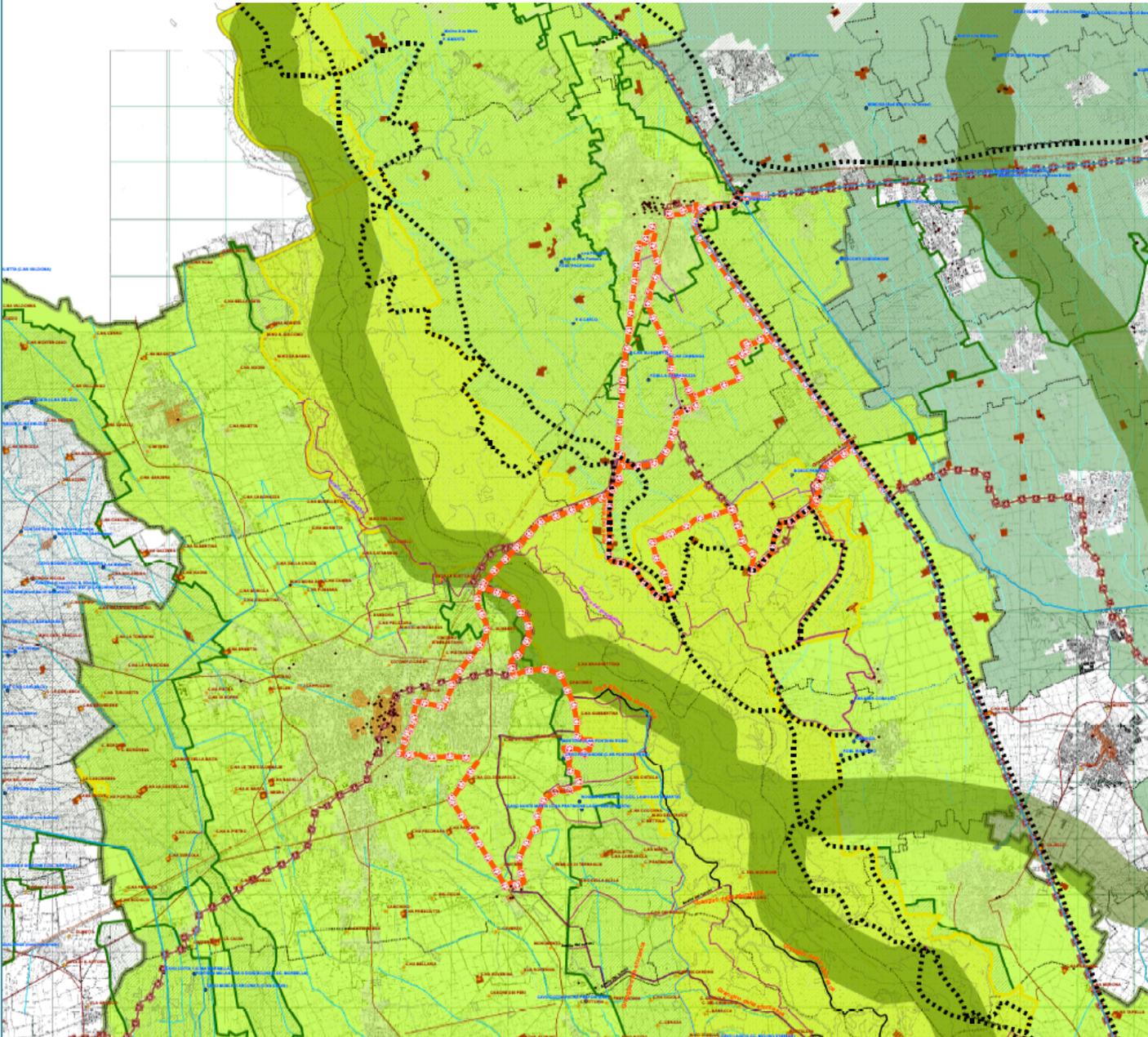


STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE



Sommario

Caratterizzazione territoriale	2
Strumenti di programmazione e pianificazione sovraordinati	3
Territori e beni vincolati	3
1. PTR – Piano Territoriale Regionale.....	4
2. Piano regionale della mobilità ciclistica	6
3. Piano territoriale di coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino.....	6
4. Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pavia	7
5. Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Milano.....	9
Considerazioni degli impatti del progetto sul territorio.....	9
6. Impatti possibili nella fase di cantierizzazione	10

Caratterizzazione territoriale

La presenza della vallata fluviale e la permanenza di un esteso tessuto agricolo ancora produttivo contribuiscono alla forte caratterizzazione naturalistica e paesaggistica in un ambito tutelato dal Parco Lombardo della Valle del Ticino. L'andamento sinuoso del Ticino, i canali artificiali e le risorgive hanno creato una particolare serie di ambienti, ricchi di acqua (corrente e stagnante) e di biodiversità. Sono diverse le zone umide che fanno da corona al fiume e tra queste aree si possono distinguere bio-ambienti differenti: la zona delle acque correnti, la fascia dei fontanili e delle risorgive che portano al fiume acqua pulita e cristallina e le zone ad acqua stagnante (lanche e mortizze), alcune delle quali create artificialmente per l'attività venatoria e diventate in seguito importanti habitat per la colonizzazione delle specie acquatiche. A questi ambienti occorre aggiungere anche quello delle risaie, un ambiente umido fortemente artificiale ma di grande rilevanza.

