



AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.p.A.

**COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO
E DELLE OPERE AD ESSO CONNESSE**

**PROGETTO PRELIMINARE
EX DELIBERA CIPE DEL 29 MARZO 2006
E FASCE DI SALVAGUARDIA
EX ART.3,PUNTO 7, Dlgs. 190/2002**

**Individuazione delle aree impegnate e delle
relative fasce di rispetto**

Relazione illustrativa

PROGETTAZIONE A.T.I.

MANDATARIA



**ingegneria
europea**

MANDANTE



Progetto
Infrastrutture
Territorio

MANDANTE



MANDANTE



RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE :
Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. Milano N.16492

MANDANTE



MANDANTE



MANDANTE



COORDINATORE TECNICO OPERATIVO :
Arch. Giovanni Cannito O. A. Milano N.2014

RIFERIMENTO ELABORATO

-	DIRETTORIO			FILE		DATA: GIUGNO 2006	REVISIONE	
	codice commessa	N.Prog.	unita'	n. progressivo	n.		data	
-	1	2002702	AUA099	--		SCALA: -		

ELABORAZIONE GRAFICA
A CURA DI :

ELABORAZIONE PROGETTUALE
A CURA DI :

RESPONSABILE PROGETTAZIONE
SPECIALISTICA :

IL DIRETTORE TECNICO :

-

Arch. Giovanni Cannito
Ord. Arch. Milano N. 2014

Ing. Maurizio Torresi
Ord. Ingg. Milano N. 16492



Ing. Terenzio Merletti
Ord. Ingg. Roma N.8625

VISTO DELLA COMMITTENTE

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA S.p.a.



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E DELLE OPERE AD ESSO CONNESSE

PROGETTO PRELIMINARE

INDIVIDUAZIONE DELLE AREE IMPEGNATE E DELLE RELATIVE FASCE DI RISPETTO

(art. 3 D. Lgs n° 190/02)

Relazione illustrativa



1 RIFERIMENTI LEGISLATIVI E FINALITÀ DELL'ELABORATO

Il Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 “Attuazione della Legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale” prevede all’art. 3, comma 3 che:

“Il progetto preliminare delle infrastrutture ... dovrà evidenziare con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia, ...”.

La finalità della norma è quella di fare in modo che le aree individuate dal progetto preliminare come necessarie per la costruzione dell’infrastruttura vengano salvaguardate a tale scopo e che vengano, altresì, salvaguardate le aree destinate a fasce di rispetto della prevista infrastruttura.

In effetti, il successivo comma 7 dello stesso articolo prevede che l’approvazione del progetto preliminare “perfeziona, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l’intesa Stato-Regione sulla sua localizzazione, comportando l’automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti e adottati; gli enti locali provvedono alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate e delle relative eventuali fasce di rispetto”.

2 DEFINIZIONE DELLE AREE OCCUPATE E DELLE FASCE DI RISPETTO E LORO RAPPRESENTAZIONE NELL'ELABORATO

Per **aree occupate** si intendono tutte le aree destinate alla costruzione e all’esercizio delle opere stradali, così come individuate nella planimetria di progetto.

Tali aree comprendono le sedi stradali (asse autostradale, svincoli, strade di connessione), le strutture di servizio (barriere, caselli, aree di servizio, aree di manutenzione, le aree intercluse nei rami di svincolo) e, nei limiti di quanto indicato dalla planimetria di progetto, le strutture laterali, quali argini e scarpate.

Vengono compresi tra le aree occupate, nei limiti delle informazioni disponibili a livello di progetto preliminare, gli spazi interclusi tra sedi stradali e rami di svincolo destinati a far parte del demanio stradale, nonché gli spazi destinati ad interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Per **fasce di rispetto** si intendono le distanze di protezione delle sedi stradali da rispettare nelle costruzioni così come indicato dal D.Lgs 30 aprile 1992 n° 285 (Codice

della Strada) e dal DPR 16 dicembre 1992 n° 495 (Regolamento di esecuzione ed attuazione).

Nell'apposito elaborato cartografico in scala 1:10.000 le aree occupate e le fasce di rispetto vengono rappresentate con un'unica campitura. Le aree occupate corrispondono alla geometria dei tracciati stradali, così come definita dalla planimetria di progetto. Le fasce di rispetto corrispondono alla campitura esterna a tali tracciati stradali.

3 CRITERI E METODO DI IDENTIFICAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO

Il Codice della Strada e il relativo Regolamento prevedono per le fasce di rispetto distanze dal confine stradale diverse in relazione al tipo di strada, al contesto in cui la strada è inserita (fuori o dentro il centro abitato) e alle previsioni degli strumenti urbanistici (presenza o meno di zone edificabili all'esterno dei centri abitati).

