

02	02/05/2025	Integrazione / sostituzione			
01	28/02/2025	Integrazione / sostituzione			
00	22/10/2024	Emissione			
REV.	DATA	OGGETTO DELLA MODIFICA	DIS.	VER.	APP.

COMMITTENTE:



PROLOGIS ITALY LXVI S.r.l.

Sede Legale: Via Marina 6 - 20121 Milano (MI)
 CF/P.IVA 12298390969
 PEC: prologisitaly@legalmail.it
 Legale Rappresentante: Innocenti Sandro

PROGETTO:

CITTA' METROPOLITANA DI MILANO

COMUNE DI POZZUOLO MARTESANA

**PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO
 CONFORME AL PGT VIGENTE PER LO SVILUPPO
 DELL'AMBITO DENOMINATO TP3**

PROGETTISTI:



XBT SRL
 Viale Papiniano n. 44 - 20123 Milano
 P.IVA e C.F. 02515520035 - MSUXCR1

Geom. Salvatore Ragona

Iscrizione n. 2785 all'Albo dei Geometri della provincia di Novara

Viale Papiniano, 44 - 20123 Milano
 Mobile: +39 348 5256 968
 Phone +39 0321860168
 e-mail pec: xbt_eng@pec.it
 e-mail: sragona@xbtsrl.com

Arch. Angelica Bocchio Ramazio

Iscrizione n. 1403 all'Ordine degli Architetti, Paesaggisti e Pianificatori della provincia di Novara

Via IV Novembre 4 - 28075 Grignasco (NO)
 Mobile: +39 340 8208685
 Phone +39 0321860168
 e-mail pec: angelica.bocchioramazio@archiworldpec.it
 e-mail: abocchio@xbtsrl.com



TITOLO ELABORATO:

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

DATA:

02.05.2025

COMM.:

ELABORATO

C

SCALA:

SOMMARIO

1.	PREMESSE	2
2.	IL PIANO ATTUATIVO E LA CONFORMITA' CON IL P.G.T.....	2
3.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
4.	PREVISIONI DEL PGT VIGENTE E PRESCRIZIONI NORMATIVE	4
5.	INDIVIDUAZIONE CATASTALE E PROPRIETARIA DI PIANO ATTUATIVO	8
6.	PROPOSTA DI SVILUPPO	11
7.	VERIFICHE ED INDICI URBANISTICI DI PIANO ATTUATIVO.....	12
8.	DISTANZE E VINCOLI	14
9.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	16
12.	ELENCO ALLEGATI:	18
13.	ELENCO TAVOLE:.....	19
	SUB ALLEGATO A - RELAZIONE GENERALE E TECNICA NUOVO ACCESSO SP103.....	21
1	PREMESSE	21
1.1	Inquadramento.....	21
1.2	Riferimenti normativo	21
1.2.1	<i>Decreto Dirigenziale 9038/2016 del 29/09/2016.....</i>	21
1.2.2	<i>Classificazione tecnico-funzionale della SP 103 dir Per Inzago e Cassano</i>	26
1.2.3	<i>Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 n.6792 (G.U. 4 Gennaio 2002 n. 3 s.o. n.5).....</i>	27
2.	PROGETTO	32
2.1	Classificazione intervento.....	32

1. PREMESSE

La presente relazione illustra e descrive la proposta di Piano Attuativo conforme al PGT vigente per lo sviluppo dell'ambito di trasformazione, denominato "Ambito Tp3" nel Documento di Piano, per la crescita delle funzioni produttive. Questo ambito comprende aree non edificate da destinare ad edifici ed attrezzature per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci sia di carattere artigianale sia industriale, nonché alle attività direzionali e la fornitura di servizi.

Il progetto è stato predisposto in conformità con le previsioni del Piano di Governo del Territorio vigente del Comune di Pozzuolo Martesana, i cui contenuti e le procedure di adozione e approvazione sono quelle indicate nella LR 12/2005.

2. IL PIANO ATTUATIVO E LA CONFORMITA' CON IL P.G.T.

Il Comune di Pozzuolo Martesana è dotato di Piano di Governo del Territorio vigente, adottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 45 del 23/11/2013 ed approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 37 del 18/07/2014, quindi vigente dal 20/01/2016.

La proposta di Piano Attuativo propone uno sviluppo finalizzato all'aumento del tessuto produttivo, tenendo conto dei seguenti obiettivi espressi nel PGT:

- Compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni, attraverso la trasformazione di un contesto già urbanizzato e caratterizzato da aree agricole dismesse intercluse tra la viabilità locale e il tessuto consolidato;
- Integrazione tra il sistema insediativo e quello della viabilità, attraverso il collegamento dell'area al sistema della viabilità principale esistente della SP 103 dir;
- Innalzamento della qualità insediative perseguito attraverso la progettazione di superfici asfaltate e edificate compatte, tali da garantire la massima estensione delle superfici a verdi.

Il nuovo assetto dell'area viene compiutamente esplicitata con l'attuazione del Piano Attuativo, a cui poi seguiranno le progettazioni per l'ottenimento dei Permessi di Costruire e/o SCIA relativi all'immobile con aree di pertinenza e delle opere di urbanizzazione.

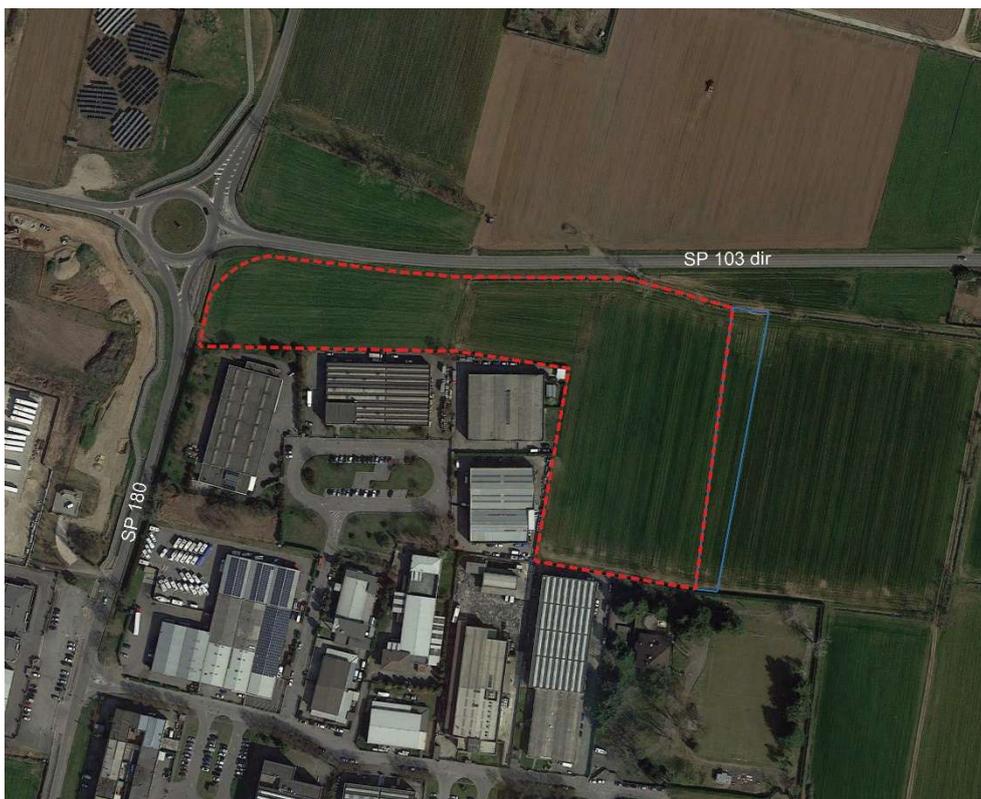
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

A nord del centro abitato di Pozzuolo Martesana verso il Comune di Inzago e lungo il lato est della SP180, si trovano alcuni insediamenti definiti dal PGT vigente quali Ambiti della Città Consolidata, con destinazione produttiva artigianale – industriale.

L'area oggetto della proposta di Piano Attuativo si trova inserita quindi tra questa porzione del tessuto Consolidato e la viabilità della Strada Provinciale n. 103 dir. Il comparto dalla forma irregolare si sviluppa dimensionalmente lungo la direttrice est-ovest e viene definito nel Documento di Piano come Ambito della Città da Trasformare.

Esso confina:

- da nord con la Strada Provinciale SP 103 dir;
- ad ovest con la SP 180 (o via Pieregrosso);
- a sud con i predetti complessi produttivi - industriali esistenti del tessuto urbano consolidato, sviluppati lungo la via "Pieregrosso";
- ad est con Ambiti agricoli.



