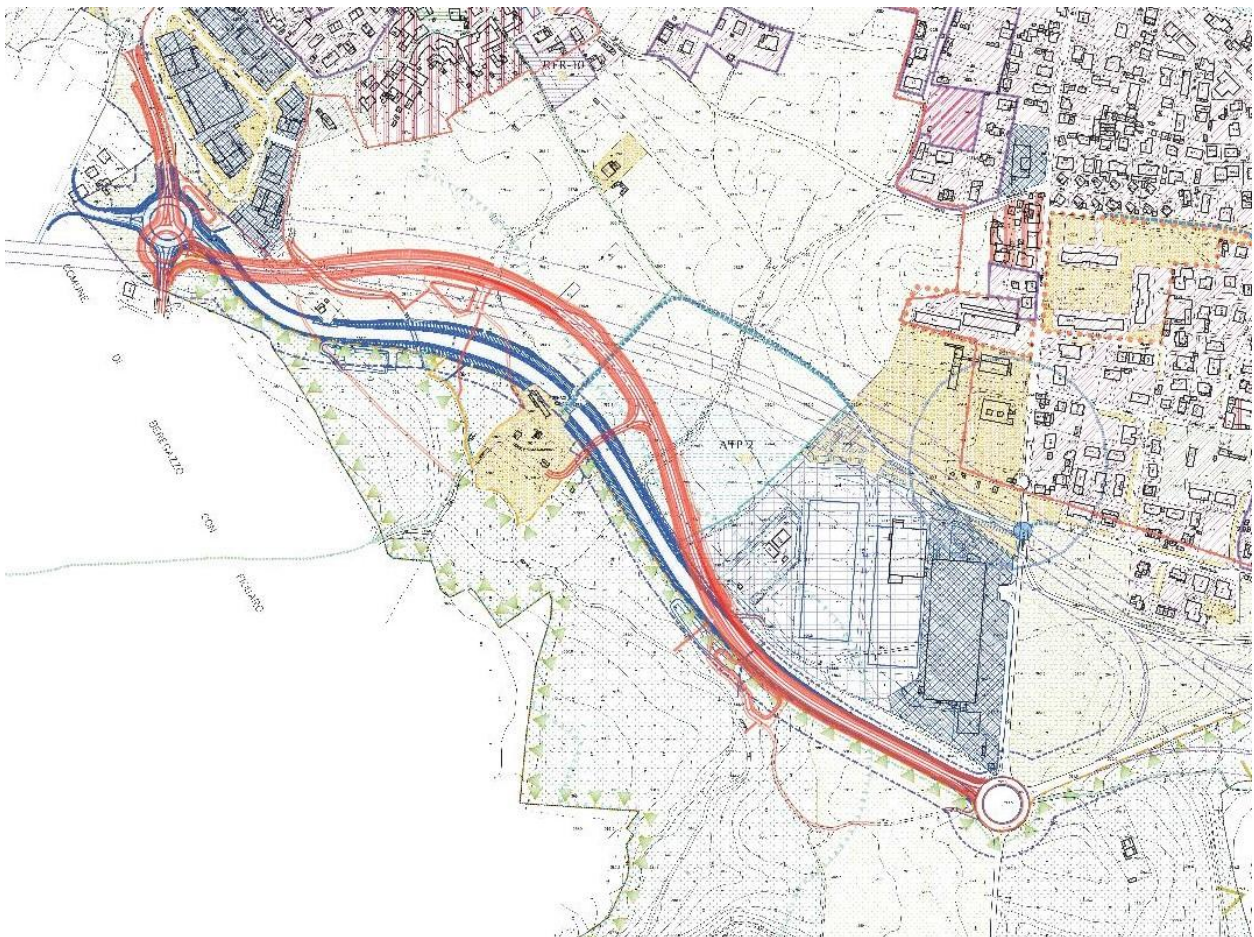
La partecipazione è supportata da forme di comunicazione e informazione e dalla consultazione che avviene con la convocazione della Conferenza di verifica.

LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

L'ambito oggetto di verifica, "nuovo asse stradale di collegamento tra la comunale via Repubblica e la S.P.23 "Lomazzo-Bizzarrone" rappresentante il Lotto 1 della variante di Olgiate-Solbiate alla S.S.342 "Briantea", si colloca esclusivamente a sud del territorio urbanizzato del comune di Olgiate Comasco a confine con il comune di Beregazzo con Figliaro, interessando la rotatoria esistente di via Repubblica e via Varesina e la Strada Provinciale 23 nel tratto finale di via Marconi.

La variante, rispetto al progetto precedente interessa:

- il tratto tra la rotatoria di via Repubblica/via Nuova Varesina e via Marconi (SP23) di lunghezza circa 1,2 km;
- il tratto di riqualifica e ammodernamento (cat. C1) in sede tra la nuova rotatoria in progetto di via Marconi e la rotatoria esistente via Marconi/via Milano di lunghezza circa 200 mt;



In rosso il nuovo tracciato

Come riportato in planimetria il nuovo tracciato si discosta da quello esecutivo avvicinandosi all'area urbanizzata della località "Rongio" verso nord e allontanandosi dalla piazzola ecologica e dall'area da bonificare a sud, modificando di conseguenza anche l'ubicazione della rotonda di raccordo su via Marconi. Da questa, inoltre, viene cancellata la bretella di connessione con via San Pietro in Comune di Beregazzo con Figliaro.

Non subisce modifiche il tratto che dalla rotatoria di via Repubblica passa a ridosso del tessuto produttivo consolidato/di trasformazione. L'attraversamento del torrente Antiga risulta più spostato verso la fine del tratto di nuova realizzazione, più vicino all'area urbanizzata, ed è risolto mediante la realizzazione di un ponte a luce unica di 18 metri in grado di ottimizzare le tematiche relative al trasporto solido in alveo.

OBIETTIVI E BENEFICI DEL PROGETTO

La SS342 "Briantea" è una direttrice fondamentale nell'ambito della rete stradale regionale essendo l'infrastruttura ordinaria principale tra le provincie di Varese - Como - Lecco - Bergamo. Il tratto che attraversa il comune di Olgiate Comasco percorre principalmente il centro storico (l'espansione urbanistica del comune è avvenuta principalmente lungo la strada statale) determinando criticità con i tracciati secondari d'intersezione e con lo spostamento pedonale.

Nonostante si siano eseguiti interventi per dare fluidità al traffico e assicurare sicurezza e benefici, per migliorare la qualità della vita alla popolazione, la pressione viabilistica aumentata negli anni risulta ora incompatibile con le caratteristiche geometriche attuali.

Da qui la necessità di realizzare una nuova infrastruttura con l'obiettivo di separare e diminuire il traffico di attraversamento da quello locale in modo da decongestionare la rete comunale per lasciare spazio agli spostamenti locali e diminuire la pressione acustica e l'inquinamento atmosferico nell'area urbana.

Il progetto prevede quindi:

- *l'adeguamento alla carreggiata C1* per un tratto di lunghezza di 200 metri circa compreso tra la nuova rotatoria in progetto sulla SP n.23 e la rotatoria esistente a nord all'intersezione tra la provinciale stessa e via Milano.

Tale tratto attualmente si presenta con una carreggiata variabile tra 8,00 e 9,00 m ed è privo di banchine laterali e di arginelli.

Si prevede, pertanto ampliamento della carreggiata bitumata a 10,50 m complessivi suddivisi in:

- Due corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3,75 m;
- Due banchine laterali di larghezza 1,50m oltre ad arginelli inerbiti laterali di larghezza 1,30 m;

- *il tratto in variante*: di lunghezza circa 1,2 km a partire dalla rotatoria di via Repubblica/via Nuova Varesina, dove è stabilito il caposaldo di inizio. Successivamente il tracciato piega verso nord per lambire la recinzione dell'area del depuratore e si porta con una lunga curva in sinistra sulla direttrice della rotatoria sulla SP n.23.

Dal punto di vista altimetrico sono individuabili cinque livellette con una quota massima sul piano campagna di circa 3,00 m. La rotatoria di attestazione sulla S.P. n.23 adotta diametro esterno di 50 m con quota congruente con il tratto stradale esistente.

La sezione stradale corrente per il tracciato principale fa riferimento ad una piattaforma tipo C1 di larghezza pavimentata complessiva pari a 10,50 m suddivisi in:

- corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3,75 m;
- banchine laterali di larghezza 1,50 m; oltre ad arginelli inerbiti laterali di larghezza 1,30 m;

- *accesso alla piazzola ecologica*: viene prevista la realizzazione di una strada con calibro tipo F2 di larghezza pavimentata complessiva pari a 8,50 m suddivisi in:

- corsie, una per senso di marcia, di larghezza 3,25 m;
- banchine laterali di larghezza 1,00 m; oltre ad arginelli inerbiti laterali di larghezza 1,30 m;

- *manufatto sulla roggia Antiga*: prevede una luce di 18,00 m con impalcato di larghezza complessiva 12,00 m (10,50 m di carreggiata e n. 2 cordoli laterali di larghezza 0,75 m). Le sottostrutture sono state preliminarmente dimensionate con sottofondazioni in micropali diam. 200 mm e spalle in calcestruzzo gettato in opera di altezza 3,00 m circa. Per l'impalcato si prevede l'adozione di travi prefabbricate accostate di luce 18,00 m a forma trapezia con soletta collaborante in C.A. gettato in opera.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO ED AMBIENTALE

Quadri programmatici sovraordinati di riferimento

La costruzione del quadro programmatico ha come fine quello di individuare i documenti di pianificazione e di programmazione di interesse regionale e provinciale che hanno ricadute sul territorio comunale e che contengono obiettivi ambientali di rilevanza locale.

Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento che rende coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale.

Il PTR viene aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), oppure con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFER) e l'ultimo aggiornamento è stato approvato con d.c.r. n. 2064 del 24 novembre 2021 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 49 del 7 dicembre 2021), in allegato alla Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NADEFER 2021).

Anche nel Piano vigente la riqualificazione della ex S.S. 342 "Briantea" rientra tra gli "obiettivi prioritari di interesse regionale" in quanto direttrice fondamentale nell'ambito della rete stradale regionale, costituendo il collegamento primario di viabilità ordinaria tra le province di Varese, Como, Lecco, definito nell'"Accordo di Programma Quadro per l'accessibilità a Malpensa".

Il progetto risulta quindi coerente con la programmazione regionale perché porta a ridurre i carichi di traffico nell'area congestionata di Olgiate Comasco.

