



## Gruppo Naturalistico della Brianza

**ASSOCIAZIONE PER LA DIFESA DELLA NATURA IN LOMBARDIA - ODV**

**22035 Canzo (CO) - Casella. Postale 24 - tel. 031.682.429**

**e.mail: [info@grupponaturalisticobrianza.it](mailto:info@grupponaturalisticobrianza.it) -- [www.grupponaturalisticobrianza.it](http://www.grupponaturalisticobrianza.it)**

**iscritta nel Registro Regionale del Volontariato n° 2651/48041**

**Aderente alla Federazione Nazionale Pro Natura**

**Codice fiscale 82005080138**

Ufficio Tecnico comunale di Canzo

Alla cortese attenzione

dell'autorità procedente  
Arch. Frigerio Alessandro

dell'autorità competente  
Arch. Massimo Petrollini

Canzo, 19 dicembre 2023

Oggetto: Proposte per

**VARIANTE PUNTUALE AL PIANO DELLE REGOLE (ART. 38 N.T.A.) “AREA EX  
IDROMINERALE GAJUM – BOGNANCO” - seconda conferenza VAS**

### Mobilità dolce

“In questo rettilineo il marciapiede sul lato est viene impropriamente utilizzato anche dai ciclisti “urbani”<sup>1</sup>”

Il documento “Analisi studio del traffico” commenta in tal modo un comportamento diffuso che esprime un bisogno di mobilità dolce ciclopedonale, un bisogno che si deve adattare alle carenze di infrastrutture dedicate, adatte a bambini e a chi vuole semplicemente raggiungere in sicurezza il lago dall’abitato.

Il percorso sul marciapiede est, che parte dal paese lungo il tratto alberato di via Volta, prosegue dopo l’intersezione con via Caravaggio su un largo marciapiede in cui è ancora indicata una separazione tra una parte pedonale ed una ciclabile: il tratto finale si svolge poi lungo il marciapiede antistante l’area ex-Bognanco prima di congiungersi con la ciclopedonale attorno al lago.

Lo studio del traffico riporta i seguenti elementi infrastrutturali previsti dal PGT<sup>2</sup>:

- La valorizzazione dello spazio pubblico della SP41, dal centro fino all’incrocio con via Segrino;
- La valorizzazione delle connessioni ciclopedonali sulla SP41, a collegare il centro con l’anello della Ciclovía del Segrino;

---

1 Analisi studio del traffico, pag 7

2 DP3\_1a\_AnaliseStrategicoCentrale

Il Rapporto ambientale<sup>3</sup> riconosce che la realizzazione dell'intervento aumenterà il traffico in interferenza con la pista ciclopedonale prevedendo

**“[la] realizzazione di piste ciclabili in sede separata rispetto alla sede viaria, per evitare interferenze pericolose fra veicoli e persone, quale alternativa all'uso dei veicoli.”**

Con tale intervento di mitigazione si valuterebbe un impatto ininfluente nelle matrici ambientali per le componenti viabilità e traffico veicolare.

Nello studio del traffico sono suggerite le seguenti due proposte da considerare tuttavia molto parziali:

- 1) “Inserire **un attraversamento ciclopedonale** al limite sud del marciapiede posto sul lato opposto del centro così da collegare i due marciapiedi e creare una continuità del percorso per raggiungere il lago;”
- 2) “trattare il percorso ciclopedonale lungo l'attuale marciapiede est e in corrispondenza del varco di ingresso al centro con trattamento cromatico apposito”.

Si introduce in sostanza una interferenza pericolosa con un attraversamento sulla SP41 in un tratto in cui i veicoli possono avere ancora velocità sostenute, per raggiungere un limitato percorso ciclopedonale mal collegato a monte e a valle.

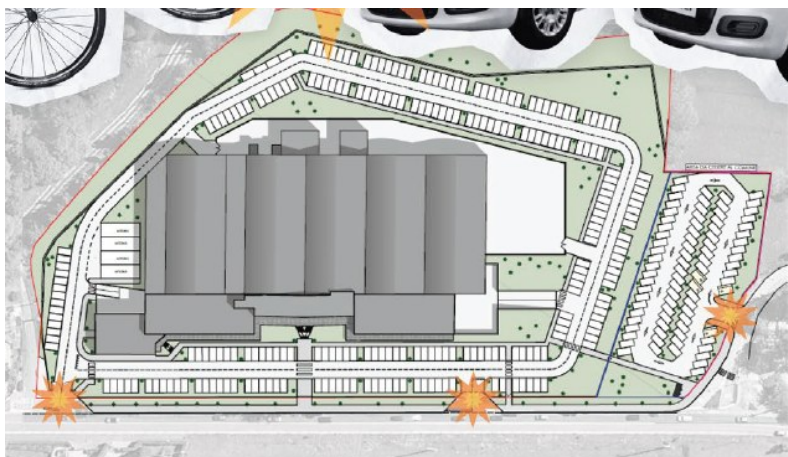
L'intervento “di rigenerazione urbana” deve considerare i diversi aspetti dell'esigenza di mobilità risolvendo le criticità che l'insediamento di nuove attività può creare, non semplicemente subire le interferenze che i nuovi flussi di traffico creeranno con l'attuale percorso della mobilità dolce.