Fauna

Sotto il profilo faunistico, non solo gli ambienti umidi ma l'intero territorio costituisce l'habitat di molte specie animali tra mammiferi, uccelli, pesci, rettili, anfibi. Si pensi che all'interno dei territori del Parco vivono stabilmente 48 specie di mammiferi ai quali è affidato il ruolo fondamentale nella regolazione dell'equilibrio biologico. Lungo i terrazzi primari e secondari del Ticino, ricoperti prevalentemente dalla robinia e dal sambuco, sono localizzate le tane del tasso o della volpe che abita questi territori insieme con la puzzola, la donnola e la faina. Nei boschi della Valle sono piuttosto diffusi il capriolo, lo scoiattolo, il ghio, il moscardino. Tra le specie molto comuni si trovano il coniglio selvatico e la lepre ai quali si aggiunge la presenza del cinghiale che, ricomparso nei territori del Ticino dopo una lunga assenza, crea non pochi problemi per la notevole colonizzazione e i danni recati alle colture agricole.

La varietà degli ambienti del Parco permette l'insediamento e la nidificazione di un elevato numero di specie, decisamente superiore alla media della pianura padana. Nel corso del ciclo annuale sono presenti nel territorio del parco ben 246 specie diverse di uccelli. Gli uccelli acquatici possono essere considerati non solo i più numerosi e più significativi dal punto di vista naturalistico, ma anche gli animali simbolo del Parco e dei suoi ambienti. Soprattutto gli Ardeidi che trovano, nell'area del Ticino, habitat a loro ideali, si possono incontrare con relativa facilità in ogni stagione; anche gli Anatidi rappresentano una componente faunistica rilevante. Il Ticino, posto lungo un importante itinerario migratorio, non solo offre ambienti ottimali per la sosta, ma costituisce un fondamentale corridoio faunistico lungo un centinaio di chilometri, che collega il Po al lago e alle Prealpi.

La composizione della fauna ittica è molto diversificata; l'elevata articolazione del fiume ha permesso nel tempo il popolamento di ben 40 specie alle quali si sono aggiunte negli ultimi anni anche alcune specie "straniere" importate dal Nord America o dall'Europa Orientale

Infrastrutture

Abbiategrasso e Vigevano sono il fulcro di un sistema stradale con due direttrici radiali rispetto a Milano e la sua tangenziale, e la SS494 Vigevanese (con Vigevano e con la sponda occidentale del Ticino), e una direttrice nord-sud, la SS526 Est Ticino (con Magenta e Malpensa a nord, con Pavia a sud e con le diverse conurbazioni presenti ad est del Ticino). E' una maglia viaria di tipo ordinario, con collegamenti poco adeguati con la rete autostradale principale, che costituisce anche l'armatura portante dell'impianto viario urbano del comune, condizionandone le direttrici di espansione.

L'ambito in cui si inserisce il tracciato è attraversato dalla linea ferroviaria Mortara-Milano, che in circa 25 minuti di percorrenza permette di raggiungere la stazione di Milano Porta Genova, con una frequenza media durante il giorno di 60 minuti, che giunge a circa 20 minuti nelle ore di punta.

Aspetti geologici e geomorfologici

Topograficamente l'area è prevalentemente pianeggiante, con quote fra i 126 e gli 80 m s.l.m., e impostata su tre distinti ripiani morfologici, separati da scarpate, di origine fluviale, che si snodano in direzione NO-SE, risultato dell'azione erosiva esercitata dal Ticino sulla coltre fluvioglaciale wurmiana:

1. I depositi affioranti ad Est della scarpata principale, poste a quote topografiche più elevate, sono attribuibili al fluvioglaciale Wurm. Tali depositi costituiscono il livello principale della Pianura Padana, definito in letteratura come Piano Generale Terrazzato.
2. Ad ovest della scarpata principale, i materiali presentano un carattere prevalentemente sabbioso o sabbioso-ghiaioso e la loro origine è ricondotta a fasi successive di alluvionamento e di erosione del Ticino (Alluvium Antico).
3. Infine, dal punto di vista geo-litologico, negli alvei fluviali del Ticino abbandonati ed attivi, è presente

l'unità più recente ed attuale (Olocene superiore) originatasi da processi alluvionali.

Caratteristiche litologiche dei suoli

Il territorio può essere suddiviso in tre principali unità, sulla base delle caratteristiche fisiche del primo sottosuolo desunte dalla Carta Litologica dello Studio Geologico comunale ('04), in direzione da ovest a est:

- 1. suoli a substrato sabbioso-limoso o ghiaioso-ciottoloso a matrice sabbioso; corrispondono alle zone adiacenti ai corsi d'acqua e alle isole fluviali inondabili e alle piane alluvionali inondabili con dinamica deposizionale: permeabilità elevata-moderatamente elevata.
2. suoli a substrato ghiaioso a matrice sabbiosa-limosa, talvolta sabbiosa-argillosa; le superfici corrispondenti sono i terrazzi fluviali stabili: permeabilità da moderata a moderatamente elevata.
3. suoli a substrato ghiaioso e sabbioso grossolano; il pedopaesaggio corrisponde alle valli alluvionali oloceniche con superfici terrazzate: permeabilità moderatamente elevata

