

RHO-MONZA

LOTTO 3 : VARIANTE DI BARANZATE

RIQUALIFICA E POTENZIAMENTO DELLA S.P. 46 NELLA TRATTA DA PADERNO A RHO - NUOVO POLO FIERISTICO - TRATTO COMPRESO TRA L'INTERSEZIONE CON LA S.S.233 ED IL VIADOTTO SULLA LINEA FNM MILANO - SARONNO (ESCLUSO)

Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 Rho-Monza (ex SP46) in comune di Novate Milanese - Tratto Ovest

PROGETTO DEFINITIVO

RHO-MONZA - Lotto 3: Variante di Baranzate

COMPLANARE DI NOVATE

VALUTAZIONE PRELIMINARE

Relazione ambientale

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Marianna Tomasin Ord. Ingg. Provincia di Udine n. 3491	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Marco Mariani Ord. Ingg. Provincia di Novara n.1156	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Marco Mariani Ord. Ingg. Provincia di Novara n.1156
--	---	---

CODICE IDENTIFICATIVO											Formato A4
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Macrolotto	Sub-lotto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	SCALA
P-01-NO	LL03	PD	DG	XXX	00000	00000	R	XXX	0001	0	-

Progettista:  Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
	0	21/07/2023	EMISSIONE	Tomasin	Mariani	Mariani

MANDATARIA	MANDANTI	VISTO DELLA CONCESSIONARIA  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Luca Giacomini	VISTO  Ministero delle infrastrutture e dei trasporti <small>DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, I SISTEMI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO A RETE, INFORMATIVI E STRATEGICI - DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI</small>
------------	----------	--	---

INDICE

PREMESSA.....	2
1 LOCALIZZAZIONE E CONTESTO INTERESSATO	4
2 MODICHE PREVISTE	5
2.1 Modifiche strutturali e delle aree interessate	5
2.2 Modifiche delle misure ambientali	10
2.2.1 Sistema di gestione delle acque di piattaforma	10
2.2.2 Inserimento eco-paesaggistico	11
3 RELAZIONI CON TUTELE, VINCOLI E CONDIZIONAMENTI AMBIENTALI	18
3.1 Siti Natura 2000 e Aree protette.....	18
3.2 Beni culturali e paesaggistici.....	20
3.3 Vincoli idraulici e idrogeologici	21
4 RELAZIONI CON LE COMPONENTI AMBIENTALI	22
5 RELAZIONE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA	25
6 QUADRO CONCLUSIVO	30

PREMESSA

Il Progetto Preliminare della “*Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI)*” è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale, conclusasi con Decreto di esclusione dalla VIA n. 44 del 23/02/2017 della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM.

La procedura era stata richiesta dalla proponente Soc. Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. in quanto l’opera, pur non rientrando nelle tipologie elencate nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in quanto trattasi di strada di collegamento urbana, è stata all’epoca considerata come completamento della rete viabilistica del sistema complanari del progetto di potenziamento e conversione della Sp46 Rho-Monza in tracciato autostradale A52, affianco a cui si estende la complanare in oggetto.

Il citato progetto autostradale di riqualifica della Sp46 ha già acquisito i provvedimenti VIA favorevoli rispettivamente emessi per i lotti 1 e 2 (DM n. 2 del 07/01/2014) e per il lotto 3 (DM n. 437 del 10/08/2012).

Già dalla fase di progettazione preliminare dell’epoca, l’opera in oggetto afferisce a due concessionari differenti:

- per il tratto ovest, dalla intersezione A52 - via Giuseppe Di Vittorio a Novate Milanese alla ferrovia Milano – Saronno, la concessionaria è ASPI;
- per il tratto est, dalla ferrovia Milano – Saronno alla prevista nuova intersezione A52 - via IV Novembre tra Novate M. e Bollate, la concessionaria è Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.;

A seguito di diversi tavoli di confronto svoltisi tra Regione Lombardia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Città Metropolitana di Milano, Comuni di Novate Milanese e di Bollate, Autostrade per l’Italia S.p.A., Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e Milano Serravalle Engineering S.r.l. in merito alle possibili soluzioni alternative per l’innesto della nuova strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex Sp46) su via G. Di Vittorio, nel comune di Novate Milanese, si è giunti ad una proposta progettuale che migliora gli aspetti di funzionalità e di sicurezza dell’intersezione tra la strada complanare, la strada A52 e la viabilità locale, rispetto al progetto già sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA.

Con la definizione del Progetto Definitivo dell’opera è stato previsto un miglioramento funzionale dell’intersezione della complanare con la via G. Di Vittorio a Novate M. (appartenente al tratto di competenza ASPI), tramite sostituzione dell’intersezione a “T” prevista dal Progetto Preliminare con una rotatoria. La proposta progettuale prevede inoltre, in uscita dall’A52 da ovest, l’innesto diretto sulla via G. Di Vittorio svincolato dalla nuova rotatoria di previsione, utilizzandone il sedime esistente.

Tali modifiche generano, rispetto al Progetto Preliminare sottoposto a Verifica VIA, un lieve scostamento verso nord della nuova intersezione e del primo tratto connesso della complanare. Le variazioni progettuali apportate non comportano modifiche in termini di occupazione del suolo, impegnando esclusivamente l’area già trasformata dal cantiere di demolizione del vecchio tracciato della Sp46 e di realizzazione della A52.

Il Progetto Definitivo introduce un sistema di gestione delle acque di piattaforma rispondente ai più recenti riferimenti in materia di invarianza idraulica e un più ampio e articolato intervento di inserimento eco-paesaggistico rispetto a quanto previsto dal Progetto Preliminare. In particolare, per quanto concerne le acque, è stato aggiornato il sistema di gestione delle acque di dilavamento del manto stradale in ottemperanza al Regolamento Regionale n. 7/2017 e è stata prevista la definizione di due sistemi di smaltimento delle acque dedicati ai due sottotratti di progetto (la descrizione di dettaglio è definita al paragrafo 2.2.1 della allegata Relazione Ambientale).

Per quanto riguarda l’inserimento eco-paesaggistico, il Progetto Definitivo rivede l’attraversamento della pista ciclopedonale di progetto in corrispondenza della via G. Di Vittorio, prevedendo un sottopassaggio alla via comunale per garantire una maggior sicurezza per gli utenti. Il Progetto introduce una corposa strutturazione ecosistemica delle aree presenti al contorno della pista ciclopedonale e della complanare, con

l'obiettivo di sviluppare nel contesto di margine urbano interessato unità ecosistemiche capaci di fornire servizi polivalenti funzionali a migliorare l'attuale assetto strutturale e relazionale locale (la descrizione di dettaglio è definita al paragrafo 2.2.2 della allegata Relazione Ambientale).

In riferimento a tali modifiche strutturali e spaziali, per le quali non sono attesi impatti negativi significativi nuovi o diversi rispetto a quanto già valutato nell'ambito della procedura di Verifica VIA del Progetto Preliminare, si è ritenuto di procedere ad una Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

La presente Relazione accompagna la Lista di controllo per la Valutazione preliminare, analizzando i potenziali effetti attendibili dall'intervento proposto, tramite l'illustrazione:

- delle modifiche previste rispetto al Progetto Preliminare ed il quadro dei miglioramenti ambientali introdotti;
- della verifica delle relazioni con tutele, vincoli e condizionamenti ambientali;
- della verifica delle relazioni con le componenti ambientali;
- della verifica delle relazioni con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

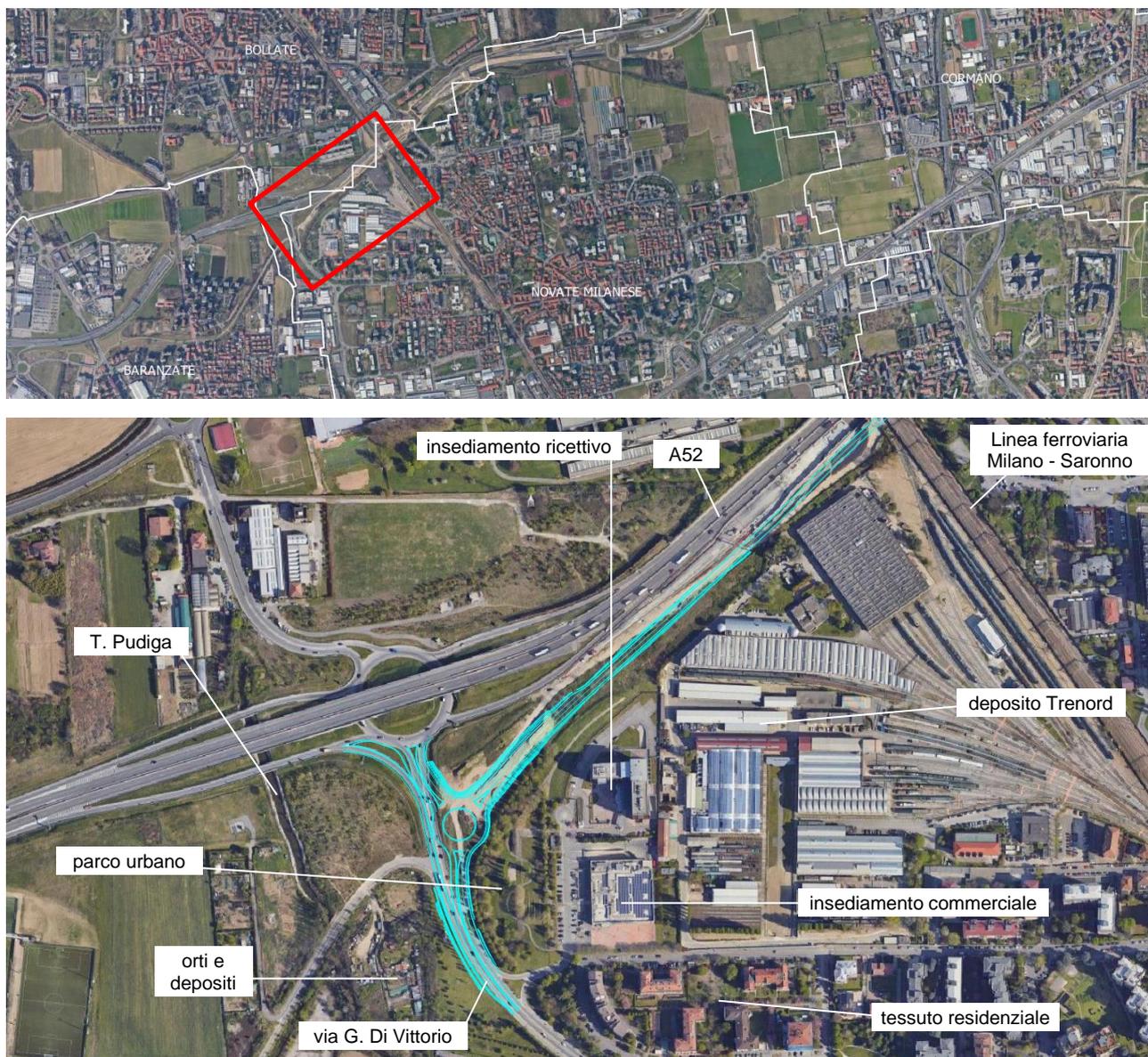
1 LOCALIZZAZIONE E CONTESTO INTERESSATO

Il tracciato stradale di progetto si estende nella porzione nord-occidentale del territorio comunale di Novate Milanese, tra la via Giuseppe Di Vittorio e la linea ferroviaria Milano – Saronno, in affiancamento a sud dell'asse della A52.

