



Città di Vimercate
Provincia di Monza e della Brianza

Variante Parziale degli atti costituenti il
Piano di Governo del Territorio
per realizzazione di modifica previsioni
viabilistiche e ciclopedonali su
SP 2 Monza – Trezzo

ai sensi dell'art.13, L.R. n.12/2005 e s.m.i.

Verifica di Assoggettabilità alla
Procedura di VAS

Rapporto Preliminare

Settembre 2021

Redazione a cura di:
Dott. Davide Bassi
Pianificatore Territoriale
Via Caduti in Missione di Pace 19
20134 Milano

bassibetteo@gmail.com

Indice

PREMESSA.....	1
1 RIFERIMENTI NORMATIVI	2
2 METODOLOGIA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE	4
2.1 Schema processuale complessivo	4
2.2 Soggetti coinvolti nel processo	4
2.3 Struttura del Rapporto Preliminare.....	5
3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE E I CRITERI DI SOSTENIBILITÀ ASSUNTI PER LA VALUTAZIONE	7
3.1 Quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile.....	7
3.2 Criteri di sostenibilità assunti per la valutazione	15
4 LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT	17
4.1 Elementi di dettaglio della proposta	20
5 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLA VARIANTE.....	23
5.1 Influenza della variante sugli indirizzi dei piani e programmi sovraordinati agenti sul contesto.....	23
5.1.1 <i>Piani e Programmi selezionati ai fini della valutazione</i>	23
5.2 Il contesto di analisi	90
5.2.1 <i>Dinamiche socio-economiche</i>	92
5.2.2 <i>Infrastrutture per la mobilità e traffico</i>	97
5.2.3 <i>Qualità dell'aria</i>	103
5.2.4 <i>Idrografia e gestione delle acque</i>	108
5.2.5 <i>Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo</i>	113
5.2.6 <i>Paesaggio ed elementi storico-architettonici</i>	122
5.2.7 <i>Ecosistema e biodiversità</i>	127
5.2.8 <i>Rumore</i>	138
5.2.9 <i>Rischi per la salute umana o per l'ambiente</i>	141
5.3 Sintesi delle influenze della Variante sul contesto di analisi	148
6 QUADRO SINTETICO DI CONFRONTO	151
7 CONCLUSIONI	153
8 FONTI UTILIZZATE	155

PREMESSA

Il Comune di Vimercate è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 67 del 24.11.2010 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia – Serie Avvisi e Concorsi del 16.03.2011 n. 11.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 22 del 20.04.2016 (BURL SAC n. 33 del 17.08.2016) è stata approvata una Variante Parziale.

Infine con Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 22.07.2020 (BURL SAC n. 5 del 03.02.2021) è stata approvata la Variante Generale attualmente vigente.

Con Delibera di Giunta Comunale n. 96 del 06.07.2021 l'Amministrazione comunale ha dato avvio al procedimento di redazione di una Variante Parziale degli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio per la realizzazione di una modifica delle previsioni viabilistiche e ciclopedonali sulla SP 2 Monza – Trezzo.

Il presente Rapporto preliminare, coerentemente con quanto previsto dall'art. 4 della LR 12/2005, e con gli schemi procedurali allegati alla DGR 761/2010 ed alla DGR 3836/2012, contiene le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute e sul patrimonio culturale della Variante Parziale avviata.

1 RIFERIMENTI NORMATIVI

I riferimenti normativi per la valutazione ambientale sono:

A livello Comunitario:

La Direttiva europea **2001/42/CE**.

A livello nazionale:

Il **D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152** "*Norme in materia ambientale*", atto con il quale si è provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea e che è stato integrato dal D.Lgs. 128/2010.

Il **D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4** "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*" che integra e modifica le "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)" presenti nel decreto precedente.

Inoltre, il D.Lgs. chiarisce che, nel caso di piani soggetti a percorso di adozione e approvazione, la VAS deve accompagnare l'intero percorso, sia di adozione sia di approvazione.

A livello regionale:

L'art. 4 della Legge Regionale **n. 12 dell'11 marzo 2005** (e s.m.i.) che al comma 1 stabilisce la necessità di accompagnare la redazione di Piani e Programmi con una apposita Valutazione Ambientale.

La **DCR n. VIII/0351 del 13 marzo 2007** "*Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi*" che contiene i criteri attuativi relativi al processo di VAS.

La **DCR n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007** "*Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'articolo 4 della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12, "Legge per il governo del territorio" e degli "indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi" approvati con deliberazione dal Consiglio regionale il 13 marzo 2007 atti n. VIII/0351 (provvedimento n. 1)*" che specifica ulteriormente la procedura per la VAS indicando esplicitamente in apposite schede i soggetti coinvolti nel processo, gli elaborati da produrre e l'iter della loro approvazione, oltre a contenere anche le indicazioni relative alle procedure di verifica di esclusione dalla procedura di VAS.

Le **DGR n. VIII/10971 del 30 dicembre 2009, n. IX/761 del 10 novembre 2010 e n. IX/3836 del 25 luglio 2012**, che specificano e dettagliano ulteriormente i passaggi della procedura di

VAS soprattutto in rapporto alle tipologie di Piano assoggettabili alla valutazione, ai soggetti coinvolti e relativi compiti, e alla tempistica generale dell'iter.

2 METODOLOGIA ADOTTATA PER LA VALUTAZIONE

2.1 Schema processuale complessivo

Per il processo di verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS della Variante Parziale si fa specifico riferimento a quanto riportato nel quadro di riferimento normativo precedentemente esposto, e, più precisamente agli allegati 1a e 1u alla DGR 761/2010.

La valutazione è effettuata secondo le indicazioni specificate nei punti seguenti:

1. avvio del procedimento;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
3. elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione del PII e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del PII, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva;
4. messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica;
5. convocazione conferenza di verifica;
6. decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
7. messa a disposizione del pubblico delle conclusioni adottate

2.2 Soggetti coinvolti nel processo

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 149 del 13.09.2021 il Comune di Vimercate ha identificato i soggetti da coinvolgere nel procedimento.

Autorità procedente

- Arch. Massimiliano Lippi, dirigente Area governo del territorio ed infrastrutture.

Autorità competente per la VAS

- Ing. Giorgio Favarato, funzionario responsabile del Settore sviluppo del territorio del Comune di Arcore.

Soggetti competenti in materia ambientale:

- A.R.P.A. dipartimento di Monza e Brianza;
- A.T.S. (Azienda Territoriale Sanitaria);
- P.A.N.E. (Parco Agricolo Nord Est);
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- Soprintendenza archeologica delle belle arti e del paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese;

Enti territorialmente interessati:

- Regione Lombardia: D.G. Territorio e urbanistica, D.G. agricoltura, D.G. qualità dell'ambiente e D.G. infrastrutture e mobilità;
- Provincia di Monza e della Brianza;
- Comuni confinanti: Agrate Brianza, Arcore, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Carnate, Concorezzo, Ornago, Sulbiate e Usmate Velate

Soggetti del pubblico e del pubblico interessato da coinvolgere:

- Brianza Acque;
- A.P.L. - Società Autostrada Pedemontana Lombarda;
- Gestori delle reti (elettrica, gas, ...)

2.3 Struttura del Rapporto Preliminare

Il documento tecnico sul quale basare la procedura di Verifica di Assoggettabilità è il Rapporto Preliminare, organizzato tenendo conto dei contenuti della DGR IX/761:

1. Caratteristiche del progetto, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il progetto stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - in quale misura il progetto influenza altri p/p, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - la pertinenza del progetto per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - problemi ambientali relativi al progetto;
 - la rilevanza del progetto per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. p/p connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque);
2. Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:
 - probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
 - carattere cumulativo degli effetti;
 - natura transfrontaliera degli effetti;
 - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
 - entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);

-
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
 - dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE E I CRITERI DI SOSTENIBILITÀ ASSUNTI PER LA VALUTAZIONE

3.1 Quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile

1. Sesto programma comunitario di azione per l'ambiente (com 31/2001 del 24/01/01): "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta"

Il documento, sebbene pubblicato nel 2001, contiene indirizzi e obiettivi che, a livello teorico, dovrebbero coprire il periodo compreso tra il 22 luglio 2002 e il 21 luglio 2012.

Il programma identifica quegli aspetti dell'ambiente che devono assolutamente essere affrontati per ottenere uno sviluppo sostenibile: cambiamento climatico, uso esagerato delle risorse naturali rinnovabili e non, perdita di biodiversità, accumulo di sostanze chimiche tossiche persistenti nell'ambiente. Determina quindi gli obiettivi e i traguardi da perseguire, descrive come si intende utilizzare gli strumenti della politica ambientale comunitaria per questi fini e sottolinea la necessità di intervenire anche in altre aree politiche.

Di seguito si riportano gli obiettivi inerenti gli aspetti ambientali trattati nel programma:

Cambiamento climatico: stabilizzare le concentrazioni atmosferiche di gas di serra ad un livello che non generi variazioni innaturali del clima terrestre.

Natura e biodiversità: proteggere e ripristinare il funzionamento dei sistemi naturali ed arrestare la perdita di biodiversità nell'Unione europea e nel mondo; proteggere il suolo dall'erosione e dall'inquinamento.

Ambiente e salute: ottenere una qualità dell'ambiente in virtù della quale il livello dei contaminanti di origine antropica, compresi i diversi tipi di radiazioni, non dia adito ad impatti o a rischi significativi per la salute umana.

Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti: garantire che il consumo delle risorse rinnovabili e non rinnovabili non superi la capacità di carico dell'ambiente; ottenere lo sganciamento dell'uso delle risorse dalla crescita economica mediante un significativo miglioramento dell'efficienza delle risorse, la dematerializzazione dell'economia e la prevenzione dei rifiuti.

2. Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano (com 60/2004 del 11.02.04)

Questa comunicazione del 2004 stabilisce misure di cooperazione e linee direttive, rivolte agli Stati membri e alle autorità locali, per consentire loro di migliorare la gestione dell'ambiente nelle città europee. Pur trattandosi di un testo rivolto alla gestione di grandi

agglomerati urbani, alcuni dei principi ivi contenuti possono divenire, adeguatamente filtrati e calati nei contesti, utili indirizzi anche per le piccole realtà.

Obiettivo globale della strategia tematica sull'ambiente urbano è quello di *migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane e assicurare agli abitanti delle città europee un ambiente di vita sano, rafforzando il contributo ambientale allo sviluppo urbano sostenibile e tenendo conto nel contempo dei connessi aspetti economici e sociali.*

In precedenza la comunicazione del 1998 “*Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione europea*” che, per la prima volta, ha adottato un'impostazione veramente orientata allo sviluppo sostenibile, ha fissato una serie di obiettivi politici precisi per migliorare l'ambiente urbano ritenuti ancora validi:

- migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane, l'affidabilità e la qualità dell'acqua potabile, la protezione e la gestione delle acque di superficie e di falda; diminuire all'origine la quantità di rifiuti da smaltire e ridurre l'inquinamento acustico;
- tutelare e migliorare l'ambiente modificato dall'uomo e il patrimonio culturale; diffondere la diversità biologica e moltiplicare gli spazi verdi nelle zone urbane;
- diffondere modelli di insediamento compatibili con un'efficace utilizzazione delle risorse, capaci di ridurre al minimo lo spazio occupato e lo sviluppo urbanistico incontrollato;
- limitare il più possibile gli effetti negativi dei trasporti sull'ambiente, in particolare adottando politiche di sviluppo economico basate su un uso meno intensivo dei trasporti e incentivando l'uso di mezzi di trasporto più efficaci per quanto riguarda gli effetti a lungo termine sull'ambiente;
- migliorare i risultati delle imprese in termini di compatibilità ambientale, attraverso l'adozione in tutti i settori di un'efficiente gestione ambientale;
- ridurre in modo significativo e quantificabile le emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra nelle zone urbane, soprattutto utilizzando razionalmente l'energia, ricorrendo maggiormente alle fonti di energia rinnovabile, e alla produzione di energia combinata (calore ed elettricità) e riducendo la quantità di rifiuti;
- ridurre al minimo e gestire i rischi ambientali nelle aree urbane;
- promuovere strategie di gestione delle zone urbane più integrate, plurisettoriali e sostenibili dal punto di vista ambientale; nell'ambito delle zone urbane funzionali, promuovere strategie di sviluppo compatibili con gli ecosistemi, che tengano conto dell'interdipendenza tra città e campagna, migliorando in tal modo i legami esistenti tra centri urbani e rispettive periferie rurali.

Di seguito si riportano gli obiettivi ritenuti di prioritaria importanza per la risoluzione delle problematiche in atto e gli indirizzi ad essi associati:

1. Gestione urbana sostenibile

Una gestione di questo tipo punta alla conservazione dell'ambiente naturale nell'ambito del suo contesto socioeconomico, all'integrazione delle considerazioni ambientali nelle altre politiche e riconosce le interrelazioni tra gli aspetti sociali, economici e ambientali e la necessità di garantire risultati equi e giusti a livello delle politiche.

2. Trasporto urbano sostenibile

Tale obiettivo può essere raggiunto:

- incentivando un uso più razionale dell'auto privata e privilegiando il ricorso a veicoli puliti, silenziosi ed efficienti sotto il profilo energetico, alimentati da combustibili derivanti da fonti rinnovabili o alternative;
- offrendo una rete ben collegata di trasporto pubblico che garantisca un servizio frequente, regolare, comodo, moderno, a prezzi competitivi;
- potenziando la quota di trasporti non a motore (cioè l'uso di biciclette e gli spostamenti a piedi);
- sfruttando al massimo l'uso del territorio;
- gestendo la domanda di trasporto attraverso strumenti economici e piani che favoriscano un cambiamento comportamentale e la gestione della mobilità;
- garantendo una gestione attiva e integrata, che preveda la partecipazione di tutti i soggetti interessati;
- definendo obiettivi quantificati a breve, medio e lungo termine e disponendo di un sistema di monitoraggio efficace.

3. Edilizia sostenibile

Per "edilizia sostenibile" s'intende un processo nel quale tutti i soggetti interessati (proprietari, finanziatori, ingegneri, architetti, costruttori, fornitori di materiali, autorità che concedono le licenze ecc.) applichino considerazioni di ordine funzionale, economico, ambientale e qualitativo per costruire e ristrutturare edifici e creare un ambiente edificato che risulti:

- gradevole, durevole, funzionale, accessibile, comodo e sano in cui vivere e svolgere attività, in grado di migliorare il benessere di chiunque entri in contatto con tale ambiente;
- efficiente sotto il profilo delle risorse (soprattutto a livello di energia, materiali e acqua), in grado di favorire l'uso di fonti di energia rinnovabili e che richieda poca energia esterna grazie allo sfruttamento alle acque meteoriche e di falda, al corretto trattamento delle acque di scarico e all'impiego di materiali compatibili con l'ambiente che si possano riciclare e riutilizzare facilmente, che non contengano sostanze pericolose e che si possano smaltire in sicurezza;
- rispettoso dell'ambiente circostante e della cultura e dei patrimoni locali;

-
- competitivo in termini di costi, soprattutto in una prospettiva a lungo termine (si pensi ad esempio ai costi di manutenzione, alla durabilità e ai prezzi di rivendita).

4. Progettazione urbana sostenibile

La progettazione urbana sostenibile è un processo nel quale tutti i soggetti implicati (amministrazioni nazionali, regionali e locali, cittadini, organizzazioni di cittadini, ONG, mondo accademico e imprese) lavorano insieme per integrare le considerazioni di ordine funzionale, ambientale e di qualità al fine di progettare e pianificare un ambiente costruito in grado di:

- disporre di luoghi gradevoli, particolari, sicuri, sani e di qualità elevata nei quali le persone possano vivere e lavorare e di promuovere un forte senso della collettività, l'orgoglio, l'eguaglianza sociale, l'integrazione e l'identità;
- dar vita a un'economica dinamica, equilibrata, accessibile a tutti ed equa che possa promuovere il recupero urbano;
- trattare il territorio come una risorsa preziosa da utilizzare nel modo più efficiente possibile, recuperando le aree dismesse e le proprietà abbandonate all'interno di una zona urbana, preferibilmente cercando nuovi terreni al di fuori ed evitando la proliferazione urbana (in altri termini, città compatte e, a livello regionale, "decentramento concentrato");
- tener conto delle relazioni tra città e loro hinterland e regioni più ampie;
- garantire che i nuovi sviluppi si trovino in posizioni strategiche, accessibili con i trasporti pubblici e che rispettino l'ambiente naturale (biodiversità, salute, rischio ambientale);
- presentare una densità e un'intensità di uso e attività sufficienti, affinché i servizi come il trasporto pubblico siano efficaci ed efficienti dal punto di vista economico, pur garantendo un ambiente di vita di alta qualità (privacy, spazi personali e massima riduzione degli impatti negativi quali il rumore);
- promuovere l'utilizzo misto del territorio per trarre il massimo vantaggio dai benefici insiti nella prossimità e ridurre così al minimo la necessità di spostamento tra casa, negozi e luogo di lavoro;
- vantare una struttura "verde" che possa ottimizzare la qualità ecologica dell'area urbana interessata (biodiversità, microclima e qualità dell'aria);
- presentare un'infrastruttura di qualità elevata e ben pianificata, con servizi di trasporto pubblico, strade, percorsi e piste ciclabili finalizzati a promuovere l'accessibilità, in particolare per le comunità disagiate, e a sostenere un alto livello di attività sociali, culturali ed economiche;
- ricorrere alle strategie più all'avanguardia per il risparmio delle risorse come edifici a basso consumo energetico, trasporti efficienti in termini di combustibili, teleriscaldamento e sistemi di riciclaggio;

-
- rispettare e dare impulso al patrimonio culturale e alle comunità esistenti.

3. Riesame della strategia per lo sviluppo sostenibile: Una piattaforma d'azione (com 658/2005 del 13.12.05)

Il documento sviluppa ulteriormente la strategia per lo sviluppo sostenibile. Esso è volto a garantire che i legami fra le iniziative politiche europee siano sfruttati e che i vantaggi e gli inconvenienti siano valutati per conseguire gli obiettivi della sostenibilità.

Obiettivi integrativi rispetto al VI Programma:

- Limitare i cambiamenti climatici e i loro costi per la società
- Promuovere la salute pubblica e migliorare la protezione contro le minacce sanitarie
- Creare una società fondata sull'inclusione sociale
- Salvaguardare la capacità del pianeta di sostenere tutte le diverse forme di vita, rispettare i limiti delle sue risorse naturali e promuovere la produzione e il consumo sostenibili per spezzare il vincolo tra crescita economica e degrado ambientale
- Garantire che i sistemi di trasporto soddisfino le esigenze economiche e sociali minimizzando al tempo stesso gli effetti indesiderabili sull'economia, la società e l'ambiente
- Promuovere attivamente lo sviluppo sostenibile a livello mondiale e garantire che le politiche interne ed esterne dell'Unione europea siano coerenti con lo sviluppo sostenibile globale e gli impegni internazionali dell'Unione

4. Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea (Commissione Europea, DGXI Ambiente, Sicurezza Nucleare e Protezione Civile, agosto 1998)

Il manuale individua i seguenti criteri di sostenibilità per la definizione degli obiettivi di un programma e per la loro valutazione:

- ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili;
- impiego di risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione;
- uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti;
- conservare e migliorare lo stato della fauna e della flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi;
- conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche;
- conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali;
- conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale;
- protezione dell'atmosfera;

-
- sensibilizzazione alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale;
 - promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo compatibile.

5. Obiettivi per lo Sviluppo sostenibile dell'ONU

Nel settembre 2015 i governi dei 193 Paesi membri dell'ONU hanno sottoscritto l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità che ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile - Sustainable Development Goals, SDGs - in un grande programma d'azione per un totale di 169 'target' o traguardi.

L'avvio ufficiale degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 15 anni: i Paesi, infatti, si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030.

Di seguito si riportano gli obiettivi per lo sviluppo sostenibile, selezionando categorie e sottocategorie inerenti strettamente lo sviluppo territoriale e urbano:

Obiettivo 1. Porre fine ad ogni forma di povertà nel mondo

1.5 Entro il 2030, rinforzare la resilienza dei poveri e di coloro che si trovano in situazioni di vulnerabilità e ridurre la loro esposizione e vulnerabilità ad eventi climatici estremi, catastrofi e shock economici, sociali e ambientali

Obiettivo 2. Porre fine alla fame, raggiungere la sicurezza alimentare, migliorare la nutrizione e promuovere un'agricoltura sostenibile

2.4 Entro il 2030, garantire sistemi di produzione alimentare sostenibili e implementare pratiche agricole resilienti che aumentino la produttività e la produzione, che aiutino a proteggere gli ecosistemi, che rafforzino la capacità di adattamento ai cambiamenti climatici, a condizioni meteorologiche estreme, siccità, inondazioni e altri disastri e che migliorino progressivamente la qualità del suolo

Obiettivo 3. Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età

3.6 Entro il 2020, dimezzare il numero globale di morti e feriti a seguito di incidenti stradali

3.9 Entro il 2030, ridurre sostanzialmente il numero di decessi e malattie da sostanze chimiche pericolose e da contaminazione e inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo

Obiettivo 6. Garantire a tutti la disponibilità e la gestione sostenibile dell'acqua e delle strutture igienico-sanitarie

6.3 Migliorare entro il 2030 la qualità dell'acqua eliminando le discariche, riducendo l'inquinamento e il rilascio di prodotti chimici e scorie pericolose, dimezzando la quantità di acque reflue non trattate e aumentando considerevolmente il riciclaggio e il reimpiego sicuro a livello globale

6.4 Aumentare considerevolmente entro il 2030 l'efficienza nell'utilizzo dell'acqua in ogni settore e garantire approvvigionamenti e forniture sostenibili di acqua potabile, per affrontare la carenza idrica e ridurre in modo sostanzioso il numero di persone che ne subisce le conseguenze

6.5 Implementare entro il 2030 una gestione delle risorse idriche integrata a tutti i livelli, anche tramite la cooperazione transfrontaliera, in modo appropriato

6.6 Proteggere e risanare entro il 2030 gli ecosistemi legati all'acqua, comprese le montagne, le foreste, le paludi, i fiumi, le falde acquifere e i laghi

Obiettivo 7. Assicurare a tutti l'accesso a sistemi di energia economici, affidabili, sostenibili e moderni

7.1 Garantire entro il 2030 accesso a servizi energetici che siano convenienti, affidabili e moderni

7.2 Aumentare considerevolmente entro il 2030 la quota di energie rinnovabili nel consumo totale di energia

7.3 Raddoppiare entro il 2030 il tasso globale di miglioramento dell'efficienza energetica

Obiettivo 8. Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti

8.2 Raggiungere standard più alti di produttività economica attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e l'innovazione, anche con particolare attenzione all'alto valore aggiunto e ai settori ad elevata intensità di lavoro

8.3 Promuovere politiche orientate allo sviluppo, che supportino le attività produttive, la creazione di posti di lavoro dignitosi, l'imprenditoria, la creatività e l'innovazione, e che incoraggino la formalizzazione e la crescita delle piccole-medie imprese, anche attraverso l'accesso a servizi finanziari

8.4 Migliorare progressivamente, entro il 2030, l'efficienza globale nel consumo e nella produzione di risorse e tentare di scollegare la crescita economica dalla degradazione ambientale, conformemente al Quadro decennale di programmi relativi alla produzione e al consumo sostenibile, con i paesi più sviluppati in prima linea

8.6 Ridurre entro il 2030 la quota di giovani disoccupati e al di fuori di ogni ciclo di studio o formazione

8.9 Concepire e implementare entro il 2030 politiche per favorire un turismo sostenibile che crei lavoro e promuova la cultura e i prodotti locali

Obiettivo 9. Costruire infrastrutture resilienti e promuovere l'innovazione ed una industrializzazione equa, responsabile e sostenibile

9.1 Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti – comprese quelle regionali e transfrontaliere – per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, con particolare attenzione ad un accesso equo e conveniente per tutti

9.4 Migliorare entro il 2030 le infrastrutture e riconfigurare in modo sostenibile le industrie, aumentando l'efficienza nell'utilizzo delle risorse e adottando tecnologie e processi industriali più puliti

e sani per l'ambiente, facendo sì che tutti gli stati si mettano in azione nel rispetto delle loro rispettive capacità

9.5 Aumentare la ricerca scientifica, migliorare le capacità tecnologiche del settore industriale in tutti gli stati – in particolare in quelli in via di sviluppo – nonché incoraggiare le innovazioni e incrementare considerevolmente, entro il 2030, il numero di impiegati per ogni milione di persone, nel settore della ricerca e dello sviluppo e la spesa per la ricerca – sia pubblica che privata – e per lo sviluppo

Obiettivo 11. Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili

11.1 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso ad alloggi adeguati, sicuri e convenienti e ai servizi di base e riqualificare i quartieri poveri

11.2 Entro il 2030, garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani

11.3 Entro il 2030, potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile

11.4 Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo

11.5 Entro il 2030, ridurre in modo significativo il numero di decessi e il numero di persone colpite e diminuire in modo sostanziale le perdite economiche dirette rispetto al prodotto interno lordo globale causate da calamità, comprese quelle legate all'acqua, con particolare riguardo alla protezione dei poveri e delle persone più vulnerabili

11.6 Entro il 2030, ridurre l'impatto ambientale negativo pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti urbani e di altri rifiuti

11.7 Entro il 2030, fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili

Obiettivo 12. Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo

12.2 Entro il 2030, raggiungere la gestione sostenibile e l'utilizzo efficiente delle risorse naturali

Obiettivo 13. Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico

13.1 Rafforzare in tutti i paesi la capacità di ripresa e di adattamento ai rischi legati al clima e ai disastri naturali

13.2 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali

Obiettivo 15. Proteggere, ripristinare e favorire un uso sostenibile dell'ecosistema terrestre, gestire sostenibilmente le foreste, contrastare la desertificazione, arrestare e far retrocedere il degrado del terreno e fermare la perdita di diversità biologica

15.1 Entro il 2020, garantire la conservazione, il ripristino e l'utilizzo sostenibile degli ecosistemi di acqua dolce terrestri e dell'entroterra nonché dei loro servizi, in modo particolare delle foreste, delle paludi, delle montagne e delle zone aride, in linea con gli obblighi derivanti dagli accordi internazionali

15.2 Entro il 2020, promuovere una gestione sostenibile di tutti i tipi di foreste, arrestare la deforestazione, ripristinare le foreste degradate e aumentare ovunque, in modo significativo, la riforestazione e il rimboschimento

15.3 Entro il 2030, combattere la desertificazione, ripristinare le terre degradate, comprese quelle colpite da desertificazione, siccità e inondazioni, e battersi per ottenere un mondo privo di degrado del suolo

15.4 Entro il 2030, garantire la conservazione degli ecosistemi montuosi, incluse le loro biodiversità, al fine di migliorarne la capacità di produrre benefici essenziali per uno sviluppo sostenibile

15.5 Intraprendere azioni efficaci ed immediate per ridurre il degrado degli ambienti naturali, arrestare la distruzione della biodiversità e, entro il 2020, proteggere le specie a rischio di estinzione

15.6 Promuovere una distribuzione equa e giusta dei benefici derivanti dall'utilizzo delle risorse genetiche e promuovere un equo accesso a tali risorse, come concordato a livello internazionale

3.2 Criteri di sostenibilità assunti per la valutazione

Facendo riferimento a quanto riportato nel paragrafo precedente, si fornisce di seguito una declinazione di criteri di sostenibilità desunti dalla documentazione europea e nazionale, tarati sull'oggetto della valutazione, sulla sua sfera di influenza, e sulla tipologia di territorio nel quale si opera.

Tali criteri saranno tenuti in considerazione nell'attività di valutazione della proposta di variante di cui al Capitolo 5 del presente Rapporto.

Uso del suolo e ambiente urbano

1. Contenere il consumo di suolo evitando uno sviluppo urbanistico incontrollato
2. Privilegiare il completamento di aree già urbanizzate o il recupero di aree dismesse nella costruzione del disegno di sviluppo dell'abitato
3. Intervenire sui fenomeni di sfrangiatura dell'urbanizzato e di urbanizzazione lineare lungo le infrastrutture
4. Curare la localizzazione delle funzioni urbane nell'ottica di una minimizzazione degli spostamenti dei residenti

Aria

5. Prevedere interventi diretti o indiretti che riducano le emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra (mitigazioni ambientali, innovazioni tecnologiche nell'edilizia, riduzione del traffico veicolare circolante...)

Acqua

6. Contribuire a mantenere e, ove possibile, migliorare il livello attuale della qualità delle acque superficiali e sotterranee
7. Consentire la permanenza di un regime idrico compatibile con la tutela degli ecosistemi e con l'assetto del territorio, tendendo all'invarianza idraulica

Natura e biodiversità

8. Tutelare e valorizzare il sistema ambientale ed arrestare la perdita di biodiversità, riducendo la pressione antropica sugli ambiti ad elevata naturalità e sul suolo a destinazione agricola e forestale
9. Diffondere la diversità biologica e moltiplicare gli spazi verdi nelle zone urbane

Ambiente e salute

10. Mantenere le concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale
11. Prevedere la bonifica e il recupero delle aree e dei siti inquinati preventivamente a qualsiasi intervento di trasformazione
12. Non aggravare la situazione presente o ridurre l'inquinamento acustico, luminoso ed elettromagnetico
13. Incrementare il livello di resilienza del territorio e del sistema urbano, intervenendo in particolare sul rischio idrogeologico, sulle conseguenze derivanti dai cambiamenti climatici, sulla capacità di risposta della cittadinanza

Mobilità

14. Favorire la mobilità ciclopedonale e l'uso integrato del trasporto pubblico locale

Paesaggio

15. Considerare l'interdipendenza tra città e campagna, intervenendo sulle relazioni tra tessuto urbanizzato e spazi inedificati

Consumi energetici

16. Tendere ad un tessuto edificato che risulti in grado di favorire l'uso di fonti di energia rinnovabili e che riduca la richiesta energetica.

4 LA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT

In data 12 ottobre 2020, prot. 37443, è pervenuta una proposta preliminare per l'area di completamento denominata "AdC.2 – via per Monza-Trezzo", che prevede una soluzione progettuale viabilistica alternativa e migliorativa rispetto a quanto previsto nel P.G.T., comprensiva della realizzazione del prolungamento della pista ciclopedonale proveniente da Bellusco.

L'Amministrazione Comunale ha valutato positivamente tale proposta che, in particolare, rispetto alle previsioni pianificatorie del Piano di Governo del Territorio, prevede la realizzazione della pista ciclopedonale quale preminente e aggiuntivo interesse pubblico.

L'Amministrazione Comunale, in data 12 novembre 2020, prot. 42373, ha trasmesso alla Provincia di Monza e Brianza comunicazione circa l'intenzione di dar corso alla proposta progettuale relativa all'AdC.2 – via per Monza-Trezzo, come pervenuta in data 12 ottobre 2020, prot. 37443.

La Provincia di Monza e Brianza, con nota del 24 dicembre 2020, prot. 50278, ha dato riscontro favorevole circa la proposta di cui sopra, fornendo indicazione di procedere tramite avvio del procedimento di variante parziale del Piano di Governo del Territorio, al fine di valutare gli aspetti viabilistici e di tutela ambientale e paesaggistica che interessano l'area oggetto d'intervento.

La proposta progettuale di cui alla nota 12 ottobre 2020, prot. 37443, prevede, per dar corso alla previsione insediativa denominata Area di Completamento n. 2 – via per Monza – Trezzo, a destinazione commerciale, prevista nel Piano delle Regole della variante generale di P.G.T. di cui sopra, la realizzazione di una rotonda in prossimità dell'attuale accesso al comparto per garantire l'entrata e l'uscita dal comparto stesso in totale sicurezza.

Oltre alla realizzazione della rotonda, si provvederà alla realizzazione di altre opere di interesse pubblico: la pista ciclopedonale quale prolungamento di quella esistente proveniente dal comune di Bellusco che, attraversando la via Ravasi, proseguirà lungo il confine sud del centro scolastico andando a completare l'anello della viabilità ciclopedonale attorno allo stesso centro.

La rotonda e la ciclopedonale in direzione del comune di Bellusco, non sono presenti quali opere pubbliche in progetto nel vigente strumento urbanistico e pertanto si rende necessario dar corso ad una variante parziale del P.G.T., anche al fine di acquisire i pareri di competenza della Provincia trattandosi di interventi su strada provinciale e interessanti tutele provinciali.

Figura 4.1 – Stralcio Tav. 2 PdR vigente – Ambito di analisi

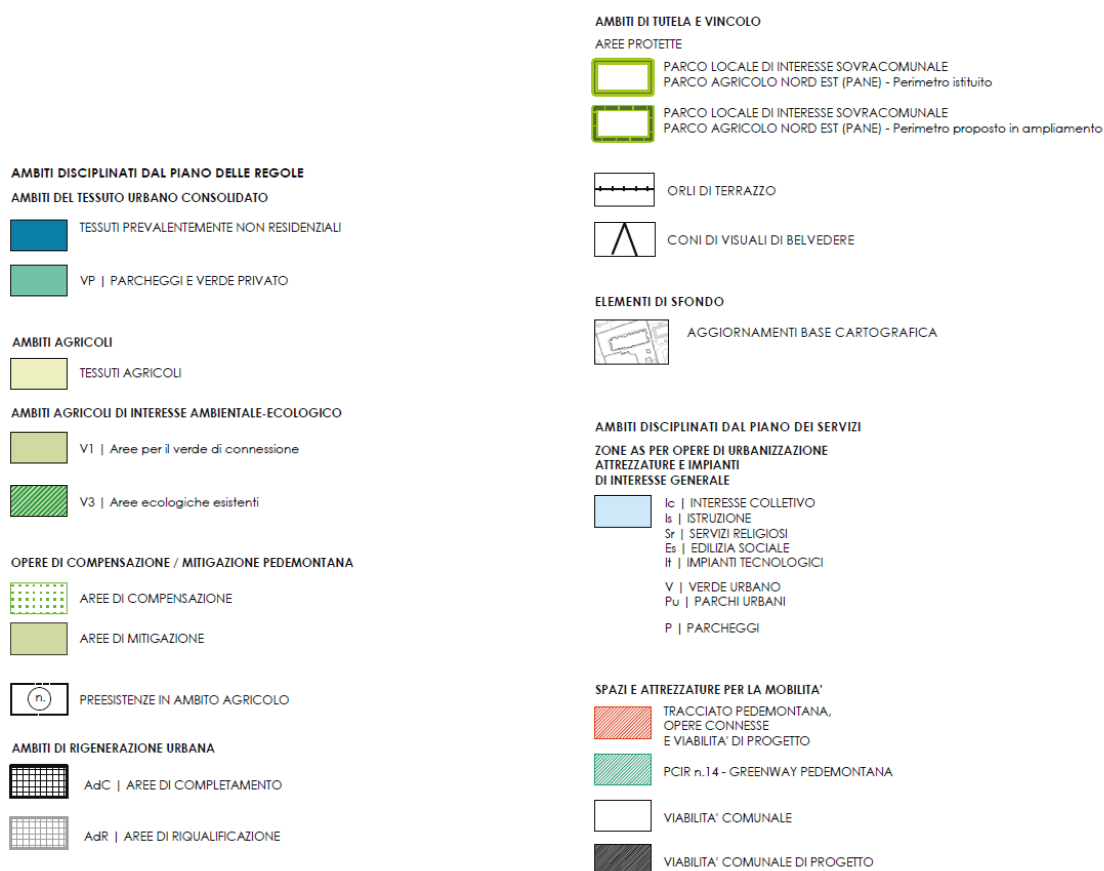
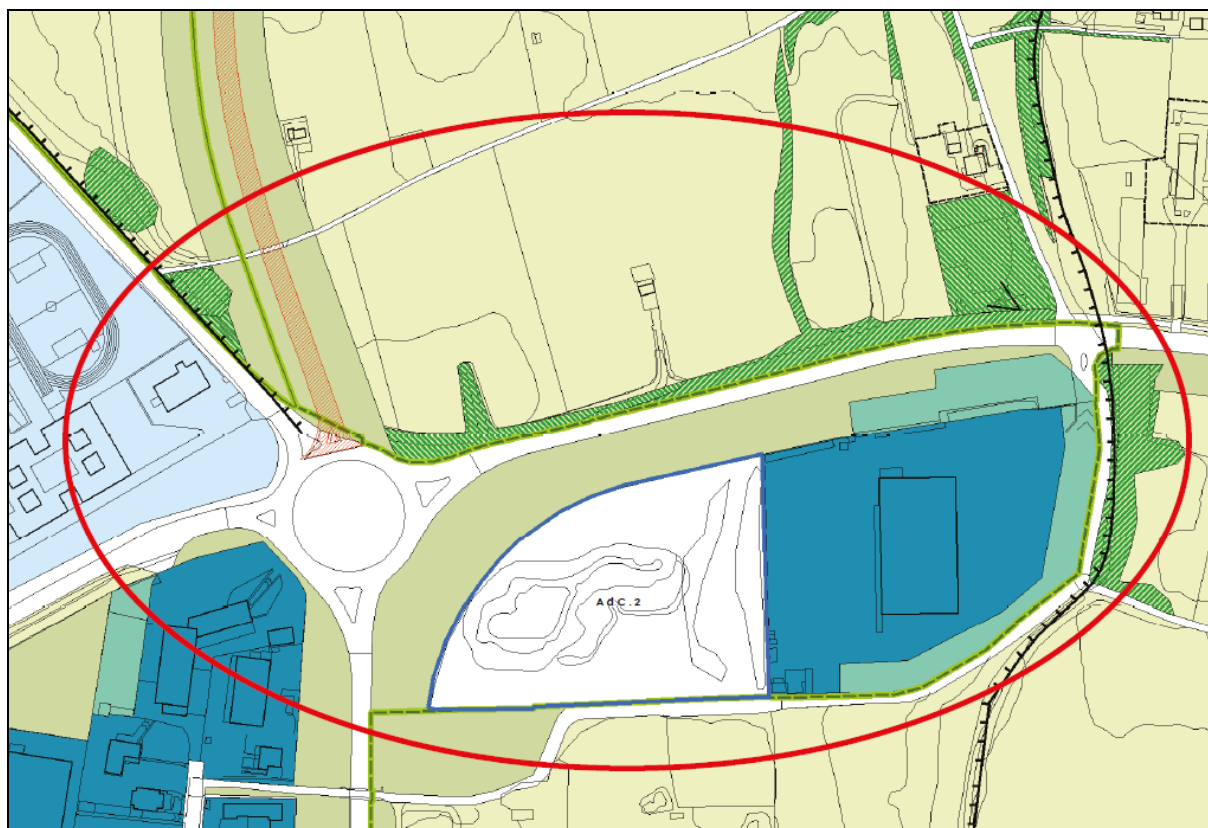
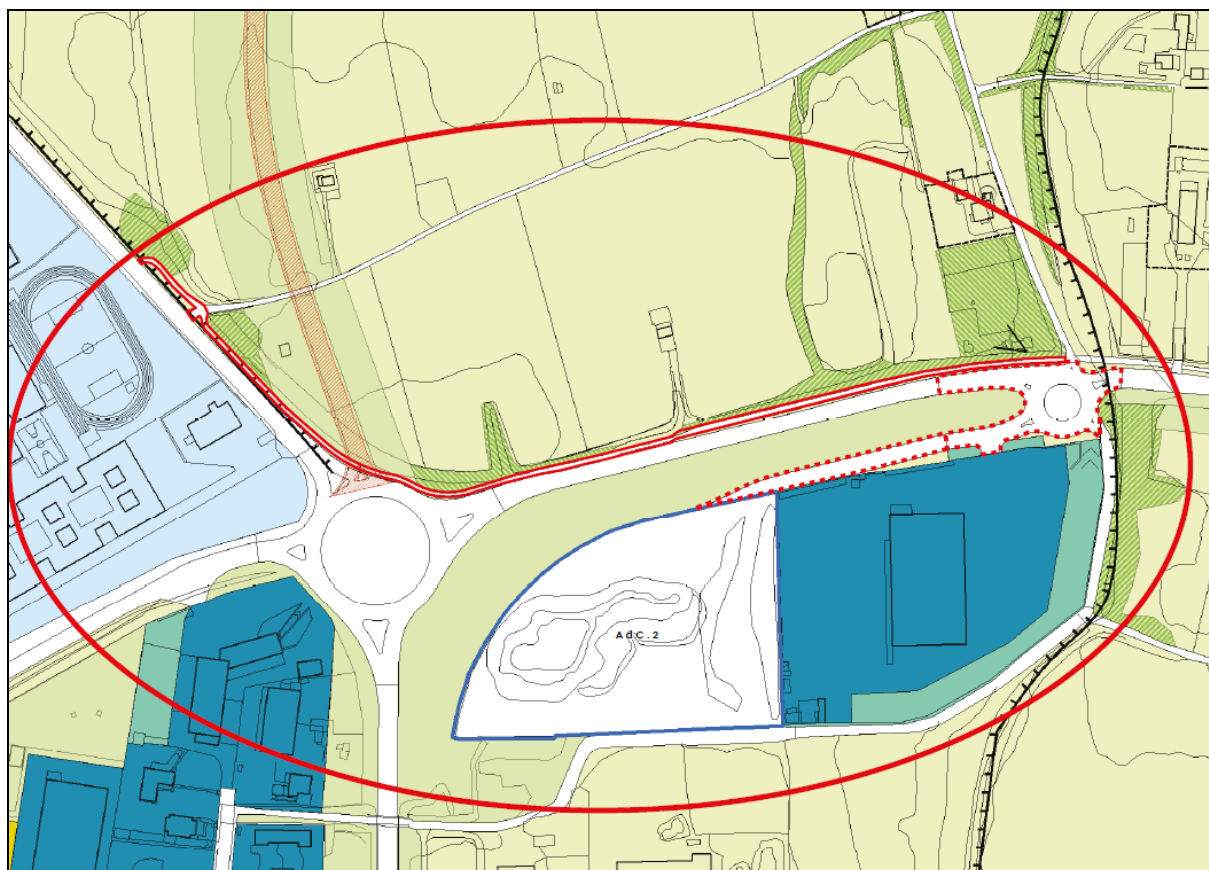


Figura 4.2 – Stralcio Tav. 2 PdR Variante – Ambito di analisi



Nuova pista ciclabile di previsione



Nuova viabilità di previsione

4.1 Elementi di dettaglio della proposta

Il piano di governo del territorio del Comune di Vimercate approvato con delibera del Consiglio Comunale n° 38 del 22 Luglio 2020, prevede un comparto ad attuazione diretta denominato AdC. 2, lungo la Sp. 2 Monza Trezzo.

La destinazione urbanistica del comparto conferma quanto stabilito dal precedente strumento urbanistico approvato nel 2016.

In considerazione alle disposizioni prescrittive riportate nella scheda di comparto delle NTA del piano delle regole, che cita “Le soluzioni progettuali per l’accesso dovranno essere concordate e validate dalla Provincia di Monza e Brianza, quale ente proprietario e gestore della S.P. 2, allo scopo di garantire la permanenza di livello di servizio coerenti con la qualifica di strada di interesse regionale di tipo R2. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all’art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Permesso di Costruire Convenzionato” e dopo uno studio dettagliato sulla situazione viabilistica dell’intorno al comparto, è stata pensata e progettata una soluzione viabilistica volta, da un lato, a regolamentare l’accesso al lotto intercluso, e dall’altro a migliorare il nodo esistente di evidente criticità per l’accesso all’edificio esistente di vendita materiali edili.

Le aree destinate a verde risultano in attivo rispetto allo stato di fatto per una superficie pari a mq. 323 circa, determinati da una riduzione dell’area destinata a V1 pari a 819,85 mq contro la naturalizzazione della superficie attualmente asfaltata esistente pari a mq 1142,67.

L’area a verde di mitigazione, attualmente trascurata, verrà regolarmente piantumata e valorizzata, su indicazioni dell’ufficio ecologia del Comune di Vimercate.

A nord della strada provinciale verrà realizzato il completamento della pista ciclabile dal polo scolastico fino al confine con Bellusco dove la ciclabile risulta attualmente interrotta. Gli arbusti presenti lungo il ciglio della strada verranno sostituiti con un verde di maggior pregio e a schermatura del naturale dislivello del terreno. La zona a rispetto della sp2 risulta completamente trascurata e non può essere in alcun modo oggetto di coltivazioni agricole.

L’area ha rivelato problemi di inquinamento, nel luglio 2018 è stata attivata una bonifica con procedura semplificata, nell’agosto 2018 è iniziata campagna di attivazione, ultimata a dicembre 2020, dove Arpa ha rivelato la non conformità della bonifica semplificata che è stata integrata con un progetto nell’aprile 2021. Sta per essere completata la caratterizzazione e bonifica a seguito di un contraddittorio e su indicazioni di Arpa.

Lo smaltimento delle acque nere e meteoriche del comparto sarà concordato con l'ente gestore delle fognature Brianza Acque, sono già stati fatti dei sopralluoghi per definire i punti di allaccio alla fognatura, che saranno lungo la

via Manin, in quanto la strada provinciale risulta sprovvista di fognatura.

Verranno costruiti quattro edifici a destinazione commerciale per una superficie complessiva pari a 4.478 mq su un ambito di superficie territoriale di 22.437 mq. Si insedieranno un edificio di 2500 mq destinato a commercio di generi alimentari, un edificio di circa 400 mq destinato ad un Mc Donald drive e altre due realtà commerciali. In sede di rilascio di permesso di costruire verranno analizzati i dettagli relativi alle varie superfici ammissibili, permeabili, di parcheggio e di viabilità interna al comparto.

I dati relativi al traffico in rapporto alla viabilità e all'inquinamento acustico, i cui parametri saranno rapportati alle caratteristiche del nuovo polo commerciale, verranno allegati alla richiesta di permesso di costruire.

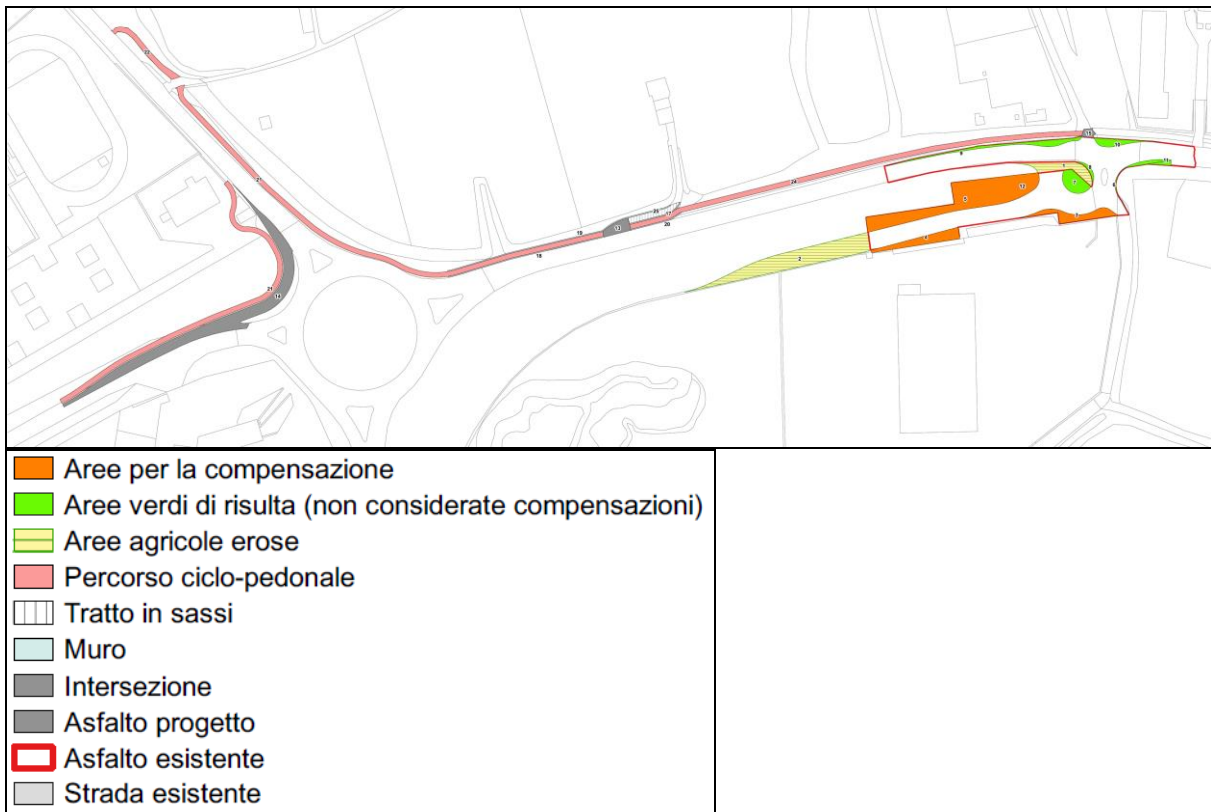
Figura 4.3 – Stato di fatto



Figura 4.4 – Stato di progetto



Figura 4.5 – Elementi di dettaglio degli interventi in Variante



5 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLA VARIANTE

5.1 Influenza della variante sugli indirizzi dei piani e programmi sovraordinati agenti sul contesto

L'insieme dei piani e programmi che governano il territorio di area vasta nel quale il territorio di Vimercate si inserisce, costituiscono il quadro pianificatorio e programmatico nel quale si colloca la Variante oggetto di valutazione.

L'analisi dei principali contenuti di vincolo e di indirizzo del quadro programmatico consente anche di valutare la relazione della Variante con gli altri piani e programmi agenti sul medesimo territorio, evidenziando sinergie e punti di criticità.

5.1.1 Piani e Programmi selezionati ai fini della valutazione

ENTE	NOME PIANO/PROGRAMMA
Regione Lombardia	PTR – Piano Territoriale Regionale e componente paesaggistica (PPR)
Provincia di Monza e Brianza	PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
Comune di Vimercate	PGT vigente

1. Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il **PTR** è stato approvato definitivamente dal Consiglio Regionale il 19 gennaio 2010 e successivamente soggetto a variazioni ed aggiornamenti di cui l'ultimo nel 2020.

Con Delibera del Consiglio regionale n. 411 del 19 dicembre 2018 è stata approvata l'Integrazione del PTR, ai sensi della LR n. 31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo, che ha acquistato efficacia il 13 marzo 2019 con la pubblicazione sul BURL n. 11, Serie Avvisi e concorsi, dell'avviso di approvazione (comunicato regionale n. 23 del 20 febbraio 2019).

Il Piano individua 24 obiettivi generali che sono alla base degli orientamenti della pianificazione e della programmazione a livello regionale toccando tematiche ampie e differenziate specificate poi da strumenti settoriali di livello regionale o provinciale.

Tali obiettivi sono declinati a livello tematico e territoriale:

Obiettivi tematici

Degli obiettivi tematici viene fatta una selezione funzionale alla valutazione della Variante in oggetto.

