



Senago, 8 febbraio 2017

Al Comune di Senago

Ufficio Relazioni con il Pubblico

postacertificata@comune.senago.legalmail.it

Al Signor Sindaco

del Comune di Senago

Sportello Unico Edilizia ed Urbanistica

Lavori Pubblici e Viabilità – Sicurezza

Al Responsabile della Trasparenza -

Segretario Generale del Comune di Senago

Dott. **Norberto Zammarano**

Al Responsabile del Settore Servizi Territoriali

arch. Maurizio Donadonibus

ARPA

Via Rosellini, 17 - 20124 Milano

arpa@pec.regione.lombardia.it

A.R.P.A. - Dipartimento di Milano :

dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it

ASL MILANO1

Dipartimento di Prevenzione Medica

U.O.C. Servizio Igiene e Sanità Pubblica

Settore Igiene Edilizia

Via Spagliardi, 19

20015 Parabiago MI

Tel. 0331.498.501/502

e-mail: dipartimento.prevenzione@aslmi1.mi.it

U.O.T. Igiene Pubblica 1 (zone territoriali 1-2-3)

Via Statuto, 5 Milano (20121) - Tel: 02/85789581/9587 - Fax: 02/85789582

E-mail: SSUOTerritoriale1@ats-milano.it

ATS Milano Città Metropolitana

Servizio Salute e Ambiente - Tel:02/85789556-9557

Via Statuto, 5 - 20121 Milano

E-mail: saluteambiente@ats-milano.it

Regione Lombardia

D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo

U.O. Difesa del Suolo Piazza Città di Lombardia - 20124 Milano MI

territorio@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia

D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile

Strutt. Paesaggio Piazza Città di Lombardia - 20124 Milano MI

ambiente@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia

D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile

(PA-R11) - Fascia di rispetto dal torrente Viamate (località Senago)
manca distanza ciclabile-torrente - taglio piante - pavimentazione drenante

U.O. Valutazioni di impatto ambientale e sviluppo sostenibile

Piazza Città di Lombardia - 20124 Milano MI
ambiente@pec.regione.lombardia.it

Città Metropolitana di Milano

Area Qualità dell'Ambiente ed Energie
C.so di Porta Vittoria, 27 - 20122 Milano MI
protocollo@pec.cittametropolitana.mi.it

Comune di Milano

D.G. Mobilità, Trasporti e Ambiente
P.zza del Duomo, 21 - 20122 Milano MI
attuazionepoliticheambiente@cert.comune.milano.it

**Soprintendenza per i Beni Ambientali,
Architettonici e per il Paesaggio**

c/o Palazzo Arese Litta
Corso Magenta 24, 20123 Milano
posta ordinaria (PEO) e-mail: sabap-mi@beniculturali.it
posta certificata (PEC) e-mail certificata: mbac-sabap-mi@mailcert.beniculturali.it

AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume Po

Strada Giuseppe Garibaldi 75 - 43121 Parma - Tel. 0521/7971
Posta certificata: protocollo@cert.agenziapo.it

e pc a tutti i CONSIGLIERI COMUNALI del Comune di Senago

Autorità Nazionale Anticorruzione

c/o Galleria Sciarra
Via M. Minghetti, 10 - 00187 Roma
Centralino: 06/367231
Fax 06 36723274
Casella istituzionale di posta elettronica certificata (PEC): protocollo@pec.anticorruzione.it

OGGETTO: Osservazione alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 190 del 29 dicembre 2016 - è stata adottata la proposta di Piano Attuativo Denominato "PA_R11" - Via Treves – deposito osservazioni entro ore 19,30 del giorno 9 febbraio 2017. – [PA_R11]

Premesso

Da un esame della documentazione messa a disposizione del pubblico: in particolare nella **tavola n° 7 – “Attuazione – Piano Attuativo PA-R11 – Planimetria Cessioni - scala 1:100 - datato 28 ottobre 2016, particolare Sezione B-B // scala 1:50”**; richiesta di dettagliare la sezione per ciò che riguarda la quotatura, nella sezione “B-B” vi è illustrata una sola misura “400 cm” – metri 4,00, che rappresenta la larghezza del torrente Pudiga/Viamate nel tratto comunale di Senago/Lombra (Limbiate).

Vi chiediamo di dettagliare le quotature di questo particolare (Sez. B-B) ... **vedere nostra osservazione n° prog. 2017_02_07_008** presentata in data 8 febbraio 2017.

