



LEGAMBIENTE

Al Sindaco del Comune di Tremezzina
Mauro Guerra

Ai comuni coinvolti dal progetto di
variante stradale 'Tremezzina'

Al sig PREFETTO di COMO

Bellano, 26 ottobre 2015

Oggetto: Variante Tremezzina - le osservazioni di Legambiente per la prossima conferenza dei servizi – LETTERA APERTA

In previsione della Conferenza di Servizi del 29 ottobre relativa al progetto per la 'variante Tremezzina' inviamo al Sindaco una nota che rinnova le osservazioni da noi già presentate, anche alla luce di quanto emerso nel successivo dibattito.

Egregio Sindaco

come detto in diverse occasioni, con le proprie critiche e osservazioni Legambiente si è posta in modo non cieco alle esigenze di chi vive e conduce attività nel territorio interessato dall'opera viaria: su questa sponda di Lario non c'è né ferrovia né superstrada, e la strada storica ha i problemi che conosciamo. Non possiamo ignorare che i problemi di accessibilità e di eccessiva congestione da traffico sono anche conseguenza di una gestione non lungimirante del territorio e dei servizi di mobilità, inclusa la navigazione le cui potenzialità seguitano ad essere sottovalutate. Ciò porta ora ad affrontare costi economici e ambientali preoccupanti. Proprio questa consapevolezza deve indurre le autorità a **prendere decisioni in modo partecipato**, non solo tra gli enti istituzionali, ma anche con tutti i cittadini, quelli che soffrono della strada attuale, quelli che hanno una sensibilità maggiore per l'ambiente e il paesaggio, e con le associazioni che svolgono la funzione di filtrare le singole istanze attraverso un confronto guidato da una coscienza informata e orientato al bene comune.

Per noi il progetto va modificato, allineandolo alle criticità presentate dagli enti istituzionali, in particolare dalla Soprintendenza ai Beni Culturali e Paesaggistici, cosa che ci pare da Lei condivisa: pertanto Le chiediamo di presentare e far valutare da esperti proposte migliorative che possono essere realizzate non solo senza aumentarne i costi, ma forse anche diminuendoli. In premessa non possiamo sottacere che, per questa come per altre opere infrastrutturali, si è preteso di agire con la clava della grande opera, forse supponendo che per pessima prassi programmatica sia più facile trovare corsie agevolate per opere 'grandi' che per opere che si fanno carico della soluzione dei problemi in modo efficace, anche con riguardo ai costi: la scelta di un profilo da 'strada veloce' (velocità di progetto pari a 100 km/h) produce vantaggi irrilevanti considerata il modesto sviluppo della variante (percorrere quel tratto stradale alla velocità di progetto significa risparmiare solo 1,5 minuti rispetto ai tempi richiesti da una normale strada extraurbana), ma in compenso aumenta sensibilmente i costi e la rigidità del progetto che, anche in ragione dei vincoli legati ad ampiezza della sagoma e raggi di curvatura, comporta maggiori impatti su un versante particolarmente acclive e paesaggisticamente sensibile qual è quello della costa lariana. Ci sembra poi che si siano sottovalutate le



LEGAMBIENTE

conseguenze negative in termini di aumento di traffico indotto da una infrastruttura di maggiore capacità e velocità di progetto. Una revisione profonda finalizzata a massimizzarne il rapporto benefici/costi sarebbe fortemente auspicabile, e probabilmente anche compatibile con una riduzione complessiva dei tempi di consegna dell'opera.

Laddove una simile, profonda rivisitazione per una migliore efficacia della spesa pubblica venisse ritenuta impraticabile, auspichiamo che ci si concentri sui punti paesaggisticamente più sensibili, con l'allungamento, ove possibile, dei tracciati in galleria, ma anche rivedendo il calibro della strada nei tratti scoperti.

Sicuramente la richiesta - già esplicitata nelle nostre osservazioni precedenti - più rilevante in tal senso è la **soppressione delle corsie di arrampicamento nei tratti a cielo aperto**. Ridurre la larghezza della strada, anche se a costo di dover ogni tanto rallentare perchè si trova un camion che viaggia a 60 all'ora in salita (ma stiamo parlando di 10 km di strada, non dell'Autostrada del Sole!) significa non solo occupare meno spazio, ma anche avere minor aggetto sul versante, e quindi scarpate più ridotte e meno visibili, e meno materiale di scavo da trasportare. E quindi ridurre i costi, così da poter mettere soldi sulle gallerie naturali o artificiali e su opere di compensazione ambientale (come il progetto di PLIS della Tremezzina).

Sollecitiamo le amministrazioni a studiare e realizzare le altre iniziative per una diversa mobilità: l'alternanza per i mezzi pesanti, il servizio di navetta frequente, il potenziamento dei servizi di navigazione. Misure che si renderanno comunque necessarie nel periodo di tempo richiesto dall'opera e che disegnano un futuro di mobilità sostenibile.

Ci auguriamo che dalla Conferenza di Servizi del 29 ottobre scaturiscano decisioni che tengano conto anche delle nostre osservazioni peraltro in gran parte condivise da molti cittadini e dalle altre associazioni locali che si sono espresse nell'incontro pubblico tenutosi a Ossuccio l'11 u.s..

Barbara Meggetto
Presidente di Legambiente Lombardia Onlus

Per i circoli Legambiente del Lario
Val d'Intelvi
Porlezza
Como
Lecco
Lario orientale

Costanza Panella