1. Ambiente

TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti

- incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto
- disincentivare l'utilizzo del mezzo privato
- ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare

TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili, per assicurare l'utilizzo della "risorsa acqua" di qualità, in condizioni ottimali (in termini di quantità e di costi sostenibili per l'utenza) e durevoli

- contenere i consumi idrici mediante la promozione del riciclo/riuso delle acque
- gestire la rete idrica in maniera mirata alla riduzione delle perdite idriche, nei settori civile ed agricolo
- promuovere in aree in cui esiste il problema di disponibilità d'acqua di diversa qualità, la realizzazione di una doppia rete idrica – potabile e non potabile - allo scopo di razionalizzare l'uso della "risorsa acqua"
- utilizzare le acque reflue urbane a fini irrigui
- riqualificare le infrastrutture irrigue
- individuare e controllare la presenza di sostanze pericolose e misure per contenerle ed eliminarle
- tutelare e gestire correttamente i copri idrici

TM 1.3 Mitigare il rischio di esondazione

- rinaturalizzare le aree di pertinenza dei corsi d'acqua
- promuovere modalità di uso del suolo negli ambiti urbani che ne riducano al minimo l'impermeabilizzazione, anche attraverso forme di progettazione attente a garantire la permeabilità dei suoli
- promuovere la delocalizzazione di insediamenti e di infrastrutture dalle aree a rischio di esondazione
- vietare la costruzione in aree a rischio di esondazione

TM 1.4 Perseguire la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua

- recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle fasce di pertinenza fluviale e degli ambienti acquatici
- tutelare gli ambiti di particolare pregio con specifica attenzione alla tutela e/o ricomposizione dei caratteri paesaggistici

-
- gestire le aree ad elevato rischio idrogeologico che comportano limitazioni e particolari attenzioni nella definizione dello sviluppo insediativo e infrastrutturale
 - migliorare la gestione delle reti fognarie e dei depuratori

TM 1.5 Promuovere la fruizione sostenibile ai fini turistico – ricreativi dei corsi d'acqua

- realizzare interventi integrati sui corsi d'acqua, che prevedano azioni su più fronti e in settori differenti, ad esempio ricreativo e ambientale, in grado di concorrere in maniera sinergica alla loro riqualificazione e valorizzazione
- tutelare gli ambiti di particolare pregio, quali le fasce fluviali principali, l'asta del Po e i laghi
- perseguire la ciclopedonabilità delle rive e la navigabilità turistica dei corsi d'acqua

TM 1.7 Difendere il suolo e la tutela dal rischio idrogeologico e sismico

- mettere in sicurezza le aree a maggiore rischio idrogeologico e sismico
- delocalizzare gli insediamenti e le infrastrutture da aree a rischio idrogeologico e sismico, anche attraverso l'individuazione di adeguati meccanismi di perequazione e compensazione
- vietare la costruzione in aree a rischio idrogeologico e sismico

TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli

- contenere il consumo di suolo negli interventi per infrastrutture e nelle attività edilizie e produttive
- ridurre il grado di impermeabilizzazione dei suoli e promuovere interventi di rinaturalizzazione degli spazi urbani non edificati
- mettere in sicurezza e bonificare le aree contaminate, anche favorendo il ricorso a sperimentazione di bioremediation

TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate

- conservare gli habitat non ancora frammentati
- sviluppare una pianificazione finalizzata ad azioni di recupero e di riqualificazione della naturalità ed alla protezione delle specie floristiche e faunistiche autoctone
- consolidare e gestire il sistema delle aree naturali protette, allo scopo di promuovere in maniera integrata la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale, anche favorendo iniziative strategiche per la fruizione sostenibile di tali aree e la delocalizzazione delle attività incompatibili
- proteggere, estendere e gestire correttamente il patrimonio forestale lombardo
- conservare, ripristinare e promuovere una fruizione sostenibile delle aree umide

TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale

- valorizzare e potenziare la rete ecologica regionale, i parchi interregionali, i collegamenti ecologici funzionali fra le aree di Rete Natura 2000
- attuare un maggior coordinamento verticale e orizzontale dei diversi livelli di governo (comunale, provinciale, regionale) per la realizzazione della rete ecologica regionale
- scoraggiare le previsioni urbanistiche e territoriali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale

-
- ripristinare e tutelare gli ecosistemi anche attraverso l'innovazione nella progettazione delle infrastrutture con forme che tengano conto, ad esempio, dei corridoi per la fauna
 - creare nuove aree boscate negli ambiti di pianura e nell'area metropolitana
 - concentrare in aree di ridotta rilevanza dal punto di vista ambientale gli interventi compensativi, non strettamente finalizzati alla qualità ambientale dei luoghi

TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico

- promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore
- promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto
- assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio

TM 1.13 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento elettromagnetico e luminoso

- tutelare dall'inquinamento luminoso, con particolare attenzione alle aree di pregio naturalistico e ambientale

2. Assetto territoriale

TM 2.2 Ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate

- incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria
- trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs mezzo privato)
- valorizzare la mobilità dolce come importante complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette
- realizzare una rete ciclabile regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio

TM 2.9 Intervenire sulla capacità del sistema distributivo di organizzare il territorio affinché non si creino squilibri tra polarità, abbandono dei centri minori e aumento della congestione lungo le principali direttrici commerciali

- integrare le politiche di sviluppo commerciale con la pianificazione territoriale, ambientale e paesistica in particolare limitando l'utilizzo di suolo libero
- ridurre la tendenza alla desertificazione commerciale
- pianificare attentamente la distribuzione delle grandi superfici di vendita sul territorio, con attenzione alla dotazione di offerta già esistente nelle zone più saturate
- porre attenzione alla pianificazione integrata dei centri della logistica commerciale

TM 2.10 Perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano

- riutilizzare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente e gli spazi collettivi
- recuperare le aree dismesse per il miglioramento e la riqualificazione complessiva dell'ambito urbano

-
- fare ricorso alla programmazione integrata
 - qualificare paesaggisticamente le aree produttive e commerciali
 - creare sistemi verdi nei contesti urbani e a protezione delle aree periurbane
 - porre attenzione a mantenere, rafforzare e reinventare le differenze dei paesaggi urbani, specie nella regione metropolitana, per evitare il realizzarsi di un paesaggio urbano omologato e banalizzato

TM 2.12 Garantire un'equilibrata dotazione di servizi nel territorio e negli abitati al fine di permetterne la fruibilità da parte di tutta la popolazione, garantendo ai comuni marginali un adeguato accesso ai servizi per arrestarne e ridurre l'emarginazione

- garantire una corretta distribuzione dei servizi capillari, pubblici e privati, attraverso, ad esempio, l'innovazione e sviluppo dell'e-commerce, il controllo della tendenza alla desertificazione commerciale, il presidio di servizi di base

TM 2.13 Contenere il consumo di suolo

- recuperare e riqualificare i territori sottoutilizzati, degradati e le aree dismesse, nonché il patrimonio edilizio esistente, in particolare i nuclei di interesse storico, garantendo un equilibrio nei processi di trasformazione
- razionalizzare, riutilizzare e recuperare le volumetrie disponibili, anche favorendo l'uso ricreativo/sociale del patrimonio edilizio
- controllare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di collegamento, in modo da minimizzare la frammentazione del territorio rurale e naturale e l'interferenza con il reticolo irriguo
- contenere la frammentazione, la dispersione urbana e l'impermeabilizzazione, limitando conurbazioni e saldature fra nuclei e conservando i varchi insediativi
- mitigare l'espansione urbana grazie alla creazione di sistemi verdi e di protezione delle aree periurbane, preservando così gli ambiti "non edificati"
- programmare gli insediamenti a forte capacità attrattiva, localizzandoli in ambiti ad alta accessibilità

TM 2.20 Azioni di mitigazione del rischio integrato - Incrementare la capacità di risposta all'impatto di eventi calamitosi e/o emergenziali possibili causati dalla interrelazione tra rischi maggiori (idrogeologico, sismico, industriale, meteorologico, incendi boschivi, insicurezza e incidentalità stradale, incidentalità sul lavoro, insicurezza urbana) compresenti nel territorio antropizzato

- tutelare la sicurezza dei cittadini riducendo la vulnerabilità ed incrementando la resilienza

3. Assetto economico/produttivo

TM 3.3 Incentivare il risparmio e l'efficienza energetica, riducendo la dipendenza energetica della Regione

- garantire l'efficienza energetica di infrastrutture, edifici, processi produttivi, mezzi di trasporto, sistemi energetici
- incentivare l'innovazione e l'utilizzo delle nuove tecnologie energetiche
- contenere i consumi energetici nei trasporti, nell'industria, nel terziario e nell'edilizia

-
- promuovere l'edilizia a basso consumo energetico (domotica, risparmio energetico e risparmio idrico, architettura bioclimatica e bioedilizia)

4. Paesaggio e patrimonio culturale

TM 4.5 Riconoscere e valorizzare il carattere trasversale delle politiche inerenti il paesaggio e il loro carattere multifunzionale, con riferimento sia ai settori di potenziale rapporto sinergico (cultura, agricoltura, ambiente, turismo), sia a quei settori i cui interventi presentano un forte impatto sul territorio (infrastrutture, opere pubbliche, commercio, industria) e che possono ottenere un migliore inserimento ambientale e consenso sociale integrando i propri obiettivi con gli obiettivi di valorizzazione paesaggistica del contesto

- promuovere la qualità del progetto estesa all'assetto paesaggistico del territorio interessato come strumento di ricomposizione ambientale favorevole alla qualità di vita delle comunità interessate nell'ambito della progettazione infrastrutturale e nella riqualificazione degli ambiti degradati

TM 4.6 Riqualificare e recuperare dal punto di vista paesaggistico le aree degradate o compromesse e mettere in campo azioni utili ad impedire o contenere i processi di degrado e compromissione in corso o prevedibili

- promuovere politiche di recupero residenziale dei nuclei e borghi storici minori in aree svantaggiate

Obiettivi territoriali

Il comune di Vimercate può essere considerato parte del Sistema territoriale metropolitano, direttamente legato all'area milanese, per il quale il PTR individua i seguenti obiettivi:

- ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale
 - Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento acustico generati dalle infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario e aeroportuale) e dagli impianti industriali soprattutto in ambito urbano
 - Ridurre l'inquinamento atmosferico, con una specifica attenzione alle zone di risanamento per la qualità dell'aria, agendo in forma integrata sul sistema di mobilità e dei trasporti, sulla produzione ed utilizzo dell'energia, sulle emissioni industriali e agricole
 - Promuovere la gestione integrata dei rischi presenti sul territorio, con particolare riferimento agli impianti industriali che si concentrano nella zona del nord Milano
 - Tutelare il suolo e le acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione e bonifica dei siti contaminati anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private sostenute da programmi di marketing territoriale
- ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale
 - Sviluppare politiche per la conoscenza e la tutela della biodiversità vegetale e animale sostenuta dal mosaico di habitat che si origina in città
 - Sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette,

-
- con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa
- Favorire uno sviluppo rurale nelle aree periurbane in grado di presidiare gli spazi aperti e di contrastare il consumo di suolo, attraverso la capacità dell'attività agricola di generare funzioni multiple oltre a quella produttiva, contribuendo al riequilibrio ecosistemico, ambientale e paesaggistico oltre a creare occasioni di servizio alla città (manutenzione del territorio, punti vendita, fruizione, turismo, etc)
 - Promuovere l'efficienza energetica nel settore edilizio e della diffusione delle fonti energetiche rinnovabili: in particolare il geotermico a bassa entalpia, sfruttando la disponibilità di acqua di falda a bassa profondità, e il solare termico
 - Tutelare la sicurezza dei cittadini riducendo la vulnerabilità o incrementando la resilienza (la capacità del sistema socio-economico territoriale di convivere con i vari tipi di rischio e di farvi fronte in caso di loro emersione)
 - Promuovere politiche che favoriscano la sinergia tra pubblico e privato nel sistema dei trasporti (IC)
 - Sviluppare un sistema strutturato per garantire la sicurezza delle persone e del territorio traendo indicazioni dagli scenari indagati con la metodologia sviluppata nel PRIM (Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi) e nel PIA (Piano Integrato d'Area)
- ST1.3 Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
 - Ripristinare gli alvei dei fiumi e realizzare politiche per la tutela dei fiumi e per la prevenzione del rischio idraulico, in particolare del nodo di Milano, anche attraverso una maggiore integrazione degli interventi con il contesto ambientale e paesaggistico
 - Ridurre l'inquinamento delle acque e riqualificare i corsi d'acqua (con particolare riferimento a Seveso, Lambro e Olona) innalzando progressivamente la qualità delle acque
 - ST1.4 Favorire uno sviluppo e un riassetto territoriale di tipo policentrico, mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del Nord-Italia;
 - Creare un efficace sistema policentrico condiviso in una visione comune, attraverso il potenziamento dei poli secondari complementari evitando il depotenziamento di Milano
 - Creare un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprenda anche il polo fieristico di Rho-Pero, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara (che costituisce il collegamento con il porto di Genova)
 - Completare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma favorendo il perfezionamento della rete stradale e in specie realizzando le opere finalizzate al perfezionamento delle relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano

-
- Ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR
 - ST1.5 Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
 - Sviluppare politiche territoriali, ambientali infrastrutturali atte a rendere competitivo il sistema urbano metropolitano lombardo con le aree metropolitane europee di eccellenza, puntando, in particolare, alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e paesaggistico, e atte altresì a migliorare la qualità della vita e a renderne manifesta la percezione
 - Valorizzare in termini di riequilibrio economico e territoriale, e di miglioramento della qualità ambientale, i territori interessati dagli interventi infrastrutturali per il collegamento con i nuovi valichi ferroviari del San Gottardo e del Sempione-Lötschberg
 - Valutare nel realizzare il Corridoio Mediterraneo non solo le opportunità economiche del trasporto, ma anche le potenzialità di riequilibrio dell'assetto insediativo regionale e di miglioramento della qualità ambientale delle aree attraversate, da governare anche attraverso l'istituzione di uno specifico Piano d'Area
 - ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo mobilità sostenibili;
 - Potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, atto a favorire le relazioni interpolo, ed estensione dei Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali, così da offrire una valida alternativa modale al trasporto individuale ed evitando che le carenze infrastrutturali, che rendono difficoltosa la mobilità di breve e medio raggio, possano indurre fenomeni di decentramento da parte delle imprese e dei residenti
 - Sviluppare le applicazioni ICT (telelavoro, smart working, e-commerce, e-government), al fine di ridurre la domanda di mobilità
 - Sviluppare sistemi di trasporto pubblico, e percorsi ciclo-pedonali, di adduzione alle stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Suburbano
 - Rendere effettiva sul piano attuativo e temporale la realizzazione di edificazione di particolare rilevanza dimensionale e strategica con i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali ed i servizi di trasporto pubblico che ne rendano sostenibile la realizzazione
 - ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
 - Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati delle periferie
 - Valorizzare la rete delle polarità urbane minori preservandone i valori storico-culturali messi a rischio dalla pressione insediativa derivante dallo spostamento della popolazione dai centri maggiori a più alta densità, alla ricerca di più elevati standard abitativi
 - Recuperare e rifunzionalizzare le aree dismesse o degradate, con attenzione a previsioni d'uso che non si limitino ad aree edificate ma prendano in considerazione l'insediamento di servizi pubblici e di verde

-
- Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'edificazione e dai fenomeni di dispersione insediativa, in particolare per quanto riguarda le aree agricole periurbane
 - Pianificare attentamente gli insediamenti della grande distribuzione, per evitare la scomparsa degli esercizi di vicinato ed evitare creazione di congestione in aree già dense tramite una strategia di rilancio e valorizzazione del Distretto Urbano del Commercio
 - Favorire la realizzazione di strutture congressuali di rilevanza internazionale valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche e storiche del sistema urbano, unitamente a quelle dell'accessibilità trasportistiche. Realizzare opere infrastrutturali ed edilizie attente alla costruzione del paesaggio urbano complessivo
 - Valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura
 - Assumere la riqualificazione e la rivitalizzazione dei sistemi ambientali come precondizione e principio ordinatore per la riqualificazione del sistema insediativo
 - Favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atti a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione
 - ST1.8 Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
 - Completare e mettere a regime un sistema logistico lombardo che incentivi l'intermodalità ferro/gomma con la realizzazione sia di infrastrutture logistiche esterne al polo centrale di Milano, atte a favorire l'allontanamento dal nodo del traffico merci di attraversamento, sia di infrastrutture di interscambio prossime a Milano atte a ridurre la congestione derivante dal trasporto merci su gomma
 - Riorganizzare i sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano (city logistic) al fine di ridurre gli impatti ambientali
 - Adeguare la rete ferroviaria esistente e realizzare nuove infrastrutture per il collegamento con i nuovi valichi ferroviari del Gottardo e del Sempione e per lo sgravio del nodo di Milano con infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne al nodo
 - ST1.9 Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
 - Favorire la realizzazione di strutture di ricerca applicata finalizzate a realizzare economie di scala altrimenti impossibili alla realtà produttiva frammentata delle aziende, in consorzio con le eccellenze esistenti e con il sistema universitario lombardo
 - Promuovere iniziative di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a conseguire più elevati livelli di innovazione tecnologica, formativi, di condivisione della conoscenza, di competitività, di sviluppo
 - Promuovere interventi tesi alla cooperazione con le altre realtà del Sistema Metropolitano del Nord Italia finalizzati ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse e a condividere attrezzature territoriali e servizi, a migliorare la competitività complessiva e ad affrontare i problemi del più vasto sistema insediativo

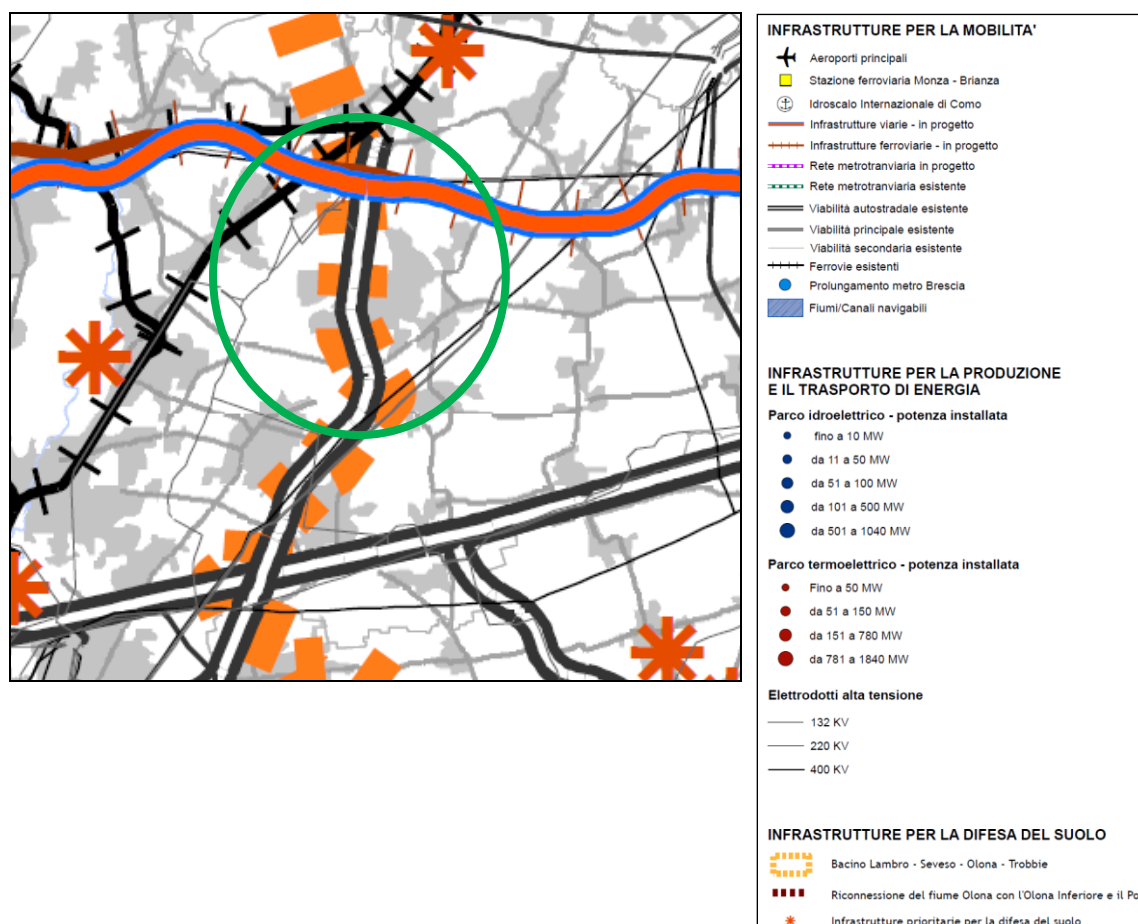
-
- ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
 - Valorizzare gli elementi paesaggistici costituiti dal sistema delle bellezze artistiche, architettoniche e paesaggistiche diffuse nell'area, costituite da elementi storici diffusi (ville con parco, santuari e chiese, sistemi fortificati testimonianze di archeologia industriale) e da presenze riconoscibili del paesaggio agrario (cascine, tessitura della rete irrigua, filari, molini, navigli) al fine di percepirne la natura di sistema atto a contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva, a produrre una maggiore attrazione per il turismo e a favorire l'insediamento di attività di eccellenza
 - Aumentare la competitività dell'area, migliorando in primo luogo l'immagine che l'area metropolitana offre di sé all'esterno e sfruttando l'azione catalizzatrice di Milano
 - Valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa
 - ST1.11 POST EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio
 - Garantire la governance di tutti i processi di trasformazione e riqualificazione dell'ex sito espositivo
 - Promuovere la qualità progettuale e l'inserimento paesistico
 - Progettare la Rete Verde Regionale per un ambito allargato, coordinando le iniziative connesse alla riqualificazione dell'ex sito Expo con la valorizzazione del sistema agricolo-forestale e delle acque, la riqualificazione paesistico/ambientale dei bacini di riferimento, il potenziamento della Rete Ecologica e la realizzazione di Sistemi Verdi
 - Mettere a sistema i grandi interventi di trasformazione urbanistica nel quadrante Nord-Ovest (Area ex sito Expo 2015, Area ex Fiat – Alfa Romeo di Arese, PII Cascina Merlata)
 - Garantire lo sviluppo di un idoneo sistema di accessibilità al quadrante potenziando il sistema del TPL
 - Uso del suolo:
 - Limitare l'espansione urbana: coerenzia le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo
 - Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio
 - Limitare l'impermeabilizzazione del suolo
 - Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale
 - Evitare la dispersione urbana
 - Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture
 - Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile, di buona qualità architettonica ed adeguato inserimento paesaggistico
 - Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico

- Favorire il recupero delle aree periurbane degradate con la riprogettazione di paesaggi compatti, migliorando il rapporto tra spazi liberi e edificati anche in relazione agli usi insediativi e agricoli

La tavola 3 del PTR relativa alle infrastrutture prioritarie, il cui stralcio è sotto riportato evidenzia la presenza del tracciato della Pedemontana lombarda che interessa l'estremità settentrionale del territorio comunale. E' prevista inoltre la realizzazione di un'opera complementare costituita dal collegamento tra la Pedemontana e la Tangenziale sud di Vimercate.

Per quanto concerne la Rete Ecologica Regionale come infrastruttura prioritaria, le influenze che su di essa hanno delle scelte di piano verranno trattate successivamente.

Figura 5.1 – Stralcio Tav. 3 PTR – Infrastrutture prioritarie



Rispetto all'integrazione al PTR si desumono i criteri insediativi e i criteri di tutela del sistema rurale e dei valori ambientali e paesaggistici.

Criteri insediativi

1. rigenerare il patrimonio edilizio storico sottoutilizzato (o inutilizzato) e i centri storici in generale, per accogliere parte del fabbisogno insediativo che altrimenti si localizzerebbe su suolo libero;
2. definire il disegno delle trasformazioni in armonia con il tessuto presente, compattando le forme urbane, limitando conurbazioni e saldature fra nuclei, mantenendo i varchi insediativi, contenendo la frammentazione, riqualificando vuoti, frange e margini urbani e definendo un corretto rapporto fra aree verdi e aree edificabili e fra aree impermeabili, permeabili ed elementi vegetazionali;
3. attuare interventi di mitigazione e compensazione adeguati alla struttura territoriale sulla quale si interviene, prioritariamente volti alla compensazione effettiva della perdita di naturalità, delle funzioni ambientali del suolo (valore ecologico, capacità di stoccaggio di carbonio organico, fertilità, permeabilità...) e di connettività connessa alla trasformazione e inseriti all'interno di uno schema generale di qualificazione del sistema del verde;
4. verificare la coerenza fra le potenzialità e l'efficienza delle reti esistenti (in particolare fognarie e di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche) e i servizi esistenti e le nuove previsioni di insediamento;
5. considerare gli impatti (sulla qualità dell'aria, sul clima acustico, sulla mobilità, sul paesaggio, sul sistema rurale, sul sistema naturale, ecc.) generati dalle nuove trasformazioni rispetto sul contesto, ma anche gli impatti derivanti alle nuove trasformazioni dal contesto e dalle funzioni preesistenti. Considerare dunque la presenza di sorgenti di rumore, di rischio, di emissioni olfattive, ecc. nel definire la localizzazione di nuove trasformazioni;
6. rifunzionalizzare e recuperare negli ambiti consolidati sia i nuclei di interesse storico che le aree degradate e dismesse perfezionandone, mediante opportune scelte progettuali, il potenziale ruolo di fauci di ricomposizione e qualificazione del territorio;
7. armonizzare le trasformazioni con i segni territoriali preesistenti e con le caratteristiche morfologiche e paesaggistiche dei luoghi. In particolare le nuove previsioni infrastrutturali, comportanti inevitabilmente consumo di suolo, siano progettate in modo da minimizzare la frammentazione del territorio rurale e naturale e l'interferenza con il reticolo irriguo;
8. garantire un adeguato livello di accessibilità in funzione della tipologia e della strategicità delle funzioni da insediare, e viceversa prevedere funzioni strategiche (interventi logistici e insediamenti commerciali, per lo sport e il tempo libero a forte capacità attrattiva) in luoghi ad alta accessibilità pubblica, meglio se di tipo ferroviario, concentrando prioritariamente in corrispondenza delle stazioni di trasporto collettivo, gli ambiti di trasformazione, così da costituire nuclei ad alta densità e caratterizzati da usi del suolo misti, che riducano il bisogno di spostamenti aggiuntivi;
9. incentivare l'integrazione tra le diverse forme di mobilità.

Criteri di tutela del sistema rurale e dei valori ambientali e paesaggistici

1. ogni nuova previsione di trasformazione del suolo agricolo deve tendere a un bilancio ecologico del suolo pari a zero, come definito dalla lettera d) comma 1 art. 2 della l.r. 31/2014;
2. a parità di bilancio ecologico del suolo, devono essere evitati consumi di suolo che inducono perdita significativa di elementi di qualità del sistema multifunzionale rurale e del sistema ambientale;
3. il bilancio ecologico del suolo, deve tendere a zero anche per tutte le aree libere con caratteristiche di naturalità, pur se di scarso valore agronomico;
4. è necessario preservare i residui elementi di connettività ambientale del territorio, e partecipare alla strutturazione della rete ecologica locale;
5. devono essere evitati processi di consumo di suolo che pregiudichino la continuità e la connessione interpodereale del tessuto rurale, in particolare deve essere assicurata l'integrità degli ambiti agricoli strategici e delle aree agricole dei parchi;
6. devono essere evitati processi di consumo di suolo che pregiudichino la continuità e la connessione del sistema ambientale, in particolare deve essere assicurata l'integrità degli ambiti di valore ecologico-ambientale, quali per esempio i corridoi di collegamento tra zone umide, tra SIC, ZPS, ZSC, tra aree protette, tra aree prioritarie per la biodiversità, anche in riferimento alle tavv. 02.A2 e 05.D2 del PTR integrato ai sensi della l.r. 31/14;
7. devono essere il più possibile evitati processi di consumo di suolo che pregiudichino la funzionalità fluviale e dell'ambiente perifluviale anche oltre la fascia di rispetto prevista per legge, o che possano pregiudicare la realizzazione di sistemi naturali di ritenzione delle acque per la riduzione del rischio idraulico;
8. l'eventuale consumo di aree agricole interstiziali o frammentate, a parità di suolo libero, è preferibile all'erosione e frammentazione di sistemi compatti e continui dell'agricoltura.
9. nei sistemi territoriali agricoli di montagna, della collina e delle zone svantaggiate, i suoli agricoli devono essere salvaguardati in rapporto alla specifica funzione di protezione del suolo e di regimazione delle acque (sistemazioni agrarie di montagna, terrazzamenti, compluvi rurali, ecc...), di mantenimento e di valorizzazione della biodiversità (patrimonio silvo-forestale, alpeggi e pascoli d'alta quota, castagneti da frutto e altre coltivazioni forestali, ecc.), di conservazione degli elementi del paesaggio rurale (manufatti, tipologie costruttive, regole insediative e rapporto con il sistema rurale agricolo, funzione paesaggistica degli insediamenti rurali, ecc..), di promozione dei prodotti locali e della fruizione turistica;
10. nei sistemi territoriali dell'agricoltura professionale, i suoli agricoli devono essere salvaguardati non solo in rapporto alla loro capacità produttiva, ma anche al livello e alla qualità dell'infrastrutturazione rurale (reticolo e manufatti idrici, viabilità interpodereale, insediamenti rurali produttivi), al loro rapporto con il sistema della regimazione e della tutela dalla qualità delle acque di pianura e alla capacità di strutturare il paesaggio agrario (siepi, filari, insediamenti rurali, manufatti di valore, ecc.);

11. nei sistemi rurali periurbani (qui intesi nella loro accezione territoriale), i suoli agricoli devono essere salvaguardati per il ruolo ambientale e paesaggistico che svolgono, anche se di scala locale (capacità di regolazione del microclima locale, contributo all'abbattimento di inquinanti, effetto tampone rispetto ad ulteriori effetti emissivi, funzione connettiva dei residui sistemi rurali e ambientali, capacità rigenerativa dei paesaggi e delle popolazioni insediate), per il loro valore economico (attività agricole di prossimità in areali ad alta accessibilità e con alte densità di popolazione), sociale (attività didattiche, sociali e di presidio del territorio non edificato)

Influenze della Variante sui contenuti del PTR	
Obiettivi tematici	
Ambiente	
Qualità aria	La Variante induce una modifica nell'assetto della SP 2 che determina una riduzione della possibilità che si creino fenomeni di congestionamento stradale dovuti alle manovre di immissione dei veicoli provenienti dall'ambito AdC2. La realizzazione del tratto di pista ciclabile che costituisce il prolungamento di quella che raggiunge il comune di Bellusco implica la possibilità di incrementare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruitivi, con vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dai veicoli a motore a scoppio.
Risorse idriche (riduzione consumi, mitigazione rischi esondazione, riqualificazione ambientale, promozione fruizione)	Non sono presenti elementi idrici superficiali che possano essere interferiti negativamente dalle modifiche introdotte dalla Variante, inoltre l'ambito oggetto di analisi non si localizza in area a rischio idrogeologico. Per quanto concerne l'uso della risorsa idrica non si presuppongono variazioni rispetto a quanto già previsto dal PGT e dalle trasformazioni ad esso connesse.
Difesa suolo e prevenzione Deterioramento e contaminazione	Le nuove realizzazioni non comportano livelli critici di impermeabilizzazione e non si prevedono fenomeni di contaminazione del suolo o del sottosuolo.
Tutela della biodiversità e valorizzazione degli ecosistemi	La previsione della nuova viabilità si sviluppa all'interno di un ambito non edificato intercluso tra la SP 2 e l'area in cui è presente un'attività commerciale e nella quale sarà realizzata l'urbanizzazione connessa all'ambito AdC2. L'ambito intercluso non ha particolare funzionalità per quanto concerne la partecipazione alle reti ecologiche di livello sovralocale, tuttavia, come altre aree verdi comunali, può svolgere il ruolo di una stepping stone locale, essendo infatti destinato dal PGT al mantenimento ed alla valorizzazione di un'area verde di connessione. La realizzazione del sistema stradale previsto dalla Variante comporta una riduzione marginale dell'ambito intercluso che può continuare pertanto a svolgere la funzione assegnatagli dal PGT. La previsione del percorso ciclabile si sovrappone ad aree cui il PGT attribuisce valore ecologico, la cui consistenza viene solo marginalmente ridotta, mantenendone la funzionalità.
Inquinamento acustico	La fluidificazione del traffico veicolare lungo la SP 2 ha come conseguenza una riduzione delle emissioni acustiche conseguenti all'assetto delle trasformazioni così come previste dal PGT.
Inquinamento elettromagnetico e luminoso	Non sono previste trasformazioni che possano generare criticità per quanto concerne l'inquinamento elettromagnetico e luminoso.

<i>Assetto territoriale</i>	
Ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate	La Variante induce una modifica nell'assetto della SP 2 che determina una riduzione della possibilità che si creino fenomeni di congestionamento stradale dovuti alle manovre di immissione dei veicoli provenienti dall'ambito AdC2. La realizzazione del tratto di pista ciclabile che costituisce il prolungamento di quella che raggiunge il comune di Bellusco implica la possibilità di incrementare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruitivi, con riduzione della circolazione di veicoli a motore.
Organizzare il territorio affinché non si creino squilibri	Le modifiche introdotte dalla Variante rendono maggiormente integrata nella realtà territoriale la trasformazione inerente l'ambito AdC 2.
Riqualificazione e qualificazione dello sviluppo urbano	Quanto previsto dalla Variante costituisce il corollario di un intervento di recupero urbano inerente un'area degradata e compromessa sulla quale si svilupperà una nuova attività commerciale.
Garantire un'equilibrata dotazione di servizi nel territorio	Non si rilevano sbilanciamenti nel sistema dei servizi in conseguenza della realizzazione di quanto previsto dalla Variante.
Contenere il consumo di suolo	La Variante comporta una quota assai limitata di consumo di suolo funzionale alla realizzazione: • della viabilità di accesso all'ambito AdC2, • della rotatoria di connessione con la SP 2 (per la maggior parte corrispondente allo slargo attualmente esistente) • del tratto di pista ciclabile a nord della SP 2 in continuità con l'esistente, in corrispondenza di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione. Si ribadisce che l'ambito AdC2, cui le modifiche di Variante sono associate, ha come obiettivo la riqualificazione di un'area degradata che non comporta quindi la trasformazione di suolo agricolo.
Azioni di mitigazione del rischio integrato – resilienza	Non si rilevano particolari elementi di rischio nell'ambito oggetto di analisi per i quali debbano essere attivate azioni di mitigazione.
<i>Assetto economico - produttivo</i>	
Incentivare il risparmio e l'efficienza energetica	La previsione di un nuovo tracciato ciclabile lungo la SP 2 in un contesto dove si localizzano numerose attività produttive e commerciali tra Vimercate e Bellusco, potrebbe incentivare l'uso della bici per gli spostamenti casa-lavoro con benefici in termini di riduzione dei consumi energetici derivanti dall'uso di carburanti.
<i>Paesaggio e patrimonio culturale</i>	
Riconoscere e valorizzare il carattere trasversale delle politiche inerenti il paesaggio	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano la compromissione delle emergenze paesaggistiche presenti nel contesto di analisi. Inoltre non vengono inficiate nemmeno le previsioni del PGT vigente in merito alla valorizzazione degli elementi naturali posti ai margini della SP 2, siano essi a macchia o a filare, in quanto si presuppone il ripristino e l'incremento delle dotazioni attualmente esistenti.
Riqualificare e recuperare dal punto di vista paesaggistico le aree degradate o compromesse	Si rileva come la Variante sia strettamente associata alla trasformazione dell'ambito AdC 2 che comporta la riqualificazione di un'area paesaggisticamente compromessa.

Obiettivi territoriali Sistema Territoriale metropolitano	
ST1.1	Le modifiche indotte dalla Variante implicano, rispetto alle previsioni del PGT vigente: - una riduzione dei livelli di inquinamento acustico derivanti dal transito veicolare sulla SP 2 - una limitata riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dall'uso dei veicoli a motore per spostamenti di corto raggio
ST1.2	Quanto introdotto dalla Variante non implica la riduzione della funzionalità degli elementi della RER o l'impossibilità di realizzare i disegni di rafforzamento della rete anche seguendo le indicazioni di livello provinciale. Le nuove realizzazioni comportano un'assai limitata riduzione di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione a margine della SP 2.
ST1.3	Non pertinente in quanto non sono presenti corpi idrici superficiali nell'ambito oggetto di analisi.
ST1.4	Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a garantire un'adeguata accessibilità all'ambito AdC 2 favorendo un intervento di riqualificazione urbana.
ST1.5	Non pertinente
ST1.6	La previsione del nuovo tratto di pista ciclabile rientra all'interno di un disegno complessivo di rete di mobilità dolce che contempla anche l'accesso ai principali servizi urbani ed alle linee del TPL.
ST1.7	La Variante è strettamente associata alla trasformazione dell'ambito AdC 2 che comporta la riqualificazione di un'area paesaggisticamente compromessa.
ST1.8	Non pertinente
ST1.9	Non pertinente
ST1.10	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano la compromissione delle emergenze paesaggistiche presenti nel contesto di analisi.
ST1.11	Non pertinente
Uso suolo	La Variante appare coerente con gli obiettivi sottesi in quanto: - prevede limitati incrementi della superficie urbanizzata funzionali alla realizzazione di nuovi tratti di viabilità urbana e di un percorso ciclabile - è strettamente connessa ad un intervento di riqualificazione di un'area degradata - non implica livelli critici di impermeabilizzazione del suolo - consente la realizzazione degli interventi mitigativi a verde che favoriscono il rafforzamento della rete di ricomposizione paesaggistica

Criteri insediativi	
1	La variante è strettamente connessa ad un intervento di più ampio respiro di recupero di un'area degradata lungo la SP 2.
2	La nuova viabilità prevista si sviluppa prevalentemente all'interno di un ambito intercluso tra la SP 2 e le superfici urbanizzate, inoltre la pista ciclabile è prevista in stretta aderenza con il lato nord della SP 2 in corrispondenza di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione.
3	Sono previsti interventi di mitigazione connessi alla realizzazione dell'ambito AdC 2 e vengono mantenute le previsioni inerenti le aree V1 e V3 internamente all'ambito oggetto di analisi.
4	Sono già stati presi accordi preliminari con l'ente gestore in merito alla connessione dell'ambito AdC 2 con la rete fognaria esistente.
5	Le modifiche indotte dalla Variante implicano, rispetto alle previsioni del PGT vigente: - una riduzione dei livelli di inquinamento acustico derivanti dal transito veicolare sulla SP 2 - una limitata riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dall'uso dei veicoli a motore per spostamenti di corto raggio
6	L'area degradata strettamente connessa alla variante è destinata ad un intervento a carattere commerciale in stretta attinenza con quanto presente nell'ambito confinante a completamento

	dell'isolato.
7	La realizzazione della pista ciclabile comporta una lieve riduzione di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione a margine della SP 2 senza particolari ripercussioni sulla funzionalità produttiva dei coltivi. Non sono previste interferenze con elementi del sistema irriguo.
8	La Variante è proprio funzionale a migliorare i livelli di accessibilità della funzione commerciale già prevista dal PGT vigente nell'ambito AdC 2
9	Non pertinente.

<u>Criteri di tutela del sistema rurale e dei valori ambientali e paesaggistici</u>	
1	Le modifiche introdotte dalla Variante incidono su suoli classificati agricoli, ma non utilizzati per la coltivazione. Il consumo di suolo indotto dalla realizzazione delle nuove opere infrastrutturali non risulta critico ai fini del conteggio generale del bilancio ecologico.
2	Il tracciato ciclopedonale non comporta perdita significativa di elementi di qualità del sistema multifunzionale rurale e del sistema ambientale
3	Non pertinente.
4	Il tracciato ciclopedonale non comporta l'ulteriore frammentazione degli spazi liberi a carattere agricolo che partecipano alla formazione della REC.
5	La realizzazione della pista ciclabile comporta una lieve riduzione di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione a margine della SP 2 senza particolari ripercussioni sulla funzionalità produttiva dei coltivi.
6	Il tracciato ciclopedonale non intercetta elementi di pregio ambientale o appartenenti al sistema di Rete Natura 2000.
7	Non pertinente
8	Non si prevede l'ulteriore frammentazione di aree agricole interstiziali.
9	Non pertinente
10	Non pertinente
11	Non si prevedono riduzioni della funzionalità ambientale e paesaggistica svolta dal sistema rurale periurbano locale.

2. Piano Paesistico Regionale (PPR)

Il **PPR** costituisce la componente del PTR dedicata alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio riprendendo ed approfondendo le tematiche già affrontate dal PTR che rimane valido per la parte descrittiva e per le prescrizioni legate alle Unità di paesaggio. I documenti che lo compongono sono stati approvati con D.G.R. 16 gennaio 2008 n. VIII/6447.

Il **PTPR**, Piano Paesistico Regionale è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 7/197 del 6 marzo 2001.

Gli obiettivi generali del Piano Territoriale Paesistico Regionale si possono così riassumere:

- conservazione delle preesistenze e dei relativi contesti e loro tutela nei confronti dei nuovi interventi;
- miglioramento della qualità paesaggistica degli interventi di trasformazione del territorio;
- aumento della consapevolezza dei valori e della loro fruizione da parte dei cittadini.

Il comune di Vimercate si colloca nell'ambito geografico della Brianza Orientale ed all'interno dell'unità tipologica di paesaggio denominata "fascia dell'alta pianura" all'interno della quale si riconoscono "Paesaggi urbanizzati" e "Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta" per i quali il piano contiene la seguente descrizione ed esprime i corrispondenti indirizzi di tutela:

Paesaggi urbanizzati

Aree urbanizzate delle frange metropolitane

La densità dell'urbanizzazione man mano che si allarga si riduce, si frammenta o si organizza altrimenti. Via via che ci si allontana dai poli urbani, originatori del sistema metropolitano, anche i "vuoti" modificano i loro caratteri. Lo sguardo coglie con frequenza sempre maggiore, visuali più ampie e più lontane. Tali vuoti urbani assumono caratteri diversi, da luoghi anonimi ed abbandonati, reliquati di urbanizzazioni "moderne", a luoghi più ampi che ancora mantengono testimonianze, ormai "archeologiche", dei paesaggi agrari, soffocati fra gli agglomerati di edifici, capannoni, svincoli e cave.

È una "periferia metropolitana" punteggiata di nuclei ed elementi storici, spesso difficilmente percepibili e riconoscibili, che si colloca per lo più nell'alta pianura e nella fascia pedemontana lombarda con digitazioni verso le valli prealpine. Un tessuto insediativo che si salda, a partire dal "nocciolo" milanese e si proietta lungo le vie storiche o le nuove direttrici viarie (autostrade e ferrovie), dando origine a nuovi continui urbani e a tipici "paesaggi di frangia". È la grande regione urbana lombarda che ospita il concentrato dell'attività economica di tutti i settori, esclusa l'agricoltura.

In questi ambiti uso e riuso dell'edificato, consumo del suolo, si riproducono in sovrano disordine. La capacità di contenimento dei piani urbanistici è limitata e frenata dalla loro esclusiva competenza comunale. È l'area dove l'assenza di piani territoriali di livello sovracomunale si fa sentire in modo più acuto. Un paesaggio che si definisce appendicolare dei poli urbani, ma che, in alcuni casi, per lo sfumare ed il modificarsi repentino di certi suoi caratteri, assume forme e strutture (insediamenti lineari, conurbazioni di centri, reticoli o losanghe) tali da essere esse stesse nuove forme di polarità urbana.

Tipologicamente si possono riconoscere modelli insediativi diversi tutti caratterizzati dal dominio dell'edificato, del manufatto, come incrostazione antropica sulle forme naturali, e dal progressivo depauperamento dei caratteri naturali e agrari.

Indirizzi di tutela

Le caratteristiche di queste "aree di espansione e consolidamento" dell'area metropolitana vanno considerate in prospettiva dinamica. Su di esse si esercitano continui e profondi processi di trasformazione che tendono a colmare o restringere sempre più gli spazi rurali con edificazioni residenziali, industriali e di servizi. La tutela deve esercitarsi come difesa degli spazi verdi e del paesaggio agrario. Ma ad essa deve associarsi la ricucitura delle discontinuità o rotture delle trame territoriali indotte dalle più recenti iniezioni urbane.

Un rigido controllo, in particolare, deve essere rivolto alle trasformazioni che tendono ad alterare o annullare le strutturazioni territoriali storiche: i nuclei originari dei centri rurali che si allineano lungo le strade principali dei pianalti e lungo le direttrici pedemontane, oltre che i cuori storici delle città e dei

centri minori. Di questi vanno difesi anzitutto i contenuti architettonici e le strutture di base; va anche salvaguardata la percepibilità delle loro emergenze.

La tutela si ottiene attraverso verifiche di compatibilità nei confronti dei con i visuali impostati sulle direttrici stradali e ferroviarie. Tutti gli elementi che formano lo spessore storico dell'area devono essere sottoposti a vincolo: santuari, chiese, ville signorili, case rurali caratteristiche, testimonianze dell'archeologia industriale, quartieri e case che segnano la storia dell'industrializzazione.

È certamente uno dei temi più importanti del nostro tempo, che investe grande parte dei territori urbanizzati dell'area metropolitana. Insieme che si assomigliano fra loro, nei quali è difficile riconoscersi ed identificarsi, dove domina l'assenza di quei caratteri e di quegli elementi che rendono le periferie città.

Insieme dove gli spazi collettivi, i vuoti, le strade, assumono un'immagine di residualità anonima; dove non esiste "architettura", ma la rinuncia alla simbolicità, al significato, al ruolo rappresentativo. Insieme di cose con funzioni e nature diverse, mescolanze di tipi e materiali di ogni genere, edifici "durevoli" e manufatti precari, in un assortimento di cui è difficile cogliere il senso. Luoghi dove si confrontano elementi e valori, fisici e culturali, di proporzioni diverse: il condominio e la villetta, la grande industria e il capannone artigianale, il viottolo e la superstrada, l'area di "verde attrezzato" e un brano di paesaggio agrario, il negozio e l'ipermercato.

In questo panorama caotico e ambiguo è necessario ritrovare elementi ordinatori di un nuovo paesaggio costruito, pena la totale indifferenza percettiva e l'appiattimento dei valori estetici.

I "frammenti", di cui non si coglie più la loro funzione territoriale, rimarranno come riferimento culturale e possono guidare alla riscoperta delle tracce e dei segni scomparsi, in modo da far riemergere la maglia del tessuto storico con il quale confrontarsi nella riorganizzazione di forme e di nuovi tessuti. Le strade, i corsi d'acqua naturali e artificiali, le aree naturali e agricole sono altri elementi significativi con i quali confrontarsi. L'intervento urbanistico ed edilizio dovrà promuovere la qualificazione e la riqualificazione paesaggistica e ambientale, con particolare attenzione alla definizione dei "margini", alla ricomposizione delle frange urbanizzate e alla ricucitura dei tessuti disgregati, riscoprendo e reinserendo quei caratteri qualitativi oggi mancanti e qui descritti.

Un sistema verde metropolitano

Gli ambiti delle frange periferiche a sviluppo metropolitano che contornano e tendono a collegare i centri principali con i poli esterni, stanno trasformando il territorio pedemontano lombardo, i pianalti e la pianura asciutta a nord di Milano, in un puro supporto artificializzato con influenze negative rispetto alla condizione ecologica di queste aree.

È importante allora pensare a un vero e proprio sistema verde metropolitano che riorganizzi e valorizzi le aree naturali e agricole rimaste, ipotizzando anche rinaturalizzazioni e riforestazioni di nuovi territori. Una proposta di ampio respiro che lungo le valli fluviali con la loro vegetazione, con l'uso delle aree libere residuali, si ricollegli ai modelli spesso invidiati delle altre città europee. Ciò richiede una visione di livello regionale. È comunque necessario che in attesa di strumenti di pianificazione di livello intermedio, gli strumenti urbanistici comunali tengano presente questa necessità conservando gli elementi di naturalità, prefigurando il recupero delle zone boschive degradate, ricostituendo e consolidando la vegetazione riparia stradale e poderale.

L'obiettivo non deve essere solamente di tipo paesaggistico o ricreativo ma anche ecologico, non dimenticando che quantità e qualità del verde influiscono sulla temperatura e sull'umidità mitigando gli estremi termici. Inoltre, la differenza di temperatura fra aree densamente edificate e aree agricole o naturali determina flussi d'aria dall'esterno verso l'interno. Senza dimenticare l'ossigenazione dell'atmosfera, la ritenzione delle polveri, la sterilizzazione batterica del pulviscolo depositato, la schermatura dei rumori.

Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta

Nella parte occidentale della Lombardia il passaggio dagli ambienti prealpini alla pianura non è repentino. Vi si frappongono le ondulazioni delle colline moreniche ma anche, in un quadro ormai definito da linee orizzontali, le lingue terrazzate formatisi dalla disgregazione delle morene terminali dei ghiacciai quaternari. Il successivo passaggio alla fascia dell'alta pianura è quasi impercettibile risultando segnato perpendicolarmente solo dallo spegnersi dei lunghi solchi d'erosione fluviale (Olona, Lambro, Adda, Brembo ecc.). La naturale permeabilità dei suoli (antiche alluvioni grossolane, ghiaiose-sabbiose) ha però ostacolato l'attività agricola, almeno nelle forme intensive della bassa pianura, favorendo pertanto la conservazione di vasti lembi boschivi - associazioni vegetali di brughiera e pino silvestre - che in altri tempi, assieme alla bachicoltura, mantenevano una loro importante funzione economica. Il tracciamento, sul finire del secolo scorso, del canale irriguo Villoresi ha mutato queste condizioni originarie solo nella parte meridionale dell'alta pianura milanese, in aree peraltro già allora interessate da processi insediativi. È su questo substrato che si è infatti indirizzata l'espansione metropolitana milanese privilegiando dapprima le grandi direttrici stradali irradiantesi dal centro città (Sempione, Varesina, Comasina, Valassina, Monzese) e poi gli spazi interclusi.

I segni e le forme del paesaggio sono spesso confusi e contraddittori. E se il carattere dominante è ormai quello dell'urbanizzazione diffusa l'indicazione di una tipologia propria desunta dai caratteri naturali (alta pianura e ripiani diluviali) è semplicemente adottata in conformità allo schema classificatorio scelto, rimandando a notazioni successive una più dettagliata descrizione dell'ambiente antropico (vedi paesaggi urbanizzati).

Indirizzi di tutela

Il suolo, le acque.

Il sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo deve essere ovunque salvaguardato, come condizione necessaria di un sistema idroregolatore che trova la sua espressione nella fascia d'affioramento delle risorgive e di conseguenza nell'afflusso d'acque irrigue nella bassa pianura. Va soprattutto protetta la fascia più meridionale dell'alta pianura, corrispondente peraltro alla fascia più densamente urbanizzata, dove si inizia a riscontrare l'affioramento delle acque di falda.

Vanno pure mantenuti i solchi e le piccole depressioni determinate dallo scorrimento dei corsi d'acqua minori (per esempio la Molgora) che, con la loro vegetazione di ripa sono in grado di variare l'andamento uniforme della pianura terrazzata.

Le brughiere.

Vanno salvaguardate nella loro residuale integrità impedendo aggressioni ai margini, che al contrario vanno riforestati, di tipo edilizio e turistico-ricreativo (maneggi, campi da golf, impianti sportivi). Va anche scoraggiato il tracciamento di linee elettriche che impongano larghi varchi deforestati in ambiti già ridotti e frastagliati nel loro perimetro.

È inoltre necessaria una generale opera di risanamento del sottobosco, seriamente degradato, precludendo ogni accesso veicolare.

I coltivi.

È nell'alta pianura compresa fra la pineta di Appiano Gentile, Saronno e la valle del Seveso che in parte si leggono ancora i connotati del paesaggio agrario: ampie estensioni colturali, di taglio regolare, con andamento ortogonale, a cui si conformano spesso strade e linee di insediamento umano. Un paesaggio comunque in evoluzione se si deve dar credito a immagini fotografiche già solo di una trentina d'anni or sono dove l'assetto agrario risultava senza dubbio molto più parcellizzato e intercalato da continue quinte arboree.

Un paesaggio che non deve essere ulteriormente eroso, proprio per il suo valore di moderatore delle tendenze urbanizzative. In alcuni casi all'agricoltura potrà sostituirsi la riforestazione come storica inversione di tendenza rispetto al plurisecolare processo di depauperazione dell'ambiente boschivo dell'alta pianura.

Gli insediamenti storici e le preesistenze.

Ipotesi credibili sostengono che l'allineamento longitudinale di molti centri dell'alta pianura si conformi all'andamento sotterraneo delle falde acquifere. Altri certamente seguirono l'andamento, pure longitudinale dei terrazzi o delle depressioni vallive (per esempio la valle del Seveso, i terrazzi del Lambro e dell'Olona).

Il forte addensamento di questi abitati e la loro matrice rurale comune – si tratta in molti casi dell'aggregazione di corti – costituisce un segno storico in via di dissoluzione per la generale saldatura degli abitati e le trasformazioni interne ai nuclei stessi. Si tratta, nei centri storici, di applicare negli interventi di recupero delle antiche corti criteri di omogeneità constatata l'estrema parcellizzazione proprietaria degli immobili che può dar luogo a interventi isolati fortemente dissonanti. Come pure vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinatori di un intero agglomerato.

Le percorrenze.

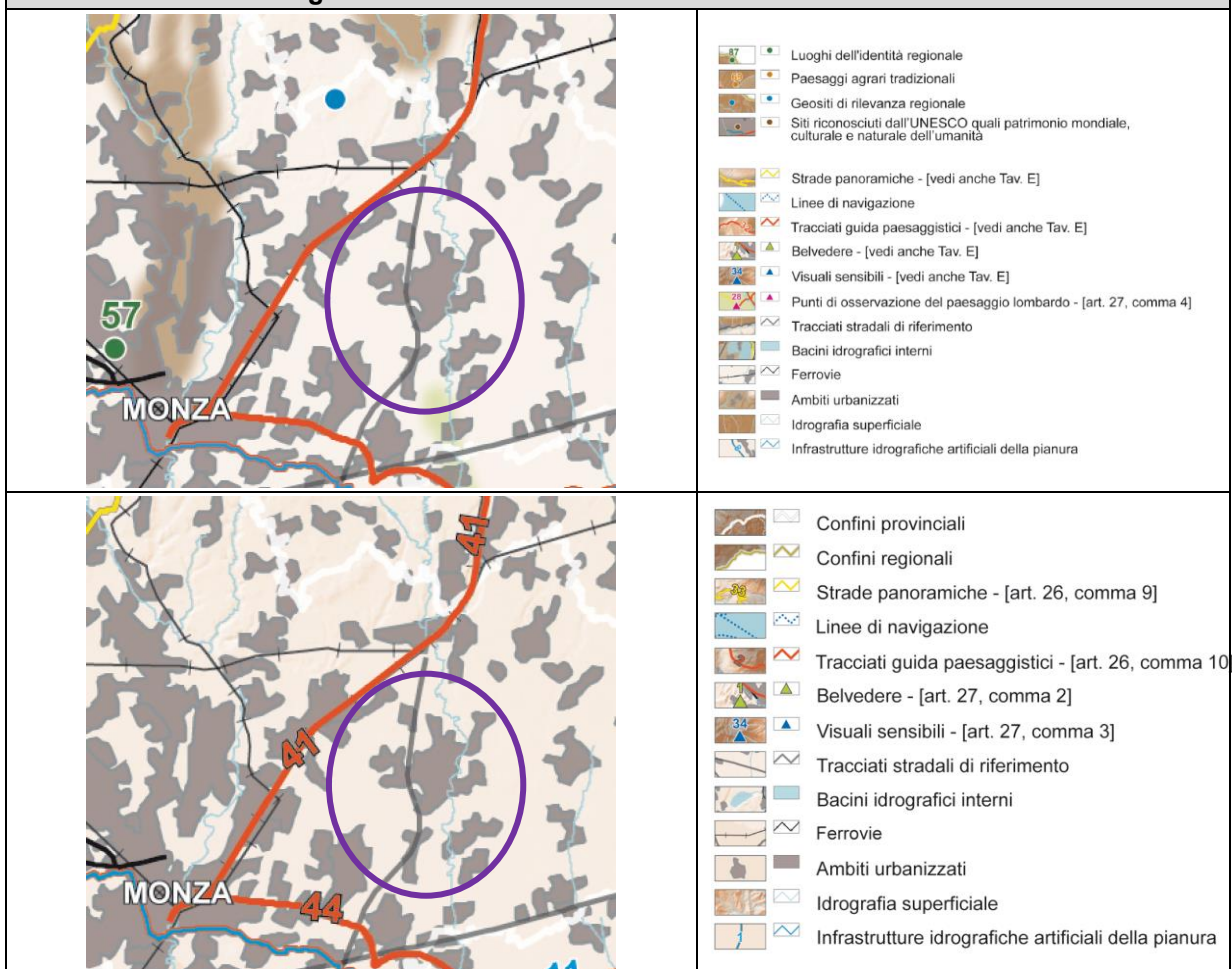
Si impongono consistenti interventi di ridefinizione paesaggistica delle maggiori direttrici stradali essendo ormai quasi del tutto compromessi gli orizzonti aperti e i traguardi visuali sul paesaggio. Occorre riprendere e conferire nuova dignità a questi elementi di riferimento paesaggistico, tutelando gli ultimi quadri visuali, riducendo l'impatto e la misura degli esercizi commerciali.

