

DICHIARAZIONE DI SINTESI

(art. 5.9 DCR n. VIII/351 del 13/03/2007 e DGR 27/12/2007 n. VIII/6420)

0. PREMESSA

A seguito del protocollo d'intesa approvato con DCC n. 24 del 28/02/2008 tra il comune di Pioltello ed Esselunga s.p.a. avente ad oggetto l'esecuzione di *“alcuni interventi nell'ambito della costruzione di un nuovo tratto stradale di raccordo della via Pordenone con la viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate 1° lotto 2° stralcio”*, che vede la realizzazione di un nuovo tratto stradale di raccordo della via Pordenone con la viabilità sopracitata e una rotatoria per la regolamentazione dell'intersezione tra la via Pordenone e il nuovo tratto stradale, ai sensi e per gli effetti delle disposizioni contenute nella LR. 11.3.2005 n. 12 e s.m.i., in attuazione degli indirizzi generali riportati nella D.G.R. 8/1563 del 22.12.2005 e del punto 5.9 della D.C.R. n. VIII/351 del 13/03/2007 e della DGR 27/12/2007 n. VIII/6420, **con deliberazione della Giunta Comunale n. 49 del 17/03/2008 è stato avviato il procedimento ai fini della verifica di esclusione (screening) dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).**

Quanto sopra in quanto si ritengono soddisfatte le condizioni di cui sotto che permettono di procedere a verifica di esclusione dalla VAS per quelle varianti al PRG che:

- non costituiscono quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e ssmmmii
- non producono effetti sui siti di cui alla direttiva 92/43/CEE
- determinano l'uso di piccole aree a livello locale e comporta modi modifiche minori

Il presente Documento di Sintesi, redatto ai sensi dell'art. 5.9 della DCR n. VIII/351 del 13/03/2007 e della DGR 27/12/2007 n. VIII/6420, contiene le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente e sulla salute, con riferimento ai criteri dell'allegato II della stessa DCR e della DIR 2001/42/CE, tra i quali si evidenziano le caratteristiche e le relative verifiche degli effetti più direttamente pertinenti alla tipologia della variante proposta:

- in quale misura la variante stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni ecc;

- problemi ambientali pertinenti;

valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:

- . delle speciali caratteristiche naturali;

- . del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;

- . consumo del suolo;

1. Inquadramento territoriale

Situato ad est rispetto al Comune di Milano, Pioltello si estende per una superficie di circa 13,20 Km² lungo la direttrice nord-sud e confina con i Comuni di Cernusco sul Naviglio, Peschiera Borromeo, Rodano, Segrate e Vimodrone.

Il territorio di Pioltello è situato a circa 6,5 km di distanza dal confine con Milano ed è collegato al capoluogo lombardo da tre arterie: la Statale 11 Padana Superiore, proveniente da Vimodrone, la Provinciale 103 Cassanese, proveniente da Segrate e la Provinciale 14 Rivoltana, che collega Pioltello con l'Idroscalo e l'Aeroporto di Linate. A questi collegamenti si aggiunge l'infrastruttura ferroviaria della linea Milano-Treviglio-Bergamo, che mette in relazione la città con due importanti poli regionali, Milano e Bergamo.

La buona dotazione di infrastrutture conferisce al territorio un elevato grado di accessibilità, nonché una forte relazione con i sistemi nazionali. Le arterie stradali e il tracciato ferroviario sono infatti porzioni di una rete di trasporto che insiste su un ambito sovralocale: la Statale 11, ad esempio, si attesta alla Tangenziale Est di Milano collegandosi con l'autostrada Milano-Venezia, così come la ferrovia (tratta Milano-Treviglio-Bergamo) si inserisce nel sistema del passante urbano del capoluogo lombardo e nella rete ferroviaria nazionale. La Statale 11, la Provinciale 103 e la Provinciale 14 tagliano marcatamente il territorio lungo la direttrice est-ovest, garantendo da un lato l'accesso al Comune di Pioltello, dall'altro una via preferenziale per il traffico di attraversamento. Tali infrastrutture si pongono come elementi organizzatori dello spazio e influenzano lo sviluppo della struttura urbana comunale limitandone in alcuni casi l'espansione: la Statale Padana Superiore, in particolare, identifica il limite nord del comune, segnandone il confine. Caso analogo è costituito dal tracciato ferroviario (tratta Milano-Bergamo) che, per la frazione di Limoto, rappresenta una frattura rispetto al resto del Comune.

