



Comune di Novate Milanese

Città Metropolitana di Milano
Viale Vittorio veneto, 18
20026 Novate Milanese (MI)

Studio avanzato di fattibilità tecnico - economica propedeutico al bando di affidamento delle opere di urbanizzazione AT.R2.01

Studio di fattibilità ambientale

3

Febbraio 2020

GRUPPO DI LAVORO

RESPONSABILE UNICO PROCEDIMENTO

Arch. Nicolò Di Cera

PROGETTISTA

FABRIZIO MONZA
ARCHITETTO

COLLABORATORI

Geom. A. Ponetti
Arch. R. Grimoldi
Arch. F. Bonacci

via Ticino, 27
20014 Nerviano (MI)
studio@archimonza.it

INDICE

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE	3
PREMESSA.....	3
L'INTERVENTO.....	3
METODO	5
POSSIBILI IMPATTI.....	5
SITI DELLA RETE NATURA 2000.....	5
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	5
<i>Piano Territoriale Regionale</i>	6
<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</i>	10
<i>Piano di Governo del Territorio</i>	12
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	18
<i>Aria</i>	18
<i>Acque sotterranee</i>	19
<i>Suolo</i>	19
<i>Rumore</i>	20
<i>Ecosistemi</i>	21
<i>Paesaggio</i>	21
VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	21
<i>Aria</i>	21
<i>Acque sotterranee</i>	21
<i>Suolo</i>	22
<i>Rumore</i>	22
<i>Ecosistemi</i>	22
<i>Paesaggio</i>	22
MISURE DI MITIGAZIONE	22
<i>Aria</i>	22
<i>Acque sotterranee</i>	22
<i>Suolo</i>	22
<i>Rumore</i>	23
<i>Ecosistemi</i>	23
<i>Paesaggio</i>	23
CONCLUSIONI	23

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

Premessa

Il presente studio di fattibilità ambientale viene redatto in conformità all'art. 27 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207.

Lo studio di fattibilità in oggetto si realizza quindi attraverso un'analisi dell'ambiente potenzialmente interessato dalle opere e delle trasformazioni che saranno generate dalle azioni necessarie alla realizzazione dell'intervento. Tali analisi hanno il fine di identificare gli effetti sulle componenti ambientali e le eventuali misure di mitigazione necessarie.

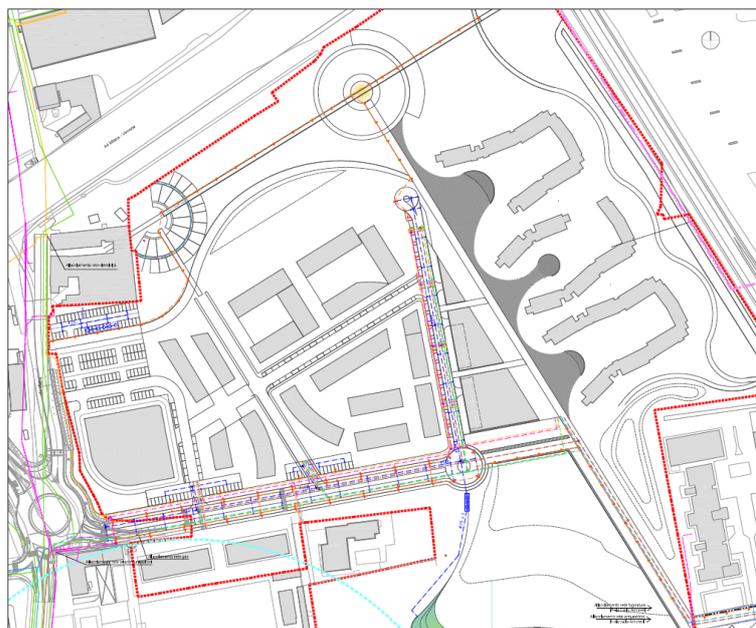
L'intervento

Il progetto prevede in sintesi (per una descrizione completa si veda la Relazione illustrativa):

- la realizzazione di una SLP complessiva di 73.000 mq, sviluppata su 5-6 piani fuori terra;
- le seguenti destinazioni:
 - o Principale = Residenza, housing sociale, servizi privati diffusi, servizi pubblici e di interesse generale convenzionati
 - o Integrativa = Ricettivo, Esercizio di Vicinato, Commercio Medie Strutture, Direzionale, Esercizi pubblici, Servizi privati strutturati caratterizzati da attività economica non assimilabile al servizio di interesse pubblico generale convenzionato;
- servizi pubblici e di interesse generale per un minimo di 45.000 mq;
- aree verdi e di compensazione ambientale per più di 75.000 mq
- la realizzazione del Piano attraverso Unità di attuazione (U00, U01, U02, U03).

Il progetto delle opere di urbanizzazione prevede le seguenti tipologie di lavori:

- SOVRA SERVIZI >> Infrastrutture per la mobilità (strade, marciapiedi, percorsi pedonali, parcheggi)
- SOVRA SERVIZI >>Parchi e aree naturalistiche (parco urbano e area di compensazione ambientale)
- SOTTO SERVIZI >> Reti tecnologiche (fogna, acquedotto, energia elettrica, pubblica illuminazione, gas, telecomunicazioni)



Sottoservizi di progetto



Area di compensazione ambientale



Parco urbano

Metodo

Il presente Studio è strutturato sull'analisi delle componenti programmatiche, progettuali ed ambientali riferibili alla zona di progetto ed alle aree limitrofe.

Le informazioni per la descrizione del quadro di riferimento programmatico sono state reperite consultando gli strumenti pianificatori vigenti a livello sovra-comunale e comunale e le relative tavole cartografiche, che interessano l'area di progetto.

Per la descrizione del quadro di riferimento progettuale ci si è riferiti sia a bibliografia specifica, sia alle altre esperienze di progettazione relative a queste tipologie d'intervento.

Per gli elaborati grafici di questo quadro sono stati svolti dei sopralluoghi nell'area di intervento e nelle aree limitrofe per individuare in modo puntuale l'attuale assetto del territorio e da un puntuale rilievo fotografico effettuato sull'area oggetto d'intervento.

Per il quadro di riferimento ambientale ci si è riferiti sia agli elaborati grafici e progettuali dei vari strumenti pianificatori, utilizzando analisi sia a livello regionale che provinciale e, nel caso di alcune componenti ambientali, anche comunale.

L'identificazione degli impatti si è limitata all'analisi degli aspetti propri delle aree di intervento, considerando anche che nelle vicinanze insistono sia centri urbanizzati sia terreni agricoli.

Il metodo utilizzato è quello del rilievo diretto e della verifica di presenza di vincoli preesistenti nella zona d'intervento o caratteristiche ambientali e/o naturalistiche particolari.

Possibili impatti

In fase di cantiere i possibili impatti per questa tipologia di opere riguardano principalmente:

- rumore connesso al transito dei mezzi di trasporto e al funzionamento dei mezzi d'opera;
- emissioni in atmosfera da parte dei motori dei veicoli e dei mezzi d'opera;
- polveri sollevate dal vento dalle aree interessate dai lavori e quelle sollevate dal transito dei mezzi sulla viabilità di cantiere;
- perturbazione locale degli ecosistemi e l'allontanamento temporaneo della fauna a causa del disturbo diretto e indiretto arrecato;
- possibile inquinamento del suolo e sottosuolo, in caso di sversamenti accidentali di materiali.