Aerofotogrammetrico da Google Earth

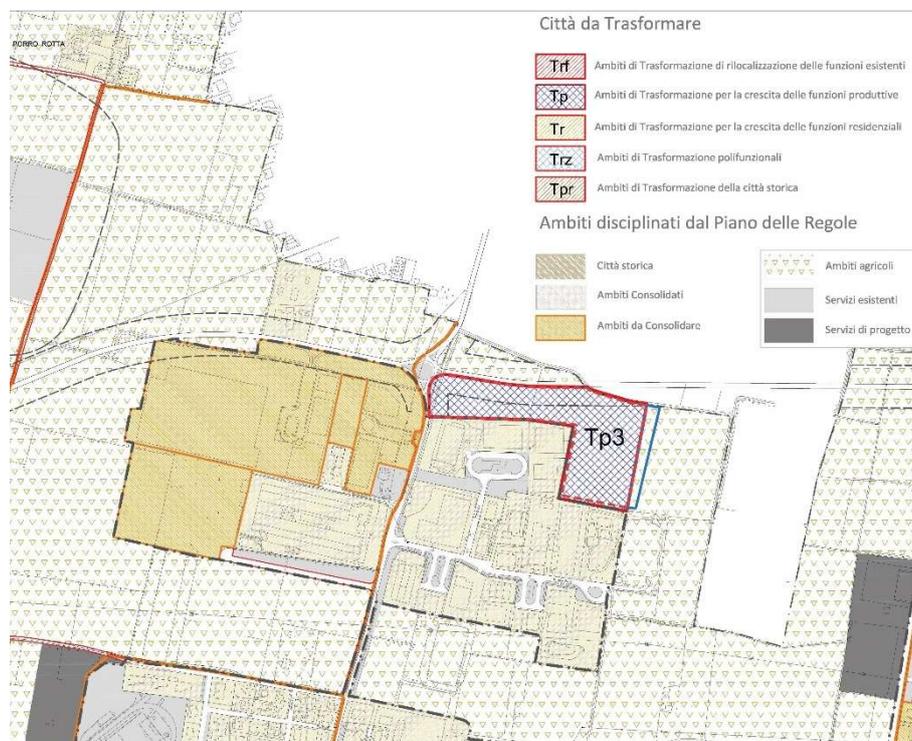
Il perimetro rosso indica l’Ambito di Trasformazione Tp3, così come indicato negli elaborati del PGT; mentre il perimetro blu indica il perimetro d’area di proprietà rientrante nello sviluppo esterno dell’Ambito Tp3, che sarà oggetto di interventi di natura non edificatoria.

Morfologicamente l’area si presenta pianeggiante ed attualmente è mantenuta a campo agricolo. L’accesso al lotto attualmente è garantito da una piccola strada, che si sviluppa al margine della SP 103 dir in asfalto e prosegue come sentiero sterrato.

4. PREVISIONI DEL PGT VIGENTE E PRESCRIZIONI NORMATIVE

Con riferimento al PGT vigente, urbanisticamente l’area oggetto di Piano Attuativo viene così individuata:

- Nella tavola PR01 “Classificazione del territorio comunale” l’area fa parte della Città da Trasformare, quale ambito disciplinato dal Documento di Piano;
- Nella tavola D14 “Atlante delle previsioni”, viene individuata come “Ambito di trasformazione per la crescita delle funzioni produttive” e identificata come Ambito “Tp3” della Città da Trasformare;



Gli Ambiti di trasformazione individuati dal Documento di Piano sono disciplinati dal documento DP15 “*Schede d’Ambito*”, che tramite schede d’ambito definiscono, in linea di massima, i principali parametri di attuazione. Viene poi demandato alla fase attuativa, cioè al momento negoziale di predisposizione della proposta di piano attuativo ed in coerenza con le indicazioni contenute nelle presenti schede d’ambito, la definizione dell’assetto urbanistico, dell’articolazione delle aree di interesse pubblico e di concentrazione della capacità edificatoria; vengono fissati in via definitiva e verificati i parametri urbanistico-edilizi, nonché gli altri parametri necessari.

Si riporta di seguito l’estratto dal Documento DP15 “*Schede d’Ambito*”, di cui all’art. 2.1 si fa riferimento all’ambito di trasformazione in progetto.

2.1 AMBITO DI TRASFORMAZIONE PER LA CRESCITA DELLE FUNZIONI PRODUTTIVE TP3

Questo ambito comprende aree non edificate destinate ad edifici ed attrezzature per la produzione, lo stoccaggio e la distribuzione delle merci sia a carattere artigianale sia industriale, nonché alle attività direzionali e la fornitura di servizi.

Gli insediamenti industriali sono comunque subordinati alla più ampia garanzia di salvaguardia dall’inquinamento idrico ed atmosferico o da condizioni di molestia causata da odori e rumori.

Modalità d’intervento

Si attua mediante Piani attuativi secondo i criteri individuati al punto 1.1 delle presenti Schede d’Ambito. In fase di pianificazione attuativa, i progetti dovranno prevedere apposito elaborato cartografico teso a dimostrare il rispetto dei limiti della fascia di rispetto stradale, sulla base della classificazione dell’infrastruttura viaria stessa. In merito ai vincoli ed ai limiti di arretramento dell’edificazione si dovrà fare riferimento alle Norme Tecniche contenute nell’allegato PR 04- Norme Tecniche e per quanto non riportato nelle stesse, si dovrà comunque far riferimento al Dlgs 285/92 e al Regolamento di esecuzione del Codice della strada approvato con DPR 495/92 e smi in quanto normativa sovraordinata.

Destinazioni d’uso non ammissibili (PR04 Norme Tecniche Piano delle Regole):

residenziali: a1

produttive: b4

commerciali: c3,c4

agricole: f1,f2,f3,f4,f5,f6

Indici e parametri: (PR04 Norme Tecniche Piano delle Regole):

Utilizzazione territoriale (UT): 0,60 mq/mq di ST

Verde ecologico privato: 1/20 della SF, 1 albero ogni 60 mq

Rapporto di copertura (Rc): 50% della ST

Superficie per parcheggio privato degli autoveicoli da determinare come individuato nell'elaborato PR04 Norme Tecniche - Piano delle Regole.

Dotazione di servizi minima richiesta da reperire in loco o monetizzare:

- funzioni direzionali, ricettive e commerciali fino alle media struttura di vendita: 100% della SIp;

- produttive 20% SIp

H (indicativa):12,00 mt

DS, DF e DC interni al piano attuativo da fissare nella redazione del piano attuativo.

Obiettivi perseguiti secondo quanto disposto nella Parte Seconda della Relazione Generale di Piano (DP01)

Obiettivo O1: compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni, perseguita attraverso il rispetto delle qualità e quantità delle risorse naturali e della verifica delle scelte localizzative del sistema insediativo da inserire rispetto alla tutela e valorizzazione del paesaggio, e bonifica degli ambiti inquinati sia nel sovra suolo che nel sottosuolo.

Obiettivo O2: Integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità perseguito attraverso la realizzazione di un sistema della viabilità a supporto sia della rete viaria principale esistente sia della trasformazione stessa. All'interno di ogni singola scheda d'ambito verrà indicato il requisito di inserimento ambientale paesaggistico rispetto al sistema della mobilità.

Obiettivo O3: Innalzamento della qualità insediative perseguito attraverso l'indicazione nelle schede d'ambito di requisiti di inserimento ambientale e paesaggistico sul sistema della viabilità, dello spazio costruito, dello spazio aperto e attraverso meccanismi premiali che consentano di progettare e costruire edifici a basso consumo di energia. Inoltre, si prevede l'inserimento di attività ad alto contenuto innovativo e qualitativo.

Indicazioni per il trattamento del sistema della viabilità

La realizzazione dell'intervento deve garantire:

– La verifica del carico di traffico leggero e pesante che la nuova realizzazione produce, in relazione alla rete della viabilità esistente ed in relazione alle previsioni per l'area. La verifica dovrà dimostrare che le infrastrutture per la viabilità esistenti e realizzate siano sufficienti per il carico stimato prodotto dalla trasformazione dell'area.

Indicazioni per il trattamento del sistema dello spazio costruito

La realizzazione dell'intervento deve poter mantenere il più possibile la continuità dello spazio aperto esistente. Per tale ragione si dovrà prevedere:

– la verifica della possibilità di impostare l'edificio ad una quota più bassa rispetto alla quota di campagna attuale. Tale verifica deve essere fatta in relazione al livello della falda acquifera sottostante l'area ed in relazione alle opere che possono essere messe in campo per la risoluzione di tale problematica e soprattutto in relazione all'andamento altimetrico dei terreni circostanti, la soluzione proposta dovrà comunque perseguire l'obiettivo di ridurre l'altezza visibile del fronte costruito, soprattutto verso i lati confinanti con il sistema agricolo;

– la predisposizione di un sistema di dune artificiali che circondino gli edifici sui lati verso il sistema degli spazi aperti, in modo da coprirne completamente la percezione visiva, e in modo che i piazzali di parcheggio degli automezzi siano completamente mascherati. In caso documentata e reale impossibilità alla realizzazione di dune artificiali anche derivante della possibile compressione dell'edificabilità assegnata all'area, si dovranno prevedere soluzioni progettuali atte alla mitigazione dell'intervento edilizio, riducendone l'impatto visivo soprattutto verso i lati confinanti con il sistema agricolo;

– la verifica della possibilità di controllare il sistema di produzione dell'energia, con la predisposizione di pannelli solari sulla superficie coprente l'edificio e/o di altri accorgimenti volti al risparmio energetico ed all'utilizzo di fonti rinnovabili, comunque secondo la normativa vigente in materia;

– l'utilizzo di materiali il più possibile legati alle pratiche di bioarchitettura, quindi dimostrandone la facile riciclabilità;

– La definizione di sistemi di contenimento del consumo di acqua, con la realizzazione di vasche di raccolta e depurazione delle acque piovane e di loro re impiego per i sistemi antincendio e

per l'irrigazione delle superfici a verde. Tale accorgimento potrà produrre vasche a lamina d'acqua, da utilizzare anche per ridurre la superficie coperta asfaltata dell'area complessiva.