In riferimento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) il comune di Olgiate Comasco rientra nel sistema territoriale pedemontano, l'ambito di paesaggio di riferimento è il 5 "Comasco e Canturino" e l'unità tipologica di paesaggio di riferimento è quella dei "Paesaggi delle colline e degli anfiteatri morenici" della Fascia Collinare.

Il nuovo tracciato non va ad interferire con SIC (siti di importanza comunitaria), ZPS (zone a protezione speciale), geositi, riserve/monumenti naturali o parchi regionali.

Sono presenti, nel territorio adiacente, la strada panoramica 43 e il tracciato guida paesaggistico 33 - ciclopista dei laghi lombardi.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento che “mira allo sviluppo sostenibile del territorio e alla tutela degli interessi sovracomunale” e specifica i contenuti del PTR. Gli obiettivi che il PTCP intende raggiungere riguardano: l’assetto idrogeologico e la difesa del suolo, la tutela dell’ambiente e la valorizzazione degli ecosistemi, la costituzione della rete ecologica provinciale per la conservazione della biodiversità, la sostenibilità dei sistemi insediativi mediante la riduzione del consumo di suolo, l’assetto della rete infrastrutturale e della mobilità, l’introduzione della perequazione territoriale.

Il PTCP individua le “rilevanze paesaggistiche” e dispone gli indirizzi per mantenere la conservazione e la qualità del paesaggio.

Il PTCP nella tavola “A2 – Il Paesaggio” inserisce il territorio di Olgiate Comasco nelle unità tipologiche di paesaggio 25 – Collina olgiatese e pineta di appiano gentile e 22 – colline occidentali e valle del lanza. Il tracciato in oggetto ricade completamente nell’unità 25.

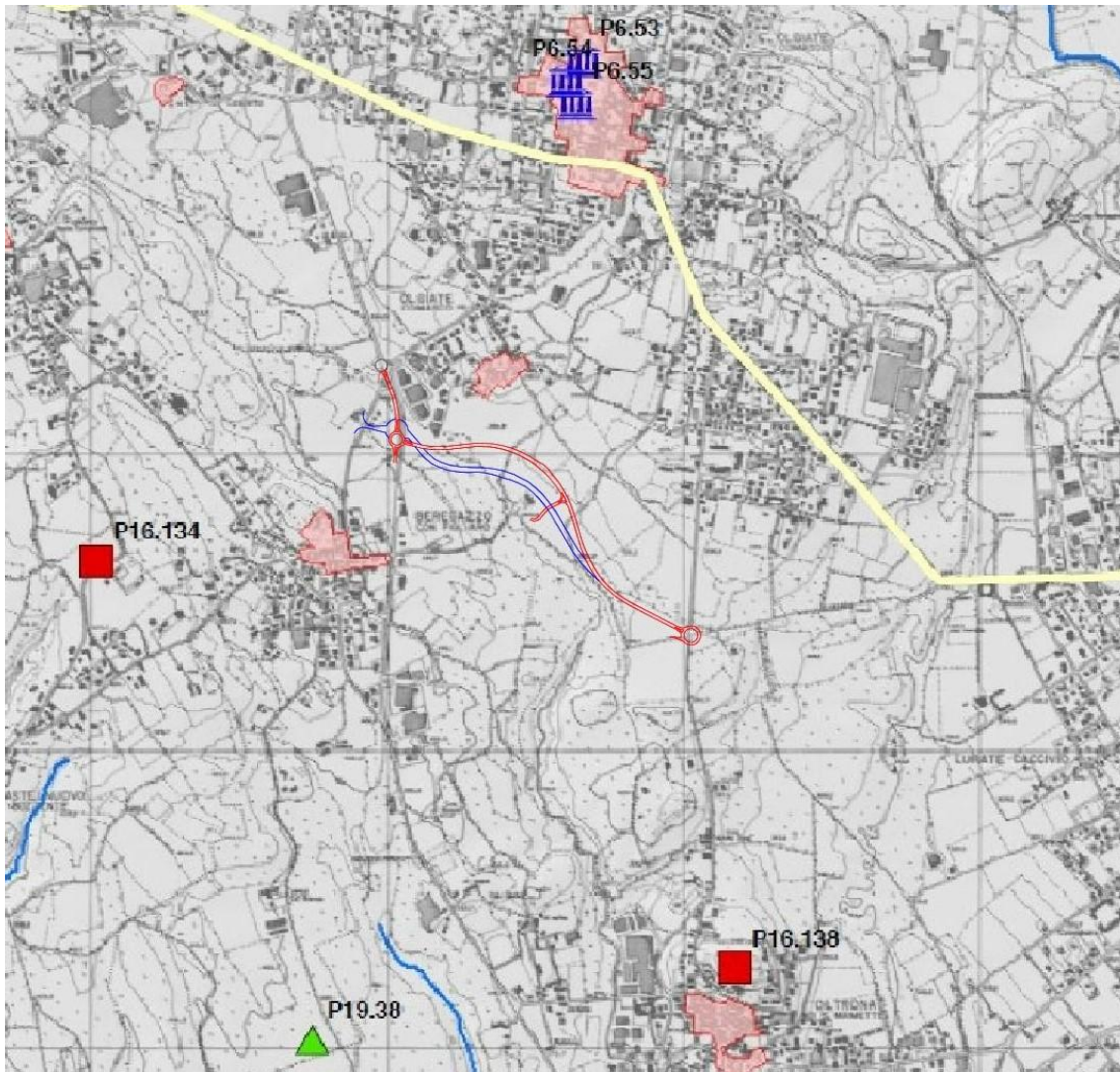
L’unità presenta “un forte carico insediativo con fitte maglie infrastrutturali e densità di popolazione tra le più elevate d’Europa che ha corrosato e consumato il territorio, celandone e/o banalizzandone l’assetto strutturale. La vegetazione stessa risulta significativamente distante dall’assetto potenziale, essendo in gran parte dominata da boschi di robinia e frequentemente invasa da essenze originarie di altre regioni biogeografiche”.

L’unità tipologica comprende aree di importanza paesaggistica in cui si può leggere l’originaria struttura e sono: il Parco Regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate e alcuni lembi di paesaggio agro-forestale lungo le aste dei principali corsi d’acqua (Antiga, Seveso), uno dei quali, il Lura, è attualmente tutelato da un parco locale di interesse sovra comunale”.

I principali elementi di criticità evidenziati sono, la perdita di valore del paesaggio per la progressiva e non controllata espansione dell’edificato residenziale e produttivo, la diffusa presenza di ambiti estrattivi, l’interruzione dei corridoi ecologici e la presenza di specie estranee al contesto ecologico.

Si riportano di seguito gli estratti cartografici di piano con la localizzazione dell’area oggetto di valutazione:

Tavola A2c – Il paesaggio



ELEMENTI FISICO-MORFOLOGICI

- Fiumi
- Laghi
- Area con fenomeni carsici
- Area con rocce montonate
- Area con massi erratici
- Orrido o forra
- Laghetto alpino
- Conoide o promontorio
- Rock glacier
- Piana alluvionale
- Isola
- Scultura naturale
- Cascata
- Circo glaciale
- Grotta
- Masso erratico
- Orrido o forra

CODIFICA ELEMENTI

- Pn.m Codifica elemento puntuale n = classe
 An.m Codifica elemento areale m = progressivo

ELEMENTI NATURALISTICI

- Giardino botanico
- Ambito di interesse paleontologico
- Sito paleontologico
- Zona umida
- Valico per l'avifauna
- Albero monumentale

ELEMENTI PAESAGGISTICI

- Parete di interesse paesaggistico
- Area con presenza di alpeggi
- Punto panoramico
- Luogo dell'identità del PTPR
- Paesaggio agrario tradizionale del PTPR

ELEMENTI STORICO-CULTURALI

- Mulino
- Chiesa, oratorio, santuario, abbazia
- Villa, palazzo
- Torre, castello, rudere
- Altri monumenti (faro, fontana, ecc)
- Centro storico

Tavola A3 – Le aree protette



AREE PROTETTE ESISTENTI

-  Parchi Regionali (L.R. 86/1983; art. 16)
-  Riserve Naturali (L.R. 86/1983; art. 11)
-  Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (L.R. 86/1983; art.34)
-  Monumenti naturali (L.R. 86/1983; art. 24)
-  Zone di Rilevanza Ambientale (L.R. 86/1983; art. 25)
-  Siti di Interesse Comunitario (Dir. 92/43/CEE)
-  Zone a Protezione Speciale per l'avifauna (Dir. 79/409/CEE)

AREE PROTETTE IN VIA DI ISTITUZIONE



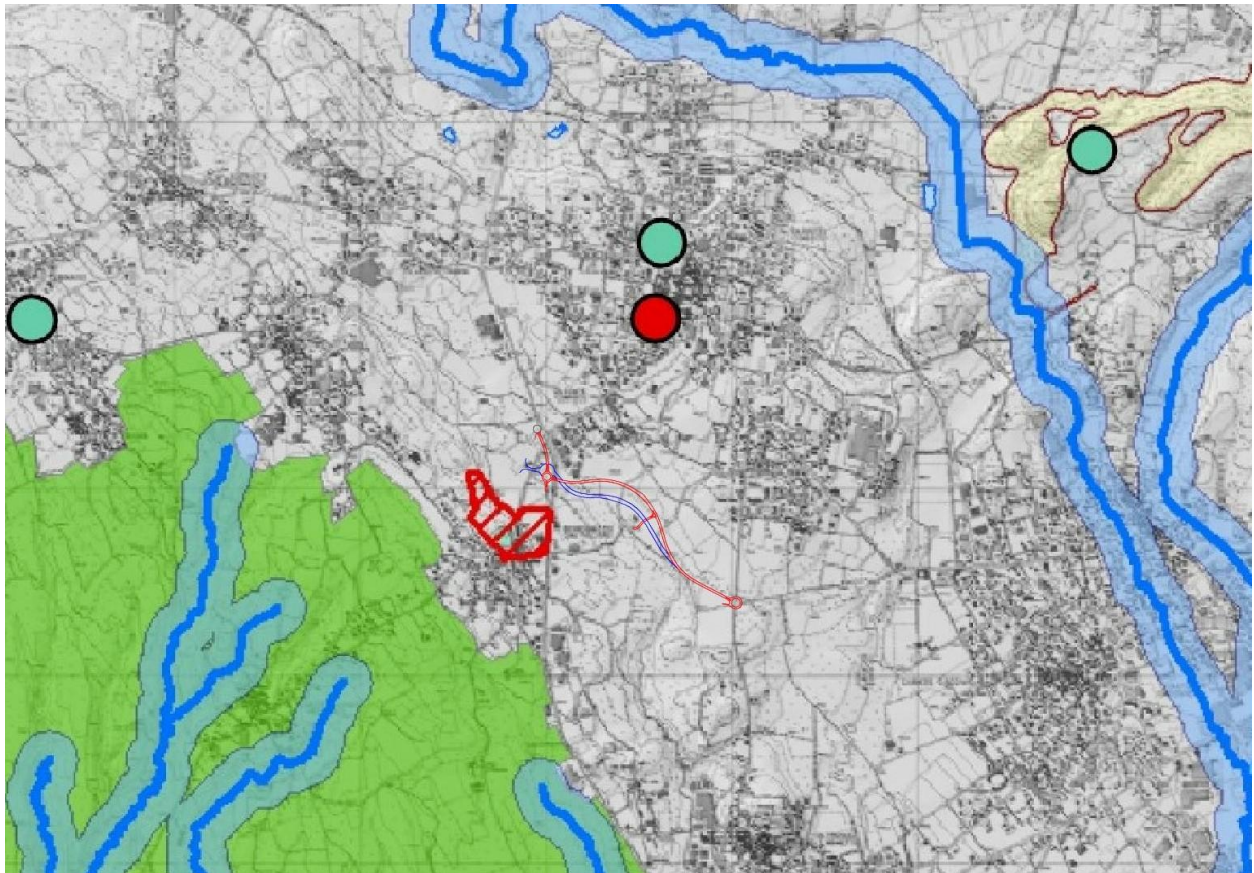
-  Parchi Locali di Interesse Sovracomunale
-  Riserve Naturali