L'intervento si estende in aree di margine urbano, in un ambito territoriale caratterizzato a est e a sud dall'ampio deposito di Trenord, a sud-ovest da insediamenti alberghieri e commerciali e aree verdi attrezzate, e ad ovest da aree verdi urbane.

A circa 150 m a ovest si estende il corso del Torrente Pudiga, ai cui lati si osserva la presenza di orti ed aree utilizzate per il deposito di materiali.

Figura 1.1 – Localizzazione dell'area di intervento

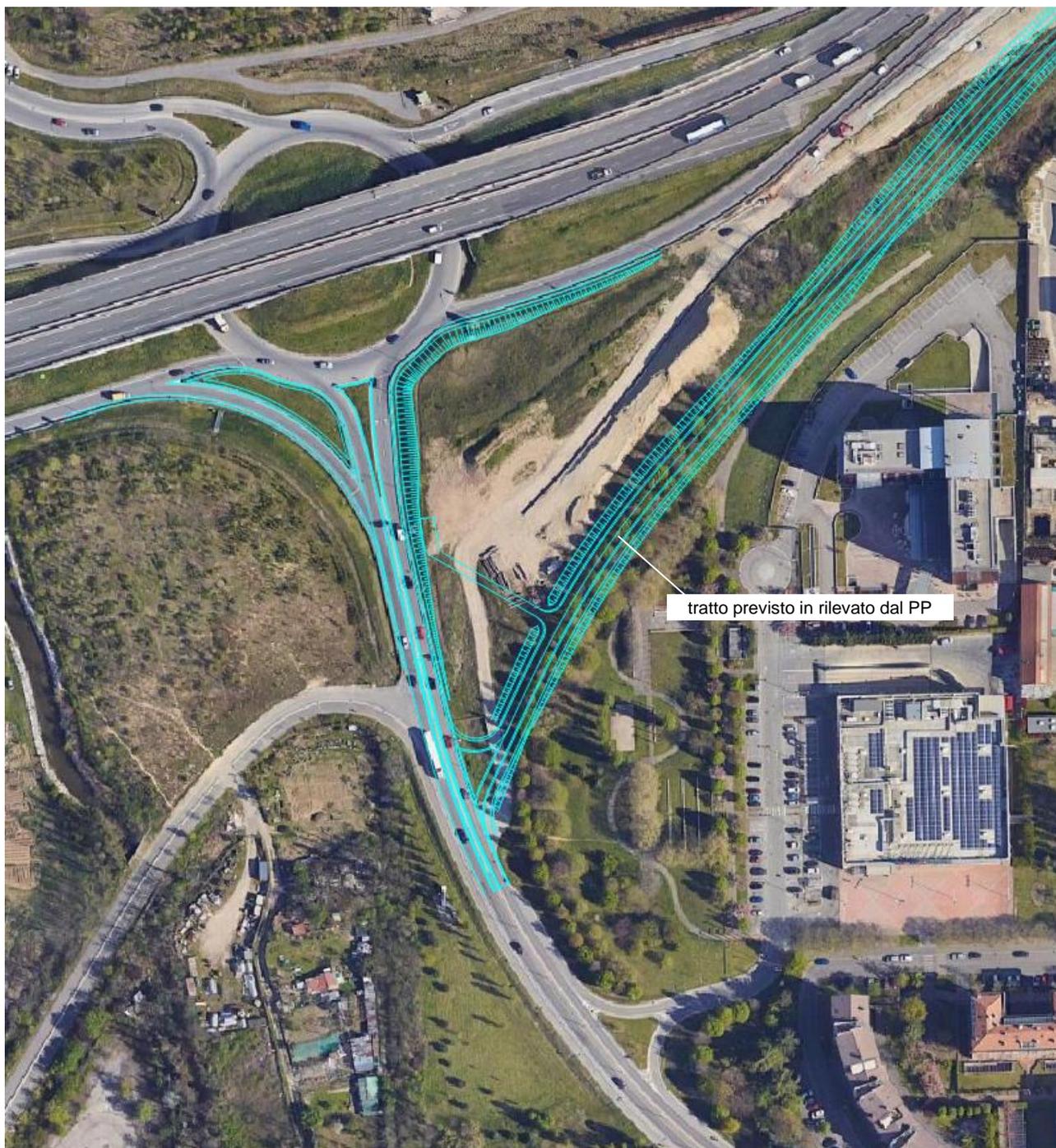


2 MODICHE PREVISTE

2.1 Modifiche strutturali e delle aree interessate

La soluzione del Progetto Preliminare ha previsto il collegamento della strada complanare in oggetto con la via G. Di Vittorio mediante la realizzazione di una intersezione a “T” con la possibilità di effettuare manovre di svolta in mano destra, recuperando le manovre di svolta in sinistra attraverso le rotonde esistenti sulla via G. Di Vittorio, a circa 285 m a sud e a circa 200 m a nord, in corrispondenza della rotonda dell’intersezione con l’A52. Il tracciato della complanare è in rilevato.

Figura 2.1 – Schema progettuale del Progetto Preliminare della complanare e della intersezione con la via G. Di Vittorio



La soluzione del Progetto Definitivo prevede invece di collegare la strada complanare in oggetto con la via G. Di Vittorio mediante la realizzazione di una intersezione a rotatoria. L'intervento prevede, inoltre, in uscita dall'A52 da ovest (direzione Monza), l'innesto diretto sulla via G. Di Vittorio svincolato dalla nuova rotatoria di previsione, utilizzandone il sedime esistente. Il tratto del tracciato connesso alla rotatoria è previsto in trincea, profonda in media 1,80 m dal piano campagna.

Figura 2.2 – Schema progettuale del Progetto Definitivo della complanare e della intersezione con la via G. Di Vittorio

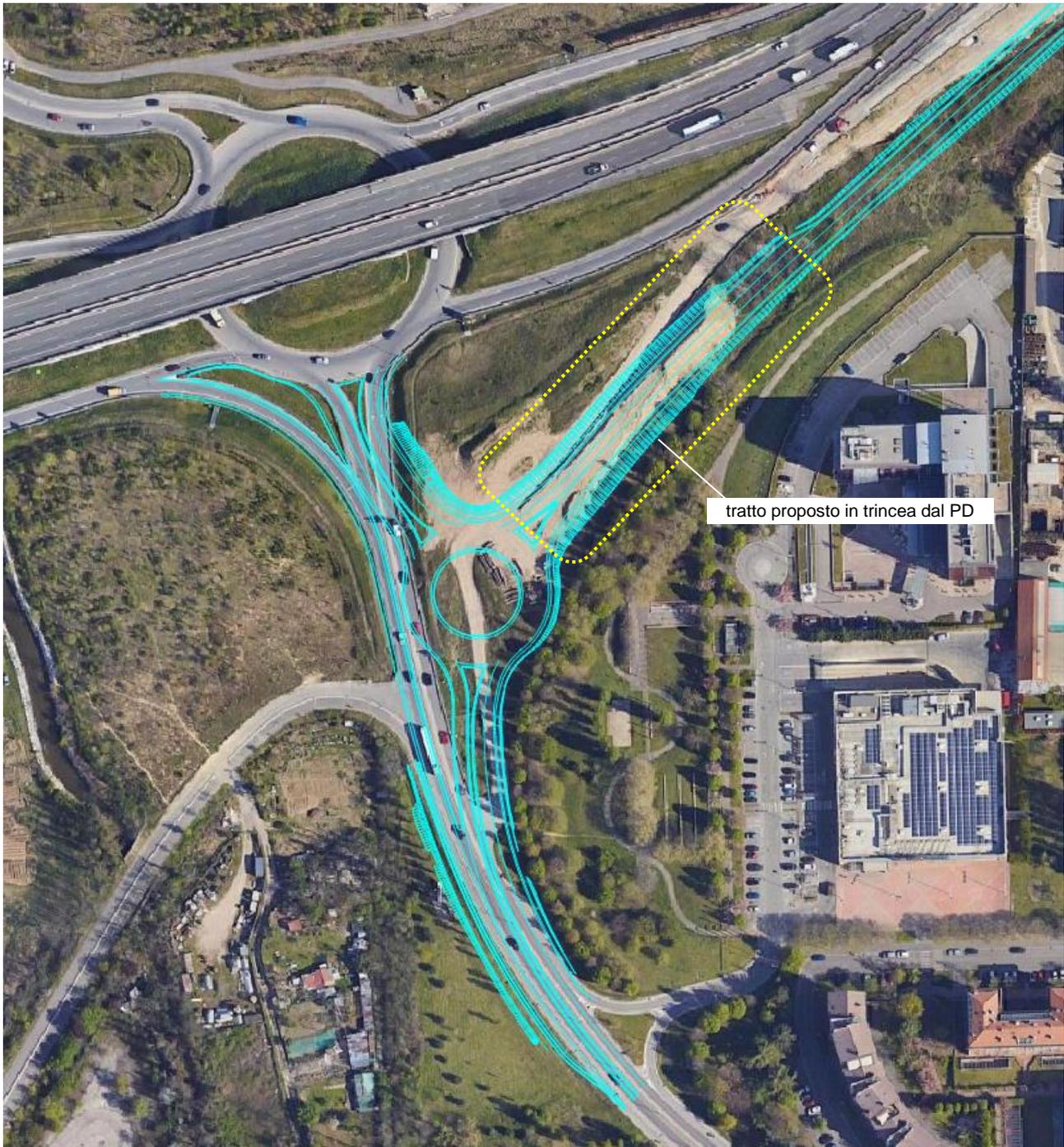


Figura 2.3 – Sezione del tratto in trincea della complanare introdotto dal Progetto Definitivo nella porzione di raccordo con l'intersezione sulla via G. Di Vittorio