Nota importante



Estratto da: PTR Piano Territoriale Regionale - anno 2010
PIANO DEL PAESAGGIO LOMBARDO

Piano Paesaggistico Regionale

Piani di Sistema – **Tracciati base paesistici**

Linee guida per la progettazione paesaggistica delle infrastrutture della mobilità

3.4.6. Percorsi arginali e alzaie di fiumi e canali

Nella ricerca di corridoi verdi, pedonali e ciclabili, l'utilizzo di tratti arginali o spondali di fiumi e canali navigabili è sempre più diffuso. Da una parte esso pone finalmente giustizia a un'inveterata regola di totale preclusione **essendo le fasce spondali, attrezzate a percorso o meno, riservate al solo transito dei mezzi di servizio.** In realtà l'impossibilità di controlli e l'alta appetibilità di questi percorsi ha fatto sì che, da sempre, essi siano ritenuti ideali luoghi di svago e di passeggio. Solo da qualche tempo gli Enti gestori degli impianti idraulici hanno colto l'importanza di una destinazione pubblica di questi percorsi e si sono adoperati per renderli fruibili con le necessarie garanzie di sicurezza. In questo senso, ad esempio, si possono citare gli interventi della Navigli Lombardi o dei vari Consorzi di Bonifica della Lombardia che, attraverso il progetto Vi.a.Ter. hanno reso percorribili decine di chilometri di percorsi arginali. La possibilità di sfruttare gli spalti arginali ha ovvie ragioni pratiche come l'immediato utilizzo dei tracciati evitando espropri e, in secondo luogo, **un deciso miglioramento dell'accessibilità non solo per il pubblico ma anche per le stesse operazioni di manutenzione dei corpi idrici.**

Da alcune parti però si sono sollevate osservazioni su questa pratica, soprattutto in relazione al mantenimento di un sufficiente indice di funzionalità fluviale (IFF). **Una pista ciclabile infatti, specie se realizzata con pavimentazione dura, provoca una rottura nella continuità della fascia**

perifluviale, necessaria per svolgere con efficacia le funzioni di stabilizzazione delle sponde, di sorgente di cibo per organismi acquatici, di moderatrice della temperatura delle acque, habitat per la fauna minore e di stabilizzatore degli apporti di sedimenti e di nutrienti. Per taluni autori la dimensione trasversale di questa fascia dovrebbe estendersi fino a 30 metri. Ma anche con dimensioni inferiori è **evidente che l'intrusione di un nastro asfaltato non favorisce le funzioni sopraesposte.** La presenza della pista non consente poi uno sviluppo della fascia arborea con molti tratti caratterizzati da sola vegetazione arbustiva o erbacea.

La soluzione, in questi casi, è **evidentemente progettuale** laddove si deve interpretare l'opera non soltanto come la semplice ristrutturazione di un percorso arginale preesistente, replicandone puntualmente il tracciato, ma **come un vero progetto di "corridoio verde"** che preveda anche variazioni di tracciato, maggior respiro degli spazi ripariali (anche per ragioni di sicurezza), rivegetazione ecc.

Tale soluzione sarà ovviamente più facile laddove la fascia arginale è più estesa e di proprietà, più difficile invece laddove si verrebbero a intaccare anche aree agricole limitrofe. In tal modo si renderebbe anche più gradevole il percorso, stemperando il senso di monotonia e linearità che talvolta si avverte lungo canali o navigli.

La protezione, lungo le sponde, è aspetto al quale destinare grande attenzione.

Le modalità per mettere in sicurezza un percorso sono le seguenti:

- **lo studio del rischio idraulico per cose e persone determinando il livello di piena del corso d'acqua e i periodi di ritorno;** è norma condivisa *evitare la previsione di piste ciclopedonali in aree inondabili* con tempi di ritorno minori di 30 anni e battente idraulico con valore in altezza maggiore di 30 cm (salvo deroghe con specifica segnalazione del possibile rischio);
- **il tracciamento della pista (pavimentazione) a una distanza mai inferiore a 4 metri dal ciglio del canale con il rispetto**, salvo deroghe eccezionali, **di quanto disposto dal R.D. 523/1904;**
- **la salvaguardia della funzionalità delle sponde, dei cigli, delle scarpate e dei muri arginali;**
- **la garanzia del libero accesso di macchine operative o di veicoli per emergenze;**
- il posizionamento di "vie di fuga", segnalate, almeno ogni 500 metri lineari;
- la posa di segnaletica prescrittiva che indichi, con frequenza periodica (almeno ogni 500 metri e in corrispondenza di ogni accesso esterno), la velocità massima (generalmente 20km/h), la posizione del ciclista sulla pista in modo da non superare una eventuale linea gialla di sicurezza sul lato esposto al canale, la necessità di dare la precedenza a pedoni e a mezzi di servizio;
- la posa di opere di protezione, quali steccati continui, lungo il lato a margine del canale, laddove la distanza fra il canale stesso e il bordo esterno della pista sia forzatamente inferiore a 4 metri.