In fase di esercizio gli impatti saranno minimi in virtù della natura dell'opera (infrastrutture di urbanizzazione il larga parte sotterranee e opere a verde). E' necessario sottolineare anche la condizione di partenza che vede una ambito fortemente degradato a causa dell'uso improprio prolungato (orti spontanei).

Siti della Rete Natura 2000

Non si rilevano Siti della Rete Natura 2000 interferiti dagli interventi.

Quadro di riferimento programmatico

Sono presi in considerazione i seguenti strumenti:

- Piano Territoriale Regionale
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- Piano di indirizzo forestale
- Piano di Governo del Territorio

Piano Territoriale Regionale

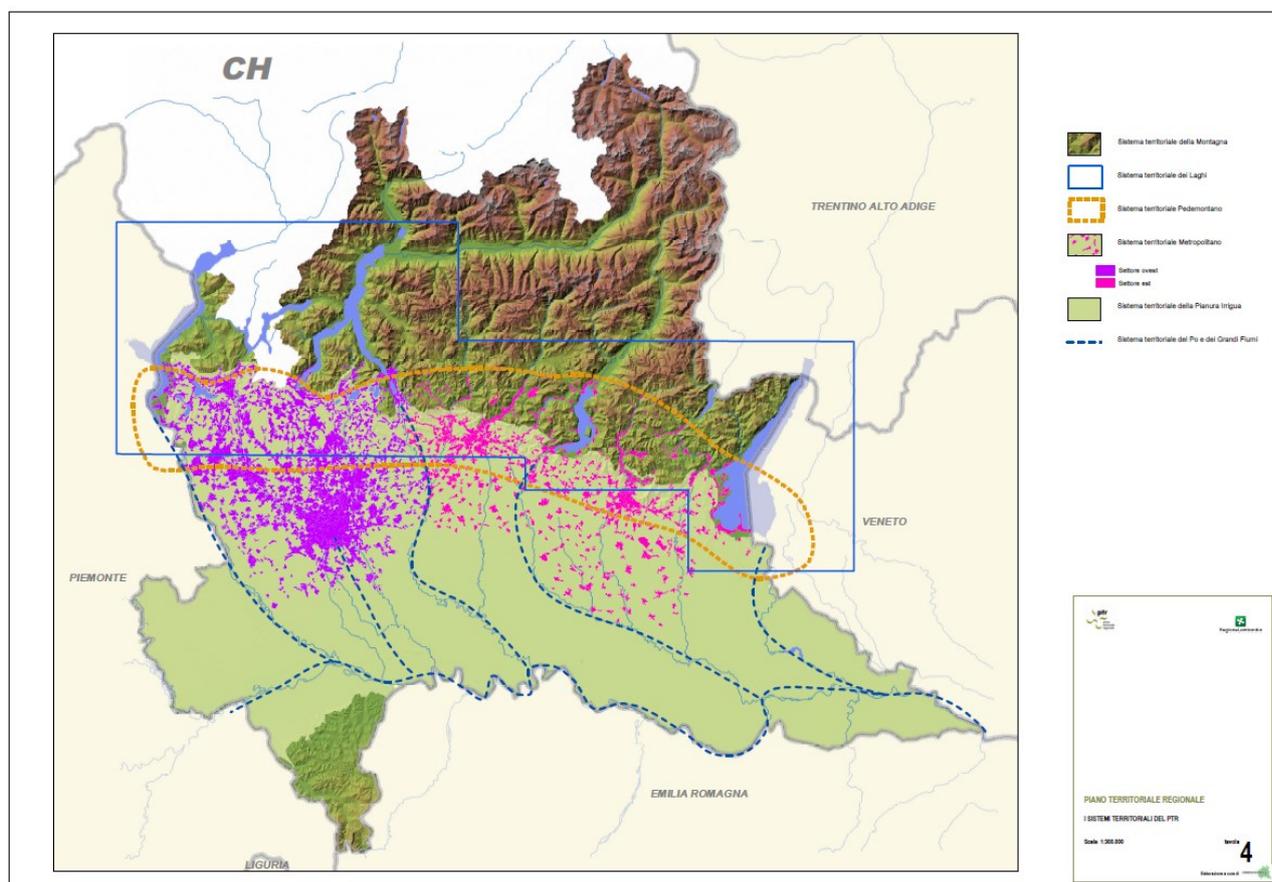
La LR 12/2005 Legge per il governo del territorio individua il Piano Territoriale Regionale (PTR) quale atto fondamentale di indirizzo agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione e di orientamento della programmazione e pianificazione dei comuni e delle province.

Il PTR ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico e con questa sua valenza persegue gli obiettivi, contiene le prescrizioni e detta gli indirizzi di cui all'art. 143 del D.Lgs. 42/2004.

Le prescrizioni attinenti alla tutela del paesaggio contenute nel PTR sono cogenti per gli strumenti di pianificazione dei comuni, delle città metropolitane, delle province e delle aree protette e sono immediatamente prevalenti.

Il Piano Territoriale Regionale è stato approvato con delibera di Consiglio Regionale n. 951 del 19 Gennaio 2010. Si sono poi susseguiti aggiornamenti annuali negli anni 2010 e 2011. Con D.C.R. n. 78 del 9 Luglio 2013 infine è stato approvato un ulteriore aggiornamento (comprendente anche le modifiche del 2012).

Di seguito si riportano un estratto del Piano riferito al territorio di Novate Milanese.



Il comune di Novate Milanese fa parte del “Sistema territoriale Metropolitano – settore ovest”.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p>Ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abbondanza di risorse idriche - Presenza o prossimità di molti Parchi regionali e aree protette <p>Territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Morfologia territoriale che facilita gli insediamenti e gli scambi 	<p>Ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elevato livello di inquinamento: atmosferico, delle acque, acustico, elettromagnetico, del suolo - Presenza di impianti industriali a rischio di incidente rilevante <p>Territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elevato consumo di suolo determinato da una forte