Indicazioni per il trattamento del sistema dello spazio aperto

Si deve poter prevedere:

– l'alberatura a fasce boscate delle collinette e delle dune artificiali realizzate sui lati dell'edificio, con la disposizione di arbusti cuscinetto sulla prima parte della duna, verso la strada di accesso, alberature ad alto fusto, ad almeno due filari, sulla parte più alta della duna, In caso documentata e reale impossibilità alla realizzazione di dune artificiali anche derivante dalla possibile compressione dell'edificabilità assegnata all'area, si dovranno prevedere soluzioni progettuali atte alla mitigazione dell'intervento edilizio, riducendone l'impatto visivo soprattutto verso i lati confinanti con il sistema agricolo;

– la disposizione di superfici verdi permeabili, all'interno delle quali aumentare la superficie complessiva permeabile e filtrante dell'area e all'interno delle quali gestire il ciclo delle acque bianche (con la realizzazione di vasche, lame d'acqua, superfici filtranti);

Il compattamento delle superfici asfaltate per la realizzazione dei piazzali e dei parcheggi, in modo da garantire la massima estensione delle superfici verdi rimanenti, da concentrare verso l'esterno dell'area, in prossimità delle dune e delle collinette alberate;

5. INDIVIDUAZIONE CATASTALE E PROPRIETARIA DI PIANO ATTUATIVO

Il PGT vigente prevede per l'Ambito Tp3 uno sviluppo territoriale di circa 33.332 mq ed una superficie lorda di pavimento prevista di 19.999 mq, come si evince dalla tabella degli Ambiti di trasformazione riportata nella Relazione Generale del Documento di Piano.

L'area oggetto della presente proposta di Piano Attuativo è oggi suddivisa tra i seguenti proprietari e così identificata al Catasto Terreni del Comune di Pozzuolo Martesana:

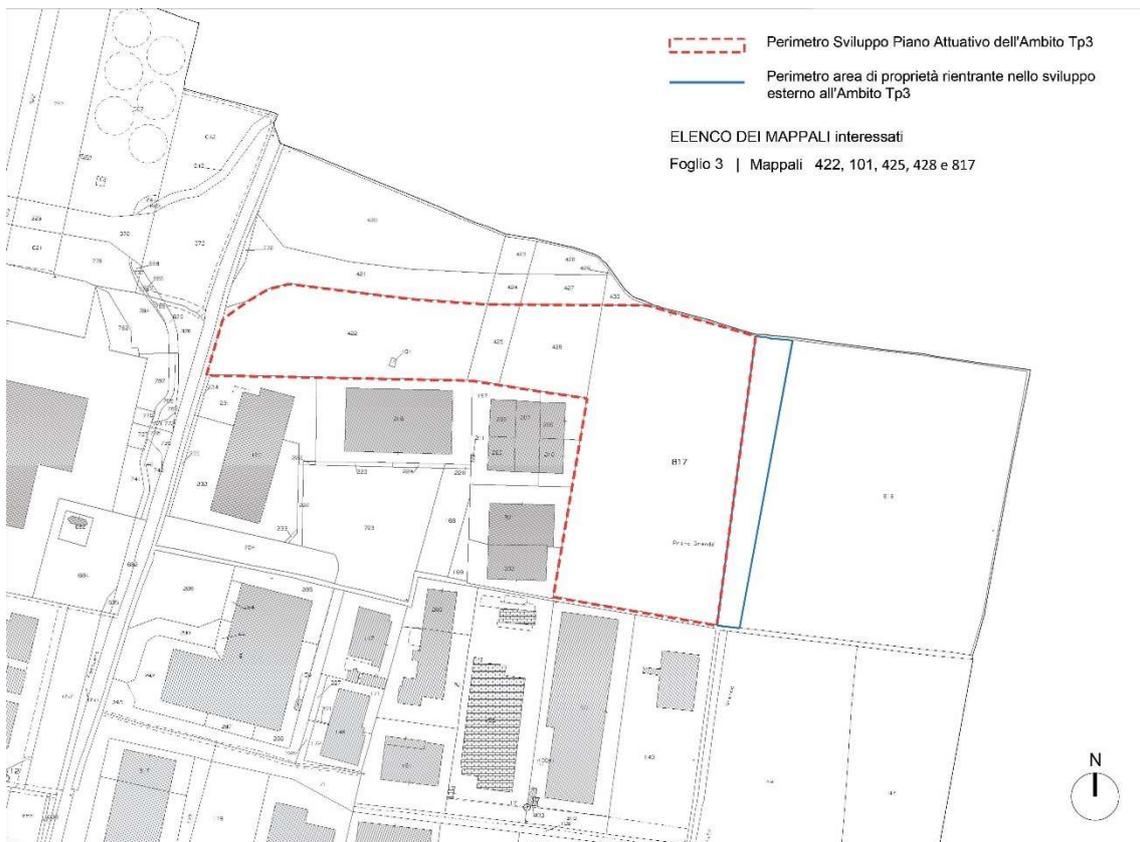
- Foglio 3, Mappale 425, seminativo irriguo, classe 2, consistenza ha 0.8.00 mq;
 - Foglio 3, Mappale 428, prato marcita, classe 2, consistenza ha 0.24.90 mq;
 - Foglio 3, Mappale 817, prato irriguo, classe 2, consistenza ha 1.91.51 mq;
- tutti e tre intestati ai seguenti proprietari:

- BRUSAMOLINO Simona (CF BRSSMN83H70L400Q) nata a TREVIGLIO (BG) il 30/06/1983 Diritto di: Proprietà per 18/432;
 - CAVENAGO Felice (CF CVNFLC54M08E317K) nato a INZAGO (MI) il 08/08/1954 Diritto di: Proprietà per 18/432;
 - CAVENAGO Giuseppe (CF CVNGPP52P25E317C) nato a INZAGO (MI) il 5/09/1952 Diritto di: Proprietà per 18/43;
 - FUMAGALLI Francesco (CF FMGFNC02R31F119E) nato a MELZO (MI) il 31/10/2002 Diritto di: Proprietà per 7/432;
 - FUMAGALLI Giacomo (CF FMGGCM99S20F119F) nato a MELZO (MI) il 20/11/1999 Diritto di: Proprietà per 7/432;
 - BONORA Antonella (CF BNRNNL59S52E317I) nata a INZAGO (MI) il 12/11/1959 Diritto di: Proprietà per 72/432;
 - BRUSAMOLINO Sergio (CF BRSSRG64E21F119O) nato a MELZO (MI) il 21/05/1964 Diritto di: Proprietà per 72/432;
 - FUMAGALLI Antonella (CF FMGNNL64H68E094M) nata a GORGONZOLA (MI) il 28/06/1964 Diritto di: Proprietà per 24/4;
 - FUMAGALLI Claudio (CF FMGCLD55H15E317X) nato a INZAGO (MI) il 15/06/1955 Diritto di: Proprietà per 4/4;
 - FUMAGALLI Elisabetta Assunta (CF FMGLBT68A48F119O) nata a MELZO (MI) il 08/01/1968 Diritto di: Proprietà per 1/12;
 - FUMAGALLI Enrico (CF FMGNRC65P18F119D) nato a MELZO (MI) il 18/09/1965 Diritto di: Proprietà per 1/12;
 - FUMAGALLI Giampaolo (CF FMGGPL73S11F119Q) nato a MELZO (MI) il 11/11/1973 Diritto di: Proprietà per 1/12;
 - FUMAGALLI Maristella (CF FMGMST65S62E094T) nata a GORGONZOLA (MI) il 22/11/1965 Diritto di: Proprietà per 24/432;
 - FUMAGALLI Paolo Francesco (CF FMGPFR69R26E094B) nato a GORGONZOLA (MI) il 26/10/1969 Diritto di: Proprietà per 24/432;
 - ORBITELLO Maria Elisabetta (CF RBTMLS39P45A571J) nata a BAGNOLO PIEMONTE (CN) il 05/09/1939 Diritto di: Proprietà per 36/432.
- Foglio 3, Mappale 422, seminativo irriguo, classe 2, consistenza ha 0.72.00 mq; intestato a PROVINCIA DI MILANO con sede in Milano - MI (CF 02120090150) Diritto di: Proprietà per 1/1;

- Foglio 3, Mappale 101, seminativo irriguo, classe 2, consistenza ha 0.0.12 mq;
intestato a FARINOTTI Massimo (CF FRNMSM55S18F205D) nato a MILANO (MI) il
18/11/1955 Diritto di: Proprietà per 1/1;

Tale intestazione risulta errata, poiché a seguito di ispezioni compiute nei Registri Immobiliari e Catastali e nel Registro delle Imprese, alla Data di Riferimento della relazione, l'Asset risulta appartenere alla Città Metropolitana di Milano (già Provincia di Milano) con sede legale in Milano, via Vivaio n. 1, codice fiscale 02120090150, per acquisto fattone dal signor FARINOTTI Massimo, nato a Milano il giorno 18 novembre 1955, con atto di cessione volontaria di immobili cadenti in procedura di esproprio sottoscritto il 22 novembre 2002, registrato a Milano 1 il 10 luglio 2003 al n. 67/3V, ratificato in forma notarile con atto autenticato dal notaio Francesco Gallizia di Milano in data 8 novembre 2004, rep. n. 44684/9760, registrato a Milano 5 il 25 novembre 2004 al n. 16167/1T, trascritto a Milano 2 in data 1° dicembre 2004 al n. 91032 part. .

Si rende pertanto evidente che nei vocaboli catastali utilizzati in detto atto (e nella relativa nota di trascrizione) per l'individuazione dell'area trasferita è stato formalmente omissso il mapp. 101 del fg. 3 del Catasto Terreni, che risulta comunque ricompreso nell'oggetto negoziale (e quindi anch'esso trasferito al demanio provinciale), stante la sua ubicazione, nella mappa catastale, all'interno dei confini perimetrali (vedi relazione ventennale notarile dell'Allegato A – Estratto di mappa e visure catastali di proprietà).



Estratto di mappa catastale

L'area oggetto di Piano Attuativo sviluppa l'intero "Ambito Tp3" (così come perimetrato nelle tavole del PGT) e propone di ricomprendere all'interno dell'area di intervento, al fine di rendere più omogeneo lo sviluppo dell'ambito, l'area di proprietà residua esterna al perimetro.