Dalla cartografia del PPR vengono di seguito forniti gli estratti delle tavole B, C, D, E con le indicazioni puntuali ivi contenute.

TAVOLE B/E

Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico

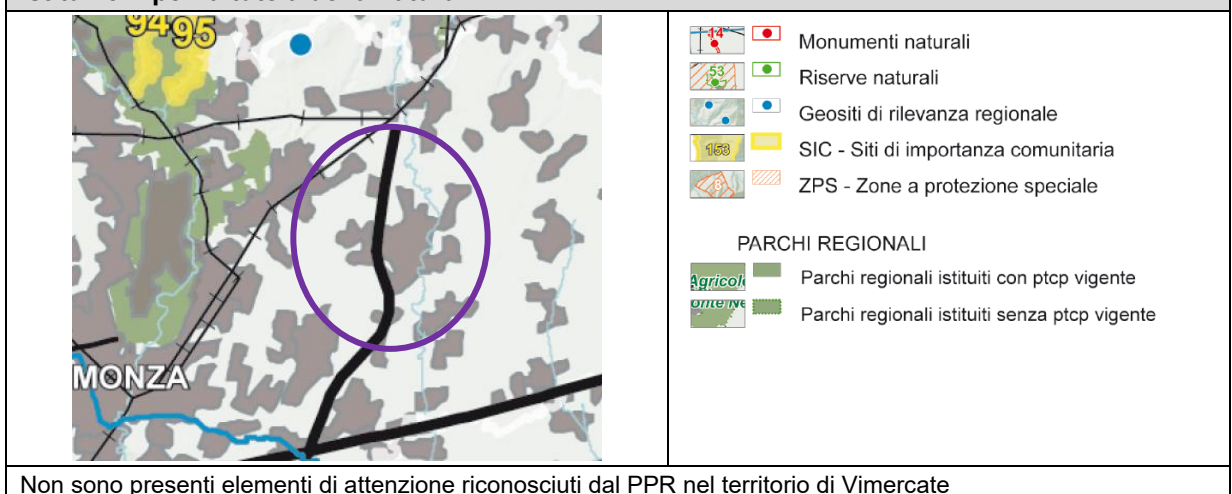
Viabilità di rilevanza regionale



Non sono presenti elementi di attenzione riconosciuti dal PPR nel territorio di Vimercate

TAVOLA C

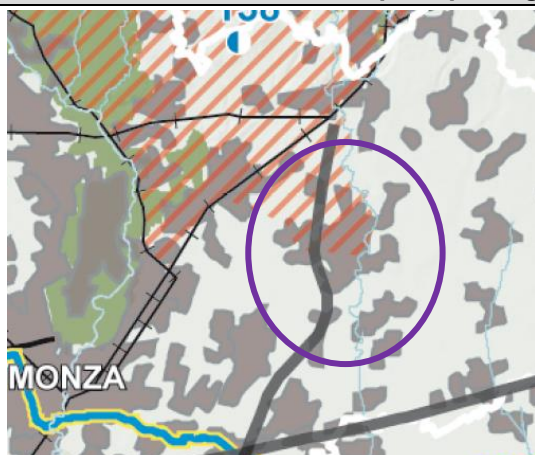
Istituzioni per la tutela della natura



Non sono presenti elementi di attenzione riconosciuti dal PPR nel territorio di Vimercate

TAVOLA D

Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale



AREE DI PARTICOLARE INTERESSE AMBIENTALE-PAESISTICO

- Ambiti di elevata naturalità - [art. 17]
- Ambito di specifico valore storico ambientale - [art. 18]
- Ambito di salvaguardia e riqualificazione dei laghi di Mantova [art. 19, comma 2]
- Laghi insubrici. Ambito di salvaguardia dello scenario lacuale [art. 19, comma 4 - vedi anche Tavole D1a - D1b - D1c - D1d]
- Ambito di specifica tutela paesaggistica del fiume Po - [art. 20, comma 8]
- Ambito di tutela paesaggistica del sistema vallivo del fiume Po [art. 20, comma 9]
- Naviglio Grande e Naviglio di Pavia - [art. 21, comma 3]
- Naviglio Martesana - [art. 21, comma 4]
- Canali e navigli di rilevanza paesaggistica regionale - [art. 21, comma 5]
- Geositi di interesse geografico, geomorfologico, paesistico, naturalistico, idrogeologico, sedimentologico - [art. 22, comma 3]
- Geositi di interesse geologico-stratigrafico, geominerario, geologico-strutturale, petrografico e vulcanologico - [art. 22, comma 4]
- Geositi di interesse paleontologico, paleoantropologico e mineralogico - [art. 22, comma 5]
- Oltrepò pavese - ambito di tutela - [art. 22, comma 7]
- Siti riconosciuti dall'UNESCO quali patrimonio mondiale, culturale e naturale dell'Umanità - [art. 23]
- Ambiti di criticità - [Indirizzi di tutela - Parte III]

E' presente un **Ambito di criticità** [Indirizzi di tutela – Parte III], coinvolgente la porzione nord-occidentale del territorio comunale.

Il territorio comunale è ricompreso nella estrema propaggine meridionale di un più ampio ambito territoriale comprendente il Parco Valle Lambro e il Parco Montevicchia e Valle del Curone, identificato dal PPR come "Brianza orientale della Martesana o dell'Adda".

Si tratta di ambiti di particolare rilevanza paesaggistica sui quali si richiama la necessità di esercitare una specifica attenzione nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale, in particolare per quanto riguarda i Piani territoriali di coordinamento provinciali.

La tavola F ("Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale") e la tavola G ("Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale") del PPR evidenziano alcuni ambiti e aree che necessitano prioritariamente di attenzione in quanto indicative a livello regionale di situazioni potenzialmente interessate da fenomeni di degrado o a rischio di degrado paesaggistico.

TAVOLA F – Riqualficazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale

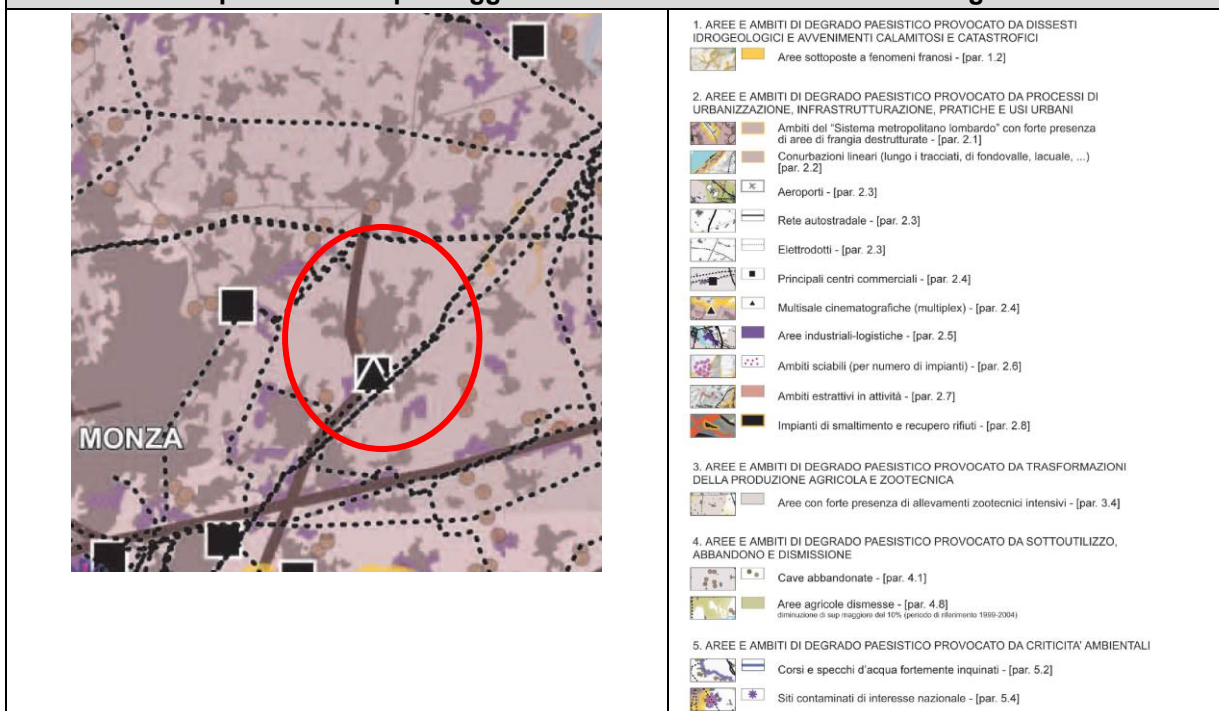


TAVOLA G – Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale



I principali fenomeni degrado esistenti o potenziali riconoscibili sono:

1. **Aree di frangia destrutturate**

Indirizzi di riqualificazione

Ridefinizione di un chiaro impianto morfologico prioritariamente attraverso :

- la conservazione e il ridisegno degli spazi aperti, secondo un'organizzazione sistemica e polifunzionale, come contributo alla costruzione di una rete verde di livello locale che sappia dare continuità alla rete verde di scala superiore; in particolare:
 - conservando, proteggendo e valorizzando gli elementi del sistema naturale e assegnando loro un ruolo strutturante
 - riqualificando il sistema delle acque - attribuendo alle aree destinate a verde pubblico esistenti e previste nell'ambito considerato una elevata qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva
 - rafforzando la struttura del paesaggio agricolo soprattutto nei casi ove questo sia ancora fortemente interconnesso con il grande spazio rurale, conservando e incentivando le sistemazioni colturali tradizionali, promuovendo programmi specifici per l'agricoltura in aree periurbane, etc.
- la riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare:
 - conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
 - definendo elementi di relazione tra le diverse polarità, nuove e preesistenti
 - preservando le „vedute lontane“ come valori spaziali irrinunciabili e curando l'architettura dei fronti urbani verso i territori aperti
 - riconfigurando l'impianto morfologico ove particolarmente destrutturato
 - orientando gli interventi di mitigazione al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra
- il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesisticofruitive e ambientali

Prevenzione del rischio

Pianificazione attenta delle nuove previsioni di sviluppo alla chiara e forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con specifica attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa; in particolare:

- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
- difendendo gli spazi aperti e attribuendo al loro ridisegno un valore strutturante
- localizzando in modo mirato le eventuali nuove necessità in modo tale da riqualificare i rapporti tra i margini urbani e i territori aperti
- impedendo la saldatura di nuclei urbani contigui
- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
- individuando e promuovendo prestazioni di elevata qualità per i piani attuativi e i progetti urbani

2. **Aree produttive / logistiche**

Indirizzi di riqualificazione

- interventi di mitigazione e mascheramento anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio
- interventi per la formazione di aree industriali ecologicamente attrezzate
- migliore qualificazione architettonica degli interventi di sostituzione
- adeguamento e potenziamento delle aree attrezzate per la sosta con creazione di spazi comuni e di opere di arredo qualificate e coerenti con i caratteri paesaggistici del contesto, curando in modo particolare l'equipaggiamento verde
- riassetto funzionale e distributivo degli spazi pubblici (viabilità, percorsi ciclo-pedonali, aree verdi)

Prevenzione del rischio

- attenta localizzazione degli interventi e indicazioni di obiettivi di qualificazione estesi alla sistemazione delle aree contermini correlati alla pianificazione paesaggistica locale
- progettazione organica delle strutture e dei volumi delle aree di servizio e di sosta nonché delle infrastrutture contermini e definizione di elementi di correlazione paesistica con il contesto

3. **Interventi di grande viabilità programmati**

Indirizzi di riqualificazione

- interventi di mitigazione anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio
- interventi correlati alle infrastrutture esistenti attenti alle zone marginali e volti a ridurre la loro estraneità al contesto e l'effetto frattura che generano
- attenta considerazione degli interventi di servizio alle infrastrutture cercando di evitare la possibile accentuazione dell'effetto di frattura indotto, operando riconessioni funzionali tra i territori separati e recuperando gli ambiti marginali con la massima riduzione dell'impatto intrusivo; in particolare :

- le barriere antirumore dovranno avere caratteristiche di qualità paesaggistica, oltreché ambientale, sia per quanto riguarda il lato interno, verso l'infrastruttura stessa, sia per quanto riguarda il lato esterno, rivolto verso il territorio circostante
- gli interventi di manutenzione e adeguamento delle aree di servizio dovranno porsi obiettivi di riqualificazione paesaggistica

Prevenzione del rischio

- progettazione integrata del tracciato, comprensivo del suo equipaggiamento verde, attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti
- progettazione unitaria dei manufatti e delle relative aree di servizio attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti
- eventuale acquisizione delle aree laterali all'infrastruttura in misura adeguata allo sviluppo e attuazione di un progetto di valorizzazione paesaggistica dei territori attraversati

Influenze della Variante sui contenuti del PPR

Indirizzi di tutela

La Variante non contempla riduzioni dei suoli agricoli che possano determinare condizioni di degrado derivanti da frammentazione o interclusione dei coltivi.

Nei pressi dell'ambito di analisi non si reperiscono elementi fondanti del paesaggio rurale che possano essere obliterati o celati dalle realizzazioni previste.

Viene mantenuta la condizione delle visuali lungo la SP 2 in direzione nord tramite sostituzione del filare arboreo esistente con filare di nuova piantagione in fregio alla pista ciclabile.

L'ambito intercluso tra la SP 2 e l'urbanizzazione a carattere commerciale sarà destinato, come previsto dal PGT vigente ad area di ricomposizione paesaggistica tramite nuove piantagioni arboreo-arbustive.

Cartografia

L'ambito di criticità rilevato dalla Tavola D non sembra travalicare il torrente Molgora e dunque non pare interessare l'area oggetto di analisi. Si deve tuttavia rilevare come l'ambito di Variante sia circondato da aree per le quali il PGT vigente ha avanzato proposta di inserimento all'interno del PLIS PANE. Considerando come le eventuali tutele paesaggistico-ambientali del PLIS non vengono inficiate dalle modifiche introdotte dalla Variante in analisi, si può affermare che non vi siano interferenze con gli interventi di valorizzazione tesi all'eliminazione della condizione di criticità rilevata dal PPR.

Elementi di degrado

Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano nuove urbanizzazioni o la creazione di ulteriori sfrangiamenti del TUC.

Per quanto concerne gli impatti relativi alla presenza di un comparto commerciale, è prevista la messa in campo di interventi di mitigazione e compensazione ambientale, associati alle nuove realizzazioni, in continuità con quanto già previsto per l'ambito AdC 2.

In riferimento alla viabilità sovralocale in programma quanto previsto dalla Variante non comporta modificazioni dei tracciati di massima e delle aree compensative previste dai progetti preliminari.

3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Monza e della Brianza

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza è stato approvato con Deliberazione Consiliare n.16, in data 10/07/2013 ed è efficace dal 23 ottobre 2013 (Burl n.43 del 23/10/2013).

Il PTCP approvato è stato in seguito oggetto di aggiornamenti ed integrazioni; con Determinazione Dirigenziale n. 2564 del 11/11/2014 sono state aggiornate le Norme di Piano, con adeguamento ai contenuti di sentenze TAR emesse pubblicate.

E' stata approvata una variante alle norme del PTCP con Delibera del Consiglio Provinciale n. 31 del 12/11/2018.

Con Delibera del Consiglio Provinciale n. 13 del 27.04.2021 è stata adottata la Variante per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014.

Per la trattazione del Piano si considererà dunque anche la documentazione adottata in quanto vige attualmente il regime di salvaguardia delle indicazioni ivi contenute.

Come indicato nella Relazione di PTCP, il riordino/razionalizzazione dell'assetto insediativo e la tutela/valorizzazione degli spazi aperti rappresentano gli assi centrali della strategia di Piano.

La strategia del PTCP si declina in una serie di obiettivi generali e specifici che vengono di seguito riportati in forma tabellare desumendoli dall'allegato 2 "Documento degli obiettivi" (in rosso il testo aggiunto e barrato il testo espunto in sede di adozione):

STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA	
2.1 COMPETITIVITÀ E ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO	- Realizzazione di luoghi di qualità (dotati di servizi, spazi verdi, offerta culturale, ecc.) capaci di attrarre figure professionali dagli altri territori e dall'estero - Sviluppo di reti logistiche, telematiche, energetiche, ... - Sviluppo di reti per la mobilità che agiscano contemporaneamente in modo capillare e in collegamento con la scala globale - Valorizzazione del patrimonio storico artistico di pregio, per renderlo un punto di attrazione internazionale e formare, assieme all'autodromo, al sistema dei parchi e delle ville storiche, percorsi di fruizione turistica - Supporto, anche attraverso il grande patrimonio storico ed ambientale della Brianza, alla formazione di nuove attività nel settore del turismo, dello sport e del tempo libero, in grado di assicurare nuove prospettive di sviluppo anche occupazionale e di rendere maggiormente attrattivo il territorio
2.2 QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI INSEDIAMENTI PER ATTIVITÀ	- Riqualificare dal punto di vista ambientale le aree produttive e favorire interventi di finanziamento per l'infrastrutturazione delle aree industriali - Promuovere azioni di marketing territoriale, con particolare attenzione al recupero di aree dismesse anche ai fini produttivi - Avviare politiche di riorganizzazione territoriale nel campo della grande

ECONOMICHE PRODUTTIVE	distribuzione, della logistica e delle aree produttive allo scopo di favorire una migliore distribuzione territoriale di tali insediamenti - Promuovere azioni per la costituzione di una banca dati geografica per il censimento delle aree dismesse, da integrare nel SIT per la pianificazione territoriale regionale - Realizzare insediamenti produttivi che rispettino i principi di compatibilità urbanistica, logistica, infrastrutturale e paesaggistico-ambientale
2.3 RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO EQUILIBRATO DEL COMMERCIO	- Promozione di intese od accordi intercomunali (Distretti del commercio ed altro) tra i Comuni per la qualificazione della rete distributiva - Qualificazione del settore commerciale attraverso l'integrazione degli insediamenti commerciali all'interno del sistema insediativo provinciale - Regolazione del rapporto tra nuovi insediamenti e sistema stradale provinciale e regionale - Garanzia di un adeguato livello di accessibilità pubblica degli insediamenti commerciali - Organizzazione delle attività commerciali all'interno di insediamenti polifunzionali, nuovi e/o esistenti (centri storici, quartieri urbani soprattutto se degradati) in stretta connessione con il sistema dei servizi pubblici e privati, sviluppando con questi opportune sinergie - Promozione di Sistemi integrati del Commercio, in grado di garantire un giusto equilibrio tra media e grande distribuzione e rete degli esercizi di vicinato - Coerenza dei nuovi progetti con gli indirizzi fissati dal PTCP per l'impatto paesaggistico

USO DEL SUOLO E SISTEMA INSEDIATIVO	
3.1 CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO	- Controllo delle previsioni insediative: • quantitativo: progressiva riduzione del consumo di suolo fino al raggiungimento dell'obiettivo zero consumo minore espansione dei tessuti urbani e produttivi • qualitativo: tutela delle aree agricole più produttive e della permeabilità ecologica del territorio • localizzativo: mantenere la compattezza degli insediamenti, evitare le urbanizzazioni lineari lungo le strade • dare priorità a interventi di rigenerazione urbana e territoriale - Riqualificazione territoriale prioritariamente volta alla de-impermeabilizzazione e rinaturalizzazione dei suoli degradati - Definizione di una metodologia praticabile e condivisa di misurazione dell'uso del suolo a scala comunale, allo scopo di valutare la possibilità di prevedere l'utilizzo di una simile procedura di compatibilità ai fini del monitoraggio della sostenibilità delle politiche territoriali dei PGT
3.2 RAZIONALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI	- Migliorare la competitività del territorio promuovendo il miglioramento delle condizioni di compatibilità del sistema produttivo in tutte le sue articolazioni funzionali e territoriali - Ridurre le incompatibilità tra insediamenti produttivi e residenziali - Ridurre le incompatibilità tra insediamenti produttivi e valori ambientali e paesaggistici - Liberare i centri urbani e le zone residenziali dal traffico pesante in attraversamento
3.3 PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE ATTRAVERSO IL SUPPORTO ALLA DOMANDA	- Evitare che si realizzino insediamenti i cui abitanti o utenti siano nelle condizioni di non potere servirsi agevolmente del TPL, mantenendo i nuovi insediamenti residenziali, produttivi e di servizio entro distanza di agevole accesso pedonale dal trasporto pubblico - Collocare i servizi di rango elevato entro distanza di agevole accesso pedonale dai nodi di interscambio di rango più elevato del trasporto su ferro
3.4 MIGLIORARE LA CORRISPONDENZA TRA DOMANDA E OFFERTA NEL MERCATO	- Corretta valutazione della domanda per la determinazione della capacità insediativa residenziale - Adeguamento dell'offerta di edilizia sociale all'elevata percentuale di residenti in comuni ad alta tensione abitativa (ATA) - Nei comuni ad alta tensione abitativa, creazione di una disponibilità di aree a basso costo, al fine di mettere sul mercato un'offerta edilizia che coniughi il

RESIDENZIALE	prezzo moderato e la qualità elevata
--------------	--------------------------------------

SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE E SCENARI DI SVILUPPO	
4.1 RAFFORZAMENTO DELLA DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE VIARIE PER RISPONDERE ALLA CRESCENTE DOMANDA DI MOBILITÀ	- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio - Definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale - Favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili Con particolare riferimento allo scenario programmatico: - allontanare i flussi di attraversamento dalla viabilità locale in conseguenza di una migliore gerarchizzazione degli itinerari - migliorare le condizioni di sicurezza delle strade e diminuire i livelli di inquinamento prodotto dal traffico, grazie ad una maggiore fluidità di percorrenza complessiva della rete Con particolare riferimento allo scenario di piano: - soddisfare le esigenze di spostamento a breve raggio, migliorando le condizioni dell'offerta di carattere locale e intercomunale - valorizzare le direttrici di competenza provinciale, in particolare attraverso interventi sui nodi e tratti critici per migliorarne ulteriormente le condizioni di sicurezza mediante la realizzazione di nuovi tratti stradali esterni alle aree edificate per fluidificare la circolazione lungo la viabilità ordinaria e migliorare la vivibilità delle aree abitate - individuare direttrici per le quali sia necessario attuare un più attento governo della domanda - favorire la migliore integrazione possibile tra gli interventi previsti e il territorio nel quale andranno ad inserirsi
4.2 POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO PER FAVORIRE IL TRASFERIMENTO DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO VERSO MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI	- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio - Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto - Favorire l'interconnessione tra il sistema della ciclabilità e le stazioni o fermate del trasporto pubblico, esistenti o di futura previsione - Migliorare le condizioni di efficienza del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano su gomma (TPL) anche attraverso il rafforzamento della rete viaria Con particolare riferimento allo scenario programmatico: - incrementare l'offerta di servizio ferroviario e metropolitano grazie al miglioramento dell'offerta infrastrutturale - estendere il sistema ferroviario suburbano - favorire il progressivo trasferimento di quote di domanda di spostamento dal trasporto privato con adeguate politiche di incentivazione Con particolare riferimento allo scenario di piano: - soddisfare le esigenze di spostamento a breve raggio, migliorando le condizioni dell'offerta di carattere locale e intercomunale - costruire un'efficiente rete di trasporto pubblico, in grado di garantire un servizio capillare interno alla Brianza e le necessarie interazioni con gli ambiti esterni - organizzare centri di interscambio che consentano l'integrazione delle reti e dei servizi e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, coerentemente con gli obiettivi di scala regionale e nazionale

SISTEMA PAESAGGISTICO AMBIENTALE	
5.1 LIMITAZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO; PROMOZIONE DELLA CONSERVAZIONE DEGLI SPAZI LIBERI DALL'EDIFICATO E CREAZIONE DI UNA CONTINUITÀ FRA GLI STESSI ATTRAVERSO	5.1.1 RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA - Assicurare il mantenimento degli spazi non costruiti esistenti, il potenziamento e il recupero del verde forestale e delle attività agricole, la conservazione delle visuali aperte, al fine di soddisfare obiettivi di sostenibilità ecologica e di fruizione paesaggistica di rilevanza provinciale - Assicurare, attraverso la conservazione di tali spazi, la funzione di ricarica della falda acquifera sotterranea evitando una eccessiva impermeabilizzazione dei suoli - Con riferimento al Corridoio trasversale della rete di ricomposizione paesaggistica, disegnare uno scenario di organizzazione territoriale che, a

IL DISEGNO DI CORRIDOI VERDI	partire dall'infrastruttura, coniughi le esigenze di valorizzazione territoriale ed economica con quelle di tutela ambientale e paesaggistica, che potrà essere approfondito nell'ambito del Documento di inquadramento per l'ambito territoriale della provincia attraversato dal nuovo tracciato dell'autostrada Pedemontana - Valorizzare e consolidare il ruolo dei PLIS nella struttura della rete verde di ricomposizione paesaggistica
	5.1.2 AMBITI DI AZIONE PAESAGGISTICA - Tutelare attivamente gli spazi aperti residui - Promuovere azioni integrate di riqualificazione in un'ottica agronomica, fruitiva e paesaggistica - Promuovere un disegno unitario di ricomposizione paesaggistica e ambientale degli spazi aperti che induca una riqualificazione urbanistica dei tessuti edificati dei loro margini
	5.1.3 AMBITI DI INTERESSE PROVINCIALE Mantenimento spazi ineditati tra tessuti urbani limitrofi
5.2 CONSERVAZIONE DEI SINGOLI BENI PAESAGGISTICI, DELLE LORO RECIPROCHE RELAZIONI E DEL RAPPORTO CON IL CONTESTO, COME CAPISALDI DELLA PIÙ COMPLESSA STRUTTURA DEI PAESAGGI DELLA PROVINCIA E DELL'IDENTITÀ PAESAGGISTICO / CULTURALE DELLA BRIANZA	5.2.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI Tutelare gli ambiti, le architetture e i manufatti identificabili come permanenze del processo storico/insediativo che ha caratterizzato il territorio provinciale
	5.2.2 AGGREGATI STORICI Conservare i caratteri architettonici (tipologici, morfologici e materici) dei fronti prospettanti verso gli spazi pubblici
	5.2.3 PARCHI E GIARDINI STORICI Salvaguardare i parchi e i giardini individuati al pari delle ville come patrimonio storico/culturale della Brianza
	5.2.4 ARCHITETTURA MILITARE Tutelare le architetture militari come beni culturali e come testimonianza della storia civica locale restaurandone le testimonianze materiali ancorché residue
	5.2.5 ARCHITETTURA E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE Salvaguardare edifici e manufatti di maggiore caratterizzazione che documentano l'attività produttiva che ha storicamente improntato il territorio della Brianza e caratterizzato il suo paesaggio con pregevoli soluzioni architettoniche
	5.2.6 BENI ARCHEOLOGICI Tutelare i beni archeologici come traccia storica, che conferisce al contesto un particolare significato simbolico/culturale di memoria antica, apprezzabile intellettualmente più che visivamente, per questo il PGT deve facilitare questo sottile rapporto con il sito archeologico, conservandone il contesto per quanto possibile libero da interventi di disturbo
	5.2.7 PAESAGGIO AGRARIO Conservare i caratteri storici residui dell'impianto agrario, in particolare: maglia fondiaria, rete irrigua e stradale, edificato storico, manufatti idraulici, alberature, colture agricole, etc.
	5.2.8 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA Promuovere la conservazione delle cascine nella loro integrità tipologica particolarmente per gli episodi di maggiore rappresentatività testimoniale dell'evoluzione locale del prototipo
	5.2.9 IDROGRAFIA ARTIFICIALE - Mantenimento dei caratteri tipologici storici del sistema idrico rurale, con particolare riferimento alle dimensioni, alla sezione e ai materiali di rivestimento del reticolo principale e derivato, alla rete di strade arginali, alla vegetazione ripariale, valorizzazione del tracciato esistente come percorso di connessione per la mobilità lenta - Tutelare l'integrità dei manufatti idraulici storici chiuse e relativi sistemi di misurazione, caselli idraulici, salti, ture, ponte canale, mediante interventi di restauro, ripristino e rimozione delle componenti incongruenti, eventuali nuovi interventi sui manufatti dovranno essere comunque verificati valutandone l'impatto sul contesto
	5.2.10 RETE IRRIGUA Mantenimento della funzionalità della rete a supporto del sistema idrico e dei caratteri paesistici e ambientali delle zone agricole irrigue (fontanili, filari, ripe

	boscate, siepi, etc.)
	5.2.11 COMPONENTI VEGETALI - Tutela del sistema delle componenti vegetali del territorio come base della rete verde provinciale di ricomposizione paesaggistica e come condizione di sussistenza di habitat favorevoli alla conservazione della biodiversità - Tutela delle aree a bosco esistenti, riconoscendone uno specifico valore naturalistico ed ecologico
	5.2.12 FILARI E SIEPI Conservazione e reimpianto dei filari campestri e delle ripe boscate, anche finalizzati al consolidamento delle sponde di canali e rogge, con l'obiettivo di ricostituire i caratteri storici del paesaggio agrario del territorio e potenziare i valori naturalistici residui dell'area
	5.2.13 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA Conservare e valorizzare i tratti stradali aventi sostanza storica per manufatti e caratteristiche plano-altimetriche
	5.2.14 MOBILITÀ DOLCE Recuperare infrastrutture territoriali dismesse o sottoutilizzate
5.3 PROMOZIONE DELLA CONOSCENZA DEI VALORI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO E DELLA LORO FRUIZIONE DA PARTE DEI CITTADINI	5.3.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI Promuovere la diffusione della conoscenza del patrimonio paesaggistico provinciale e la formazione dei tecnici che operano nell'ambito della gestione del territorio e della progettazione di interventi sul paesaggio
	5.3.2 AGGREGATI STORICI - Promuovere la ricognizione sistematica degli elementi di caratterizzazione del tessuto storico di inizio '900 al fine di favorire la valorizzazione degli episodi singoli o aggregati più rappresentativi della cultura architettonica e urbanistica del tempo - Riconoscere e valorizzare gli insediamenti rurali con particolare riferimento al rapporto con il contesto agricolo identificato
	5.3.3 VILLE STORICHE - Identificare gli elementi che compongono il sistema delle ville storiche e classificarli per qualità architettonica, rilevanza nel contesto paesaggistico e stato di conservazione - Promuovere la conoscenza diffusa del sistema delle ville storiche anche mediante iniziative di pubblicizzazione
	5.3.4 ARCHITETTURA MILITARE E LUOGHI DI BATTAGLIE Valorizzare i luoghi di battaglie storiche come teatri di eventi di rilevanza nazionale
	5.3.5 PAESAGGIO AGRARIO Censire i complessi che sono in grado di configurare un paesaggio agrario storico in relazione ai seguenti parametri: completezza e stato di conservazione delle strutture specialistiche in cui si articola il complesso, datazione certificata dalla presenza nella cartografia storica, rapporto funzionale e percettivo con un ampio contesto interessato da uso agricolo tradizionale, da rete di viabilità rurale, da reticolo di irrigazione, da quinte arboree
	5.3.6 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA Promuovere la ricognizione sistematica delle cascine e dei relativi manufatti come cospicuo patrimonio culturale identitario della Brianza
	5.3.7 CANALI STORICI Promuovere la redazione del repertorio dei manufatti originali (paratie, pavimentazioni, sistemi di posa, ...), di un "abaco di elementi e materiali" che renda continuo e coordinato lo spazio urbano e le attrezzature pubbliche poste a pettine a nord e a sud del Canale Villoresi
	5.3.8 ALBERI MONUMENTALI Promuovere il censimento degli alberi monumentali corredato da schedatura conoscitiva come ulteriore apporto alla ricognizione del PTCP e con finalità didattiche
	5.3.9 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA Mantenere e diffondere il livello di conoscenza e consapevolezza delle direttrici stradali antiche anche mediante interventi di valorizzazione culturale
5.4 PROMOZIONE DELLA	5.4.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI Valorizzare la loro organizzazione in sistemi storico/culturali evocativi dell'identità

QUALITÀ PROGETTUALE, CON PARTICOLARE RIGUARDO AGLI INTERVENTI DI RECUPERO E TRASFORMAZIONE IN AMBITI DI SEGNALE SENSIBILITÀ IN RAPPORTO ALLA PRESENZA DI ELEMENTI E SISTEMI COSTITUTIVI DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO / AMBIENTALE	paesaggistica della Brianza
	5.4.2 AGGREGATI STORICI Promuovere il recupero del patrimonio edilizio dei centri storici mediante progetti adeguati alla tipologia preesistente
	5.4.3 PARCHI E GIARDINI STORICI - Conservazione del disegno originale come tracciato e come scelta delle essenze che testimoniano la concezione progettuale e determinano l'aspetto storicamente consolidato - Evitare soluzioni progettuali di riuso che comportino un ridisegno che cancellerebbe l'ideazione originaria vanificando con ciò la testimonianza storica
	5.4.4 ARCHITETTURA RELIGIOSA Salvaguardare i luoghi della devozione popolare dall'accostamento con attività conflittuali con il valore simbolico attribuito dalla comunità locale a tali luoghi
	5.4.5 ARCHITETTURA E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE Promuovere programmi di recupero che evitino l'abbandono e la dismissione di tali architetture, in quanto fattori che inducono il loro potenziale degrado e perdita
	5.4.6 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA Favorire gli interventi di riuso compatibile con i valori espressi da architetture spontanee vernacolari proprie della tradizione locale
	5.4.7 RETE IRRIGUA Conservazione e riqualificazione della vegetazione arboreo-arbustiva attraverso interventi di manutenzione forestale che favoriscano l'affermarsi di essenze autoctone e costituiscano un supporto adatto alla conservazione di elementi (vegetali e animali) di biodiversità
	5.4.8 CANALI STORICI Valutare attentamente l'impatto che nuovi attraversamenti dei canali storici e la relativa viabilità di accesso potranno avere sul contesto, verificandone la compatibilità e garantendone, per quanto possibile la non invasività
	5.4.9 BOSCHI E FASCE BOSCHIVE Mantenimento o reintroduzione delle specie vegetali autoctone; controllo ed eventuale eliminazione delle specie estranee ed infestanti
	5.4.10 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA Mantenere e recuperare la toponomastica originaria delle vie di comunicazione antiche
	5.4.11 MOBILITÀ DOLCE Separare le infrastrutture della mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata
5.5 INDIVIDUAZIONE E SALVAGUARDIA DI AMBITI E PERCORSI DI FRUIZIONE PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA MOBILITÀ ECOCOMPATIBILE E AL RAPPORTO PERCETTIVO CON IL CONTESTO	5.5.1 AGGREGATI STORICI Salvaguardare i fronti dei centri storici verso spazi inediti dai quali è possibile fruire della visione complessiva della struttura urbana storicizzata
	5.5.2 VILLE STORICHE Promuovere la valorizzazione del sistema delle ville storiche identificando la rete dei percorsi di fruizione turistico/culturale anche in rapporto con i caratteri paesaggistici complementari (centri storici, rete verde provinciale, sistema della mobilità dolce)
	5.5.3 ARCHITETTURE RELIGIOSE Valorizzare il ruolo simbolico sociale esercitato da queste architetture alle quali nel tessuto urbano era riservata una collocazione privilegiata nella piazza o lungo la viabilità principale, al Valore simbolico vissuto dalla comunità si associa al campanile anche quello di Landmark percepibile da un vasto intorno
	5.5.4 ARCHITETTURA MILITARE Salvaguardare il ruolo delle torri come elementi di valorizzazione dello skyline urbano
	5.5.5 CANALI STORICI - Tutelare gli attraversamenti della rete irrigua storica in quanto elementi di cucitura di ambiti territoriali altrimenti separati dal canale e come componenti, con i percorsi di fruizione paesaggistica ripariali, di un sistema di percorrenze di valore turistico ricreativo particolarmente attrattivo in relazione alla qualità dei paesaggi attraversati - Valorizzare gli attraversamenti dei canali in quanto punti di osservazione dai

	quali è percepibile il corso del canale con una prospettiva lunga che rende possibile la visione contestuale delle due sponde; è opportuno non interrompere la continuità di questi assi visuali con l'inserimento di ulteriori nuovi attraversamenti - Valorizzare il tracciato esistente dei canali e della rete di strade arginali come percorso di connessione per la mobilità lenta
	5.5.6 COMPONENTI VEGETALI Conservazione ed eventuale incremento del patrimonio vegetale attuale nelle sue diverse manifestazioni come scansione e alternanza alla uniformità delle superfici coltivate della pianura con vantaggio per la qualità dei paesaggi
	5.5.7 ALBERI MONUMENTALI Tutelare gli alberi monumentali come capisaldi del paesaggio naturale/storico, per l'elevato valore simbolico si richiede l'identificazione di un'adeguata area di rispetto all'interno della inibire opere che possano sovrapporsi impropriamente con la percezione di questi preziosi esemplari arborei
	5.5.8 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA Favorire la pedonalizzazione o la moderazione del traffico veicolare, in prospettiva di una fruizione più allargata, degli assi fondativi dei centri storici
	5.5.9 MOBILITÀ DOLCE - Favorire la percezione e il godimento del paesaggio e dell'ambiente naturale con mezzi e forme ecologiche - Favorire flussi turistici, spostamenti quotidiani per lavoro, scuola, consumi con mezzi e modalità ecologiche - Connettere il sistema delle aree naturali protette e le polarità urbane con mezzi di trasporto alternativi all'auto
	5.5.10 VIABILITÀ DI INTERESSE PAESAGGISTICO Salvaguardare la panoramicità degli assi stradali tutelando la viabilità di interesse paesaggistico, costituita dalle strade panoramiche e dalle strade rurali
5.6 VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI E SOSTEGNO ALLA RIGENERAZIONE TERRITORIALE E ALLA RIQUALIFICAZIONE DEI SUOLI	- Valorizzazione dei PLIS quali servizi ecosistemici a valenza territoriale - Promozione di azioni positive: • per il potenziamento dei servizi ecosistemici • per la rigenerazione territoriale • per la riqualificazione territoriale prioritariamente volta alla de-impermeabilizzazione e rinaturalizzazione dei suoli degradati

AMBITI AGRICOLI STRATEGICI	
6.1 CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO RURALE	- Conservazione dell'integrità, della continuità e dell'estensione del sistema rurale esistente come condizione basilare per garantire il mantenimento e lo sviluppo delle attività agricole e forestali - Conservazione e tutela del paesaggio rurale come fattore di mantenimento dell'identità territoriale - Conservazione del patrimonio rurale per l'avvio di una fase di riqualificazione e competitività dell'agricoltura provinciale
6.2 VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE	- Valorizzazione delle vocazioni agricole, del territorio rurale e delle sue potenzialità - Difesa del territorio rurale periurbano secondo gli Indirizzi del Programma di Sviluppo Rurale, Regione Lombardia, 2007-2013 (PSR) e del PTR (TM 3.4, 3.5 e 3.6) - Riconoscimento della multifunzionalità dell'attività agricola che acquista particolare rilievo e sinergia per la sua collocazione all'interno di un territorio densamente abitato ed urbanizzato, con particolare riferimento alla funzione ecologica, paesaggistica, ambientale, ricreativa e turistico educativa

DIFESA DEL SUOLO E ASSETTO IDROGEOLOGICO	
7.1 PREVENZIONE, MITIGAZIONE E INFORMAZIONE RELATIVAMENTE AL RISCHIO DI ESONDAZIONE E DI INSTABILITÀ DEI SUOLI	Diffondere le conoscenze relative alle peculiarità ed alle fragilità idrogeologiche del territorio
7.2 RIQUALIFICAZIONE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE	7.2.1 - Valorizzare le caratteristiche qualitative e quantitative della risorsa idrica sotterranea nell'ottica della sostenibilità e responsabilità ambientale - Favorire lo sfruttamento della risorsa idrica sotterranea differenziandone gli usi - potabile, produttivo, geotermico – compatibilmente con le sue caratteristiche qualitative e quantitative - Prevenire e ridurre l'inquinamento delle risorse idriche sotterranee; - Favorire l'apertura di nuovi pozzi a scopo potabile nelle aree di ricarica diretta degli acquiferi
	7.2.2 - Tutelare e riqualificare e i corsi d'acqua arrestando i processi di degrado fluviale in atto - Favorire i naturali processi di dinamica fluviale e di autodepurazione delle acque e lo sviluppo degli ecosistemi sostenuti dai corsi d'acqua - Migliorare la capacità di laminazione delle piene delle aree prospicienti i corsi d'acqua; - Ricostruire gli equilibri del sistema fluviale ripristinando le relazioni di carattere idraulico, ecosistemico, e paesaggistico coerentemente con i caratteri storico-architettonici del contesto - Assicurare la continuità idraulica del reticolo idrografico artificiale
7.3 VALORIZZAZIONE DEI CARATTERI GEOMORFOLOGICI	- Valorizzare i caratteri che connotano il territorio dal punto di vista morfologico, attraverso la conservazione e tutela degli elementi geomorfologici quali parti integranti del paesaggio naturale, concorrendo altresì alla stabilizzazione di potenziali fenomeni di instabilità idrogeologica - Individuare geositi di interesse provinciale o locale
7.4 CONTENIMENTO DEL DEGRADO	- Razionalizzare – compatibilmente con la programmazione regionale di settore e con il Piano cave provinciale – l'apertura di nuove cave per il contenimento del consumo di suolo e di risparmio delle risorse naturali - Favorire progetti di recupero delle attività estrattive tesi a integrare le aree oggetto di modificazioni dovute all'attività estrattiva rispetto al contesto circostante migliorando la qualità paesistica ed ambientale dei luoghi - Favorire, attraverso i progetti di recupero, la rinaturazione e contribuire alla costituzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica - Evitare la localizzazione di nuove aree di discarica all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica

Di seguito si riportano stralci delle tavole di PTCP riferiti all'area oggetto di Variante desumendo le relative linee di indirizzo contenute nelle NdA.

TAVOLA 1 – Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale

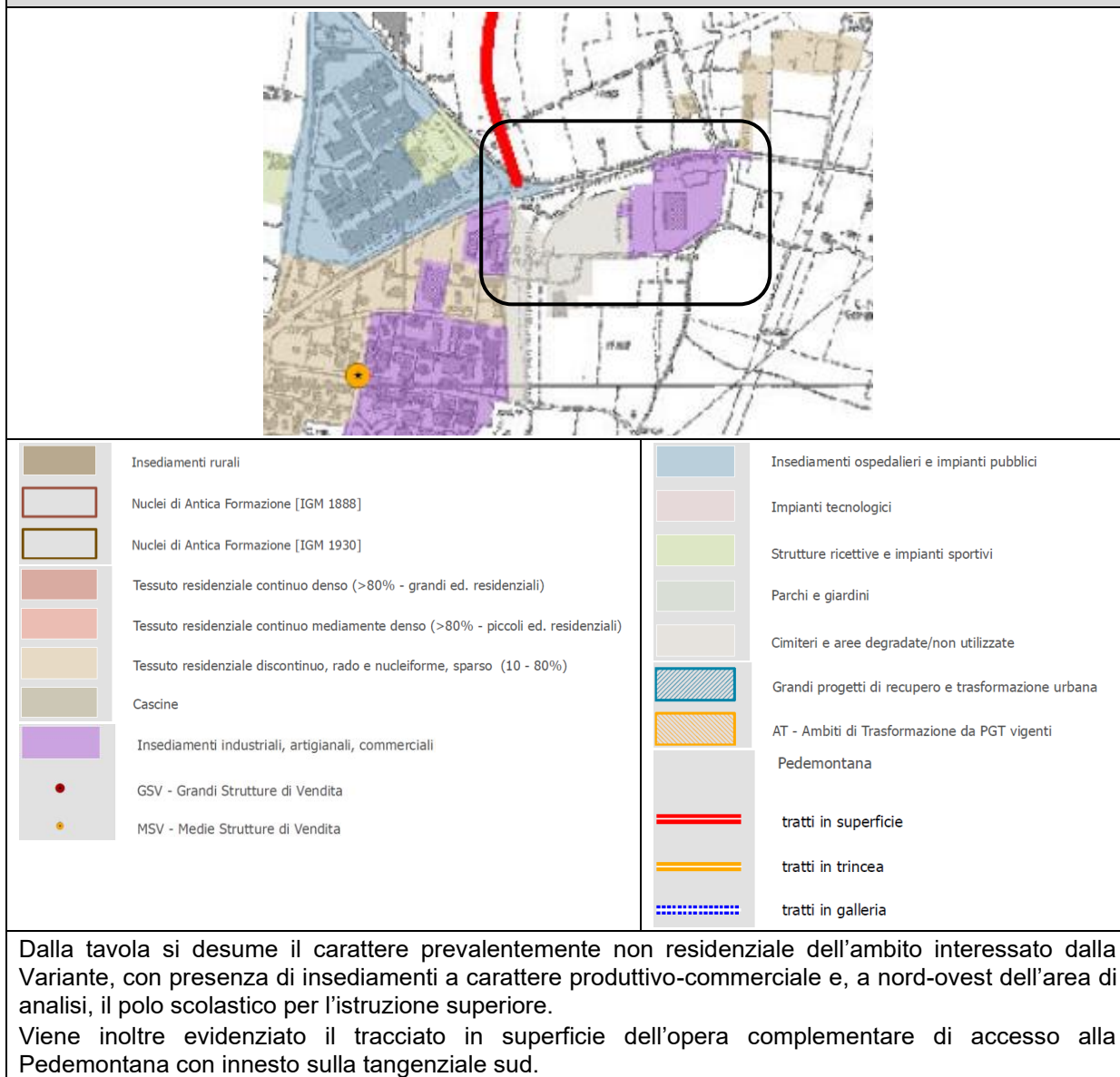
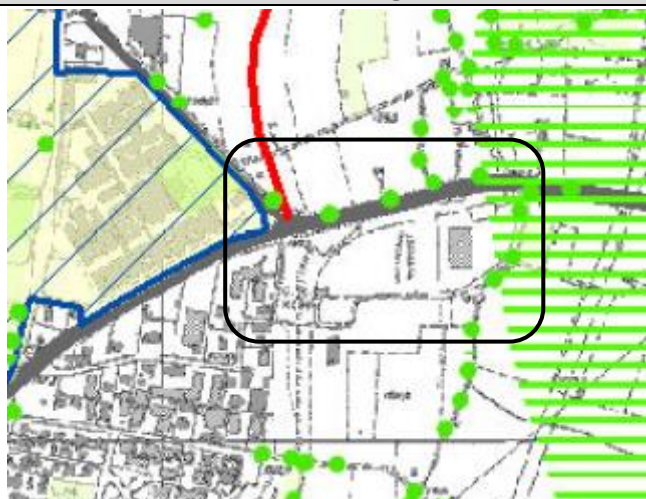


TAVOLA 2 – Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio



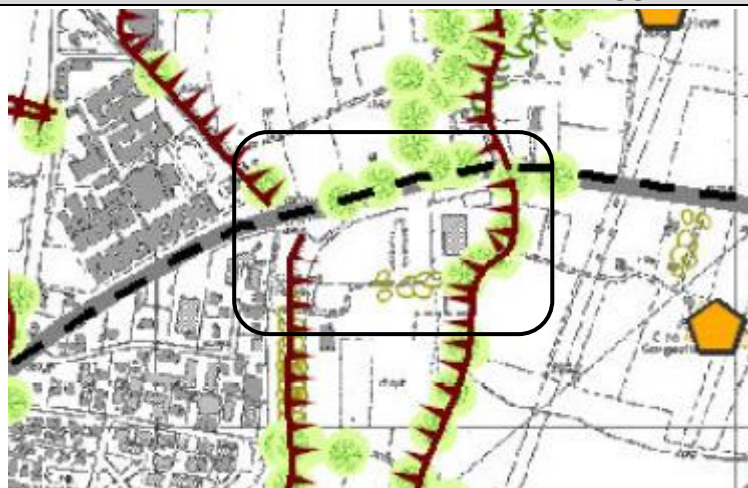
CARATTERI ECOLOGICI DEL TERRITORIO PROVINCIALE	
	Principali linee di continuità ecologica
	Elementi di interruzione della continuità
RETE ECOLOGICA REGIONALE (Deliberazione Giunta Re	
	Corridoi regionali primari a bassa o moderata antropizzazione
	Corridoi regionali primari ad alta antropizzazione
	Elementi di primo livello
	Elementi di secondo livello
	Aree prioritarie per la biodiversità in Lombardia
	varco da deframmentare
	varco da mantenere
	varco da mantenere e deframmentare
	verde urbano e sportivo (fonte DUSAF 3.0)
	prati (fonte DUSAF 3.0)
	aree boscate (fonte DUSAF 3.0)
	cespuglieti (fonte DUSAF 3.0)
	acque superficiali (fonte DUSAF 3.0)
	filari (fonte DUSAF3.0)
	Siti di Interesse Comunitario
	Parchi Regionali
	Parchi Locali di Interesse Sovracomunale

L'ambito di analisi è lambito sul lato est da un corridoio primario della RER, per la cui trattazione puntuale si rimanda al capitolo di valutazione degli effetti.

Lungo la SP 2 è individuata la presenza di un filare desunto dalla banca dati DUSAF.

L'area del polo per l'istruzione secondaria è inclusa in un elemento di secondo livello della RER.

TAVOLA 3a – Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica



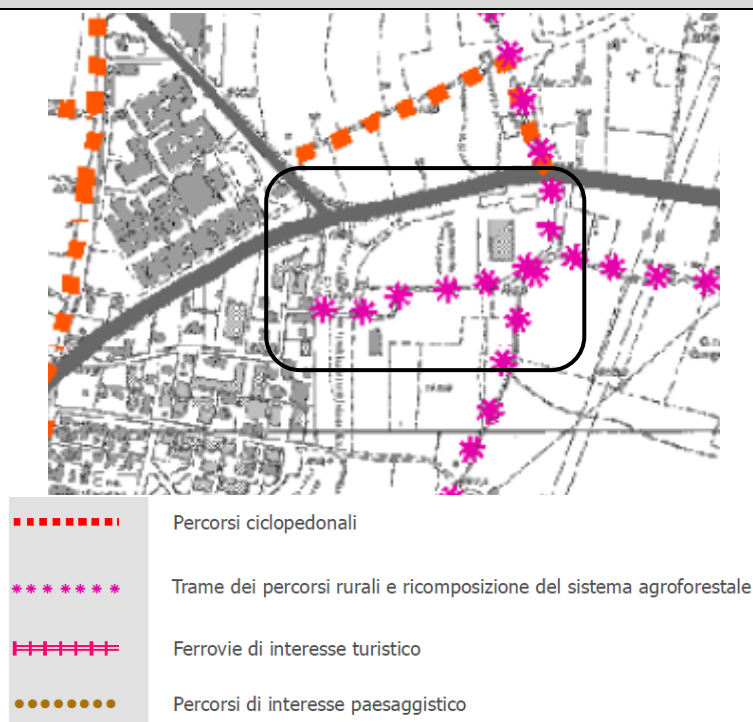
SISTEMI ED ELEMENTI DI PREVALENTE VALORE NATURALE	
SISTEMI DI PARTICOLARE RILEVANZA GEOMORFOLOGICA	
	Creste di morena
	Orli di terrazzo
	Geositi
IDROGRAFIA NATURALE	
	Fontanili
	Fiumi
	Laghi
AREE DI RILEVANZA AMBIENTALE	
	Zone umide
COMPONENTI VEGETALI	
	Boschi (PIF Vigente) art. 12
	Fasce boscate art. 12
SISTEMI ED ELEMENTI DI PREVALENTE VALORE STORICO E CULTURALE	
BENI STORICO-ARCHITETTONICI art. 13	
Agregati storici art. 14	
	Centri storici
	Nuclei storici
	Comparti urbani al 1930
	Quartieri di impianto omogeneo
	Insedimenti rurali
Architettura civile residenziale art. 15	
	Villa
	Casa, palazzo
Architettura civile non residenziale	
Parco storico, giardino art. 16	
Architettura religiosa art. 17	
	Chiesa o edificio per culto
	Monastero, abbazia, convento, chiostro, seminario
	Monumento religioso o altro edificio religioso
Architettura militare art. 18	
	Castello, fortezza
	Torre
	Altre strutture legate alla storia militare (mura, bastioni, fossato, fortificazioni)
Architettura e manufatti della produzione industriale art. 20	
	Setificio, filanda, cotonificio, e altri impianti del settore tessile
	Fornace, industria per metalli edili o ceramiche
	Impianto per la produzione di energia
	Altri impianti (industria alimentare, meccanica, conceria, laboratori e impianti artigianali)
Architettura e manufatti della produzione agricola art. 23	
	Cascina, casa colonica, stalla, fienile, altro edificio rurale
	Molino
Filari (fonte DUSAF 3.0) art. 25	
Siepi (fonte DUSAF 3.0) art. 25	
Presenza di alberi monumentali art. 26	
	[per l'elenco puntuale si veda il relativo repertorio]
Viabilità di interesse storico (IGM 1888) art. 27	
	Rete stradale principale
	Stazione ferroviaria o tranviaria
	Ponte o attraversamento
BENI ARCHEOLOGICI art. 21	
	Beni archeologici
	Siti archeologici [per la localizzazione si veda il relativo repertorio]
IDROGRAFIA ARTIFICIALE art. 24	
	Naviglio di Paderno
	Canale Villoresi
	Rogge

L'ambito di analisi è intercluso tra due orli di terrazzo.