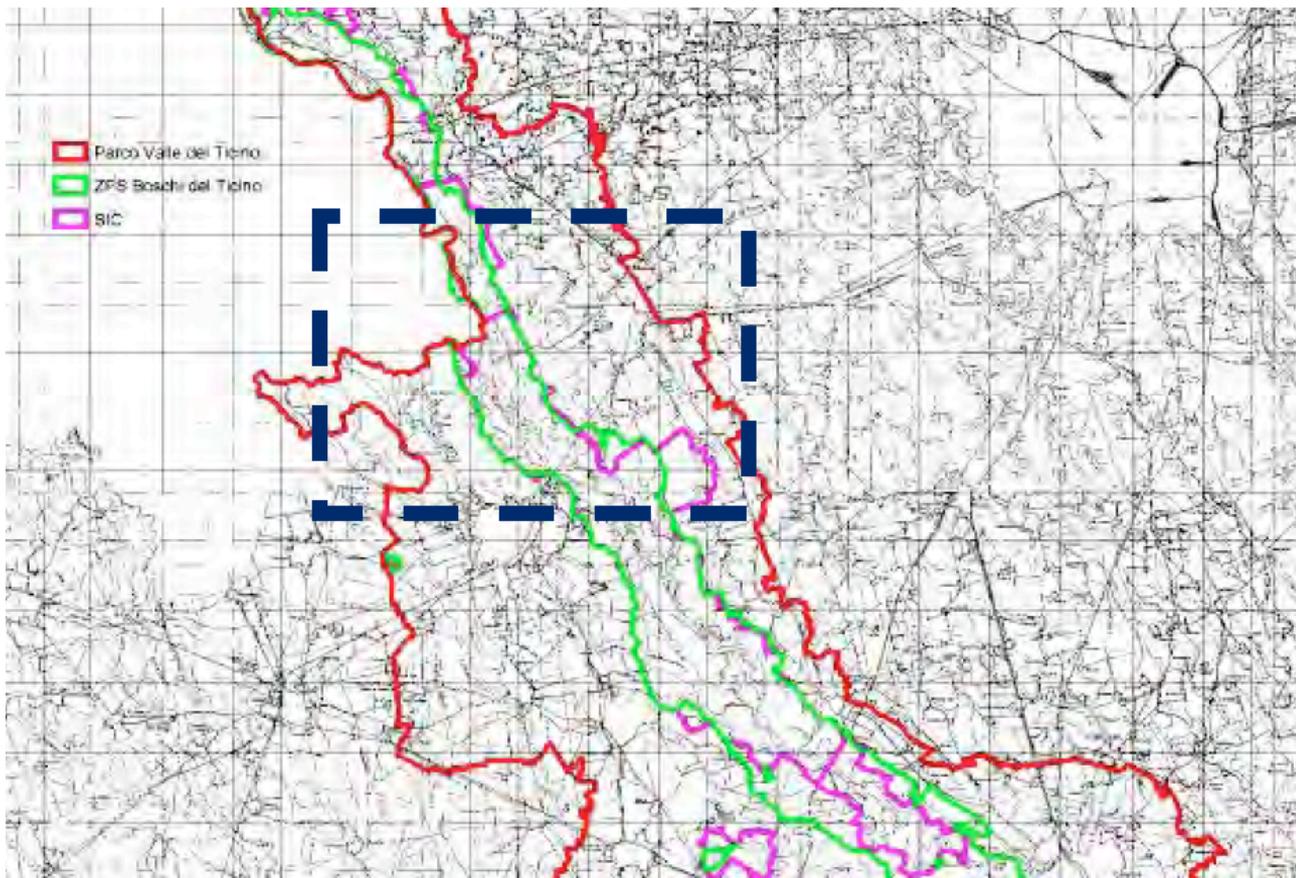
Strumenti di programmazione e pianificazione sovraordinati

Territori e beni vincolati

Dalle aree naturali protette ai boschi vincolati, dalle zone di rispetto archeologico alle fasce di protezione dei corsi idrici (ex legge Galasso), dai beni vincolati originariamente dalla ex legge 1089/1939 alle bellezze d'insieme originariamente ex legge 1497/1939, sono molti i beni e i territori inclusi entro il confine comunale sottoposti a tutela attraverso vari regimi di protezione.

Tra questi un ruolo e un significato rilevante viene sicuramente assunto dal la presenza sul nelliambito del percorso il Sito di Importanza Comunitaria (Dir. 92/43/CEE "Habitat") codificato tra l'elenco dei siti Natura 2000 nel territorio della Regione Lombardia (cod. IT2080002) e denominato "Basso corso e sponde del Ticino". Il sito comprende sia la depressione valliva del fiume Ticino, sia parte della pianura in cui è inciso il solco fluviale, la cosiddetta bassa pianura. La ricchezza di acque, la diversa composizione e tessitura dei suoli, il rapporto storico tra uomo e foreste fanno sì che l'area rappresenti un elemento di elevato valore naturalistico nell'ambito della Pianura Padana. Ambedue i siti vedono come Ente Gestore il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

La presenza dei boschi a querce, carpini e olmi, nonché le boscaglie a salici e ontano nero sono molto importanti perché costituiscono relitti della vegetazione forestale planiziale padana, altrove quasi completamente scomparsa a causa dell'antropizzazione del territorio. Una presenza tanto più importante per la loro discreta estensione e continuità ecosistemica in un contesto dove l'elevatissima frammentazione ambientale ha ridotto altri habitat analoghi a residui molto isolati e di ridotte superfici.