Ai sensi della LR 12/2005 art. 12 comma 4 si evince che : " 4. Per la presentazione del piano attuativo è sufficiente il concorso dei proprietari degli immobili interessati rappresentanti la maggioranza assoluta del valore di detti immobili in base all'imponibile catastale risultante al momento della presentazione del piano, costituiti in consorzio ai sensi dell'articolo 27, comma 5, della legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti). In tal caso, il sindaco provvede, entro dieci giorni dall'approvazione del piano attuativo, ad attivare la procedura di cui all'articolo 27, comma 5, della legge 166/2002"

La società Prologis Italy LXVI S.r.l., in qualità di promissaria acquirente dei lotti menzionati oggetto dello sviluppo dell'intero Ambito Tp3, ha sottoscritto con le rispettive proprietà:

- Per i mappali 425, 428 e 817 con i proprietari delle aree in oggetto un'autorizzazione alla presentazione dell'istanza, si veda Allegato B;
- Per i mappali 422 e 101, con la Provincia di Milano attualmente proprietaria una manifestazione di interesse all'acquisizione, si veda Allegato B.

6. PROPOSTA DI SVILUPPO

Con la presente proposta di Piano Attuativo di iniziativa privata per lo sviluppo dell'Ambito Tp3, la Società Prologis Italy LXVI S.r.l. propone la realizzazione di un nuovo immobile a destinazione produttiva. Nel rispetto del contesto ed in continuità con la vocazione produttivo/industriale data dal P.G.T. vigente del Comune di Pozzuolo Martesana per questa parte di territorio, tale intervento si inserisce con uno sviluppo coordinato ed organico.

Nel particolare:

- si prevede la realizzazione di un nuovo accesso dalla SP 103 dir all'ambito in sviluppo, oltre a aree verdi di mitigazione dell'immobile che saranno cedute al Comune di Pozzuolo Martesana quali Opere a servizi;
- un'immobile attrezzato con le più moderne tecnologie ed aree su misura dedicate;
- nell'area di pertinenza all'immobile saranno individuati parcheggi interni a servizio dell'attività;

- due parcheggi privati esterni alla recinzione e collegati tramite una viabilità interna allo sviluppo da cui si accede tramite il nuovo accesso sulla SP103dir;
- nel rispetto del R.R. n.7 del 23 novembre 2017 per il principio dell'invarianza idraulica, il sito sarà dotato di un bacino di laminazione nella zona Ovest dello sviluppo;
- le aree verdi ai margini dell'area saranno attrezzate con dune verdi piantumate, che permettano la mitigazione verso l'esterno, oltre che mascherare le aree funzionali dello sviluppo.

7. VERIFICHE ED INDICI URBANISTICI DI PIANO ATTUATIVO

Si riportano gli indici urbanistici previsti dalle Schede d'Ambito del PGT per lo sviluppo dell'Ambito Tp3 ed i parametri relativi allo sviluppo in progetto.

PARAMETRI URBANISTICI INERENTI L'AMBITO Tp3 - Scheda di Piano	
ST Ambito Tp3 da scheda di Piano	33.332,00 mq
UT	0,60 mq/mq
Verde ecologico privato	1/20 SF
RC	50% della ST
Dotazione Servizi	20% della SIp
H	12,00 m
Vd (Superficie scoperta e drenante)	15% della ST _{totale}
Pp (Parcheggio privato)	1 mq ogni 10 mc
Slp ammessa da DdP	19.999,00 mq
VERIFICA INDICI SVILUPPO AMBITO Tp3	
ST Ambito Tp3 da verifiche Analitiche	27.101,78 mq
Superficie Territoriale totale di intervento	30.092,27 mq
UT = mq/mq	0,60
SLP ammessa	16.261,07 mq

RC = mq/mq	0,50
SC max	13.550,89 mq

Vd (Superficie scoperta e drenante) =	15% della ST <small>Ambito</small>
Vd minima	4.065,27 mq

Superficie a servizi =	20% della SLP <small>convenzionata</small>
Superficie a servizi minima	2.000,00 mq

Ve (verde ecologico privato) =	1/20 della SF
Ve minimo	1.254,94 mq

SLP_{conv} (SLP da convenzionare)	10.000,00 mq
--	---------------------

UT di progetto	0,37 mq/mq
	< 0,60 mq/mq
VERIFICATA	

SC di progetto	8.901,07 mq
-----------------------	--------------------

RC di progetto	0,33 mq/mq
	< 0,50 mq/mq
VERIFICATA	

Vd in progetto	7.698,91 mq
VERIFICATA	> 4.065,27 mq

V = SLP _{conv} x 3,00 m	30.000,00 mq
Parcheggi privati = 10% V	3.000,00 mq
Parcheggi privati in progetto	4.066,74 mq
VERIFICATA	> 3.000,00 mq

Servizi minimi = 20% della SLP convenzionata	2.000,00 mq
Verde pubblico	2.002,97 mq
Servizi totali in progetto	2.002,97 mq
VERIFICATA	> 2.000,00 mq

SF = ST - Servizi	25.098,81 mq
Ve = 1/20 della SF	1.254,94 mq
Ve in progetto	1.255,00 mq
VERIFICATA	> 1.254,94 mq

Alberi minimi = 1 ogni 60 mq di Verde ecologico privato	21 cad
Alberi in progetto	23 cad

Per quanto riguarda le superfici a servizi, la proposta di Piano prevede una superficie totale in progetto di mq 2.002,97 definita per il suo complesso a verde pubblico.

8. DISTANZE E VINCOLI

Per la determinazione del nuovo assetto dell'area sono state prese in considerazione le prescrizioni relative alle distanze - valide sull'intero territorio comunale - e richiamate all'art. 11 del documento PR04 – Norme tecniche del Piano delle Regole.

DE = distacco minimo tra pareti esterne di edifici e/o di costruzioni.

Si determina misurando la distanza minima, fra le pareti esterne, come definite nell'indice –h–, di costruzioni o porzioni di esse, tra loro antistanti, misurata a raggio e riferita ad ogni punto costituente la parete.

In tutti i casi di nuova costruzione e/o modificazione della parete esterna di una costruzione esistente e che incida sullo spazio intercorrente con ogni altro punto di

- *pareti esterne, dotate di vedute o prospetti ai sensi dell'art. 907 del Codice Civile, anche se appartenente allo stesso fabbricato, deve essere garantito un **DE** minimo di 10,00 m;*
- *negli altri casi, in cui entrambe le pareti esterne non siano dotate di vedute, è ammessa un **DE** minimo di 3,00 metri.*
- *per gli interventi di demolizione e ricostruzione degli edifici o parti di essi, che mantengano la stessa sagoma, è consentito mantenere il DE pari all'esistente.*
- *In caso di interventi soggetti a P.A. in ambito di trasformazione, qualora le pareti esterne degli edifici o costruzioni si fronteggino, per uno sviluppo superiore a 12,00 metri: **DE = h***

DC = distanza minima degli edifici e/o delle costruzioni dai confini di proprietà e dalle aree pubbliche

Si determina misurando la distanza minima intercorrente, tra le pareti esterne, come definite nel parametro –h–, di costruzioni o porzioni di esse ed il confine di proprietà.

*In tutti i casi di nuove costruzioni e/o modificazione della parete esterna di una costruzione esistente, che incida sullo spazio intercorrente con il confine di proprietà, deve essere garantita una **DC = ½ h** e comunque non inferiore a 5,00 metri.*

Il progetto rispetta le Distanze:

DE = H ammessa = 12,00 m

DE progetto = 15,68 m > 12,00 m **VERIFICATO**

DC = 5,00 m ammessa

DC progetto = 10,00 m > 5,00 m **VERIFICATO**

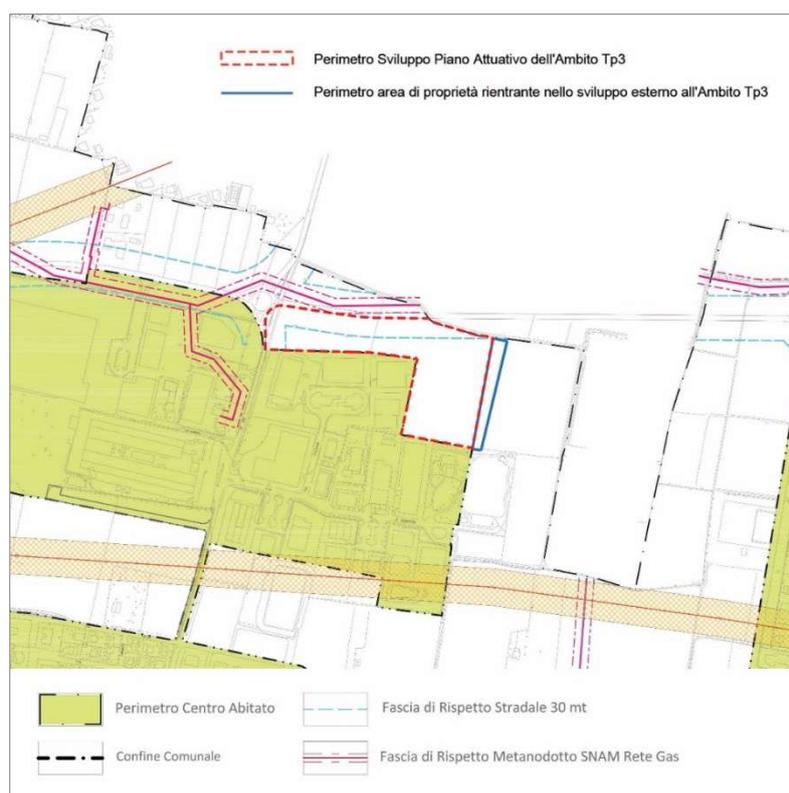
DS = distanza minima degli edifici e/o delle costruzioni dalle strade

Si determina misurando la distanza minima intercorrente, tra le pareti esterne, come definite dal parametro $-h-$, di costruzioni o porzioni di esse, ed il ciglio stradale, intendendosi per tale la linea di limite della sede stradale esistente (comprendente tutte le sedi viabili, sia veicolari sia pedonali e le relative aree di pertinenza, i fossi, gli scolli, le banchine, ecc.) e nel caso di nuovi tracciati previsti dal Piano delle Regole, a partire dal ciglio della strada risultante dalle planimetrie del Piano delle Regole o da progetti esecutivi approvati.