Lungo la SP 2 sono evidenziati siepi e filari di cui all'art. 25 delle norme:

I PGT rilevano nell'apposita carta degli elementi di caratterizzazione paesaggistica allegata al piano delle regole la presenza di filari e siepi integrativa della rilevazione contenuta nella cartografia del PTCP e promuovono azioni di sensibilizzazione e incentivazione alla loro conservazione.

TAVOLA 3b – Rete della mobilità dolce



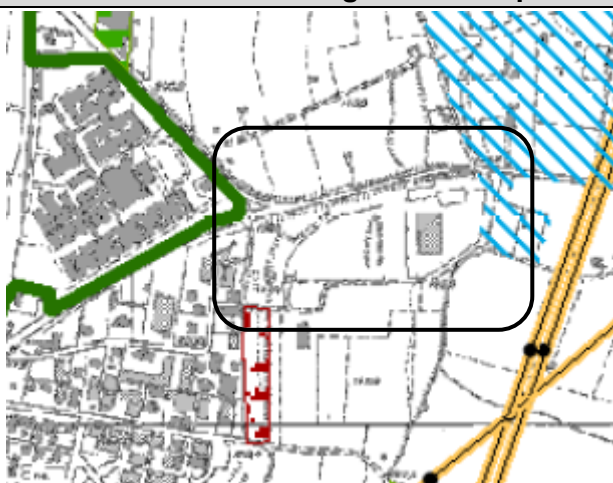
Vengono individuati quali percorsi di fruizione:

- il tracciato rurale corrispondente alla Strada Comunale Cascina Rosè, che lambisce il lato meridionale dell'area di analisi, che poi si collega alla via Cascina Gargantini per arrivare a Bellusco.
- il tracciato rurale corrispondente alla Strada Comunale della Valle, che lambisce il lato orientale dell'area di analisi, che poi si collega alla Strada Comunale Cascina Rossino.

Valgono gli indirizzi di cui all'art. 35:

- recuperare le infrastrutture dismesse o sottoutilizzate come parti integranti della rete;*
- separare la mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata;*
- valorizzare, in armonia con gli altri piani di azione, la rete stradale secondaria e, in particolare, quella rurale come infrastruttura dedicata alla fruizione pubblica del paesaggio;*
- favorire l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma e la stretta interconnessione fra trasporto pubblico locale e rete di mobilità dolce;*
- integrare la rete della mobilità dolce con la ricostruzione del sistema agro ambientale.*

TAVOLA 4 – Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica



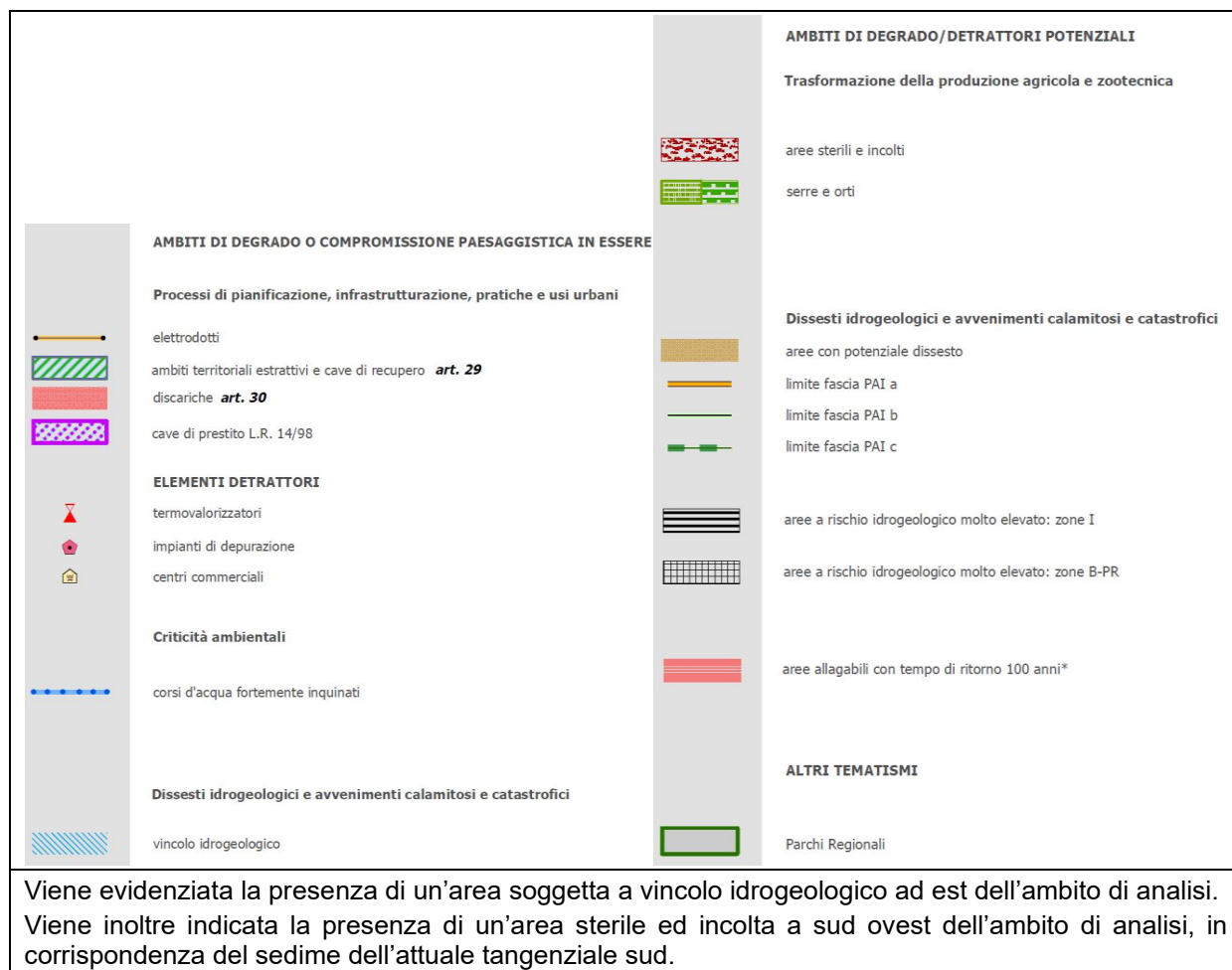
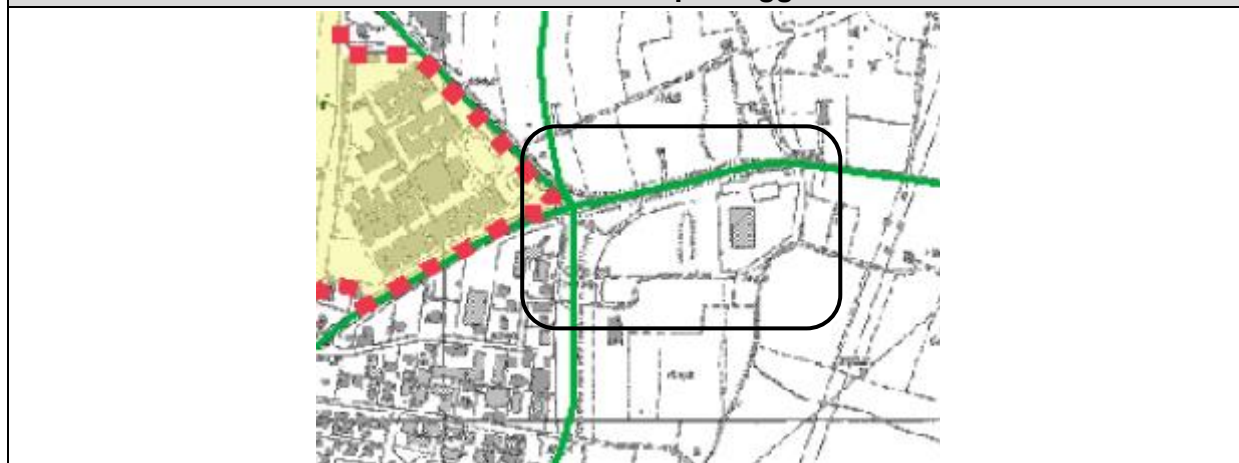
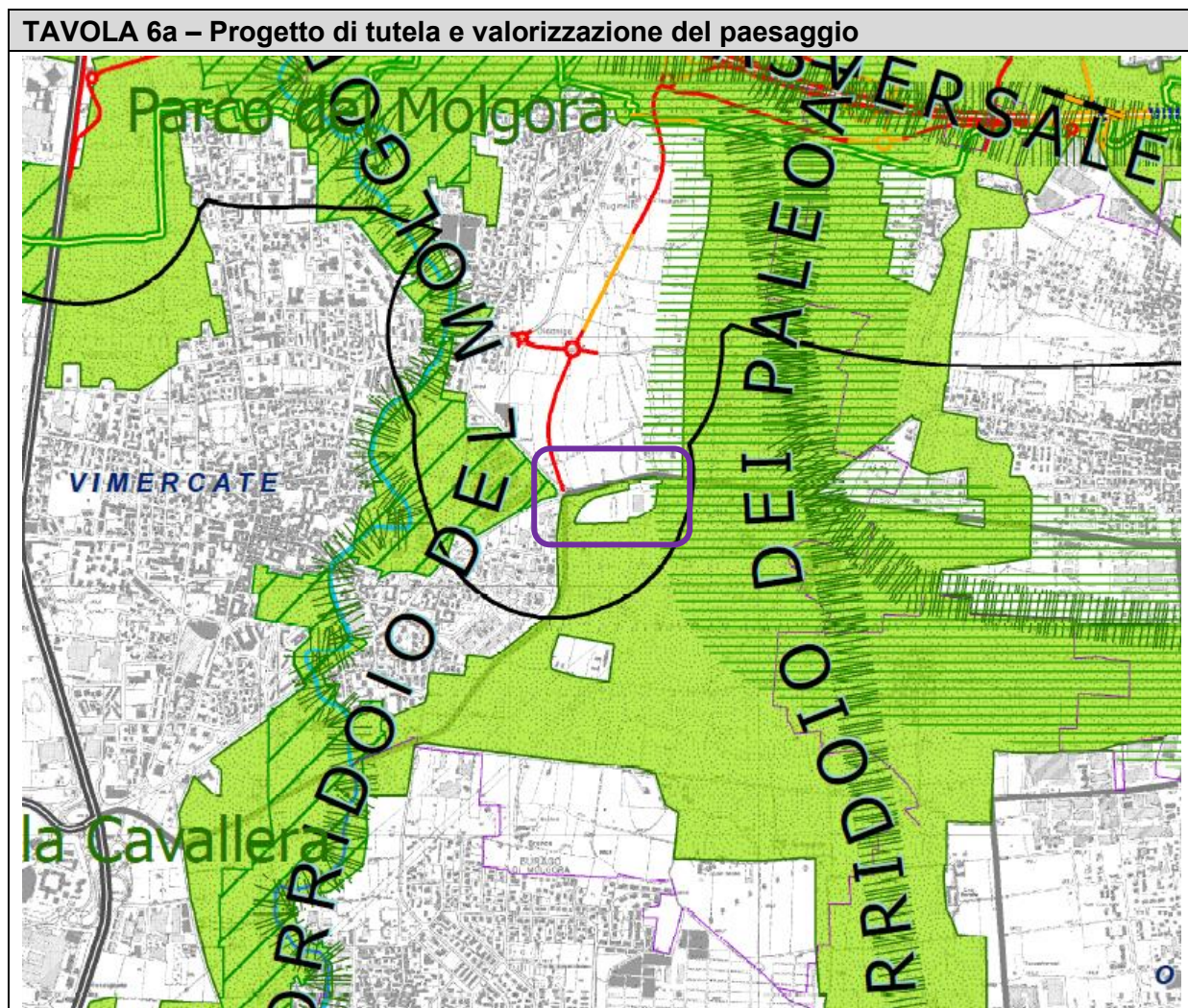
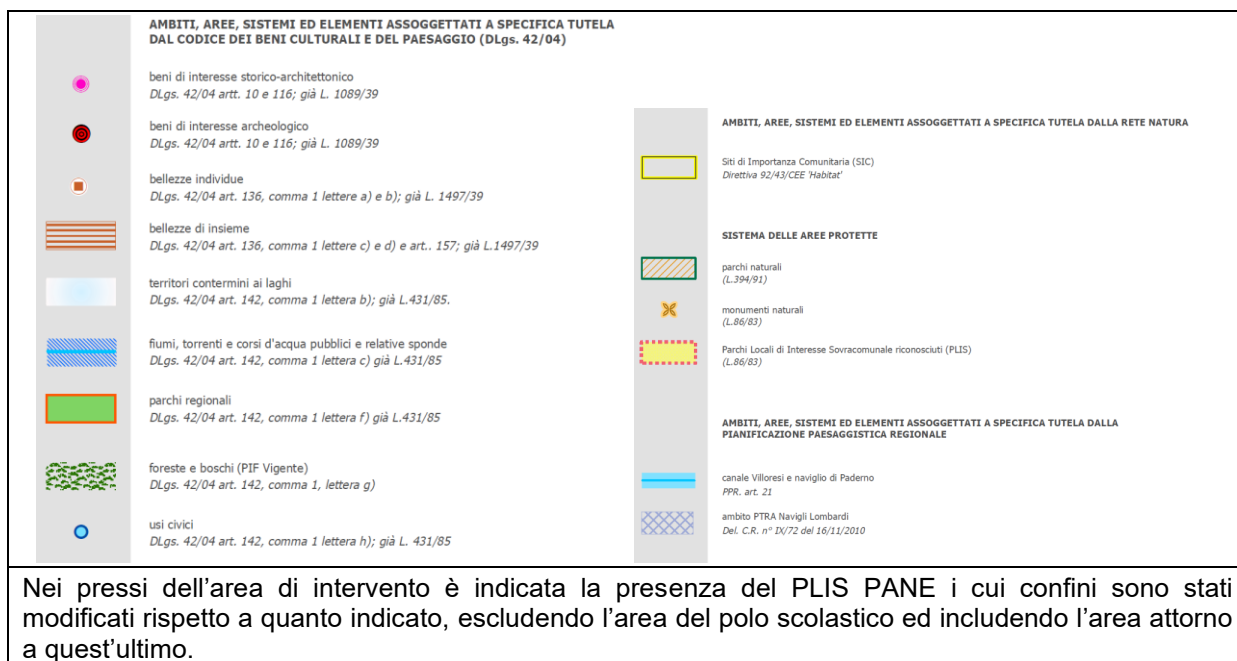
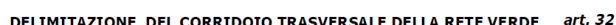
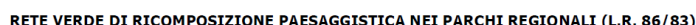
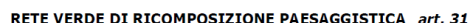


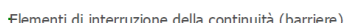
TAVOLA 5a – Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico – ambientali







ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE art. 31



Il riferimento è l'art. 31 delle NdA:

1. all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, [...], non possono essere realizzate nuove edificazioni e opere che comportino l'impermeabilizzazione del suolo. Sono comunque fatte salve le previsioni del titolo terzo della parte seconda della legge regionale 12/2005 per le aree ricomprese all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico nonché le previsioni degli atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP e la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile; è ammessa l'eventuale applicazione di strumenti perequativi, [...]; in ogni caso, le aree oggetto di perequazione, quali aree cedenti i diritti edificatori, dovranno mantenere destinazioni d'uso compatibili con la finalità ecologica ed ambientale della rete verde di ricomposizione paesaggistica;
2. i progetti di nuova edificazione (inclusi gli interventi di tipologia infrastrutturale e le opere pubbliche), previsti da atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, ed i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso. Per gli ambiti assoggettati a pianificazione attuativa e per la realizzazione di infrastrutture e attrezzature di servizio pubblico o di interesse generale, la misura di compensazione consiste, oltre alle dotazioni di legge, nell'assoggettamento a servitù di uso pubblico ovvero nella cessione gratuita al Comune di aree nella misura minima, non monetizzabile, di un metro quadrato per ogni metro quadrato di superficie fondiaria ossia di aree di concentrazione fondiaria, da intendersi quali aree di sedime degli edifici e spazi esterni di pertinenza privata. Le predette aree di compensazione possono essere individuate esternamente all'ambito attuativo, devono essere prioritariamente individuate in aree contigue agli ambiti di intervento di trasformazione, all'interno della Rete verde o degli Ambiti di interesse provinciale di cui all'art.34 e destinate a interventi di riqualificazione ambientale e di forestazione;
3. all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari;
4. laddove la rete verde si sovrappone agli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, è ammesso quanto previsto al comma 3 dell'art.6;
5. all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica sono consentiti ampliamenti dei cimiteri esistenti;
6. all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica sono ammessi interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili.

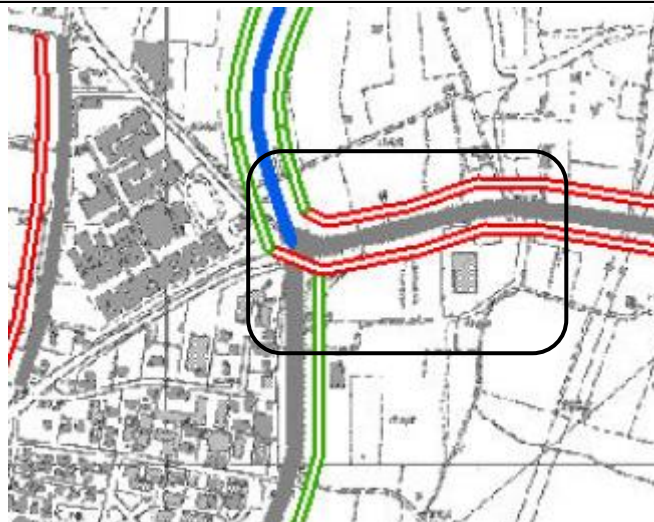
a. i Comuni provvedono, [...], alla eventuale ridefinizione della rete verde di ricomposizione paesaggistica con facoltà di apportare modifiche all'individuazione effettuata dal PTCP limitatamente ai seguenti casi:

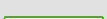
- rettifiche ossia correzioni di errori evidenziati da oggettive risultanze riferite alla scala comunale;
- miglioramenti ossia integrazioni che, garantendo la continuità della rete, assicurino più efficacemente il conseguimento degli obiettivi del Piano.

Le modifiche comunali:

- non possono riguardare aree ricomprese all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico;
 - devono essere motivate anche dal punto di vista ecologico;
 - devono garantire la valenza di connessione ecologica degli ambiti interessati;
- b. definizione degli interventi di mitigazione e di compensazione territoriale di cui al comma 3.b;
- c. i Comuni, in sede di redazione del PGT, provvedono all'individuazione delle reti ecologiche comunali [...]

TAVOLA 6b – Viabilità di interesse paesaggistico



-  tratti panoramici lungo la viabilità esistente **art. 28**
-  tratti panoramici lungo la viabilità di nuova realizzazione **art. 28**
(previsioni dello scenario programmatico)

Sono riconosciute valenze panoramiche ad entrambi i lati della SP 2 ed alla futura viabilità di collegamento alla Pedemontana.

L'articolo delle NdA di riferimento è il n. 28:

3. Previsioni prescrittive e prevalenti:

- nella fascia di rispetto delle strade panoramiche, [...], non possono essere realizzate nuove edificazioni. Sono comunque fatte salve le previsioni degli atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP; è ammessa l'eventuale applicazione di strumenti perequativi, anche sulla base dei criteri che verranno stabiliti dalla Provincia con apposito provvedimento;
- lungo le strade panoramiche è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari.

4. Indirizzi:

la localizzazione e la progettazione di nuove rotatorie lungo le strade di interesse paesaggistico deve garantire la salvaguardia dei valori paesaggistici del contesto territoriale.

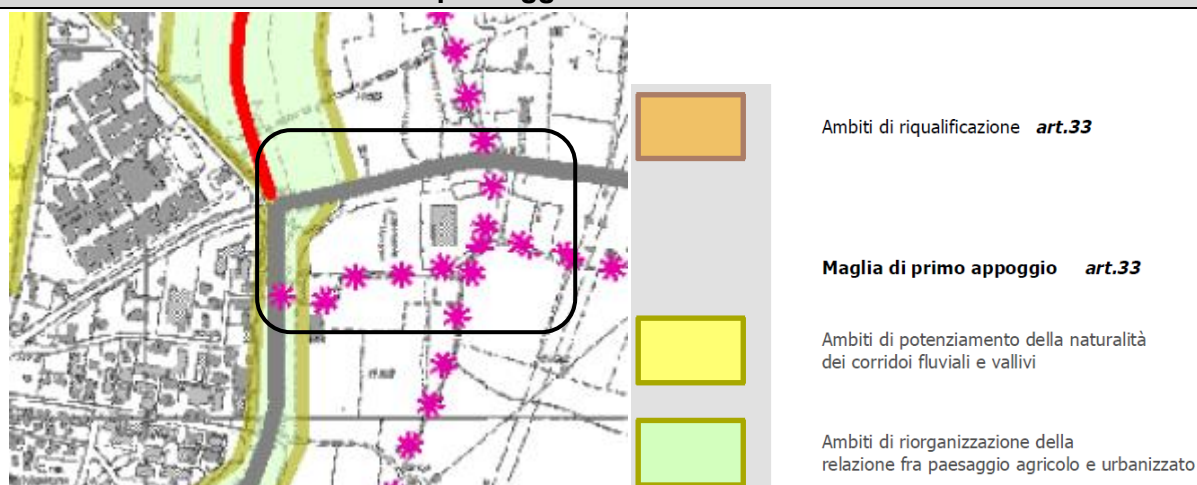
5. Contenuti minimi degli atti di PGT:

- i Comuni individuano adeguate fasce di rispetto lungo le strade panoramiche, la cui ampiezza è valutata in relazione ai caratteri paesaggistici del contesto di cui tutelare la perceibilità, e definiscono la relativa disciplina di tutela;
- i Comuni possono individuare strade panoramiche di rilevanza comunale, da sottoporre ad analoga tutela;
- i Comuni individuano - nel piano dei servizi - e disciplinano - nel piano delle regole - la rete delle strade rurali d'interesse pubblico, composta dalla rete di strade vicinali, consortili e comunali d'equipaggiamento degli spazi aperti, disponendo che le strade rurali non possano essere

trasformate nell'uso, siano mantenute prioritariamente nella pavimentazione priva di manto bitumato e vengano precluse al traffico motorizzato, fatta eccezione per i mezzi agricoli e di servizio;

d. i Comuni prevedono azioni di valorizzazione, riqualificazione e salvaguardia del contesto paesaggistico dei tracciati e delle strade di cui al comma 1.c..

TAVOLA 6c – Ambiti di azione paesaggistica



In considerazione della futura realizzazione della viabilità di collegamento alla Pedemontana, viene individuato un ambito di riorganizzazione della relazione fra paesaggio agricolo e urbanizzato, che interessa il settore occidentale dell'area di analisi.

Gli elementi fanno capo all'art. 37 delle NdA:

2. La Provincia, [...], d'intesa con i Comuni interessati, predispone programmi di azione paesaggistica aventi come obiettivo la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio e volti alla definizione delle regole di carattere sovracomunale e degli atti programmatici idonei a perseguire gli obiettivi del PTCP.[...]

4. Indirizzi:

i programmi di azione paesaggistica devono contenere norme e procedure:

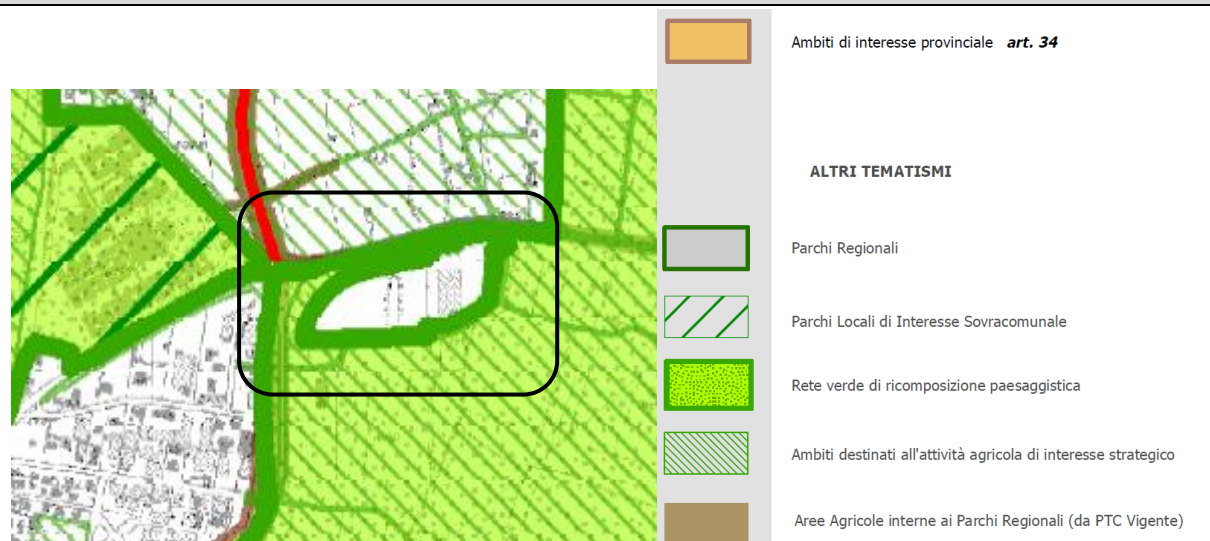
a. relativamente agli Ambiti di riqualificazione paesaggistica, per:

- *recuperare e risanare le aree dismesse o degradate e gli edifici o monumenti in deperimento o da riqualificare;*
- *conservare i caratteri costitutivi del paesaggio agrario e naturale ancora riconoscibili;*
- *ampliare le superfici destinate a parchi pubblici e valorizzare l'accessibilità pedonale della trama dei percorsi rurali;*
- *provvedere all'ordinata distribuzione dei valori edificabili o di altri interventi trasformativi associata ad adeguate misure di compensazione territoriale;*

b. relativamente alla Maglia di primo appoggio paesaggistico, per:

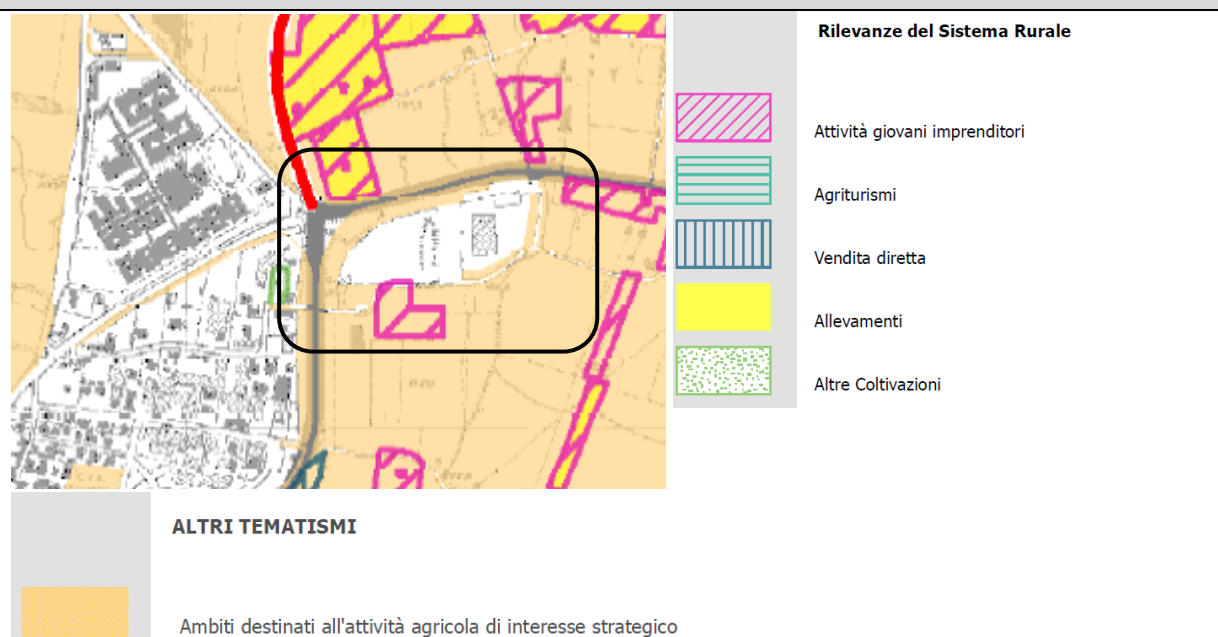
- *riforestare e rinaturalizzare le sponde dei corsi d'acqua naturali e artificiali;*
- *ricomporre la vegetazione ed i modellamenti del suolo del paesaggio agrario tradizionale;*
- *recuperare e riqualificare gli edifici rurali ed i monumenti in abbandono o in stato di degrado;*
- *stipulare convenzioni fra Enti pubblici e operatori agricoli per il raggiungimento degli obiettivi del piano.*

TAVOLA 6d – Ambiti di interesse provinciale



Non si rileva la presenza di ambiti di interesse provinciale in corrispondenza o nei pressi dell'area oggetto di analisi.

TAVOLA 7a – Rilevanze del sistema rurale



Sono individuate quali rilevanze del sistema rurale attività di giovani imprenditori e allevamenti nell'immediato intorno dell'area di analisi.

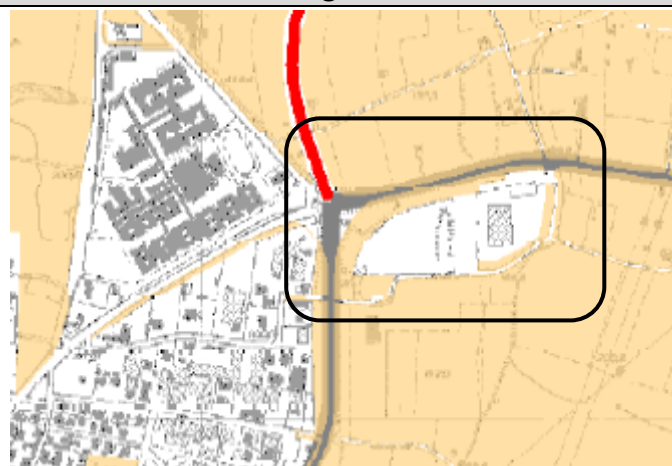
L'articolo delle Nda di riferimento è il n. 7 che disciplina le modalità di individuazione delle aree destinate all'agricoltura da parte dei Comuni:

2. L'individuazione delle aree destinate all'agricoltura tiene conto dei criteri di cui alla DGR n.8/8059 del 19 settembre 2008 e, in particolare, dei seguenti criteri:

- favorire la diffusione ed il potenziamento dell'azienda produttiva specializzata, strutturata e competitiva, orientata al prodotto con metodologie ad elevata compatibilità ambientale e con pratiche colturali rivolte al miglioramento della qualità merceologica, della salubrità e della sicurezza alimentare dei prodotti;
- tutelare le aziende multifunzionali, ossia le aziende orientate all'offerta dei servizi agronomici ambientali e ricreativi;
- conservare il sistema dei suoli agricoli produttivi escludendone la compromissione a causa dell'insediamento di attività non connesse alle attività agricole;

- d. *mantenere e favorire la continuità delle aree agricole e dei sistemi agroforestali, anche con riferimento alle previsioni dei Comuni confinanti nonché in relazione alla presenza della rete verde di ricomposizione paesaggistica e all'esigenza di contrastare i fenomeni di conurbazione e di saldatura degli insediamenti urbani, valorizzando in particolare il ruolo dell'attività agricola nelle aree di frangia periurbana;*
- e. *disincentivare i processi di frammentazione del sistema poderale delle aziende agricole prestando particolare attenzione al disegno delle infrastrutture stradali;*
- f. *valorizzare la presenza di attività di tipo agriturismo e didattico o di vendita diretta di materie prime prodotte in azienda ed in generale di attività legate alla multifunzionalità del settore agroforestale;*
- g. *favorire la produzione di prodotti agroalimentari tradizionali o tipici (marchi Doc, Docg, Igp, Dop) o di materie prime la cui lavorazione concorrerà alla produzione degli stessi;*
- h. *consolidare la presenza di elementi distintivi del paesaggio agricolo tradizionale, di edifici e manufatti di valore storico (cascine, mulini, opere idrauliche, etc);*
- i. *incentivare la presenza di aree agroforestali che svolgono azioni di protezione ambientale e di presidio idrogeologico.*
- j. *favorire l'uso agricolo delle aree contigue ai Parchi Regionali.*

TAVOLA 7b – Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico



	Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico art.6
	Aree Agricole interne ai Parchi Regionali (da PTC Vigenti)

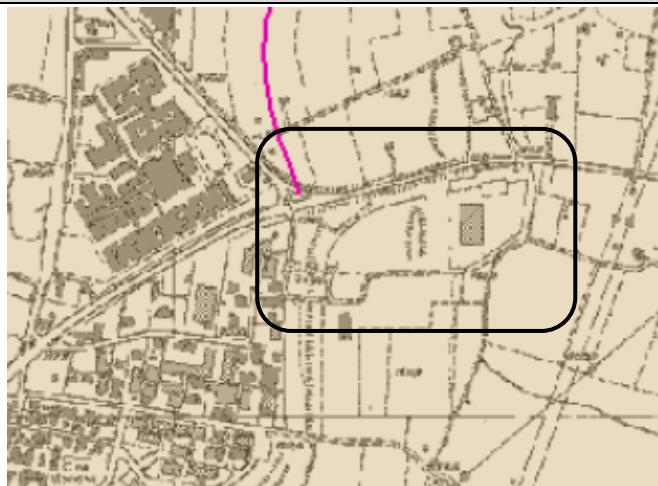
La totalità delle aree non urbanizzate dell'ambito oggetto di analisi vengono identificate come ambiti agricoli strategici che rispondono a quanto disposto all'art. 6 delle norme:

3. Interventi altresì ammessi all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico:

- a. *impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, se funzionali all'esercizio dell'attività agricola, nonché impianti di trattamento della frazione organica compreso il compostaggio verde; il piano provinciale di gestione dei rifiuti disciplina le modalità e i limiti;*
- b. *viabilità interpodere funzionale all'esercizio dell'attività agricola e funzionale alla mobilità ciclopeditone e viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile;*
- c. *interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili.*

6. Gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico sono assoggettati ad usi, tutele e valorizzazioni compatibili con le disposizioni del PTCP e, laddove esistenti, degli atti di programmazione e pianificazione regionale.

TAVOLA 8 – Assetto idrogeologico



RICOGNIZIONE ULTERIORI CRITICITA' IDROGEOLOGICHE	
	Aree allagabili con tempo di ritorno 100 anni*
	Opere interferenti - alta criticità*
	Opere interferenti - media criticità*
	Aree di fattibilità geologica classe 4 - gravi limitazioni
Grado di suscettività al fenomeno degli "occhi pollini"	
	Molto alto
	Alto
	Moderato
	Basso
	Molto basso-nullo

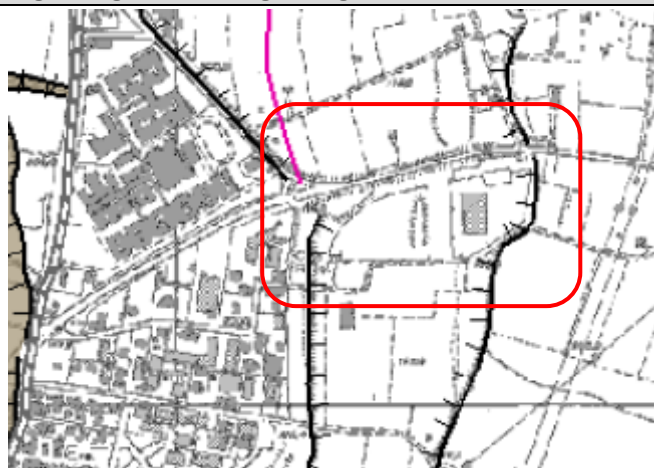
Il grado di suscettività al fenomeno degli "occhi pollini" risulta alto ed il dato viene confermato anche dalla recente relazione a cura di Brianzacque del dicembre 2019 "Aggiornamento del quadro conoscitivo relativo alla suscettività del territorio della provincia di Monza e Brianza al fenomeno degli occhi pollini".

L'articolo delle NdA di riferimento è il n. 8:

Indirizzi:

utilizzare - a meno che sia dimostrata l'inapplicabilità - tecniche di ingegneria naturalistica per gli interventi, ove necessari, di messa in sicurezza e di consolidamento realizzati nelle aree di dissesto idrogeologico, nel rispetto della naturale permeabilità dei terreni, dei valori paesaggistici locali e degli aspetti naturalistico ecologici tipici dell'intorno.

TAVOLA 9 – Sistema geologico e idrogeologico



SISTEMA DELLE ACQUE SUPERFICIALI <i>art.10</i>			
	Reticolo idrografico naturale		
	Reticolo idrografico artificiale		
SISTEMA DELLE ACQUE SOTTERRANEE <i>art.9</i>		ELEMENTI GEOMORFOLOGICI <i>art.11</i>	
	Pozzi pubblici		Ambiti vallivi dei corsi d'acqua
	Area di ricarica degli acquiferi		Orli di terrazzo
	Aree di ricarica diretta degli acquiferi		Creste di morena
			Geositi di rilevanza regionale
			Geositi di rilevanza provinciale

L'ambito oggetto di analisi è incluso tra due orli di terrazzo che si estendono sui confini est ed ovest. Il riferimento è l'art. 11 delle norme:

Indirizzi:

a. nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua:

- deve essere favorito il naturale scorrimento delle acque fluviali, l'evoluzione delle relative dinamiche geomorfologiche ed ecosistemiche e la permeabilità dei terreni;
- è favorita l'attività agricola purché la stessa non produca modifiche all'assetto morfologico dei luoghi; sono fatti salvi gli interventi di miglioramento fondiario atti al buon governo delle acque meteoriche e irrigue ad esclusione di scavi e riporti di terreno la cui entità introduce un evidente grado di artificialità e di incoerenza rispetto al naturale assetto dei luoghi;
- deve essere favorita la delocalizzazione delle edificazioni esistenti;

b. l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi in prossimità degli orli di terrazzo, al di fuori della fascia di cui al successivo comma 4.b, non deve occluderne la vista;

c. l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi sui fianchi delle creste di morena, non deve superare la quota del relativo culmine impedendone la vista.

Previsioni prescrittive e prevalenti:

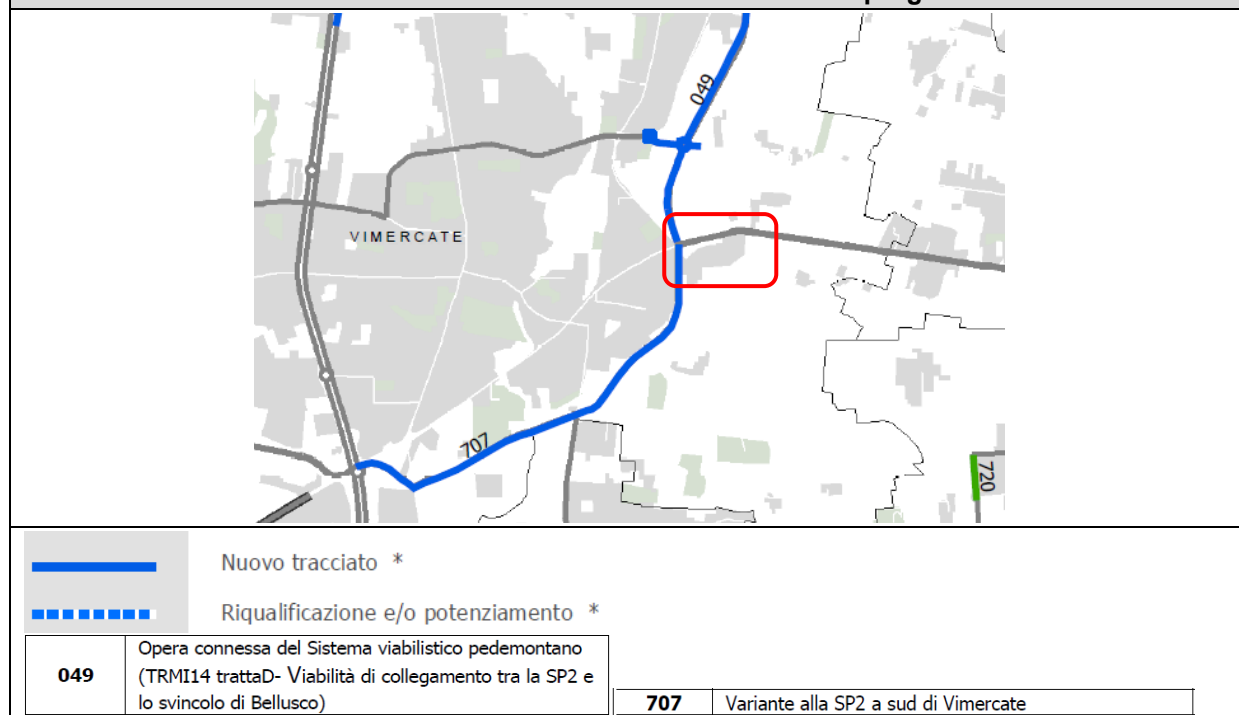
a. non sono ammesse nuove edificazioni nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua;

b. non sono ammesse nuove edificazioni nella porzione di territorio che comprende l'orlo di terrazzo, la sua scarpata morfologica, nonché una fascia di profondità di dieci metri a partire dall'orlo di terrazzo verso il ripiano superiore e dal piede della scarpata verso il ripiano inferiore;

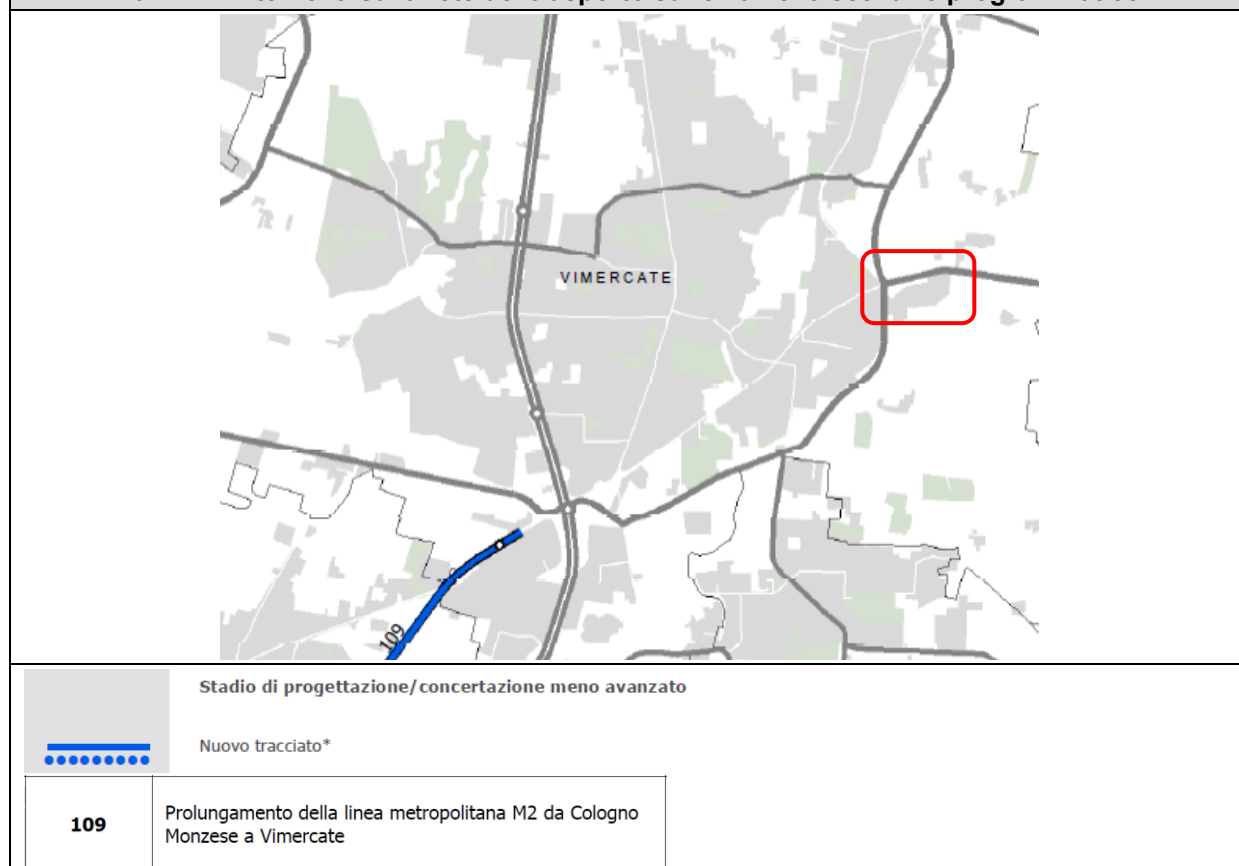
c. non sono ammesse nuove edificazioni sul culmine delle creste di morena.

Sistema della Mobilità

Tav. 10 - Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico



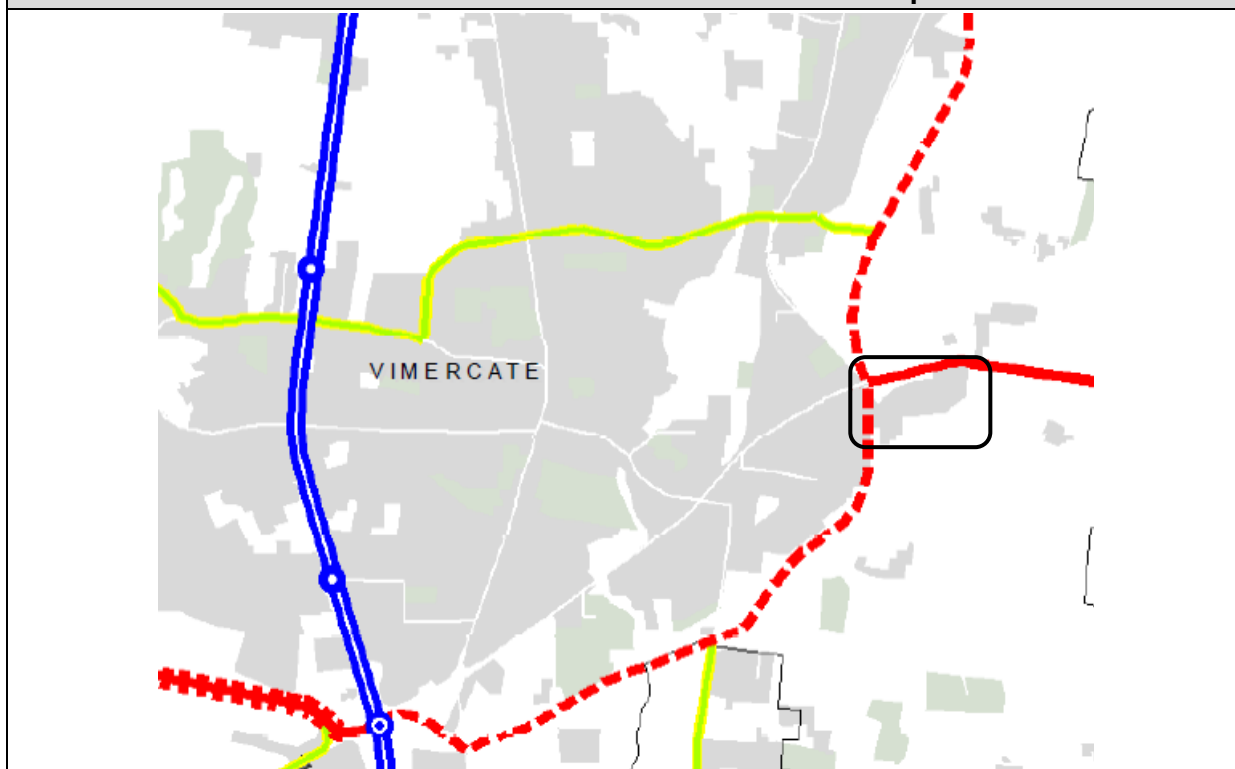
Tav. 11 - Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico



La Tavola 10 mostra la tangenziale sud ormai realizzata ed in esercizio e la viabilità di connessione alla Pedemontana in programma.

La Tavola 11 mostra il prolungamento della MM2 con termine all'estremità meridionale del territorio comunale. L'opera non interferisce con l'ambito oggetto di analisi.

Tav. 12 - Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano



Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli (art. 40) <i>(Autostrade e strade di interesse regionale R1 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)</i>	
	Esistenti
	Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) *
	Nuove (da quadro programmatico) *
Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I° livello (art. 40) <i>(Strade di interesse regionale R2 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)</i>	
	Esistenti
	Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) *
	Nuove (da quadro programmatico) *
	Corridoi da salvaguardare per riqualificazioni (indicazioni di PTCP) *
	Nuove connessioni/corridoi da salvaguardare (indicazioni di PTCP) *
N	Numero identificativo del progetto (cfr. Tabella)

Viene riportata la programmazione della nuova viabilità extraurbana secondaria che, successivamente alla realizzazione della tangenziale sud, riguarda il tratto di connessione con la Pedemontana.