<ul style="list-style-type: none"> - Posizione strategica, al centro di una rete infrastrutturale importante di collegamento al resto d'Italia, all'Europa e al mondo - Dotazione di una rete ferroviaria locale articolata, potenzialmente in grado di rispondere ai bisogni di mobilità regionale - Dotazione di un sistema aeroportuale significativo <p>Economia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza del polo fieristico italiano a maggiore attrattività e di un importante sistema fieristico - Eccellenza in alcuni campi produttivi ed innovativi (es. moda e design) - Presenza di molte e qualificate università e centri di ricerca - Presenza di forza lavoro qualificata e diversificata - Presenza del principale centro finanziario italiano, sede della borsa - Sistema ricettivo importante e presenza di fattori di attrazione turistica di rilievo (affari e cultura) - Forte attrattività della città di Milano dal punto di vista turistico - Presenza di un vivace centro di produzione culturale, editoriale, teatrale e televisiva - Elevata propensione all'imprenditorialità - Apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato <p>Paesaggio e patrimonio culturale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di parchi di considerevoli dimensioni e di grande interesse naturalistico - Numerose città d'arte e prestigiose istituzioni espositive (Triennale) - Aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale, paesaggistico e turistico - Presenza di una realtà paesaggistica di valore, centri storici con una propria identità culturale, rete di navigli di interesse storico-paesaggistico 	<p>dispersione degli insediamenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elevata congestione da traffico veicolare e dei mezzi pubblici nei principali poli e sulle vie di accesso ai poli principali - Inadeguatezza delle infrastrutture per la mobilità rispetto ad una domanda sempre più crescente - Spostamenti nelle conurbazioni e nelle aree periurbane fondati prevalentemente sul trasporto su gomma - Scarsa considerazione nei nuovi collegamenti delle polarità di nuova formazione (es. Malpensa rispetto alla rete nazionale) - Trasporto merci ferroviario di attraversamento che penetra nel nodo milanese - Difficoltà di "fare rete" tra le principali polarità del Sistema Metropolitano - Mancanza di una visione d'insieme e difficoltà di coordinamento tra enti locali per la pianificazione di area vasta e la gestione degli impianti di scala sovra comunale <p>Economia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza di un polo congressuale di rilevanza internazionale - Percezione mancata o debole della complessità e dei problemi emergenti e irrisolti che devono essere affrontati per far fronte alle sfide della competitività internazionale - Diffusione produttiva e tessuto caratterizzato da aziende di piccole dimensioni che non facilita ricerca e innovazione - Elevata presenza di un'agricoltura di tipo intensivo ambientalmente non sostenibile <p>Paesaggio e patrimonio culturale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bassa qualità degli insediamenti e dell'edificazione recente, dal punto di vista formale, funzionale e della vivibilità - Scarsa attenzione alla tutela del paesaggio e tendenza alla tutela del singolo bene paesaggistico estraniandolo dal contesto - Edificazione diffusa a bassa densità, che porta all'erosione di aree verdi, a parco, agricole o di pregio - Scarsa qualità architettonica e inserimento paesaggistico delle opere infrastrutturali che contribuisce al loro rifiuto da parte delle comunità interessate - Percezione di un basso livello di qualità della vita, in particolare per la qualità dell'ambiente e la frenesia del quotidiano, in un'economia avanzata in cui l'attenzione a questi aspetti diventa fondamentale
OPPORTUNITA'	MINACCE
<p>Ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilità di ottenere buoni risultati nella riduzione delle differenti tipologie di inquinamento cui è sottoposta l'area attraverso la ricerca, in particolare 	<p>Ambiente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ulteriore riduzione della biodiversità a causa della tendenza alla progettazione di insediamenti e infrastrutture su un territorio saturo

<p>sfruttando modalità innovative</p> <ul style="list-style-type: none"> - EXPO - concentrare in progetti di significativo impatto le compensazioni per la realizzazione di EXPO, attivando sinergie con progetti di Sistemi Verdi, strutturazione delle reti verdi ed ecologiche, azioni per la valorizzazione del sistema idrografico e per la riqualificazione dei sottobacini <p>Territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riconsiderazione del sistema di mobilità regionale e conseguente riduzione dell'uso dell'automobile, oltre all'avvio di una seria politica territoriale di potenziamento dei poli esterni al capoluogo connessa all'entrata a regime del Servizio Ferroviario Regionale; - Maggiore funzionalità del nodo ferroviario di Milano per il SFR e allontanamento di quote significative di traffico pesante dal nodo metropolitano centrale con risvolti positivi anche sulla qualità dell'aria attraverso la realizzazione di un sistema logistico lombardo con le relative infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne - Sviluppo della rete ferroviaria nazionale per il traffico merci in cooperazione con la realizzazione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg) - Valorizzazione della polarità urbane complementari rendendo l'assetto territoriale più sostenibile rispetto all'attuale modello insediativo - Possibilità di attuare la riconversione di aree dismesse di grandi dimensioni - Ridisegno in senso multipolare della regione metropolitana con uno sviluppo insediativo più sostenibile attraverso la realizzazione del corridoio V - Riequilibrio territoriale e produttivo connesso al pieno funzionamento di Malpensa - EXPO – rafforzare le connessioni dell'Area EXPO e Nuova Fiera Rho-Pero con Milano, promuovendo una nuova centralità vitale; recuperare contesti degradati e di dismissione valorizzando le progettualità e l'azione di rinnovamento per migliorare i contesti paesaggistici e ambientali <p>Economia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza di aree industriali dismesse di grandi dimensioni e di elevata accessibilità per l'insediamento di impianti produttivi e di servizio (verde compreso) - Possibilità di valorizzazione territoriale e produttiva connesse all'operatività della nuova fiera - Possibilità di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a obiettivi di innovazione, condivisione di conoscenza, di competitività, di crescita sostenibile - Ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, condivisione di servizi e intervento comune nell'affrontare i problemi del sistema, 	<ul style="list-style-type: none"> - Rischio idraulico elevato in mancanza di un'attenta pianificazione territoriale e di una maggiore tutela della naturalità dei corsi d'acqua - Peggioramento della qualità ambientale verso limiti irreversibili a causa del mancato intervento decisionale in materia di sostenibilità - EXPO – aggravare la delicata situazione idraulica e di qualità paesistico/ambientale dell'area <p>Territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rischio di non affrontare direttamente il problema della generazione del traffico alla radice a causa della rincorsa continua al soddisfacimento della domanda di mobilità individuale - Rischio di un depotenziamento del polo di Milano a causa della mancanza di un progetto complessivo per il Sistema Metropolitano - Congestione da traffico merci per un mancato sviluppo della rete nazionale prima dell'entrata in funzione a pieno regime delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg) - EXPO – incrementare la congestione delle aree in carenza del coordinamento e dell'armonizzazione delle iniziative di rafforzamento dell'accessibilità <p>Economia</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rischio che le città e aree metropolitane europee in competizione con Milano attuino politiche territoriali, infrastrutturali e ambientali più efficaci di quelle lombarde e che di conseguenza l'area metropolitana perda competitività nel contesto globale - Abbandono da parte di investitori e organizzazioni scientifiche avanzate, e incapacità di attrarne di nuovi a causa di problemi legati alla qualità della vita - EXPO – benefici sullo sviluppo di nuove attività limitato all'evento e alle aree più prossime <p>Paesaggio e patrimonio culturale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rischio di una banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali a causa della mancata attenzione al tema paesaggistico Riproduzione delle caratteristiche negative che hanno spinto all'allontanamento dai luoghi di intensa urbanizzazione per ricercare una migliore qualità della vita (ambientale, sociale) nelle località di destinazione - Diffusione, anche all'estero, di una percezione distorta del vivere nel Sistema Metropolitano lombardo, un'immagine grigia che potrebbe oscurare la bellezza del grande patrimonio storicoculturale ivi presente - EXPO – limitata attenzione al contesto paesistico/ambientale nella realizzazione degli interventi permanenti
--	---

<p>migliorandone nel complesso la competitività attraverso la cooperazione con le altre realtà che fanno parte del Sistema Metropolitano del Nord Italia</p> <ul style="list-style-type: none"> - EXPO - sviluppare e promuove il sistema dei servizi, riorganizzare e rafforzare il sistema della ricettività nelle diverse tipologie, privilegiando la qualità dell'offerta <p>Paesaggio e patrimonio culturale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maggiore fruizione e visibilità anche in termini turistici attraverso la creazione di una rete tra istituzioni culturali, anche al di fuori della regione - Miglioramento della qualità di vita attraverso la realizzazione di una rete di parchi e aree a verde pubblico - EXPO: garantire che l'allestimento dell'area EXPO sia occasione per promuovere la qualità progettuale dell'inserimento paesistico, in particolare per le realizzazioni permanenti; strutturare la rete del verde regionale, mettendo a sistema le risorse ambientali e paesistiche e coordinando le iniziative a partire dell'impulso delle realizzazioni EXPO; promuovere la messa a sistema del patrimonio culturale e identificare opportunità sostenibili nel lungo periodo per il recupero e la valorizzazione del patrimonio storicoculturale presente 	
--	--

OBIETTIVI
ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale
ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale
ST1.3 Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità
ST1.4 Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia
ST1.5 Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee
ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili
ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio
ST1.8 Riorganizzare il sistema del trasporto merci
ST1.9 Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza
ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico
ST1.11 EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che definisce gli obiettivi di assetto e tutela del territorio provinciale connessi ad interessi di rango provinciale o sovracomunale o costituenti attuazione della pianificazione regionale. Il PTCP indirizza la programmazione socio-economica della Provincia, specifica i contenuti del Piano Territoriale Regionale (PTR) e ha efficacia paesaggistico-ambientale.