Confini aree Parco (in rosso), aree ZPS (in verde), aree SIC (in viola)

Per quanto riguarda la Rete ecologica Primaria vi è la presenza di un tratto fondamentale della rete ecologica primaria la Valle del Ticino (Codice 31 e un corridoio primario a moderata antropizzazione che attraversa da nord a sud l'ambito di intervento.

1. PTR – Piano Territoriale Regionale

Obiettivi territoriali specifici per l'ambito in cui è previsto il progetto Traccia Azzurra

Il territorio regionale è stato suddiviso in 6 fasce longitudinali corrispondenti alle grandi articolazioni dei rilievi, che partendo dalla bassa pianura a nord del Po, si svolgono attraverso l'alta pianura, la collina, la fascia prealpina fino alla catena alpina. Entro queste fasce sono identificati i caratteri tipologici del paesaggio lombardo.

La fascia in cui si interviene con il progetto Traccia Azzurra è quella della bassa pianura a coltura cerealicola e foraggera, mentre le unità tipologiche di paesaggio sono la pianura irrigua ed il paesaggio delle fasce fluviali. Per ogni unità tipologica di paesaggio il Piano segnala gli obiettivi generali di tutela paesistica, gli elementi e gli aspetti caratterizzanti l'ambito e i relativi specifici indirizzi di tutela.

_ Tutelare i paesaggi della bassa pianura irrigua, rispettandone la straordinaria tessitura storica e la condizione agricola altamente produttiva. Tale obiettivo si articola nei seguenti obiettivi specifici:

_ Contrastare l'inquinamento della falda derivante dall'uso eccessivo di fertilizzanti chimici e diserbanti; indirizzi di tutela:

- Ridurre e controllare l'uso di fertilizzanti chimici e diserbanti;
- controllare e limitare degli allevamenti fortemente inquinanti.

_ Riparare al crescente impoverimento del paesaggio agrario tradizionale; indirizzi di tutela:

- Promuovere parchi agricoli;

- tutelare integralmente e recuperare il sistema irriguo e nelle colture collegate a questo sistema (marcite, prati marcitatori, prati irrigui);

- mantenere e tutelare le partiture poderali e le quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale;

- sviluppare metodi biologici di coltivazione;

- ricostituire stazioni di sosta e percorsi ecologici per la fauna e l'avifauna stanziale e di passo.

_ Evitare la diffusione di modelli insediativi urbani nelle campagne; indirizzi di tutela:

- Incentivare il recupero della dimora rurale;

- sperimentare nuove tipologie costruttive per gli impianti al servizio dell'agricoltura migliorandone l'inserimento ambientale e paesaggistico;

- incentivare la forestazione dei terreni agricoli dismessi (set-aside) o la restituzione delle zone marginali ad uno stato di naturalità.

_ Evitare i processi di deruralizzazione o sottoutilizzazione del suolo; indirizzi di tutela:

- Prevedere espansioni urbane che evitino lo spreco di territorio, attraverso una più accurata gestione della pianificazione urbanistica.

_ Tutelare e valorizzare la cultura contadina; indirizzi di tutela:

- Favorire la "museificazione" delle testimonianze e delle esperienze del mondo contadino ed una loro attiva riproposizione nel tempo.

_ Tutelare i paesaggi delle fasce fluviali. Tale obiettivo si articola nei seguenti obiettivi specifici:

_ Tutelare gli elementi geomorfologici nell'intero spazio dove il corso d'acqua ha agito;

indirizzi di tutela:

- proteggere i caratteri di naturalità dei corsi d'acqua;

- riportare gli interventi di rafforzamento e costruzione di nuovi sistemi di arginatura o convogliamento delle acque con i caratteri naturalistici e ambientali;

- potenziare la diffusione della vegetazione riparia, dei boschi e della flora dei greti.

_ Tutelare gli insediamenti e delle percorrenze; indirizzi di tutela:

- Limitare gli insediamenti nelle zone golenali

- Limitare le strutture turistiche prive di una loro dignità formale

- Tendere, nel recupero dei centri storici rivieraschi, al rapporto vivo con il fiume e con gli elementi storici che ne fanno contrappunto

- Salvaguardare la disposizione lineare dei nuclei a piè d'argine

- Riprendere e conservare i manufatti relativi ad antichi guadi

Obiettivi territoriali specifici

Nella sezione dedicata al piano paesaggistico, il PTR l'ambito in cui si interviene come appartenente al sistema metropolitano lombardo, situandolo nella fascia della bassa pianura. Nella tavola H, Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti individua i rischi di degrado come principalmente provocati da:

_ processi di urbanizzazione e infrastrutturazione;

_ trasformazione della produzione agricola e zootecnica;

_ abbandono e dismissione.

Tra le strade panoramiche vengono individuate la SS526 Est Ticino la SS494 da Abbiategrasso a Vigevano. Tra i tracciati guida paesaggistici viene individuata la Greenway del Ticino e del Naviglio Grande Milanese, da cui una diramazione tocca Abbiategrasso in direzione Pavia.