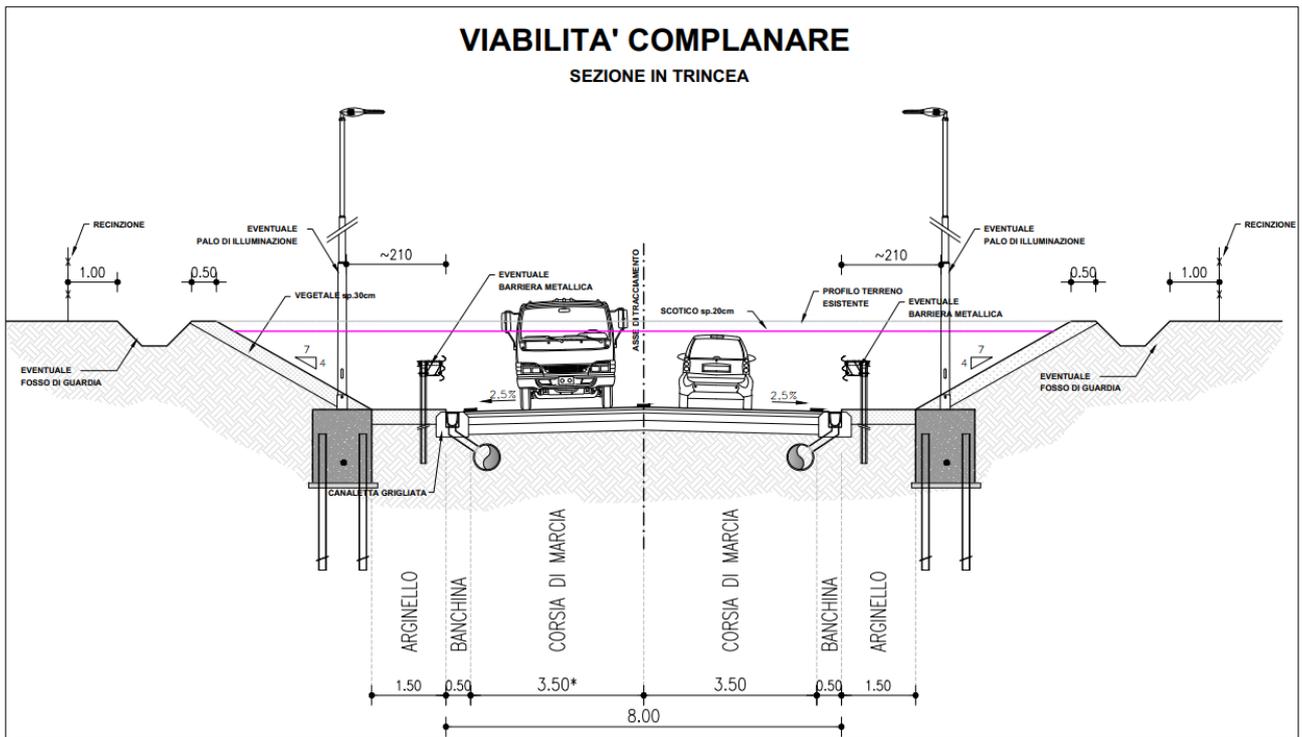
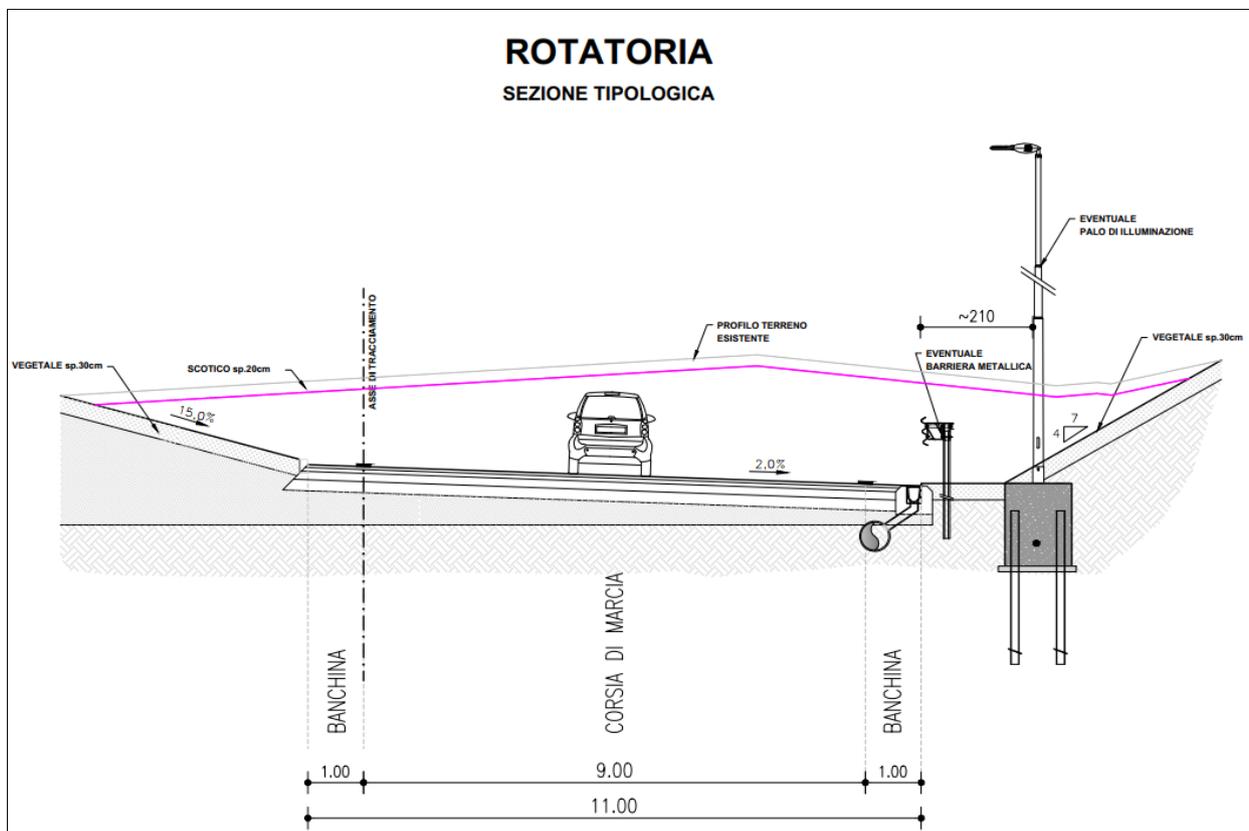


Figura 2.4 – Sezione della rotondella prevista all'intersezione con la via G. Di Vittorio



Sovrapponendo le due soluzioni progettuali si può notare come il Progetto Definitivo preveda uno scostamento verso nord (di circa 35 m) dell'intersezione con la via G. Di Vittorio e del tratto di complanare connesso.

La nuova soluzione progettuale interessa esclusivamente le aree già trasformate dai cantieri funzionali alla realizzazione della A52.

Inoltre, lo scostamento verso nord delle occupazioni permanenti permette di salvaguardare interamente la densa fascia arborata da tempo realizzata su un alto rilevato in terra esteso a margine sud della complanare, che nello scenario del Progetto Preliminare è, invece, interferita direttamente e completamente eliminata. La fascia, oltre a rappresentare un elemento ecostrutturale consolidato in zona, svolge anche un importante ruolo di filtro ecologico tra la A52 (e la prevista complanare) e l'area a verde attrezzata presente immediatamente a sud-est.

Figura 2.5 – Sovrapposizione delle due soluzioni progettuali (in giallo il Prog. Preliminare, in rosso il Prog. Definitivo)



Figura 2.6 – Vista dell'area di intervento dalla rampa di ingresso all'A52 dalla rotonda esistente su via G. Di Vittorio



Figura 2.7 – Vista dell'ingresso dalla via G. Di Vittorio all'area di cantiere A52 in cui verrà realizzata la complanare e fascia arborata di querce e carpini piramidali su dosso estesa lungo il fronte sud (l'unità sarebbe eliminata completamente con la soluzione del Progetto Preliminare)



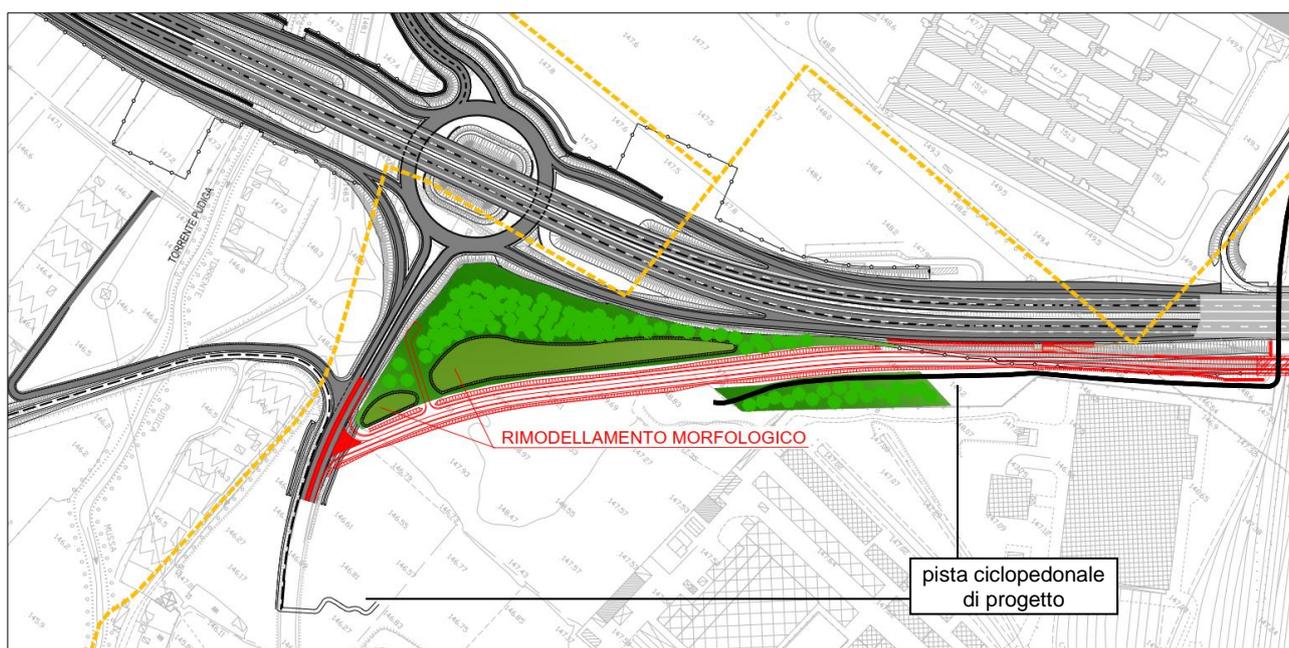
2.2.2 Inserimento eco-paesaggistico

Il Progetto Preliminare ha previsto interventi di piantagione arboreo-arbustiva lungo la A52 e parzialmente a lato della complanare, e due bacini intesi come rimodellamento morfologico lato strada.

È prevista, inoltre, la realizzazione di tratti di pista ciclopedonale in raccordo coi percorsi esistenti. Nello specifico, il Progetto ha previsto di collegare la pista ciclopedonale realizzata lungo il vecchio sedime della Sp46 e lungo la via G. Di Vittorio a ovest con i percorsi interni al parco pubblico esistente ad est, e proseguire con un nuovo tratto di pista in affiancamento a sud della complanare di progetto sino ad attraversare a lato ferroviaria la stessa complanare e l'A52.

L'attraversamento della via G. Di Vittorio è previsto in superficie, ortogonalmente alle corsie di marcia.

Figura 2.9 – Estratto della planimetria del Progetto Preliminare con ubicazione delle opere a verde e dei tratti di pista ciclopedonale di progetto



Il Progetto Definitivo rivede l'attraversamento della pista ciclopedonale di progetto in corrispondenza della via G. Di Vittorio, prevedendo un sottopassaggio alla via comunale per garantire una maggior sicurezza per gli utenti.