Per gli interventi di nuova costruzione, in tutte le aree ad eccezione delle aree della Città Storica e Città Consolidata, la **DS** deve essere pari a:

- m 5,00 per strade con carreggiate di larghezza inferiore a m 7,50;
- m 7,50 per strade con carreggiate di larghezza compresa tra m 7,50 e m 15,00;
- m 10,00 per strade con carreggiate di larghezza superiore a m 15,00.

Per la definizione di carreggiata si fa riferimento al Nuovo Codice della Strada.



Estratto della Tavola PR02 – Vincoli amministrativi del PGT

Come evidenziato nella tavola PR02 – Vincoli amministrativi del Piano delle Regole sopra riportata, nell'Ambito oggetto di sviluppo ricade nel vincolo riferito alla fascia di rispetto stradale di 30 m per la Strada Provinciale SP 103 dir.

9. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

I criteri ai quali si è fatto riferimento per la collocazione dell'immobile in progetto e delle opere di urbanizzazione primaria necessarie allo sviluppo di quest'area, sono stati dettati dalla conformazione dell'area ed alla volontà di mitigare lo sviluppo nel contesto agricolo di risulta esistente. Oltre a ciò, si è fatto riferimento alle modalità di intervento specifiche contenute nei documenti costituenti il Documento di Piano, in particolare il documento DP15 delle schede d'ambito, in cui si specificano gli obiettivi e le modalità di intervento per questo ambito.

La presente proposta di Piano Attuativo prevede, in base alla conformazione dell'area, la realizzazione di un unico edificio con destinazione produttiva nell'area che si estende verso l'interno a sud dell'area. Il magazzino sarà principalmente disposto su un piano, ad eccezione di una porzione lungo il lato nord in cui trovano collocazione gli uffici amministrativi disposti su due piani e un mezzanino a servizio del reparto produttivo. Le strutture esterne ed il serbatoio idrico, derivanti dagli impianti a servizio dell'immobile, trovano la loro migliore collocazione nella zona centrale ad ovest dell'immobile. Tutto intorno all'immobile viene lasciata una strada bianca (sterrata) per consentire eventuale intervento di soccorso dei Vigili del fuoco.

La zona operativa dell'immobile, collocata su un unico fronte verso la viabilità a Nord, sarà mascherata dalla viabilità principale presente tramite la realizzazione di dune di mitigazione alberate a Nord dello sviluppo. Ad Est invece, l'operatore realizzerà una duna di mitigazione a mascheramento dell'intero immobile su un terreno esterno all'ambito, ma legato allo sviluppo in quanto facente parte della stessa proprietà, la stessa situazione la troveremo sul lato ovest dell'immobile con l'ubicazione di una duna.

L'impostazione del Piano Attuativo ha generato diverse esigenze di sviluppo delle aree interne al comparto che nel dettaglio prevedono:

- L'ingresso principale al sito avverrà dal futuro accesso ubicato in corrispondenza della SP103 al Km 3+000 m circa, per il quale si allega alla presente istanza lo Studio di Fattibilità Tecnico-Economica ed i relativi elaborati grafici con indicazione del tracciato stradale, sezioni e lo studio di impatto viabilistico. Alla presente Relazione Tecnico

Illustrativa viene poi annesso, quale sub-Allegato, la relativa “Relazione generale e tecnica del nuovo accesso sulla S.P. 103 dir”.

- La realizzazione di due nuova area a parcheggio esterne alla recinzione, queste trovano la migliore e giusta collocazione una in prossimità del nuovo accesso, dovendosi trovare in adiacenza alle strade pubbliche per accesso e l'altra collegata tramite la prima con una viabilità interna allo sviluppo e ubicata nella zona ovest con possibilità di accesso pedonale dalla via Pieregrosso.
- Il nuovo accesso ha definito, quasi obbligatoriamente, anche la dislocazione delle opere a verde quali mitigazioni dell'area di intervento. La localizzazione e la scelta delle specie è stata effettuata al fine di garantire continuità fisica e qualitativa con il sistema di mitigazione esterno al comparto d'intervento previsto lungo la SP 103.

Per le dune a Nord, prospicienti la SP 103 dir e che si trovano all'interno della fascia di rispetto di 30 m dal ciglio stradale, nella scelta delle essenze arbore della progettazione di dettaglio si dovrà tenere conto della distanza minima dal confine stradale e della futura altezza massima di sviluppo delle essenze scelte. Sulle sommità delle dune le essenze dovranno rispettare un'altezza massima di crescita di 4,00 mt.

Il tutto come rappresentato e descritto nei documenti e negli elaborati grafici di progetto allegati alla proposta di Piano Attuativo.

10. CESSATA FUNZIONALITA' IDRAULIA FOSSO IRRIGUO PRIVATO

In merito al tratto di fosso irriguo privato sito nel Comune di Pozzuolo Martesana e posizionato sull'area oggetto del presente Sviluppo, non indicato graficamente nella mappa catastale, viene classificato”, all'interno degli elaborati di individuazione del Reticolo Idrico Minore di Pozzuolo Martesana (approvati con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 22 del 22/07/2024), come parte del reticolo idrico minore di competenza privata e vi è l'indicazione errata di “Roggia Pirogalla” in quanto la stessa non si ferma nell'area ma continua il suo tragitto attraversando la SP103 dir intubata correndo lungo il confine comunale tra Pozzuolo Martesana e il Comune di Inzago per poi continuare sul territorio dello stesso Comune.

Il fosso irriguo privato aveva la funzione esclusiva di irrigare i campi oggetto di sviluppo ed era regolato con una chiusa, con la presentazione dello Sviluppo ha quindi perso la sua completa funzionalità di irrigare le aree; quindi, si è proceduto a presentare una Richiesta di cessata

funzionalità idraulica al Comune di Pozzuolo Martesana con PEC il 20/03/2025 e in attesa di protocollo.

11. OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA A SCOMPUTO ONERI

Le aree oggetto di trasformazione, oltre ad essere soggette ai normali oneri di urbanizzazione primaria, secondaria e smaltimento rifiuti, che verranno determinati con la presentazione del titolo abilitativo e quantificati in base alla reale superficie richiesta, sono soggette all'applicazione della normativa inerente alla sottrazione di superfici destinate nello stato di fatto all'agricoltura.

Pertanto, si è tenuti a corrispondere al Comune di Pozzuolo Martesana una maggiorazione percentuale del contributo di costruzione nella misura del 5%, da destinare obbligatoriamente a interventi forestali e di rilevanza ecologica e di incremento della Naturalità, ai sensi della L. R. 12/2005 art. 43 comma 2-bis e s.m.i.

A titolo di oneri di urbanizzazione primaria, è dovuto al Comune di Pozzuolo Martesana un importo di € 199.500,00 così determinato e calcolato sulla Superficie lorda di pavimento produttiva/artigianale da convenzionare pari a 10.000,00 mq:

$$- 10.000,00 \text{ m}^2 \times 19,95 \text{ €/m}^2 = \text{€ } 199.500,00;$$

Con il presente Sviluppo, l'operatore si impegna alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria a scomputo di oneri per un importo complessivo di € 203.201,88. Essendo quest'ultimo l'importo più alto di quello tabellare dovuto, l'operatore come Oneri di Urbanizzazione primaria non deve versare nulla al Comune di Pozzuolo Martesana.

Per gli approfondimenti relativi alle Opere di Urbanizzazione, si rimanda agli elaborati grafici specifici ed al Computo Metrico in allegato.

12. ELENCO ALLEGATI:

- Allegato A _Estratto mappa e visure catastali di proprietà;

- Allegato B _Autorizzazione alla presentazione dello sviluppo dell'Ambito Tp3;
- Allegato C _Relazione tecnico-illustrativa;
- Allegato D _Relazione tecnica di invarianza idraulica e idrologica ai sensi del Regolamento Regionale n. 7 del 23/11/2017;
- Allegato E _Valutazione previsionale di impatto acustico;
- Allegato F _Valutazione e studio di impatto viabilistico;
- Allegato G _Relazione geologica, geotecnica e sismica;
- Allegato H _Studio di prefattibilità Ambientale;
- Allegato I _Relazione tecnico illustrativa delle Opere di Urbanizzazione Primaria.
- Allegato L – Computo metrico estimativo delle Opere di Urbanizzazione Primaria;
- Allegato M – Disposizioni e prime indicazioni per la stesura dei Piani della Sicurezza;
- Allegato N _Bozza di convenzione;
- Allegato O _Relazione di analisi dell'incidenza paesistica;

13. ELENCO TAVOLE:

- * T01 Inquadramento territoriale. Ortofoto da Google Earth, estratto della Carta Tecnica Regionale ed estratto di mappa catastale;
- * T02 Inquadramento urbanistico;
- * T03 Inquadramento urbanistico. Estratto della Classificazione acustica del Territorio Vigente;
- * T04 Rilievo e determinazione superficie territoriale;
- * T05 Planivolumetrico. Proposta di planivolumetrico e verifiche urbanistiche;
- * T06 Planimetria viabilità e servizi in cessione ed asservimento all'uso pubblico;

- * T07 Dimostrazione delle verifiche urbanistiche. Superficie drenante privata e verde ecologico privato;
- * T08 Dimostrazione delle verifiche urbanistiche. Parcheggi pertinenziali privati;
- * T09 Verifica analitica Superficie Coperta;
- * T10 Tipi edilizi
- * T11 Sistema di smaltimento delle reti private – acque meteoriche e acque nere;
- * T12 Opere di urbanizzazione primaria. Studio di fattibilità tecnico-economica. Planimetria viabilità di accesso e parcheggi. Stato di fatto e di progetto.
- * T13 Opere di urbanizzazione primaria. Studio di fattibilità tecnico-economica. Sezioni AA e BB. Dettagli costruttivi. Stato di fatto e stato di progetto.
- * T14 Opere di urbanizzazione primaria. Studio di fattibilità tecnico-economica. Progetto della rete energia elettrica e pubblica illuminazione;
- * T15 Opere di urbanizzazione primaria. Studio di fattibilità tecnico-economica. Planimetria della rete fognaria e delle acque meteoriche;
- * T16 Opere di urbanizzazione primaria. Studio di fattibilità tecnico-economica. Planimetria della rete acquedotto e telefonica;
- * T17 Simulazioni tridimensionali.