Nella sezione successiva "Sezioni Tematiche" del PTR vengono raccolti elementi, riflessioni, spunti che offrono l'opportunità di fornire chiavi di lettura e interpretazione dei fenomeni. In particolare, dalla lettura dell'Atlante di Lombardia, Sezione III, che contiene i risultati delle indagini conoscitive a supporto dei diversi settori di programmazione regionale rappresentati tematicamente e Sezione IV, che è finalizzata a rappresentare i sub-bacini regionali della pianificazione, anche attraverso la sintesi dei PTCP predisposta dalle province, per l'ambito si rilevano:

_ Presenza del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino, entro il quale si individuano siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) (Sez III, tav. 16)

_ Area vulnerabile ai sensi della Direttiva 91/676/CEE, in quanto attraversato da corpi idrici significativi ai sensi del D.Lgs. 152/1999 (fiume Ticino) (Sez. III, tav. 23)

Presenza di un tratto fondamentale della rete ecologica primaria (Sez IV, tav. 18)

2. Piano regionale della mobilità ciclistica

Si riporta lo stralcio del Documento di Piano del PRMC che interessa in particolar modo Il percorso della Via delle Risaie.

PERCORSI CICLABILI IN AMBITI SENSIBILI

La pianificazione/progettazione e la realizzazione di percorsi ciclopedonali in ambiti di pregio ambientale e paesaggistico, quali Parchi, aree protette, aree sensibili che fanno parte della Rete Natura 2000 oppure percorsi che interessano la Rete Ecologica Regionale, devono porre maggiore attenzione a ridurre il consumo di suolo, ad utilizzare materiali adeguati per il fondo, ad utilizzare specie autoctone nella fase di rimboschimento. A tal fine si rimanda anche agli “ELEMENTI DI ATTENZIONE PER LA FASE ATTUATIVA” contenuti nel cap.5.1 del Rapporto Ambientale, Tabella 5-1 “Matrice di valutazione delle azioni con le componenti ambientali significative”; al cap. 3 “Schede di valutazione dei percorsi” dello Studio di Incidenza ed all’allegato dello stesso studio “Abaco delle buone pratiche”. Per ambiti sensibili si intendono anche le **aree agricole**. Pertanto qualora il percorso ciclabile interessi tali aree, è necessario fare riferimento a quanto disposto dalla L.R. 12/2005 art. 15 e 18, considerando le specifiche norme di valorizzazione, di uso e di tutela, in rapporto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, ove esistenti. Inoltre, per un più basso impatto ambientale degli interventi, si suggerisce di considerare la tipologia “ciclopedonale”, che consente più elasticità sui parametri di progettazione (pendenze minime, raggi di curvatura, ecc.) con un conseguente minore utilizzo di suolo e minore impatto. Ai sensi del Decreto dirigenziale n. 11012 del 27 novembre 2013 “**Valutazione di incidenza del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**”, qualora il tratto di itinerario oggetto di intervento interessi un sito di Rete di Rete Natura 2000, valutato dallo Studio di Incidenza **con effetto potenzialmente medio**, la progettazione definitiva/esecutiva di un nuovo tratto di percorso (comprese le opere accessorie) dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Incidenza. Negli stessi ambiti, la progettazione definitiva/esecutiva, relativa alla messa in sicurezza/manutenzione, dovrà essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza.

Qualora, invece, il tratto di itinerario oggetto di intervento interessi un sito di Rete di Rete Natura 2000, valutato dallo Studio di Incidenza **con effetto potenzialmente basso**, la progettazione definitiva/esecutiva dovrà essere sottoposta a **procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza**, sia in riferimento ad un nuovo tratto di percorso (comprese le opere accessorie) che alla messa in sicurezza/manutenzione. In particolare si rimanda al Rapporto Ambientale, tabella riassuntiva del cap.7 “Sintesi dello Studio di Incidenza”, che elenca gli itinerari ed i Siti di Rete Natura 2000 interessati e valutati dallo Studio di Incidenza e riporta le relative prescrizioni di ordine procedurale. In ogni caso le modalità di intervento, la tempistica di cantiere e le eventuali opere di mitigazione e/o compensazione dei progetti prossimi ai Siti di Rete Natura 2000 dovranno essere concordati con gli Enti Gestori dei Siti. E’ auspicabile, comunque, che l’ente attuatore richieda il supporto tecnico/procedurale agli uffici tecnici della Regione e della provincia interessata.

3. Piano territoriale di coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino

Obiettivi territoriali specifici

L’intervento è compreso nel perimetro del Parco regionale lombardo della Valle del Ticino e ricade nelle seguenti zone in esso definite:

Zona B1 (zone naturalistiche orientate)

Recupero e qualificazione naturalistica nelle sue massime espressioni Raggiungimento dell’equilibrio ecosistemico

Recupero vegetazionale e naturalistico

Zona B2 (zone naturalistiche di interesse botanico forestale)

Gestione del patrimonio arboreo

Recupero zone degradate ed inercluse

Zona B3 (aree di rispetto delle zone naturalistiche perifluviali)

Indirizzamento secondo metodologie agronomiche eco-compatibili

Conservare e migliorare i caratteri naturalistici, ambientali e paesaggistici

Zona C1 (zone agricole e forestali a prevalente interesse faunistico)

Rispetto degli elementi di caratterizzazione paesistica

Miglioramento dei caratteri agronomici, faunistici e ambientali

Mantenimento dell'uso dei suoli

Riuso del patrimonio esistente

Zona C2 (zone agricole e forestali a prevalente interesse paesaggistico)