Tavola A9 – Vincoli paesistico ambientali

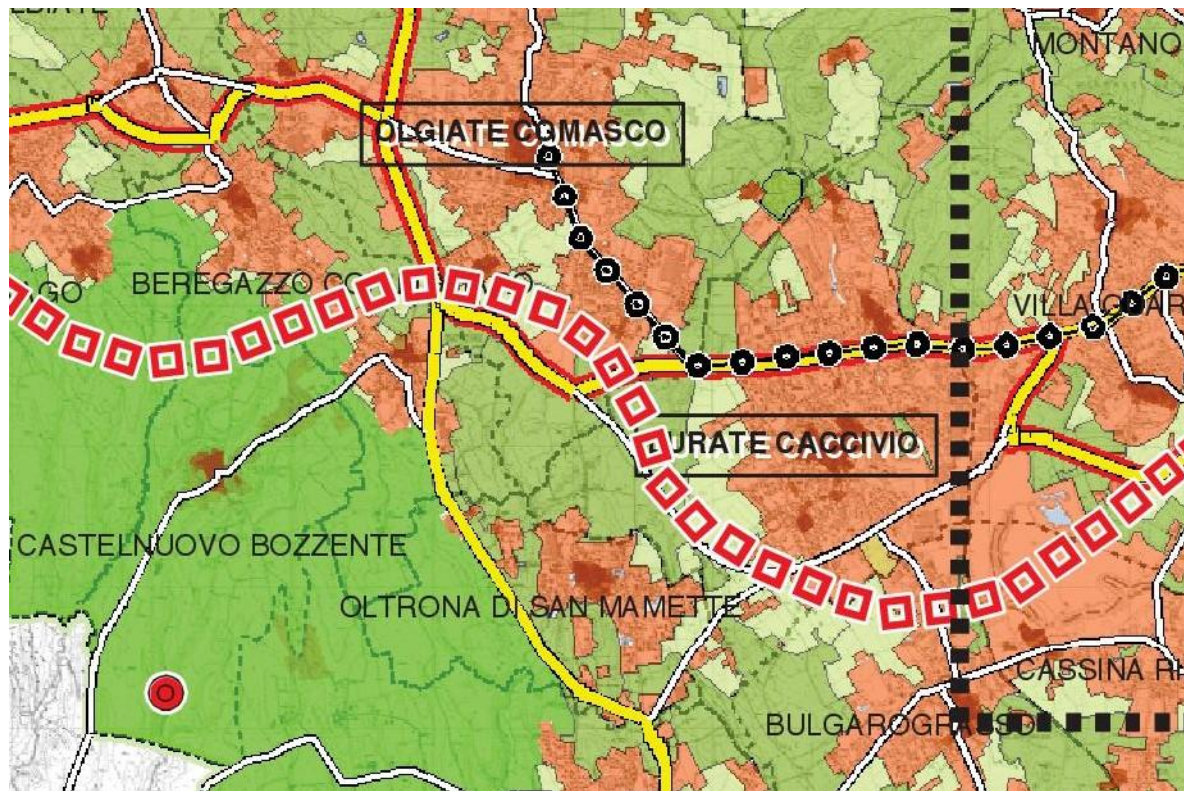


 Confini Provinciali

D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42

- | | |
|--|--|
|  Bellezze individue |  Ghiacciai e circhi glaciali |
|  Bellezze d'insieme |  Riserve naturali |
|  Vincoli monumentali |  Parchi regionali |
|  Vincoli monumentali non perimetrabili |  Zone umide |
|  Territori contermini ai laghi |  Zone di interesse archeologico |
|  Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde | |
|  Territori alpini |  Vincolo Idrogeologico |

Tavola C1 – Sintesi delle indicazioni di piano

**Mobilità**

- Autostrade e superstrade in progetto
- Autostrade e superstrade esistenti
- Autostrade e Superstrade in riqualifica
- Strade principali in progetto
- Strade principali esistenti
- Strade secondarie esistenti
- Coll.ti CO - VA e Albese S.S. 36
- Tracciati da definire
- Stazioni ferroviarie
- Ferrovie esistenti
- Ferrovie in PROGETTO
- Metrotramvia in PROGETTO
- Ferrovie in PROGETTO
- Imbarcaderi e pontili
- Collegamenti rapidi
- Battelli
- Traghetti
- Idroscalo internazionale di Como
- Aeroporto di Verzaglio

Aree protette

- Siti di importanza comunitaria

- Riserve Naturali

- Parchi Regionali

Rete ecologica

- Ambiti di massima naturalità

- Elementi costitutivi fondamentali della rete ecologica

- Aree Tamponate della rete ecologica

Sistema insediativo

- Centri storici e nuclei di antica formazione

- Aree urbanizzate esistenti e previste (P.R.G. Vigenti)

- Confini Provinciali

- Confini comunali

- Centri di rilevanza sovracomunale

- Poli fieristici

- Area urbana di Como (Tavola C2)

Esaminati gli strumenti del PTR e del PTCP, in relazione all'area oggetto d'intervento, non si riscontrano vincoli dettati dai Piani e non sono presenti elementi incongruenti.

Il tracciato non interferisce con nessun elemento del paesaggio (tav.A2c PTCP) non insistono elementi fisico-morfologici, naturalistici, paesaggistici e storico culturali di notevole interesse;

prossimi all'area di intervento sono il Parco regionale Pineta di Appiano Gentile e Tradate e il Parco Locale sorgente di torrente Lura (tav.A3 PTCP).

La tavola di sintesi (tav.C1 PTCP) individua, per il sistema della mobilità, la previsione del tracciato autostradale (da definire) di collegamento CO - VA e la strada principale in progetto S.S. 342 Briantea.

Le Reti Ecologiche

La necessità di individuare una rete ecologica nasce dall'urgenza di creare un'azione di coordinamento degli strumenti di pianificazione urbanistica che abbia come obiettivo prioritario quello di conservare il paesaggio naturale, mantenendo e incrementando i livelli di biodiversità attraverso strategie di monitoraggio e di conservazione attiva degli habitat che ospitano le entità maggiormente vulnerabili.

Le "isole" strategiche, le cosiddette sorgenti di biodiversità ricche in specie e con ecosistemi differenziati, vanno salvaguardate e connesse funzionalmente tra loro e con altre isole presenti sul territorio.

La **Rete Ecologica Regionale (RER)**, divenuta efficace con la pubblicazione n. 26 sul BURL il 28/06/2010, costituisce lo strumento per il raggiungimento degli obiettivi strategici del Documento di Piano del PTR che consistono nella difesa e nell'aumento della biodiversità.

Il Comune di Olgiate Comasco appartiene al settore n. 30 "Pineta di Tradate" prevalentemente collinare che ricade a cavallo tra le provincie di Varese e Como. Include un lungo tratto del fiume Olona, i torrenti Rile, Tenore e Arno, e le fasce boscate che li accompagnano, il settore sud-orientale del Lago di Varese e la vasta area boscata costituita dal Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate.

Nel settore sono presenti elementi di tutela quali:

SIC - Siti di Importanza Comunitaria: Alnete del Lago di Varese; Paludi di Arsago;

ZSC - Zona Speciale di Conservazione: Pineta Pedemontana do Appiano Gentile

ZPS – Zone di Protezione Speciale: Lago di Varese

Parchi Regionali: PR Lombardo della Valle del Ticino; PR della Pineta di Appiano Gentile e Tradate

Aree di Rilevanza Ambientale: ARA "Angera-Varese"; ARA "Medio Olona"

PLIS: Parco Valle del Lanza, Parco del Rile-Tenore-Olona, Parco Primo Maggio (di Malnate)

Altro: IBA – Important Bird Area "Palude Brabbia, Lago di Varese e Lago di Comabbio"; ARE – Area di Rilevante Interesse Erpetologico "Paludi e boschi di Somma Lombardo"

Gli **elementi di primo livello** compresi nelle Aree prioritarie per la biodiversità sono le Colline del Varesotto e dell'Alta Brianza (01) e i Boschi dell'Olonza e del Bozzente (03)

Elementi di secondo livello sono le aree importanti per la biodiversità esterne alle aree prioritarie ed è compreso tutto il restante territorio con esclusione delle aree urbane.

Le **criticità** sono le infrastrutture lineari e la forte pressione data dalle aree urbanizzate.

La **Rete Ecologica Provinciale (REP)**, identifica gli ambiti del territorio che, per qualità paesaggistica e funzione ecologica, necessitano di essere salvaguardati in funzione della sostenibilità insediativa

La REP si articola in:

- a) elementi costitutivi fondamentali, che comprendono le seguenti unità ecologiche diffuse sul territorio:
 - ambiti di massima naturalità - **MNA**
 - sorgenti di biodiversità di primo e secondo livello - **CAP-CAS**
 - corridoi ecologici di primo e secondo livello - **ECP-ECS**
 - elementi areali di appoggio alla rete ecologica (stepping stones) - **STS**
 - zone di riqualificazione ambientale - **ZRA**
- b) zone tampone di primo e secondo livello - **BZP-BZS** con funzioni di preservazione e salvaguardia e di cerniera ecologica e paesaggistica con i contesti insediativi
- c) aree protette
 - parchi regionali - riserve naturali
- d) aree urbanizzate

Come si vede nello stralcio della tavola A4-Rete Ecologica il nuovo tracciato occupa parte dell'area urbanizzata *P.A.V.P. ambiti sottoposti a pianificazione attuativa vigente - produttivi e A.T.P. ambiti di trasformazione - produttivi* (circa mq 3.055), per poi proseguire in rete ecologica, *BZP zone tampone di primo livello e ECS corridoi ecologici di secondo livello*, (circa mq 6.010).