Risulta evidente che la stabile pavimentazione della pista è fondamentale ai fini della sicurezza, sebbene non sia compatibile con tutte le situazioni di particolare pregio ambientale. Su una pavimentazione a fondo naturale non è possibile tracciare fasce o corsie delimitanti eventuali margini di sicurezza. Con una pavimentazione visibile e riconoscibile il ciclista è tenuto a rispettare le distanze di sicurezza. D'altra parte una pavimentazione "solida" presenta, come detto, diversi aspetti ecologici negativi, specie lungo gli argini; una possibile mitigazione potrebbe consistere nell'uso di asfalti drenanti che evitino una eccessiva impermeabilizzazione del fondo.

Laddove il bordo della pista ciclopedonale si avvicina al canale si rende necessaria un'opportuna protezione onde evitare cadute in acqua o altri incidenti. In linea di principio tale barriera protettiva sarebbe necessaria ovunque il bordo della pavimentazione sia a una distanza dal bordo del canale minore a 4 metri. La barriera protettiva deve essere di forma e di altezza tale da non ostacolare la manutenzione dei tratti spondali e deve essere facilmente asportabile in caso di necessità. Si tenga conto che in alcuni punti la protezione si rende necessaria su entrambi i lati della pista, per la presenza di cavi o rogge parallele.

Un altro aspetto riguarda la regolazione delle responsabilità fra gestore del canale, gestore della pista e amministrazione comunale in assenza di protocolli tipo chiarificatori. La segnaletica dovrebbe ripetutamente mettere in guardia gli utenti circa i rischi di caduta in acqua e prevedere appositi piani di sicurezza in caso di simili eventi. Inoltre occorre anche provvedere a sussidi e presidi che possano aiutare un malcapitato in acqua a risalire l'argine (cosa attualmente in molti casi impossibile).

Come già detto è consigliabile, in determinati tratti, allontanare il corpo stradale della pista in modo che sia garantita una distanza di sicurezza fra il canale e la pista stessa. Inoltre, quando ciò non risultasse possibile, si può utilizzare una banda orizzontale gialla di sicurezza, tracciata parallelamente alla pista, oltre la quale il transito delle biciclette è precluso. I punti di contatto del percorso con la viabilità ordinaria vanno preclusi al traffico veicolare mediante dissuasori che non debbono però essere di ostacolo o di pericolo a pedoni e ciclisti.