Rispetto degli elementi di caratterizzazione paesistica

Riuso del patrimonio esistente

Zona G2 (zona di pianura irrigua a preminente vocazione agricola)

Raggiungimento della miglior valorizzazione agronomica

Recupero degli elementi paesistici

Area F (delimitazione area di divagazione fluviale)

Consentire il naturale evolversi dei fenomeni della dinamica fluviale e degli ecosistemi

Conservazione dello stato dei suoli, senza turbative per gli ecosistemi ed i valori paesistici

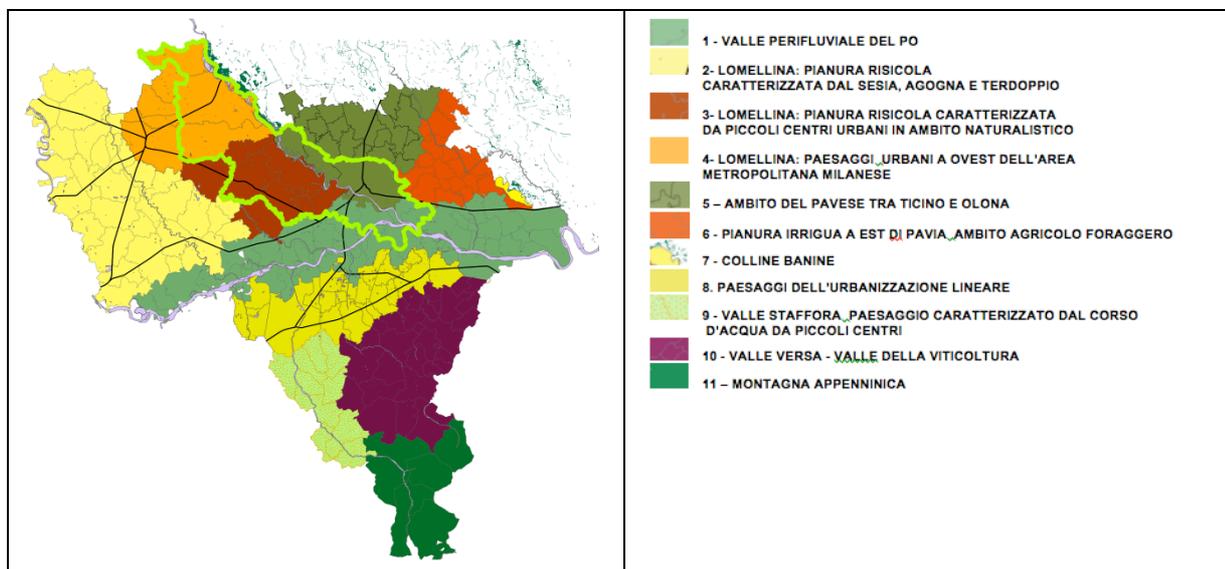
Rinaturalizzazione e riforestazione delle aree

Difesa delle sponde e regimazione idraulica

4. Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pavia

Disposizioni per le unità tipologiche di paesaggio - Riferimento: articolo II - 11

L'ambito di intervento ricade nell'Unità tipologica di paesaggio (UdP) n 4 - **Lomellina: paesaggi urbani a ovest dell'area metropolitana milanese (aree della trasformazione paesaggistica)** è definita con apposita simbologia grafica sulla tavola 2, di cui si riporta uno stralcio nella figura successiva.



Articolazione delle Unità tipologiche di Paesaggio provinciali

UdP 4. Lomellina: paesaggi urbani a ovest dell'area metropolitana milanese (aree della trasformazione paesaggistica)

Sintesi delle principali caratteristiche

Unità tipologica a matrice prevalente di stampo rurale, con significativi e diffusi elementi di pregio naturalistico, e del Parco fluviale del Ticino, con i comuni maggiori che definiscono il sistema urbano e

territoriale attestato sulla direttrice Vigevanese, su cui si addensano i maggiori rischi conurbativi. Presenza dell'interporto di Mortara.

- A. Qualificazione volta a limitare il processo evolutivo disordinato degli spazi aperti, dei margini urbani, in relazione con le emergenze naturalistiche presenti. Valorizzazione del Naviglio Sforzesco.
- B. Tutela, salvaguardia e valorizzazione degli elementi residui del paesaggio agrario, della trama e dei canali attraverso l'inserimento di nuovi elementi vegetazionali, il mantenimento delle cortine verdi, il recupero e la ricostruzione della vegetazione ripariale.
- C. Sostegno alla pioppicoltura come elemento caratteristico di diversificazione del paesaggio tipico della pianura padana. Nei casi in cui la pioppicoltura interessi aree di golena fluviali si deve prevedere la parallela realizzazione di unità ecosistemiche di interesse ecologico-naturalistico finalizzate a integrare funzionalmente le aree di golena all'interno delle reti ecologiche provinciale e locale.