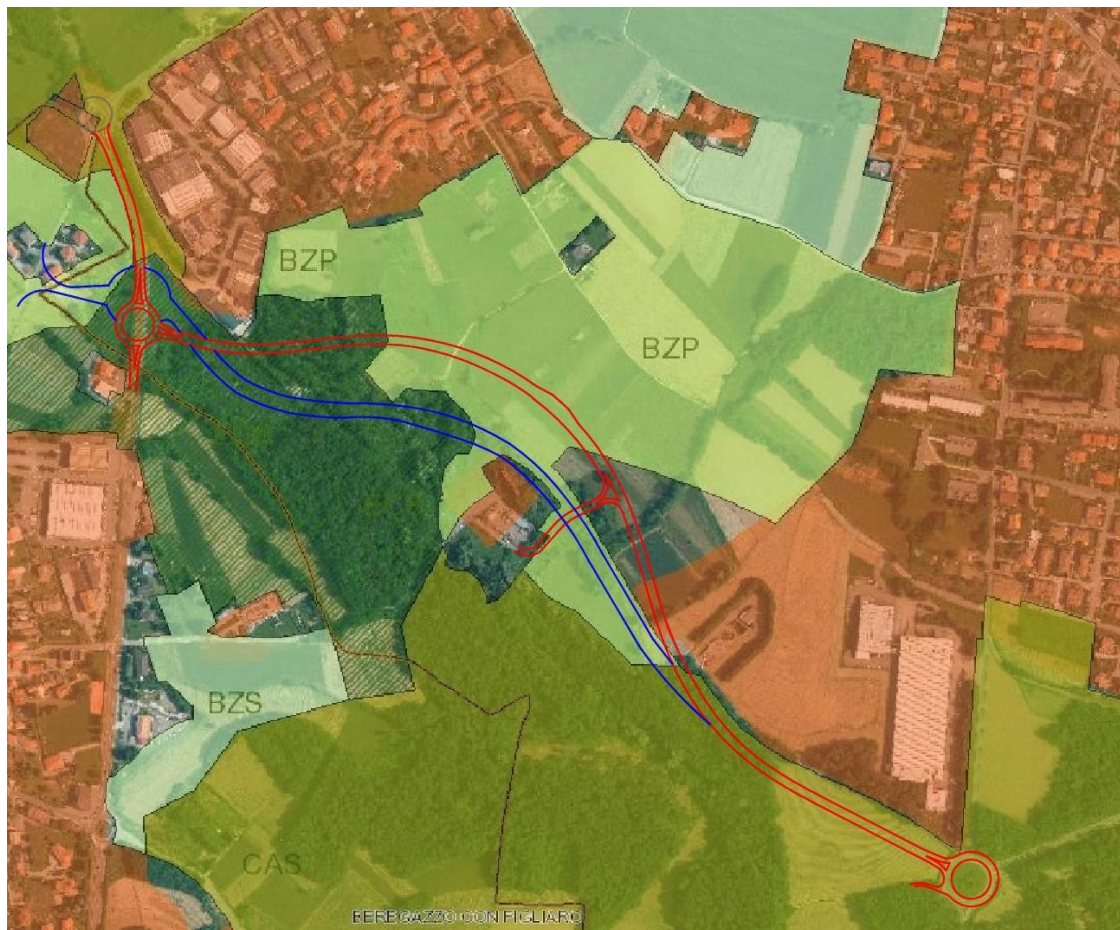
Il tracciato precedente ricadeva esclusivamente in rete ecologica (circa mq 10.675).

Con il secondo tracciato viene modificata la rotatoria di raccordo sulla SP23 andando a stralciare la bretella di connessione con via San Pietro (comune di Beregazzo con Figliaro) restituendo alla rete ecologica circa mq 1.600. Inoltre parte dell'ambito urbanizzato A.T.P. viene riportato in rete ecologica circa mq 5.270.

Rispetto al primo progetto il consumo di rete ecologica è minore in quanto viene restituito circa mq 10.915.

(Nel conteggio non è stato considerato il tratto non modificato a sud e la rotatoria di raccordo sulla SP 23)

PTCP Tavola A4 - La Rete ecologica



LEGENDA

- | | | |
|--|--|--|
| | Ambiti a massima naturalità - MNA | } <i>Elementi costitutivi fondamentali</i> |
| | Aree sorgenti di biodiversità di primo livello - CAP | |
| | Aree sorgenti di biodiversità di secondo livello - CAS | |
| | Corridoi ecologici di primo livello - ECP | |
| | Corridoi ecologici di secondo livello - ECS | |
| | Stepping Stones - STS | |
| | Zone di riqualificazione ambientale - ZRA | |
| | Zone tampone di primo livello - BZP | } <i>Zone tampone</i> |
| | Zone tampone di secondo livello - BZS | |
| | Parchi regionali | } <i>Aree protette (L.R. 86/83)</i> |
| | Riserve naturali | |
| | Aree urbanizzate esistenti e previste dai PRG vigenti | |
| | Fiumi | |
| | Laghi | |
| | Fasce di permeabilità con i territori esterni | |
| | Principali barriere ecologiche in ambito montano e pedemontano | |

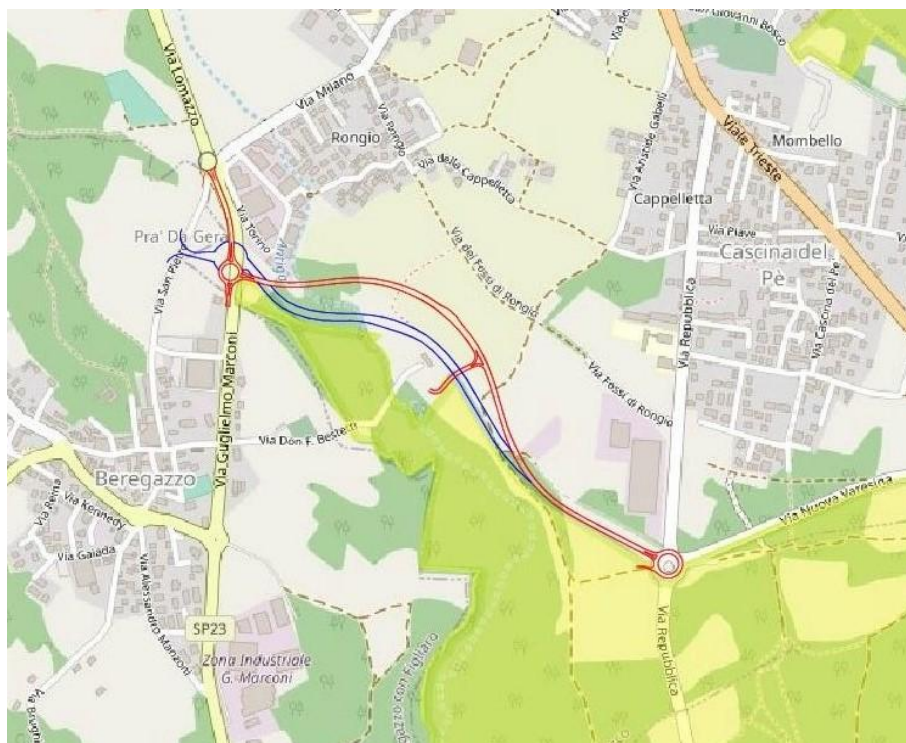
Sistema delle aree protette e siti Natura 2000

Nel territorio circostante insistono tre aree protette:

- l'area protetta del Parco regionale Pineta della Spina Verde, che dista a circa 4,4 km, istituito con L.R.10 del 04/03/1993 dal Consiglio Regionale della Lombardia il 16 settembre 1983, non interferisce sul nuovo tracciato;
- l'area protetta del Parco regionale Pineta di Appiano Gentile e Tradate, istituito dal Consiglio Regionale della Lombardia il 16 settembre 1983 su un territorio di circa 48 km² tra le provincie di Como e Varese, non interferisce sul nuovo tracciato;
- l'area protetta del Parco Locale di Interesse Sovracomunale "sorgenti del torrente Lura" istituito con D.G.P. 89/10041 del 01.03.2007 ed ampliata con nuovo perimetro (delibera provinciale n.30 del 01.03.2022). La variante al tracciato si discosta notevolmente dall'ampliamento del PLIS a nord, verso la località "Rongio", mentre una piccola parte della nuova rotatoria di intersezione tra la SP23 e il nuovo tracciato, si sovrappone.

Non sono presenti siti della rete Natura 2000, costituita dai siti (SIC) individuati ai sensi della Direttiva 92/43/CEE relativa alla "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" e dalle zone (ZPS) individuate in attuazione della Direttiva 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Stralcio nuovo perimetro del PLIS



Piano di Indirizzo Forestale

Il Piano d'Indirizzo Forestale (PIF) redatto dalla Provincia di Como, è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 8 il 15.03.2016.

Come si vede negli stralci seguenti il nuovo tracciato, rispetto al precedente, si allontana dagli ambiti boscati definiti dal PIF. Nel primo tracciato la trasformazione delle aree boscate avveniva per circa mq 8.100, nel secondo per circa mq 2.380.

Tavola P1a – Destinazioni funzionali

La destinazione protettiva è localizzata lungo i corsi d'acqua ed incisioni nel pianalto e in presenza di dissesto. La destinazione *naturalistica* è localizzata all'interno di riserve regionali, SIC, PLIS. La destinazione paesaggistica e ricreativa è localizzata in presenza di boschi prossimi a trincee, monumenti, edifici con valenza storico testimoniale o aree soggette a fruizione per uso ludico. La destinazione *multifunzionale* include destinazioni che non sono protettiva, naturalistica, paesaggistica o ricreativa.

Nella tavola delle Destinazioni funzionali i tracciati ricadono in tutte e tre le destinazioni: *naturale* (querceti), marginalmente nel tratto che dalla rotatoria di via Repubblica passa a ridosso dell'ambito produttivo; *multifunzionale* (robineti) e *protettiva* (robineti), verso "Rongio" dove il tracciato attraversa il torrente Antiga.