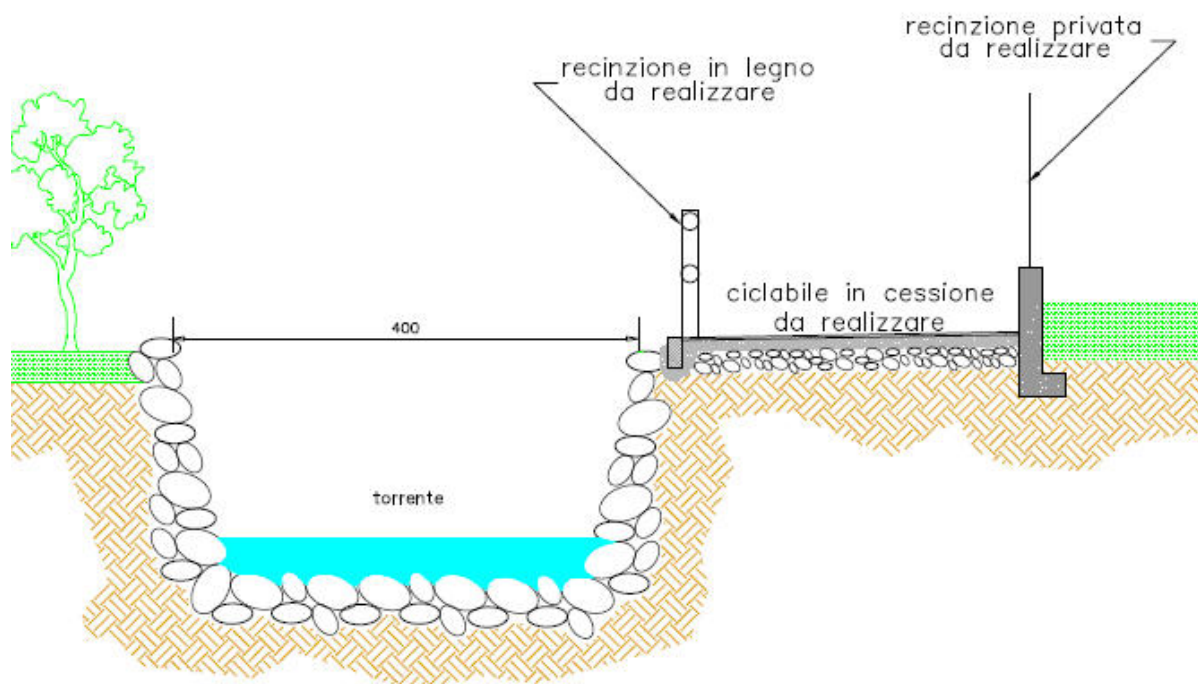
Eventuali strutture di supporto o accessorie (panchine, cestini, pannelli, chioschi ecc.) devono essere sufficientemente ancorati al terreno ma, al tempo stesso, devono essere facilmente asportabili in caso di emergenza idraulica.

http://www.territorio.regione.lombardia.it/shared/ccurl/269/348/3PTR_PPR_Lineeguida_Tracciati.pdf

Premesso

Vi chiediamo di dettagliare le quotature di questo particolare (Sez. B-B) ... **vedere anche altra osservazione n° prog. 2017_02_07_004** presentata in data 8 febbraio 2017.

Dettaglio estratto dalla tavola n. 7 del Progetto - Sezione B-B

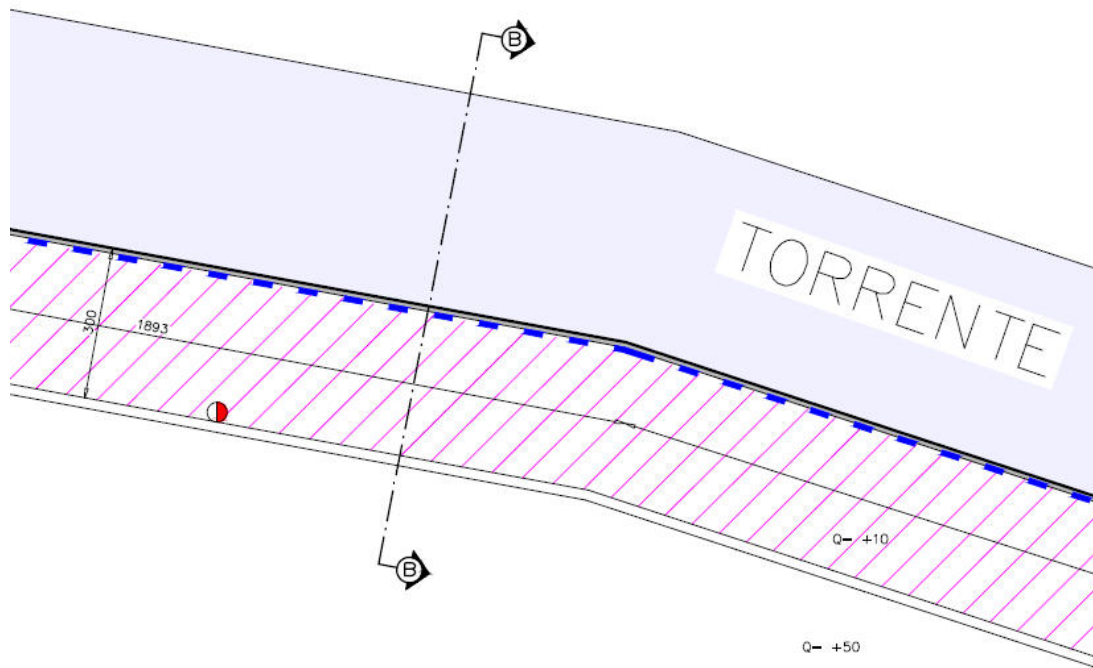


SEZIONE B:B











scala 1/50

Particolare visto in pianta della Sezione B-B

(PA-R11) - Fascia di rispetto dal torrente Viamate (località Senago)
 manca distanza ciclabile-torrente - taglio piante - pavimentazione drenante