Indirizzi

- a) Progettazione d'interventi per il ridisegno e la riqualificazione urbanistica ed ambientale degli ambiti urbanizzati ed edificati d'interfaccia con gli spazi aperti a vocazione agricola.
- b) Realizzazione di circuiti per la mobilità di tipo turistico e ciclopedonale.
- c) Interventi di recupero e ripristino di fabbricati e insediamenti d'origine rurale.
- d) Attivazione di procedure di coordinamento delle politiche paesaggistiche in relazione alla definizione degli interventi della viabilità, e alla presenza dell'Interporto di Mortara.
- e) Promozione di progetti di recupero dei centri storici con particolare riferimento agli assi di penetrazione e attraversamento urbano lungo la direttrice Vigevanese e lungo la direttrice ferroviaria del Naviglio Grande in direzione Milano.
- f) Promozione di progetti per la riqualificazione e l'inserimento paesaggistico delle medie e grandi strutture di vendita intorno a Vigevano, anche mediante il coinvolgimento della Provincia di Milano e l'attivazione di procedure di concertazione per quanto riguarda l'asse commerciale che si distribuisce sulla direttrice del Naviglio Grande.
- g) Ricostituire stazioni di sosta e percorsi ecologici per la fauna di pianura e l'avifauna stanziale e di passo.
- h) Il sostegno alla pioppicoltura va effettuato anche attraverso la sensibilizzazione degli agricoltori all'adesione a schemi internazionali di certificazione per una pioppicoltura sostenibile, che regolano la pratica gestionale delle coltivazioni, come il PEFC (Programme for Endorsment Certification Schemes) approvato nel 2007 indicato nelle pubblicazioni disponibili sul sito internet della Regione Lombardia.

Mobilità ciclabile e a basso impatto

(I) I comuni nei PGT, in coordinamento con i PUT (piani urbani del traffico) o i PUM (piani urbani della mobilità) ove previsti, localizzano le aree da pedonalizzare e le zone da sottoporre a limitazione del traffico, preferibilmente in corrispondenza dei centri storici o dei centri commerciali naturali. Nelle zone a traffico limitato si possono prevedere forme di accesso regolamentate, consentendo l'accesso solo a residenti e a veicoli con motori a basso livello di emissioni.

(I) La pianificazione comunale prevede zone a 30km/h nei luoghi ove sono presenti attrezzature e servizi a forte richiamo di flussi pedonali o lungo la viabilità locale a destinazione prevalentemente residenziale.

(I) La pianificazione comunale prevede adeguati sistemi di parcheggi lungo gli assi principali di penetrazione urbana, esterni alle sedi stradali, con tariffe progressivamente decrescenti all'aumentare della distanza dal centro. Dai parcheggi più periferici vengono organizzate adeguate modalità di spostamento per il raggiungimento del centro, con mezzo pubblico, o attraverso percorsi pedonali e/o ciclabili protetti.

(O) Nei piani territoriali d'ambito, o nel piano dei servizi provinciale di cui all'articolo IV-7, vengono adottate modalità di coordinamento tra comuni per l'attivazione di forme di spostamento a basso impatto

del tipo car-sharing, o altre forme sperimentali che necessitino per essere attuate di un bacino di utenza esteso a più comuni.

(O) La provincia promuove il coordinamento dei mobility manager che operano nelle istituzioni e nelle organizzazioni presenti sul territorio al fine di migliorare l'offerta di trasporto pubblico e favorire il trasferimento modale verso il mezzo pubblico.

O) Ai fini della fruizione turistica del Sistema Po di Lombardia provincia e comuni promuovono l'adozione di modalità di spostamento a basso impatto, attraverso la realizzazione di ciclovie, e l'accesso mediante trasporto pubblico.

(D) Le strade d'argine del Po, del Ticino, e degli altri corsi d'acqua e canali, sono direttrici strategiche ai fini della realizzazione di percorsi ciclopedonali di carattere turistico e fruitivo, e la provincia ne favorisce l'utilizzo coordinando a tale fine le competenze di comuni ed enti gestori delle strade.

5. Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Milano

Obiettivi generali

Obiettivo O1 - Compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni:

Persegue la sostenibilità delle trasformazioni rispetto alla qualità e quantità delle risorse naturali: aria, acqua, suolo e vegetazione. Presuppone altresì la verifica delle scelte localizzative per il sistema insediativo rispetto alle esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali.

□ Obiettivo O2 - Integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità.

Presuppone la coerenza

fra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto al livello di accessibilità proprio del territorio, valutato rispetto ai diversi modi del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni.

Obiettivo O3 - Ricostruzione della rete ecologica provinciale.

Prevede la realizzazione di un sistema di interventi atti a favorire la ricostruzione della rete ecologica provinciale, la biodiversità, e la salvaguardia dei varchi inedificati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici.

Obiettivo O4 - Compattazione della forma urbana. E' finalizzato a razionalizzare l'uso del

suolo e a ridefinire i margini urbani; ciò comporta il recupero delle aree dismesse o

degradate, il completamento prioritario delle aree intercluse nell'urbanizzato, la localizzazione dell'espansione in adiacenza all'esistente e su aree di minor valore agricolo e ambientale, nonché la limitazione ai processi di saldatura tra centri edificati.

Obiettivo O5 - Innalzamento della qualità insediativa.

Persegue un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde, la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione architettonica di qualità e l'attenzione, per quanto possibile, alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Persegue inoltre la diversificazione dell'offerta insediativa anche al fine di rispondere alla domanda di interventi di "edilizia residenziale sociale" diffusi sul territorio e integrati con il tessuto urbano esistente.