Valgono gli indirizzi di cui all'art. 40 delle NdA:

Nel rispetto di quanto stabilito dal Codice della Strada e dal Regolamento di attuazione dello stesso:

a. i Comuni definiscono nel PGT, con riferimento alle strade esistenti di primo e secondo livello per il loro intero percorso:

- 1. fasce di rispetto ritenute idonee a garantire adeguate condizioni di qualità ambientale degli insediamenti;*
- 2. corridoi di salvaguardia per eventuali futuri allargamenti del corpo stradale che consentano, ove possibile, per gli itinerari l'uniformazione della piattaforma stradale alle dimensioni minime previste, per la tipologia di riferimento, dal D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";*
- 3. regole per gli accessi laterali e le intersezioni in funzione del livello e del ruolo della strada;*

TAVOLA 13 – Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano

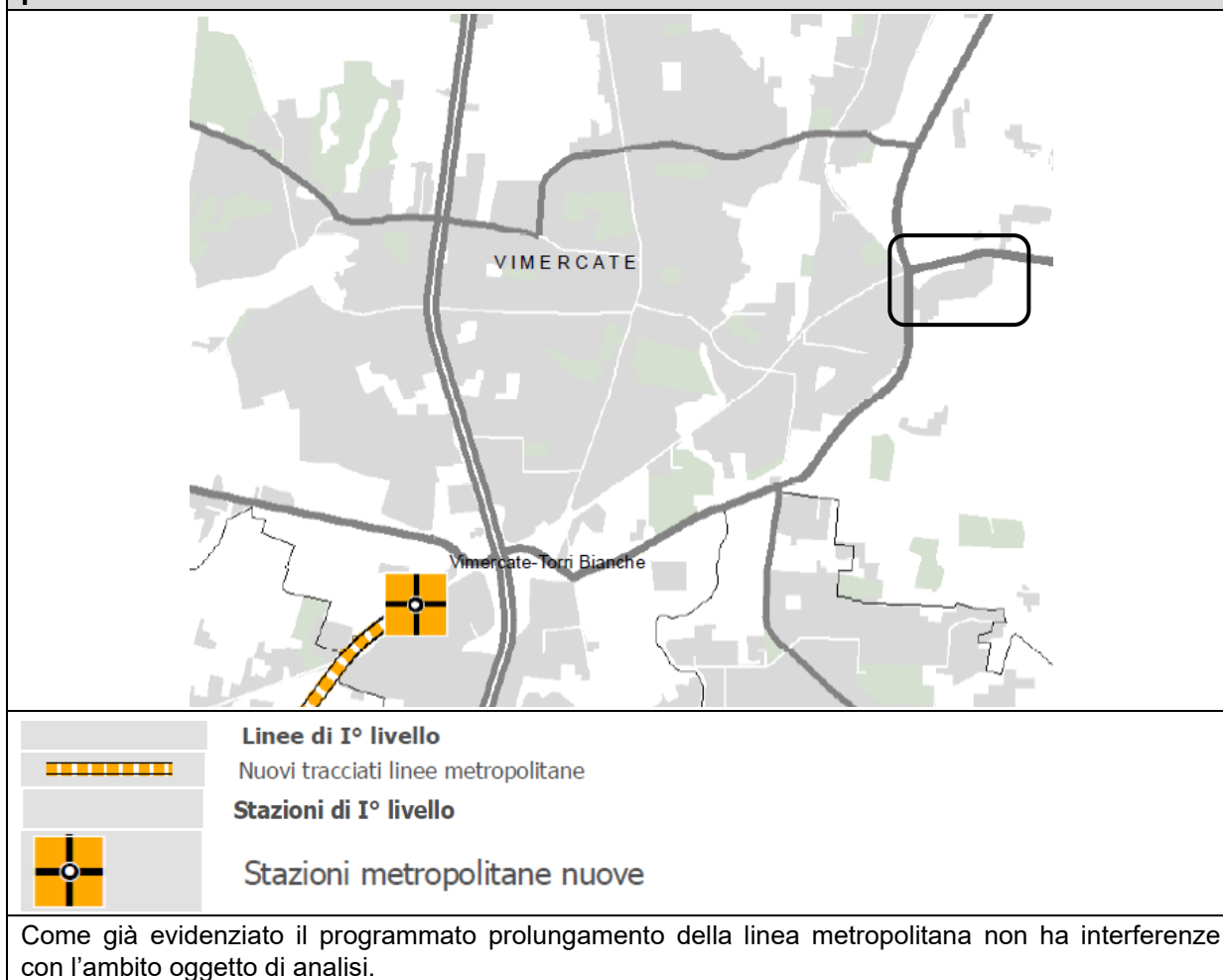
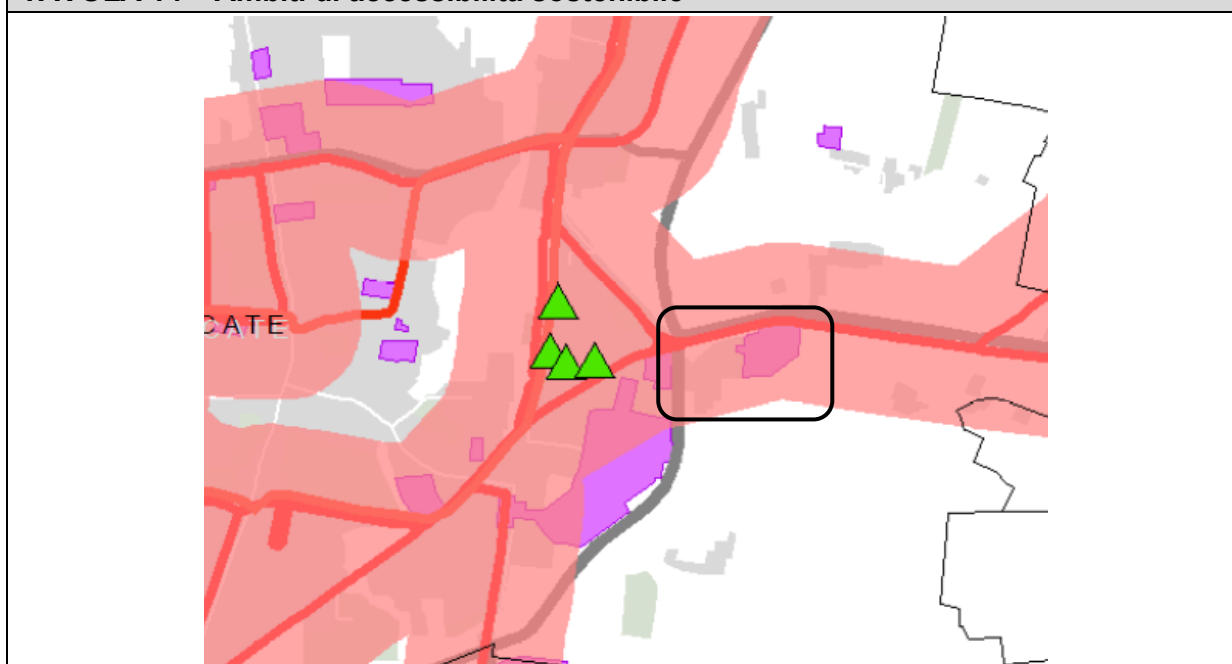
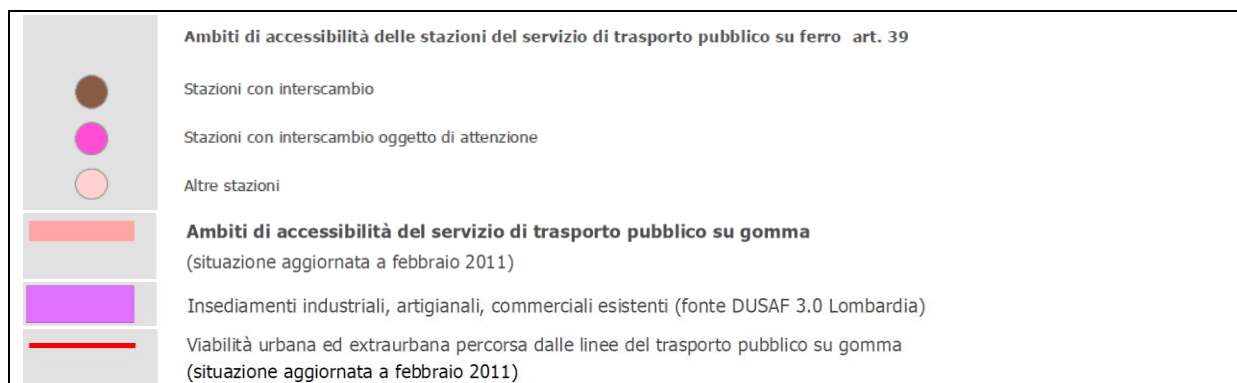


TAVOLA 14 – Ambiti di accessibilità sostenibile



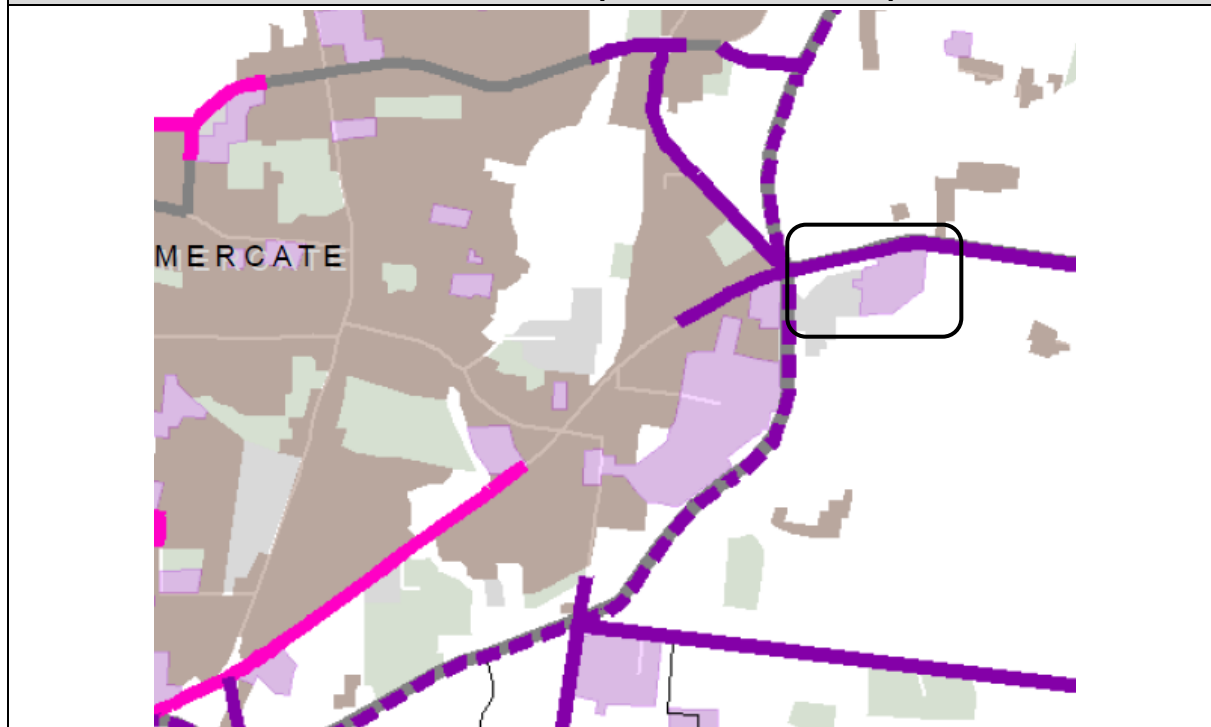


Lungo la SP 2 sono evidenziati gli ambiti di accessibilità di cui all'art. 39 delle norme.

Gli indirizzi sono i seguenti:

- a) *i PGT localizzano le nuove espansioni residenziali e produttive entro ambiti di accessibilità sostenibile o comunque a contatto con essi. Fanno parte dell'ambito di accessibilità sostenibile:*
- *il tessuto urbano consolidato;*
 - *all'esterno dei tessuti di cui al punto precedente, l'ambito entro il quale si raggiunge un sistema di trasporto collettivo di servizio pubblico definito da una distanza di seicento metri dalla stazione o fermata di un mezzo su ferro o comunque in sede propria o da una distanza di trecento metri da una strada percorsa da una o più linee del trasporto pubblico locale;*
- b) *i PGT localizzano i servizi pubblici con ampio bacino di utenza nonché le attività e funzioni che concentrano un rilevante numero di addetti o utenti, in prossimità dei nodi individuati dalla tavola 13 ovvero, in mancanza degli stessi, dei nodi di maggiore accessibilità presenti nel territorio comunale.*

TAVOLA 15 – Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade a elevata compatibilità di traffico operativo



	Viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo art. 43 Strade a elevata compatibilità di traffico operativo già classificate nella rete di stato di fatto * Strade a elevata compatibilità di traffico operativo esistenti la cui classificazione viene introdotta per lo scenario infrastrutturale futuro * Strade a elevata compatibilità di traffico operativo di nuova realizzazione la cui classificazione viene introdotta per lo scenario infrastrutturale futuro * Strade a elevata compatibilità di traffico operativo già classificate nella rete di stato di fatto stralciate nello scenario infrastrutturale futuro * Insedimenti industriali, artigianali, commerciali esistenti (fonte DUSAF 3.0 Lombardia) Tessuto residenziale e misto esistente (fonte DUSAF 3.0 Lombardia)
La SP 2, la Tangenziale sud e la futura viabilità di collegamento alla Pedemontana sono identificate come strade a elevata compatibilità di traffico operativo. Valgono gli indirizzi di cui all'art. 43 delle NdA: <i>1. La tavola 15 individua la viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo in quanto potenzialmente idonea ad accogliere insediamenti che generano traffici di qualche rilevanza e in quanto consente di accedere alla grande viabilità di scorrimento senza transitare attraverso centri urbani e zone residenziali, fatte salve le verifiche derivanti da eventuali altri criteri di valutazione.</i> 3 Indirizzi: <i>I PGT conseguono l'obiettivo della compatibilità degli insediamenti produttivi assicurando:</i> <i>la compatibilità urbanistica, che riguarda i rapporti tra l'insediamento produttivo e i tessuti urbani e residenziali circostanti, con riferimento ai possibili impatti determinati dalla presenza delle attività produttive nei confronti della vivibilità dei centri abitati e alle possibili limitazioni all'efficienza e allo sviluppo delle attività produttive stesse derivanti dalla promiscuità con altre funzioni;</i> <i>la compatibilità logistica, che presuppone la possibilità di accedere alla rete stradale di grande comunicazione e alle piattaforme logistiche intermodali senza attraversare centri abitati e zone residenziali e riguarda, inoltre, le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico per gli addetti ed al sistema ferroviario per le merci;</i> <i>la compatibilità infrastrutturale, che presuppone:</i> <i>l'adeguatezza o l'adeguamento del sistema viario, anche indirettamente interessato, a sostenere il traffico indotto dal nuovo insediamento, mantenendo congrui standard prestazionali e di sicurezza della circolazione;</i> <i>l'adeguatezza o l'adeguamento delle reti di urbanizzazione primaria;</i> <i>l'uso efficiente delle reti stesse, tale da evitare aggravii di costi di gestione e manutenzione per i gestori;</i> <i>la compatibilità ambientale e paesaggistica, che riguarda la collocazione dell'insediamento produttivo nei confronti di zone di elevato pregio ambientale o paesaggistico e delle strade panoramiche, privilegiando la collocazione all'esterno degli ambiti di ricarica diretta degli acquiferi di cui alla Tavola 9.</i>	

Influenze della Variante sui contenuti del PTCP	
<u>Obiettivi</u>	
2.1 - COMPETITIVITÀ E ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO	La previsione di un tracciato ciclabile a completamento di un percorso di collegamento sovralocale con il Comune di Bellusco, contribuisce alla realizzazione del sistema provinciale di rete della mobilità dolce che può divenire una risorsa sia dal punto di vista della fruizione, sia da quello dell'incentivazione dell'uso della bici per gli spostamenti di corto raggio.
2.2 - QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI INSEDIAMENTI PER ATTIVITÀ ECONOMICHE PRODUTTIVE	Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a rendere operativa la trasformazione dell'ambito AdC 2 atta a riqualificare un'area degradata, tramite il miglioramento delle condizioni di accessibilità.
2.3 - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO EQUILIBRATO DEL COMMERCIO	Le modifiche introdotte dalla Variante sono finalizzate proprio ad una migliore integrazione tra il nuovo insediamento commerciale che occuperà l'ambito AdC 2 e l'afflusso e deflusso dei veicoli sulla SP 2. Viene inoltre prevista la realizzazione di un tratto di pista ciclabile che offre la possibilità di un'accessibilità all'area commerciale alternativa al veicolo a motore.
3.1 - CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO	La Variante prevede un lieve incremento del consumo di suolo funzionale alla realizzazione delle nuove infrastrutture stradali e della pista ciclabile, mantenendo comunque adeguate quote di suolo permeabile e non prevedendo una riduzione delle dotazioni ambientali che vengono solo rilocalizzate e valorizzate. Le modifiche introdotte dalla Variante incidono su suoli classificati agricoli, ma non utilizzati per la coltivazione, pertanto non si rilevano incidenze sui livelli di produttività generale dei coltivi ed il mantenimento in essere dell'attività. La Variante non modifica l'assetto insediativo presente nel PGT vigente. Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a rendere operativa la trasformazione dell'ambito AdC 2 atta a riqualificare un'area degradata, tramite il miglioramento delle condizioni di accessibilità.
3.2 - RAZIONALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI	Non pertinente
3.3 - PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE ATTRAVERSO IL SUPPORTO ALLA DOMANDA	Viene prevista la realizzazione di un tratto di pista ciclabile che offre la possibilità di un'accessibilità all'area commerciale alternativa al veicolo a motore. Il percorso si pone in continuità con il tracciato già presente lungo la SP 2, che consente il collegamento con il Comune di Bellusco, contribuendo alla realizzazione di un tratto di rete di mobilità dolce sovracomunale.
3.4 - MIGLIORARE LA CORRISPONDENZA TRA DOMANDA E OFFERTA NEL MERCATO RESIDENZIALE	Non pertinente
4.1 - RAFFORZAMENTO DELLA DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE VIARIE PER RISPONDERE ALLA CRESCENTE DOMANDA DI MOBILITÀ	La realizzazione del percorso ciclabile è coerente con l'obiettivo di favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili, anche in considerazione della presenza del polo scolastico per l'istruzione superiore. Le modifiche all'assetto viario per l'accessibilità all'ambito AdC 2 sono funzionali a garantire una maggiore sicurezza nella percorrenza della SP 2 e a scongiurare fenomeni di congestionamento del traffico che hanno ripercussioni negative in termini di emissioni acustiche e di inquinanti in atmosfera.

4.2 - POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO PER FAVORIRE IL TRASFERIMENTO DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO VERSO MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI	Non pertinente
5.1 - LIMITAZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO; PROMOZIONE DELLA CONSERVAZIONE DEGLI SPAZI LIBERI DALL'EDIFICATO E CREAZIONE DI UNA CONTINUITÀ FRA GLI STESSI ATTRAVERSO IL DISEGNO DI CORRIDOI VERDI	Rispetto all'assetto attuale dell'ambito di analisi, le modifiche introdotte dalla Variante non comportano la totale oblitterazione di spazi non edificati sia dal punto di vista fisico, sia da quello percettivo. Dal punto di vista del consumo di suolo i tracciati stradali si sviluppano internamente ad un'area interclusa tra la SP 2 e l'isolato urbanizzato, mentre la pista ciclabile è prevista in corrispondenza di suolo agricolo non utilizzabile ai fini della coltivazione non inficiando le potenzialità produttive delle aree agricole che si sviluppano a nord. Gli interventi previsti non comportano livelli critici di impermeabilizzazione dei suoli. Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale.
5.2 - CONSERVAZIONE DEI SINGOLI BENI PAESAGGISTICI, DELLE LORO RECIPROCHE RELAZIONI E DEL RAPPORTO CON IL CONTESTO, COME CAPISALDI DELLA PIÙ COMPLESSA STRUTTURA DEI PAESAGGI DELLA PROVINCIA E DELL'IDENTITÀ PAESAGGISTICO / CULTURALE DELLA BRIANZA	Nei pressi dell'ambito di analisi non sono presenti: beni storico architettonici sottoposti a vincolo o tutela; aggregati storici; parchi e giardini storici; aree di rinvenimento o rischio archeologico. Le modifiche introdotte dalla Variante non interferiscono con l'assetto del paesaggio agrario e le sue componenti essenziali di riconoscibilità. Per quanto concerne le componenti vegetali presenti nell'ambito di analisi, viene rispettato quanto previsto dal PGT in riferimento alle zone V1 e V3, predisponendo adeguati interventi di valorizzazione ambientale funzionali alla mitigazione e compensazione degli interventi previsti sia all'interno dell'area interclusa, sia in fregio alla pista ciclabile.
5.3 - PROMOZIONE DELLA CONOSCENZA DEI VALORI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO E DELLA LORO FRUIZIONE DA PARTE DEI CITTADINI	Non pertinente
5.4 - PROMOZIONE DELLA QUALITÀ PROGETTUALE, CON PARTICOLARE RIGUARDO AGLI INTERVENTI DI RECUPERO E TRASFORMAZIONE IN AMBITI DI SEGNALE SENSIBILITÀ IN RAPPORTO ALLA PRESENZA DI ELEMENTI E SISTEMI COSTITUTIVI DEL PATRIMONIO PAESAGGISTICO / AMBIENTALE	La Variante promuove la riqualificazione dei filari lungo il lato nord della SP 2 tramite la piantagione di individui arborei di migliore qualità e consistenza. E' prevista la realizzazione di un tracciato ciclabile che mantenga adeguata separazione (anche di quota) con la SP 2 al fine di garantire la sicurezza nel transito.
5.5 - INDIVIDUAZIONE E SALVAGUARDIA DI AMBITI E PERCORSI DI FRUIZIONE PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO, CON	La Variante promuove la riqualificazione dei filari lungo il lato nord della SP 2 tramite la piantagione di individui arborei di migliore qualità e consistenza. La localizzazione della pista ciclabile nei pressi delle aree del PLIS

PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA MOBILITÀ ECO-COMPATIBILE E AL RAPPORTO PERCETTIVO CON IL CONTESTO	PANE consentirà il loro raggiungimento anche dal Comune di Bellusco, favorendo la creazione di itinerari fruitivi di livello sovracomunale.
5.6 – VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI E SOSTEGNO ALLA RIGENERAZIONE TERRITORIALE E ALLA RIQUALIFICAZIONE DEI SUOLI	Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale. Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a rendere operativa la trasformazione dell'ambito AdC 2 atta a riqualificare un'area degradata.
6.1 - CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO RURALE	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano frammentazione o interclusione di aree agricole e garantiscono la funzionalità produttiva dei coltivi. Inoltre non hanno incidenza sui caratteri di riconoscibilità e connotazione degli spazi rurali.
6.2 - VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE	Non pertinente
7.1 - PREVENZIONE, MITIGAZIONE E INFORMAZIONE RELATIVAMENTE AL RISCHIO DI ESONDAZIONE E DI INSTABILITÀ DEI SUOLI	Non pertinente
7.2 - RIQUALIFICAZIONE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano rischi di contaminazione delle acque sotterranee.
7.3 - VALORIZZAZIONE DEI CARATTERI GEOMORFOLOGICI	Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono sulle rilevanze geomorfologiche individuate a livello cartografico.
7.4 - CONTENIMENTO DEL DEGRADO	Non pertinente

<u>Cartografia</u>	
TAV 1	La Variante non interviene a modificare l'assetto insediativo complessivo dell'ambito nel quale si sviluppa, contribuendo a favorire le operazioni di recupero dell'area degradata indicata in cartografia.
TAV 2	Non si rilevano incidenze dirette della Variante sulla funzionalità del corridoio o sugli elementi di secondo livello della RER. Per quanto concerne il filare lungo il lato nord della SP 2 sarà oggetto di un intervento di rilocalizzazione in fregio alla pista ciclabile con piantagione di specie arboree di maggiore qualità rispetto a quelle esistenti.
TAV 3a	La Variante non incide sulla presenza degli orli di terrazzo che connotano l'ambito dal punto di vista geomorfologico. Il PGT inserisce il filare lungo la SP 2 tra le aree V3 di valorizzazione ecologica e la Variante è coerente con la strategia di piano prevedendo un intervento di rilocalizzazione in fregio alla pista ciclabile con piantagione di specie arboree di maggiore qualità rispetto a quelle esistenti.
TAV 3b	Il nuovo tracciato ciclabile si inserisce nello schema generale delle reti di fruizione di livello provinciale come elemento di connessione tra i percorsi all'interno delle aree rurali e quelli che si sviluppano nell'urbanizzato consentendo anche il raggiungimento delle fermate del TPL e le aree a parcheggio.
TAV 4	Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a rendere operativa la trasformazione dell'ambito AdC 2 atta a riqualificare un'area degradata.
TAV 5a	Non sono presenti emergenze paesaggistiche ed ambientali nei pressi dell'ambito di analisi.

TAV 6a	L'area compresa tra la SP 2 e l'isolato urbanizzato, è a tutti gli effetti un residuo agricolo intercluso nel quale non può essere svolta alcuna attività produttiva. Il PGT vigente, fornendo una corretta interpretazione sulla base delle condizioni reali dell'area, l'ha inserita tra quelle interessate da interventi funzionali alla realizzazione di verde di connessione (V1). Ciò consente di raggiungere comunque gli obiettivi che si è prefissato il PTCP nell'ottica di valorizzare dal punto di vista paesaggistico ed ambientale la maggior parte delle aree non urbanizzate della provincia. La proposta di Variante non contempla la modifica azzonativa dell'area interclusa, prevedendone unicamente una lieve riduzione sui confini sud ed est per la realizzazione della nuova viabilità di accesso al comparto AdC 2. Ciò consente di mantenere in essere le previsioni di PGT e di poter prevedere adeguati interventi di mitigazione atti alla valorizzazione paesaggistica e ambientale dell'area in concomitanza con quanto già previsto dall'intervento da svilupparsi nell'ambito di trasformazione.
TAV 6b	La realizzazione delle nuove infrastrutture viarie e della pista ciclabile sono associate ad interventi di ricomposizione paesaggistica atti a ricostituire il filare a nord della SP 2 e ad incrementare la dotazione vegetazionale all'interno dell'area interclusa in continuità con quanto previsto dall'AdC 2.
TAV 6c	Rispetto alla realizzazione della pista ciclabile è previsto un intervento di rimodellamento del salto di quota finalizzato a garantire lo spazio per lo sviluppo del tracciato in fregio alla SP 2 e del filare di nuova piantagione in fregio alla pista.
TAV 6d	Non si rileva la presenza di ambiti di interesse provinciale in corrispondenza o nei pressi dell'area oggetto di analisi.
TAV 7a	Le nuove realizzazioni conseguenti alla Variante non comportano la compromissione delle attività agricole individuate in tavola.
TAV 7b	L'area compresa tra la SP 2 e l'isolato urbanizzato, è a tutti gli effetti un residuo agricolo intercluso nel quale non può essere svolta alcuna attività produttiva. Il PGT vigente, fornendo una corretta interpretazione sulla base delle condizioni reali dell'area, l'ha inserita tra quelle interessate da interventi funzionali alla realizzazione di verde di connessione (V1). La proposta di Variante non contempla la modifica azzonativa dell'area interclusa, prevedendone unicamente una lieve riduzione sui confini sud ed est per la realizzazione della nuova viabilità di accesso al comparto AdC 2. La realizzazione della pista ciclabile lungo il lato nord della SP2, e dunque in fascia di rispetto stradale, comporterà una piuttosto limitata riduzione dell'ambito agricolo strategico in corrispondenza di suoli in pendenza non utilizzabili ai fini della coltivazione non determinando pertanto perdita di produttività o rischio di abbandono dell'attività.
TAV 8	La presenza di condizioni di terreno che implicano dei vincoli all'edificabilità è stata adeguatamente recepita dalla Componente Geologica del PGT cui si rimanda per l'analisi di coerenza sviluppata nel capitolo 5.3 del presente Rapporto.
TAV 9	Le previsioni di variante non implicano la modifica dell'assetto geomorfologico rilevato in tavola
TAV 10-15	Con particolare riferimento alla Tavola 15 le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a mantenere il livello operativo attuale della SP 2 anche in previsione della realizzazione del comparto AdC 2. Quanto contenuto nella Variante non comporta particolari riflessi sulla viabilità di accesso alla Pedemontana di futura realizzazione il cui progetto definitivo dovrà considerare l'innesto nella rotatoria esistente tra la SP 2 e la SP 3 ed il rapporto con i tracciati ciclabili che la attraversano.

4. PGT del Comune di Vimercate

Il Comune di Vimercate è dotato di Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 67 del 24.11.2010 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia – Serie Avvisi e Concorsi del 16.03.2011 n. 11.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 22 del 20.04.2016 (BURL SAC n. 33 del 17.08.2016) è stata approvata una Variante Parziale.

Infine con Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 22.07.2020 (BURL SAC n. 5 del 03.02.2021) è stata approvata la Variante Generale attualmente vigente.

Nel riportare gli estratti della documentazione del PGT vigente si concentrerà l'attenzione sull'ambito territoriale di analisi.

Per la verifica della coerenza della Variante con la strategia di PGT, si è provveduto ad estrapolare dal quadro programmatico gli indirizzi organizzati secondo i macro-sistemi di riferimento:

Influenze della Variante sulla strategia generale del PGT vigente	
Sistema insediativo	
<i>Riduzione delle previsioni insediative, con particolare attenzione alle aree di riqualificazione e di completamento interne al tessuto urbano consolidato, con conseguente riduzione del dimensionamento del Piano</i>	La Variante non contempla nuove previsioni insediative essendo funzionale unicamente ad un miglioramento dell'assetto dell'accessibilità al comparto AdC 2 previsto dal PGT.
<i>Riarticolazione della città consolidata in tessuti, salvaguardando quegli ambiti meritevoli di tutela architettonica / ambientale</i>	La Variante non prevede modifiche dell'azonamento esistente, inoltre l'area oggetto di analisi non si localizza nei pressi di ambiti soggetti a tutela architettonica. Per quanto concerne le previsioni di qualificazione paesaggistico-ambientale (zone V1 e V3) poste nei pressi dell'ambito la Variante contribuisce al raggiungimento degli obiettivi prefissi dal PGT.
<i>Aumento dell'offerta abitativa a prezzo calmierato per bloccare esodo verso i Comuni limitrofi</i>	Non pertinente
<i>Incremento del mix funzionale, al fine di creare positive sinergie tra le diverse destinazioni d'uso ed evitare l'insorgere di quartieri monofunzionali, sia nelle aree di trasformazione che nel tessuto urbano consolidato</i>	Non pertinente
<i>Determinazione del parametro di 47 mq/ab. quale dotazione di servizi pubblici e di uso pubblico da garantire nelle aree di trasformazione.</i>	Non pertinente

Sistema ambientale e dello spazio aperto	
<i>Salvaguardare i valori naturali, ecosistemici, paesaggistici ed agricoli del territorio sia aumentando le superfici libere che adottando politiche per la loro valorizzazione</i>	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano interferenze negative sui valori paesaggistici ed agricoli del contesto in cui si inserisce.
<i>Realizzazione di un progetto di rete ecologica</i>	La quota di consumo di suolo funzionale alla realizzazione delle previsioni è piuttosto limitata e non comporta, per quanto concerne l'area interclusa a sud della SP 2, un incremento critico della superficie impermeabilizzata. Alla realizzazione delle nuove infrastrutture sono associati interventi di valorizzazione ambientale e paesaggistica che si pongono in coerenza con quanto previsto per le zone V1 e V3 dal PGT vigente e che sono coerenti con il più generale progetto di rete ecologica comunale.
<i>Accompagnare l'evoluzione dei processi produttivi agricoli, incentivando contemporaneamente il rispetto ambientale attraverso metodologie di coltivazione più sostenibili, l'occupazione e la crescita economica a livello territoriale</i>	Non pertinente
Sistema della mobilità	
<i>Adeguamento delle previsioni infrastrutturali coerentemente con il modello di sviluppo insediativo, con l'eliminazione delle opere connesse agli ambiti di trasformazione cancellati e riduzione del nuovo consumo di suolo per opere stradali;</i>	Le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali a rendere operativa la trasformazione dell'ambito AdC 2 atta a riqualificare un'area degradata, tramite il miglioramento delle condizioni di accessibilità e l'incremento dei livelli di sicurezza per la percorrenza della SP 2.
<i>Riqualificazione dei nodi viabilistici critici nelle intersezioni tra viabilità primaria e secondaria al fine di avere una maggiore integrazione dei flussi di traffico</i>	
<i>Interventi sulla rete locale al fine di aumentare il livello di sicurezza stradale e di rendere più fluida la circolazione</i>	
<i>Riqualificazione degli assi stradali urbani, in coerenza con gli indirizzi e le indicazioni progettuali contenute nel PUMS</i>	Non pertinente
<i>Implementazione della rete ciclabile, sia di carattere locale che di collegamento con i comuni confinanti, al fine di incentivare la mobilità lenta anche negli spostamenti casalinghi.</i>	La previsione del tracciato ciclabile in fregio alla SP 2 si pone in stretta coerenza con l'obiettivo di PGT.

Si procederà di seguito all'analisi degli indirizzi e delle determinazioni desunti dalla cartografia di piano e riferiti all'ambito oggetto di analisi.

TAVOLA 4 – Individuazione aree di trasformazione

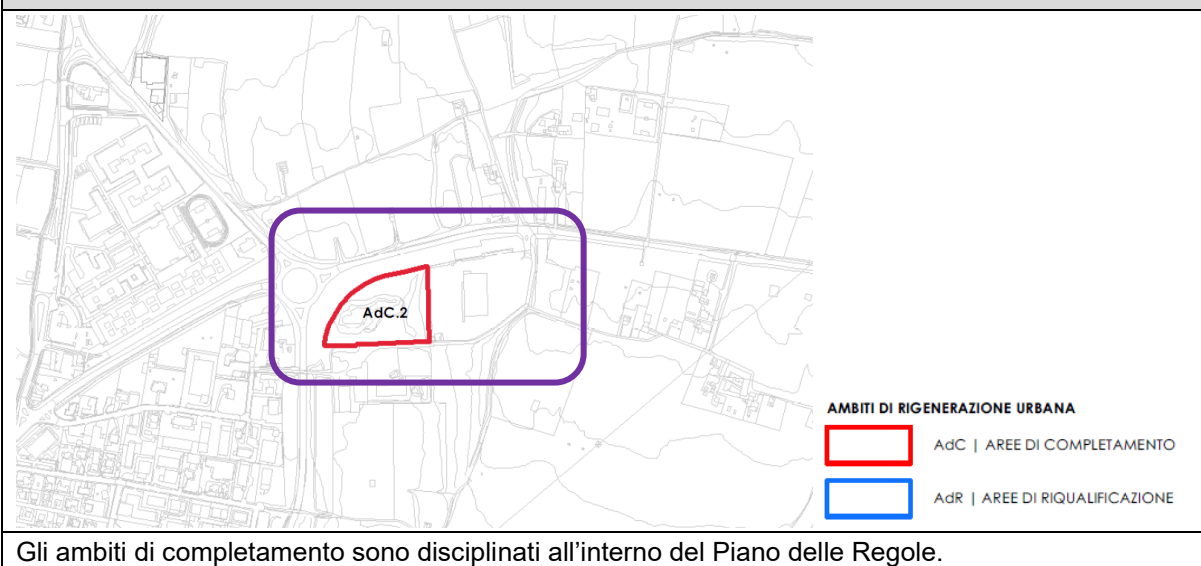
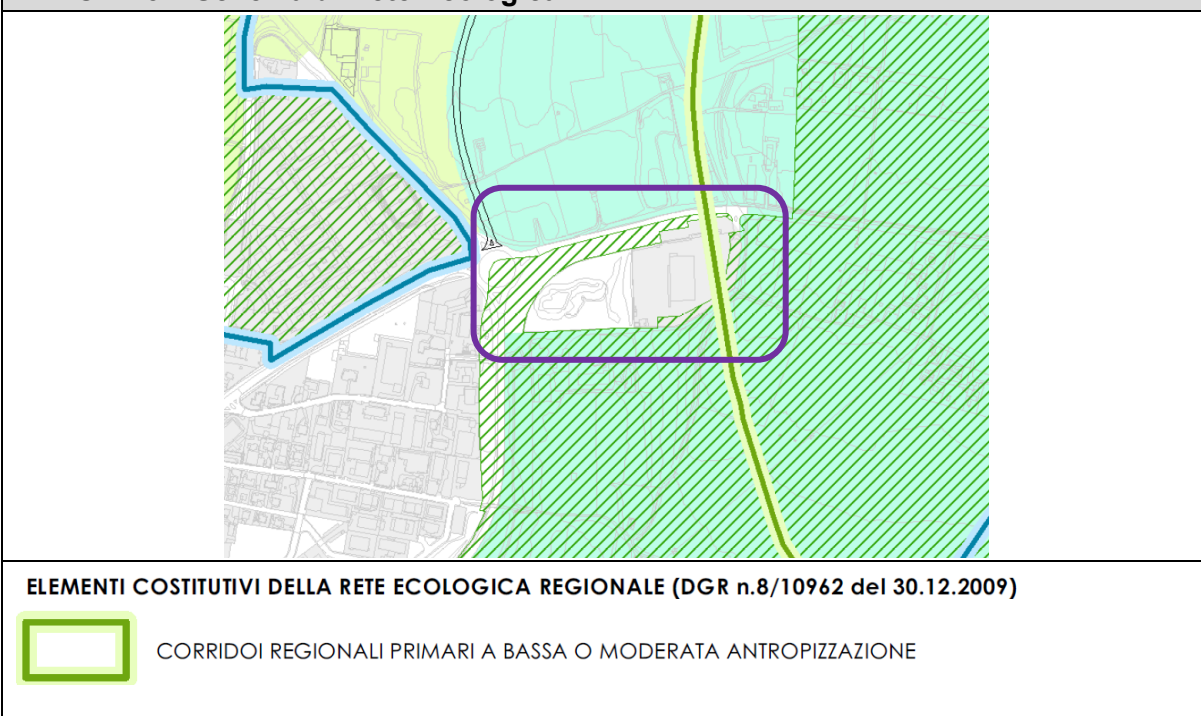


TAVOLA 5 – Schema di Rete Ecologica



ELEMENTI COSTITUTIVI DELLA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE
(art.31, art.32 del PTCP vigente della Prov. di MB)



CORRIDOIO ECOLOGICO SECONDARIO - TERRESTRE



CORRIDOIO ECOLOGICO SECONDARIO - FLUVIALE

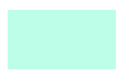


RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA

PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE – PLIS



PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro istituito



PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro proposto in ampliamento

Il lato orientale dell'ambito di analisi è lambito da un corridoio primario della RER le cui specifiche indicazioni sono riportate nel successivo capitolo.

La porzione non urbanizzata dell'ambito di analisi corrisponde ad un elemento della Rete Verde di Ricomposizione paesaggistica del PTCP già analizzata nel precedente paragrafo.

A sud dell'ambito di analisi e a nord della SP 2 si estende l'area proposta per l'ampliamento del PLIS PANE, che rientra nelle strategie del Documento di Piano, come specificato dalla Relazione illustrativa del PGT vigente:

L'attuale variante propone l'estensione delle aree da comprendere nel PLIS P.A.N.E., attualmente pari a 3.656.147 mq, con l'aggregazione di 3.550.647 mq a ovest del territorio comunale, provenienti dalla revoca del PLIS Cavallera, e con 3.607.446 mq di proposta di ampliamento del PLIS P.A.N.E. a est, fino ai confini con Bellusco, Ornago e Burago Molgora.

In questo modo più della metà del territorio comunale (il 52%), se le proposte di modifica di cui sopra otterranno il riconoscimento della Provincia di Monza e Brianza, sarà soggetto a tutela attiva di spazi con valenza agricola e ambientale. Tra gli obiettivi che il Parco P.A.N.E. mira a conseguire, la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale, la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico nonché la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate, sono quelli che maggiormente potranno supportare l'elaborazione di politiche ambientali di tutela attiva, che consentano cioè di promuovere un processo di sviluppo territoriale che persegua anche il miglioramento della qualità ambientale.

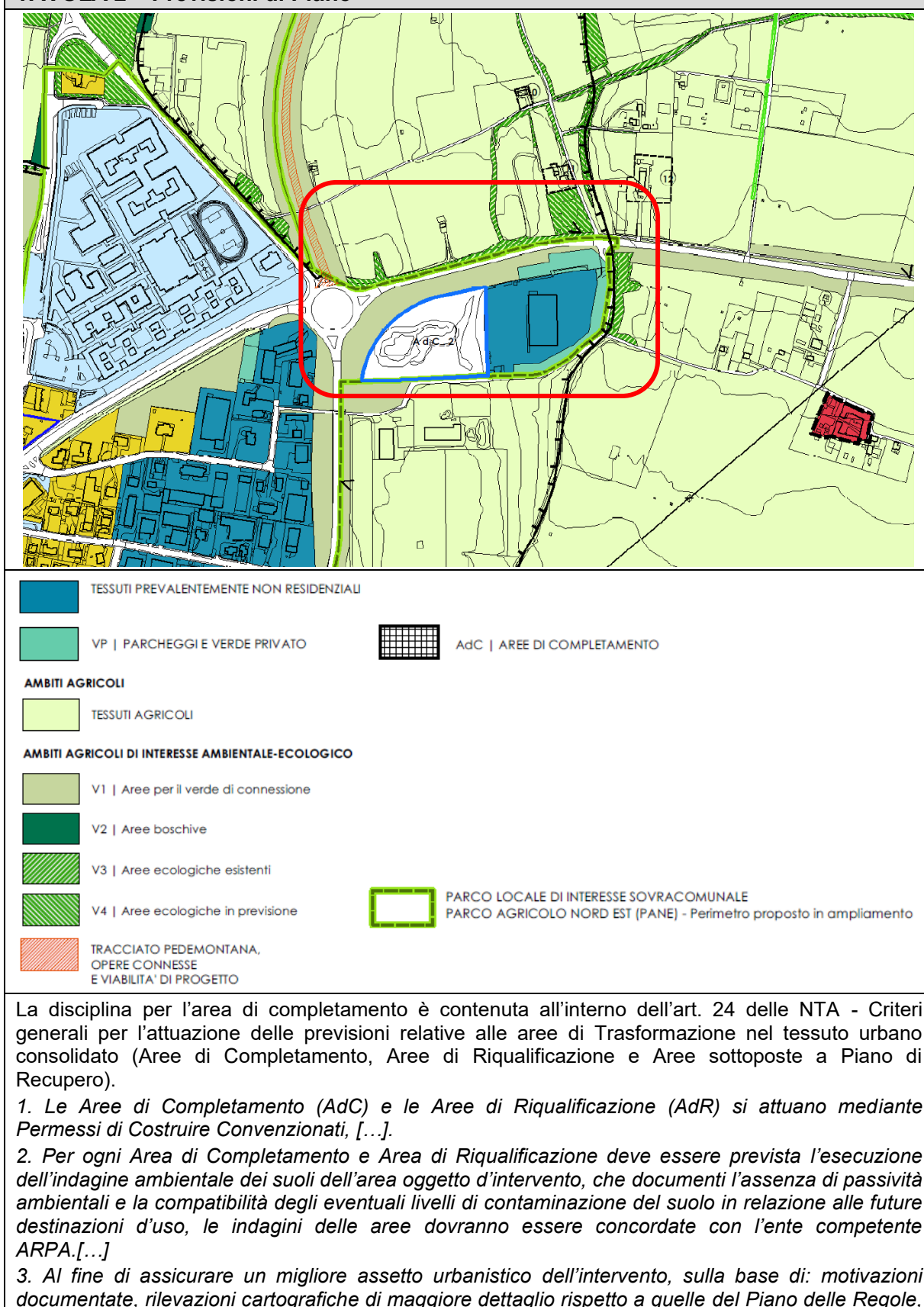
INFLUENZE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano perdita o riduzione della funzionalità del corridoio regionale, mentre si è già rilevato nel paragrafo precedente come gli interventi mitigativi e compensativi messi in campo a fronte della realizzazione di tratti stradali nell'area interclusa non compromettano la presenza di una porzione della rete di ricomposizione paesaggistica provinciale.

Per quanto concerne la strategia di ampliamento del PLIS PANE, la riduzione di suolo agricolo a nord della SP 2 funzionale alla realizzazione della pista ciclabile non è tale da inficiare la possibilità di ampliare le tutele paesaggistico-ambientali nelle aree agricole ad est dell'urbanizzato.

PIANO DELLE REGOLE

TAVOLA 2 – Previsioni di Piano



certificata reale morfologia dei luoghi, risultanze catastali e dei confini, è possibile apportare modifiche ai perimetri delle AdC, AdR e PdR. [...]

4. Le AdC, AdR e PdR dovranno seguire i principi della perequazione urbanistica, così come previsto dalla legislazione regionale vigente (L.R. 12/2005, art. 11, commi 1 e 2); si dovrà garantire cioè l'equa e uniforme ripartizione dei diritti edificatori e degli oneri connessi alle trasformazioni del territorio.

5. Sulla base del principio perequativo che regola l'attuazione delle previsioni per le AdC, AdR e PdR l'Indice territoriale (IT) è attribuito a tutte le proprietà del comparto ad esclusione di eventuali strade pubbliche esistenti.

6. L'applicazione della disciplina dell'incentivazione urbanistica è indicata esplicitamente nella relativa scheda.

7. Ogni AdC, AdR e PdR deve prevedere una quota di superficie da destinare a servizi e attrezzature pubbliche (dotazioni territoriali) come previsto dall'art. 7 del Piano dei Servizi.

8. Nell'attuazione delle AdC, AdR e PdR la dotazione di parcheggi privati da rispettare è quella di cui all'art. 4 delle "Definizioni e disposizioni comuni".

9. Tutte le proprietà devono concorrere pro-quota alla cessione delle superfici destinate a servizi ed attrezzature pubbliche delle AdC, AdR e PdR.

10. Nelle AdC, AdR e PdR è consentita la monetizzazione, parziale o totale, della Superficie da destinare ai servizi e attrezzature pubbliche, secondo quanto previsto dall'art. 7 comma 4 del Piano dei Servizi.

11. Oltre ai vincoli sovracomunali e comunali indicati nelle schede, nella fase attuativa dovranno essere approfonditi i contenuti dei piani di settore e della componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT.

12. Per ogni AdC, AdR e PdR la rispettiva scheda indica:

- Obiettivi e indirizzi
- Parametri e indici urbanistici ed edilizi
- Destinazioni funzionali
- Incentivazione e compensazione (solo per AdC e AdR)
- Ulteriori disposizioni e indicazioni

Hanno carattere prescrittivo: i parametri e indici urbanistici ed edilizi, le destinazioni funzionali, l'indicazione relativa all'applicazione o meno dell'incentivazione/compensazione, le ulteriori disposizioni prescrittive (laddove presenti) e le quantità minime di servizi e attrezzature pubbliche identificate in planimetria mentre la definizione della morfologia complessiva definitiva avverrà solo successivamente all'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi.

13. In fase di definizione dei piani attuativi o dei permessi di costruire convenzionati dovranno essere definiti i parametri urbanistici ed edilizi di dettaglio così come definiti nelle "Definizioni e disposizioni comuni", nonché gli impegni che l'operatore dovrà assumere per garantire, oltre alle urbanizzazioni occorrenti, anche il perseguimento di altri obiettivi relative alla "città pubblica" o che comunque sono di interesse pubblico o generale e che saranno oggetto di negoziazione ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera e) della L.R. 12/2005 e s.m.i.

Si riportano le indicazioni di cui alla scheda dell'Area di completamento via S.P. 2 Monza - Trezzo:

Obiettivi e indirizzi

L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione, il completamento e il miglioramento dell'area produttiva già presente.

Parametri e indici urbanistici ed edilizi

Superficie territoriale (ST) 17.111,00 mq

Indice territoriale (IT) 0,26 mq/mq

Superficie coperta (SC) 50% della St

Sup. minima per servizi 100% della SL

Altezza urbanistica (AU) 2 piani fuori terra

Tipologia edilizia Padiglione

Destinazioni funzionali

Destinazione d'uso principale C2 – medie strutture di vendita e/o

C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande

Destinazioni d'uso compatibili (fino al 30% della SL max realizzabile) - <u>Incentivazione e compensazione</u> Non è prevista incentivazione e/o compensazione per questa Area di Completamento. <u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u> Le soluzioni progettuali per l'accesso dovranno essere concordate e validate dalla Provincia di Monza e Brianza, quale ente proprietario e gestore della S.P. 2, allo scopo di garantire la permanenza di livello di servizio coerenti con la qualifica di strada di interesse regionale di tipo R2. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all'art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Permesso di Costruire Convenzionato. <u>Ulteriori disposizioni e indicazioni</u> Realizzazione di intervento di mitigazione ambientale sul margine meridionale dell'area, al confine con lo spazio aperto. Realizzazione pista ciclopedonale lungo tratto della S.P. 2.
Attorno all'area AdC 2 sono previste aree per il verde di connessione V1 di cui all'art. 30 delle NTA: <u>Destinazione d'uso</u> Esclusivamente destinate a nuovo impianto arboreo, alla connessione del territorio rurale e quello edificato ed, inoltre, alla connessione fra le opere viabilistiche e le aree urbanizzate nonché di gestione di nuove aree alberate finalizzati alla realizzazione di nuove aree alberate aventi funzioni di barriera ai lati della viabilità sovralocale, di filtro per scopi d'igiene ambientale, di riqualificazione paesaggistica dei luoghi degradati e di arricchimento paesaggistico degli ambiti del territorio che possano trarre vantaggio da prospettive alberate, fatto salvo quanto previsto per le medesime aree all'interno del P.L.I.S. del P.A.N.E.. <u>Modalità attuative</u> Definibili ai sensi all'art. 5 delle Disposizioni comuni. <u>Prescrizioni</u> Fino all'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, sono ammesse transitoriamente solo coltivazioni agricole, è esclusa ogni edificazione stabile e qualsiasi tipo di recinzione.
Il lotto confinante all'area AdC 2 è azzonato come tessuto prevalentemente non residenziale di cui all'art. 23 delle NTA: Gli ambiti del tessuto prevalentemente non residenziale sono caratterizzati dalla presenza di aree destinate ad attività economiche di tipo produttivo, terziario/direzionale e commerciale/ricettivo. <u>Obiettivi</u> Mantenimento e adeguamento degli edifici esistenti. <u>Destinazioni d'uso:</u> Le destinazioni funzionali principali sono: produttivo, terziario/direzionale e commerciale/ricettivo. Non sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso: 1) RL – Residenza libera 2) RC – Residenza convenzionata 3) P4 – Logistica 4) C2 – Medie strutture di vendita 5) C3 – Grandi strutture di vendita 6) Destinazione agricola <u>Parametri urbanistici ed edilizi</u> e) Indice di edificabilità fondiaria (IF) = 0,6 mq/mq della Superficie fondiaria (SF) f) Indice di copertura (IC) = 0,5 mq/mq della Superficie fondiaria (SF)

g) Altezza urbanistica (AU) massima fino a 4 piani h) Superficie permeabile (SP) = 50% della Superficie fondiaria (SF). <u>Modalità attuative</u> Le previsioni si attuano mediante interventi edilizi diretti. [...]
Tra la SP 2 ed il tessuto non residenziale sono presenti aree per parcheggio di cui all'art. 7 delle NTA: All'interno di questa casistica, ricadono aree a verde privato e/o a parcheggi privati. In tali aree sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, [...]
Lungo il lato nord della SP 2 sono individuate aree ecologiche esistenti (V3) ed aree ecologiche in previsione (V4) di cui rispettivamente agli artt. 32 e 33 delle NTA: Art. 32. – Zona V3 - Aree ecologiche esistenti <u>Destinazione d'uso</u> Aree dedicate alla conservazione della vegetazione arborea esistente anche nella forma di filari alberati e di formazioni lineari, nonché per il nuovo impianto di essenze autoctone per il consolidamento della rete ecologica comunale, alla fruizione pedonale e ciclabile dell'ambiente naturale, a obiettivi di salubrità dell'aria, ad igiene ambientale ed a mitigazione acustica, alla riqualificazione paesaggistica ambientale del territorio, fatto salvo quanto previsto per le medesime aree all'interno P.L.I.S. del P.A.N.E. [...] <u>Prescrizioni</u> Fino all'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, sono ammesse transitoriamente solo coltivazioni agricole che non comportino abbattimenti di alberature, è esclusa ogni edificazione stabile e qualsiasi tipo di recinzione. Nelle suddette aree è vietato: l'abbattimento di alberi, arbusti e siepi (salvo quanto necessario per esigenze colturali e previo parere favorevole dell'ufficio comunale competente ed eventualmente del P.L.I.S. del P.A.N.E., che potranno chiedere la messa a dimora di essenze analoghe a quelle rimosse e comunque autoctone). Art. 33 – Zona V4 - Aree ecologiche in previsione <u>Destinazione d'uso</u> Aree dedicate al nuovo impianto di essenze autoctone nelle aree attualmente non boscate finalizzate al potenziamento programmato della rete ecologica comunale in forma di ulteriore estensione, prevalentemente, a lato della viabilità interpodereale dei filari, delle siepi e degli arbusteti già esistenti ed in corrispondenza di balze e scarpate di terreni incolti. [...] <u>Prescrizioni</u> Fino all'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, sono ammesse transitoriamente solo coltivazioni agricole, è esclusa ogni edificazione stabile e qualsiasi tipo di recinzione. Il nuovo tratto viabilistico di connessione con la Pedemontana è affiancato da aree concernenti opere di mitigazione e compensazione. Si fa riferimento all'art. 15 delle NTA: <i>Le aree relative al progetto autostradale pedemontano inerenti la mitigazione e compensazione ambientale sono regolamentate dalle disposizioni della società Autostrada Pedemontana. Fino all'attuazione delle previsioni su tali aree sono consentiti esclusivamente interventi di carattere manutentivo se interessanti infrastrutture edilizie e di carattere agricolo se interessanti aree verdi.</i> Lungo la SP 2 sono individuate fasce di rispetto stradale di cui all'art. 16 delle NTA: <i>Per le strade esistenti Le aree di rispetto stradale sono destinate all'ampliamento di spazi per il traffico degli autoveicoli e alla realizzazione di piste ciclopeditoni. [...]</i>
INFLUENZE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE Le modifiche introdotte della Variante sono coerenti con quanto riportato nelle indicazioni della scheda dell'ambito AdC 2 in merito: • all'obiettivo di garantire per la SP 2 la permanenza di livello di servizio coerenti con la qualifica di strada di interesse regionale di tipo R2. • alla realizzazione di una pista ciclopeditoni lungo la SP 2.

La proposta di Variante non contempla la modifica azzonativa dell'area interclusa (area V1), prevedendone unicamente una lieve riduzione sui confini sud ed est per la realizzazione della nuova viabilità di accesso al comparto AdC 2. Ciò consente di mantenere in essere le previsioni di PGT e di poter prevedere adeguati interventi di mitigazione atti alla valorizzazione paesaggistica e ambientale dell'area in concomitanza con quanto già previsto dall'intervento da svilupparsi nell'ambito di trasformazione.

Quanto previsto dalla Variante è funzionale a migliorare l'accessibilità dell'intero isolato urbanizzato comprendente sia l'ambito AdC 2, sia l'ambito già urbanizzato nel quale è presente un'attività commerciale.

La realizzazione della nuova viabilità comporta una riduzione delle aree a parcheggio esterne all'attività commerciale esistente, che presenta spazi per la sosta anche al suo interno.

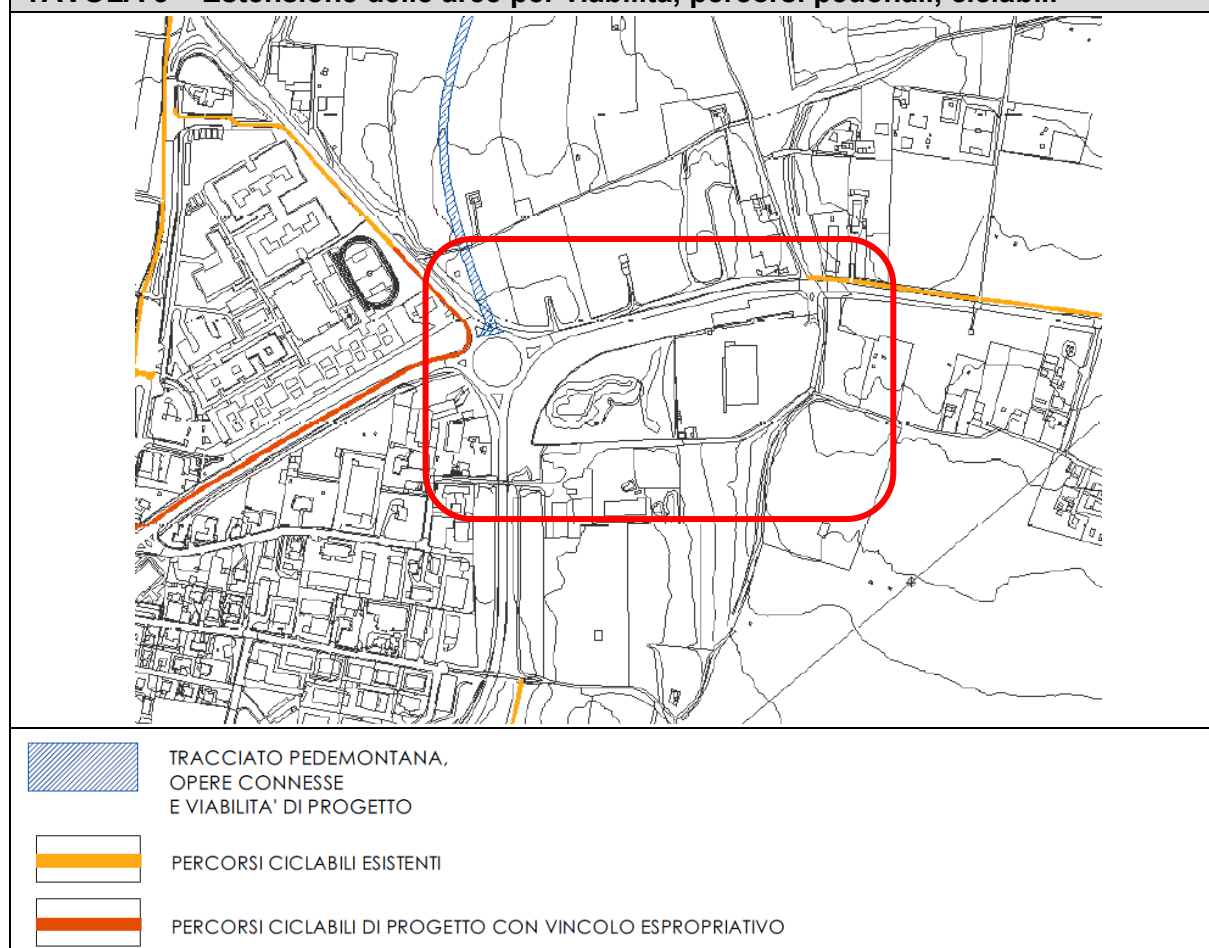
Lo sviluppo del nuovo tracciato ciclabile interferisce unicamente con le aree V3 in particolare con il filare esistente lungo la SP 2 per il quale si prevede una ricollocazione in fregio alla pista con piantagione di specie arboree di maggiore qualità. Viene pertanto mantenuta la strategia del PGT vigente con la possibilità di future ulteriori incrementi delle dotazioni vegetazionali in coerenza con il progetto di REC.