Inoltre, Il Progetto introduce una corposa strutturazione ecosistemica delle aree presenti al contorno della pista ciclopedonale e della complanare, con l'obiettivo di sviluppare nel contesto di margine urbano interessato unità ecosistemiche capaci di fornire servizi polivalenti funzionali a migliorare l'attuale assetto strutturale e relazionale locale.

Sono, infatti, previste unità con specifica struttura vegetazionale, composizione floristica e disposizione spaziale in grado di svolgere, singolarmente e cumulativamente, le seguenti funzioni:

- regolazione del microclima urbano, tramite l'aumento della dotazione vegetazionale e della presenza di aree ombreggiate fornite dalle piante arboree;
- fornitura di habitat per la fauna soprattutto invertebrata e ornitica, tramite l'intensificazione della presenza di piante mellifere e di interesse trofico, e di siti per la sosta ed il rifugio degli animali;
- contenimento degli inquinanti dell'aria, tramite creazione di unità funzionali al sequestro e all'accumulo di CO₂ e all'assorbimento e filtro di inquinanti generati dal traffico veicolare circolante lungo la rete viabilistica presente e di progetto;
- qualificazione della composizione paesaggistica locale, tramite l'introduzione di estese quinte vegetazionali in grado di fornire una percezione di maggior armonia e completezza del quadro strutturale visibile dalla viabilità presente e di progetto.

Nello specifico è prevista la realizzazione di unità vegetazionali pluristratificate, composte da specie vegetali che rispondono ai seguenti requisiti:

- autoctonia e appartenenza all'orizzonte fitoclimatico dell'ambito di intervento (nota: *Morus alba*, prevista di presente progetto, è archeofita naturalizzata);
- compatibilità con le condizioni bio-ecologiche stagionali attuali (es. pedologia, soggiacenza falda) e di progetto (es. prevista esposizione, condizioni di aridità nelle aree di riporto terre);
- capacità di assorbire e metabolizzare i diversi agenti inquinanti di origine antropogenica (quindi, di ridurre la relativa concentrazione), in base alle caratteristiche eco-fisiologiche e morfologiche delle specie, specificamente funzionali:
 - al sequestro e all'accumulo di CO₂;
 - all'assorbimento di inquinanti gassosi;
 - alla cattura e alla riduzione concentrazione di polveri sottili;
 - al contenimento della formazione potenziale di Ozono (O₃);
 - al contenimento delle emissioni di VOC;
- attrattività delle fauna invertebrata e ornitica.

Le praterie sono composte da comunità erbacee polispecifiche multifunzionali, con contenuto contribuito di Graminacee e diversificazione floristica tramite Fabaceae ed Asteraceae. La superficie destinata alla costituzione delle praterie di progetto è pari a circa 22.500 mq.

Figura 2.10 – Alcune delle specie selezionate per la composizione delle fitocenosi prative



Medicago sativa



Lotus corniculatus



Onobrychis viciifolia



Achillea millefolium



Centaurea nigrescens



Leucanthemum vulgare

Per le piante legnose a portamento arboreo sono state previste le specie rilevate in loco e rispondenti ai suddetti requisiti di riferimento. Per efficacia funzionale, a tali specie sono state aggiunte ulteriori specie a portamento arboreo ed anche a portamento arbustivo sempre rispondenti ai suddetti requisiti.

Il progetto prevede la messa a dimore di n. 372 piante già sviluppate, di cui 188 sono piante legnose a portamento arbustivo e 184 sono piante legnose a portamento arboreo.

Tabella 2.1 - Quantitativo di individui vegetali previsto dal progetto, differenziato per specie

Specie vegetale prevista	Materiale vegetale	n. individui
<i>Prunus mahaleb</i>	piante in vaso di diametro 24 cm	55
<i>Prunus spinosa</i>	piante in vaso di diametro 24 cm	55
<i>Crataegus monogyna</i>	piante in vaso di diametro 24 cm	55
<i>Cornus sanguinea</i>	piante in vaso di diametro 24 cm	23
<i>Acer campestre</i>	piante sviluppate, di circonferenza 11-12 cm	13
<i>Tilia cordata</i> (Tc)	piante sviluppate, di circonferenza 11-12 cm	48
<i>Ulmus minor</i>	piante sviluppate, di circonferenza 11-12 cm	13
<i>Morus alba</i> (Ma)	piante sviluppate, di circonferenza 11-12 cm	41
<i>Populus nigra</i> var. <i>italica</i> (Pni)	piante sviluppate, di circonferenza 11-12 cm	69

Gli interventi di inserimento ambientale proposti si articolano in ambiti specificamente funzionali, ma complessivamente tra loro integrati.

In coerenza con l'assetto ecostrutturale esistente ed in relazione agli spazi disponibili di intervento, sono state previste unità vegetazionali lineari, integrate da individui arborei ed arbustivi disposti a grappolo.

Per la distribuzione localizzativa delle piante legnose sono stati assunti i seguenti criteri precauzionali:

- rispetto delle distanze di sicurezza richieste dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di attuazione per le opere a verde previste lungo i tracciati stradali;
- allontanamento di unità arbustive potenzialmente attrattive per la fauna terricola dal tracciato stradale di progetto;
- mantenimento di adeguate distanze rispetto alle reti tecnologiche sotterranee ed aeree presenti e previste.

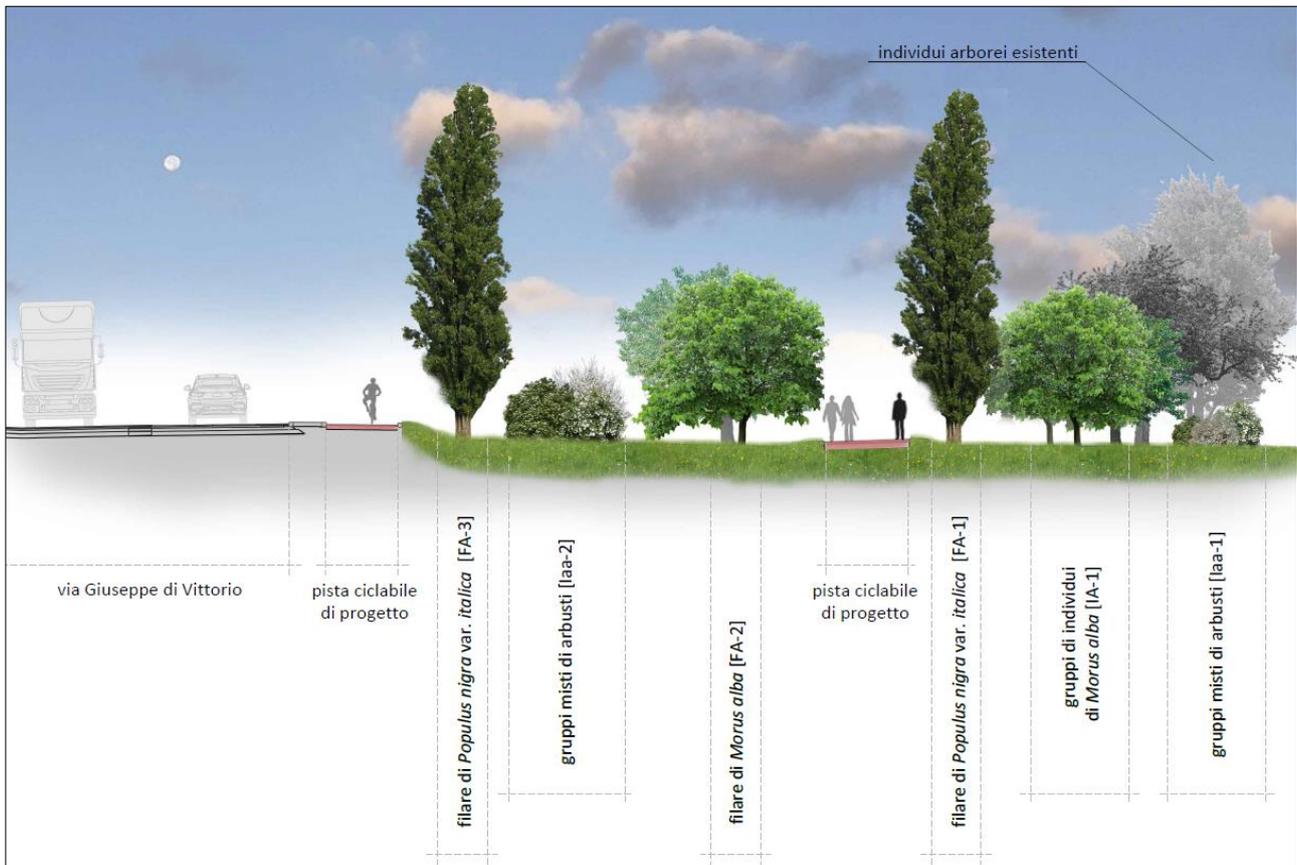
Nel quadrante sud-occidentale di intervento, è prevista la realizzazione di unità finalizzate ad integrare le funzioni faunistiche e paesaggistiche dell'ambito prossimo al T. Pudiga. Nello specifico è prevista la realizzazione delle seguenti unità:

- unità lineari a *Morus alba* e *Populus nigra* var. *italica* di ricomposizione e completamento del filare esistente lungo il margine ovest della via G. Di Vittorio,
- gruppi diffusi di unità arboree ed arbustive sia di incremento delle dotazioni eco-strutturali e funzionali dell'area, sia di accompagnamento del percorso di fruizione previsto che sottopassa la via G. Di Vittorio.

Figura 2.11 – Interventi di inserimento previsti nell'area posta a ovest della via G. Di Vittorio (con linea rossa è indicata la sezione illustrata nell'immagine seguente)



Figura 2.12 – Sezione illustrativa degli interventi di inserimento previsti nell'area posta a ovest della via G. Di Vittorio



All'interno dell'aiuola centrale della rotatoria prevista all'intersezione tra via G. Di Vittorio ed il tratto stradale di progetto, è prevista la piantagione di tre individui di *Morus alba*, disposti ai vertici di un triangolo equilatero al centro dell'isola centrale.

Nell'area interclusa tra la strada di progetto e la rampa di ingresso alla A52 dall'intersezione con via Giuseppe Di Vittorio, ove è previsto il bacino di laminazione delle acque di piattaforma della complanare, è stata prevista un'unità lineare monospecifiche, con *Populus nigra var. italica*, a costituire un fronte di transizione tra gli elementi infrastrutturali.

Nell'ambito a est di via G. Di Vittorio lungo il nuovo percorso di fruizione, in un'ottica di incrementare il sistema ecostrutturale e i fronti di transizione tra rete stradale, il percorso di fruizione ed i tessuti edificati, sono previste unità lineari integrate da individui arborei ed arbustivi disposti a gruppo, che permettono di costituire cumulativamente una densa fascia ecosistemica polivalente.