1 PREMESSE

1.1 Inquadramento

Ai sensi dell' art.13 comma 5 D.Lgs 285/1992 "codice della strada" ed s.m.i., gli enti proprietari delle strade devono classificare la loro rete secondo le norme per la classificazione in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all'art.2, comma 2 del suddetto codice.

Nel dettaglio dal codice vengono individuati i seguenti tipi:

- A- Autostrade
- B- Strade extraurbane principali;
- C- Strade extraurbane secondarie;
- D- Strade urbane di scorrimento;
- E- Strade urbane di quartiere;
- F- Strade locali;
- F-bis Itinerari ciclopedonali.

La strada oggetto della presente relazione ricade in comune di Melzo, Pozzuolo Martesana e Inzago, denominata S.P. 103dir «diramazione per Inzago e Cassano» e con D.d.s. 1759 del 11 marzo 2016 pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 11 del 17 marzo 2016 è stata classificata come strada «provinciale». La Città Metropolitana di Milano Area Pianificazione territoriale generale delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico con Decreto Dirigenziale 9038/2016 del 29/09/2016 ha decretato di attribuire la classe tecnico-funzionale, al tratto stradale S.P. 103 «diramazione per Inzago e Cassano» dal km 0+000 al km 5+032 come definita all'art. 2 comma 2 del d.lgs. 285/92 «Codice della Strada», categoria «C - strada extraurbana secondaria».

1.2 Riferimenti normativo

1.2.1 Decreto Dirigenziale 9038/2016 del 29/09/2016

Città Metropolitana di Milano Area Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico - Classificazione tecnico funzionale di tratti di

nuove strade provinciali (Racc. gen. n. 9038/2016 del 29 settembre 2016, protocollo n. 224795 del 29 settembre 2016 fascicolo 11.14/2012/1)

IL DIRETTORE DELL'AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE, DELLE RETI INFRASTRUTTURALI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Premesso che:

con la legge 7 aprile 2014, n. 56 «Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni» la Città metropolitana dal 1° gennaio 2015 è subentrata alla Provincia di Milano, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi ed esercitandone le funzioni;

il c. 44 dell'art. 1 della citata l. 56/2014 specifica le funzioni fondamentali della Città metropolitana e il c. 46 demanda allo Stato e alle Regioni, ciascuno per le proprie competenze, l'attribuzione di funzioni ulteriori alle Città Metropolitane tra cui la gestione delle «strade provinciali» nel territorio di competenza;

Visti:

- la deliberazione di Consiglio provinciale R.G. n. 63/07 del 13 dicembre 2007, prot. n. 226732/2007, integrata dalla deliberazione del Consiglio metropolitano num. 27 del 14 luglio 2015, con la quale fu demandato al Direttore centrale Trasporti e Viabilità (oggi denominato «Direttore dell'Area pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico») il compito di emanare i provvedimenti di classificazione tecnico-funzionale (ex. art. 2 comma 2 del d.lgs. 285/1992 «codice della strada») delle «strade provinciali»;

- l'art. 13 comma 5 del d.lgs. n. 285/1992, e ss. mm. e ii., a norma del quale i provvedimenti di classificazione tecnico-funzionale delle strade devono essere assunti dagli Enti proprietari delle medesime;

Visti i seguenti decreti della dirigente della struttura «viabilità e rete ciclabile» della Regione Lombardia:

- D.d.s. 664 del 4 febbraio 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 6 dell'11 febbraio 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Pessano con Bornago, denominata S.P. 13 «variante della cascina Castiona»;

- D.d.s. 922 del 12 febbraio 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 7 del 18 febbraio 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Pioltello, denominata S.P. 121 diramazione B «della cascina Castelletto»;

- D.d.s. 1662 del 9 marzo 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 11 del 17 marzo 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Cambiagio, denominata S.P. 176 «variante della cascina Orombella» e una sua diramazione denominata S.P. 176 «diramazione per Cavenago»;

- D.d.s. 1759 del 11 marzo 2016 pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 11 del 17 marzo 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Melzo, Pozzuolo Martesana e Inzago denominata S.P. 103 «diramazione per Inzago e Cassano»;

- D.d.s. 1804 del 14 marzo 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 11 del 17 marzo 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Cassina de Pecchi, denominata S.P. 121 «diramazione della cascina Malpaga»;

- D.d.s. 4489 del 20 maggio 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 22 del 30 maggio 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Melegnano, San Giuliano milanese e Colturano, denominata S.P. 39 diramazione A «di Rocca Brivio».

Visto, altresì, il seguente decreto della dirigente della struttura «gestione della rete stradale lombarda» della Regione Lombardia:

- D.d.s. 7253 del 22 luglio 2016, pubblicato sul BURL serie Ordinaria n. 30 del 29 luglio 2016, con il quale è stata classificata come strada «provinciale» una strada in comune di Settala, denominata S.P. 161 «variante della cascina Contino».

Dato atto che le strade sopra elencate sono tutte aperte alla pubblica fruizione;

Visto lo stato di fatto dei luoghi;

Ritenuto opportuno classificare, secondo le caratteristiche tecniche e funzionali definite all'art. 2, comma 2, del d.lgs. 285/92 «Codice della Strada», le strade sopra elencate, al fine di assicurare ad esse la tutela prevista dal Codice della strada per le corrispondenti categorie tecnico-funzionali;

Rilevato che il presente provvedimento non comporta oneri a carico della Città metropolitana; Richiamato il decreto del Sindaco metropolitano n. 319 del 10 dicembre 2015 con il quale sono stati conferiti gli incarichi dirigenziali ai dirigenti a tempo indeterminato della Città metropolitana di Milano;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento, ai sensi della legge n. 241/90 testo vigente, è il Dott. Emilio De Vita - Direttore dell'Area «Pianificazione territoriale generale, delle reti infrastrutturali e servizi di trasporto pubblico» della Città metropolitana di Milano e che l'istruttoria relativa al presente atto è stata effettuata dall'ing. Marco Daleno - Responsabile del Servizio Programmazione, grandi progetti e supporto alla Direzione d'Area;

Visti e richiamati, in attesa della revisione in ordine alla progressiva attuazione del modello organizzativo della Città metropolitana di Milano:

lo Statuto della Città metropolitana approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci con delibera Rep. Gen. 2/2014, atti 261846/1.10/2014/29 del 22 dicembre 2014, ed in particolare gli artt. 49 e 51 in materia di attribuzioni di competenze dei Dirigenti;

gli artt. 43 e 44 del Regolamento sull'Ordinamento degli uffici e dei servizi approvato da ultimo con deliberazione Consiglio Metropolitano n. 35 del 23 maggio 16 in materia di attribuzioni ai dirigenti ed individuazione degli atti di loro competenza;

il regolamento sul procedimento amministrativo e sul diritto di accesso agli atti amministrativi approvato dal Consiglio provinciale con deliberazione del 19 dicembre 2011, n. R.G. 54/2011, atti n. 198340/1.1./2010/1;

il regolamento sul sistema dei controlli interni approvato con delibera del Consiglio provinciale R.G. n. 15/2013 del 28 febbraio 2013, ed in particolare l'art. 11, comma 5;

il d.lgs. 18 agosto 2000 n. 267 «Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali», art. 107;

il d.lgs. n. 285/1992 «Nuovo Codice della Strada», e ss. mm.e ii.;

Attestato che sono stati effettuati gli adempimenti richiesti dalla legge 190/2012, dal Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione della Città metropolitana di Milano e che sono state osservate le Direttive impartite a riguardo;

Attestata l'osservanza dei doveri di astensione in conformità a quanto previsto dagli artt. 5 e 6 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Milano;

Attestata la regolarità della procedura seguita, l'esatta rispondenza degli atti o fatti esposti a sostegno del provvedimento;

DECRETA

1. di attribuire, per i motivi esposti in premessa, le classi tecnico-funzionali, come definite all'art. 2, comma 2 del d.lgs. 285/92 «Codice della Strada», ai seguenti tratti stradali:

S.P. 13 «variante della cascina Castiona», dal km 0+000 al km 1+640 categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 121 diramazione B «della cascina Castelletto», dal km 1+000 al km 2+070: categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 176 «variante della cascina Orombella», dal km 0+000 al km 1+900: categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 176 «variante della cascina Orombella», dal km 1+900 al km 2+130: categoria «E - strada urbana di quartiere»;

S.P. 176 «diramazione per Cavenago», dal km 0+000 al km 0+110: categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 103 «diramazione per Inzago e Cassano», dal km 0+000 al km 5+032: categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 121 «diramazione della cascina Malpaga», dal km 0+000 al km 1+300: categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

S.P. 39 diramazione A «di Rocca Brivio», dal km 0+000 al km 1+400: categoria «C - strada extraurbana secondaria».