Il PTCP della Provincia di Milano, raccorda le politiche settoriali di competenza provinciale e indirizza e coordina la pianificazione urbanistica dei Comuni che sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici rispetto ai contenuti del PTCP.

La Provincia di Milano ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n. 93 ed ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il PTCP definisce gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del territorio della Provincia con particolare riferimento alla sostenibilità delle trasformazioni e dello sviluppo insediativo.

I macro-obiettivi riformulati dal PTCP adeguato sono i seguenti:

01	Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni
	Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso.
02	Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo
	Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.
03	Potenziamento della rete ecologica
	Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi ineditati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.
04	Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo
	Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.
05	Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare
	Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l'impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.
06	Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa.
	Favorire la diversificazione dell'offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l'introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi.

Il territorio provinciale è stato inoltre suddiviso in *Unità tipologiche di paesaggio*, che evidenziano le strutture paesistiche caratterizzanti il territorio e forniscono gli elementi per la conoscenza e l'interpretazione del paesaggio, indispensabili per mettere in luce limiti e potenzialità del territorio stesso, evidenziare le specifiche esigenze di tutela e determinare il livello di compatibilità delle trasformazioni.

Dalla lettura del paesaggio risulta che la collina, l'alta pianura asciutta e la pianura irrigua sono le matrici fondanti dell'articolazione territoriale della Provincia di Milano, sviluppata nelle 8 unità tipologiche di paesaggio, per ciascuna delle quali la normativa di Piano fornisce indirizzi, ponendoli in diretta connessione ai Programmi di azione paesistica.

La Media pianura irrigua e dei fontanili

Gli elementi che caratterizzano questa "Unità tipologica di paesaggio" sono le numerose teste e aste di fontanili che formano un fitto reticolato idrografico con direzione generalmente nord-ovest/sud-est, nella parte occidentale, e con andamento prevalente nord-sud, nella porzione orientale. Molti fontanili sono scomparsi recentemente a causa dell'abbassamento della falda e dell'abbandono di numerose teste a seguito di cambiamenti nelle pratiche agricole. Alla rete dei fontanili si sovrappone un articolato sistema di rogge derivate dal Naviglio Grande, da altri derivatori del canale Villoresi e dal naviglio Martesana, che completano la rete irrigua. Fino a qualche decennio fa la media pianura irrigua dei fontanili rappresentava lo storico paesaggio della marcita, ormai quasi del tutto scomparso.

Piano di Governo del Territorio

Il Comune di Novate Milanese è dotato di Piano di Governo del Territorio approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 81 del 17/12/2012.

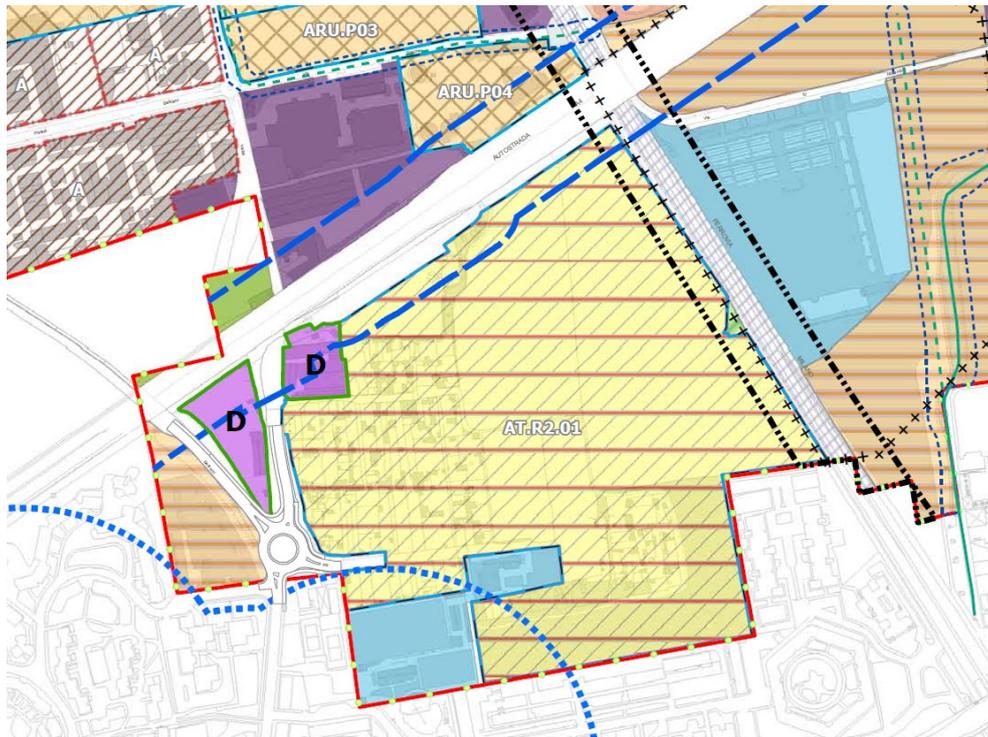
Successivamente sono intervenute:

- Modifiche apportate con DCC n. 84 del 19/12/2013;
- Variante n.1 approvata con DCC n. n. 62 del 20/12/2018 (approvazione definitiva e deposito degli atti costituenti la Variante n. 1) e 32 del 21/02/2019 (approvazione degli elaborati costituenti la variante n. 1).