## Proposta

Si vuole rimarcare che per evitare le pericolose interferenze con gli accessi ai posteggi previsti (oltre 320 totali) è opportuno e necessario creare un percorso alternativo fuori dal traffico con un passaggio pubblico nella parte retrostante del comparto ex-Bognanico, verso la montagna.

Tutto ciò mira a mantenere sicuro l'attuale percorso utilizzato, sul lato est della SP41.

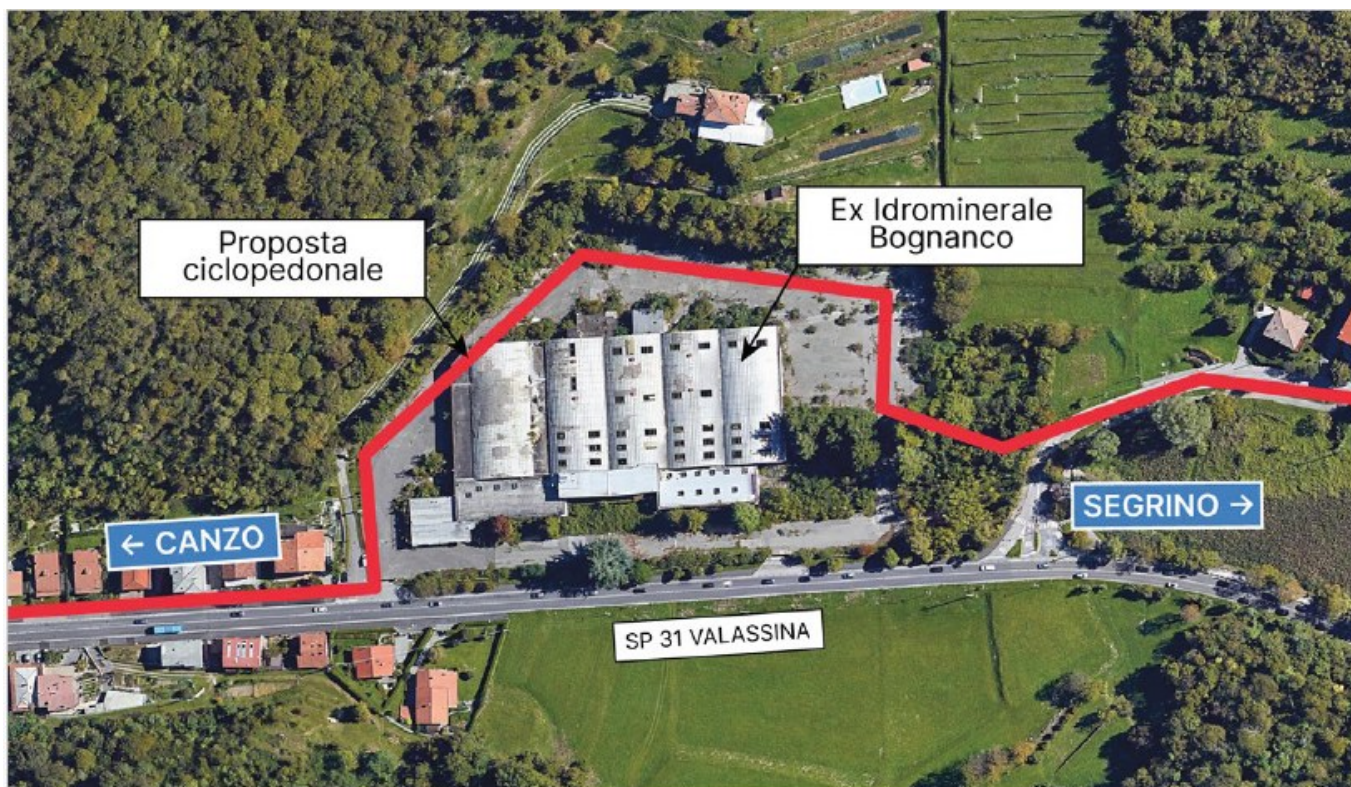
L'utilizzo del percorso potrebbe essere un vantaggio anche per i clienti della struttura che avrebbero un accesso diretto al lago lontano dal traffico.



Nell'immagine soprastante sono riportate le 3 interferenze pericolose.