Figura 2.13 – Interventi di inserimento previsti in corrispondenza delle fasce a lato del percorso di fruizione nella porzione prossima all'intersezione con la via G. Di Vittorio (con linea rossa è indicata la sezione illustrata nell'immagine seguente)

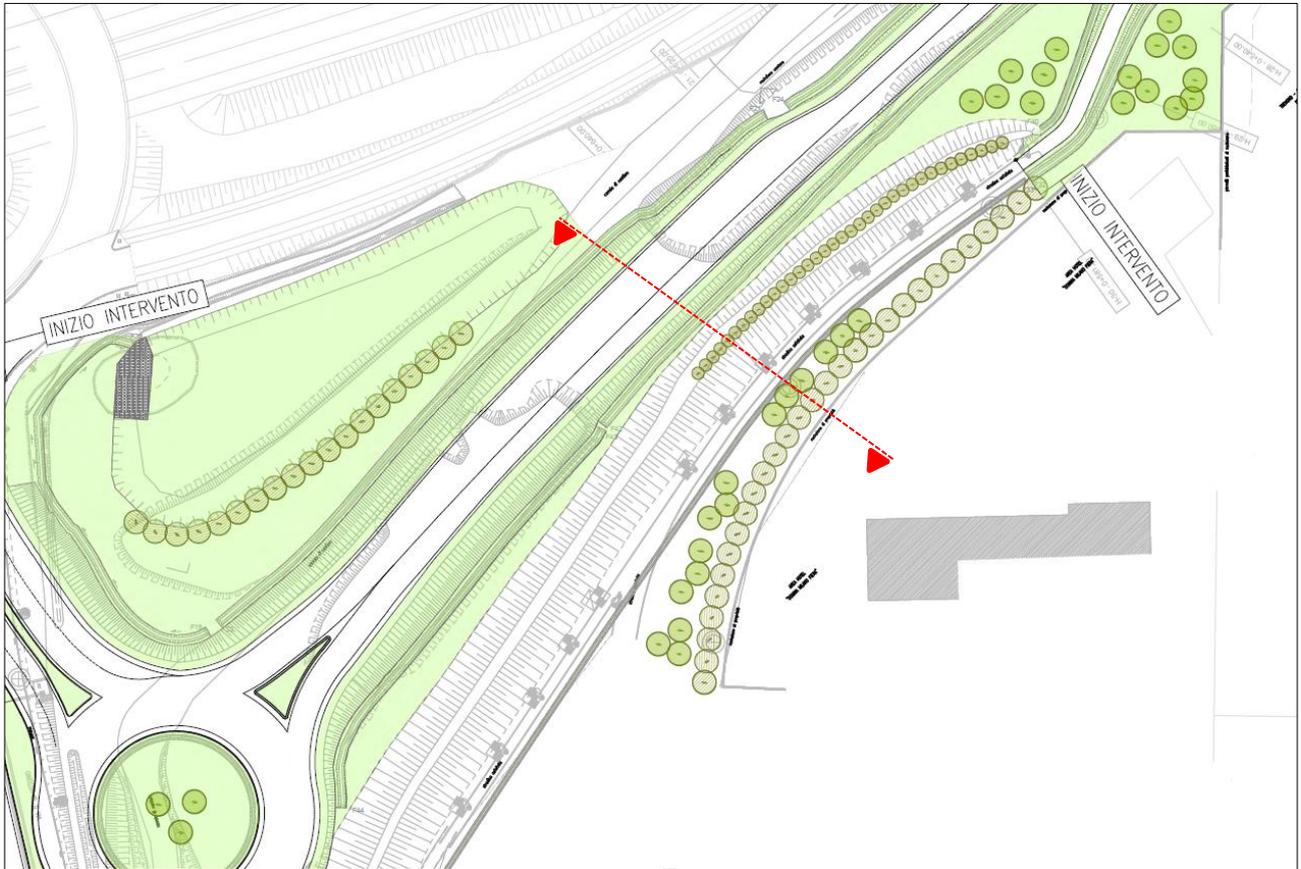


Figura 2.14 – Sezione illustrata degli interventi di inserimento previsti in corrispondenza delle fasce a lato del percorso di fruizione nella porzione prossima all'intersezione con la via G. Di Vittorio

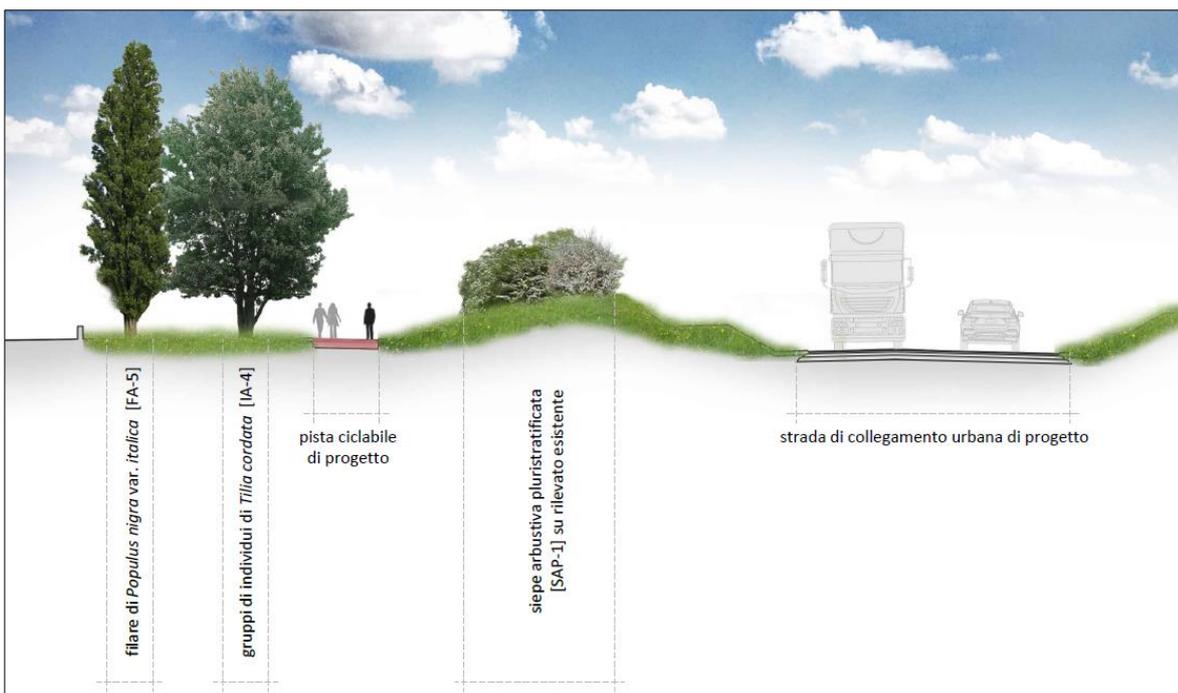


Figura 2.15 – Interventi di inserimento previsti in corrispondenza delle fasce a lato del percorso di fruizione, nella porzione centrale delle opere infrastrutturali



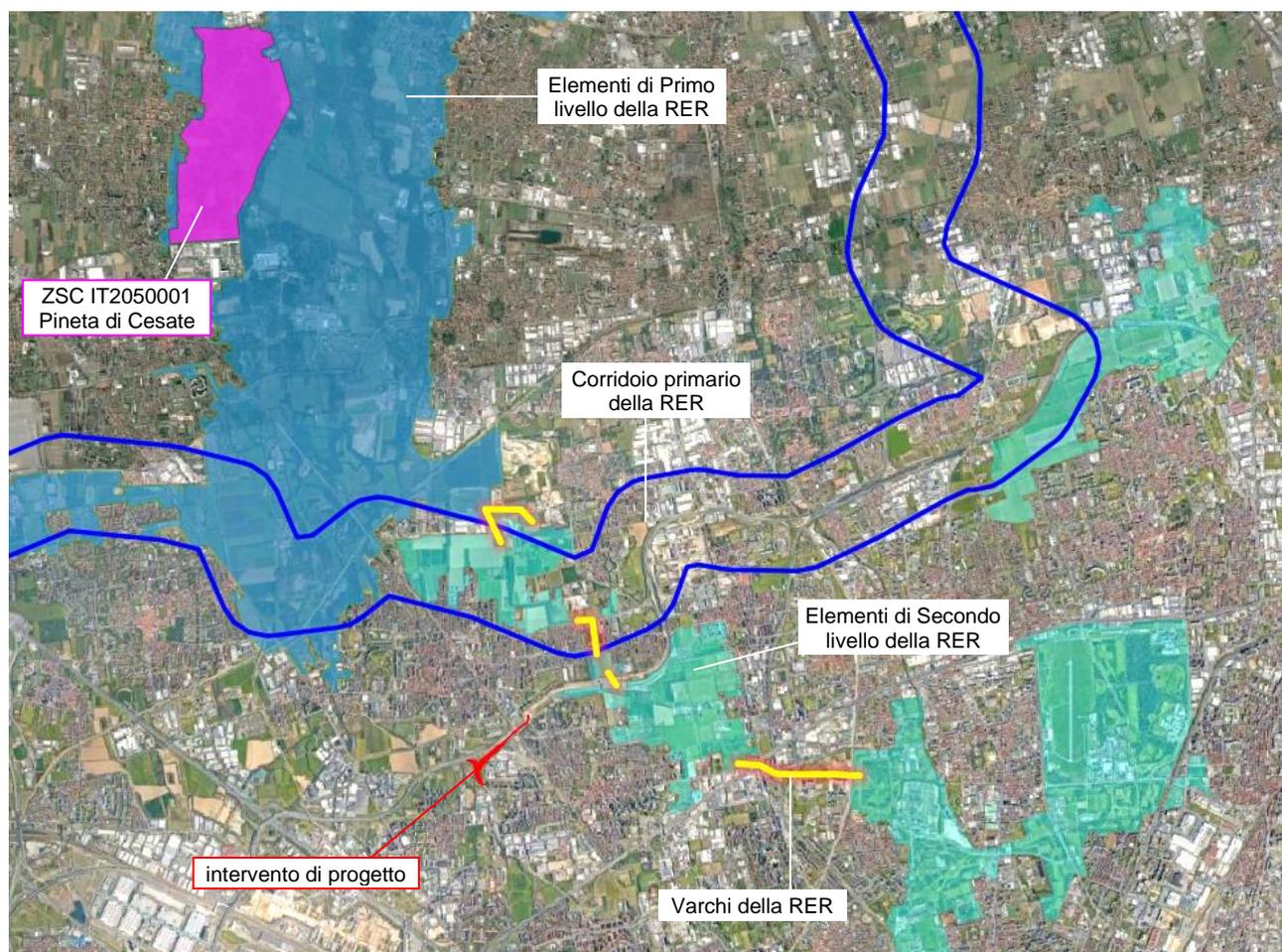
3 RELAZIONI CON TUTELE, VINCOLI E CONDIZIONAMENTI AMBIENTALI

Nel seguito è analizzato il rapporto tra modifiche previste e i seguenti condizionamenti ambientali: Siti Natura 2000 e Aree protette, beni culturali e paesaggistici, e vincoli idraulici ed idrogeologici.