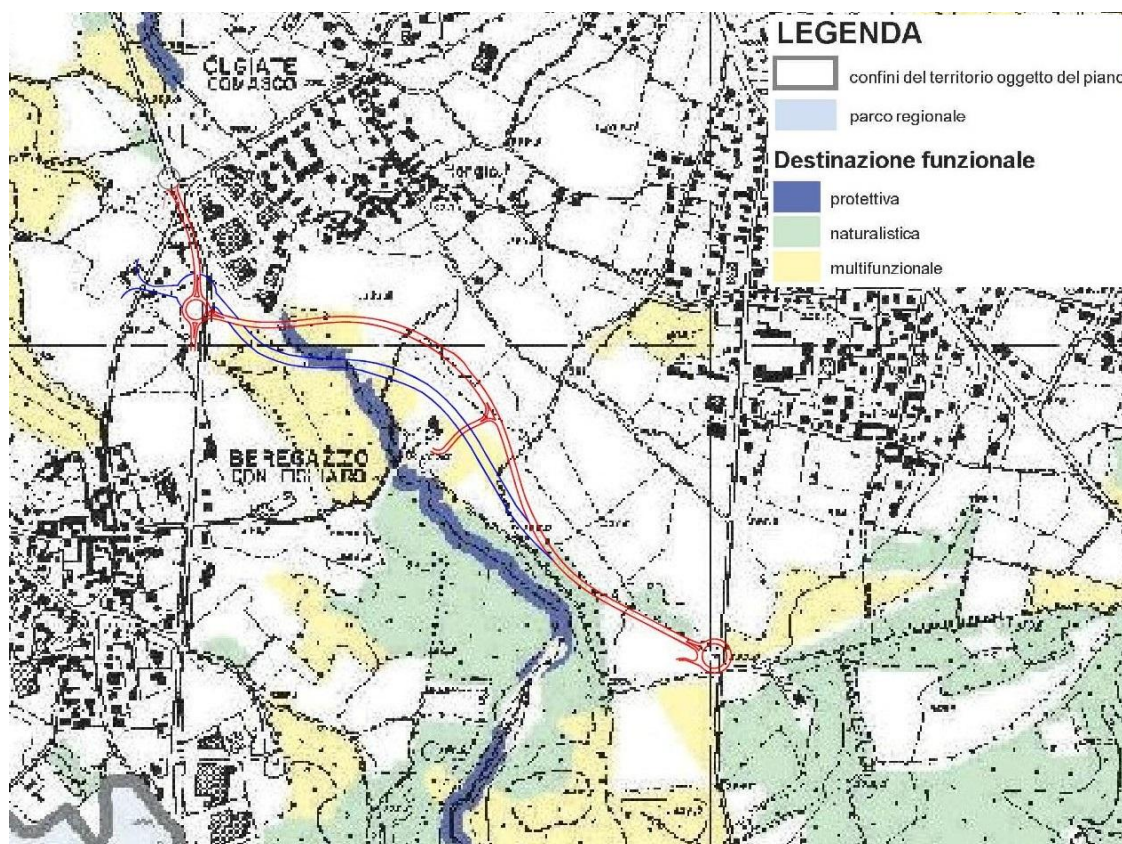


Tavola P3b1 – Trasformazioni ammesse

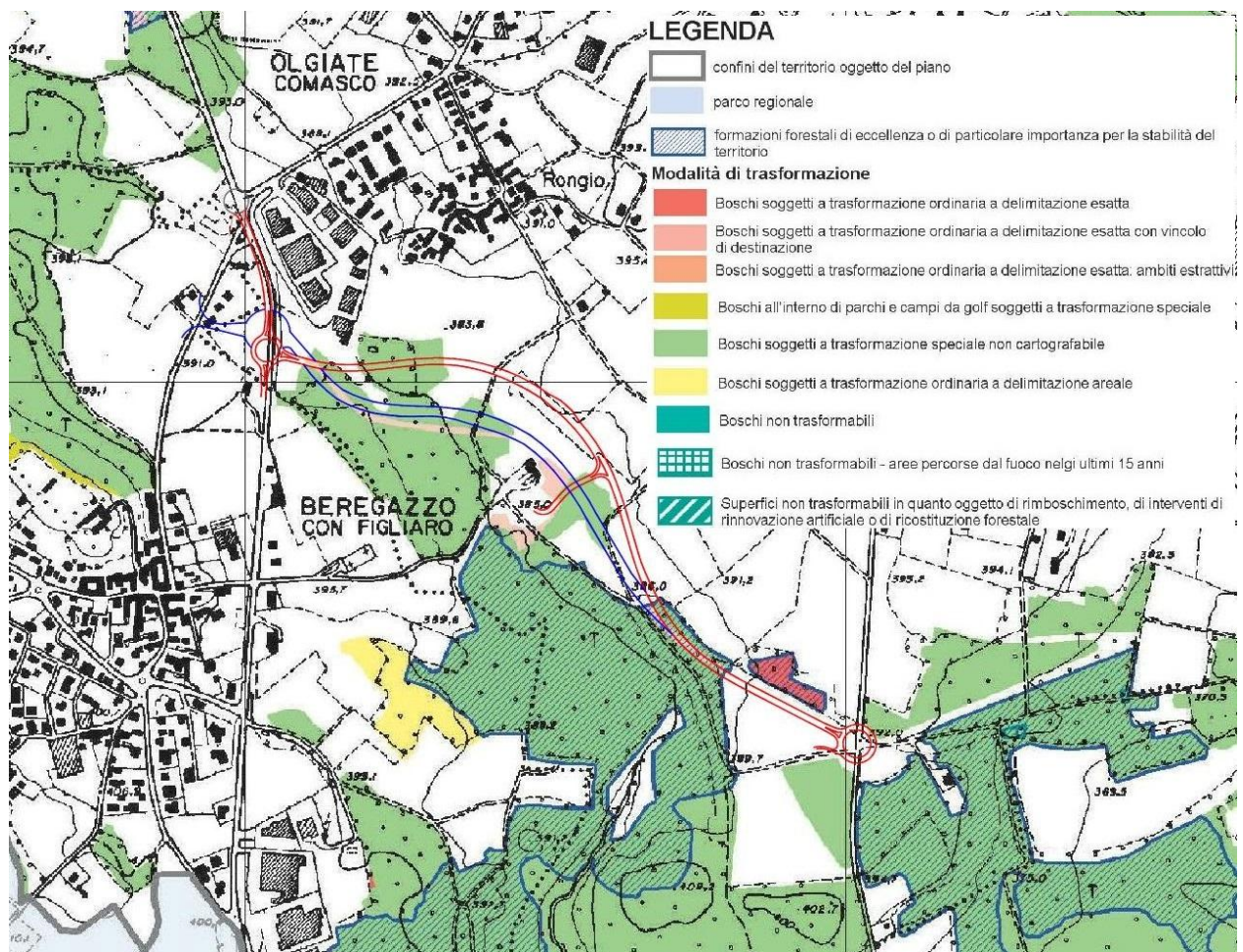
Nella tavola delle Trasformazioni ammesse il PIF si propone di contenere le trasformazioni del bosco attraverso la classificazione di questi in relazione alla possibilità di trasformazione secondo varie categorie.

In riferimento al tracciato sottoposto a assoggettabilità a VAS sono presenti due classificazioni:

- *boschi soggetti a trasformazione ordinaria a delimitazione esatta con vincolo di destinazione* corrispondono alle superfici di cui è ammessa la trasformazione per finalità di carattere urbanistico, infrastrutturali e per l'attuazione del Piano Cave. Il PIF ha recepito le scelte di pianificazione già operate dal PTCP e dai PGT.

- *boschi soggetti a trasformazione speciale non cartografabile*, le trasformazioni sono autorizzate per esigenze particolari e puntuali non cartografabili alla scala del PIF per la loro esigua estensione. Le opere di pubblica utilità, di carattere edilizio o infrastrutturale, possono essere eseguite in detti boschi a condizione che venga accertata tecnicamente l'impossibilità di realizzarle altrove, in termini ambientali, sociali ed economici.

Nella tavola delle Trasformazioni ammesse la parte del tracciato non modificato attraversa la categoria *boschi soggetti a trasformazione ordinaria a delimitazione esatta con vincolo di destinazione*; di seguito il primo tracciato attraversa per circa mq 2.440 *boschi soggetti a trasformazione speciale non cartografabile* e per mq 5.655 *boschi soggetti a trasformazione ordinaria a delimitazione esatta con vincolo di destinazione*. Il tracciato in variante prosegue in ambito urbanizzato, agricolo e verso la località "Rongio" per mq 2.380 nella categoria *boschi soggetti a trasformazione speciale non cartografabile*.



Rispetto al progetto esecutivo la trasformazione degli ambiti a bosco è minore in quanto interessa mq 2.380 a fronte dei precedenti mq 8.100.

Piano del Governo del Territorio - vincoli ambientali

Il Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente è stato approvato con d.c.c. del 20.02.2014 n.16 (BURL n.25 del 18.06.2014); nel 2020 è stata approvata la variante al Piano delle Regole con d.c.c. del 16.12.2019 n.48 (BURL n.14 del 01.04.2020). Al momento è in corso la variante relativa all'ambito di trasformazione e riqualificazione AS4 adottata con d.c.c. del 21.05.2021.

