

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
DIPARTIMENTO PER LE
INFRASTRUTTURE E LE RETI DI
TRASPORTO Direzione Generale per lo
sviluppo del territorio e i progetti
internazionali
Email: dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

Oggetto: D.P.R. 18 aprile 1994, n.383 e s.m.i.. Rifacimento del sovrappasso di svincolo dalla A1 alla A50 in Tangenziale ovest di Milano – A50 – Progetto definitivo-esecutivo. PARERE CONCLUSIVO

Con riferimento all'intervento indicato in oggetto si fa presente che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE E LE RETI DI TRASPORTO, Direzione Generale per lo sviluppo del territorio e i progetti internazionali, con protocollo m_inf.A6B5C7D.REGISTRO UFFICALE.U.0011519.29-07-2024 (in atti regionali prot. Z1.2024.0029381 del 29/06/2024), ha richiesto a questa Amministrazione l'espletamento della procedura di verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i.

Sulla base della suddetta indicazione sono stati richiesti i pareri di competenza alle Direzioni ed alle Strutture interessate (Protocollo Z1.2024.0029587 del 30/07/2024) ed all'Amministrazione comunale di San Giuliano Milanese (Protocollo Z1.2024.0029586 del 30/07/2024).

Il Progetto

Il progetto riguarda l'adeguamento del viadotto dello svincolo che raccorda la Tangenziale Ovest A50 con l'autostrada A1 in territorio di San Giuliano Milanese (MI) dal punto vista statico-funzionale nonché di conformità alle normative vigenti.

Il viadotto esistente è stato realizzato nella seconda metà degli anni '60 e collaudato il 26 aprile 1968. Si tratta quindi di un'opera che ha ormai esaurito il ciclo di vita nominale convenzionalmente associato a strutture con livelli di prestazione ordinari e quantificabile nell'ordine di circa 50 anni.

Le analisi e le indagini svolte da Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. hanno evidenziato il sostanziale stato di degrado dell'infrastruttura esistente e la necessità di un intervento di adeguamento.

L'infrastruttura sorge in un'area caratterizzata da una forte vocazione agricola all'interno del Parco Agricolo Sud Milano. In prossimità dello svincolo sono presenti viabilità secondarie che costeggiano l'autostrada A1 in entrambe le carreggiate.

Nell'ambito progettuale dell'intervento in oggetto risulta in corso di realizzazione da parte di "Autostrade per l'Italia SpA" l'intervento di "Ampliamento alla quarta corsia del Tratto Milano Sud (Tangenziale Ovest) - Lodi" dell'autostrada A1.

Dalle indagini e le analisi svolte sul manufatto è emerso uno stato di degrado di alcuni elementi del viadotto, che hanno determinato la necessità di approfondire possibili ipotesi di intervento.

Si evidenzia che l'attuale Cavalcavia è stato progettato e realizzato in un contesto normativo (Circolare 14.02.1962 n. 384) che è oggi assolutamente obsoleto.

L'obiettivo della progettazione risulta quello di mantenere le attuali condizioni di deflusso del traffico circolante che, in considerazione degli attuali limiti amministrativi, consente il deflusso ad una velocità di 80 km/h.

Nel nuovo tracciato si è mantenuta la velocità di progetto massima compatibile con quella del progetto ASPI di ampliamento alla quarta corsia dell'autostrada A1 – Rampa A – pari a 85.97 km/h, compatibile con i limiti amministrativi esistenti (80 km/h)

Per la nuova rampa si prevede la realizzazione di una piattaforma stradale aventi le seguenti caratteristiche:

- Banchina in sinistra da 1.00m
- Due corsie di marcia da 3.50m
- Banchina in destra maggiorata da 3.00m.

La maggiorazione della banchina in destra è stata mantenuta così come attualmente presente. Tale scelta è supportata da diverse necessità:

- Garantire la possibilità di circolazione dei mezzi di soccorso anche nel caso di congestione. Il tratto di svincolo è, ed è stato riprogettato, a due corsie e con velocità maggiorata proprio in relazione agli ingenti flussi circolanti;
- Permettere il deflusso su entrambe le corsie anche in caso di mezzo in avaria posto in banchina. La circolazione di mezzi pesanti è rilevante in tale tratto e la larghezza di 1.00m non permette l'accoglimento del mezzo in avaria senza invasione della corsia di marcia;
- Le verifiche di visuale libera per l'arresto condotte con una banchina da 1.00m comportano un allargamento superiori al metro nella curva di destra. Mantenendo quindi la banchina in destra costante a 3.00m, si sono evitate variazioni puntuali della stessa.

La soluzione sopra descritta permette di percorrere l'intera rampa a una velocità prossima a quella prevista dalla cartellonistica esistente: le due curve di raggio pari a 300m consentono una percorribilità in sicurezza a 85.97 km/h, valore molto prossimo ai 90 km/h attualmente consentiti dalla segnaletica verticale esistente.