3.1 Siti Natura 2000 e Aree protette

Le modifiche progettuali proposte non interessano Siti Natura 2000, né si collocano in loro prossimità, né interessano elementi relazionali ad essi funzionali (elementi della Rete Ecologica regionale).

Figura 3.1 – Siti Natura 2000 ed elementi della Rete Ecologica Regionale (RER)



Le modifiche progettuali proposte non interessano Aree protette o altri istituti di tutela ai sensi della L.r. n. 86/1983 e s.m.i., né si collocano in loro prossimità.

Figura 3.2 – Intervento di progetto e istituti di tutela ai sensi della L.r. n. 86/1983 e s.m.i.



3.2 Beni culturali e paesaggistici

In riferimento ai beni culturali e paesaggistici tutelati rispettivamente dall'art. 10 e dagli artt. 142 e 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i., si segnala come la porzione occidentale degli interventi infrastrutturali di progetto (sia del Progetto Preliminare, sia del Progetto Definitivo) ricada all'interno della fascia di tutela di 150 m applicata al Torrente Pudiga tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c, del Decreto.

Figura 3.3 – Intervento di progetto e beni paesaggistici interessati



T. Pudiga e relativa fascia di 150 m, tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c, del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

unità boschive, tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. g, del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

intervento del Progetto Definitivo

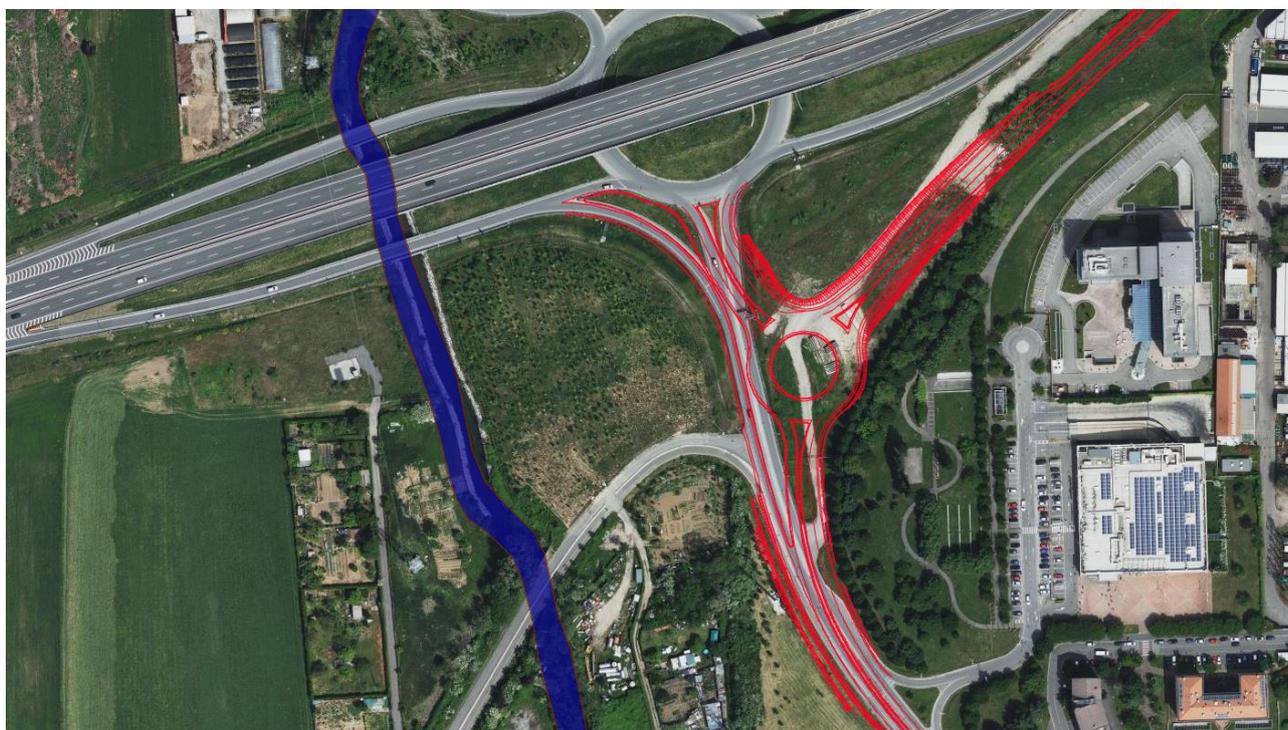
3.3 Vincoli idraulici e idrogeologici

Le modifiche progettuali proposte non interessano aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi dell R.D. n. 3267 del 30 dicembre 1923 e del successivo regolamento di applicazione (R.D. n. 1126 del 16 maggio 1926), né aree alle quali sono associate specifiche condizioni di rischio idraulico dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Po (PAI) e dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA).

L'alveo inciso del Torrente Pudiga, appartenente al reticolo idrico principale, è indicato come "Area a potenziale rischio significativo (APSFR)" di livello Distrettuale del PGRA, lungo cui è riconosciuto uno scenario di pericolosità frequente.

Il Progetto non prevede lo smaltimento delle acque di piattaforma nel T. Pudiga.

Figura 3.4 – Estratto della cartografia del PGRA rappresentativa delle APSFR e degli scenari di pericolosità identificati lungo il T. Pudiga a ovest dell'area di intervento



Direttiva Alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2022

Aree a Potenziale Rischio Significativo (APSFR)

- Regionale
- Distrettuale

Pericolosità

Pericolosità RP scenario frequente - H



4 RELAZIONI CON LE COMPONENTI AMBIENTALI

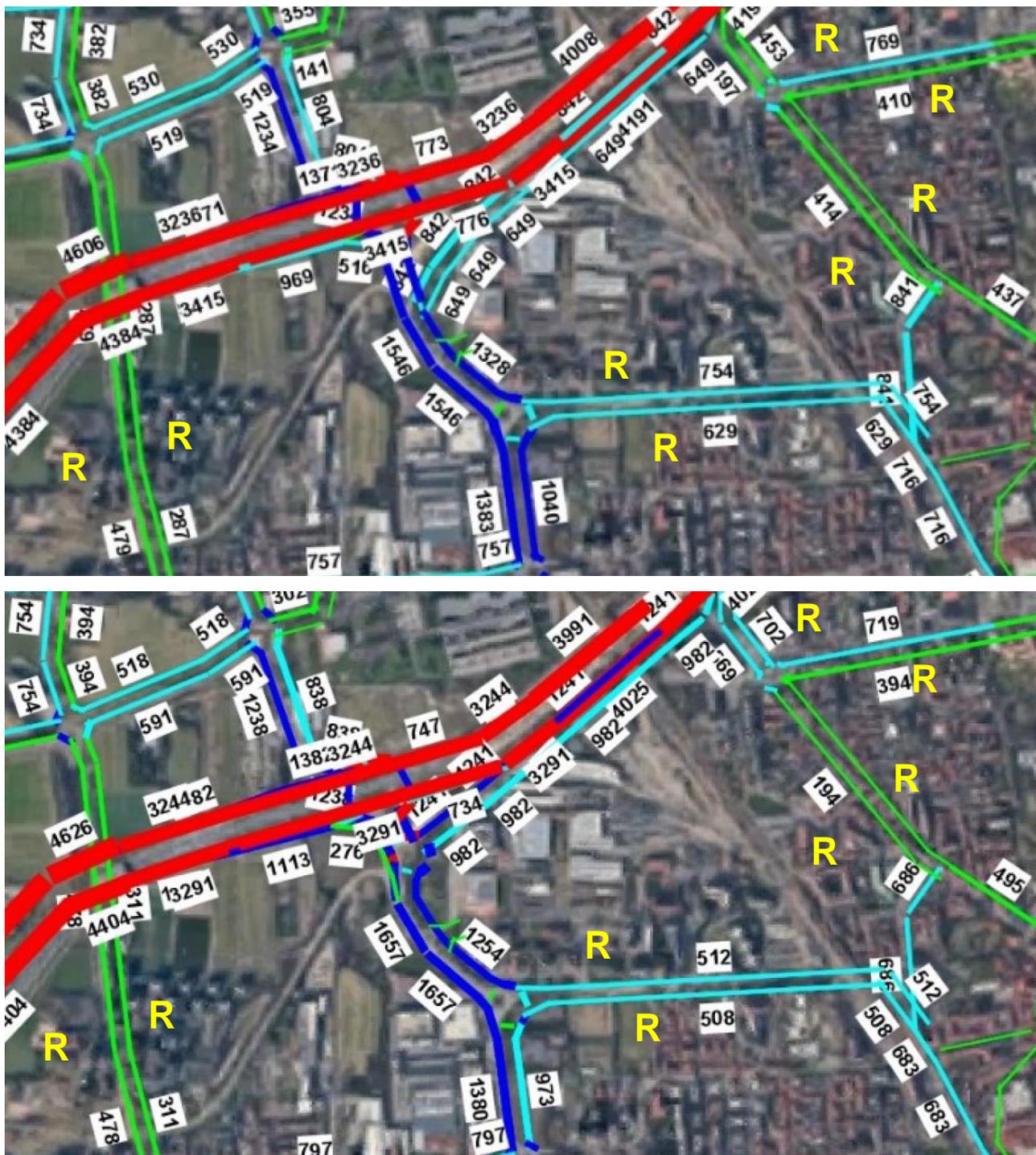
In riferimento alle modifiche previste si riportano le seguenti considerazioni in merito ai potenziali effetti attendibili sulle diverse componenti ambientali.