S.P. 161 «variante della cascina Contino», dal km 0+000 al km 0+500 categoria «E - strada urbana di quartiere»;

S.P. 161 «variante della cascina Contino», dal km 0+500 al km 1+783 categoria «C - strada extraurbana secondaria»;

2. di dare atto che, secondo quanto disposto dall'art. 234, comma 5, del d.lgs. 285/1992, con il presente provvedimento entrano in vigore, a margine della strada qui classificata, le norme sulle fasce di rispetto stradali disciplinate dagli artt. 16, 17 e 18 del d.lgs. 285/1992 e specificate agli artt. 26, 27 e 28 del d.p.r. 495/1992 «Regolamento di esecuzione del codice della strada»;

3. di pubblicare la cartografia illustrativa del presente provvedimento sul sito internet della Città metropolitana di Milano;

4. di dichiarare che gli effetti del presente provvedimento inizieranno a decorrere dal giorno di pubblicazione dello stesso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

5. di trasmettere copia del presente provvedimento al Ministero delle Infrastrutture, dei trasporti, in attesa dell'istituzione dell'Archivio Nazionale Strade, previsto dall'art. 225 comma 1 lett. a) del d.lgs. 285/1992;

6. di trasmettere copia del presente provvedimento alla Regione Lombardia, D.G. Trasporti e Mobilità.

Per il presente atto non è richiesta la pubblicazione in Amministrazione Trasparente ai sensi del d.lgs. n. 33/2013 in quanto non rientrante nella tipologia degli atti da pubblicare.

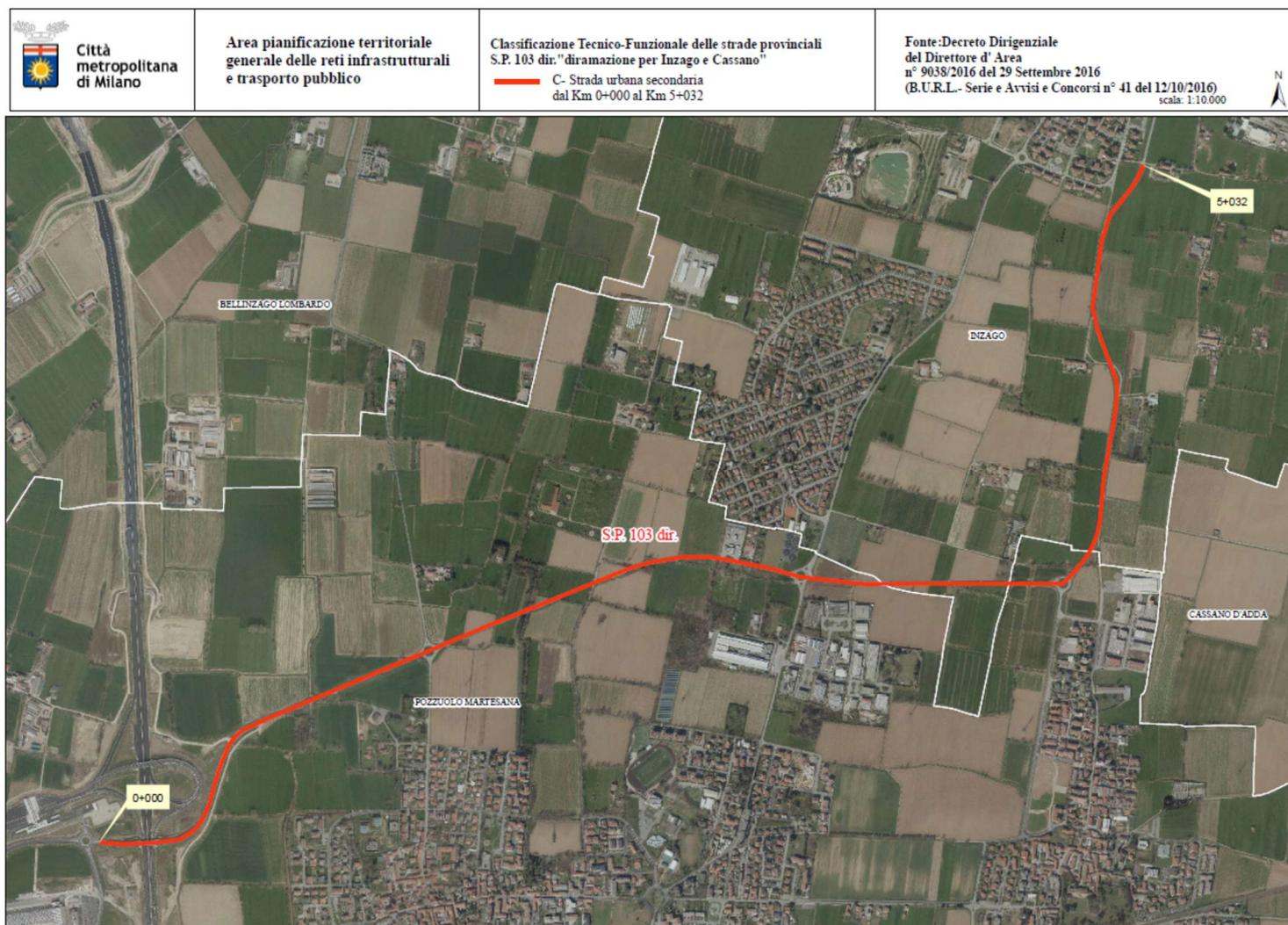
Si attesta che il presente procedimento, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, non è classificato a rischio dall'art. 5 del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione per la Città metropolitana di Milano

Ai sensi degli artt. 7 e 13 del d.lgs. 196/03, i dati personali comunicati saranno oggetto da parte della Città Metropolitana di Milano di gestione cartacea ed informatica e saranno utilizzati esclusivamente ai fini del presente provvedimento. Il Titolare del trattamento dei dati è la Città metropolitana di Milano nella persona del Sindaco metropolitano, il responsabile del trattamento dei dati personali ai fini della privacy è il Direttore del Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture.

Il presente provvedimento è trasmesso al Responsabile del Servizio Archivio e Protocollo per la pubblicazione all'Albo Pretorio online della Città metropolitana nei termini di legge.

Contro il presente provvedimento è possibile presentare ai sensi della legge n. 104/2010 ricorso giudiziale al TAR e, in alternativa, ai sensi degli artt. 8 e ss. del d.p.r. n. 1199/71, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 60 gg. e 120 gg. dall'avvenuta conoscenza del medesimo.

1.2.2 Classificazione tecnico-funzionale della SP 103 dir Per Inzago e Cassano



1.2.3 Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 n.6792 (G.U. 4 Gennaio 2002 n. 3 s.o. n.5)

Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade

Si riporta di seguito la tabella 3.4a del D.M. 5 Novembre 2001 n. 6792, che indica per ogni tipo di strada e per le eventuali strade di servizio associate, la composizione possibile delle carreggiate, i limiti dell'intervallo di velocità di progetto, le dimensioni da assegnare ai singoli elementi modulari ed i flussi massimi smaltibili in relazione ai livelli di servizio indicati.

Si riporta sotto anche la figura 3.6.d come esempio di piattaforma stradale risultante dalla composizione degli elementi modulari definiti dal D.M. n. 6792 5.11.2001.

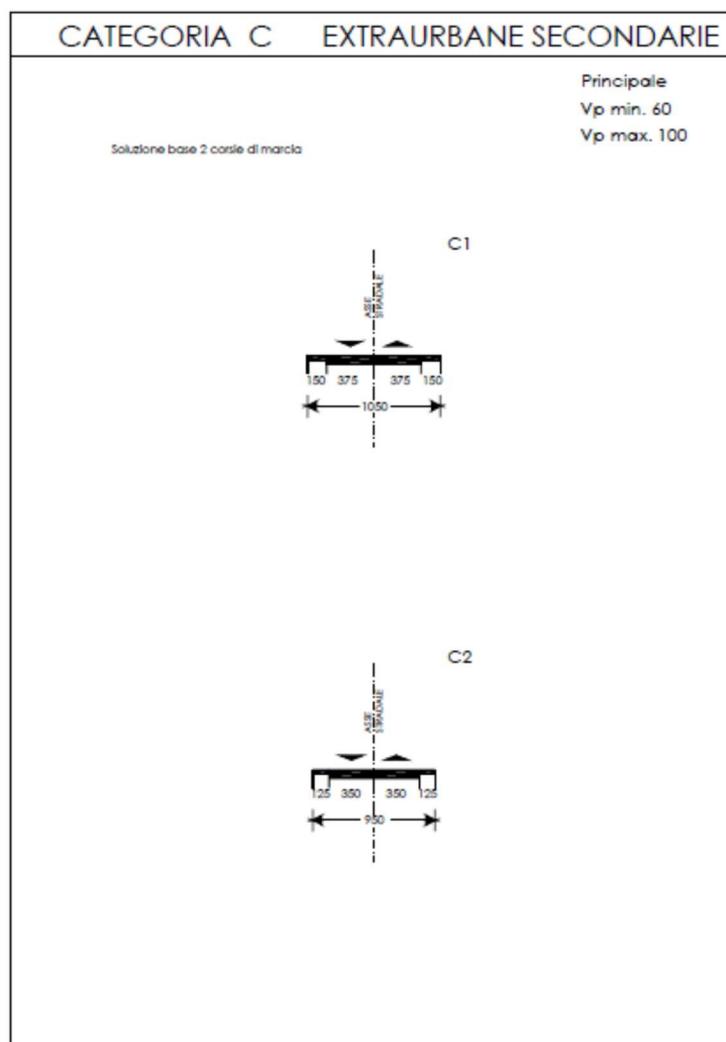


Fig. 3.6.d

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE		Regolazione della sosta	Regolazione dei mezzi pubblici	Regolazione del traffico pedonale	Accessi
1	2	3		18	19	20	21
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Esclusa la fermata	Escluso	Esclusi
			eventuale strada di servizio	Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate	In banchina	Ammessi
		URBANO	strada principale	Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Esclusa la fermata	Escluso	Esclusi
			eventuale strada di servizio	Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata	Su marciapiedi protetti	Ammessi
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate o in piazzole di sosta	Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite apposite	Escluso	Esclusi
			eventuale strada di servizio	Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate	In banchina	Ammessi
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	Ammessa in piazzole di sosta	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate	In banchina	Ammessi
			C2				
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate	Corsia riservata e/o fermate organizzate	Su marciapiedi protetti	Esclusi
			eventuale strada di servizio	Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata	Su marciapiedi	Ammessi
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata	Su marciapiedi	Ammessi
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	Ammessa in piazzole di sosta	Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate	In banchina	Ammessi
			F2				
		URBANO		Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)	Piazzola di fermata	Su marciapiedi	Ammessi