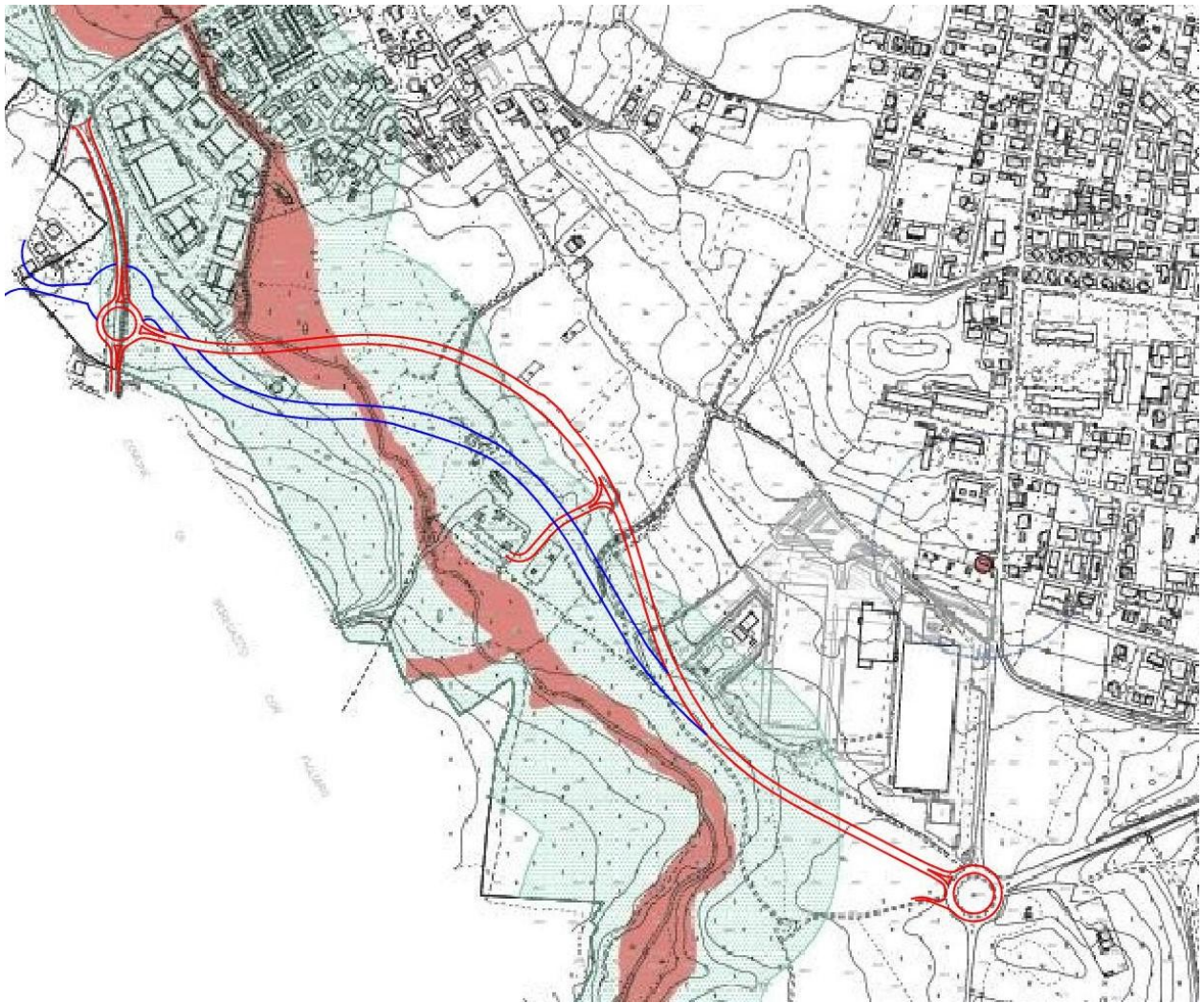
Il tracciato recepito dal PGT è quello della progettazione esecutiva del 2020; sovrapponendo il nuovo tracciato, nella tavola del Piano delle Regole, si può osservare che la modifica è migliorativa:

- diminuzione del consumo di suolo: il tracciato occupa una piccola parte dell'ambito sottoposto a pianificazione attuativa vigente produttivo e attraversa l'ambito di trasformazione produttivo;
- allontanamento dall'area da bonificare e dalla piazzola ecologica;
- allontanamento dal PLIS parco Sorgenti del Lura creando un'area agricola di protezione e salvaguardia;

Per quanto riguarda i vincoli ambientali, come evidenziato nello stralcio di seguito, sono gli stessi del tracciato del 2020:

- vincolo paesistico art.142 comma 1 del D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42 "Codice dei Beni culturali e del paesaggio" let. c) - fascia di salvaguardia di corsi d'acqua "Valle dei Preti o torrente Antica o l'Antiga" classificato pubblico n.279 nel Regio Decreto; let. g) territori coperti da foreste e da boschi;
- vincolo geologico - fattibilità geologica, zonazione sismica
 - classe II fattibilità con modeste limitazioni
 - classe IIIb fattibilità con consistenti limitazioni
 - classe IV fattibilità con gravi limitazioni
 - zona sismica Z2 - Z4a/c

Tavola A3q – Carta dei vincoli



SIMBOLOGIA

-  TERRITORIO COMUNALE

-  VINCOLO CIMITERIALE

-  VINCOLO MONUMENTALE D.Lgs. 42/04 – ex L. 1089/39

-  CLASSE IV DI FATTIBILITA' GEOLOGICA

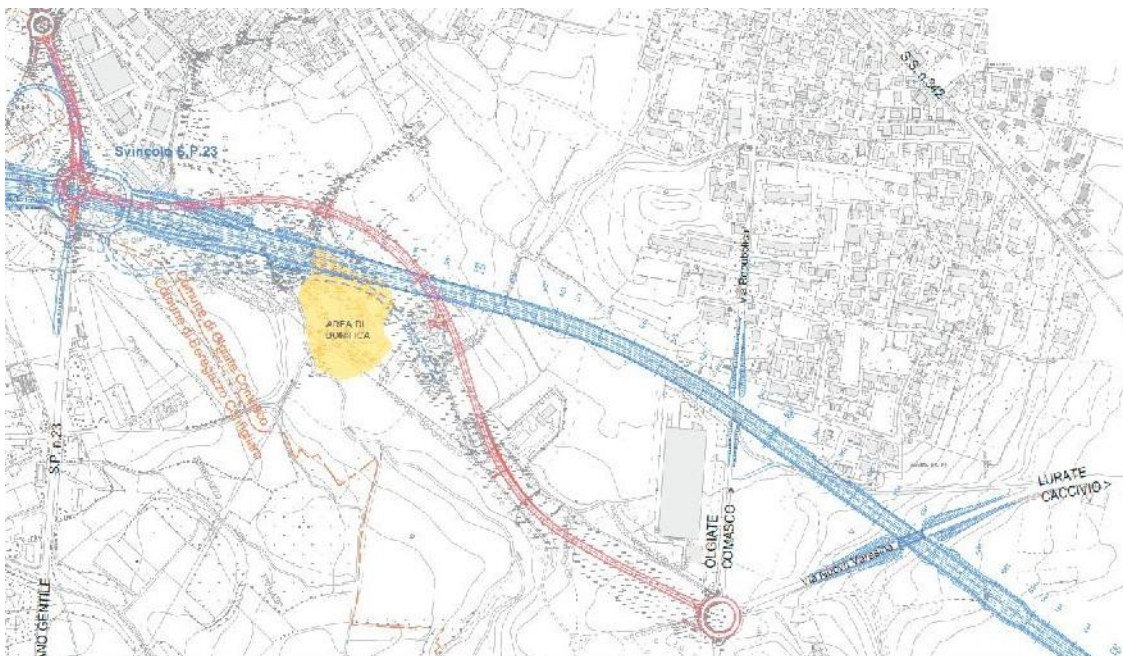
-  VINCOLO PAESISTICO D. Lgs. 42/04

-  CATTAPAZIONI IDRICHE E FASCIA DI RISPETTO
D.Lgs. 258/00
D.G.R. 10.04.03 n°. 7/12893

Compatibilità con l'autostrada VA-CO-LC

La compatibilità con il tracciato di previsione dell'autostrada Varese-Como-Lecco risulta essere assoluta con una soluzione coerente con quanto previsto dal PGT vigente (il tracciato esecutivo implicava un importante uso di suolo agricolo) che implica:

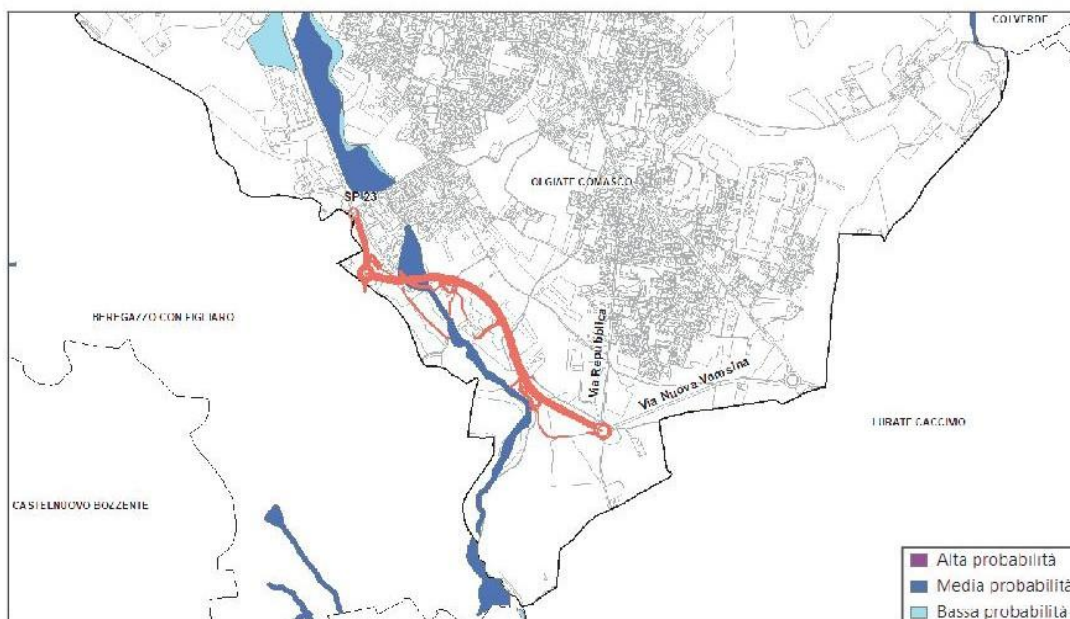
- realizzazione dello svincolo tra l'autostrada e la viabilità minore, come da previsioni del PGT, su via Nuova Varesina (con rampe dirette) ed eliminazione dello svincolo sulla S.P. n.23;
- realizzazione di un tratto in viadotto sopra il tracciato del presente Progetto;
- modifica altimetrica della livelletta dell'autostrada con passaggio in trincea/galleria sotto le vie Repubblica e Nuova Varesina con realizzazione delle rampe di svincolo descritte sopra.



Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) è lo strumento operativo previsto dalla normativa italiana, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali (d.lgs. n. 49 del 2010, in attuazione della Direttiva Europea 2007/60/CE, "Direttiva Alluvioni"). Per il Distretto Padano, cioè il territorio interessato dalle alluvioni di tutti i corsi d'acqua che confluiscono nel Po, dalla sorgente fino allo sbocco in mare, è stato predisposto il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del fiume Po (PGRA-Po). Il primo PGRA (PGRA 2015) è adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po con delibera n. 4 del 17 dicembre 2015 e approvato con delibera n. 2 del 3 marzo 2016; è definitivamente approvato con d.p.c.m. del 27 ottobre 2016. Ad oggi è in corso il processo di revisione del PGRA 2015.