Tabella 4.1 – Relazioni tra modifiche progettuali previste e componenti ambientali

Componente ambientale	Effetti potenziali
Suolo	<p>Le modifiche introdotte dal Progetto Definitivo (nuova intersezione e tratto in trincea della complanare connesso alla nuova rotonda) prevedono una occupazione permanente di circa 2.000 mq in più rispetto al Progetto Preliminare.</p> <p>Va però evidenziato come l'intera occupazione delle opere del Progetto Definitivo sia prevista esclusivamente nelle aree già trasformate dai cantieri funzionali all'A52 attigua, mentre il Progetto preliminare estende le aree occupate dall'intersezione e del connesso tratto in rilevato della complanare su aree libere (peraltro con elevata copertura arborea esistente).</p> <p>La perdita di ecosistema suolo e dei servizi offerti indotta dal Progetto Definitivo è comunque riequilibrata dal potenziamento ecostrutturale previsto al contorno delle opere progettuali, tramite nuove unità vegetazionali stabili e multifunzionali.</p>
Sottosuolo	<p>Il tratto di complanare connesso alla nuova rotonda è previsto in trincea.</p> <p>Dalle analisi geotecniche del Progetto non sono emerse condizioni di vulnerabilità specifiche nelle aree di intervento.</p> <p>Il volume di terre estratto dalla realizzazione della trincea sarà impiegato per la realizzazione dei restanti tratti in rilevato.</p>
Acque superficiali	<p>Le modifiche introdotte dal Progetto Definitivo non interessano corsi d'acqua, né ambiti ripariali e retroripariali connessi, né scarichi in corpo idrico superficiale.</p>
Acque sotterranee	<p>Il Progetto Definitivo non prevede opere nel sottosuolo che possano interessare la falda; la trincea (profonda in media 1,80 m dal p.c.) del tratto di complanare connesso alla nuova rotonda e il bacino di laminazione e infiltrazione (profondo in media 6,00 m dal p.c.) previsto in aderenza all'A52 raggiungono profondità tali da garantire un adeguato franco di sicurezza rispetto alla falda misurata a circa 20 m dal p.c. (fonte Città metropolitana di Milano: https://www.dati.lombardia.it/Ambiente/CITTA-METROPOLITANA-MILANO-Soggiacenza-Marzo-2022/d4nq-gpmu).</p>
Salute umana (popolazione esposta a inquinamento dell'aria, disturbo acustico e a fattori di rischio)	<p>Nell'ambito della definizione del Progetto Definitivo è stata sviluppata una verifica delle possibili ricadute viabilistiche conseguenti alle modifiche proposte rispetto al Progetto Preliminare (lo studio è allegato alla documentazione della presente Valutazione preliminare).</p> <p>L'obiettivo dello studio svolto è stato di valutare l'efficacia delle due soluzioni progettuali, al fine di quantificare i carichi attesi ed il livello di servizio sull'infrastruttura, oltre ai possibili effetti che gli interventi potrebbero determinare sulla rete viaria esistente sia di lunga percorrenza (in particolare sull'asse stradale dell'A52), nonché di breve-media percorrenza (locale-sovracomunale) nell'intorno della complanare.</p> <p>Dall'analisi dei dati relativi ai flussi veicolari nei due scenari progettuali (vd. estratti a seguito della presente tabella) emergono carichi di traffico in riduzione in alcuni casi o variazioni quantitativamente non significative lungo la viabilità urbana esistente a margini o di attraversamento di tessuti residenziali (bilanciati da un incremento delle percorrenze lungo gli assi principali esistenti e previsti). Tale condizione individuata nello studio permette di attendere in generale una sostanziale similarità tra i due scenari per quanto riguarda i fattori di pressione generati dal traffico, relativamente alle ricadute di inquinanti e di disturbo acustico, fatta salva, come evidenziato, l'attesa anche di alcuni tratti urbani che potranno beneficiare della soluzione proposta dal Progetto Definitivo.</p> <p>La fase di cantiere non prevede nuove aree di occupazione rispetto al Progetto Preliminare, né lavorazioni particolari che possano configurare condizioni di pressione ambientale sostanzialmente diverse da quanto già atteso.</p> <p>L'area di intervento non evidenzia specifiche condizioni rischio geologico-geotecnico, idraulico o industriale, per le maestranze di cantiere e per i futuri utenti del ramo complanare in oggetto.</p>

Componente ambientale	Effetti potenziali
Natura e Biodiversità	<p>Le modifiche introdotte dal Progetto Definitivo non interferiscono habitat di interesse naturalistico o ecologico (è interessata l'area oggetto dei cantieri funzionali all'attigua A52 priva di elementi di specifico interesse).</p> <p>Le modifiche proposte permettono di salvaguardare la fascia densamente arborata con presenza di individui arborei e maturi presente a margine sud dell'area di intervento che sarebbe completamente eliminata con la soluzione stradale del Progetto Preliminare. Inoltre, il Progetto Definitivo introduce una strutturazione ecosistemica diffusa nelle aree presenti al contorno, con l'obiettivo di sviluppare nel contesto di margine urbano interessato unità ecosistemiche capaci di fornire servizi polivalenti funzionali a migliorare l'attuale assetto strutturale e relazionale locale.</p>
Paesaggio	<p>Oltre agli interventi di ecostrutturazione introdotti dal Progetto Definitivo sopra richiamati, che concorrono peraltro a migliorare la caratterizzazione paesaggistica dei luoghi e la percezione delle aree verdi nel quadrante urbano interessato, è previsto un miglioramento del percorso ciclopedonale previsto dal Progetto Preliminare, con la realizzazione di un passaggio in sicurezza nell'attraversamento della via G. Di Vittorio, tramite sottopasso anziché a raso ortogonale alle corsie di marcia della strada comunale. Inoltre, la previsione di spostamento delle occupazioni permanenti di progetto nell'area di cantiere A52 permette di evitare la perdita unità strutturali vegetazionali consolidate nella percezione locale e di mantenere un importante elemento filtro tra le viabilità esistenti e di progetto e il parco pubblico esistente a est, nonché di evitare di esporre la nuova viabilità alla diretta percezione dalle aree al contorno.</p>

Figura 4.1 – Estratti dei flussogrammi simulati dallo studio di traffico sviluppato per il confronto tra Progetto Preliminare (immagine superiore) e Progetto Definitivo (immagine inferiore); è stata aggiunta in questa sede dei tessuti residenziali (indicati con "R")



5 RELAZIONE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

Lo spostamento verso nord proposto dal Progetto Definitivo dell'intersezione con la via G. Di Vittorio e del tratto di complanare connesso colloca le opere in "Ambito soggetto a trasformazione urbanistica" disciplinato dall'art. 61 delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Novate Milanese (approvato con D.C.C. n. 62 del 20/12/2018, vigente con pubblicazione BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 12 del 20/03/2019).

Tale Ambito è stato definito dal PGT comprendendo anche le porzioni di territorio interessate da fasce di rispetto stradali, che rendono tali aree inidonee agli usi urbanistici, entro i quali non sono pertanto ammessi interventi edilizi.

La porzione di Progetto Preliminare oggetto di modifica interessa, invece, per la maggior parte della sua estensione aree per servizi (destinazione verde urbano) del PGT.

Figura 5.1 – Estratto della Tavola T03bis "Classificazione del territorio" del Piano delle Regole del vigente PGT del Comune di Novate Milanese (sono state inserite le due soluzioni progettuali: in viola il P. Preliminare, in rosso il P. Definitivo)



Ambiti non soggetti a trasformazione urbanistica

 Ambito non soggetto a trasformazione urbanistica - NTR - [Art. 61]

Vincoli

 Fascia di rispetto stradale relativa al nuovo tratto autostradale A52 e potenziamento A4 - [Art. 71]

Ambiti per servizi, ambiti tecnologici-civici, ambiti di compensazione ambientale

 Ambito per servizi - S - [Art. 48]

Per quanto attiene al rapporto tra modifiche proposte e strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale e provinciale non si rilevano specifici contrasti.

Dall'analisi del **Piano Territoriale Regionale (PTR)** e della relativa sezione paesaggistica rappresentata dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), l'area oggetto di proposte di modifica progettuale non risulta interessata da:

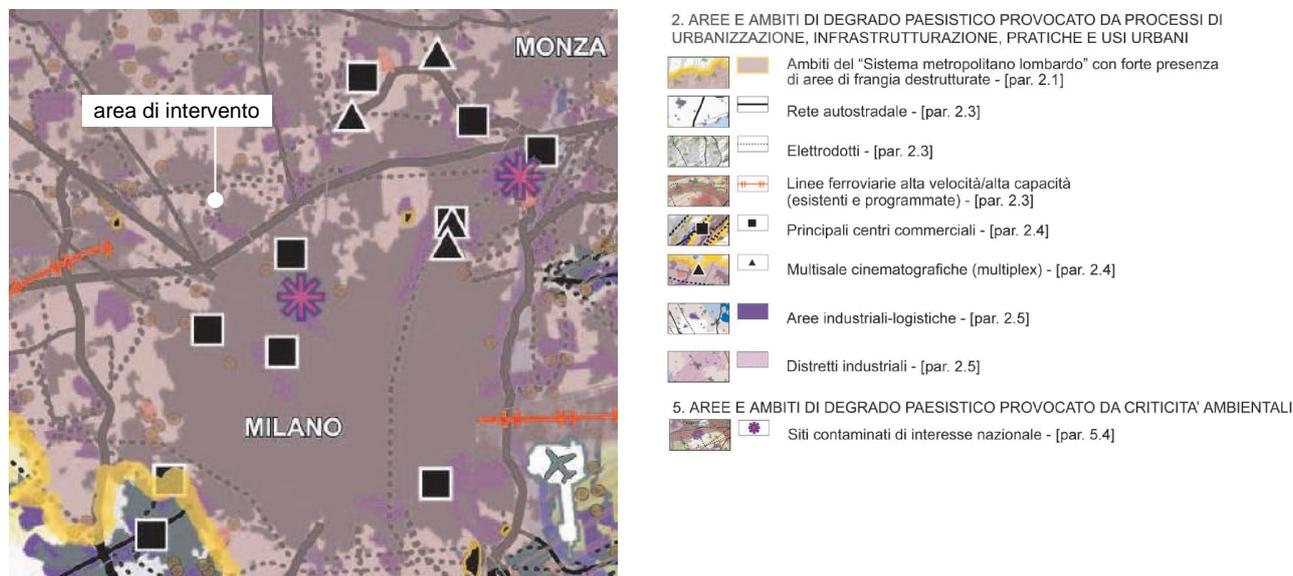
- zone di salvaguardia ambientale (fasce fluviali PAI, aree a rischio idrogeologico molto elevato PAI, aree allagabili PGRA, Siti Natura 2000, Parchi Naturali e Parchi regionali, Siti UNESCO, Fiume Po, Laghi e ghiacciai);
- elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico e viabilità di rilevanza regionale;
- istituzioni per la tutela della natura;
- elementi di riferimento della disciplina paesaggistica regionale.

Per quanto attiene ai fattori di degrado individuati dal PPR, l'area oggetto di intervento ricade all'interno di un vasto ambito di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani, nello specifico si evidenzia l'interessamento di "Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate" (Par. 2.1, Parte IV della normativa di Piano).

In tali ambiti vale l'indirizzo di Piano volto alla riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare attraverso il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono, con finalità paesaggistiche, fruibili ed ambientali.

Il Progetto Definitivo si pone in coerenza con gli indirizzi regionali di contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica sia attraverso lo spostamento di parte del tracciato della complanare che permette di evitare l'eliminazione di unità vegetazionali strutturate e quindi di alterazione di condizioni paesaggistiche consolidate, sia tramite la strutturazione eco-paesaggistica dei luoghi in un'ottica di incremento della dotazione ecosistemica e di miglioramento dei caratteri di naturalità e percettivi della zona urbana e peri-urbana interessata.

Figura 5.2 – Estratto della Tavola G "Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale" del contesto territoriale in cui si inseriscono le modifiche progettuali proposte



Dall'analisi del **Piano Territoriale Metropolitan (PTM) della Città metropolitana di Milano** emerge il riconoscimento dell'ambito ecosistemico connesso al Torrente Pudiga, quale ambito di valore naturale e di valore storico e culturale.