2. PROGETTO

2.1 Classificazione intervento

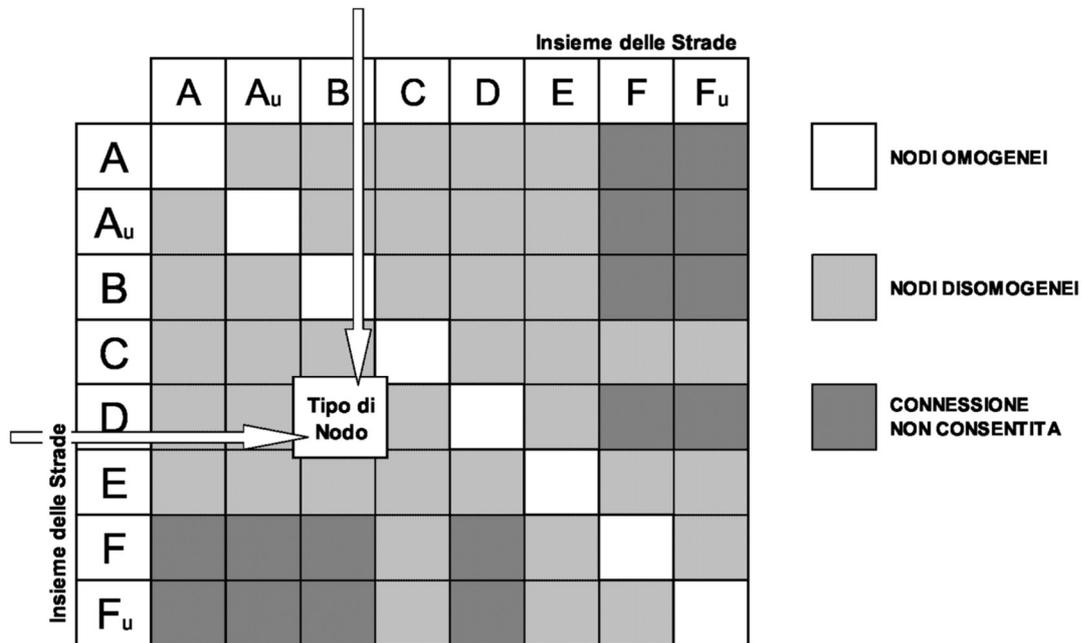


Figura 2 - matrice simbolica di rappresentazione di tutti i possibili nodi d'intersezione.

Le corsie specializzate, destinate ai veicoli che si accingono ad effettuare le manovre di svolta a destra ed a sinistra, e che consentono di non arrecare eccessivo disturbo alla corrente di traffico principale. Possono essere di entrata (o di immissione), di uscita (o di diversione) e di accumulo per la svolta a sinistra, e possono essere realizzate nelle intersezioni lineari a raso e a livelli sfalsati, secondo quanto previsto nella Tabella 1.

Tipo di strada principale	Tipologia di corsia specializzata		
	di uscita (o diversione)	di entrata (o immissione)	d'accumulo per svolta a sinistra
strade extraurbane			
A	Obbligatoria	Obbligatoria	Non ammessa
B	Obbligatoria	Obbligatoria	Non ammessa
C	Ammissa	Non ammessa	Ammissa
F	Ammissa	Non ammessa	Ammissa
strade urbane			
A	Obbligatoria	Obbligatoria	Non ammessa
D	Ammissa	Ammissa	Non ammessa
E	Ammissa	Ammissa	Ammissa
F	Ammissa	Ammissa	Ammissa

Tabella 1

Nel nostro caso, la corsia specializzata è ammessa solo per la diversione.

Le corsie specializzate si sviluppano, generalmente, in affiancamento alla strada cui afferiscono. In particolare, le corsie di entrata e di accumulo assumono una configurazione parallela all'asse principale della strada; quelle in uscita possono essere realizzate con tipologia in parallelo ovvero mediante l'adozione della soluzione "ad ago".

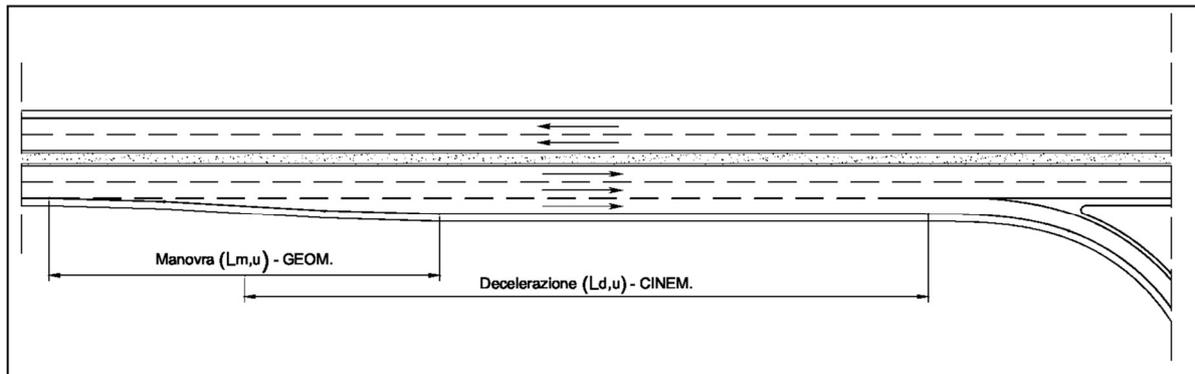


Figura 5

Come indicato dall'art.4, paragrafo 4.1 del D.M. 19 Aprile 2006 – Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali – le corsie di diversione sono composte dai due tratti elementari di seguito riportati:

- Tratto di manovra di lunghezza $L_{m,u}$;
- Tratto di decelerazione di lunghezza $L_{d,u}$ (comprendente metà della lunghezza del tratto di manovra $L_{m,u}$) parallelo all'asse principale della strada, nel caso di tipologia parallela (Figura 5).

Le lunghezze $L_{m,u}$ ed $L_{d,u}$ vanno dimensionate rispettivamente con criterio geometrico (secondo quanto prescritto nel paragrafo 4.3 del D.M 19/04/2006) e cinematico (secondo quanto prescritto nel paragrafo 4.2 del D.M 19/04/2006).

Il paragrafo 4.3 Lettera B – tratti di manovra delle corsie di uscita negli incroci a raso – indica $L_{m,u}$ delle corsie di uscita pari a 30 m in ambito extraurbano e 20 m in ambito urbano. Nel nostro, essendo in ambito extraurbano, il valore di riferimento è 30 m.

Il paragrafo 4.2 per la determinazione delle lunghezze dei tratti di variazione cinematica in decelerazione e accelerazione la seguente espressione:

$$L = \frac{v_1^2 - v_2^2}{2a}$$

dove:

L (m) è la lunghezza necessaria per la variazione cinematica;

v_1 (m/s) è la velocità di ingresso nel tratto di decelerazione o accelerazione;

v_2 (m/s) è la velocità di uscita dal tratto di decelerazione o accelerazione;
 a (m/s²) è l'accelerazione, positiva o negativa, assunta per la manovra.

I valori di v_1 , v_2 ed a da inserire nella formula precedente sono i seguenti:

- corsie di decelerazione. Per v_1 si assume la velocità di progetto del tratto di strada da cui provengono i veicoli in uscita, determinata dai diagrammi di velocità secondo quanto riportato nel D.M. 5/11/2001; per v_2 si assume la velocità di progetto corrispondente al raggio della curva di deviazione verso l'altra strada; per a si assumono i sottoindicati valori:
- per strade di Tipo A e B (quando per queste ultime si utilizzano valori di aderenza longitudinale corrispondenti al tipo A): 3,0 m/s²
- per tutte le altre strade: 2,0 m/s²

nel nostro caso si utilizzano i valori di seguito riportati:

$$v_1 = 60 \text{ [km/h]} = 16,66 \text{ [m/s];}$$

$$v_2 = 20 \text{ [km/h]} = 5,46 \text{ [m/s];}$$

$$a = 2 \text{ [m/s}^2\text{]}$$

$$L_{d,u} = \frac{v_1^2 - v_2^2}{2a} = 40,69 \text{ m}$$

$$L_{m,u} = 30 \text{ m}$$

(ai sensi del D.M. 19/04/2006 art. 4.3 per le strade Extraurbane $L_{m,u} = 30 \text{ m}$)