---

3 Rapporto ambientale, pag 190



La superficie richiesta per un percorso ciclopedonale di 3m medi di larghezza è solo un terzo di quella prevista per il nuovo parcheggio pubblico.

Rispetto alla riduzione dell'area standard in cessione al Comune si osserva che la “**Miglior precisazione delle confinanze**” comporta una riduzione di circa 340mq<sup>4</sup> equivalente a 110m, ossia un terzo del percorso ciclopedonale proposto.

Si chiede di non ridurre l'area ma di ridistribuirla come percorso ciclopedonale, cercando di riequilibrare l'uso degli spazi pubblici oggi quasi esclusivamente previsto per le automobili.

## Posteggi

Il Piano dei servizi vigente riporta per la scheda 26c relativa ai “Parcheggi di servizio agli insediamenti produttivi” un parcheggio di 42 posti auto che nella proposta di variante diventano 84.

La porzione di ambito interessato dalla realizzazione del nuovo parcheggio si trova nella fascia di rispetto dei 300 metri del Lago del Segrino ai sensi del D.lgs n° 42/2004.<sup>5</sup>

Posto che nei momenti di massimo afflusso turistico la dotazione di posteggi in prossimità del lago è comunque insufficiente, vale la pena ricordare quanto dichiarato dal Piano di Gestione del SIC, anche se contiene qualche dato da aggiornare.

Il Piano Gestione SIC<sup>6</sup> rispetto ai parcheggi pubblici riporta:

“I parcheggi sono circa 350 ed attualmente sono commisurati al carico fruitivo sostenibile e quindi consentono il non affollamento dell’area del parco.”

Rispetto alla FRUIZIONE DEL LAGO per cui i parcheggi sono pensati il Piano considera quanto segue<sup>7</sup>:

“Il problema fondamentale l’inesistenza di un “sistema” fruitivo dell’area protetta. Di fatto esistono molte potenzialità ed anche strutture ma il risultato è sovraffollamento e passaggio “mordi e fuggi” in prestabiliti giorni e stagioni, alternati a periodi di totale spopolamento e quindi presidio oltre che la non ottimizzazione del funzionamento delle strutture ricettive e di ristoro.

Le modalità di fruizione del lago dovranno essere inserite in un più ampio Piano di settore turistico del SIC in cui vengono messe a sistema tutte le potenzialità turistiche del luogo ma con gli obiettivi di tutela e salvaguardia dell’area SIC che il piano di fruizione supporta.”

## Proposta

Si ritiene necessario almeno non aumentare oltre quanto già previsto dal vigente PGT la dotazione di posteggi, cercando di mantenere la funzione ecologica dell’area destinata a posteggi che ora è un’area a verde di 3000mq: con l’intervento prospettato rimarranno a verde 942 mq.

Per la sua vicinanza al lago la migliore soluzione sarebbe quella di rinunciare al parcheggio a ridosso del canneto, in un’area che dovrebbe essere valutata anche come habitat per gli anfibi.

## Fauna e anfibi in particolare

Il Rapporto Ambientale, nonostante quanto segnalato nelle osservazioni alla Conferenza di esclusione di VAS e VINCA, non cita l’attività di salvataggio anfibi che è effettuata nell’area sin dal 1986, è promossa da Regione Lombardia ed è coordinata dalle GEV della Comunità Montana del Triangolo Lariano.

Sono disponibili dati pluriennali sulle migrazioni degli anfibi, raccolti ogni anno dalle GEV della CMTL e condivisi con la Stazione Sperimentale Regionale per lo studio e la conservazione degli anfibi in Lombardia: in alcuni anni è stata rilevata la presenza della Rana di Lataste.

Negli ultimi anni i dati raccolti segnalano una forte diminuzione degli anfibi presenti, forse a causa di prolungati periodi di siccità.

Come precedentemente accennato la realizzazione di posteggi in potenziali habitat per gli anfibi è un’ulteriore fattore di pressione.

Per gli anfibi in generale valgono anche le disposizioni della LR 10 del 2008.

<sup>5</sup> Rapporto ambientale, pag 58

<sup>6</sup> Piano Gestione SIC Lago di Segrino IT2020010 - 30 novembre 2009, pag 148

<sup>7</sup> Piano Gestione SIC Lago di Segrino IT2020010 - 30 novembre 2009, pag 216

Per quanto riguarda l'impatto del maggior traffico sul SIC gli effetti del traffico vanno considerati non solo nelle adiacenze della struttura ma anche lungo la provinciale; in primavera infatti si svolge in ore serali l'attività di salvataggio anfibi: i presumibili orari di attività della struttura aumenteranno in traffico proprio durante le operazioni di salvataggio.