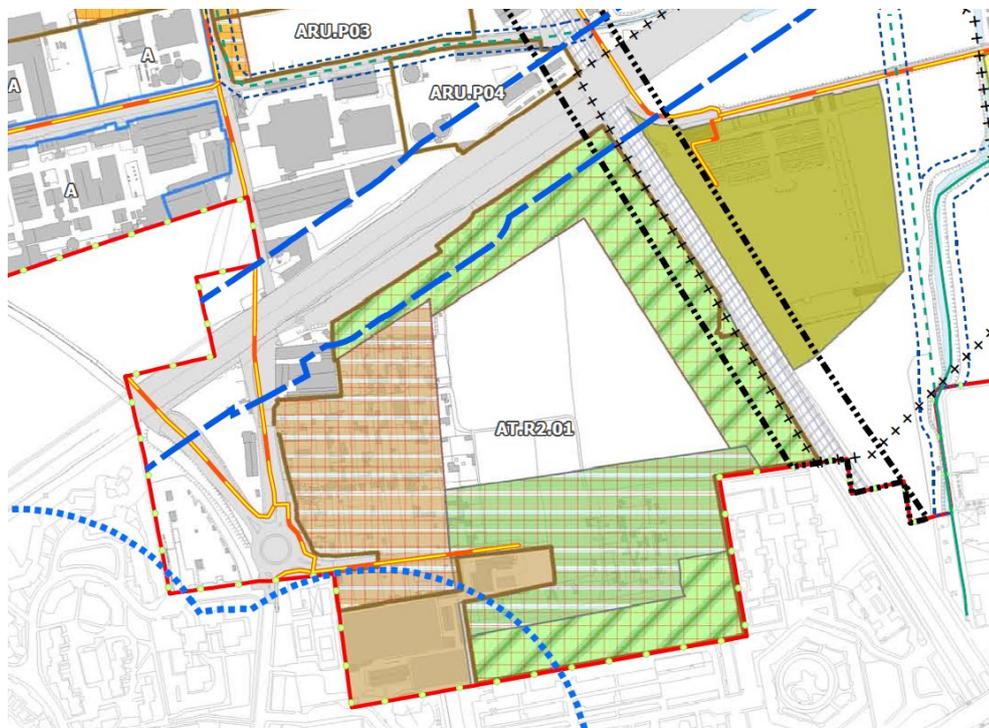
Documento di Piano: DdP T03.bis Classificazione del territorio comunale - estratto



Piano delle regole: PdR T03.bis Classificazione del territorio comunale - estratto



Piano dei Servizi: PdS T02.bis Schema generale dei servizi – estratto

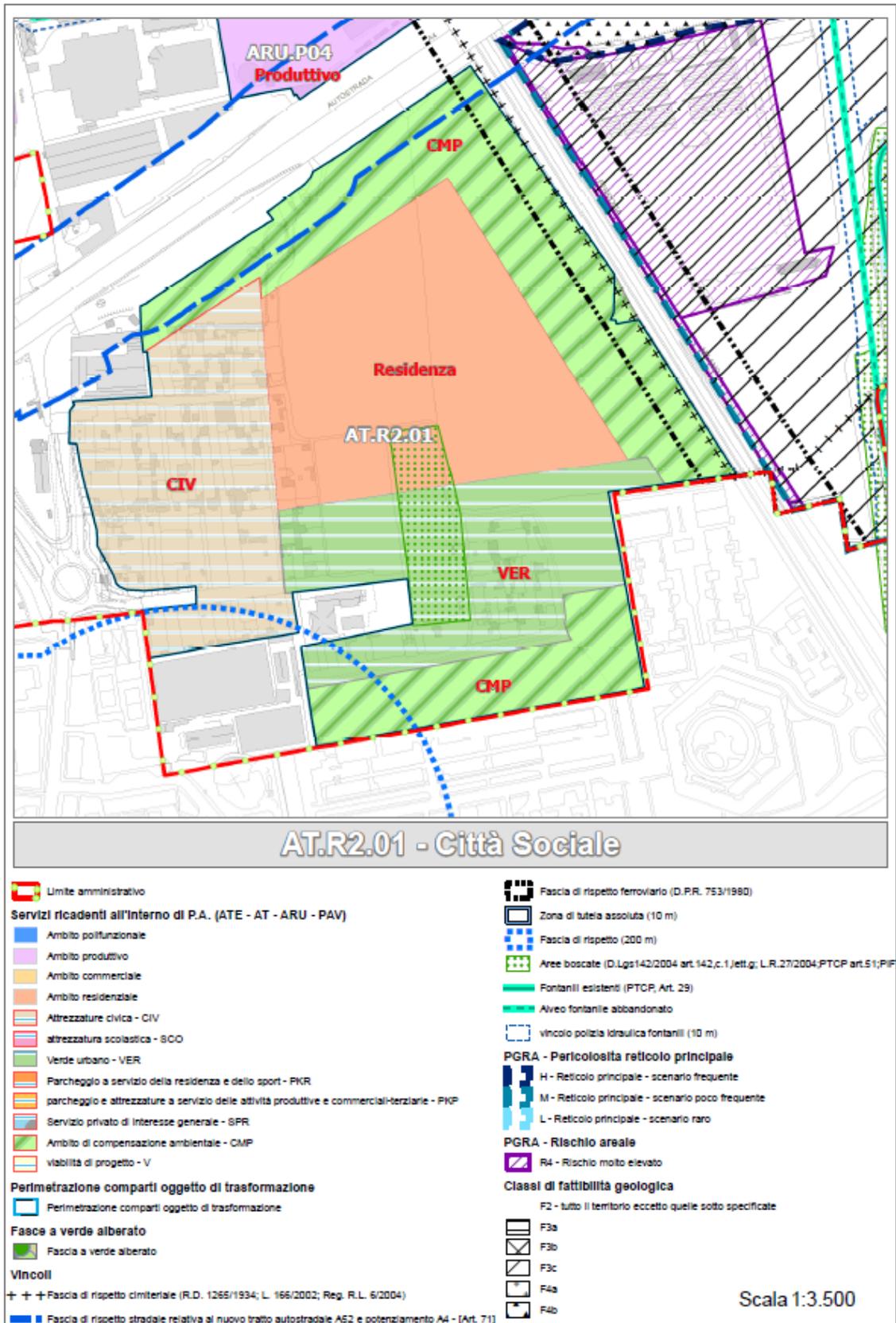


Piano delle Regole: NdA bis Norme di Attuazione - estratto**Articolo 10 - Ambito di trasformazione (AT)**

1. Sono le parti del territorio nelle quali il PGT prevede interventi di trasformazione finalizzati al completamento e all'espansione della città.
2. Negli AT si applicano i meccanismi di autoperequazione e di compensazione di cui all'Articolo 8.
3. L'Articolo 19 definisce la disciplina urbanistica fino all'approvazione degli strumenti attuativi e successivamente alla loro scadenza.
4. Per ogni AT il DP definisce, attraverso le schede di cui all'Allegato B, una regolamentazione di dettaglio finalizzata a garantire un assetto urbano organico, sostenibile e integrato con il territorio circostante.
5. Nelle suddette schede è indicata la capacità edificatoria totale espressa in metri quadrati di SIp, che costituisce il riferimento per la determinazione del Contributo al sistema dei servizi e alla compensazione indipendentemente dall'effettiva edificazione prevista dallo strumento urbanistico attuativo.
6. La capacità edificatoria totale di cui al comma precedente è ridotta del 10% qualora le prestazioni energetiche degli edifici in previsione non soddisfino i requisiti della classe energetica A come definita dalle disposizioni regionali vigenti. La disposizione di cui al presente comma non si applica per edifici destinati ad housing sociale.
7. Nelle schede di cui al comma 4 sono individuate e qualificate le aree per servizi connesse allo specifico AT in coerenza con quanto dettato dal PS. Se non diversamente indicato nella scheda medesima, la localizzazione riportata nello schema grafico è indicativa; la superficie è definita nella sezione Contributo al sistema dei servizi.
8. Il Contributo al sistema dei servizi è distinto in:
 - d) totale: superficie complessiva da cedere o asservire
 - e) da reperire all'interno dell'Ambito: superficie minima da cedere o asservire e realizzare all'interno dell'Ambito a cura del soggetto proponente;
 - f) da reperire obbligatoriamente all'esterno dell'ambito: superficie da cedere o asservire o da monetizzare, secondo i disposti di cui all'Articolo 114, obbligatoriamente all'esterno dell'Ambito a cura del soggetto proponente.
9. Qualora le schede indichino solamente il contributo totale e quello all'interno del comparto (quest'ultimo inferiore al primo) il soggetto proponente decide, in accordo con l'Amministrazione Comunale, se il contributo rimanente è reperito all'interno o all'esterno del perimetro di intervento o se ricorrere alla monetizzazione.
10. Nelle schede di cui al comma 4, sono individuati il Contributo di Compensazione e gli Oneri di Compensazione secondo le disposizioni di cui all'Articolo 8.
11. Se non diversamente indicato nelle suddette schede, la localizzazione della viabilità, qualora riportata, è da intendersi indicativa e pertanto da definire puntualmente in sede attuativa.
12. Le disposizioni contenute nel paragrafo Prescrizioni specifiche per l'attuazione delle schede di cui al comma 4 sono da intendersi prevalenti rispetto alla disciplina generale e alle quantificazioni del meccanismo compensativo di cui all'Articolo 8.
13. Se non diversamente indicato nelle schede di cui al comma 4, il PGT si attua attraverso piani attuativi estesi all'intera area oggetto di intervento indicata nella scheda.
14. Ai piani attuativi è demandato il compito di definire i seguenti aspetti:

- *l'assetto urbanistico definitivo;*
 - *l'aspetto convenzionale tra soggetto attuatore e Amministrazione comunale;*
 - *la definizione progettuale della componente paesistico-ambientale;*
 - *l'individuazione delle funzioni da insediare all'interno della Destinazione integrativa indicata;*
 - *la quantificazione definitiva, nel rispetto dei parametri di cui all'Articolo 113 delle aree per servizi in rapporto alle Destinazioni integrative effettivamente attuate. Tale quantificazione non può condurre ad una superficie inferiore a quella indicata nelle schede di cui all'Allegato B.*
15. *I piani attuativi articolano e precisano gli aspetti sopra elencati in osservanza alle prescrizioni contenute nelle schede.*
16. *L'ambito denominato AT.R2.01 Città Sociale costituisce progetto strategico ai sensi dell'art. 70 comma 3 delle norme di PTCP.*
17. *Ai fini del rispetto delle disposizioni di cui all'art. 71 comma 3 delle norme di PTCP, gli ATR si attuano nel rispetto dei seguenti parametri di riferimento, determinati dalle lettere b), c) e) del suddetto comma:*
- *la quota percentuale di SIp da destinare alle destinazioni integrative deve essere superiore al 20%;*
 - *deve essere previsto il recupero e il riutilizzo per usi compatibili di una quota percentuale maggiore del 10% delle acque meteoriche; tale quota si calcola rispetto al valore delle precipitazioni atmosferiche medie annue;*
 - *il fabbisogno energetico soddisfatto mediante utilizzo di fonti rinnovabili deve essere di almeno il 20% superiore rispetto al valore obiettivo fissato dal Piano Energetico Comunale o, in sua mancanza, dalle disposizioni legislative vigenti.*
 - *gli interventi rispettino il principi di invarianza idraulica e idrologica ai sensi della LR n. 4 del 15/03/2016 e del relativo Regolamento d'attuazione n.7 del 23/11/2017, prevedendo anche al riciclo e al riutilizzo delle acque meteoriche al fine di favorire il risparmio idrico e introducendo progressivamente idonee misure di tutela e salvaguardia delle acque stesse, in merito soprattutto al recapito degli scarichi, ai sensi delle norme suddette e dell'art. 38 delle NdA del PTCP.*
18. *Ai fini del rispetto dei parametri di cui alle lettere a) e d) del medesimo comma 3 dell'art. 71 delle norme di PTCP valgono le disposizioni del presente DP in materia di capacità edificatoria e meccanismi di compensazione ambientale di cui all'Articolo 8.*
19. *Ad eccezione dell'Ambito AT.S02 (specificazione introdotta in sede di recepimento del Parere di Compatibilità della Provincia di Milano), l'attuazione degli AT non è soggetta alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.*

ALLEGATO B bis: schede degli ambiti di trasformazione (AT)



AT.R2.01		Città Sociale
Destinazione principale		
Residenza, Housing sociale, Servizi privati diffusi, servizi pubblici e di interesse generale convenzionati		
Destinazione integrativa		
Ricettivo; Esercizio di vicinato; Commercio Medie strutture; Direzionale; Esercizi pubblici; Servizi privati strutturati caratterizzati da attività economica non assimilabile al servizio di interesse pubblico generale convenzionato		
Destinazione vietata		
Agricoltura; Industria Artigianato; Industria Rischio; Industria Insalubre; Industria Manifattura; Industria Logistica; Commercio Grandi strutture; Commercio specializzato; Locali di intrattenimento; Stazione carburanti		
Modalità attuativa		
Piano attuativo		
Indici e parametri urbanistici		
Superficie territoriale	151.429 m ²	
Capacità edificatoria minima	60.000 m ²	
Capacità edificatoria massima	73.000 m ²	
Contributo totale al sistema dei servizi, oltre ai Servizi pubblici indicati nelle Prescrizioni specifiche per l'attuazione	30.000 m ²	
Contributo al sistema dei servizi da reperire all'interno del comparto, oltre ai Servizi pubblici e di interesse generale convenzionati indicati nelle Prescrizioni specifiche per l'attuazione	30.000 m ² per verde urbano	
Aree di compensazione interne al comparto	47.600 m ² di cui 3.000 destinati a parcheggio pubblico	
Rapporto di copertura	30% della Sf	
Rapporto di occupazione	45% della Sf	
H massima degli edifici	18,80 m	
Prescrizioni specifiche per l'attuazione		
<p>La capacità edificatoria deve essere distribuita secondo le seguenti destinazioni: Residenza, Ricettivo; Esercizio di vicinato; Commercio Medie strutture; Direzionale; Esercizi pubblici; Servizi privati strutturati caratterizzati da attività economica non assimilabile al servizio di interesse pubblico generale convenzionato, servizi privati diffusi</p> <ul style="list-style-type: none"> -Housing sociale o altre destinazioni a servizi pubblici e di interesse generale oltre a quelli già previsti min 20.000 mq -Servizi pubblici e di interesse generale min 25.000 mq <p>Deve essere realizzato lungo il confine sud un parco pubblico urbano che abbia caratteristiche di compattezza e di fruizione pubblica ed estensione di almeno 30.000 mq. Fino alla conclusione dell'iter approvativo del progetto di potenziamento della quarta corsia dinamica dell'Autostrada A4, l'attuazione deve prevedere trasformazioni compatibili con la possibilità di localizzare i cantieri necessari all'opera.</p> <p>Prescrizioni relative ai vincoli e alle classi di fattibilità geologica. Nel settore Sud Ovest l'ambito ricade nella zona di rispetto di un pozzo idropotabile della città di Milano. Pertanto il vincolo obbliga alla verifica della compatibilità delle opere che interessassero direttamente quella porzione di area con la vulnerabilità della falda. Valgono ad ogni effetto le norme geologiche di riferimento dello studio geologico del PGT vigente, così come aggiornato nella presente variante.</p>		

Quadro di riferimento ambientale

Le componenti considerate significative ai fini della valutazione rispetto al progetto sono:

- Aria
- Acque sotterranee
- Suolo
- Rumore
- Ecosistemi
- Paesaggio

Aria

Il comune di Novate Milanese è stato inserito dalla Regione Lombardia nella zona “Agglomerato di Milano” individuata per il monitoraggio della qualità dell’aria affidata in gestione all’Agenzia Regionale per la Protezione dell’Ambiente della Lombardia (A.R.P.A.).