Quanto contenuto nella Variante non comporta particolari riflessi sulla possibilità di progettare interventi di mitigazione conseguenti alla realizzazione del nuovo tracciato viario di connessione alla Pedemontana.

Il tracciato della nuova pista ciclabile è posto all'interno della fascia di rispetto della SP 2 come previsto dalla normativa di piano.

PIANO DEI SERVIZI

TAVOLA 3 – Estensione delle aree per viabilità, percorsi pedonali, ciclabili



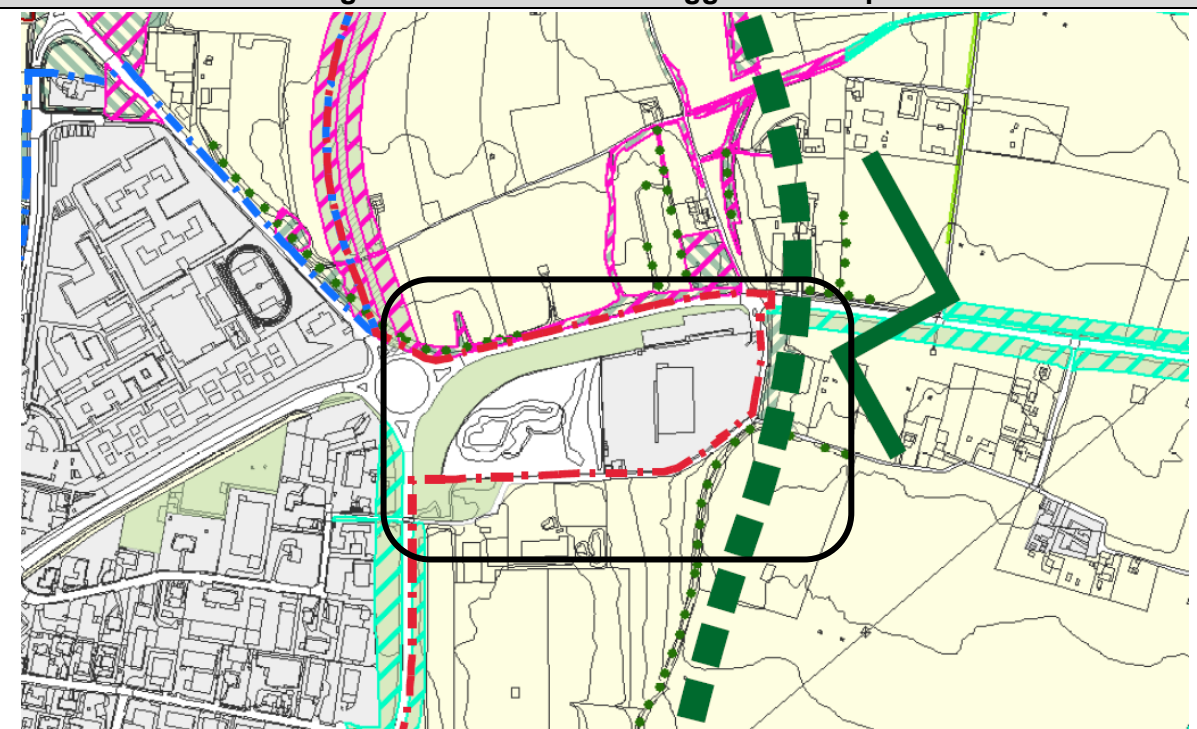
E' rilevata la presenza di un percorso esistente lungo la SP 2 tra l'area produttiva all'estremità ovest di Bellusco e la cascina Gargantini.

E' previsto un nuovo tratto di percorso ciclabile sulle vie Ravasi e Trezzo.

INFLUENZE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

Il tracciato ciclabile previsto dalla Variante consente il completamento della pista di connessione tra il Comune di Bellusco ed il polo scolastico, e si inserisce nel più ampio disegno di realizzazione di un percorso lungo la ex SP 2 dal quale sia possibile raggiungere sia il nucleo centrale di Vimercate, sia il quartiere delle Torri Bianche.

TAVOLA 4 – Rete Ecologica Comunale e aree soggette a compensazione urbanistica



ELEMENTI COSTITUTIVI DELLA RETE ECOLOGICA COMUNALE

 POSSIBILI NUOVE DIRETTRICI VERDI (PERCETTIVE E/O FUNZIONALI)

PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE

 PARCO AGRICOLO NORD EST - CONFINI VIGENTI

 PARCO AGRICOLO NORD EST - PROPOSTA DI ESPANSIONE

AMBITI DISCIPLINATI DAL PIANO DELLE REGOLE

TESSUTI AGRICOLI ED AREE V DI TIPO AGRICOLO - AMBIENTALE - ECOLOGICO

 TESSUTI AGRICOLI

 AREE V1 - AREE PER IL VERDE DI CONNESSIONE

 AREE V2 - AREE BOSCHIVE

 AREE V3 - AREE ECOLOGICHE ESISTENTI

 AREE V4 - AREE ECOLOGICHE IN PREVISIONE

 FILARI

AMBITI DISCIPLINATI DAL DOCUMENTO DI PIANO

AREE SOGGETTE A COMPENSAZIONE URBANISTICA CON INDICE DIFFERENZIATO

 AREE SOGGETTE A COMPENSAZIONE URBANISTICA CON INDICE 0,05 mq/mq

L'ambito di analisi ed il suo intorno sono interessati dalla presenza di elementi che concorrono alla formazione della REC la cui disciplina di riferimento è l'art. 13 delle NTA:

Le aree ritenute prioritarie per la realizzazione della Rete Ecologica Comunale sono quelle individuate nella tavola 4 del Piano dei Servizi, per le quali il piano assegna un indice differenziato a seconda del livello di priorità:

- 0,15 mq/mq alle aree che ricadono in Rete Verde e sono contigue ad aree V2 (aree a bosco);
- 0,09 mq/mq alle aree che ricadono in Rete Verde o nelle fasce di Viabilità di Interesse Provinciale;
- 0,05 mq/mq alle aree che non ricadono in Rete Verde.

Tali indici, moltiplicati per la superficie dell'area in oggetto, generano diritti edificatori trasferibili nelle Aree di Trasformazione (Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano, Aree di Riqualificazione e Aree di Completamento del Piano delle Regole) per le quali è prevista la disciplina dell'incentivazione e della compensazione nelle rispettive schede, a fronte della cessione gratuita di tali aree all'Amministrazione Comunale, come previsto dall'art. 5 del documento "Definizioni e disposizioni comuni del P.G.T.".

All'interno del progetto di completamento della Rete Ecologica Comunale si individua lo sviluppo del grado di priorità della rete da realizzare, attraverso il ricorso ai seguenti strumenti finanziari:

- proventi dall'applicazione dell'art. 43, comma 2bis della L.R. 12/2005 e s.m.i.;
- proventi dall'applicazione della maggiorazione del contributo relativo al costo di costruzione di cui all'art. 43, comma 2 sexies della L.R. 12/2005 e s.m.i.

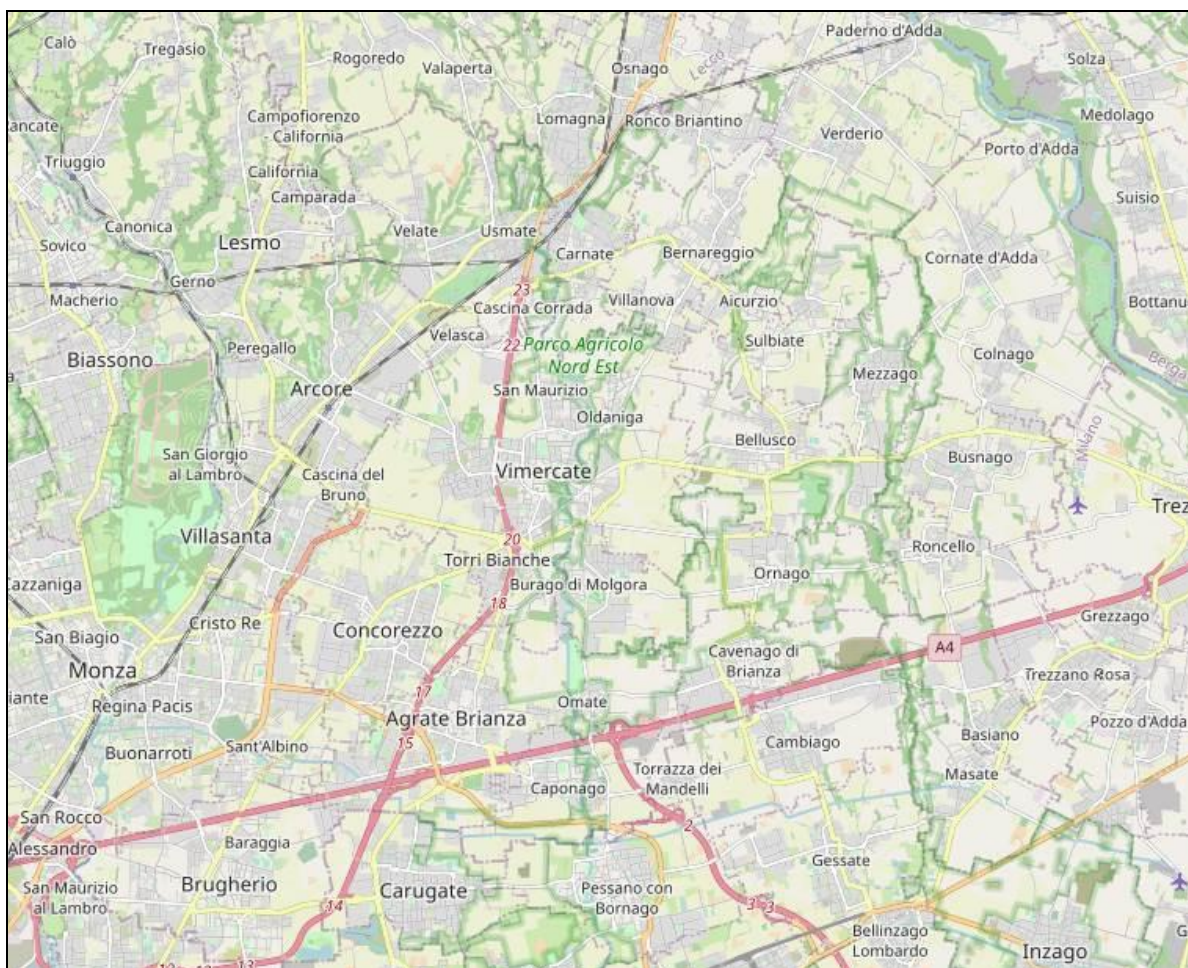
INFLUENZE DELLA PROPOSTA DI VARIANTE

Le modifiche introdotte dalla Variante non inficiano i meccanismi perequativi e compensativi connessi alla realizzazione della REC.

5.2 Il contesto di analisi

Al fine di analizzare i possibili effetti sull'ambiente e, più in generale, sull'ambito territoriale, occorre confrontare la situazione attuale delle componenti del quadro di contesto con le scelte contenute nella Variante.

Figura 5.2 – Il contesto di inserimento del comune di Vimercate (Fonte: Openstreet maps)



Il comune di Vimercate si situa nell'ambito territoriale della Brianza orientale in un contesto ad elevata urbanizzazione ed infrastrutturazione che si colloca a metà strada tra l'area metropolitana milanese densa e le propaggini della Brianza lecchese che mostra caratteri di maggiore naturalità diffusa e pregio paesaggistico.

L'elevata infrastrutturazione esistente e prevista (sistema stradale Pedemontano) garantisce una elevata accessibilità al territorio comunale e favorisce la localizzazione di attività produttive, terziarie e commerciali anche di rango elevato.

Negli anni più recenti l'attenzione alla salvaguardia delle aree non edificate ha portato ad un progressivo incremento degli ambiti soggetti all'istituto di tutela paesaggistico-ambientale costituito dal PLIS del Molgora, ora PLIS PANE, con l'obiettivo di preservare le aree agricole

residue in un ottica di valorizzazione coerente con gli indirizzi di scala provinciale inerenti la Rete Verde di ricomposizione paesaggistica.

Figura 5.3 – Ambito oggetto di analisi (Fonte: Google Earth)



L'ambito interessato dalla proposta di Variante e dunque oggetto della presente analisi e valutazione si colloca all'estremità orientale del tessuto urbanizzato, ed è compreso tra la SP 2 a nord, che costituisce il collegamento con il Comune di Bellusco, e la Tangenziale sud di Vimercate, sul lato ovest, dalla quale è possibile accedere alla Tangenziale Est di Milano. La porzione urbanizzata dell'ambito di analisi vede la presenza di un'area bipartita tra un'attività commerciale già esistente sul lato est ed un'area sul lato ovest nella quale è stato attivato un intervento di trasformazione in coerenza con quanto previsto dal PGT vigente. All'introno dell'area urbanizzata è presente un tessuto agricolo, nel quale si riconoscono percorsi poderali a tratti interessati da filari arboreo-arbustivi, per il quale il PGT prevede una futura inclusione all'interno del PLIS PANE i cui confini attuali si attestano all'intorno del polo di istruzione superiore che si colloca a nord-ovest dell'ambito di analisi.

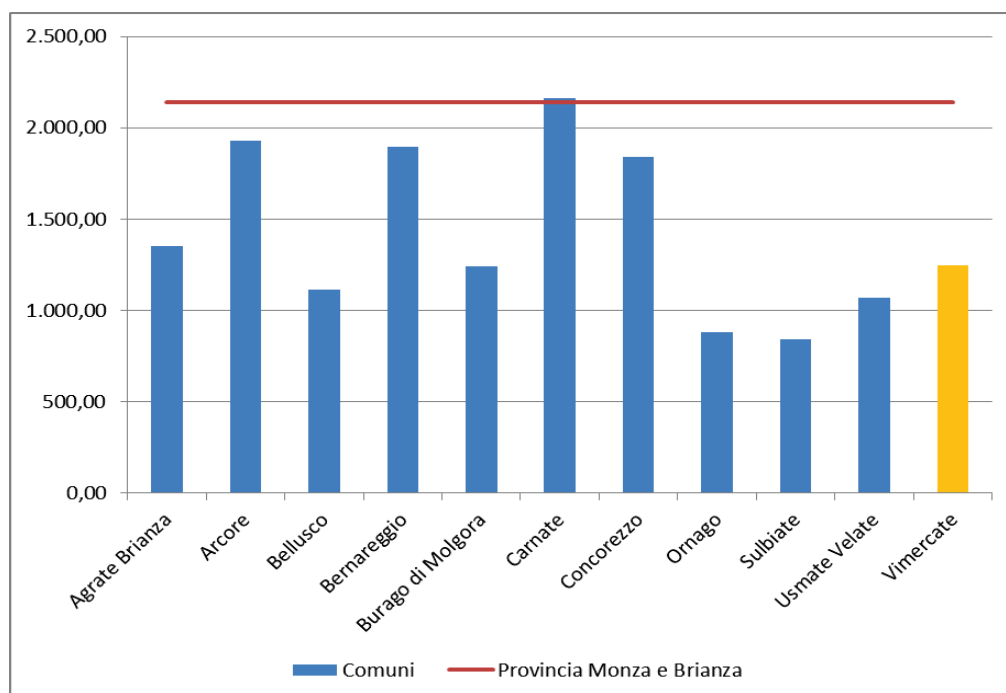
5.2.1 Dinamiche socio-economiche

1. Dinamiche demografiche

Al 31.12.2020 il Comune di Vimercate registrava 25.833 residenti con una densità di 1.247 ab/kmq, pari a poco più delle metà della densità media della Provincia di Monza e Brianza (2.140 ab/Kmq).

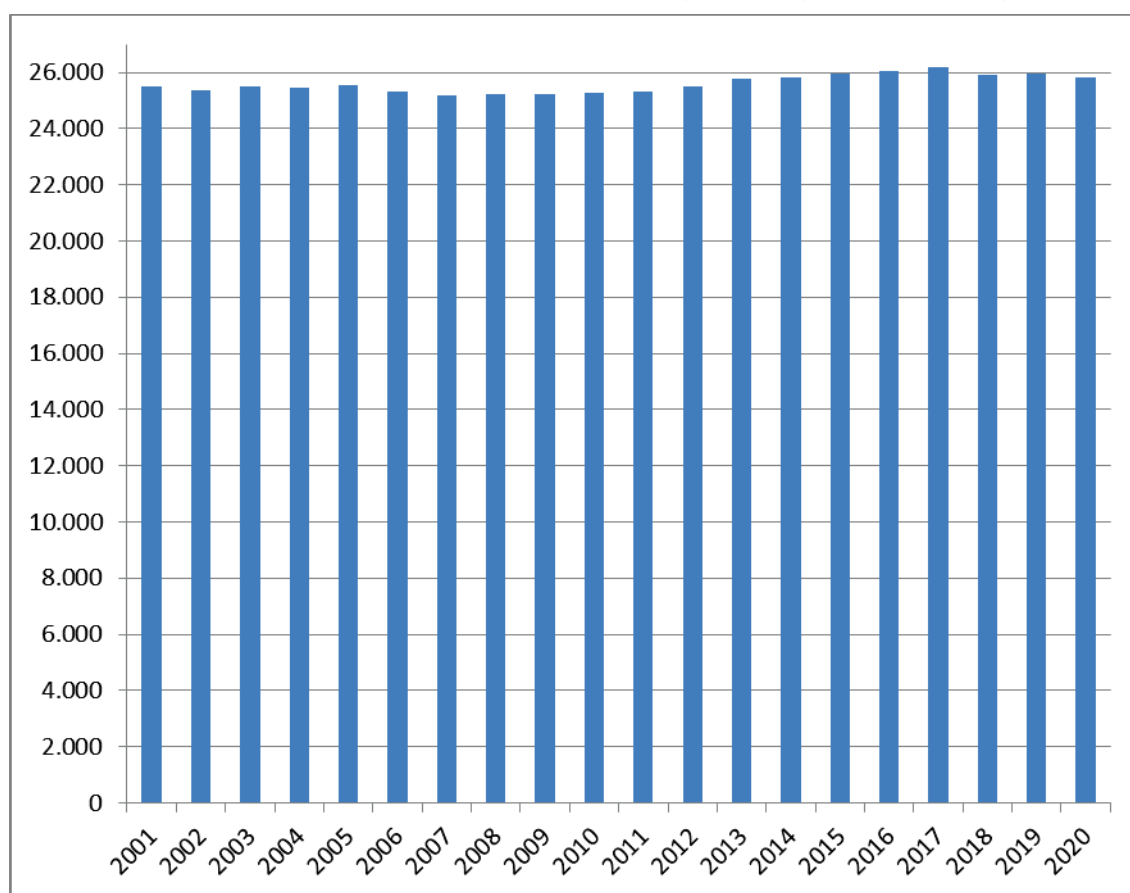
Il contesto dei comuni contermini mostra valori di densità altalenanti, legati alle relativamente ridotte dimensioni dei territori, o alla minore attrattività insediativa esercitata in quanto più distanti dai principali sistemi infrastrutturali. Nel complesso i valori si mantengono al di sotto della media provinciale.

Figura 5.4 – Densità di abitanti nel comune di Vimercate e raffronto con i comuni confinanti e con la Provincia di Monza e Brianza (fonte: Demostat)



L'evoluzione della popolazione dal 2001 non mostra particolari variazioni attestandosi sui 25.000 residenti (la variazione percentuale media nel periodo considerato è pari allo 0.1% in positivo o negativo). Ciò significa che gli effetti della crisi economica, non hanno particolarmente inciso sui saldi naturale e migratorio e che sono presenti buoni meccanismi di tenuta dal punto di vista sociale ed economico.

Figura 5.5 – Andamento demografico dei residenti (2001-2020) (fonte: Demolstat)

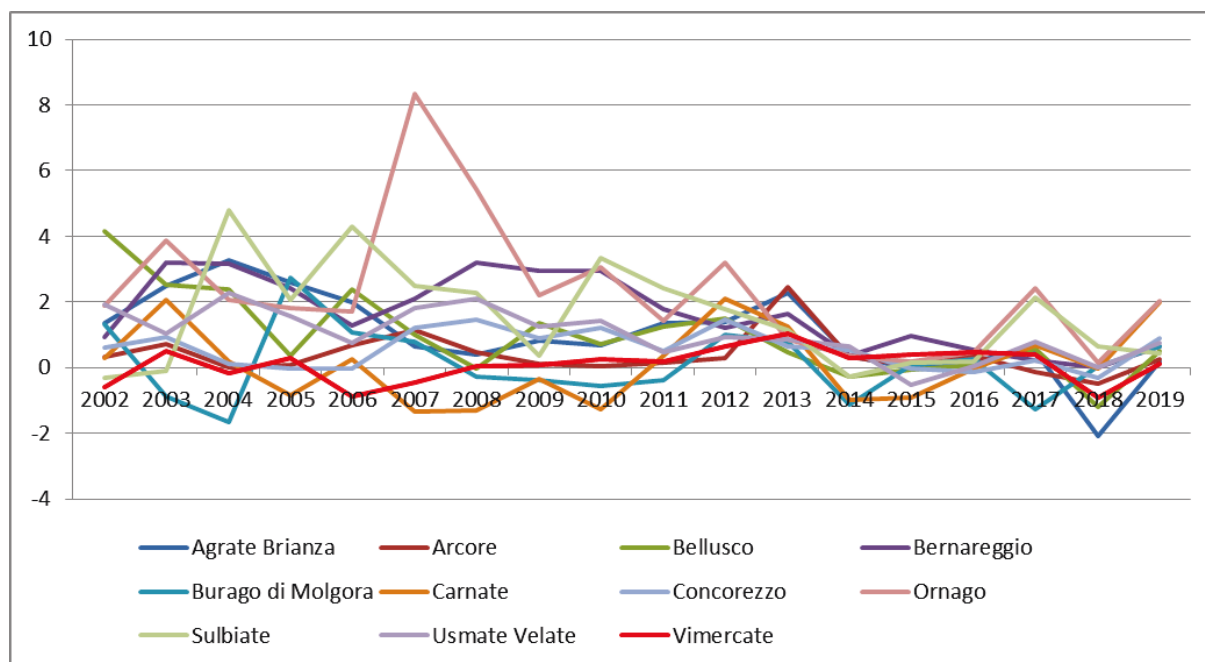


Confrontando i trend demografici complessivi (percentuali di crescita del saldo naturale e saldo migratorio dal 2002 al 2020) del Comune di Vimercate e dei comuni confinanti, si nota come vi sia un progressivo schiacciamento delle curve nell'ultimo decennio, con la maggior parte dei comuni che mostra variazioni comprese tra l'1% e il -1%.

Ciò potrebbe essere determinato dall'effetto generalizzato della crisi economica che ha colpito le realtà territoriali indipendentemente dalla dimensione e dalla localizzazione geografica.

Le ragioni dell'emigrazione di popolazione sono molteplici, ma possono essere determinate da: insolvibilità nei confronti dei mutui contratti per l'acquisto degli immobili, spostamento degli addetti in sedi di lavoro localizzate a distanze rilevanti a seguito della chiusura delle attività presenti nel contesto, riduzione del livello qualitativo dei servizi offerti alla popolazione (in termini di commercio, loisir, servizi alla persona...).

Figura 5.6 – Crescita percentuale annua della popolazione residente (2002 – 2020) (fonte: Demostat)



2. Sistema economico

Dalla relazione della variante 2020 al PGT, si estrapolano le informazioni relative al sistema economico locale.

Imprese Attive – Sedi e Localizzazioni

Rispetto all'andamento 2010-2017 del numero di imprese attive nei comuni del Polo del vimercatense, nei principali settori economici, Vimercate è in linea con gli altri comuni, in termini di crescita, nel "Commercio", e di sensibile flessione in ambito "Edilizio/Immobiliare" ("Costruzioni" ed "Attività immobiliari"). È invece in controtendenza nel settore delle "Attività Manifatturiere", dove mantiene costante il numero di imprese attive, a differenza del Polo del Vimercatense che fa registrare, nel periodo di riferimento, una marcata curva discendente.

Anche in Provincia di Monza e Brianza, come rilevato nell'ultimo "Rapporto di ricerca sul mercato del lavoro della Provincia di Monza e della Brianza AFOL MB - Agenzia per la Formazione l'Orientamento e il Lavoro di Monza Brianza", prosegue il ridimensionamento, in atto da tempo, del numero di imprese del "Manifatturiero" e di quelle del settore "Edile". Rimane stabile il "Distributivo" e "Commerciale" (con situazioni però di sofferenza per il dettaglio tradizionale), mentre cresce, pur se a ritmi non particolarmente elevati, il numero delle imprese dei servizi, in primo luogo quelle dei "Servizi alla persona" e dei "Servizi avanzati".

Nell'ambito specifico del Polo del vimercatense, si conferma in crescita, seppur contenuta al 8,4%, la variazione percentuale di lungo periodo (2010-2017) del numero di imprese attive

nel “Commercio”. Vimercate, comunque in trend positivo, fa registrare una crescita inferiore a quella del Polo del vimercatese.

Diversa è la situazione nel settore edilizio che, come visto precedentemente, segna una variazione negativa per quasi tutti i comuni del polo del Vimercatese (Costruzioni:-5%). Anche Vimercate subisce tale flessione (-11%), sia per il settore delle “Costruzioni”, che per quello delle “Attività immobiliari”, nelle quali il Polo del vimercatese risulta in leggera crescita (Attività Immobiliari: +2%).

A Vimercate, dal 2010 al 2017, si è assistito ad una variazione percentuale negativa del numero di UL della divisione “Servizi Finanziari”, sebbene a livello provinciale sia forte la presenza di aziende, tanto nel comparto finanziario-assicurativo che in quello delle attività tecnico-professionali, per i quali Vimercate, Agrate Brianza e Seregno seguono solo Monza per numero di Imprese attive localizzate.

L'andamento 2010-2017 del numero di imprese attive, sia con sede che con UL sul territorio, evidenzia un trend positivo per quelle legate alla fornitura di “Servizi” del “Commercio”, e un segno zero o negativo per il settore “Immobiliare” e delle “Costruzioni”.

È interessante sottolineare come anche la divisione “Lavori di costruzione specializzati”, che nell'approfondimento sulle UL ha evidenziato il più alto incremento percentuale, abbia registrato una riduzione, seppur minima, di imprese attive totali (sedi +UL).

Pertanto, la cessazione di imprese con sede a Vimercate è stata in buona parte “rimpiazzata” da UL con sede fuori comune.

Questo a dimostrazione della permanenza di interesse/fabbisogno del territorio per questa divisione economica, probabilmente determinato da una tendenza, anche normativa, degli ultimi anni, a favorire il recupero edilizio, tecnologico ed il risparmio energetico a discapito della divisione “Costruzione di edifici”, che come visto in precedenza, risulta in netta contrazione.

Addetti

A Vimercate, nella classificazione per fasce di addetti, vi è una prevalenza di imprese composte da 0 a 5 addetti, pur essendo presente un significativo numero di imprese che impiegano da 50 a 500 addetti (31), che hanno scelto di stabilire la loro sede a Vimercate.

Se si osserva la distribuzione delle fasce di addetti per i principali settori di attività economiche, è possibile notare che le “Attività Immobiliari” sono prevalentemente composte da imprese prive di addetti, e che grandi imprese, in termini di occupati, sono presenti proprio in due dei settori maggiormente trainanti: “Servizi di Informazione-Comunicazione” e “Attività Tecnico-Professionali”.

Pare altresì evidente come, escluso l'Attività Manifatturiera", le grandi imprese con più di 50 addetti attive a Vimercate, appartengano all'ambito dei "Servizi" e del "Terziario/commerciale", confermando, ancora una volta, la vocazione del territorio vimercatense per questi settori economici.

In termini di dimensioni aziendali, si può rilevare come ben l'87% delle Imprese Attive a Vimercate, sia costituita dalla fascia 0-5 addetti, e che sono presenti ben 16 delle grandi imprese con sede nei comuni del Polo del Vimercatense, occupanti più di 100 addetti.

La suddivisione delle imprese attive con sede a Vimercate in quattro macro-fasce di addetti, evidenzia come nelle due serie più ridotte (0-1 addetto e 2-19 addetti), il "Commercio" sia il settore economico con il maggior numero di imprese ed in costante crescita a partire dal 2010. Seguono rispettivamente con il 16% ed il 17%, le "Costruzioni" e le "Attività immobiliari", nella fascia di addetti più ridotta (0-1 addetto), mentre in quella relativamente più ampia (2-19 addetti), il settore prevalente, subito dopo il "Commercio", è quello delle "Attività manifatturiere".

Tale rapporto si inverte nelle categorie di imprese con fasce di addetti più ampie. Infatti, sia nella fascia 20-99 addetti che in quella oltre i 100, il settore "Attività manifatturiere" (rispettivamente 30% e 25%) incide maggiormente rispetto al "Commercio" (rispettivamente 22%-19%).

Al contrario, nelle macro-fasce più grandi, al crescere del numero di addetti impiegati, aumenta la percentuale di incidenza delle imprese attive nel settore esteso dei "Servizi". Infatti, oltre i 100 addetti, se si considerano congiuntamente le categorie di "Attività professionali e scientifiche" e quelle di "Trasporto e magazzinaggio", queste incidono per circa il 24% sul totale delle imprese degli altri settori.

Influenze della Variante sulle dinamiche socio-economiche
Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono sulle previsioni insediative presenti nel PGT vigente, in particolare per quanto concerne i residenti di futuro insediamento. Le nuove infrastrutture previste sono funzionali a migliorare la funzionalità di un comparto commerciale che da un lato si connota come elemento di servizio per la residenza e, dall'altro, costituisce elemento di offerta per il mercato del lavoro locale che, come analizzato nel paragrafo, registra una tenuta abbastanza stabile in un periodo di grande incertezza come quello attuale.

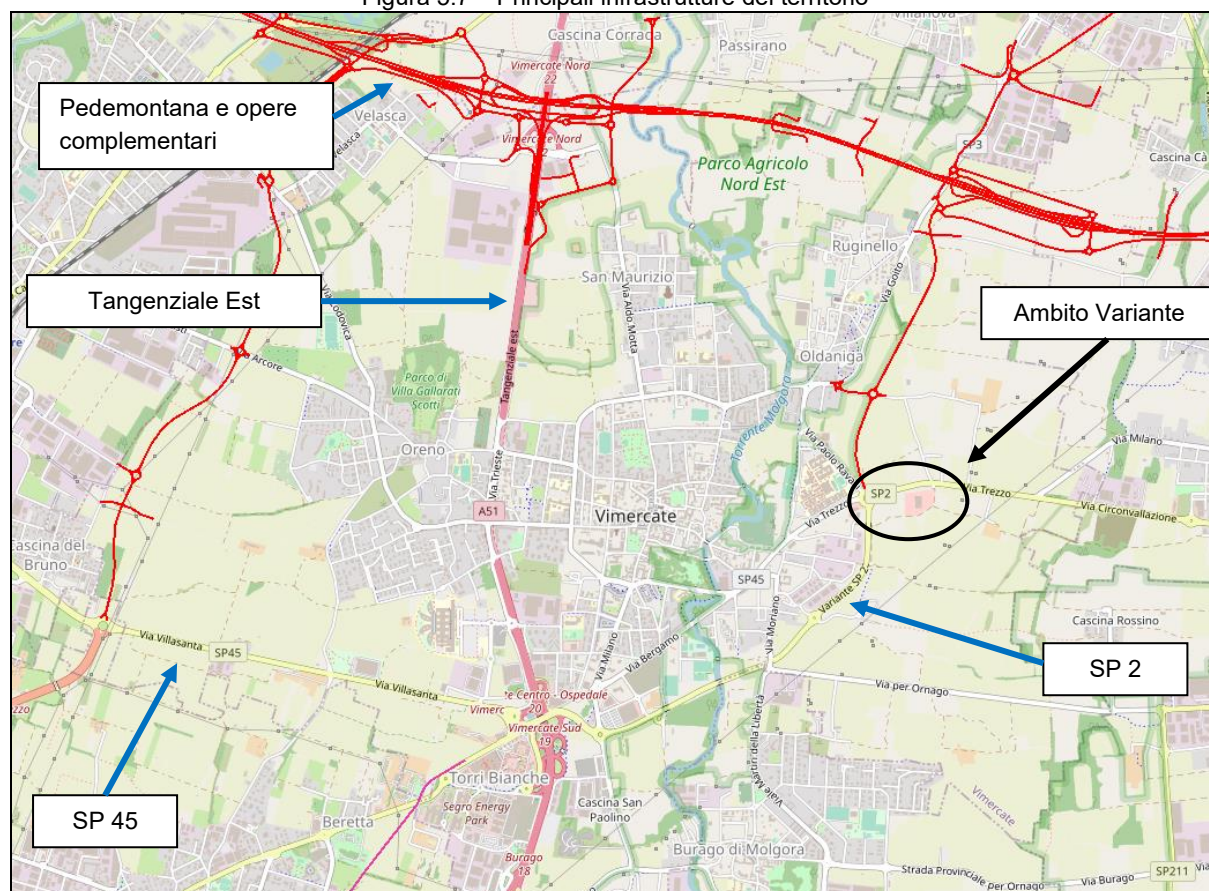
5.2.2 Infrastrutture per la mobilità e traffico

Il sistema stradale che interessa il territorio del Comune di Vimercate è imperniato sulla presenza della Tangenziale Est di Milano che lo attraversa in senso nord-sud con quattro svincoli di collegamento con la viabilità di rango inferiore, dei quali il sistema costituito dagli svincoli Vimercate sud e Vimercate centro risulta quello a maggiore complessità ed interrelazione, in quanto consente l'accesso al quartiere delle "Torri bianche" a vocazione terziaria – commerciale e l'accesso alle provinciali n. 2 per Monza e Trezzo e n. 45 per Villasanta - Arcore.

Il sistema viario attuale favorisce i collegamenti soprattutto verso sud con la metropoli milanese, ma anche verso est ed ovest, mentre verso nord, oltre alla Tangenziale Est, è necessario percorrere la maglia stradale urbana per accedere ai territori dell’alta Brianza.

L'estremità nord del territorio comunale è interessata dalla previsione del passaggio del sistema stradale Pedemontano che costituirà senza dubbio un'alternativa agli attuali percorsi di attraversamento est-ovest del territorio sgravando parzialmente gli assi che attualmente presentano i più elevati flussi di traffico.

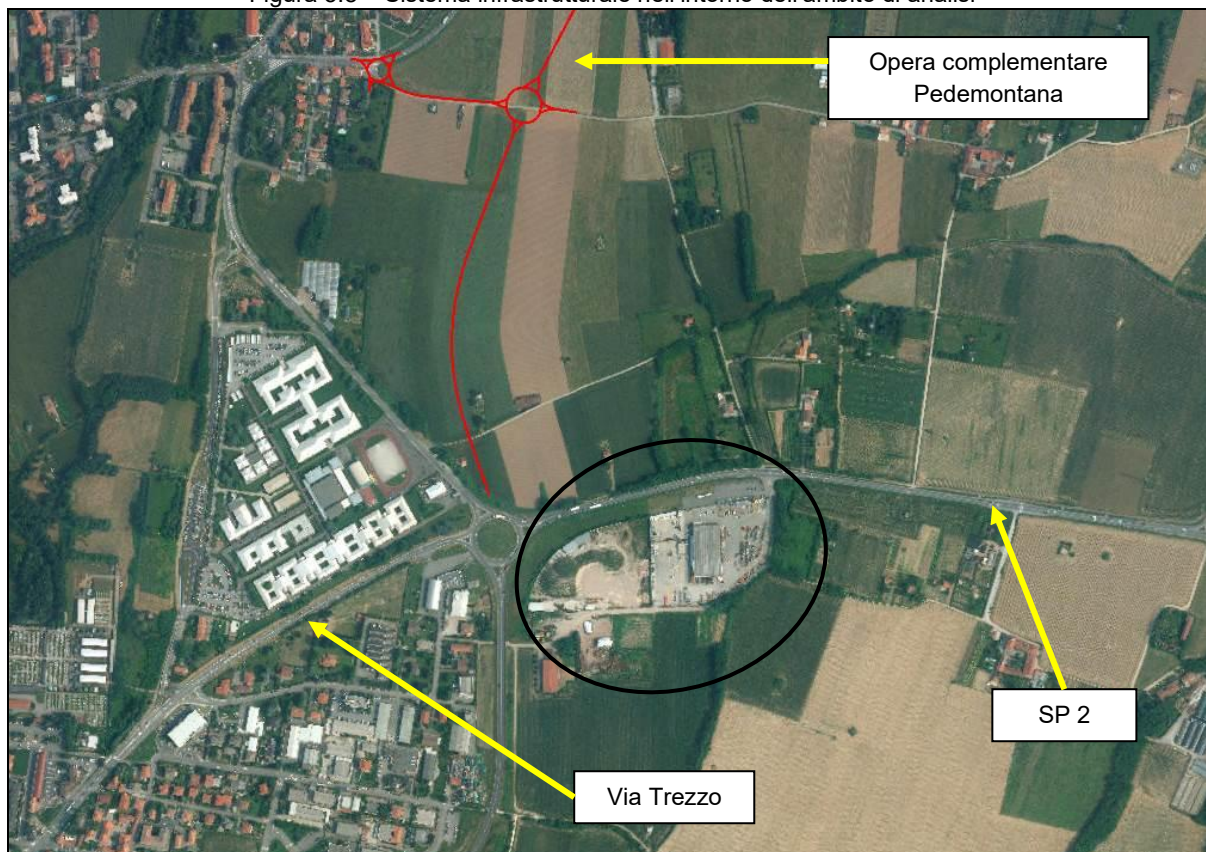
Figura 5.7 – Principali infrastrutture del territorio



Fonte base cartografica Regione Lombardia

L'ambito oggetto di analisi si localizza all'estremità orientale del territorio comunale in diretto affaccio sulla SP 2 e prossimo alla programmata viabilità di collegamento con la Pedemontana verso nord. La via Trezzo garantisce inoltre l'accesso diretto alle aree centrali dell'urbanizzato.

Figura 5.8 – Sistema infrastrutturale nell'intorno dell'ambito di analisi



Dall'Allegato 12 alla Relazione di Variante del PGT 2020 "Stima dei carichi di traffico indotti dagli interventi previsti dal PGT", si desumono le informazioni che seguono rispetto ai volumi di traffico circolante (in termini di veicoli equivalenti) nella sezione di rilevamento posta in corrispondenza della rotatoria tra la SP 2 e la SP 3 (2019):

Ore di punta feriali

6.00-7.00	7.00-8.00	8.00-9.00	9.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00
1.644	2.538	2.739	2.283	2.114	2.116	2.096	2.215
14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00
2.440	2.327	2.573	2.659	2.338	2.011	1.302	921

Ore di punta festivi

6.00-7.00	7.00-8.00	8.00-9.00	9.00-10.00	10.00-11.00	11.00-12.00	12.00-13.00	13.00-14.00
211	317	720	1.252	1.557	1.699	1.669	1.302
14.00-15.00	15.00-16.00	16.00-17.00	17.00-18.00	18.00-19.00	19.00-20.00	20.00-21.00	21.00-22.00
1.520	1.736	1.758	1.752	1.665	1.351	933	853

Lo studio conclude che la SP 2 è una strada extraurbana a carreggiata unica, a singola corsia per senso di marcia, che presenta un'ampia sezione carrabile, assenza di accessi diretti, spazi di sosta in carreggiata o percorsi pedonali / ciclabili adiacenti. In approccio alla rotatoria SP2/SP3 presenta due corsie in attestazione. Il limite di velocità vigente è di 70 km/h.

Nei giorni feriali si sono rilevati mediamente circa 2.730 veicoli equivalenti bidirezionali nell'ora di punta del mattino (8:00-9:00) e poco più di 2.650 veicoli equivalenti bidirezionali/ora alla sera (17:00-18:00). Il traffico giornaliero feriale risulta pari a circa **37.000** veicoli/giorno.

Durante la settimana si registrano fluttuazioni del volume dell'ora di punta totale circolante del 2% alla mattina e del 3% alla sera rispetto al valore medio feriale.

Nei giorni festivi si è rilevato un volume di traffico minore, pari, complessivamente per le due direzioni, a circa 1.700 veicoli eq./ora nell'ora di punta del mattino (11:00-12:00) e pari a circa 1.750 veicoli eq./ora in quella della sera. Il traffico giornaliero medio del fine settimana si attesta a poco più di **23.000** veicoli eq./giorno.

Dal rilievo delle velocità emerge che la direzione con più rallentamenti risulta essere quella verso Ovest, con una velocità media giornaliera pari a 58 km/h, mentre in direzione opposta si attesta a 70 km/h.

Nelle ore di punta si registra una flessione delle velocità medie, con al mattino una velocità media pari a 48 km/h verso Milano e 65 km/h in direzione opposta, e alla sera 46 km/h verso ovest e 58 km/h verso est.

Considerando una capacità dell'asse di circa 3.200 veicoli equivalenti/ora bidirezionali, il Livello di Servizio emerso nel giorno feriale, sia al mattino che al pomeriggio, risulta pari a D.

Con riferimento alle trasformazioni di cui alla Variante 2020, lo studio di cui all'appendice 12 ha approfondito gli impatti dell'intervento AdC2 sul sistema del traffico rilevato. Se ne riportano le considerazioni di seguito.

L'area, attualmente in edificata, è situata nel quadrante sud-est dell'intersezione SP2-SP3-tangenziale sud, ad est del centro abitato di Vimercate.

È caratterizzata da una Superficie Territoriale (ST) pari ad 17.111 mq ed una SL massima ammessa pari a 4.487 mq.

Per quest'area di completamento il PGT prevede una trasformazione della destinazione d'uso in commerciale (media struttura di vendita – attività di somministrazione e medie strutture di vendita).

A fronte di una superficie di vendita (stimata pari al 70% della SL massima) pari a 3.141 mq, cautelativamente considerata interamente di tipologia alimentare, sono attesi, nel giorno feriale, 45 veicoli equivalenti/ora in entrata nell'ora di punta del mattino di un giorno e nell'ora di punta della sera del giorno feriale sono attesi 188 veicoli equivalenti/ora in entrata e 126 veicoli equivalenti/ora in uscita e, nel giorno festivo, sempre alla sera, sono previsti 264 veicoli equivalenti/ora in ingresso e 176 in uscita.

Il Piano di Governo del Territorio prevede, relativamente alla situazione infrastrutturale nell'intorno dell'ambito, la realizzazione di una nuova viabilità extraurbana in direzione nord, di aggiramento dell'abitato di Vimercate e di collegamento tra la rotatoria SP2-SP3-tangenziale sud e lo svincolo della prevista Autostrada Pedemontana, Lombarda riqualificando a rotatoria le intersezioni con la viabilità esistente incontrata.

Anche se la configurazione dell'area non è ancora definita, si può ragionevolmente e cautelativamente ipotizzare che l'accessibilità sia garantita e concentrata prevalentemente sul ramo est della rotatoria SP2-SP3-tangenziale sud, dove è inoltre prevista un'area a parcheggio. La SP2, classificata nel Piano Generale del Traffico Urbano come viabilità extraurbana (tipo C) è una strada extraurbana a carreggiata unica (una corsia per senso di marcia), limite di velocità a 70 km/h, caratterizzata da discreti carichi di traffico veicolari: circa 2.700 veicoli equivalenti/ ora bidirezionali nell'ora di punta del mattino, e 2.660 veicoli eq. bidirezionali nell'ora di punta della sera del giorno feriale. Le velocità medie rilevate nell'ora di punta del mattino (48 km/h in approccio alla rotatoria, 65 km/h in direzione est) e della sera (46 km/h in approccio alla rotatoria e 58 km/h in direzione est), in entrambe le direzioni, risultano moderatamente inferiori alla media giornaliera (circa -20%), evidenziando rallentamenti e accodamenti di lieve entità.

L'Allegato 4 della D.G.R. 27/09/20006 N.8/3219, relativamente agli studi di traffico, indica un adattamento dei modelli HCM al caso "Lombardia", in relazione alle specifiche condizioni della rete stradale lombarda, delle peculiarità dell'utenza veicolare nonché al carico di traffico tipicamente circolante, definendo che per infrastrutture a carreggiata unica si consideri una capacità pari a 3.200 veicoli/ora e utilizzare come parametro di riferimento per il passaggio da un LdS al successivo dei rapporti di flusso/capacità del 20% superiori.

Con riferimento ai consistenti volumi di traffico rilevati nella situazione attuale e la relativa alta velocità media di percorrenza dell'ora di punta, in assenza di sosta in carreggiata,

accessi e altri elementi perturbativi, si prendono come riferimento i valori definiti dalla normativa regionale.

L'asse della SP2 presenta quindi, nella situazione attuale, una limitata riserva di capacità (14% al mattino e 17% la sera), con Livelli di servizio pari a D al mattino e al limite tra il D e l'E alla sera (pari a un flusso/capacità dell'83%).

La somma di flussi di traffico circolante e indotto veicolare è comunque inferiore alla capacità della direttrice, mostrando, al mattino, variazioni comparabili alle fluttuazioni settimanali (circa il 2%) e al pomeriggio riserve di capacità pari al 7%, portando ad E il livello di servizio dell'asse (limite inferiore del LdS – 93%).

In linea generale, risulta confermata quindi la sostenibilità dell'area, ma in relazione ai flussi di traffico presenti nell'ora di punta del mattino e della sera e alle consistenti quantità di veicoli attesi sarà compito dell'operatore una volta definiti puntualmente la tipologia, la struttura e gli accessi, verificare che i carichi attesi non pregiudichino la funzionalità della viabilità afferente, provvedere alla definizione degli interventi atti a moderare l'impatto delle nuove attività da insediarsi e verificare, attraverso la redazione di uno studio di traffico, l'adeguatezza delle soluzioni infrastrutturali proposte atte a risolvere le eventuali criticità. in relazione ai carichi indotti.

È auspicabile inoltre che l'operatore valuti l'opportunità di migliorare la distribuzione dei carichi afferenti alla nuova struttura attraverso l'individuazione in sicurezza di più ingressi/uscite, adeguando di conseguenza la viabilità prospiciente, in modo da non concentrare l'intero flusso sul tratto di SP2 ad est della rotatoria permettendo ad esempio solo ingressi ed uscite in destra.

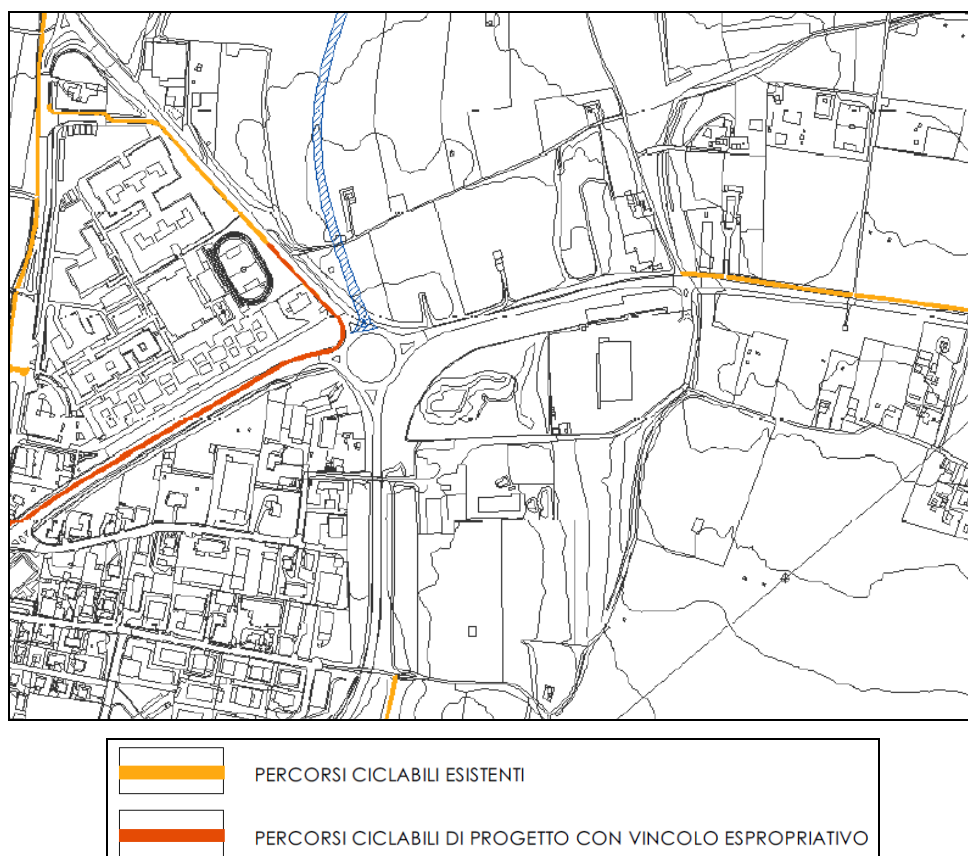
Percorsi ciclabili

La rete dei percorsi ciclabili esistenti nel territorio comunale risulta piuttosto frammentata e l'ultima variante di PGT 2020 riprende e riarticola le previsioni di rafforzamento e razionalizzazione dei tracciati soprattutto in ambito urbano.

Viene altresì confermata la strategia di un utilizzo ciclopedonale dei tracciati poderali interni ed esterni al PLIS PANE, che, spesso, costituiscono un'alternativa alla percorrenza della viabilità extraurbana che presenta punti di criticità per quanto concerne la sicurezza degli utenti più deboli.

In particolare, con riferimento all'ambito oggetto di analisi, il Piano dei Servizi vigente mostra la presenza di un percorso ciclabile esistente lungo la SP 2 tra l'area produttiva all'estremità ovest di Bellusco e la cascina Gargantini, mentre è previsto un nuovo tratto sulle vie Ravasi e Trezzo.

Figura 5.9 – Rete ciclabile esistente e in progetto (TAV. 3 PdS)



Influenze della Variante sulle infrastrutture per la mobilità e traffico

La Variante non introduce modifiche all'assetto insediativo dell'ambito AdC 2 e non comporta pertanto variazioni per quanto concerne la stima del traffico indotto valutato dal PGT vigente, dal cui studio di dettaglio si desume che *“la somma di flussi di traffico circolante e indotto veicolare è comunque inferiore alla capacità della direttrice, mostrando, al mattino, variazioni comparabili alle fluttuazioni settimanali (circa il 2%) e al pomeriggio riserve di capacità pari al 7%, portando ad E il livello di servizio dell'asse (limite inferiore del LdS – 93%). In linea generale, risulta confermata quindi la sostenibilità dell'area”*.

Le modifiche all'assetto viario per l'accessibilità all'ambito AdC 2 sono funzionali a garantire una maggiore sicurezza nella percorrenza della SP 2 e a scongiurare fenomeni di congestionamento del traffico.

Il tracciato ciclabile previsto dalla Variante consente il completamento della pista di connessione tra il Comune di Bellusco ed il polo scolastico, e si inserisce nel più ampio disegno di realizzazione di un percorso lungo la ex SP 2 dal quale sia possibile raggiungere sia il nucleo centrale di Vimercate, sia il quartiere delle Torri Bianche.

Tale percorso contribuisce ad incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruttivi, con riduzione della circolazione di veicoli a motore.

5.2.3 Qualità dell'aria

Il D.Lgs. 155/2010 recepisce la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2008/50/CE, del 21 maggio 2008, (relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) e costituisce un testo unico sulla qualità dell'aria che, tra le altre cose, riporta i valori limite o obiettivo definiti per gli inquinanti normati (PM 2.5, SO₂, NO₂, PM₁₀, Piombo, CO, Benzene, Ozono, Arsenico, Cadmio, Nichel, Idrocarburi policiclici aromatici) ai fini della protezione della salute umana.