Partendo dalle previsioni-prescrizioni del Codice della Strada, il metodo e le procedure seguite nella definizione delle fasce di rispetto, riportate nell'elaborato cartografico, sono stati i seguenti.

a) Tipologie stradali

In base alla classificazione tecnico-funzionale del CdS, le strade in progetto sono così suddivise:

- asse autostradale: tipo A;
- strade a semplice carreggiata di connessione agli svincoli: tipo C, se in ambito extraurbano; tipo E, se in ambito urbano;
- strade extraurbane principali: tipo B (tale tipologia ricorre in solo in corrispondenza del tratto iniziale dell'opera connessa TR CO 06 a Lentate sul Seveso);
- strade extraurbane locali: tipo F (tratti strade a semplice carreggiata da realizzare per risolvere le interferenze con la viabilità locale esistente).

b) Dimensionamento delle fasce di rispetto all'esterno dei centri abitati

Il dimensionamento adottato è quello previsto dal CdS:

- 60 m per l'asse autostradale (tipo A);
- 40 m per le strade di tipo B;

- 30 m per le strade di tipo C;
- 20 m per le strade di tipo F.

c) Individuazione del centro abitato

Non disponendo di tutte le informazioni relative alla delimitazione del centro abitato effettuate dai Comuni come da CdS, il centro abitato è stato individuato come l'ambito coincidente con le aree urbanizzate-edificate esistenti, azionate come tali dagli strumenti urbanistici comunali.

d) Dimensionamento delle fasce di rispetto all'esterno del centro abitato, ma all'interno delle zone edificabili

Il CdS prevede che "fuori dai centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi..." le distanze delle fasce di rispetto dovranno essere le seguenti:

- 30 m per l'asse autostradale (tipo A),
- 20 m per le strade di tipo B;
- 10 m per le strade di tipo C.

Nell'applicare tale previsione del CdS, si sono considerate come "edificabili o trasformabili" le aree destinate dai PRG a nuovi insediamenti residenziali, produttivi e commerciali, nonché a standard per verde e servizi di livello comunale.

Nel caso di aree con obbligo di strumenti urbanistici attuativi, non disponendo di informazioni precise sul fatto che allo stato attuale siano già esecutivi, per le stesse non si è applicata la riduzione della fascia di rispetto prevista per le zone edificabili.

Ciò nell'ipotesi di rinviare al Comune interessato, una volta dimostrata la presenza di piani già esecutivi alla data di approvazione del progetto autostradale, la decisione di applicare la riduzione della fascia.

e) Dimensionamento delle fasce all'interno dei centri abitati

Il CdS prevede l'obbligo di fasce di rispetto per l'edificazione all'interno dei centri abitati solo per le seguenti strade:

- strade di tipo A = 30

- strade di tipo D = 20

Quest'ultimo tipo di strada (D=urbana di scorrimento a doppia carreggiata) non compare, però, in nessuna previsione del progetto Pedemontana.

Ricorrono, invece, casi di strade a semplice carreggiata interne ai centri abitati (tipo E), per le quali il Codice della Strada rinvia alle salvaguardie dei PRG comunali. Per tali casi si è ritenuto opportuno indicare nell'elaborato cartografico una fascia di rispetto di 10 m, come per le strade di tipo C esterne al centro abitato, ma in presenza di zone edificabili di PRG.

f) Fasce di rispetto in corrispondenza dei tracciati in galleria

La fascia di rispetto viene mantenuta anche in corrispondenza delle gallerie artificiali e naturali, a salvaguardia della disponibilità delle aree nella fase di costruzione dell'opera infrastrutturale.

4 MISURE DI SALVAGUARDIA

All'interno delle "fasce di rispetto", come individuate nell'apposito elaborato cartografico, si applicano le norme previste dal Codice della Strada.

E', pertanto, vietato ogni intervento di nuova costruzione, ricostruzione conseguente a demolizioni integrali, ampliamenti fronteggianti le strade di edifici esistenti.

Per le "aree occupate", come definite al precedente paragrafo 2, è evidente la necessità di una misura di salvaguardia più restrittiva di quella prevista per le fasce di rispetto.

Si propone, pertanto, come misura di salvaguardia, che vengano vietati tutti gli interventi di ristrutturazione edilizia e di nuova costruzione, come definiti alle lettere d) ed e) dell'art. 3 del DPR 6 giugno 2001 n. 380, (Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), modificato con D. Lgs. 21 gennaio 2003 n. 16.