La figura seguente è rappresentativa delle aree potenzialmente interessate da eventi alluvionali nel territorio indagato, secondo gli scenari di bassa probabilità (alluvioni rare con $Tr = 500$ anni), media probabilità (alluvioni poco frequenti con $Tr = 100-200$ anni), alta probabilità (alluvioni frequenti con $Tr = 20- 50$ anni); si osserva come l'intervento allo studio interferisca con aree connotate da pericolosità media in corrispondenza dell'attraversamento della roggia Antiga (fonte: Geoportale di Regione Lombardia, revisione 2020). Si ricorda che la realizzazione di una nuova infrastruttura è soggetta alle condizioni riportate nella Disciplina di Piano che, per le aree a media ed alta pericolosità, prevede siano consentiti interventi solo se realizzati in condizioni di gestione del rischio idraulico.



Archeologia

Nell'ambito delle attività di cui alla progettazione esecutiva del 2020, era stato redatto specifico studio di valutazione del rischio archeologico.

Dal confronto delle diverse fonti utilizzate nell'indagine si evince che l'area interessata presenta un rischio archeologico medio. Sebbene lungo il tracciato in progetto non siano stati effettuati in passato ritrovamenti, diverse evidenze archeologiche sono venute alla luce a breve distanza.

Con riferimento al tracciato di progetto di cui al presente PFTE, si segnala il ritrovamento (BCF1) localizzato circa 250 m a sud della rotatoria 1 di progetto di attestazione sulla SP 23; si tratta segnatamente di tombe romane del 1922 in località cimitero del Comune di Beregazzo con Figliaro; nella figura seguente se ne evidenzia in giallo la localizzazione.

Il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Soprintendenza Archeologica della Lombardia sede di Milano aveva espresso, nell'ambito della conferenza dei servizi sul Progetto Esecutivo, parere positivo con prescrizioni, prot. n. 3203 pos.34.19.04/34.4 del 17/03/2016.

In ragione di quanto sopra, anche nel presente Progetto rimane inalterata la scelta secondo cui le operazioni di scavo saranno condotte con assistenza archeologica continua.

VERIFICA DEI POSSIBILI EFFETTI SULL'AMBIENTE

I criteri seguiti per la determinazione degli effetti sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale sono quelli definiti nell'allegato II della Direttiva 42/CE e riportati nel D.g.r n.9/761 del 10/11/2010.

Si ricorda che il progetto del primo lotto della variante alla S.S.342 Briantea - tratto Olgiate Comasco/Solbiate, sottoposto a VIA, ha ottenuto giudizio positivo in ordine alla compatibilità ambientale con decreto n.4669 del 03/06/2014, esaminando tutte le componenti ambientali significativamente interessate dall'opera in progetto.

Il tracciato in variante oggetto di assoggettabilità alla VAS, attraversa gli stessi ambiti del progetto esecutivo sviluppandosi maggiormente a nord e ha tenuto conto, nella progettazione, delle prescrizioni di cui al decreto VIA introducendo inoltre modifiche migliorative:

- in corrispondenza delle aree paludose di scarsa qualità geotecnica rilevate dallo studio geologico, è prevista la realizzazione della soluzione con "precarica" che permette la realizzazione di un rilevato meno alto con conseguente minore occupazione di suolo ed utilizzo di materie prime;
- le aree di laminazione sono state rimodulate e minimizzate;
- il consumo di suolo è stato limitato con rilevati ad una quota massima di 3 m sul piano campagna;

La compatibilità ambientale positiva può ritenersi attualmente idonea.

Aria - rumore - traffico

Lo studio viabilistico, effettuato nel maggio 2022, ha confermato gli studi precedenti per quanto riguarda gli effetti dei flussi di traffico sulla rete a seguito della realizzazione della variante.

"La realizzazione della variante permette una consistente riduzione dei flussi nell'area urbana che garantisce indubbi vantaggi di vivibilità e sicurezza per le utenze deboli. Tale diminuzione dei flussi è importante in un'ottica di tutela del patrimonio architettonico-culturale dei centri stessi. Per i flussi di attraversamento la nuova infrastruttura garantisce una riduzione sia dei tempi di percorrenza che delle distanze da percorrere e quindi va a creare vantaggi sotto il profilo economico ed ambientale. I flussi che interessano la nuova variante, sia quelli trasferiti dalla attuale S.S. 342 che quelli "attratti" da altri itinerari più lontani, permettono di garantire il massimo livello di servizio sulla nuova infrastruttura."

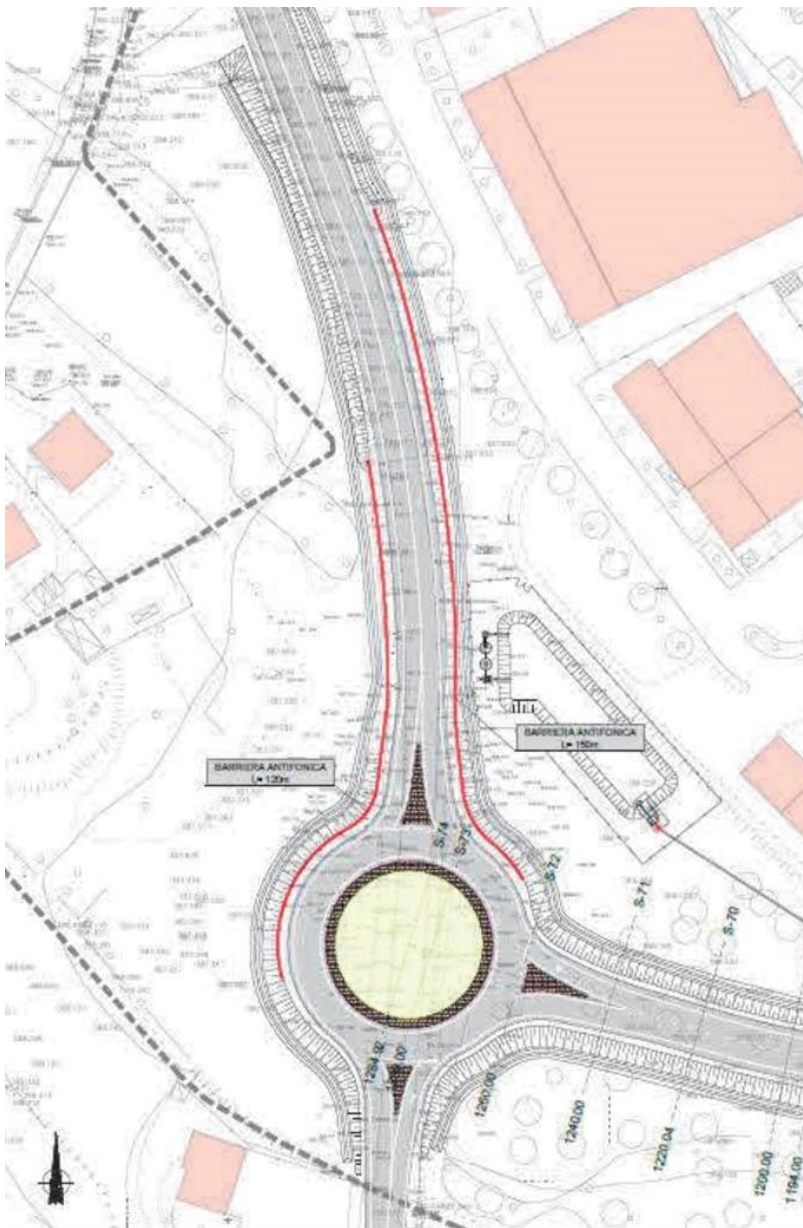
Gli effetti sulla qualità dell'aria e sull'impatto acustico derivano principalmente dai flussi viabilistici. Gli studi fatti sia sulla viabilità attuale sia sulla viabilità con variante valutano le concentrazioni degli inquinanti PM10, NO2, CO: in entrambi i casi i valori massimi di concentrazione simulati sono inferiori ai valori limite, inoltre con lo scenario di progetto c'è uno

spostamento nella distribuzione delle concentrazioni di inquinanti dalle aree centrali urbanizzate verso quelle periferiche più a sud.

Tra gli effetti positivi si registra il miglioramento della qualità della vita dei cittadini di Olgiate Comasco dovuto alla diminuzione del ristagno dei gas e dell'impatto acustico derivante dalla sosta ai semafori e alla riduzione degli incidenti stradali.

L'inquinamento acustico viene mitigato dalle barriere antirumore fonoassorbenti e dalle barriere vegetali.

Stralcio localizzazione barriere antirumore



Acqua

La rete di smaltimento delle acque meteoriche della piattaforma stradale è progettata per captare tutte le acque ricadenti sulla pavimentazione stradale e convogliarle ai presidi idraulici. Le acque ricadenti, invece, nei cigli erbosi e nelle scarpate sono convogliate direttamente alla roggia Antiga tramite fossi di guardia e senza la necessità di ricevere alcun trattamento.

Le acque meteoriche ricadenti lungo il tracciato stradale sono captate e raccolte tramite canalette grigliate.

Le acque ricadenti nei cigli erbosi e nelle scarpate sono raccolte e convogliate al corpo recettore tramite fossi di guardia inerbiti.

Il dimensionamento delle 3 vasche di laminazione previste è stato condotto in accordo con le norme previste dal Regolamento Regionale n. 7 del 23.11.2017 e ss.mm.ii. "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica".

Ambiente

Gli effetti ambientali più rilevanti sono dovuti alla trasformazione delle aree naturali paesaggistiche.

Le trasformazioni della struttura del paesaggio naturale, alterano il mosaico biotico ed il suo funzionamento, non solo rispetto al problema puntuale dell'area critica individuata, ma anche modificando il funzionamento dell'intero ecomosaico territoriale.