Legenda

	RECINZIONE IN LEGNO		TUBAZIONE IN PVC PER RACCOLTA ACQUE METEORICHE
	VERDE E AIUOLE DA REALIZZARE		INGOMBRO FABBRICATO
	ILLUMINAZIONE CICLABILE		NUOVA PISTA CICLABILE
	NUOVO POZZETTI RACCOLTA ACQUE METEORICHE		NUOVI PARCHEGGI DA REALIZZARE
	SEGNALETICA VERTICALE (PARCHEGGIO PER PORTATORI DI HANDICAP)		CORDOLI DA REALIZZARE

IMPORTANTI CONSIDERAZIONI

(PA-R11) - Fascia di rispetto dal torrente Viamate (località Senago)
 manca distanza ciclabile-torrente - taglio piante - pavimentazione drenante

- 1) lo studio del rischio idraulico per cose e persone determinando il livello di piena del corso d'acqua e i periodi di ritorno; è norma condivisa evitare la previsione di piste ciclopedonali in aree inondabili con tempi di ritorno minori di 30 anni e battente idraulico con valore in altezza maggiore di 30 cm; **quindi il Piano Attuativo deve tener conto di quanto riportato nello studio idrogeologico per l'area adiacente al corso del torrente Viamate/Pudiga per lo più la zona rientra nel limite dell'aree allagabili per evento di piena con tempo di ritorno dei TR10-100-500 anni quindi da distanza di rispetto deve tener conto anche di quest'area di esondazione, la fascia di rispetto di 4-10 metri e il tracciamento parallelo alla larghezza del torrente considerando la sua larghezza più critica (TR10-100-500 anni).**
- 2) **il tracciamento della pista (pavimentazione) a una distanza mai inferiore a 4 metri dal ciglio del canale con il rispetto di quanto disposto dal R.D. 25 luglio 1904, n. 523/1904:**

Art. 96 (art. 168, legge 20 marzo 1985, n. 2248, allegato F)

Sono lavori ed atti **vietati in modo assoluto** sulle acque pubbliche, loro alvei, sponde e difese i

seguenti:

a) la formazione.....

f) le piantagioni di alberi e siepi, le fabbriche, **gli scavi e lo smovimento del terreno a distanza dal piede degli argini e loro accessori come sopra, minore di quella stabilita dalle discipline vigenti nelle diverse località, ed in mancanza di tali discipline a distanza minore di metri quattro per le piantagioni e smovimento del terreno e di metri dieci per le fabbriche e per gli scavi;**

- 3) la salvaguardia della funzionalità delle sponde, dei cigli, delle scarpate e dei muri arginali;
- 4) la garanzia del libero accesso di macchine operative o di veicoli per emergenze;
- 5) **la posa di opere di protezione, quali steccati continui, lungo il lato a margine del canale, laddove la distanza fra il canale stesso e il bordo esterno della pista sia forzosamente inferiore a 4 metri; non essendoci impedimenti e/o ostacoli che obblighino al posizionamento di dette opere di protezione, poiché la zona è libera in zona libera da fabbriche o altro, non vi è la necessità di prevedere la protezione/steccato, come previsto in "computo metrico opere di urbanizzazione novembre 2016" punto NON NUMERATO o codificato;**

Quantità	Unità	Prezzo unitario	Importo
Fornitura e posa di staccionata in legno a croce diametro cm. 10 per la pista ciclabile. 8,79+2,57+7,83+32,11+18,93+43,18= =ml. 113,41	ml	115,00	13.042,15

- 6) **in più non c'è la necessità di effettuare tutti i tagli delle piante da voi preventivati con il successivo smaltimento comprensivo di trasporto e corrispettivo alle discariche autorizzate, sempre, nel "computo metrico opere di urbanizzazione novembre 2016" punto B.8.4 210 a) b) c) + B.8.4 225 a) b) c) + B.7.4 30 + B.7.4 95**

(PA-R11) - Fascia di rispetto dal torrente Viamate (località Senago)
manca distanza ciclabile-torrente - taglio piante - pavimentazione drenante