Il Decreto 155/2010, ai fini del raggiungimento degli obiettivi individuati, ha previsto quattro fasi fondamentali:

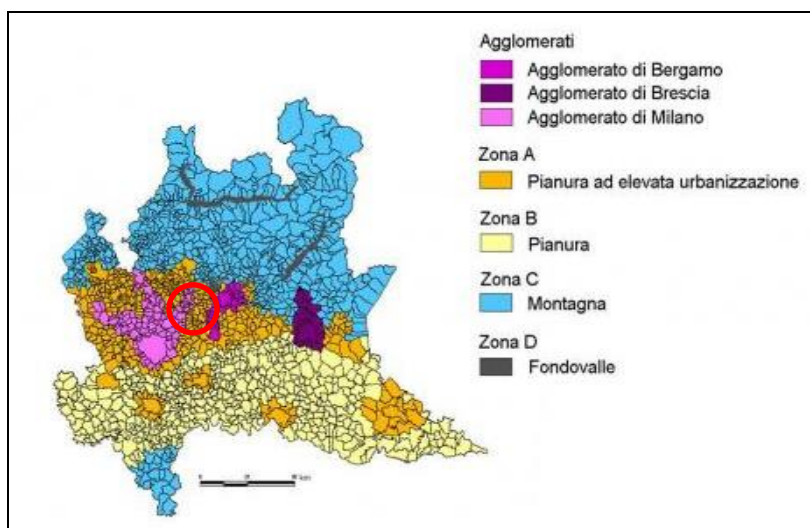
- la zonizzazione del territorio in base a densità emissiva, caratteristiche orografiche e meteo-climatiche, grado di urbanizzazione;
- la rilevazione e il monitoraggio del livello di inquinamento atmosferico;
- l'adozione, in caso di superamento dei valori limite, di misure di intervento sulle sorgenti di emissione;
- il miglioramento generale della qualità dell'aria entro il 2020.

In recepimento a queste disposizioni la Regione Lombardia ha provveduto ad adeguare la propria zonizzazione (con DGR n. 2605 del 30 novembre 2011).

Proprio sulla base di questa zonizzazione si può affermare che il Comune di Vimercate ricade nell'area, denominata "Agglomerato di Milano", caratterizzata da:

- popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km² superiore a 3.000 abitanti;
- più elevata densità di emissioni di PM₁₀ primario, NO_x e COV;
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.

Figura 5.10 – La zonizzazione regionale ai sensi della DGR 2605/2011



Per poter avere una base dati su cui formulare una prima valutazione sulla qualità dell'aria nel contesto di analisi, sono stati considerate le informazioni reperite nel “Rapporto sulla qualità dell'aria della provincia di Monza e della Brianza anno 2020” redatto a cura di ARPA Lombardia che ha basato le proprie considerazioni sulla base delle centraline di rilevamento poste sul territorio.

Di seguito si riportano gli stralci delle tabelle relative ai dati sulle emissioni rilevate rispetto ai singoli inquinanti monitorati da ARPA Lombardia in ottemperanza alle normative vigenti.

Biossido di Zolfo

SO ₂ : Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	Rendimento (%)	Media Annuale (µg/m³)	N° superamenti del limite orario (350 µg/m³ da non superare più di 24 volte/anno)	N° superamenti del limite giornaliero (125 µg/m³ da non superare più di 3 volte/anno)
Stazioni del Programma di Valutazione				
Monza-Macchiavelli	95	3.5	0	0

Concentrazioni di SO2 negli anni: media annuale										
Stazione	SO ₂ - Concentrazione media annuale (µg/m³)									
Stazioni del Programma di Valutazione										
MZ-Macchiavelli	5	5	6	5	4	5	3	---	3	3
Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

Ossidi di Azoto

NO ₂ : Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	Protezione della salute umana			Protezione degli ecosistemi
	Rendimento (%)	N° superamenti del limite orario (200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno)	Media annuale (limite: 40 µg/m ³)	Media annuale (limite: 30 µg/m ³)
<i>Stazioni del Programma di Valutazione</i>				
Monza-Macchiavelli	85	0	45	n.a.*
Monza-Parco	95	0	31	n.a.*
Meda	92	0	29	n.a.*

*Limite non applicabile in quanto la stazione non è idonea alla valutazione della protezione della vegetazione secondo le prescrizioni dell'allegato III, paragrafo 3, punto 2, del D. Lgs. 155/2010.

Concentrazione di NO2 negli anni: media annuale																											
Stazione	NO2 - Concentrazione media annuale (µg/m³)																										
Stazioni del Programma di Valutazione																											
MZ-Macchiavelli	90	88	88	82	75	73	87	72	83	70	78	70	44	45	44	48	41	58	46	43	37	47	59	48	37	46	45
MZ-Parco																			48	31	57		54				31
Meda			69	69	55	56	63	60	58	52	49	58	49	50	47	52	55	58	56	54	52	57	45	46	38	36	29
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

Monossido di Carbonio

CO: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	Rendimento (%)	Media annuale (mg/m ³)	N° superamenti del limite giornaliero (10 mg/m ³ come massimo della media mobile su 8 ore)	Massima media su 8 ore (mg/m ³)
<i>Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione del CO</i>				
Monza-Macchiavelli	96	0.6	0	2.3
Meda	91	0.7	0	3.7

Concentrazioni di CO negli anni: media annuale																											
Stazione	CO-Concentrazione media annuale (mg/m³)																										
Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione del CO																											
MZ-Macchiavelli	4.2	3.9	3.5	3.0	3.2	2.6	2.1	2.0	1.8	1.4	1.9	1.7	1.3	1.0	0.8	0.9	0.8	1.1	1.1	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	
Meda			2.0	2.0	1.9	1.8	1.5	1.5	1.3	1.3	1.5	1.1	1.2	1.3	1.1	1.3	1.3	1.3	1.0	1.1	1.1	0.8	0.6	0.5	0.5	0.7	0.7
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

Ozono

O ₃ : Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	Rendimento (%)	Media annuale (µg/m ³)	N° giorni con superamento della soglia di informazione (180 µg/m ³)	N° giorni con superamento della soglia di allarme (240 µg/m ³)
<i>Stazioni del Programma di Valutazione</i>				
Monza-Macchiavelli	96	49	7	0
Monza-Parco	92	51	5	0
<i>Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione dell'ozono</i>				
Meda	92	47	4	0

O ₃ : Confronto con i valori bersaglio e gli obiettivi definiti dal D. Lgs. 155/10					
Stazione	Protezione salute umana		Protezione vegetazione		
	N° superamenti del valore obiettivo giornaliero (120 µg/m ³ , come massimo della media mobile su 8 ore)	N° superamenti del valore obiettivo giornaliero come media ultimi 3 anni (120 µg/m ³ , come massimo della media mobile su 8 ore, da non superare più di 25 giorni/anno)	AOT40 mag+lug come media ultimi 5 anni (valore obiettivo: 18000 µg/m ³ .h)	AOT40 mag+lug 2020 (µg/m ³ .h)	SOMO35 (µg/m ³ .giorno)
Stazioni del Programma di Valutazione					
Monza-Macchiavelli	74	85	n.a.*	n.a.*	8677
Monza-Parco	61	61	n.a.*	n.a.*	7898
Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione dell'ozono					
Meda	42	73	n.a.*	n.a.*	6695

*Limite non applicabile in quanto la stazione non è idonea alla valutazione della protezione della vegetazione secondo le prescrizioni dell'allegato VII e VIII del D. Lgs. 155/2010

Concentrazioni di O3 negli anni: media annuale																									
Stazione	O3-Concentrazione media annuale (µg/m³)																								
Stazioni del Programma di Valutazione																									
MZ-Macchiavelli											36	39	29	38	39	42	48	42	36	47	46	51	51	51	49
MZ-Parco																		47	42	36	45	49	44	44	51
Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione dell'ozono																									
Meda	50	54	47	45	46	49	49	51	42	41	38	42	43	44	47	49	51	44	37	45		51	56	52	47
Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020

PM10

PM10

PM10: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa			
Stazioni	Rendimento (%)	Media annuale (limite: 40 µg/m ³)	N° superamenti del limite giornaliero (50 µg/m ³ da non superare più di 35 volte/anno)
Stazioni del Programma di Valutazione			
Monza-Macchiavelli	92	32	66
Monza-Parco	94	29	63
Meda	90	31	59

PM2.5

Tabella 0-19. PM2.5: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa		
Stazione	Rendimento (%)	Media annuale (limite: 25 µg/m ³)
Stazioni del Programma di Valutazione		
Monza-Macchiavelli	92	22

Concentrazioni di PM10 e PM2.5 negli anni: media annuale																										
Inquinante	Stazione	PM10 e PM2.5-Concentrazione media annuale (µg/m³)																								
Stazioni del Programma di Valutazione																										
PM10	MZ-Macchiavelli									53	51	42	43	40	47	42	38	33	39	35	39	33	29	32		
	MZ-Parco																39	34	36		33	30	26	29		
	Meda	62	56	51	52	52	56	54	57	57	58	44	42	37	46	46	42	37	41	34	37	32	30	31		
PM2.5	MZ-Macchiavelli												35	33	39	34	31	26	27	29	30	24	20	22		
Anno		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		

Dalla relazione vengono estratte le conclusioni riportate di seguito:

*In **Lombardia** si osserva, nel corso degli anni, una generale tendenza al miglioramento della qualità dell'aria, più significativa se riferita agli inquinanti primari. In questo senso, il 2020 conferma il trend in miglioramento o comunque una costanza rispetto all'anno precedente. Va aggiunto che la crisi sanitaria causata dalla pandemia COVID-19 e le conseguenti misure di contenimento adottate, caratterizzate da lunghi periodi di lockdown più o meno rigidi, hanno generato una drastica e repentina riduzione di alcune tra le principali sorgenti di inquinamento atmosferico. Gli effetti sono risultati diversi a seconda dell'inquinante considerato: molto più marcati su NO, benzene ed NO₂, meno evidenti sul PM₁₀, influenzato nel bacino padano in modo significativo dalla presenza della componente secondaria oltre che dall'andamento delle emissioni da settore riscaldamento domestico (in particolare a legna). Per quanto riguarda la media annuale, una debole diminuzione è stata osservata solo per l'NO₂, mentre gli altri inquinanti hanno mantenuto un comportamento simile al 2019.*

*Nella **provincia di Monza e Brianza** gli inquinanti normati che sono risultati critici nell'anno 2020 sono il PM₁₀, in particolare per quanto attiene agli episodi acuti, e l'ozono, così come in generale in tutta la regione.*

In tutte le postazioni della provincia la concentrazione media giornaliera del PM₁₀ è stata superiore al valore limite di 50 µg/m³ per un numero di volte maggiore di quanto concesso dalla normativa (35 giorni); ciò avviene, per quanto già detto, con particolare frequenza nei mesi più freddi dell'anno. Invece, la concentrazione media annuale del PM₁₀ non ha superato, in nessuna postazione, il relativo valore limite di 40 µg/m³.

Anche le concentrazioni di PM_{2.5} hanno rispettato il limite per la media annuale nella stazione di Monza-Macchiavelli.

Relativamente all'ozono sono da segnalarsi superamenti della soglia di informazione in tutte le stazioni della provincia ma non è mai stata raggiunta la soglia di allarme. Considerando le medie degli ultimi anni, sono superati ovunque i valori obiettivo per la protezione della salute umana.

Influenze della Variante sulla qualità dell'aria
La Variante non introduce modifiche all'assetto insediativo dell'ambito AdC 2 e non comporta pertanto variazioni per quanto concerne le stime inerenti le emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dalle attività insediabili e dal traffico indotto. I dati delle centraline provinciali segnalano superamenti dei livelli consentiti dalla normativa per le polveri sottili di cui i veicoli a motore sono uno dei principali generatori. La Variante induce una modifica nell'assetto della SP 2 che determina una riduzione della possibilità che si creino fenomeni di congestionamento stradale e di incremento locale delle emissioni inquinanti. La realizzazione del tratto di pista ciclabile implica la possibilità di incrementare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruitivi, con vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dai veicoli a motore a scoppio.

5.2.4 Idrografia e gestione delle acque

Acque superficiali

Il territorio di Vimercate è attraversato in direzione nord-sud dal Torrente Molgora che costituisce l'unico corso d' acqua in un'area di pianura asciutta e non irrigua.

Figura 5.11 – Tracciato idrografico del Molgora



Il T. Molgora si origina in provincia di Como a Santa Maria Hoè dalla confluenza di vari torrenti, prosegue verso sud entrando in provincia di Milano e attraversa i comuni di Ronco Briantino e Usmate, dove riceve le acque del torrente Molgoretta. Di qui prosegue toccando Carnate, Vimercate, Burago Molgora, Caponago, Pessano, Bussero, Agrate Brianza, Gorgonzola, Cassina de' Pecchi, Melzo, Truccazzano, Comazzo, fino alla confluenza nel canale Muzza.

Ha origine da colature di acque meteoriche, ma fin dalle origini riceve immissioni di colature irrigue e reflui fognari che, come illustrato di seguito, ne compromettono gravemente le caratteristiche ambientali.

A nord dell'abitato di Vimercate, in corrispondenza di un ampio meandro, il Torrente Molgora riceveva le acque di un colatore fortemente inquinato da reflui fognari provenienti da Passirano che è stato intercettato dal collettore consortile trasportando i reflui al depuratore.

E' possibile avere un quadro dello stato delle acque superficiali verificando i valori assunti dal LIMeco (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico) per il Molgora, rilevato da ARPA Lombardia nella stazione di Carnate.

Il LIMeco è un indice sintetico che descrive la qualità delle acque correnti per quanto riguarda i nutrienti e l'ossigenazione. I parametri considerati per la definizione del LIMeco sono: Ossigeno in % di saturazione (scostamento rispetto al 100%), Azoto ammoniacale, Azoto nitrico e Fosforo totale.

Si può notare come nel periodo compreso tra il 2014 ed il 2019 la classe LIMeco del Molgora si sia attestata su livello "scarso".

	Classe LIMeco					
Corso d'acqua	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Molgora (Torrente)	SUFFICIENTE	SCARSO	SUFFICIENTE	SCARSO	SCARSO	SCARSO

Acque sotterranee

Dalla Componente Geologica della Variante PGT 2016 si estrapolano le seguenti informazioni.

Idrogeologia

Il sottosuolo dell'area in esame è divisibile in due unità idrogeologiche principali, in cui sono presenti acquiferi sfruttati dai pozzi per acqua sia pubblici che privati. Partendo dall'alto verso il basso si distinguono le seguenti unità idrogeologiche:

- un'unità ghiaioso-sabbiosa: costituita da ghiaie e sabbie, spesso cementate (Ceppo), e da intercalazioni argillose. Si tratta del cosiddetto "acquifero libero tradizionale", contenente la falda libera, molto produttiva per l'elevata permeabilità dei depositi che lo costituiscono, e perché viene alimentato direttamente tramite l'infiltrazione delle acque meteoriche. I depositi sono di origine alluvionale e fluvioglaciale, sedimentati in ambienti di alta energia, il cui limite con la sottostante litozona è caratterizzato dalla presenza di avvallamenti, dovuti ad antiche incisioni fluviali.
- l'unità sabbioso-argillosa: costituita da argille e limi con livelli e lenti sabbioso-ghiaiose. Vi possono essere presenti anche livelli torbosi, che indicano ambienti di sedimentazioni di tipo palustre, e fossili. L'acquifero presente in questa unità è del tipo in pressione (confinato), con produttività in genere limitata. Talvolta l'acquifero profondo è collegato con l'acquifero superficiale, tanto che possono essere considerati nell'insieme un unico acquifero multistrato.

L'acquifero libero, più produttivo e vulnerabile, è stato nel tempo il più sfruttato; attualmente le captazioni idropotabili privilegiano gli acquiferi sottostanti maggiormente protetti che però presentano una produttività ridotta rispetto ai pozzi che captano entrambi gli acquiferi. Ciò viene riscontrato anche nelle ricostruzioni di tre sezioni idrogeologiche interpretative del sottosuolo comunale di Vimercate, utilizzando i principali pozzi pubblici e privati del Comune. In tutte e tre le sezioni si evidenziano i rapporti stratigrafici fra i pozzi utilizzati e si osserva come la maggior parte dei essi emungono sia dall'acquifero freatico che da livelli confinati (solo i pozzi più recenti costruiti con criteri moderni attingono all'acquifero confinato).

Variazioni e oscillazioni dei livelli piezometrici

Allo scopo di dare indicazioni sulle variazioni della falda idrica nel tempo, identificare lo stato quantitativo della risorsa in relazione all'uso e alle variazioni climatiche, si è ricorsi all'esame dei dati del livello di livello statico della falda derivanti dalle misurazioni nel periodo tra Gennaio 2010 e Gennaio 2015 effettuate da BrianzaAcque S.r.l. (gestore unico del servizio idrico integrato in Provincia di Monza e Brianza) su undici punti di captazione (dieci pozzi e un piezometro).

Avendo il valore di soggiacenza (metri dal p.c.) e le quote in metri s.l.m. dei pozzi, si è dedotto il valore piezometrico (metri s.l.m.) nel periodo di tempo compreso tra Gennaio 2010 e gennaio 2015.

I valori medi di soggiacenza si attestano fra i -25.00m dal p.c. nel settore Nord e -15.00 m dal p.c. nel settore sud. L'analisi del rilievo 2015 evidenzia un valore di soggiacenza sul territorio compreso fra -24.00/-14.00 m dal p.c. (escluso pozzo Fleming).

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo delle acque sotterranee si riporta una tabella ricavata dai dati 2016-2019 della rete di rilevamento monitorata da ARPA Lombardia, dalla quale emerge per il contesto in esame una classe SC (Stato Chimico) delle Acque Sotterranee NON BUONO, per la presenza di sostanze inquinanti.

Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono
2016		2017		2018		2019	
NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano

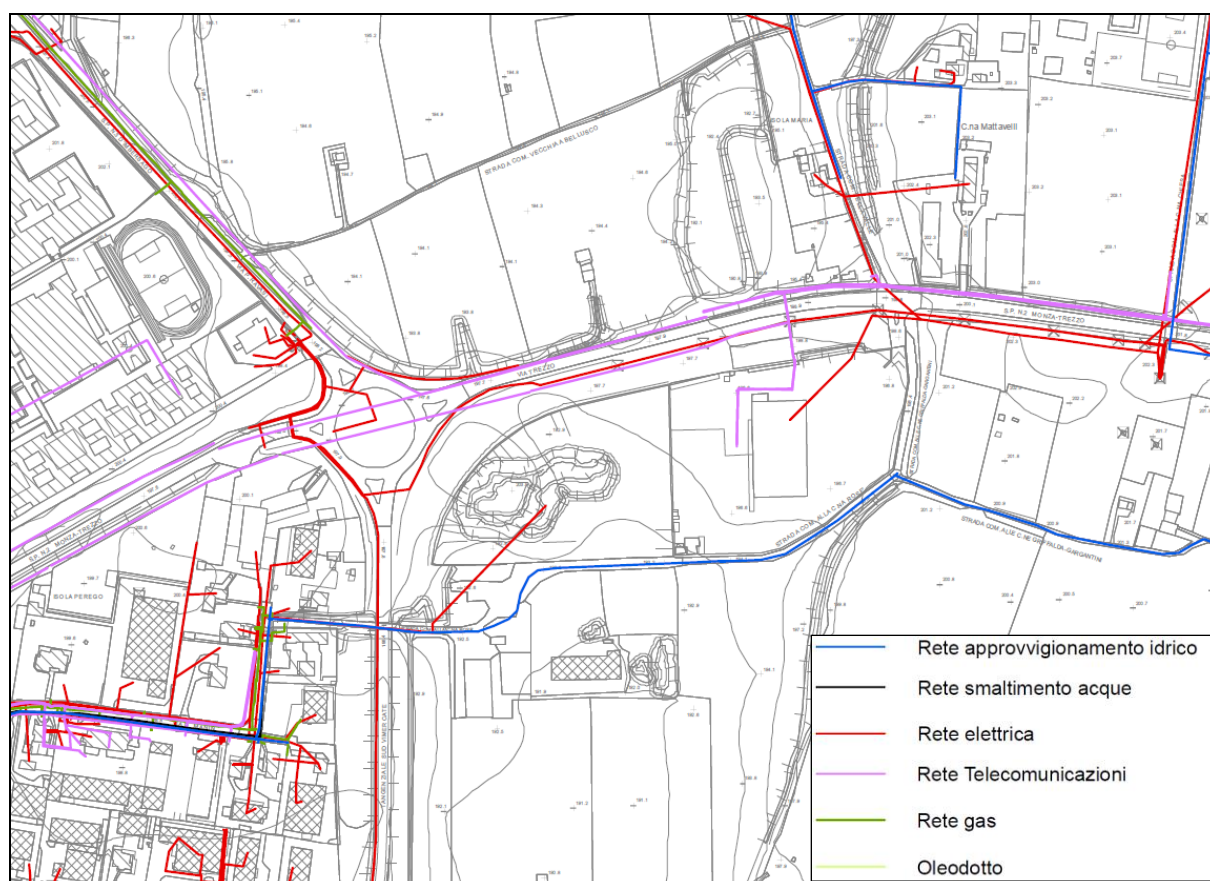
Acquedotto, fognatura, depurazione

Responsabile del servizio idrico integrato nel comune di Vimercate è BrianzAcque srl, dal cui Rapporto Informativo Annuale 2019 si desume che per il Comune di Vimercate risultano immessi in rete 3.564.197 mc di acqua, (pari al 3% del totale immesso a livello di ATO Monza Brianza).

Dal Rapporto Informativo Annuale del 2017 risultavano 4.042 utenze totali di cui quelle artigianali / commerciali erano 388, pari al 9% del totale.

Per quanto riguarda la condizione delle reti nel sottosuolo per l'ambito oggetto di analisi dalla tavola 8 del PUGSS 2019 si rileva che è presente un tratto di rete di approvvigionamento idrico che interessa il lato meridionale dell'area urbanizzata, mentre non sono presenti tratti di rete di smaltimento il cui allacciamento più vicino è situato in via Manin.

Figura 5.12 – Stato di fatto delle reti del sottosuolo per l'ambito in esame (fonte PUGSS 2019 Tav. 8)



Impianto di depurazione

L'impianto di depurazione a fanghi attivi di Vimercate è stato costruito per il trattamento delle acque reflue urbane del comprensorio per l'area Nord-Ovest di Vimercate e serve la fognatura dei seguenti Comuni: Vimercate, Burago di Molgora, Aicurzio, Sulbiate, Bernareggio, Bellusco, Usmate/Velate, Carnate e Ronco Briantino.

Si tratta di un impianto di tipo biologico a fanghi attivi con trattamento terziario di biofiltrazione biologica per la rimozione avanzata dell'azoto e reimmissione delle acque depurate nel Torrente Molgora.

L'impianto ha una potenzialità di progetto superiore a 100.000 abitanti equivalenti ed è autorizzato in classe dimensionale compresa tra i 50.000 e i 100.000 abitanti equivalenti.

Nel corso del 2019 si è realizzato un importante revamping delle sezioni di produzione e diffusione dell'aria finalizzato ad efficientare i processi di trattamento biologico e biofiltrazioni dei liquami. Come nel caso di Monza, l'impianto è integralmente telecontrollato.

I principali dati di esercizio nell'anno 2019 sono così sintetizzabili:

Portata affluente sollevata: 6.636.195 mc, di cui trattata 6.542.841 mc (98,6 %)

Carico affluente (come BOD5): 48.139 A.E.

Influenze della Variante sull'idrografia e la gestione delle acque
Le modifiche indotte dalla Variante non comportano influenze dirette o indirette sulla morfologia e sulla qualità delle acque del torrente Molgora.
La realizzazione delle infrastrutture previste e la loro operatività non comportano interferenze con le acque sotterranee.
La gestione delle acque bianche e nere verrà concordata con l'ente gestore con il quale è già stata sondata la possibilità di allacciare l'ambito AdC 2 al tratto di rete fognaria presente in via Manin.
Non si rilevano aggravii nell'utilizzo o smaltimento delle acque derivanti dalle scelte di Variante, rispetto a quanto previsto e valutato per il PGT vigente.

5.2.5 Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo

1. Caratteristiche geologiche e geomorfologiche

Si riportano di seguito stralci della Relazione Geologica.

CARATTERIZZAZIONE GEOMORFOLOGICA

Il territorio in esame appartiene alla fascia dell'alta pianura terrazzata. Si tratta di un'area a morfogenesi fluviale/fluvioglaciale, caratterizzata da due principali ordini di terrazzi che rappresentano antichi livelli della pianura, connessi, secondo la nomenclatura geologica classica, alle glaciazioni Mindel, Riss e Würm.

Si possono identificare quattro principali unità, differenti per litologia, morfologia e caratteri pedologici, suddivisibili in unità secondarie caratterizzate dalla scarsa evidenza di uno o più degli elementi sopra indicati:

- *Unità del Pianalto - M;*
- *Unità del Terrazzo intermedio - R;*
- *Unità di Pianura - W:*
- *Subunità modale - W1*
- *Subunità delle valli - W2*
- *Unità del Molgora;*
- *Ceppo.*

L'ambito oggetto di analisi rientra all'interno della Subunità delle valli - W2 di cui segue la descrizione:

La subunità comprende due valli (paleovalle Passirano-Villanova e paleovalle di Aicurzio) la cui genesi è legata all'azione erosiva degli scaricatori glaciali, che incidono l'Unità del Terrazzo Intermedio nella porzione orientale del territorio comunale. Si tratta di incisioni piuttosto ampie, con larghezze variabili tra 200 e 800 m, a fondo prevalentemente subpianeggiante, non re inciso, con raccordo netto alle scarpate, la cui altezza varia tra 2,5 e 4 m. La morfologia di superficie si mantiene omogenea; solo nella incisione occidentale, al limite meridionale del territorio comunale, si identifica un livello terrazzato di ridottissima estensione, sopraelevato sul fondovalle di circa 1,5 m.

Analogamente alla Subunità modale, essa è costituita da depositi fluvioglaciali (ghiaie a matrice sabbiosa), con copertura discontinua di limi provenienti dal rimaneggiamento colluviale dei materiali fini del terrazzo intermedio.

Il tipo pedologico prevalente è un suolo profondo, a scheletricità variabile in superficie ed elevata in profondità a partire da circa 1 m, con orizzonte argillico (Bt) diagnostico.

In base alla Soil Taxonomy, questi suoli vengono classificati come Ultic Hapludalfs di famiglia franco fine.

This map shows a complex land use area with numerous lots and buildings. A prominent green corridor, likely a proposed parkway or transit route, runs diagonally from the top left towards the bottom right, passing through several large lots. The corridor is bordered by green lines and contains some internal markings. The surrounding area is divided into many smaller lots, some of which contain buildings or other structures. The map is overlaid with a grid of lot numbers and street names, including Highway 101 and Highway 15. The green corridor appears to be a key feature of the plan, possibly representing a new development or a designated area for a specific use.

W2

Subunità delle valli: essa è costituita da depositi fluvio-glaciali (ghiaie a matrice sabbiosa), con copertura discontinua di limi provenienti dal rimaneggiamento colluviale dei materiali fini del terrazzo intermedio.

Di seguito si presenta una tabella riassuntiva delle caratteristiche dei suoli, desunte dalle informazioni messe a disposizione dalla Regione Lombardia sul geoportale per l'ambito oggetto di analisi ed il suo immediato intorno.

Attitudine allo spandimento di fanghi	
	S2 - Suoli adatti, con lievi limitazioni: richiedono attenzioni specifiche e possono presentare alcuni ostacoli nella gestione dei fanghi di depurazione S3 – Suoli adatti con moderate limitazioni: richiedono attenzioni specifiche e possono presentare ostacoli nella gestione dei fanghi di depurazione

Attitudine allo spandimento di reflui zootecnici	
	S1 – Suoli adatti senza limitazioni: la gestione dei liquami zootecnici può generalmente avvenire senza particolari ostacoli S2 – Suoli adatti con lievi limitazioni: richiedono attenzioni specifiche e possono presentare alcuni ostacoli nella gestione dei liquami zootecnici

Capacità protettiva delle acque sotterranee	
	

Capacità protettiva delle acque superficiali	
	

Valore naturalistico dei suoli



Capacità d'uso dei suoli



2sc – Suoli che presentano moderate limitazioni (legate alle caratteristiche negative del suolo ed alle condizioni climatiche) che richiedono una opportuna scelta delle colture e/o moderate pratiche conservative

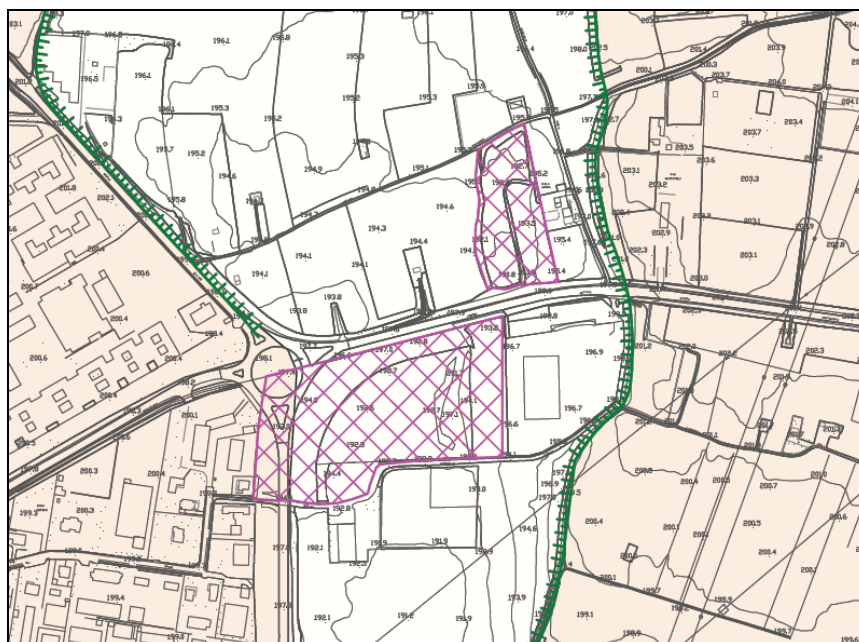
3. Elementi di degrado e vincoli geologici

L'immagine seguente riporta uno stralcio della Carta di Sintesi tratta dallo Studio geologico 2016 dalla quale si desume che l'ambito oggetto di analisi ricade tra le aree che presentano scadenti caratteristiche geotecniche:

- Aree con copertura limo-argillosa dell'ordine di qualche metro e saltuaria presenza di "occhipollini"
- Aree denudate e/o con riporti di materiali

Viene inoltre evidenziata la presenza degli orli di terrazzo che sono emergenze geomorfologiche tutelate ai sensi del PTCP.

Figura 5.14 – Carta di Sintesi (Fonte: Componente geologica 2016 – All.C)



Aree che presentano scadenti caratteristiche geotecniche



Aree prevalentemente limo-argillose con limitate capacità portanti e potenziale presenza di "occhipollini".



Aree con copertura limo-argillosa dell'ordine di qualche metro e saltuaria presenza di "occhipollini".



Aree denudate e/o con riporti di materiali

Elementi di pregio morfologico



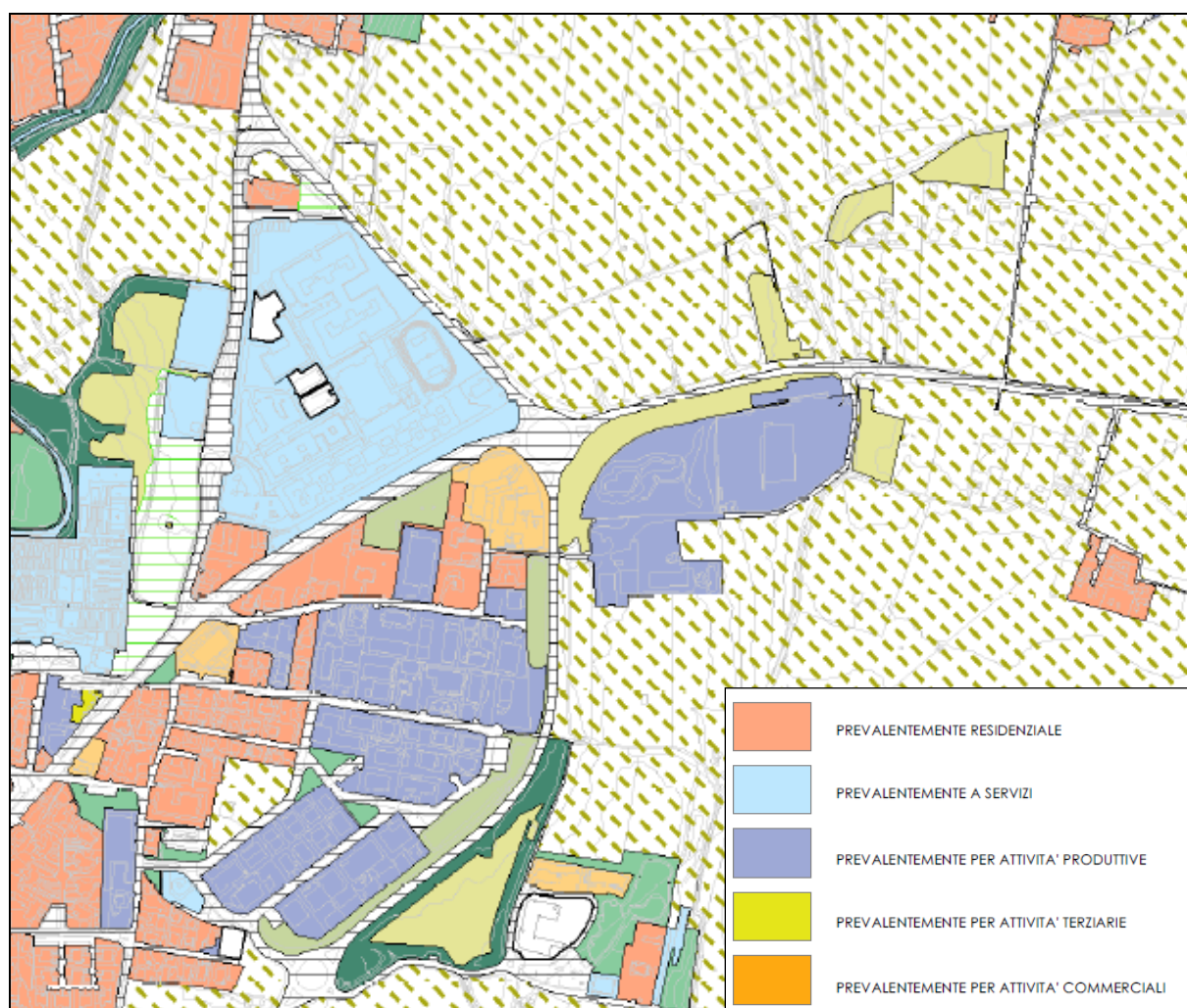
Orli di terrazzo. Segnano il passaggio fra la valle e i terrazzi fluvio-glaciali.
(Art. 11 - PTCP Provincia di Monza Brianza - verifica di dettaglio)

Per quanto riguarda la Fattibilità Geologica, l'ambito oggetto di ricade nelle classi 3a e 3c, cui appartengono le zone nelle quali sono state riscontrate consistenti limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso per le condizioni di pericolosità/vulnerabilità individuate, per il superamento delle quali potrebbero rendersi necessari interventi specifici o opere di difesa.

3a - Settori con ridotta capacità portante

Aree con scadenti caratteristiche geotecniche comprensive di una coltre superficiale di terreni limo-argillosi dell'ordine di 2.00-6.00 metri. L'area di intervento dovrà essere oggetto di specifiche analisi geognostiche (penetrometrie, sondaggi e indagini geofisiche), verifiche di stabilità degli scavi profondi e dovranno essere valutate le opere di smaltimento delle acque superficiali;

Figura 5.16 – Uso del suolo urbanizzato nel contesto di analisi
(DdP 2020 Allegato 2 – CS01 – Usi del suolo comunale)



In generale le aree dell'alta pianura non presentano caratteristiche pedologiche particolarmente favorevoli all'agricoltura estensiva che domina la bassa pianura.

Il contesto in cui si inserisce il Comune di Vimercate ha visto una progressiva riduzione degli spazi agricoli ed una progressiva specializzazione nelle colture orticole e florovivaistiche.

All'interno del territorio comunale sono ancora per la maggior parte presenti terreni destinati ai seminativi, alternati ad aree per le colture florovivaistiche e ad aree a cespuglieto derivanti dall'abbandono della coltivazione.

L'ambito oggetto di analisi per la porzione non urbanizzata vede la prevalenza quasi esclusiva di terreni destinati a seminativo semplice (secondo la classificazione DUSAF 6).

Figura 5.17 – Uso del suolo non urbanizzato nel contesto di analisi (DUSAF 6)



5. Contaminazione del suolo

Per quanto concerne i fenomeni di contaminazione dei suoli, gli elenchi aggiornati reperibili sul sito web della Regione Lombardia riportano, per il Comune di Vimercate, la seguente situazione:

Siti bonificati

DENOMINAZIONE	INDIRIZZO	Tipologia sito
Ex area industriale Colombo	via Farina 3	aree industriali dismesse

Siti contaminati:

Denominazione	INDIRIZZO		Tipologia sito
EX CENTRO EDILE SCAVI S.R.L.	strada comunale Cascina Rosè		operazioni di recupero rifiuti
CAVA BRIOSCHI	via del Buraghino		smaltimenti non autorizzati - abbandono rifiuti
CONSORZIO AGRARIO - PUNTO VENDITA	via RONCHI 5		aree industriali dismesse
OSPEDALE NUOVO VIMERCATE	via Santi Cosma e Damiano 10	(*)	rilasci accidentali o dolosi di sostanze

L'area localizzata lungo la strada comunale Cascina Rosè, corrisponde all'ambito AdC2 che costituisce uno degli elementi della proposta di Variante e per il quale è prevista la trasformazione con eliminazione della situazione di contaminazione.

Influenze della Variante sul suolo e sottosuolo
Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano la manomissione delle formazioni geomorfologiche caratterizzanti il contesto di esame, nella fattispecie identificabili con gli orli di terrazzo che limitano il paleoalveo nel quale si inserisce l'area urbanizzabile. Per quanto concerne i vincoli di natura geologica derivanti dall'essere l'area a sud della SP 2 classificata come area con presenza di riporti di materiali e le limitazioni poste dalla normativa geologica per le classi 3a e 3c, si rimanda allo studio geologico di dettaglio che verrà approntato in concomitanza con il progetto delle infrastrutture. Le modifiche introdotte dalla Variante non modificano l'assetto insediativo presente nel PGT vigente ed incidono su suoli classificati agricoli, ma non utilizzati per la coltivazione. Pertanto non si rilevano incidenze sui livelli di produttività generale dei coltivi ed il mantenimento in essere dell'attività. La Variante comporta una quota assai limitata di consumo di suolo funzionale alla realizzazione: • della viabilità di accesso all'ambito AdC2, • della rotatoria di connessione con la SP 2 (per la maggior parte corrispondente allo slargo attualmente esistente) • del tratto di pista ciclabile a nord della SP 2 in continuità con l'esistente. Quanto previsto dalla Variante è strettamente connesso con la previsione trasformativa inerente l'ambito AdC2 che ha come obiettivo la riqualificazione di un'area degradata non comportante la trasformazione di suolo agricolo. Il lieve incremento di consumo di suolo previsto dalla Variante mantiene adeguate quote di suolo permeabile e non comporta la riduzione delle dotazioni ambientali presenti che vengono solo rilocalizzate e valorizzate. Rispetto al fatto che l'ambito AdC2 ricade in corrispondenza di un sito classificato come contaminato dagli elenchi regionali, si rileva che nel luglio 2018 è stata attivata una bonifica con procedura semplificata, nell'agosto 2018 è iniziata campagna di attivazione, ultimata a dicembre 2020, dove ARPA ha rivelato la non conformità della bonifica semplificata che è stata integrata con un progetto nell'aprile 2021. Sta per essere completata la caratterizzazione e bonifica a seguito di un contraddittorio e su indicazioni di ARPA

5.2.6 Paesaggio ed elementi storico-architettonici

Dall'Allegato A al PTCP di Monza e Brianza si estrapolano le informazioni che seguono relativamente alle caratteristiche proprie della tipologia di paesaggio "Ambito Vimercatese" nella quale ricade il comune di Vimercate.

Comprende il territorio dell'alta pianura a oriente di Monza. Facente fulcro su Vimercate, la zona è stata interessata negli ultimi due decenni da un forte processo insediativo (sia per accrescimento demografico, sia produttivo) attribuibile a rilocalizzazioni industriali (specificatamente nel ramo informatico ed elettronico, attorno a Vimercate) o residenziali (miglior qualità dell'ambiente, spazi aperti, minore pressione immobiliare ecc.).

Si tratta di uno sviluppo che non ha ancora del tutto compromesso, come invece è avvenuto nella Brianza centrale, la trama fondativa, forse proprio per il suo ritardato avvio o forse perché meglio regolato dalla strumentazione urbanistica locale degli anni '80 e '90. In generale è riconoscibile il portato degli insediamenti storici, allineato su alcuni tracciati nord-sud, come la fondamentale 'strada regia di Imbersago' che unisce in progressione Brugherio, Concorezzo, Vimercate, Bernareggio. Così come si identificano larghe porzioni di aree agricole.

La 'regola' insediativa è comune ad altre 'radiali' di pianura, ma qui meglio riconoscibile e solo in parte obliterata da tendenze espansive trasversali, avvertibili ad esempio, nella fascia commerciale-industriale Monza-Concorezzo-Vimercate. Tale 'leggibilità' dipende dalla persistenza di spazi agricoli, alcuni di pregio, sia pur molto frammentati, come nell'ambito del Plis della Cavallera, ma anche dalla più regolare uniformità delle 'isole' produttive, e degli ambiti di espansione residenziale con tipologie residenziali basse, a lotti aperti, definite dalla maglia stradale di quartiere (cfr. le due espansioni a sud-ovest di Oreno).

Si può sintetizzare il discorso sulla trama fondativa in questi termini: centri agricoli originari disposti lungo assi stradali radiali; disposizione di consistenti nuclei agricoli, basati su corti rurali; presenza di ville nobiliari con vasti parchi, in alcuni casi, come a Oreno, prevalenti sullo stesso nucleo abitato; unità produttive tradizionali, ubicate accanto alle ferrovie o all'interno delle prime espansioni, basate sulla manifattura tessile, sul meccanico e alimentare, ma meno invasive rispetto ad altre parti della pianura. Mentre si può sintetizzare così quello sulle trasformazioni di data recente: espansioni 'a corona' dei centri abitati tramite lottizzazioni a bassa densità; giustapposizione di zone industriali a tipologia modulare, talvolta di condivisione intercomunale; potenziamento dell'armatura viaria (circonvallazioni, A51) con l'effetto di racchiudere le espansioni urbane; ubicazioni eccentriche di grossi comparti terziari /direzionali/commerciali con preferenza verso importanti snodi autostradali (cfr. Centro Colleoni ad Vimercate, Torri Bianche a Vimercate).

Si avverte, nei centri storici, una tendenza generalizzata al recupero e alla rivitalizzazione degli spazi collettivi: dalla strada alla piazza, dal giardino al complesso sportivo o scolastico. Isole pedonali, pavimentazioni ispirate alla tradizione, insegne e recupero della memoria storica cercano in qualche modo di contrastare la 'fuga' della popolazione verso altri spazi collettivi controllati, dunque privatizzati, come i centri commerciali, i mutisala cinematografici, i parchi tematici ecc.

Convivono singolarmente in alcuni centri le pulsioni 'urbane' degli anni '70-'80 (isolati edifici condominiali multipiano, talvolta affacciati alle piazze centrali) e corpi rurali. Paesaggio declinato in senso urbano, di paesaggio costruito, avulso dalla percezione degli spazi aperti, ma composto dall'alternanza dei comparti edificati e degli spazi a verde, dal disegno della viabilità ai suoi vari livelli gerarchici, dal distinguo fra tessuti edilizi consolidati e tessuti di nuova formazione, dall'ordine della distribuzione funzionale fra residenze e attività produttive. L'omologazione e l'inestricabile duplicazione delle tipologie residenziali, la perdita dei luoghi di identificazione collettiva (la piazza, un determinato tratto stradale, una visuale ecc.) e la loro sostituzione con nuovi elementi di forte segno visivo (centri commerciali, svincoli, edifici di effetto estetico), la dissonanza e la perdita del rapporto di scala fra tessuto edilizio consolidato e insediamenti produttivi (dimensionati su porzioni sempre più vaste di suolo utilizzabile e con rapporti addetti/superficie bassissimi) o commerciali, la residualità e il degrado delle preesistenze rurali, la scarsa attenzione al mantenimento del paesaggio vegetale sono solo alcune delle sensazioni percepibili attraversando questo territorio.

Da esse, e dunque dalla perdita di sostanza delle uniformità del paesaggio (la pianura in quanto spazio aperto e non come 'piattaforma' di produzione edilizia), deriva una indifferenza collettiva nell'immaginarsi parti in causa nello spazio abitato. Il territorio attraversato non è territorio, non è paesaggio condiviso, ma solo distanza fra due punti (casa-scuola, casa-lavoro, casa-mercato ecc.). Non è casuale che aggregazioni di cittadini ritrovino coesione nella difesa della naturalità residua.

Negli spazi interstiziali sopravvivono margini boschivi e aree agricole, impoveriti del corredo vegetale; quegli stessi filari, le siepi, le piantate che configuravano il paesaggio fino alla metà del secolo scorso. Oggi si definiscono 'aree di attesa', per il tipo di uso che ne viene fatto: coltivazioni seccagne nel caso più fortunato, incolti sempre più vasti, frazionamenti in ortaglie o depositi di varia natura, attività sportive e ricreative più o meno organizzate; in molti casi delimitazioni di spazi recintati e occlusi.

Sono i luoghi più problematici e più fragili della pianura, soggetti a futuri frazionamenti (svincoli autostradali, nuove arterie ecc.), in quanto non risultano depositari di una 'forma compiuta ma sono l'esito, la risultanza di ciò che li circonda.

Figura 5.18 – Stralcio della Carta del Paesaggio per l'ambito oggetto di analisi (Tav. 2 DdP PGT)



ELEMENTI STORICO - ARCHITETTONICI DEL PAESAGGIO



Architettura civile residenziale



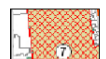
Architettura religiosa



Insedimenti rurali di rilevanza paesistica



ZONA A RISCHIO ARCHEOLOGICO -
D.lgs. 42 del 22/01/04 art. 10
Soprintendenza: nota 10/4/89 n.8619



BENI ARCHITETTONICI E CULTURALI -
D.lgs. 42/2004 artt. 10, 136



EDIFICI DI CENTRO STORICO



ZONE DI TUTELA PAESISTICA E AMBIENTALE -
D.lgs. 42 del 22/01/04 art. 136 .
D.M. 13/2/59, D.M. 22/12/65, D.M. 8/1/70



PUNTI DI VISTA PANORAMICI

ELEMENTI TRADIZIONALI DEL PAESAGGIO RURALE

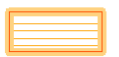


EDIFICI RURALI MINORI (CASCINOTTI)

MAGLIA DI PRIMO APOGGIO (art. 33 PTCP vigente Prov. MB)



AMBITO DI POTENZIAMENTO DELLA NATURALITA'
DEI CORRIDOI FLUVIALI E VALLIVI



AMBITI DI RIORGANIZZAZIONE DELLA RELAZIONE FRA
PAESAGGIO AGRICOLO E URBANIZZATO

CLASSI DI SENSIBILITA' PAESISTICA



1. SENSIBILITA' MOLTO BASSA



2. SENSIBILITA' BASSA



3. SENSIBILITA' MEDIA



4. SENSIBILITA' ELEVATA



5. SENSIBILITA' MOLTO ELEVATA

ELEMENTI NATURALI DEL PAESAGGIO



ALBERI DI INTERESSE MONUMENTALE
(singoli esemplari)



BOSCHI (FONTE CS01 - Usi del suolo comunale)



FILARI E SIEPI (FONTE DUSAF 4.0)



ELEMENTI GEOMORFOLOGICI: ORLI DI TERRAZZO



TORRENTE MOLGORA

PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE - PLUS



PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE
PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro istituito



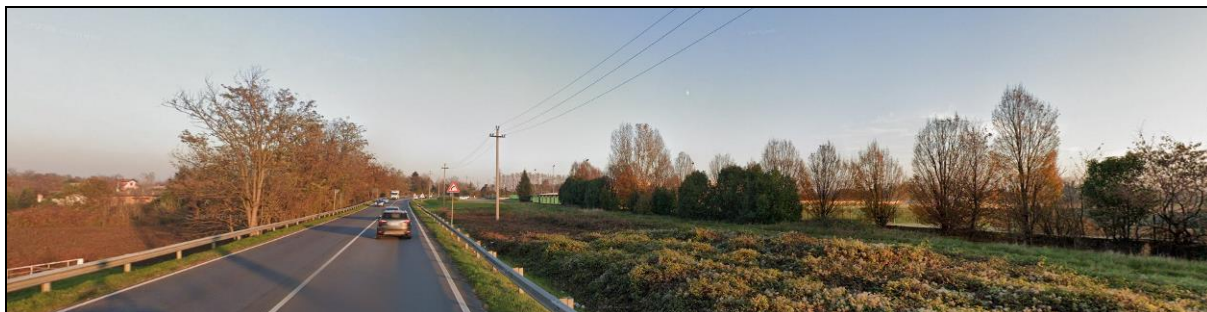
PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE
PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro proposto in ampliamento

Dall'analisi della Carta del Paesaggio del PGT vigente emerge che l'ambito di analisi non è prossimo ad elementi storico architettonici o archeologici tutelati o vincolati ai sensi di legge. L'ambito confina sul lato occidentale con un elemento della maglia di primo appoggio della rete verde provinciale che prevede la riorganizzazione della relazione fra paesaggio agricolo ed urbanizzato.

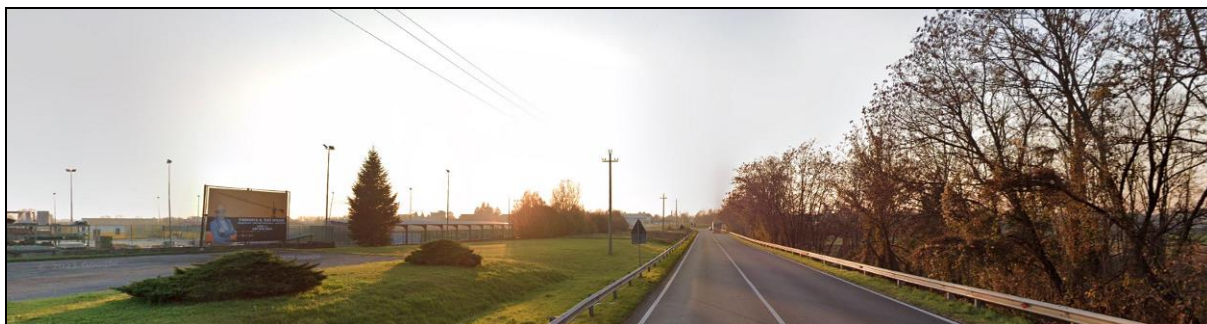
La porzione urbanizzata dell'ambito ricade in classe di sensibilità paesaggistica 3, mentre l'introno agricolo ricade in classe 4.

Di seguito si presentano alcune visuali della condizione attuale della SP 2 e delle urbanizzazioni a margine in corrispondenza dell'ambito oggetto di analisi.

Visuale lungo la SP 2 direzione Bellusco



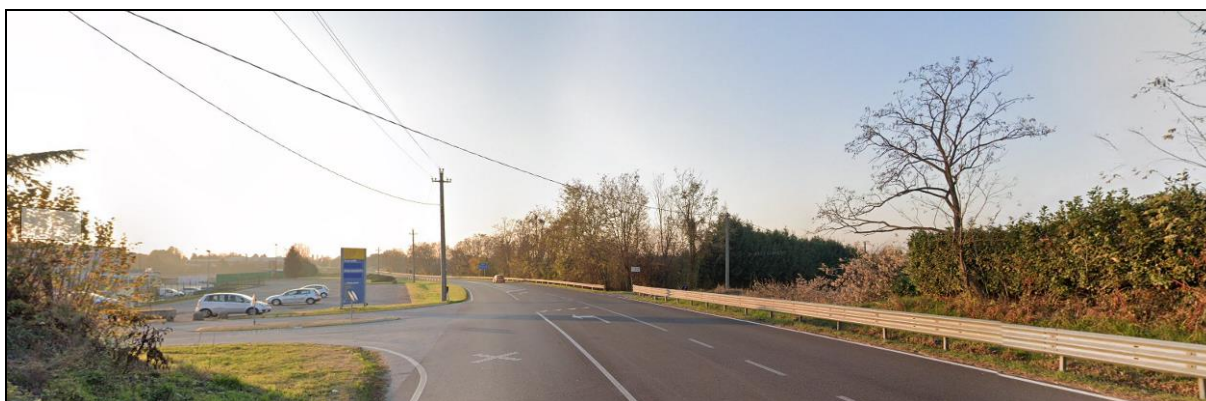
Visuale lungo la SP 2 direzione Vimercate



Localizzazione della nuova rotatoria lungo la SP 2 direzione Bellusco



Localizzazione della nuova rotatoria lungo la SP 2 direzione Vimercate



Influenze della Variante sul paesaggio

La Variante è strettamente associata alla trasformazione dell'ambito AdC 2 che comporta la riqualificazione di un'area compromessa dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono negativamente sugli elementi di riconoscibilità residui del paesaggio dell'alta pianura a oriente di Monza, rilevati come di pregio dal PTCP.

Nei pressi dell'ambito di analisi non sono presenti: beni storico architettonici sottoposti a vincolo o tutela; aggregati storici; parchi e giardini storici; aree di rinvenimento o rischio archeologico; inoltre non si rilevano elementi fondanti del paesaggio rurale che possano essere obliterati o celati dalle realizzazioni previste.

In particolare la Variante non contempla riduzioni dei suoli classificati come agricoli che possano determinare condizioni di degrado derivanti da frammentazione o interclusione dei coltivi.