Oltre che in posizione strategica per i collegamenti infrastrutturali, Pioltello si trova in un'area sulla quale insistono funzioni di elevata importanza per la regione urbana milanese, come l'Aeroporto nazionale di Linate e l'area ricreativa dell'Idroscalo, elementi che qualificano il territorio per la dotazione di servizi.

In sintesi, Pioltello si trova inserito all'interno di un territorio caratterizzato da un buon numero di infrastrutture alle quali fanno riferimento grandi funzioni sovralocali ed insediamenti di ogni genere (residenza, commercio, grandi comparti produttivi).

2. Sistema della mobilità

2.1 Rete infrastrutturale

La rete viaria con funzioni di accesso al Comune è fondamentalmente costituita da: la S.S. 11 Padana Superiore, che scorre in direzione est-ovest nella parte settentrionale del territorio, la S.p. 103 Cassanese, che scorre in direzione est-ovest nella zona centrale, la S.p. 14 Rivoltana, in direzione est-ovest nella parte meridionale del territorio, e la S.p. 121 Pobbiano-Cavenago in

direzione nord-sud nel settore est del Comune. Inoltre, in direzione nord-sud, la rete è completata dal viale San Francesco nella porzione occidentale del territorio.

2.2 Piste ciclabili

Pioltello è dotato di una rete di piste ciclabili piuttosto estesa: il dato complessivo è di circa 28 km, con una dotazione di 0,83 m/abitante. La media calcolata nell'Ecosistema Urbano di Legambiente, nel 2005, per i capoluoghi di provincia italiani, è pari a circa 0,10 m/abitante.

Nell'ambito dei lavori del Forum Adda-Martesana, la questione dell'interconnessione territoriale tramite corridoi ciclabili è risultata di primaria importanza. Assumendo il quadro censito e proposto dal progetto MIBICI promosso dalla Provincia di Milano, i Comuni dell'area si sono impegnati a integrare le proprie iniziative progettuali e a dare continuità alle reti esistenti. Pioltello è direttamente coinvolta in diversi progetti e tracciati – a scala comunale e sovralocale – che consentano una migliore fruizione del territorio e del paesaggio (come ad esempio il collegamento Idroscalo-Pioltello), e che favoriscano l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di viabilità (per esempio il collegamento Gessate-Melzo-Pioltello).

2.3 Logistica delle merci

Sul territorio comunale hanno sede 32 società che operano nel settore dei trasporti e della logistica: 20 società di autotrasporti, 7 che gestiscono magazzini merci e 5 che operano nel campo delle spedizioni internazionali (le zone a maggior concentrazione sono a sud del territorio, in prossimità delle vie prospicienti la linea ferroviaria Milano-Venezia).

Il centro logistico di Esselunga

Azienda della grande distribuzione, con più di 120 punti di vendita in Italia, detiene un'importante quota del mercato italiano della grande distribuzione.

La sede amministrativa ed operativa della società, sorta nel 1964, è situata a Pioltello in via Giambologna nell'ambito di un complesso che si è col tempo sviluppato sempre di più, divenendo ampio e articolato, con una estensione di circa 348.178 mq compresi tra via Pordenone e la linea ferroviaria Milano-Venezia.