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E SISTEMI VERDI, UNITÀ ORGANIZZATIVA URBANISTICA E VAS

Dalla verifica di compatibilità effettuata con gli atti di programmazione e pianificazione di rango Regionale, ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale, il cui ultimo aggiornamento è stato approvato con d.c.r. n. 42 del 20 giugno 2023 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 26 del 1° luglio 2023), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS), si evince che sotto il punto di vista localizzativo per quanto concerne gli interventi in oggetto localizzati nel territorio comunale interessato non vi sono elementi difformi ai criteri e agli indirizzi regionali.

In merito al progetto sono pervenuti i seguenti pareri:

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA, UNITÀ ORGANIZZATIVA VALUTAZIONI AMBIENTALI E BONIFICHE, STRUTTURA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE (VIA) (comunicazione a mezzo mail in data 17 settembre 2024 comprensivo di allegato)

Con riferimento alla vs. nota prot. Z1.2024.0029587 del 30/07/2024 con la quale venivano richiesti i pareri di competenza in merito a quanto in oggetto, segnalo che il progetto in argomento è stato sottoposto – da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – a valutazione preliminare ex art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 (cod. procedura MASE ID 11225); ad esito dell'istruttoria, il MASE, con propria nota del 27/03/2024, ha stabilito che la proposta progettuale avanzata non fosse da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.).

Pertanto, per quanto di competenza, non abbiamo ulteriori osservazioni rispetto al progetto in valutazione.

Per completezza, si allega anche il provvedimento di valutazione preliminare del MASE ed il relativo allegato scaricati dal portale VIA-VAS del Ministero.

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E SISTEMI VERDI, PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA STRUTTURA PAESAGGIO (Protocollo Z1.2024.0034489 del 25/09/2024) allegato alla presente

Si rileva che l'area oggetto dell'intervento ricade in ambito assoggettato a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142, comma 1 lett. f) del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" in quanto compresa all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

Esaminata la documentazione di progetto si riscontra come la conformazione a tre campate del nuovo cavalcavia, differente rispetto alla soluzione attualmente in essere, consenta una più ampia percezione del contesto agricolo circostante il tracciato, riducendo l'attuale effetto barriera costituito dalla soluzione a campata unica con pila centrale. Parimenti, appare adeguata, da un punto di vista paesaggistico, la sistemazione a verde delle aree intercluse e contermini alle nuove opere, che verranno sistemate secondo differenti consociazioni vegetali caratterizzate da un "elevato valore ornamentale di immediata percezione decorativa" ottenuto dalla "selezione di specie rinvenibili nelle consociazioni naturali del contesto". Tali piantumazioni verranno realizzate attraverso fasce relativamente dense al fine di "raggiungere l'effetto mitigativo desiderato in tempi brevi..." consentendo la riduzione dell'impatto visivo dell'opera.

Per quanto sinora considerato, dal punto di vista paesaggistico, non vi sono rilievi da formulare alla realizzazione degli interventi all'interno del contesto paesaggistico tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

DIREZIONE GENERALE TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE (Protocollo K2.2024.0011920 del 19/09/2024) allegato alla presente

Con riferimento all'intervento indicato in oggetto, ricevuta la richiesta di parere con vostra nota del 30.07.2024 - Protocollo Z1.2024.0029587 (acquisita agli atti della scrivente Direzione con Protocollo K2.2024.0009989 in pari data), si esprime parere favorevole con le seguenti raccomandazioni.

Il progetto prevede il rifacimento del sovrappasso di svincolo dalla A1 alla A50 in Tangenziale ovest di Milano dove attualmente nei pressi transitano le linee di TPL:

- Linea E015: FIDENZA - PIACENZA - SAN DONATO ENI in affidamento a STARMOBILITY S.p.A.;
- Linea E060: GRAFFIGNANA - SANT'ANGELO LODIGIANO/VALERA FRATTA - BASCAPÈ - SAN DONATO M3 in affidamento a STARMOBILITY S.p.A.;
- Linea E061: SOMAGLIA/CHIGNOLO PO - SAN COLOMBANO AL LAMBRO - SANT'ANGELO LODIGIANO - SAN DONATO M3 in affidamento a STARMOBILITY S.p.A.;

tutte di competenza dell'Agenzia per il TPL del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.

Si chiede, pertanto, di condurre le necessarie verifiche con la suddetta Agenzia, e con la Società di trasporto pubblico coinvolta, per verificare il sussistere delle condizioni di sicurezza ai sensi del DPR 753/80 a seguito delle possibili chiusure stradali e per l'eventuale rimodulazione del servizio di TPL durante il periodo degli interventi.

DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E SISTEMI VERDI, DIFESA DEL SUOLO E GESTIONE ATTIVITA' COMMISSARIALI (Protocollo Z1.2024.0034515 del 26/09/2024) allegato alla presente

Con riferimento alla nota Prot. n. Z1.2024.0029587 del 30/07/2024 si evidenzia che le opere in oggetto, ubicate nel Comune di San Giuliano Milanese, consistono nel rifacimento del viadotto di svincolo e sovrappasso tra l'autostrada A1 e la Tangenziale ovest di Milano, mediante demolizione e ricostruzione. È previsto anche un allargamento della corsia di svincolo in senso opposto.