OPERE DI URBANIZZAZIONE							
Num. Ord. Tariffa	DESCRIZIONE	DIMENSIONI				IMPORTI	
		Lungh.	Largh./mq	H/peso	Quant.	unitario	Totale €.
B 8.4 210	Abbattimento di alberi adulti in parchi o giardini, intervento comprensivo di ogni onere, escluso rimozione ceppo.						
a)	Esemplari fino H=m.6				20	74,53	1.490,60
b)	Esemplari da H=m.6 a m.12				12	154,56	1.854,72
c)	Esemplari oltre H=m.12				3	271,85	815,55
B 8.4 195	Potatura di arbusti o cespugli.						
b)	H=cm 100 a cm 200				50	12,55	627,50
B 8.4 225	Estirpazione o frantumazione ceppaie, poste in parchi o giardini.						
b)	Diametro da cm. 30 a cm. 50				20	84,09	1.681,80
c)	Diametro da cm. 50 a cm. 120				12	148,10	1.777,20
d)	Diametro da cm. 120 a cm. 160				3	230,49	691,47
B 7.4 35	Scavo per apertura di cassonetti stradali compreso carico del materiale escluso trasporto. Eseguito a macchina su tutta l'area in cessione. Dim. come da tav. 5 planivolumetrico.		487,14	0,50	mc. 243,57	8,25	2.009,45
B 7.4 30	Trasporto di materiale di risulta alle discariche.	243,57		1.800	t. 438,43	10,10	4.428,14
B 7.4 95	Corrispettivo alle discariche autorizzate.	243,57		1.800	t. 438,43	13,50	5.918,80

- 7) Risulta evidente che la stabilità della pavimentazione della pista è fondamentale ai fini della sicurezza, sebbene non sia compatibile con tutte le situazioni di particolare pregio ambientale. Su una pavimentazione a fondo naturale non è possibile tracciare fasce o corsie delimitanti eventuali margini di sicurezza (tipo calcestruzzo per percorsi). Con una pavimentazione visibile e riconoscibile il ciclista è tenuto a rispettare le distanze di sicurezza. D'altra parte una pavimentazione "solida" presenta, come detto, diversi aspetti ecologici negativi, specie lungo gli argini; una possibile mitigazione potrebbe consistere nell'uso di asfalti drenanti che evitino una eccessiva impermeabilizzazione del fondo o meglio di una pavimentazione con l'impiego di masselli autobloccanti drenanti su letto di ghiaietto e sabbia vagliata (ben costipata) e finita con spargimento a riempire le fughe tra i vari blocchetti con sabbia fine (tipo Ticino).
- 8) Laddove il bordo della pista ciclopedonale si avvicina al canale si rende necessaria un'opportuna protezione onde evitare cadute in acqua o altri incidenti. In linea di principio tale barriera protettiva sarebbe necessaria ovunque il bordo della pavimentazione sia a una distanza dal bordo del canale minore a 4 metri. La barriera protettiva deve essere di forma e di altezza tale da non ostacolare la manutenzione dei tratti spondali e deve essere facilmente asportabile in caso di necessità. Si tenga conto che in alcuni punti la protezione si rende necessaria su entrambi i lati della pista, per la presenza di cavi o rogge parallele.

CHIEDIAMO

1. La pista ciclabile deve essere costruita a giusta distanza dal torrente, nel rispetto delle norme, delle leggi, dei regolamenti, ecc...
2. La pista ciclabile sia realizzata con materiali drenanti in modo da limitare la cementificazione del suolo. (es.: Masselli autobloccanti drenanti - asfalto drenante)
3. L'eliminazione della staccionata di legno per la pista ciclabile, da voi rappresentato in progetto (vedere sezione B-B) – [questo comporta anche l'eliminazione di tutte le altre opere collegate con un risparmio per i cittadini stornando la voce dalle opere in preventivo].
4. Mantenere la zona piantumata allo stato attuale [non occorre il drastico intervento radicale preventivato nel computo metrico: col duplice vantaggio per **l'ambiente** ed un risparmio per **i cittadini**, poiché storniamo la voce dal preventivo] così non occorre spendere quei soldi per il taglio e smaltimento di quelle piante.
5. Il parere della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici e per il Paesaggio in quanto si tratta della fascia di rispetto soggetta a vincolo paesistico, estesa per una fascia di 150 metri su ogni lato dei corsi d'acqua.

Distinti saluti

Titolare dell'osservazione
Per il Movimento 5 Stelle Senago
Sergio Savio