Il polo attualmente ospita non solo gli edifici ad uso ufficio con il relativo personale (pari a 900 persone), ma anche magazzini, depositi, stabilimenti, cucine e reparti per la lavorazione di prodotti alimentari, con i rispettivi addetti (in tutto 1.000 addetti), pertanto il centro Esselunga è quotidianamente interessato dall'arrivo e dalla partenza di un gran numero di veicoli, di cui una parte molto considerevole è costituita da automezzi pesanti, in particolare, ogni giorno dai magazzini e reparti di lavorazione arrivano e ripartono automezzi pesanti per una media di 1.300 mezzi, seguendo un percorso che si snoda lungo via Giambologna, per percorrere, quindi, via Pordenone, proseguire lungo via San Francesco e raggiungere, infine, attraverso l'agglomerato

urbano, la S.P. 103 "Cassanese".

Il quadro attuale pertanto genera congestione del traffico in prossimità dell'intersezione di Via San Francesco con la SP Cassanese.

3. L'area di intervento

La variante oggetto della presente procedura di esclusione dalla VAS vede la costruzione di un nuovo tratto stradale di raccordo della via Pordenone con la "Viabilità d'accesso al Centro intermodale di Segrate 1° lotto 2° stralcio": si tratta di un raccordo avente le caratteristiche di strada extraurbana secondaria, tipologia C1 - per uno sviluppo di circa 300 metri, ad unica corsia per senso di marcia di 3.75 metri di larghezza e banchina laterale da 1.50 metri, secondo le prescrizioni del D.M. 5 novembre 2001; la velocità di progetto sarà compresa tra 60 km/h (vpmin) e 100 km/h (vp max) e la realizzazione di una rotatoria di grandi dimensioni per la regolamentazione dell'intersezione tra la via Pordenone e il nuovo tratto stradale: la rotatoria avrà un diametro complessivo di circa 55 metri, anello 10.50 metri (due corsie), isola centrale non valicabile, ingressi ed uscite ad una sola corsia;

La sede stradale si inserisce nelle zone E1 (agricole produttive) ed F e SU 2 (aree destinate alle attrezzature pubbliche e di uso pubblico) quali destinazioni d'uso individuate dal PRG vigente, ad ovest di Pioltello, in prossimità del comune di Segrate.

Gli abitati più vicini distano a circa 100 mt dalla sede stradale, individuati nella località di "Rugacesio di sopra".

Nell'area in questione non sono presenti aree di particolare tutela paesaggistica o elementi di particolare sensibilità e/o criticità tuttavia il PRG vigente aziona tali aree quale "parco delle cascate" ossia quali possibili aree da destinare a PLIS.

Nell'ambito degli stessi interventi, così come definito nel protocollo d'intesa approvato con DCC n. 25 del 28/02/2008, verrà realizzato un ponte ciclopeditone a scavalco della Strada Provinciale Padana Superiore che consentirà il collegamento diretto della rete ciclabile esistente, posta in corrispondenza del Naviglio della Martesana.

4. Gli Indicatori ambientali

Gli indicatori sono utilizzati per rappresentare in modo sintetico e comprensibile i fenomeni indagati. Scopo degli indicatori è quello di evidenziare le condizioni attuali e tendenziali di un fenomeno, attraverso una misura quantitativa chiara ed esplicita. Tale misura permette l'immediato riscontro con i parametri assunti a riferimento per la valutazione dello stato dell'ambiente (obiettivi di legge e/o obiettivi di qualità).

Nel caso in esame, data la finalità del presente documento, gli indicatori ambientali sono utilizzati

con lo scopo di confrontare gli esiti di progetto rispetto alla situazione in atto e non si basano su evidenze analitiche in quanto è possibile ricavare gli impatti evitando misure quantitative.

Gli indicatori selezionati risultano essere:

- inq. Atmosferico/congestione del traffico
- consumo di suolo
- rumore

4.1 Inquinamento Atmosferico/congestione del traffico

Essendo un intervento di realizzazione di una nuova strada, l'inquinamento generato dai mezzi pesanti viene ridistribuito alleggerendo il carico lungo la Via San Francesco e di conseguenza diminuendo l'apporto di inquinamento subito dagli abitanti limitrofi la via San Francesco.