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva della valutazione della qualità dell’aria per l’anno 2018, effettuata sulla base dell’analisi dei dati delle stazioni di rilevamento della qualità dell’aria:

		Limite protezione salute	Agglomerato Milano	Agglomerato Bergamo	Agglomerato Brescia	Zona A: pianura ad elevata urbanizzazione	Zona B: pianura	Zona C: montagna		Zona D: fondovalle
								Zona C1: prealpi e appennino	Zona C2: montagna	
SO ₂	Limite Orario									
	Limite giorn.									
CO	Valore limite									
C ₆ H ₆	Valore limite									
NO ₂	Limite orario									
	Limite annuale									
O ₃	Soglia info									
	Soglia allarme									
	Valore obiettivo salute umana									
PM ₁₀	Limite giornal.									
	Limite annuale									
PM _{2.5}	Limite annuale									
B(a)P	Obiettivo annuale									
As	Obiettivo annuale									
Cd	Obiettivo annuale									
Ni	Obiettivo annuale									
Pb	Limite annuale									

	minore del valore limite
	maggiore del valore limite/valore obiettivo/valore bersaglio

Tab.1 - valutazione della qualità dell’aria riferita all’anno 2018

In generale si è potuto registrare un andamento complessivamente in miglioramento rispetto agli anni precedenti.

La banca dati INEMAR rivela che le principali fonti di emissioni in atmosfera derivano dal trasporto stradale, seguite dagli impianti di riscaldamento.

I principali motivi sono:

- che il territorio è attraversato da un fitto reticolo stradale e autostradale con elevati carichi di traffico di attraversamento e di pendolarismo da e per il nodo Milanese;
- la presenza di numerose industrie;
- l'ubicazione all'interno del bacino della Pianura Padana, che ostacola la naturale dispersione in atmosfera degli effluenti;

Acque sotterranee¹

L'andamento generale della piezometria nel territorio di Novate Milanese è caratterizzato da un flusso prevalente con direzione da NW verso SE.

L'ambito amministrativo comunale è caratterizzato da una superficie freatica con soggiacenza che presenta una diminuzione da nord verso sud e da est verso ovest, passando da valori di circa 20-25 metri dal piano campagna in corrispondenza del confine nord orientale con il Comune di Cormano, ai circa 15 metri nella porzione sud orientale al confine con Baranzate.

Nello specifico, l'area oggetto di indagine ricade all'interno di una porzione di territorio caratterizzata da livelli di soggiacenza del primo acquifero compresi tra i 15 ed i 20 m. da p.c.

Oggi, il livello medio della falda oscilla tra i 125 m. s.l.m. ed i 128 m. s.l.m. con escursioni stagionali dell'ordine dei 3-4 metri.

In corrispondenza dell'area oggetto di indagine non si è riscontrata la presenza di pozzi pubblici ne tantomeno di pozzi privati.

Solo un limitato settore posto a Sud-Ovest dell'area in esame ricade all'interno della fascia di rispetto di un pozzo pubblico del comune di Milano.

Suolo²

Pericolosità idraulica. L'AT.R2.01 non presenta particolari problematiche riconducibili a fattori di pericolosità idraulica. Non si sono registrati episodi di esondazioni e/o tracimazione dai diversi corsi appartenenti al reticolo idrico situati a monte del medesimo. L'intera area inoltre non risulta interessata dalla presenza diretta di corpi idrici superficiali.

Pericolosità geologica. L'area risulta in condizioni stabili visto l'andamento morfologico pressoché pianeggiante di tutti i settori di potenziale intervento. Gli unici elementi problematici potenziali riguardano il dettaglio delle proprietà geomeccaniche del suolo e del primo sottosuolo. Pertanto non può che ritenersi necessaria l'esecuzione di indagini geognostiche puntuali e approfondite per la più completa caratterizzazione geotecnica per le nuove costruzioni.

Vulnerabilità idrogeologica. L'area indagata, in accordo con lo studio sulla vulnerabilità idrogeologica riportato all'interno del PGT Comunale, presenta un grado di vulnerabilità alto, soprattutto in virtù della litologia e della relativa permeabilità primaria medio alta.

Aree industriali dismesse / aree in corso di Bonifica Ambientale. All'interno dell'ambito di trasformazione in esame non sono attualmente ricomprese aree industriali dismesse, attività produttive o commerciali in essere ne, tantomeno, attività produttive in corso di caratterizzazione o bonifica ambientale. Risultano

¹ Estratto della Relazione di compatibilità geologica – GeoArborStudio

² Estratto della Relazione di compatibilità geologica – GeoArborStudio

tuttavia in essere ⁽³⁾ diverse porzioni di terreno adibite ad orti a gestione privata all'interno delle quali l'attività antropica potrebbe aver impattato negativamente sulle caratteristiche chimiche e morfogenetiche dei suoli e del primo sottosuolo.

Rumore⁴

Il Comune è dotato del piano di classificazione acustica del proprio territorio. I valori limite assoluti di immissione previsti per le diverse classi sono stabiliti dalla tab. C allegata al D.P.C.M. 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", di seguito riportata.

L'area occupata dal progetto in esame è inserita nelle classi acustiche:

Classe	Leq diurno dB(A)	Leq notturno dB(A)
III – Aree di tipo misto	55	45
IV – Aree di intensa attività umana	65	55

Le principali sorgenti di rumore presenti nell'area sono individuabili dalle infrastrutture dei trasporti.

Le infrastrutture prossime all'area di progetto possono essere individuate acusticamente come segue:

Infrastruttura	Tipologia	Fascia di pertinenza acustica	Ampiezza fascia (m)	Limite di legge diurno (dBA)	Limite di legge notturno (dBA)
A4	A	A	100	70	60
		B	150	65	55
Via F. Beltrami, Via IV novembre, Via Piave	E	-	30	Limiti di classe acustica	Limiti di classe acustica
Via Vialba	F	-	30	Limiti di classe acustica	Limiti di classe acustica

L'area in esame ricade all'interno delle fasce di pertinenza acustica dell'autostrada A4 e di Via Vialba.

L'area delle opere in progetto ricade nella fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura ferroviaria (già esistente alla data di entrata in vigore del D.P.R. 18 novembre 1998 n.459), con limiti di legge riportati nella tabella seguente:

Infrastruttura ferroviaria	Fascia di pertinenza acustica	Ampiezza fascia (m)	Limite di legge diurno (dBA)	Limite di legge notturno (dBA)
Milano-Saronno	B	250 m	65	55

Confronto con i limiti di zona acustica. I livelli sonori rilevati si attestano, nelle postazioni 1 (entrambi i periodi di riferimento) e 3 in periodo notturno, al di sopra dei limiti imposti dalla zona acustica di appartenenza. Nella postazione 2 in entrambi i periodi di riferimento e nel periodo diurno presso la postazione n.3, i livelli acustici si sono attestati su valori che rispettano i limiti di legge.⁵

Il superamento è da attribuire al rumore generato dal traffico stradale.

³ Al momento della redazione della Relazione geologica (dicembre 2018) erano ancora presenti numerosi orti spontanei. A febbraio 2020 la gran parte è stata rimossa e sono programmate ulteriori attività di sgombero.