Occorrerebbe dunque individuare delle mitigazioni, per attuare nello specifico la disposizione della LR 10/2008 "ridurre l'impatto delle infrastrutture viarie sugli spostamenti naturali della piccola fauna e sui loro habitat."

Il Piano di Gestione del SIC<sup>8</sup> si esprime come segue sulla viabilità:

"L'area è interessata dall'attraversamento lungo la sponda occidentale del lago della SP 41. Questa strada è indubbiamente di notevole impatto sia ambientale che acustico ed anche visivo.

Non si rilevano però l'esistenza di studi specifici mirati ad accertarne tale impatto, ma è evidente che costituisce una barriera fisica che taglia in due parti l'intera area protetta."

## Proposta

In considerazione dell'impatto che l'incremento del traffico veicolare produce anche in nelle ore in cui si svolge l'attività di salvataggio anfibi, si propone di valutare la creazione di un attraversamento per gli stessi nella parte di strada comunale (via Segrino) o la verifica dell'efficacia e se necessario la revisione degli attraversamenti già presenti sulla SP41.

Le esperienze della Confederazione Elvetica sono un utile raccolta di buone pratiche e linee guida di progettazione e intervento (si rimanda alle osservazioni presentate alla precedente conferenza).

## Commento NTA

La variante proposta stabilisce che

"La modalità d'intervento per l'esecuzione degli interventi è il permesso di costruire convenzionato."

Per la dimensione e la posizione del comparto e quindi per gli effetti che l'intervento proposto potrà esprimere si ritiene opportuno e necessario prevedere come nella versione presentata per la Conferenza di esclusione l'utilizzo del Piano Attuativo, tramite il quale definire anche le aree standard dovute.

Rispetto all'importanza che che l'area ha per il SIC e alla necessità di adottare adeguate modalità di intervento si riporta una considerazione del Piano Gestione SIC per l'area industriale:

2) Limitare l'attività antropica che rappresenta una minaccia per la conservazione di habitat (l'utilizzo della SP 41) o non permetterne più l'insediamento (area ex industriale Bognanco), specie all'interno di un mosaico originato da fattori sia naturali che culturali, sviluppando economie alternative che abbiano come presupposto la valorizzazione dei contenuti di biodiversità del sito".

L'attuale VINCA citando il PGT vigente sembra riferirsi all'intera area ex-Bognanco per futuri approfondimenti:

"Come previsto dalla Valutazione di Incidenza del PGT del Comune di Canzo vigente, il progetto attuativo, ... sarà sottoposto ad apposito ed ulteriore Studio di Valutazione d'Incidenza."

Dal testo NTA\_VARIANTE ("Tutte le trasformazioni relative all'ambito indicato") non è chiaro se la VINCA riguarderà l'intera area inclusi i posteggi pubblici previsti.

---

8 Piano Gestione SIC Lago di Segrino IT2020010 - 30 novembre 2009, pag 148

9 Studio VINCA Gajum-Bognanco 04092023.pdf pag 8

## **Proposta**

Prevedere che

“La modalità d’intervento per l’esecuzione degli interventi è il Piano attuativo”

## **Considerazioni generali**

Il Rapporto Ambientale dovrebbe fornire i dati per valutare gli impatti delle diverse opzioni urbanistiche. Diversi elementi di valutazione sono però espressi solo con giudizi qualitativi con una buona dose di ottimismo.

Per la componente suolo per esempio il giudizio è molto positivo anche se dovrebbe essere neutro in quanto non cambia lo stato del suolo: positiva sarebbe una restituzione del suolo alle sue funzioni ecosistemiche. Certamente negativo sarebbe l’utilizzo di suolo libero, ma uno scampato pericolo non può mutare la considerazione sull’impatto ambientale di una scelta.

Secondo relazione acustica

“Le destinazioni previste in variante possiedono tutte un livello di rumore mediamente più contenuto rispetto a quello prodotto da un’area industriale/artigianale (destinazione prevista da PGT vigente).”

Tuttavia la destinazione artigianale è prevista anche nella nuova versione dell’Art. 38 delle NTA.

Per i parcheggi vanno considerati gli aspetti legati all’invarianza idraulica e idrologica.

Come ultima considerazione la valutazione del traffico non considera i diversi orari di uso della struttura, serali, domenicali e festivi, e cerca un confronto con una realtà industriale che non è più da decenni attiva né di interesse tanto è vero che si chiede un cambio di destinazione d'uso. Per l’esperienza comune la situazione di riferimento consolidata dal circa 20 anni è quella senza alcun aggravio di traffico originato dall'area ex-Bognanco.

Per tale motivo non si ritiene di condividere le conclusioni riportate nella tabella descrittiva degli impatti sulle “matrici ambientali”

Cordiali Saluti  
per il Gruppo Naturalistico della Brianza  
il presidente  
Roberto Cerati