L'area interessata dal progetto non interferisce con perimetrazioni derivanti dalla pianificazione di bacino sovraordinata (PAI e PGRA).

Nella componente geologica del PGT del Comune di San Giuliano Milanese, l'intervento ricade nella sottoclasse di fattibilità geologica 3c (con consistenti limitazioni), caratterizzata dalla ridotta capacità portante dei terreni. Per le aree ricadenti in detta classe di fattibilità, le norme geologiche del PGT, richiedono la predisposizione sia di approfondimenti di carattere geotecnico, sia di carattere idrogeologico per la possibile presenza di falda acquifera a basse profondità.

Il progetto è supportato da una relazione geologica, idrologica e sismica nella quale viene definito il modello geotecnico dell'ambito di intervento, utilizzando i parametri ricavati dalle seguenti indagini e seguite nel 2023:

- 4 sondaggi a carotaggio continuo con prove in foro e prelievi di campioni e n. 2 indagini tipo Down-Hole;
- 4 prove penetrometriche dinamiche continue DPSH;
- indagini sismiche tipo H/V e MASW per la caratterizzazione sismica dei suoli di fondazione.

Sono stati, inoltre, utilizzati i dati di due indagini svolte nel 2013:

- 1 sondaggio a carotaggio continuo BH02 con prove in foro e prelievi di campioni e indagine sismica Down-Hole;
- 1 prova penetrometrica dinamica continua DPSH.

Si fa presente che è il Comune il Soggetto competente alla valutazione della rispondenza delle indagini svolte a supporto della progettazione rispetto a quanto previsto dalle norme di fattibilità geologica contenute nel PGT.

Si rileva che la relazione geologica allegata al progetto evidenzia la presenza, nella zona di intervento, di una fitta rete di canali irrigui, talvolta tominati, indicati come di proprietà privata: si invita ad approfondire le competenze al fine di accertare la necessità di acquisire eventuali nulla osta o concessioni in caso di interferenza delle opere in progetto con tale reticolo.

Con riferimento ai criteri e ai metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica, ai sensi dell'art. 58 bis della l.r. 12/2005 e del r.r. 7/2017, si rileva, dalla documentazione disponibile, che l'intervento complessivo previsto in progetto, di "ammodernamento" di un'infrastruttura stradale esistente, secondo la definizione da articolo 2, comma 1, lettera b) del r.r. 7/2006, non rientra, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera b) del r.r. 7/2017, fra gli interventi tenuti all'applicazione delle misure di invarianza idraulica e idrologica; tuttavia, si ricorda, seppur non richieste, la facoltà auspicabile di applicare, secondo l'articolo 3, comma 7 del r.r. 7/2017, le misure di invarianza idraulica e idrologica anche alle infrastrutture esistenti non vincolate al rispetto delle prescrizioni di cui al citato regolamento.

COMUNE DI SAN GIULIANO MILANESE Protocollo N.0044649/2024 del 12/09/2024 (Protocollo Z1.2024.0033217 del 12/09/2024) allegato alla presente

L'intervento in oggetto:

- rientra all'interno delle sedi stradali e le relative pertinenze così come individuate negli elaborati del Piano dei servizi;
- non impatta sul Documento di piano.

Stante quanto sopra si esprime parere favorevole.

Si partecipa inoltre che l'intervento proposto insiste su un'area classificata dal PGT vigente quale "Ambiti destinati all'attività agricola di interesse Strategico (AAS)" e ricade entro il perimetro del Parco Agricolo Sud Milano e che il PGT di San Giuliano Milanese all'art. 26 del Piano delle Regole per tali ambiti rimanda alla disciplina delle Norme di Attuazione del PTC, si fa particolare riferimento all'art. 14 delle stesse.

CONCLUSIONI

Da quanto esposto, per quanto di competenza non vi sono elementi difformi ai criteri e gli indirizzi regionali e non si hanno rilievi da muovere al progetto **"Rifacimento del sovrappasso di svincolo dalla A1 alla A50 in Tangenziale ovest di Milano – A50 – Progetto definitivo-esecutivo"** dal punto di vista urbanistico / localizzativo dell'opera, ma sussistono punti di attenzione e indicazioni da tenere in considerazione.

Pertanto, ai sensi della semplificazione procedurale introdotta dall'art. 7 della LR 38/2015, la dichiarazione di compatibilità resa dal Comune costituisce manifestazione regionale di favorevole volontà d'intesa ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383.

Distinti Saluti

Il Dirigente
STEFANO BURATTI

MOBILITA SOSTENIBILE.pdf

PAESAGGIO Prot n 34489 del 25 09 2024.pdf

VIA_MASE_2024-0058526.pdf

VIA_ID_11225_Nota_Tecnica_signed (1).pdf

COMUNE.pdf

Z1.2024.0034515_DIFESA DEL SUOLO_Sovrappasso
svincolo A1 - A50 Tang ovest MI.pdf

Referente per l'istruttoria della pratica: Andrea Parolin - Tel. 02/6765.4775