⁴ Estratto Valutazione previsionale di clima e impatto acustico – ASAServizi

⁵ Postazione 1 = cavalcavia autostrada - Postazione 2 = centro area - Postazione 3 = parcheggio cimitero

Confronto con i limiti relativi alle infrastrutture dei trasporti stradali. I dati ricavati dall'indagine fonometrica si attestano su livelli che allo stato attuale rispettano i limiti imposti dalle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali nella postazione di misura n. 2 e 3 in entrambi i periodi di riferimento. Nella postazione di misura n.1 in entrambi i periodi di riferimento i limiti propri dell'infrastruttura sono risultati superati nelle postazioni di indagine.

Confronto con i limiti relativi alle infrastrutture dei trasporti ferroviari. I risultati mostrano il rispetto dei limiti di legge nella postazione di misura in entrambi i periodi di riferimento.

Ecosistemi

L'area non appartiene a nessun vero e proprio "sistema". Ciò in considerazione della forte connotazione urbana del contesto (tessuto edificato denso di Milano e area industriale di Novate) che la separa da qualsiasi matrice di naturalità e della presenza di barriere infrastrutturali continue e difficilmente valicabili.

Anche all'interno dell'area l'attività umana (agricola e ortistica) ha fortemente depauperato la consistenza qualitativa e quantitativa floro-faunistica, anche esercitando una pressione puntuale e ripetuta sulla matrice naturale (introduzione di specie vegetali alloctone e infestanti, presenza di allevamenti animali, uso di prodotti non controllati per il trattamento e la fertilizzazione degli orti, ecc.).

L'elemento relitto è rappresentato dal popolamento arboreo posto nella porzione centrale dell'area che però non presenta specie di pregio o interesse.

Paesaggio

Non sono presenti elementi di tutela specifica derivante da disposizioni di legge.

Il PGT classifica l'area come "Territorio libero infra – urbano" con classe di sensibilità paesistica "3 – media".

Il paesaggio prima dell'avvio delle attività di sgombero e rimozione risultava fortemente connotato dalla presenza dei manufatti precari relativi agli orti.

Al momento della redazione del presente Studio una larga parte delle costruzioni è stata demolita, ma permangono elementi di degrado che dequalificano paesisticamente l'area.

Risultano ulteriormente impattanti anche le quinte nord con la presenza dell'autostrada in rilevato ed ovest dove si trova il piccolo insediamento artigianale.

Il fronte sud, ancorché costituito da un fronte edificato continuo, ha però una compostezza e una regolarità che rende gradevole la visuale.

L'unico versante con visuale "aperta" è quello est dove la permeabilità della ferrovia e la presenza del cimitero garantiscono ampi coni ottici.

Valutazione degli impatti

Aria

La realizzazione degli interventi di progetto non produce alterazioni significative e permanenti alla componente.

La produzione di polveri e di emissioni gassose risulta modesta e limitata alla fase di cantiere, durante la quale sono impiegati i mezzi d'opera indispensabili per l'esecuzione dei lavori.

Acque sotterranee

La riscontrata vulnerabilità idrogeologica e la presenza della fascia di rispetto del pozzo di captazione di Milano comportano un potenziale impatto sulla matrice naturale. Tale impatto è confinato alla limitata

porzione sud-ovest dell'area (interna alla suddetta fascia e in minima parte interessata dalle opere di urbanizzazione)

Suolo

La presenza dell'acquifero freatico caratterizzato da un alto grado di vulnerabilità implica un potenziale impatto derivante da sversamenti accidentali in fase sia di cantiere sia di esercizio.

Il progetto non ha impatti in termini di sottrazione o limitazione d'uso del territorio.

La presenza degli orti spontanei per lungo tempo, ancorché in parte sgomberati e in larga parte rimossi i manufatti presenti, impone una valutazione di cautela circa gli impatti da essi derivanti in ordine ad eventuali materiali ancora presenti o ad utilizzi impropri avvenuti in passato.

Rumore

La realizzazione degli interventi di progetto non produce alterazioni significative e permanenti alla componente in quanto di carattere puntuale e temporaneo (solo la fase di cantiere).

Ecosistemi

La realizzazione degli interventi di progetto non produce alterazioni significative e permanenti alla componente in quanto temporanea e comunque riferita ad una condizione di partenza caratterizzata da scarsa qualità.

E' possibile ipotizzare un disturbo per la fauna terricola e avicola che, probabilmente, migrerà temporaneamente nelle aree limitrofe per poi ricolonizzare le aree verdi in breve tempo al termine dei lavori.

Paesaggio

L'unico effetto possibile potrebbe derivare dalla fase di cantiere per la presenza di strutture temporanee (recinzioni e apprestamenti connessi alle lavorazioni).

Misure di mitigazione

Aria

Le misure di mitigazione previste per minimizzare gli impatti sull'atmosfera possono ricondursi ad interventi diretti sui macchinari atti a ridurre le emissioni, quali l'uso di macchine operatrici ed autoveicoli omologati CEE e la manutenzione metodica e frequente delle macchine operatrici (è noto che la pulizia dei motori, oltre a migliorarne il funzionamento, ne diminuisce le emissioni), oppure ad interventi passivi atti a proteggere i ricettori dalle emissioni quali i dispositivi e gli accorgimenti di abbattimento delle polveri sollevate dalle piste di cantiere (innaffiatura).

Acque sotterranee

La presenza dell'acquifero freatico caratterizzato da un alto grado di vulnerabilità determina la necessità di prevedere ed attuare (sia in fase di cantiere che di esercizio delle opere in progetto) opere di tutela e salvaguardia del chimismo della risorsa idrica sotterranea.

Suolo

Prima di procedere al recupero ed alla trasformazione dello stato di fatto dei luoghi, si dovrà necessariamente procedere alla verifica dello stato di salubrità del suolo e del primo sottosuolo con i limiti

normativi previsti per la nuova destinazione d'uso prevista all'interno del masterplan di progetto, in accordo con le procedure di cui al Titolo Quinto della Parte Quarta del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.

Si richiamano inoltre le misure riportate al punto precedente.

Rumore

In fase di cantiere devono essere impiegati macchinari con adeguati "silenziatori" al fine di ridurre il più possibile le emissioni acustiche. Le lavorazioni si devono svolgere in orari diurni.

Ecosistemi

Si richiamo le misure sopra indicate per la componente rumore.

Paesaggio

Non si prevedono opere di mitigazione.

Conclusioni

Sulla base degli elementi disponibili, con riferimento alle valutazioni sopra esposte e fatti salvi ulteriori approfondimenti da compiersi in fase esecutiva è possibile concludere che:

- 1) Non si riscontrano elementi progettuali che possano contrastare con i limiti d'azione imposti da vincoli di legge.
- 2) Gli interventi sono coerenti con le indicazioni regionali finalizzate alla riqualificazione e rigenerazione ambientale e paesistica di aree periferiche degradate.
- 3) Anche a livello locale gli interventi conducono ad un miglioramento paesistico del contesto di margine urbano.
- 4) Non si rilevano impatti negativi significativi e permanenti derivanti dall'opera.
- 5) I maggiori effetti si hanno durante la fase di cantiere.
- 6) Le componenti arboree previste dal progetto rappresentano una corretta misura di inserimento paesistico-ambientale che esclude la necessità di ulteriori iniziative.