Tuttavia non è da escludere l'aumento del traffico di attraversamento per mezzo della nuova viabilità.

4.2 Consumo di suolo

Il consumo di suolo, inteso come il rapporto tra superficie urbanizzata e superficie comunale, esprime un indice di pressione antropica del territorio.

Considerato pertanto che la superficie comunale è di 13.200.000 mq e la superficie urbanizzata, intesa come superficie calcolata al perimetro edificato, è di 5.760.260 mq, ne risulta che il consumo attuale di suolo è di 43,64 %.

Le superfici che saranno interessate dalla nuova viabilità risultano essere di circa 17.000 mq (comprese le opere di mitigazione ambientale) per una percentuale di consumo di suolo di 0,13%.

Il consumo di suolo pertanto generato è irrilevante rispetto alla percentuale attuale urbanizzata.

4.3 Rumore

Ai sensi dell'art. 4 dpr 142/2004 l'infrastruttura (strada extraurbana secondaria, tipologia C1) deve rispettare i valori limiti di immissione 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni (corrispondenti alla classe IV) per una fascia con ampiezza pari a 250 mt. In tale fascia rientrano le abitazioni della località "Rugacesio di sopra" pertanto, ai sensi dello stesso art. 4 dpr 142/2004, il proponente l'opera individua i corridoi progettuali che possano garantire la migliore tutela dei ricettori presenti nella fascia di studio.

Con tale intervento tuttavia si migliora la situazione di rumore e vibrazioni generata dal passaggio dei veicoli pesanti sulla strada San Francesco. Situazione che ha generato negli anni disturbi alle residenze limitrofe alla stessa strada e che ha portato alla realizzazione del controviale parallelo alla via San Francesco, destinato a parcheggi, alla viabilità al servizio della zona residenziale e alla mitigazione degli effetti indotti dal passaggio dei mezzi pesanti di fatto allontanando parzialmente il

traffico dalle abitazioni contermini.

Tabella riassuntiva degli indicatori

Indicatori	Via San Francesco	Nuova viabilità/Rugacesio
Inq. Atmosferico	↑	↓
Congestione del traffico	↑	↔
Consumo di suolo	↔	↔
Rumore	↑	↓
Frammentazione possibile PLIS, obiettivi PRG		↔

Legenda

↑: migliora

↓: peggiora

↔: nessuna variazione

5. Motivazioni di esclusione dalla procedura di VAS

Per quanto esposto l'intervento di realizzazione di una nuova viabilità di collegamento dell'area industriale, posta ad ovest della località di Seggiano, con l'intermodale migliora di fatto sia la situazione attuale di congestione del traffico che si genera in prossimità dell'intersezione del viale San Francesco con la S.P. Cassanese che la situazione igienico/ambientale delle residenze poste ad est del viale San Francesco.

Tuttavia la nuova viabilità di fatto frammenta le aree agricole perimetrate come possibili aree da includere nel PLIS, obiettivo del PRG vigente e in termini di impatti graverebbe sulle residenze di Rugacesio. Inoltre non si esclude che la nuova viabilità, così localizzata, possa generare ulteriore traffico da attraversamento.

La soluzione proposta persegue obiettivi di sostenibilità ambientale necessariamente per l'area gravitante attorno alla via San Francesco, tuttavia, la strada in questione, per la vicinanza all'abitato di Rugacesio, richiederebbe interventi di mitigazione degli impatti. Gli stessi interventi potrebbero essere evitati se la stessa fosse allocata più a nord, in prossimità della zona industriale di Seggiano. La stessa ri-allocata inoltre risulterebbe più funzionale alla stessa zona industriale generando una viabilità preferenziale ad uso esclusivo del comparto produttivo.

Pertanto si procede all'esclusione della VAS con le indicazioni di mitigazioni degli impatti o alternativamente con la ri-allocazione della stessa strada.