Figura 5.3 – Estratto della Tavola 3a “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica” del PTM della Città metropolitana di Milano relativo al contesto in cui si inseriscono le proposte di modifica progettuale



In tale ambito sono segnalate “*Fasce di rilevanza paesistico fluviale*”, disciplinate dall'art. 49 della Normativa di attuazione del PTM, per le quali sono definiti i seguenti indirizzi:

- rispettare la struttura percettiva del paesaggio fluviale;
- garantire la funzionalità ecosistemica del corso d'acqua;
- ammettere i nuovi insediamenti nelle aree dismesse o già alterate nei caratteri paesistico-ambientali e in ogni caso prevedere che gli interventi contribuiscano alla ricomposizione del paesaggio;
- integrare nel paesaggio eventuali vasche di laminazione multifunzione, idraulica e fitodepurativa.

In tali ambito valgono le seguenti disposizioni aventi valore prescrittivo:

- non è consentita la realizzazione di manufatti artificiali nei punti di confluenza tra corsi d'acqua;
- non è consentita la localizzazione di attività estrattive.

Sono inoltre identificati “*Ambiti di rilevanza paesistica*”, disciplinati dall'art. 52 della Normativa di attuazione del PTM, in cui si applicano le seguenti direttive:

- progettare gli interventi con attenzione all'inserimento storico, paesistico e ambientale e alla conservazione degli elementi di riconoscibilità e specificità storico-tipologica esistente;
- completare e riqualificare il margine urbano dei nuclei esistenti in caso di eventuali nuove trasformazioni, salvaguardando le visuali prospettiche da cui è possibile godere degli elementi che compongono l'assetto paesistico;
- conservare gli elementi orografici e geomorfologici, fatti salvi gli interventi ammessi dal vigente piano cave della Città metropolitana.

A tali Ambiti si applicano le seguenti disposizioni aventi efficacia prescrittiva:

- evitare l'installazione di nuovi elettrodotti aerei e di cartellonistica pubblicitaria che interferisca con la percezione visiva di beni culturali tutelati e del loro contesto [...];
- laddove gli ambiti di rilevanza paesistica corrispondono a beni paesaggistici di cui all'articolo 136 del D.lgs. n. 42/2004, si applicano anche le prescrizioni contenute nell'articolo 16 bis della normativa del PPR;
- non è consentita la realizzazione di nuovi insediamenti isolati e/o distaccati dai nuclei esistenti.

In riferimento alla fattispecie infrastrutturale viabilistica in analisi, il Progetto Definitivo proposto:

- non altera la struttura percettiva del paesaggio del T. Pudiga, morfologicamente e strutturalmente presente a distanza dalle aree di intervento;
- non altera la funzionalità ecosistemica del corso d'acqua, in quanto poste a distanza dal T. Pudiga e dalla relativa fascia ripariale e retroripariale;
- non introduce manufatti artificiali nel corso d'acqua e in prossimità;
- prevede specifiche misure di inserimento ecosistemico e paesaggistico in continuità con l'ambito di rilevanza associato al T. Pudiga;
- non introduce modifiche delle percezioni consolidate lungo il margine urbano interessato;
- non altera gli elementi geomorfologici presenti.

Per quanto attiene alla relazione tra modifiche proposte e gli elementi componenti la "Rete Ecologica Metropolitana" non emergono profili di interferenza potenziale, come derivabile dall'immagine seguente.

Per quanto attiene alla relazione tra modifiche proposte e gli elementi componenti la "Rete Verde Metropolitana", il Progetto Definitivo risponde in modo coerente agli indirizzi di qualificazione paesaggistica delle fasce di territorio a margine delle infrastrutture viabilistiche, introducendo un mosaico di unità vegetazionali strettamente connesse anche con le unità ecosistemiche esistenti.

Figura 5.4 – Estratto della Tavola 4 “Rete Ecologica Metropolitana” del PTM della Città Metropolitana di Milano nel più ampio contesto territoriale in cui si inseriscono le proposte di modifica progettuale

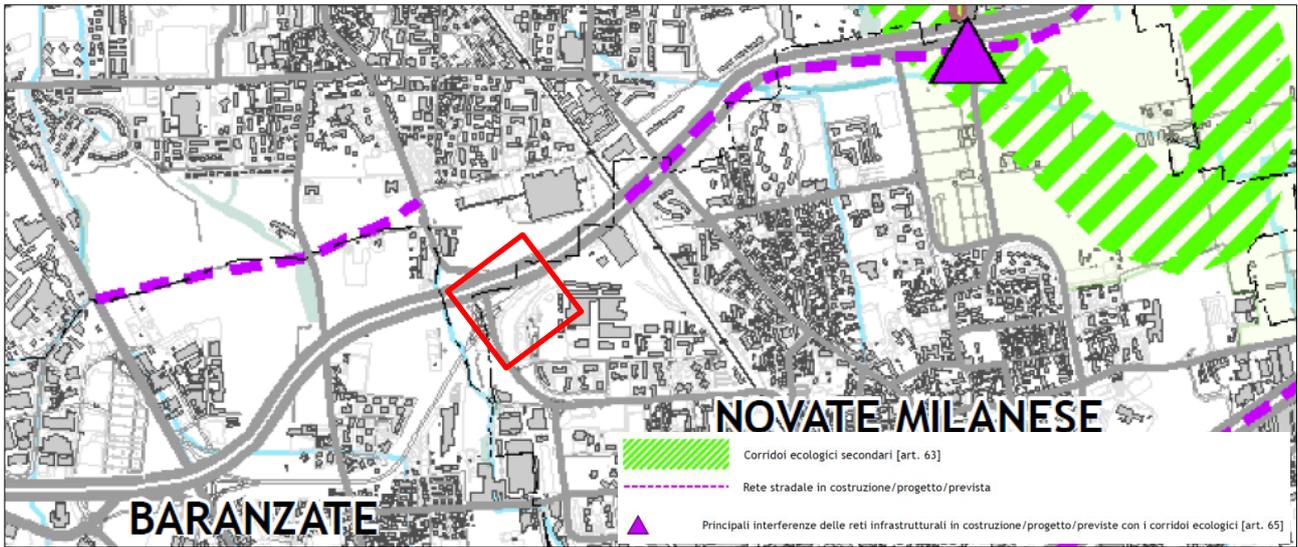
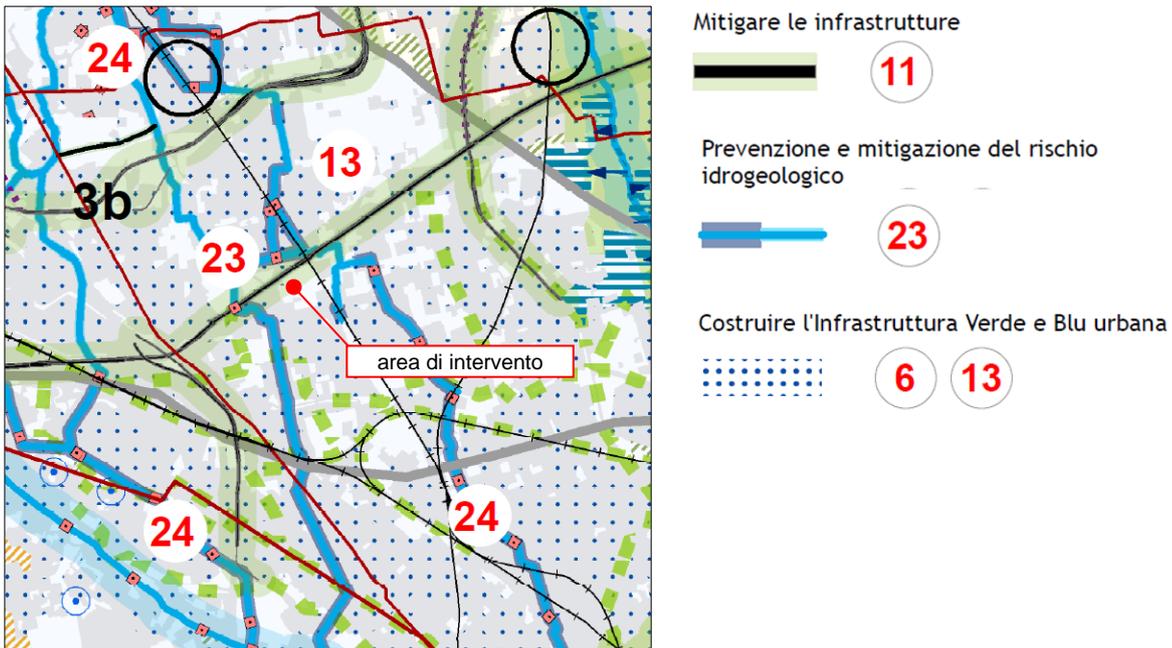


Figura 5.5 – Estratto della Tavola 5.2 “Rete verde metropolitana – Quadro di insieme” del PTM della Città Metropolitana di Milano nel più ampio contesto territoriale in cui si inserisce l’intervento



11 Progettare le fasce di territorio a margine delle infrastrutture per produrre paesaggio, risorse e proteggere l'agricoltura: ad esempio coltivazioni no food, integrati da interventi di ricomposizione vegetale, campi fotovoltaici opportunamente orientati come parte integrante dell'infrastruttura (protezione dei rischi ambientali e produzione di risorse)

6 QUADRO CONCLUSIVO

Il Progetto Definitivo della “*Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex S.P. 46) in Comune di Novate Milanese e Bollate (MI)*” ha proposto alcune modifiche strutturali alla soluzione del Progetto Preliminare sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale, conclusasi con Decreto di esclusione nel 2017.

Le modifiche strutturali sono riconducibili a seguenti elementi:

- lieve spostamento verso nord dell’intersezione della complanare con la via G. di Vittorio a Novate Milanese, sostituendo la soluzione a “T” con una rotatoria;
- adeguamento planimetrico e di livelletta del tratto della complanare connesso alla rotatoria, con spostamento verso nord delle occupazioni permanenti e previsione in trincea rispetto al rilevato del Progetto Preliminare.

Oltre a ciò, il Progetto Definitivo ha previsto:

- il potenziamento del sistema di gestione delle acque di dilavamento della piattaforma, nonché rispondente alle prestazioni ambientali richieste dal Regolamento Regionale n. 7/2017 e s.m.i., con infiltrazione delle acque raccolte previo trattamento;
- una strutturazione vegetazionale diffusa nelle aree al contorno degli interventi, in un’ottica di incremento della dotazione ecosistemica attuale e di qualificazione paesaggistica dei luoghi;
- il passaggio in sicurezza della pista ciclopedonale già prevista nella soluzione progettuale precedente nell’attraversamento della via G. Di Vittorio.

Le modifiche proposte spostano le trasformazioni permanenti nelle sole aree di cantiere dell’attigua A52, liberando al contempo aree strutturalmente e percettivamente consolidate a margine che sarebbero completamente alterate dalla soluzione del Progetto Preliminare.

Al contempo viene introdotta rispetto al Progetto Preliminare una importante caratterizzazione ecosistemica e paesaggistica della fascia peri-urbana interessata.

Dalle analisi svolte, le modifiche progettuali proposte dal Progetto Definitivo migliorano le prestazioni ambientali del Progetto Preliminare in riferimento sia al quadro trasformativo indotto nelle aree di intervento, sia alle relazioni con sistema territoriale e strutturale al contorno, sia alle potenziali esternalità generabili.