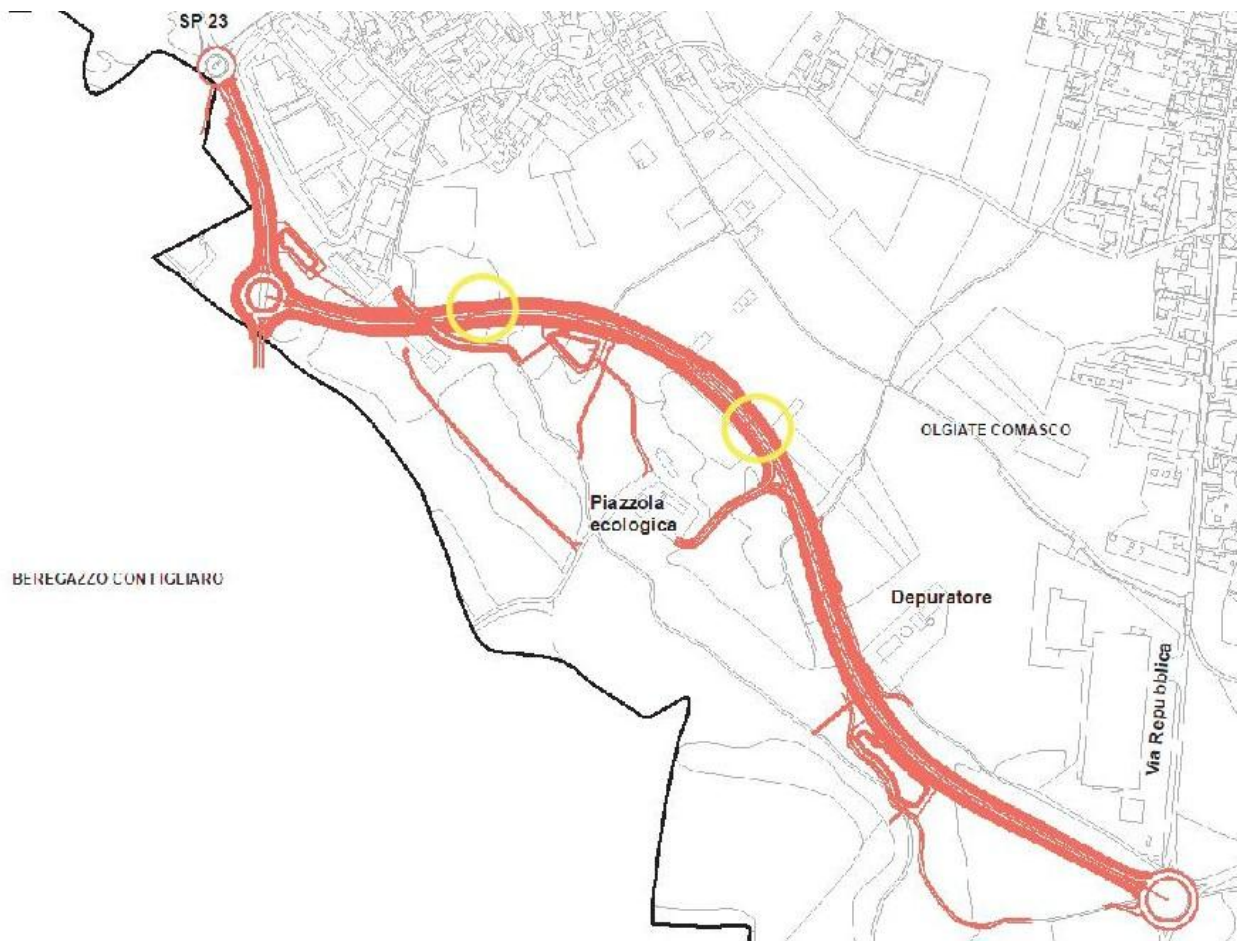
Le modifiche dell'equilibrio del sistema ambiente causate dall'infrastruttura, sono potenzialmente riconducibili a:

- effetto di insularizzazione (impoverimento del valore biotico);
- effetto barriera (limitazione della mobilità delle specie);
- disturbo degli ecosistemi;
- limitazione della mobilità lungo le aste fluviali (impoverimento del valore biotico);
- alterazione dei microclimi (variazione di habitat);
- irrigidimento dei margini (perdita di naturalità e mobilità di specie).

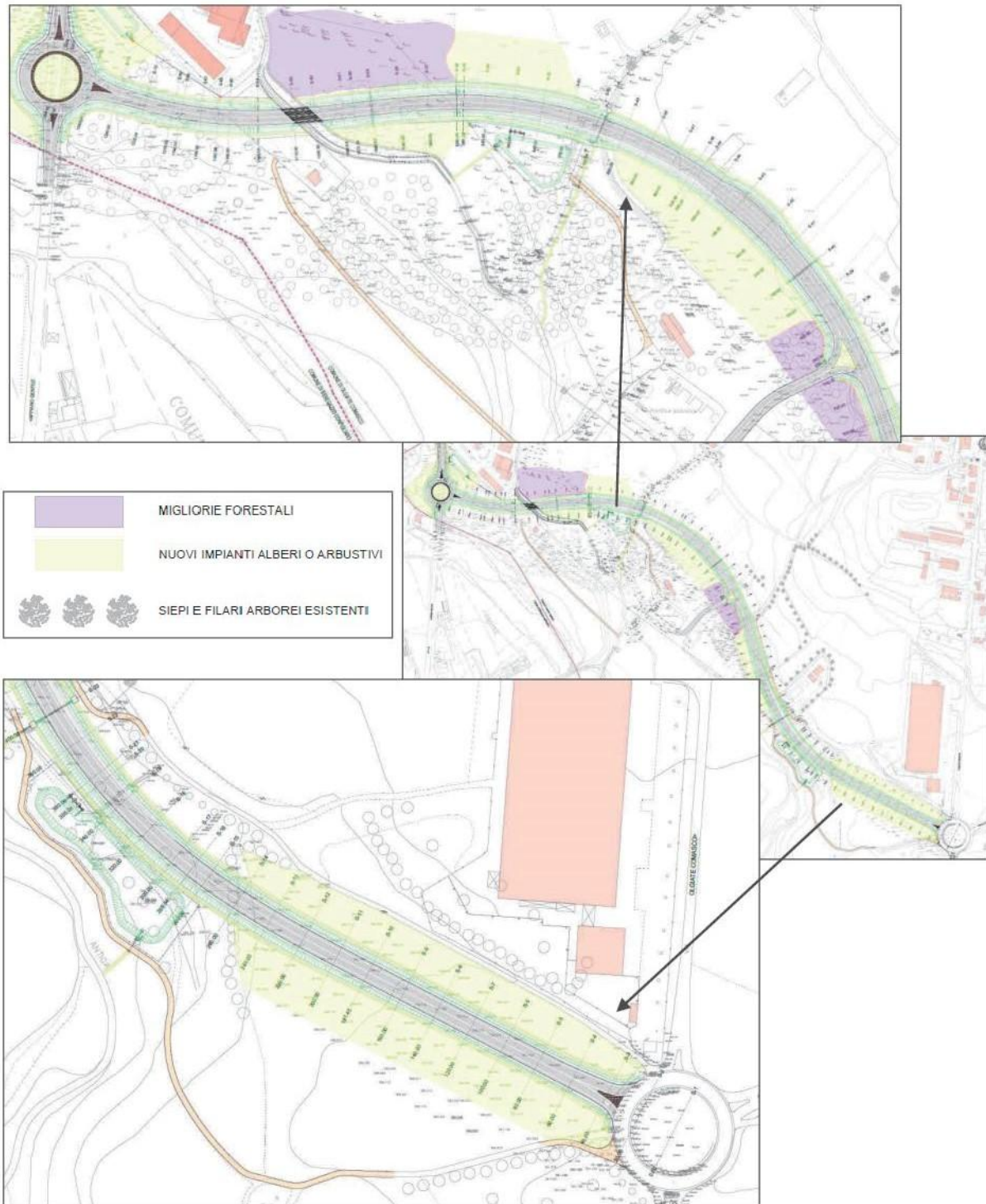
Sia per quanto riguarda gli attraversamenti faunistici che per gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, sono state confermate le scelte progettuali di cui alla progettazione esecutiva del 2020, adattandole necessariamente al nuovo sviluppo planimetrico.

Il tracciato sarà interessato da due attraversamenti faunistici e dalle mitigazioni vegetali riguardanti nuovi imboscamenti e miglorie forestali.

Nello stralcio seguente sono rappresentati la localizzazione dei due attraversamenti faunistici previsti; uno in località "Rongio" prima del ponte sulla roggia Antiga e uno circa a metà tracciato



Nello stralcio seguente sono riportati la disposizione planimetrica degli interventi di mitigazione previsti, riguardanti sia nuovi imboscamenti sia migliorie forestali, per un totale di circa mq 59.000 mq;



La tabella seguente è rappresentativa delle specie che saranno utilizzate.

alberi	arbusti ed alberi di III grandezza
quercus robur	corylus avellana
fraxinus excelsior	sambucus nigra
ulmus minor	viburnum opulus
populus alba	mespillus germanica
salix alba	euonimu europaeus
tilia cordata	frangulas alnus
alnus glutinosa	

Si ricorda che, in ragione della prevista deforestazione di alcune aree a bosco, dovrà essere predisposta specifica Relazione forestale per l'autorizzazione al taglio piante e modifica delle aree a bosco, ai sensi della d.g.r. 675/2005 "Criteri per la trasformazione del bosco e per i relativi interventi compensativi" e s.m.i.

VALUTAZIONI FINALI

La variante al tracciato stradale "nuovo tratto stradale di collegamento tra la comunale via Repubblica e la SP23 "LOMAZZO-BIZZARONE" rappresentante il lotto 1 della Variante di Olgiate-Solbiate alla SS342 "BRIANTEA" non comporta l'alterazione della struttura generale e degli obiettivi del PGT vigente. Influenza, gli ambiti produttivi sottoposti a pianificazione attuativa vigente e di trasformazione a sud del territorio comunale che andranno a determinare una variante al Piano di Governo.

Il nuovo tracciato è compatibile con il tracciato dello studio di fattibilità dell'autostrada VA-CO-LC e conforme con quanto riportato nel Piano vigente.

Gli approfondimenti di carattere ambientale hanno evidenziato come gli effetti correlati alla variante, rispetto al tracciato precedente, siano gli stessi e già valutati nella procedura di VIA.

Nel complesso non si riscontrano impatti negativi e significativi sull'ambiente legati alla realizzazione del progetto in esame che possano causare ripercussioni sull'ambiente di importanza tale da rendere necessaria la procedura di valutazione d'impatto ambientale

Il nuovo tracciato restituisce alla Rete Ecologica circa mq 10.915 di cui:

- mq 1.600 stralcio bretella di connessione su via San Pietro;
- mq 5.270 parte dell'ambito A.T.P.2;
- mq 4.045 parte del tracciato originario ora traslato in area urbanizzata

Inoltre rispetto al progetto esecutivo la trasformazione degli ambiti a bosco interessa mq 2.380 a fronte dei precedenti mq 8.100 con un deciso mantenimento della parte boscata.