Obiettivi territoriali specifici:

Sistema della mobilità:

_ Raddoppio linea ferroviaria Milano - Mortara (soluzione nodo di Abbiategrasso)

_ Potenziamento asse viabilistico Magenta - Abbiategrasso - Vigevano

_ Proposta di riqualificazione della SS 494

_ Indicazioni emerse dal tavolo interistituzionale dell'Abbatense – Binaschino

_ Proposta di riqualificazione e valorizzazione della SS 526

Considerazioni degli impatti del progetto sul territorio

Il Progetto rientra negli obiettivi ambientali di tutti gli strumenti di programmazione sovra locale considerati rispetto al criterio della sostenibilità della mobilità.

Il progetto vuole ampliare i bacini di attrazione di stazioni e fermate attraverso la realizzazione di reti ciclabili estese per servire sia i centri abitati di Abbiategrasso e Vigevano sia per collegare i percorsi

naturalistici in una rete in grado di essere continua e offrire diverse opportunità territoriali: fruizione turistica, percorsi casa-lavoro.studio.

Il tratto di itinerario oggetto di intervento ricade in Rete di Rete Natura 2000, valutato dallo Studio di Incidenza del PRMC **con effetto potenzialmente medio** “La progettazione definitiva/esecutiva di un nuovo tratto di percorso (comprese le opere accessorie) dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Incidenza. Negli stessi ambiti, la progettazione definitiva/esecutiva, relativa alla messa in sicurezza/manutenzione, dovrà essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza “(PRMC).

Per la progettazione definitiva/esecutiva di INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA/MANUTENZIONE di percorso		
Itinerario	Procedura	Sito Rete Natura 2000
10_ Via delle Risaie	VIC	SIC IT2050010 OASI DI LACCHIARELLA ⁽³⁾
		<i>⁽³⁾ Dovranno essere sottoposti a Valutazione di Incidenza eventuali interventi di adeguamento, potenziamento o messa in sicurezza della pista ciclabile già esistente attorno al perimetro del SIC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella"</i>
	Verifica assoggettabilità	SIC IT20B0001 BOSCO FOCE OGLIO
		ZPS IT20B0009 VALLI DEL MINCIO
		ZPS IT2080301 BOSCHI DEL TICINO
		SIC IT2080002 BASSO CORSO E SPONDE DEL TICINO
		SIC IT20A0004 LE BINE
		ZPS IT20B0401 PARCO REGIONALE OGLIO SUD
		ZPS IT20B0501 VIADANA, PORTIOLO, SAN BENEDETTO PO E OSTIGLIA

La criticità dell'intervento inoltre è da considerarsi attentamente in fase di cantierizzazione.

6. Impatti possibili nella fase di cantierizzazione

Impatti

La zona che si ritiene più delicata e che merita una maggiore attenzione in fase di Cantiere è la zona naturalistica del Parco del Ticino.

Per quanto riguarda la protezione della fauna, in particolare gli uccelli sarà importante eseguire i lavori extraurbani più rumorosi in periodo non riproduttivo (agosto-marzo),

Si sottolinea la necessità di garantire un monitoraggio costante della fauna nella zona interessata dai lavori specialmente in corso d'opera. In generale le potenziali incidenze negative sono da ritenersi trascurabili,

Atmosfera

Il movimento dei mezzi di cantiere, oltre a produrre disturbo all'avifauna potrebbe avere ripercussioni sulla componente atmosferica, specialmente per quanto riguarda gli aspetti legati all'inquinamento e al sollevamento di polvere. In merito all'emissione di inquinanti (NOx, CO e PM10) derivanti dal funzionamento degli automezzi impiegati, si riporta che tutti gli automezzi saranno a norma CE. Per quanto riguarda il sollevamento di polvere durante il transito dei mezzi si dovrà provvedere a bagnare con regolarità le piste di cantiere, al fine di contenere il sollevamento della polvere.

Idrosfera

Per quanto riguarda gli interventi inerenti la rete di canali non si aspettano particolari impatti né sul regime idrologico-idraulico né in merito alle caratteristiche organolettiche (specialmente la torbidità) in quanto le lavorazioni saranno svolte preferibilmente all'asciutto.

Suolo e sottosuolo

Le previste attività di scavo e battitura per la realizzazione della pista dovrebbero avere poca influenza su questa componente, in particolare per quanto riguarda le eventuali interferenze con falde idriche

sotterranee. Per questo motivo non saranno da prevedere degli studi di dettaglio per valutare la profondità della falda. In ogni caso, nel progetto non si prevede di realizzare interventi che prevedono il movimento di cospicui volumi di terreno, in modo da contenere il potenziale impatto sulla componente idrogeologica.

Rumore

Dal un punto di vista dell'impatto acustico, si possono individuare i classici disturbi arrecati da un tradizionale cantiere. L'inquinamento acustico è dovuto essenzialmente al funzionamento delle macchine operative (autocarri, escavatori, ecc.), che saranno ovviamente di vario tipo in relazione alle caratteristiche delle lavorazioni da eseguire. Si tratta, in ogni caso, di macchine operatrici e di lavorazioni a cui non sono imputabili emissioni che vanno oltre ad un disagio o fastidio per chi vi è esposto, dal momento che i mezzi saranno tutti omologati CE in materia di emissioni sonore.

Viabilità

Visto il modesto movimento di volumi di terreno non si prevede l'utilizzo di un elevato numero di camion, se non per un periodo limitato nella fase di costruzione dell'area parcheggio e del centro servizi; in ogni caso si deve prevedere un dispiegamento di mezzi tale da non andare ad appesantire l'attuale flusso di traffico nelle aree interessate interne al Parco e nelle arterie interessate.