Viene migliorata la condizione delle visuali lungo la SP 2 predisponendo adeguati interventi di valorizzazione ambientale funzionali alla mitigazione e compensazione degli interventi previsti sia all'interno dell'area interclusa, sia in fregio alla pista ciclabile, con nuove piantagioni arboreo-arbustive di qualità in sostituzione di quelle esistenti.

Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale.

La previsione di un tracciato ciclabile nei pressi delle aree del PLIS PANE consentirà inoltre il loro raggiungimento anche dal Comune di Bellusco, favorendo la creazione di itinerari fruitivi di livello sovracomunale.

5.2.7 Ecosistema e biodiversità

In generale all'interno delle aree densamente infrastrutturate ed edificate come quella della bassa Brianza e del nord Milano gli spazi liberi siano essi di carattere agricolo o naturale, rivestono un'importanza fondamentale come elementi residui dai quali ricostruire un sistema interrelato di aree a più o meno elevata valenza ecologica che possano costituire una rete nella quale garantire la sopravvivenza e/o lo spostamento delle specie faunistiche.

Nel territorio di Vimercate tali valori sussistono soprattutto alle estremità est ed ovest dell'urbanizzato, ove si localizzano le aree a valenza agricola e lungo il corridoio del Molgora. La Tangenziale Est ed il sistema di svincoli di interscambio con la viabilità provinciale a sud, costituiscono elementi di barriera che limitano le potenzialità espresse dai corridoi terrestri. L'ambito oggetto di analisi costituisce una propaggine dell'urbanizzato in territorio prevalentemente rurale e di seguito verranno analizzate le sue relazioni con il sistema delle reti ecologiche e delle tutele ambientali agenti sul territorio di Vimercate.

Rete Ecologica Regionale

Il progetto di Rete Ecologica Regionale (RER) identifica sul territorio comunale di Vimercate la presenza di elementi di secondo livello, ad est della Tangenziale Est, corrispondenti alle aree non edificate che possono garantire una qualche continuità al sistema.

Viene identificato inoltre un corridoio primario a bassa-moderata antropizzazione che lambisce il lato est dell'ambito oggetto di analisi e che costituisce l'estremità orientale della Dorsale Verde Nord Milano di connessione tra il Lambro e l'Adda.

E' presente infine un varco lungo la SP 3 in prossimità del confine con Bernareggio.

La scheda del progetto RER nella quale è compreso il Comune di Vimercate è la n. 72 "Brianza Orientale" dalla quale si estrapolano le seguenti informazioni.

Importante settore di contatto tra la pianura milanese e i primi rilievi brianzoli, ove si rilevano aree a elevata naturalità quali i settori meridionali del Parco della Valle del Lambro (che comprende anche il Parco di Monza) e del Parco di Montevecchia e Valle del Curone, oltre a un ampio tratto del Parco Adda Nord e, in territorio bergamasco, il settore sudoccidentale del PLIS del Monte Canto e del Bedesco. Nel contesto planiziale si segnalano invece i PLIS del Molgora e del Rio Vallone, oltre ad ampie aree agricole e parzialmente boscate, in particolare nella fascia compresa tra il Molgora ed il Parco di Monza.

Il settore è localizzato a cavallo tra le province di Milano, Como, Lecco e Bergamo ed è delimitato a W dagli abitati di Lissone e Carate Brianza, a S da Agrate Brianza, a SW dalla città di Monza e a N dai rilievi di Montevecchia.

È percorso da corsi d'acqua che presentano buoni livelli di naturalità quali il fiume Adda e i torrenti Molgora e Rio Vallone.

Indicazioni per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale

1) Elementi primari e di secondo livello

Dorsale Verde Nord Milano: progetto in corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano che prevede la ricostruzione della continuità delle reti ecologiche della pianura a nord del capoluogo milanese, dal Ticino all'Adda. Si sviluppa collegando tra loro PLIS, SIC, ZPS, aree agricole e margini dei nuclei urbani presenti in questa porzione di territorio.

06 Fiume Adda; Fiume Lambro; Dorsale verde Nord Milano; Torrente Molgora; Rio Vallone – Ambienti acquatici lotici: definizione di un coefficiente naturalistico del DMV, con particolare attenzione alla regolazione del rilascio delle acque nei periodi di magra; ripristino di zone umide laterali; mantenimento del letto del fiume in condizioni naturali, evitando la costruzione di difese spondali a meno che non si presentino problemi legati alla pubblica sicurezza (ponti, abitazioni); mantenere le fasce tampone; creazione di piccole zone umide perimetrali per anfibi e insetti acquatici; eventuale ripristino di legnaie (nursery per pesci); mantenimento dei siti riproduttivi dei pesci e degli anfibi; interventi di contenimento ed eradicazione delle specie alloctone (es. Nutria, pesci alloctoni);

Aree urbane: mantenimento dei siti riproduttivi, nursery e rifugi di chiroterri; adozione di misure di attenzione alla fauna selvatica nelle attività di restauro e manutenzione di edifici, soprattutto di edifici storici;

2) Aree soggette a forte pressione antropica inserite nella rete ecologica

Superfici urbanizzate: favorire interventi di deframmentazione; mantenere i varchi di connessione attivi; migliorare i varchi in condizioni critiche; evitare la dispersione urbana;

Infrastrutture lineari: prevedere, per i progetti di opere che possono incrementare la frammentazione ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale.

Prevedere opere di deframmentazione in particolare a favorire la connettività con aree sorgente (Aree prioritarie) a N e a E del settore.

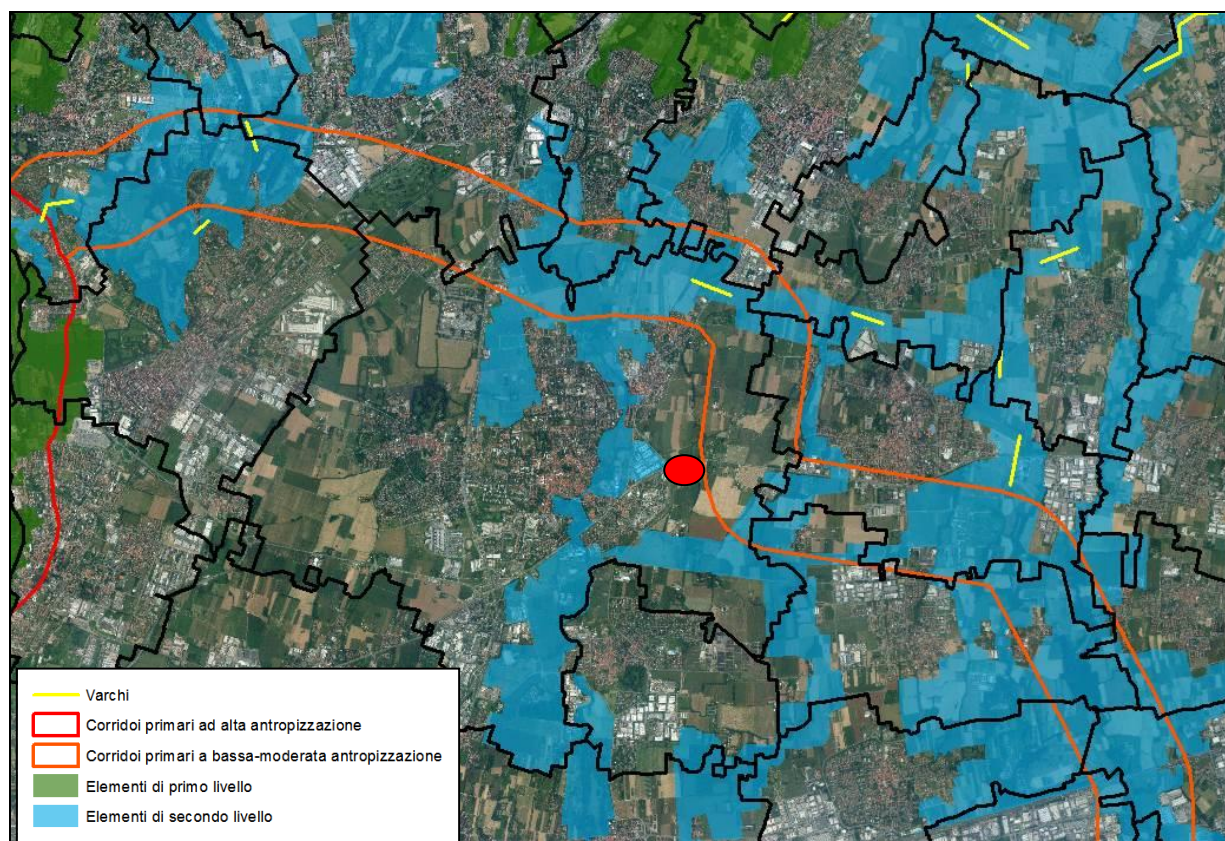
Criticità

a) *Infrastrutture lineari*: la connettività ecologica risulta interrotta in più punti da un fitto reticolo di strade e autostrade, tra i quale risultano avere un maggiore effetto barriera l'autostrada A4 e la superstrada Milano – Lecco 342d, nonché la linea ferroviaria che collega Bergamo a Saronno;

b) *Urbanizzato*: area fortemente urbanizzata nel suo settore meridionale;

c) *Cave, discariche e altre aree degradate*: numerose cave, anche di dimensioni significative, sono presenti lungo l'Adda; altre cave di minori dimensioni sono distribuite nei parchi della valle del Lambro e di Montevicchia e Valle del Curone e aree limitrofe, comprese in aree prioritarie. Necessario il ripristino della vegetazione naturale al termine del periodo di escavazione. Possono svolgere un significativo ruolo di stepping stone qualora fossero oggetto di oculati interventi di rinaturalizzazione, in particolare attraverso la realizzazione di aree umide con ambienti prativi e fasce boscate ripariali.

Figura 5.19 – Progetto della Rete Ecologica Regionale

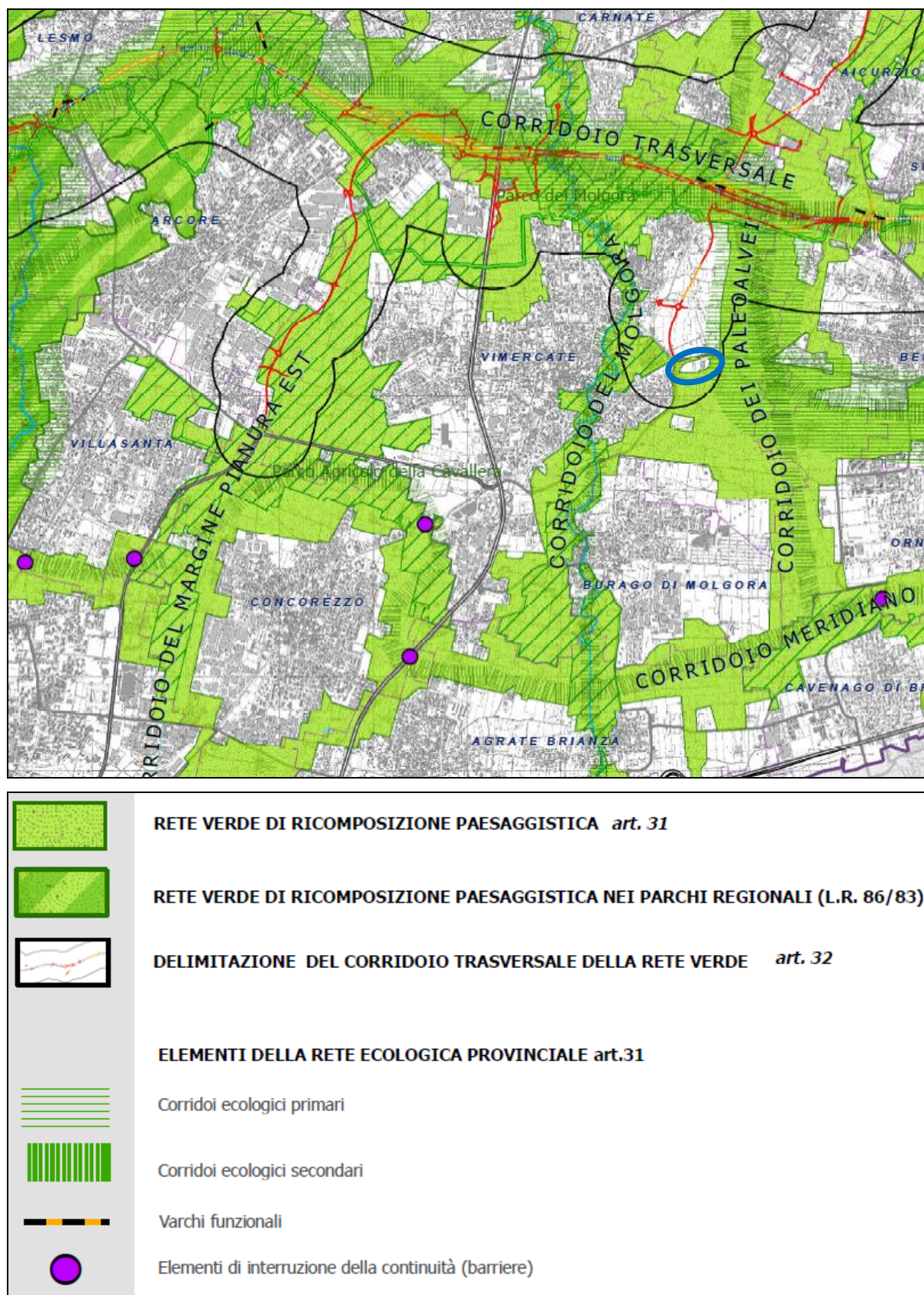


La Rete Ecologica della Provincia di Monza e Brianza

La Rete Ecologica Provinciale, rappresentata nella tavola 6 del PTCP, nel territorio di Vimercate individua 5 corridoi ecologici secondari: tre in senso nord-sud (corridoio del margine di pianura est; corridoio del Molgora; corridoio dei paleoalvei) e due in senso est-ovest (corridoio trasversale [conseguente alla realizzazione della Pedemontana] e corridoio meridiano Lambro-Adda).

Questi elementi si sovrappongono alla rete del verde di ricomposizione paesaggistica che, per il territorio di Vimercate, corrisponde alle aree che ricadono nel Parco Agricolo Nord Est ed alla maggior parte delle aree rurali, comprese quelle attorno all'ambito oggetto di analisi.

Figura 5.20 – Elementi della rete ecologica della Provincia di Monza e Brianza



Fonte: PTCP Provincia Monza e Brianza, TAV. 6a – Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio

Altri istituti di tutela

Nessun Sito appartenente alla Rete Natura 2000 è localizzato nel Comune di Vimercate, né su nessuno dei Comuni confinanti.

Dal punto di vista delle tutele paesaggistico-ambientali, le aree lungo il Molgora, una propaggine di aree lungo la SP 3 e le aree agricole a nord e ad ovest di Oreno ricadono all'interno del PLIS Parco Agricolo Nord Est (PANE).

Dalla relazione della Variante al PGT 2020 si rileva che il Comune di Vimercate è caratterizzato dalla presenza di ampie e continue fasce di aree rurali non urbanizzate, disposte secondo l'orientamento nord-sud, che formano un sistema ambientale di separazione con l'urbanizzato esistente e con i comuni confinanti.

Il precedente Piano di Governo del Territorio riconosceva l'esistenza di due PLIS nel territorio di Vimercate:

- PLIS della Cavallera (ora revocato);
- PLIS Molgora (ora Parco Agricolo Nord Est a seguito della fusione con PLIS Rio Vallone)

Il PLIS della Cavallera, riconosciuto nel 2009 dalla Provincia di Milano, aveva l'obiettivo di mettere in connessione la vasta area rurale il cui centro è la cascina omonima con i centri urbani interessati e con il Parco di Monza, in modo da formare un insieme continuo che colleghi questo importante parco storico con il sistema del Molgora, attraverso ambienti naturali caratteristici e morfologicamente intatti.

Il territorio di Vimercate interessato si trova nella parte occidentale del Comune, al confine con i Comuni di Arcore e Concorezzo, ed ha una superficie di 3.550.647 mq.

Con decreto deliberativo del Presidente della Provincia di Monza e Brianza n. 51 del 05/06/2018 è stato revocato il riconoscimento del PLIS della Cavallera, così come territorialmente definito, a seguito del processo di aggregazione del Comune di Concorezzo al Parco Regionale Valle del Lambro e della volontà espressa dai Comuni di Vimercate, Arcore e Villasanta di aggregare i propri territori rispettivamente al PLIS Parco Agricolo Nord Est e al Parco Regionale Valle del Lambro.

Il PLIS Molgora nel giugno 2017 si è fuso con il Parco del Rio Vallone, dando vita al Parco Agricolo Nord Est, di cui fanno parte i Comuni di: Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate.

Il Parco P.A.N.E. mira a conseguire e a perfezionare progressivamente i seguenti obiettivi:

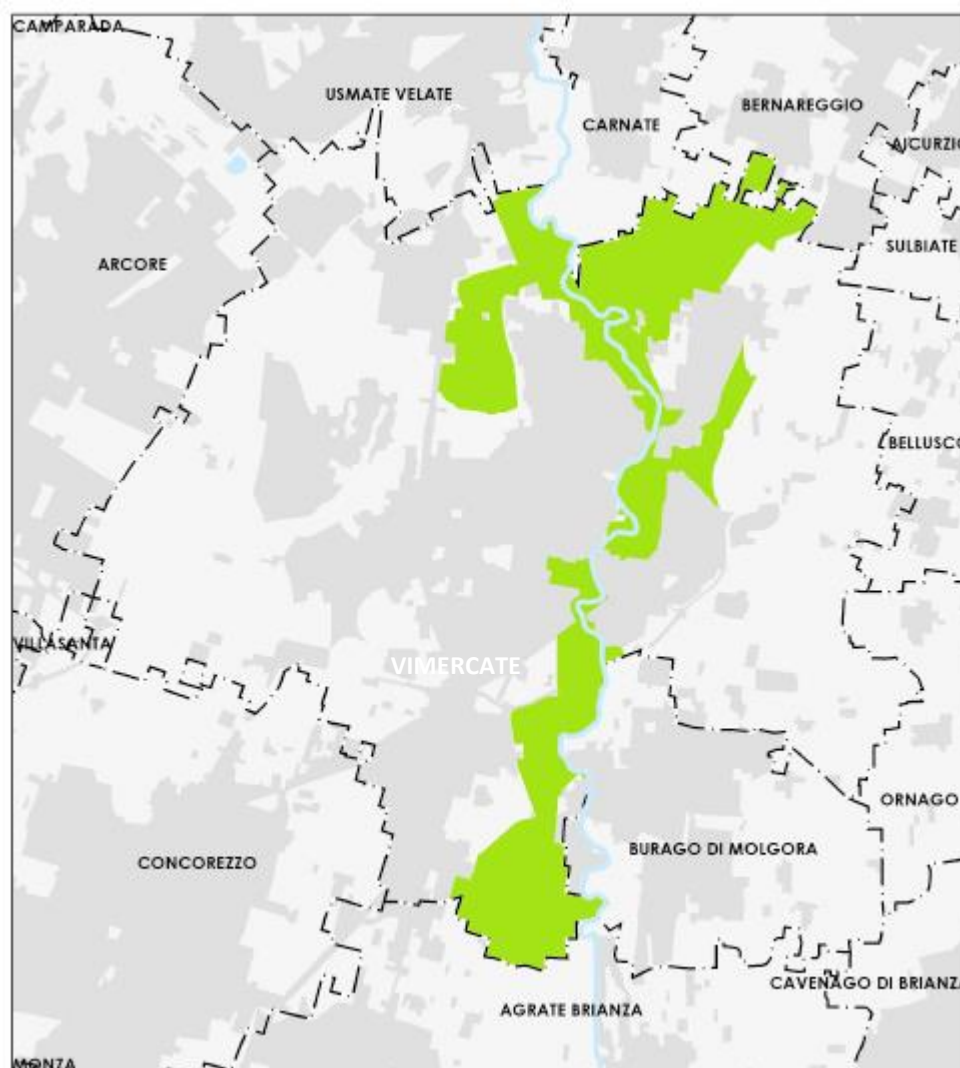
- a. la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale;
- b. la razionalizzazione della pianificazione e della gestione delle aree destinate a parco;
- b. la realizzazione di economie e di attività più avanzate di quanto, singolarmente, ogni Comune potrebbe ottenere;
- c. l'individuazione di modalità di intervento di attività, di sistemi gestionali e tecnici opportuni, di attrezzature e quant'altro necessario alla sistemazione ed alla fruibilità delle aree per la cittadinanza dei Comuni associati;
- d. la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico;
- e. la promozione della tutela e del miglioramento dello stato dei corsi d'acqua;
- f. la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate.

Il territorio di Vimercate interessato si trova a cavallo del torrente Molgora, estendendosi da nord a sud, per una superficie di 3.656.147 mq.

Con la Variante 2020 viene proposta l'estensione delle aree da comprendere nel PLIS P.A.N.E., attualmente pari a 3.656.147 mq, con l'aggregazione di 3.550.647 mq a ovest del territorio comunale, provenienti dalla revoca del PLIS Cavallera, e con 3.607.446 mq di proposta di ampliamento del PLIS P.A.N.E. a est, fino ai confini con Bellusco, Ornago e Burago Molgora.

In questo modo più della metà del territorio comunale (il 52%), se le proposte di modifica di cui sopra otterranno il riconoscimento della Provincia di Monza e Brianza, sarà soggetto a tutela attiva di spazi con valenza agricola e ambientale. Tra gli obiettivi che il Parco P.A.N.E. mira a conseguire, la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale, la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico nonché la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate, sono quelli che maggiormente potranno supportare l'elaborazione di politiche ambientali di tutela attiva, che consentano cioè di promuovere un processo di sviluppo territoriale che persegua anche il miglioramento della qualità ambientale.

Figura 5.21 – Delimitazione attuale del PLIS PANE



La Rete Ecologica Comunale

Dalla relazione della Variante al PGT 2020 si desume quanto segue:

Il permanere di una cintura verde strettamente interconnessa al più ampio sistema degli spazi aperti, agricoli e naturali, è una delle caratteristiche che connotano la forma urbana di Vimercate ed è un'importante dotazione territoriale da cui partire per sviluppare un sistema di connessione fra verde urbano e sistema degli spazi agricoli e naturali periurbani, attraverso una serie di interventi di miglioramento e implementazione delle aree esistenti e la definizione di percorsi verdi in grado dare continuità alla rete ambientale.

Per questa operazione, un ruolo chiave è svolto dalla Rete Ecologica Comunale, per la quale il Documento di Piano del PGT definisce il livello strutturale della rete, finalizzato a fornire indicazioni preliminari sul ruolo ecologico delle aree e a indicare le condizioni necessarie per garantire un equilibrato rapporto tra aree edificate e spazi aperti.

La realizzazione di un progetto di rete ecologica si sviluppa nei seguenti passaggi:

- recepimento delle indicazioni della Rete Ecologica Regionale contenuta nel PTR e della Rete Ecologica Provinciale contenuta nel PTCP;
- individuazione degli ambiti e degli elementi di valore ambientale (esistenti e in previsione) alla scala comunale da tutelare e valorizzare mediante discipline d'uso del suolo e norme specifiche;
- indicazione di azioni progettuali che consentano la realizzazione, nel tempo, della rete ecologica.

Il progetto della rete ecologica del nuovo PGT recepisce, integrando e rafforzando, la rete ecologica, come individuata dal PTCP, razionalizzando e gerarchizzando gli elementi territoriali esistenti. In particolare sono recepiti:

- Corridoio trasversale della rete verde, che interessa il margine a nord e in parte quelli a est ed a ovest del territorio comunale;
- Rete verde di ricomposizione paesaggistica, che comprende gran parte del sistema degli spazi aperti periurbani a corona dell'edificato;
- Corridoio ecologico secondario, che comprende il corridoio del Molgora.

Alla scala comunale la rete ecologica dovrà poi comprendere sia gli ambiti che hanno una rilevanza dal punto di vista ambientale, ecologico e paesaggistico che gli spazi aperti interni alla città. I primi sono le aree V, (aree comprese nel tessuto agricolo, in base alla funzione poi suddivise in V1 – verde di connessione tra territorio rurale ed edificato e tra opere viabilistiche ed aree urbanizzate, V2 – aree boschive, V3 – aree ecologiche esistenti destinate alla tutela e alla conservazione delle formazioni lineari e V4 – aree ecologiche in previsione destinate all'estensione delle formazioni lineari e dei filari alberati), cruciali per la tutela dei valori rurali, per il mantenimento della vegetazione, per la salvaguardia degli elementi lineari, e più in generale alla difesa degli equilibri ecologici. I secondi sono parchi urbani, aree libere residuali, spazi verdi urbani interclusi, spazi pubblici, pertinenze residenziali in edificate che ricoprono un ruolo prezioso anche nel garantire livelli adeguati di permeabilità ai fini del drenaggio urbano sostenibile.

La definizione della REC porta quindi all'integrazione di elementi esistenti nello stato di fatto e di nuova previsione di scala locale, che consentono la connessione dell'intero sistema comunale di spazi aperti, nel quale le diverse caratteristiche (ambientale, paesaggistico, fruitivo, ecc) si integrano e consentono il raggiungimento di un buon livello di equilibrio ecologico complessivo:

- nodi della rete già funzionali (boschetti e aree arbustive esistenti e strutturati);
- connessioni ecologiche già funzionali (corridoi e fasce esistenti).

-
- nodi della rete non funzionali (aree degradate che necessitano di una riqualificazione ambientale) o non esistenti;
 - connessioni della rete non funzionali o non esistenti;
 - elementi di mascheramento e mitigazione dell'urbanizzato;
 - rete urbana di supporto, quali elementi di connessione tra gli spazi aperti di scala territoriale e gli spazi aperti urbani.

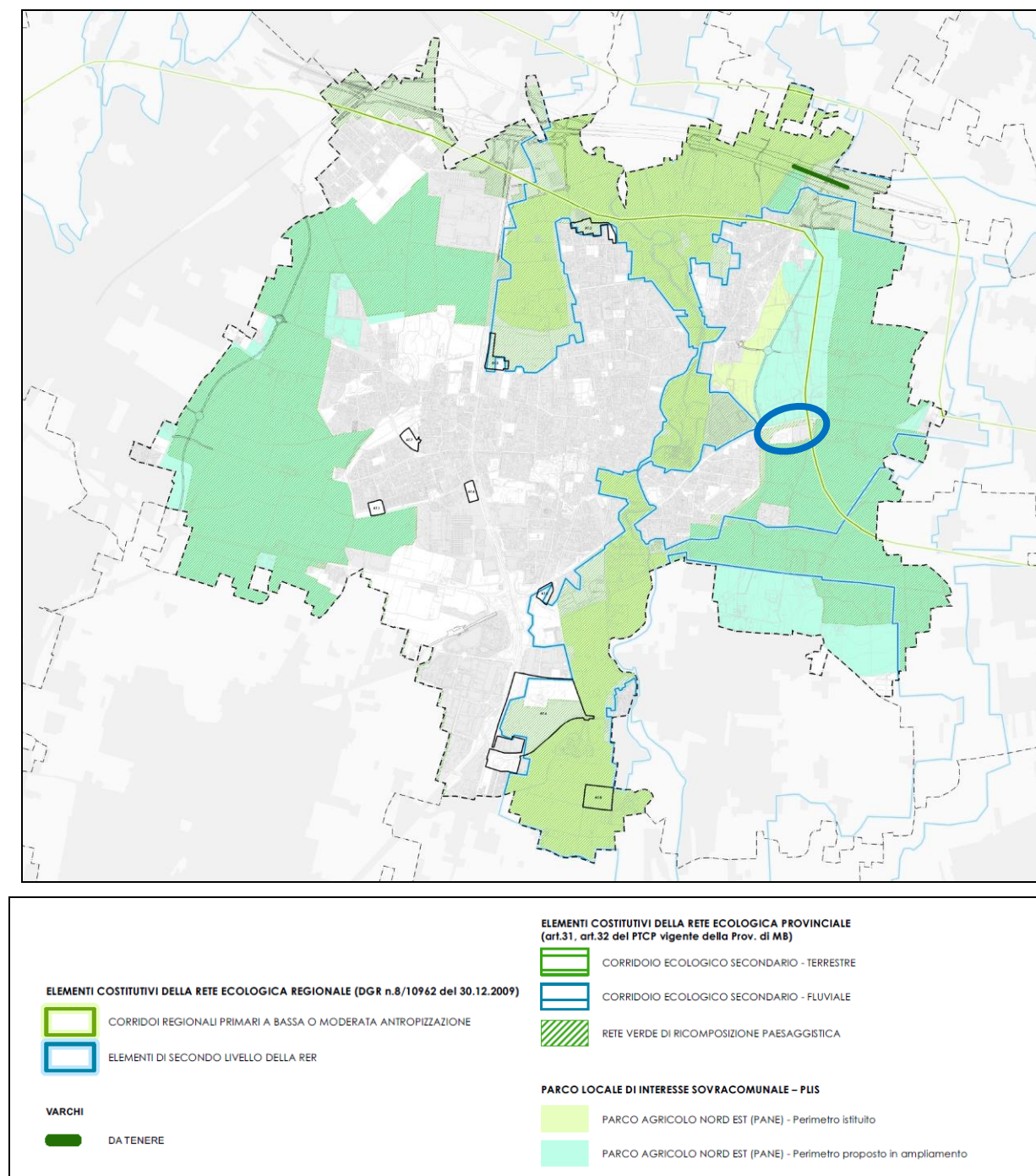
Per dare attuazione al progetto di Rete Ecologica Comunale, il Piano ricorre agli strumenti dell'incentivazione e della compensazione per alcune aree V1-verde di connessione, V2-aree boschive e V4-aree ecologiche in previsione. Le aree ritenute prioritarie per consentire il completamento delle connessioni ecologiche rappresentano le "aree di decollo", a cui è stato assegnato un indice di edificabilità differenziato come indicato nella da tavola 4 del PdS, mentre gli Ambiti di Trasformazione e le Aree di Completamento/Riqualificazione nella cui scheda corrispondente è prevista l'applicazione dell'incentivazione/compensazione, rappresentano le "aree di atterraggio".

Pertanto le potenzialità edificatorie delle aree V indicate nella tavola 4 del Piano dei Servizi potranno essere attuate esclusivamente nelle "aree di atterraggio" e previa cessione della superficie fondiaria delle rispettive aree all'Amministrazione Comunale.

Per quanto riguarda il tema dell'agricoltura, il Comune di Vimercate ha un sistema di cascine che caratterizzano il territorio extra urbano. Alcune di esse (C.na Cavallera, C.na Fiorbellina e C.na Chioso Maffeo) ricadono all'interno degli Ambiti Agricoli Strategici come definiti dal PTCP e pertanto sono state stralciate dal centro storico per essere destinate alla rifunzionalizzazione agricola. Stessa scelta è stata fatta per C.na S. Paolo che risulta in avanzato stato di degrado e abbandono e che è attorniata da un'area prevalentemente agricola.

E' stata invece mantenuta la possibilità di recupero, riuso e riconversione a funzioni anche residenziali per C.na Varisco e C.na Griffalda tramite piani di recupero.

Figura 5.22 – Rete Ecologica Comunale



Il lato orientale dell'ambito di analisi è lambito da un corridoio primario della RER le cui specifiche indicazioni sono riportate nel successivo capitolo.

La porzione non urbanizzata dell'ambito di analisi corrisponde ad un elemento della Rete Verde di Ricomposizione paesaggistica del PTCp già analizzata nel precedente paragrafo.

A sud dell'ambito di analisi si estende l'area proposta per l'ampliamento del PLIS PANE, che rientra nelle strategie del Documento di Piano

Influenze della Variante su ecosistema e biodiversità

In generale la Variante non produce effetti su ambiti di rilevanza ambientale quali habitat di interesse comunitario, non riduce superfici boscate, non determina pressioni su ambienti idrici, non frammenta spazi aperti funzionali al transito della fauna terricola.

La previsione della nuova viabilità si sviluppa all'interno di un ambito non edificato intercluso tra la SP 2 e l'area in cui è presente un'attività commerciale e nella quale sarà realizzata l'urbanizzazione connessa all'ambito AdC2.

In particolare non si rileva la perdita di funzionalità del corridoio primario della RER che lambisce il lato orientale dell'ambito di analisi e degli elementi di secondo livello che si sviluppano ad ovest, essendo tra l'altro coincidenti con il plesso scolastico per l'istruzione secondaria.

Per quanto concerne i corridoi ed il disegno della Rete di Ricomposizione Paesaggistica del PTCP, rispetto all'assetto attuale dell'ambito di analisi, le modifiche introdotte dalla Variante non comportano né la frammentazione dei corridoi, né la totale oblitterazione di spazi non edificati sia dal punto di vista fisico, sia da quello percettivo, potendosi attivare interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale atti a creare una stepping stone locale che abbia valore di interconnessione tra gli spazi agricoli circostanti e le aree verdi interne all'urbanizzato. Anche per quanto concerne le alberature in fregio alla SP 2, al fine di permettere la realizzazione del tracciato ciclabile, si prevede la ricollocazione e potenziamento così da mantenerne il valore ecologico attualmente attribuito anche dal PGT vigente.

Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale.

Lo schema di REC presente nel PGT vigente recepisce e dettaglia le indicazioni provenienti dai livelli regionale e provinciale, pertanto si rileva come le modifiche introdotte dalla Variante non comportino una compromissione degli obiettivi comunali in ordine alla realizzazione di un sistema locale di tutela e valorizzazione ecologica.

5.2.8 Rumore

Il Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Vimercate è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 40 del 08/05/2000.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 30/07/2021 ne è stato approvato l'aggiornamento.

Dalla relazione della zonizzazione acustica si estrapolano le informazioni relative all'ambito oggetto di analisi.

Recettori sensibili

Per quanto riguarda le scuole sono stati individuati ventisei edifici, così suddivisi:

- quattro asili nido (asilo nido Oplà a Oreno, asilo nido comunale Girotondo, asilo nido Oplà a Ruginello, asilo nido convenzionato AltroSpazio);
- sette scuole per l'infanzia (asilo infantile paritario a Oreno, scuola dell'infanzia Rodari, scuola dell'infanzia Ponti, scuola dell'infanzia Perrault a Oreno, scuola dell'infanzia Andersen, scuola dell'infanzia Collodi a Ruginello, scuola dell'infanzia paritaria San Giuseppe a Velasca);
- cinque scuole primarie (scuola primaria Filiberto, scuola primaria Don Milani, scuola primaria Ungaretti a Ruginello, scuola primaria Leonardo Da Vinci, scuola primaria Ada Negri a Oreno);
- tre scuole secondarie di I grado (scuola secondaria di I grado Calvino, scuola secondaria di I grado Manzoni, scuola secondaria di I grado Saltini a Oreno);
- sette scuole secondarie di II grado (istituto omnicomprensivo con Liceo Scientifico e Classico A. Banfi, ITCG Ragioneria e Geometri E. Vanoni, ITIS Istituto Tecnico Statale e Tecnologico Albert Einstein e IPS Commercio e Turismo Olivetti, scuola secondaria di II grado I.I.S. Floriani, ENAIP, centro di formazione professionale ECFOP a Velasca).

Nella parte centrale del territorio comunale è presente l'ospedale di Vimercate, situato in prossimità dello svincolo Vimercate Centro della Tangenziale Est di Milano.

Sono presenti edifici per servizi socio-sanitari ed assistenziali, quali la Fondazione Casa Famiglia San Giuseppe in Via Gen. Cantore, la Residenza Anni Azzurri Vico Mercati in Via Rossino, il centro diurno anziani Corte Crivelli in Via Scotti a Oreno, l'Istituto Suore Canossiane in Via Maddalena di Canossa.

Oltre al cimitero di Vimercate, sono presenti altri tre cimiteri, situati a Oreno, a Ruginello e a Velasca.

Localizzazione delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali

Ai sensi del D.P.R. n. 142/04, le strade sono dotate di una o più fasce di pertinenza stradale, in cui valgono limiti differenti da quelli imposti dalla zonizzazione acustica. Tali fasce dipendono dalla tipologia dell'infrastruttura in esame. All'interno delle fasce di pertinenza stradali valgono valori limite di immissione differenti da quelli stabiliti dalle classi acustiche.

Si è scelto di considerare le fasce di pertinenza stradale per le sole strade provinciali di Vimercate (tipologie A, Cb e C2), sia perché esse rappresentano le principali vie di accesso al paese, sia per un motivo di leggibilità della cartografia. Sono rappresentate anche le fasce di pertinenza stradale delle infrastrutture stradali in progetto, quali la Pedemontana e le relative opere connesse.

Si noti che, in presenza di recettori acustici sensibili che ricadano completamente all'interno delle fasce di pertinenza stradali, i limiti imposti dalla normativa corrispondono a quelli di tutela di una classe acustica I (50 dB per il periodo diurno, 40 dB per il periodo notturno) all'interno delle fasce della strada di categoria A e Cb, quando il rumore rilevabile presso i recettori è imputabile all'infrastruttura stradale.

Misure fonometriche

Il livello sonoro più elevato è registrato in corrispondenza dell'intersezione tra la SP 2, la SP 3 e la Tangenziale sud di Vimercate (mis. 8 – Leq = 70.5 dBA diurni) ed è generato dall'intenso traffico di scorrimento che interessa l'incrocio. Il valore eccede di 0.5 dBA il limite della fascia di pertinenza stradale. Il valore del rumore di fondo (L95), che non tiene conto delle emissioni sonore prodotte dall'infrastruttura stradale, è pari a 66 dBA ed eccede di 6 dBA il limite di immissione diurno della classe III, nella quale ricade il punto di misura.

I rilievi spot eseguiti in corrispondenza degli edifici scolastici evidenziano che anche il traffico locale può in alcuni casi generare emissioni sonore significative: l'istituto scolastico ITCG E. Vanoni in Via Adda risente della notevole rumorosità causata dal traffico presente sulla SP 3 e sulla SP 2.

Confronto con la zonizzazione precedente

AMBITO	INDIRIZZO	DESTINAZIONE D'USO (PGT)	CLASSE ACUSTICA 2000	CLASSE ACUSTICA ATTUALE	NOTE
AdC.2	SP 2 Monza – Trezzo	Commerciale	III-IV	IV	L'ambito si trova in prossimità dell'intersezione tra la SP 2, la SP 3 e la Tangenziale sud di Vimercate e ricade all'interno delle fasce di pertinenza stradali. La classe acustica proposta rispecchia la destinazione d'uso assegnata dal PGT.

Figura 5.23 – Classificazione acustica per l'ambito oggetto di analisi



Classi acustiche

- Classe I "Aree particolarmente protette"
- Classe II "Aree prevalentemente residenziali"
- Classe III "Aree di tipo misto"
- Classe IV "Aree di intensa attività umana"
- Classe V "Aree prevalentemente industriali"
- Classe VI "Aree esclusivamente industriali"

Fasce stradali

- Fascia A da 100 m - strada di tipo Cb
- Fascia B da 50 m - strada di tipo Cb

L'ambito oggetto di analisi e la SP 2 ricadono in classe acustica IV "Area di intensa attività umana" per la quale valgono, ai sensi del DPCM 14/11/1997, i seguenti valori di emissione:

Tempi di riferimento	
Diurno	Notturno
60	50

Ricadendo l'ambito all'interno di fasce di pertinenza stradale, i valori di immissione sono quelli stabiliti dal DPR 30/03/2004 per le strade Cb:

Tipo di strada (Codice della strada)	Sottotipi a fini acustici (norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Recettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
C Extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55

Influenze della Variante sul rumore
Rispetto ai livelli di compromissione del clima acustico registrati all'estremità ovest dell'ambito oggetto di analisi, in corrispondenza della rotatoria tra la SP 2 e la SP 3, le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali ad una fluidificazione del traffico veicolare lungo la SP 2 che ha come conseguenza una riduzione delle emissioni acustiche conseguenti all'assetto delle trasformazioni nell'ambito AdC 2 così come previste dal PGT.

5.2.9 Rischi per la salute umana o per l'ambiente

1. Rischio geologico ed idrogeologico

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni della Regione Lombardia (aggiornamento 2019) ha come finalità quella di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali. Le mappe del P.G.R.A. contengono la delimitazione delle aree per diversi scenari di pericolosità:

- aree P3 (H), o aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti;
- aree P2 (M), o aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti;
- aree P1 (L), o aree potenzialmente interessate da alluvioni rare.

Le aree allagabili sono pertinenti a:

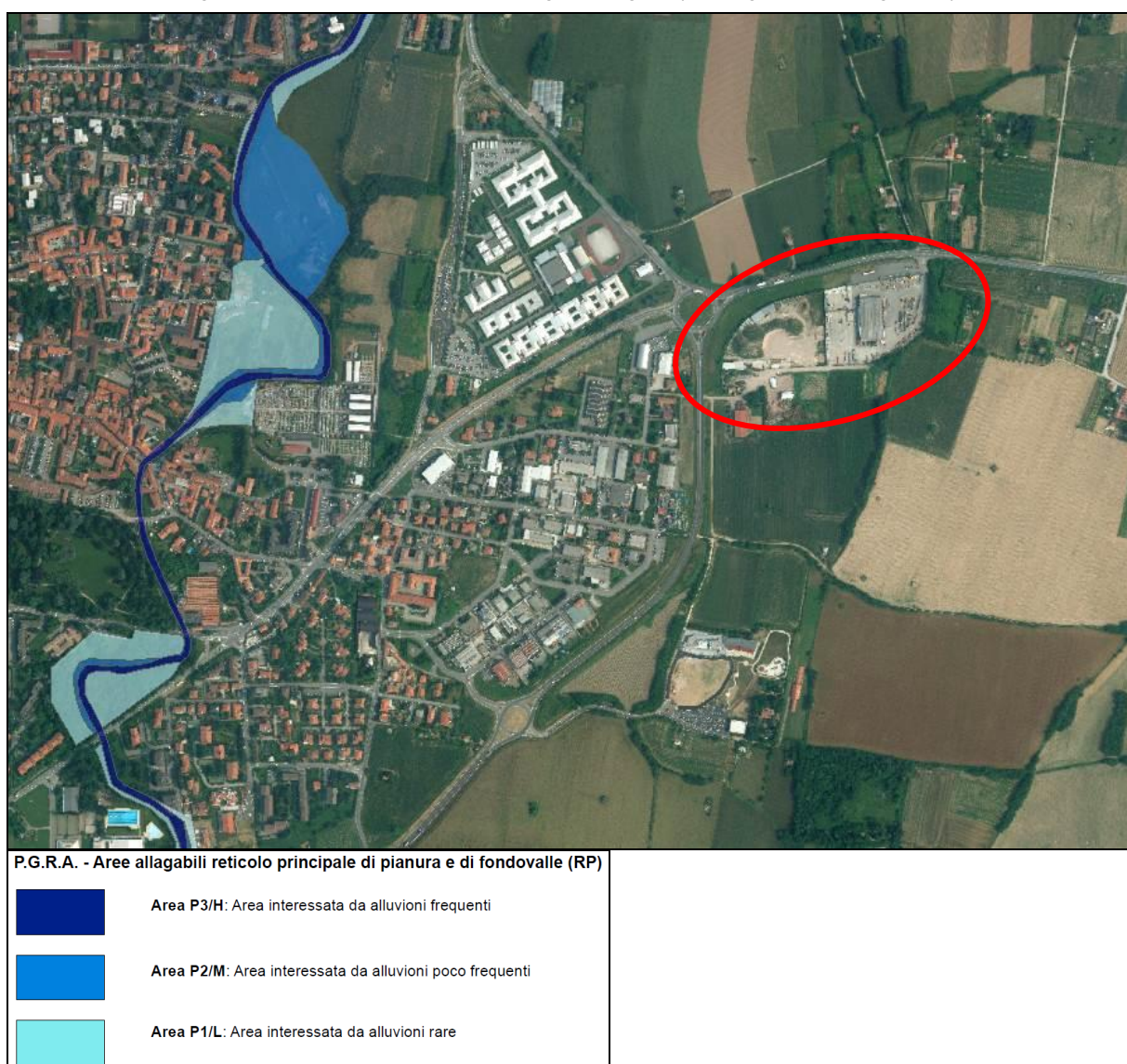
- Reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP);
- Reticolo secondario collinare e montano (RSCM);
- Reticolo secondario di pianura naturale e artificiale (RSP);
- Aree costiere lacuali (ACL).

Le aree allagabili delimitate nelle mappe di pericolosità del P.G.R.A. tengono conto dei livelli idrici corrispondenti a tre piene di riferimento:

- 10-20 anni per la piena frequente;
- 100-200 per la piena poco frequente;
- la massima piena storicamente registrata, se corrispondente a un TR superiore a 100 o 200 anni, o in assenza di essa, la piena con TR di 500 anni per la piena rara).

Le aree allagabili individuate nel territorio di Vimercate sono quelle in prossimità del torrente Molgora tra le quali non ricade l'ambito oggetto di analisi.

Figura 5.24 – Aree di pericolosità lungo il Molgora (fonte: geoportale regionale)



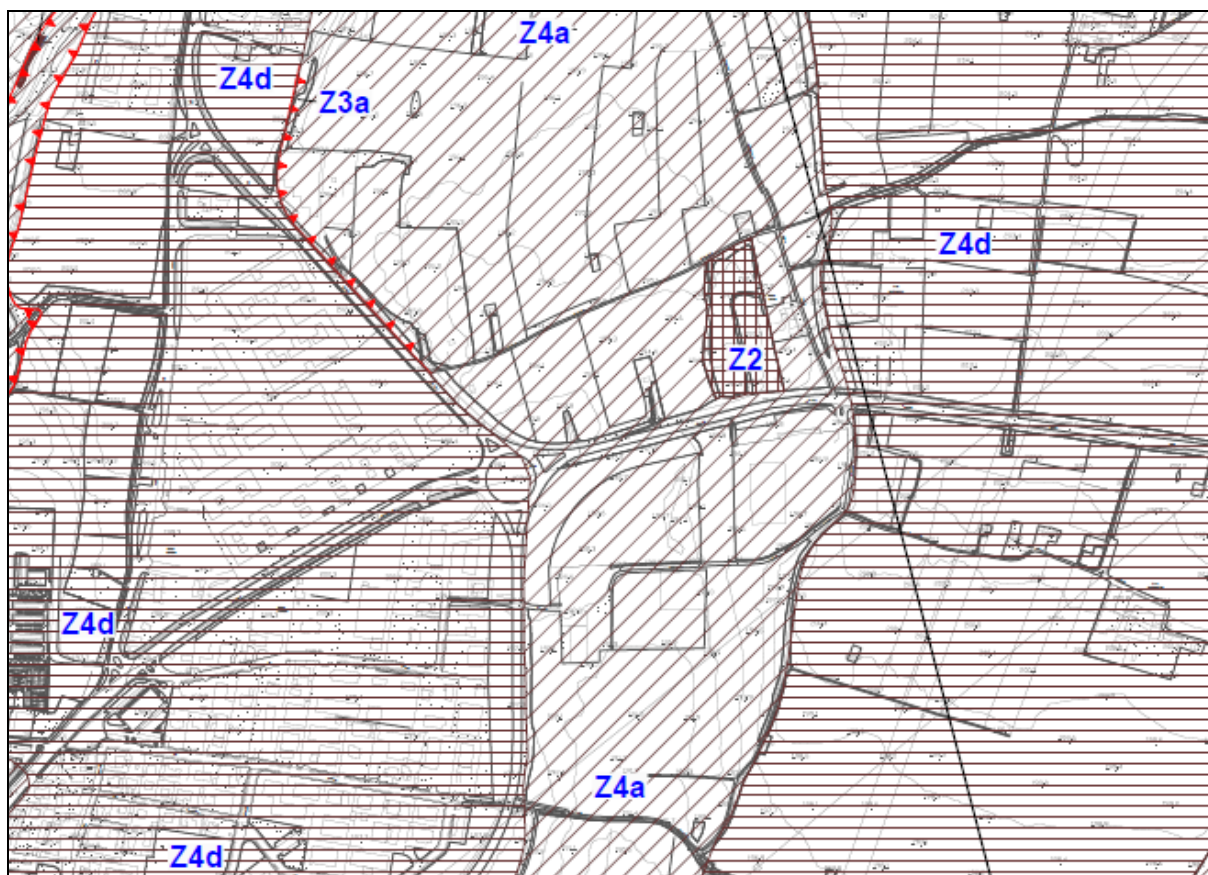
2. Rischio sismico

Dalla Componente Geologica 2016 si desume che con D.G.R. 11/07/2014 – n.X/2129 la Regione Lombardia ha inserito il comune di Vimercate in zona sismica 3.

zona sismica	livelli di approfondimento e fasi di applicazione		
	1° livello fase pianificatoria	2° livello fase pianificatoria	3° livello fase progettuale
3	obbligatorio	nelle zone PSL Z3 e Z4 se interferenti con urbanizzato e urbanizzabile, ad esclusione delle aree già inedificabili	- nelle aree indagate con il 2° livello quando F_a calcolato > valore soglia comunale; - nelle zone PSL Z1, Z2.

L'ambito oggetto di analisi ricade in una classe di pericolosità sismica locale Z4a, corrispondente a “Zona di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e/o fluvio-glaciali granulari e/o coesivi” in cui possibili effetti sono essenzialmente limitati a possibili amplificazioni litologiche.

Figura 5.25 – Stralcio dell'All. A (Pericolosità Sismica Locale) dalla componente geologica 2016



3. Stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante

Come rilevato dagli elenchi ufficiali e periodicamente aggiornati del Ministero dell'Ambiente (dati aggiornati al marzo 2021) nel territorio comunale di Vimercate è presente uno Stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante: si tratta dell'azienda chimico farmaceutica ACS-DOBFAR s.p.a., dedicata alla sintesi di prodotti farmaceutici intermedi e finiti antibiotici beta lattamici.

Figura 5.26 – Localizzazione dello stabilimento ACS-DOBFAR s.p.a. (fonte: documento ERIR)

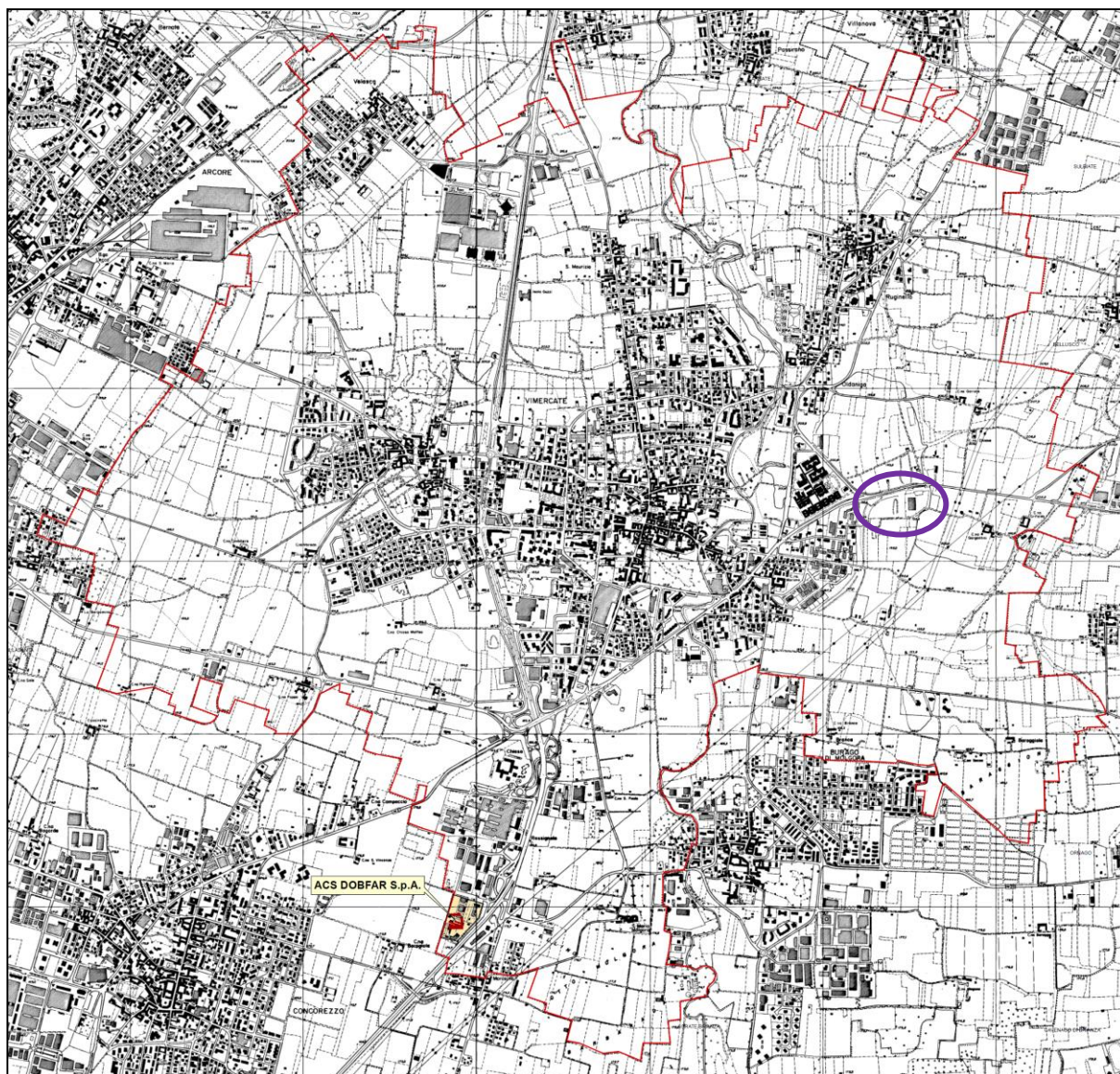
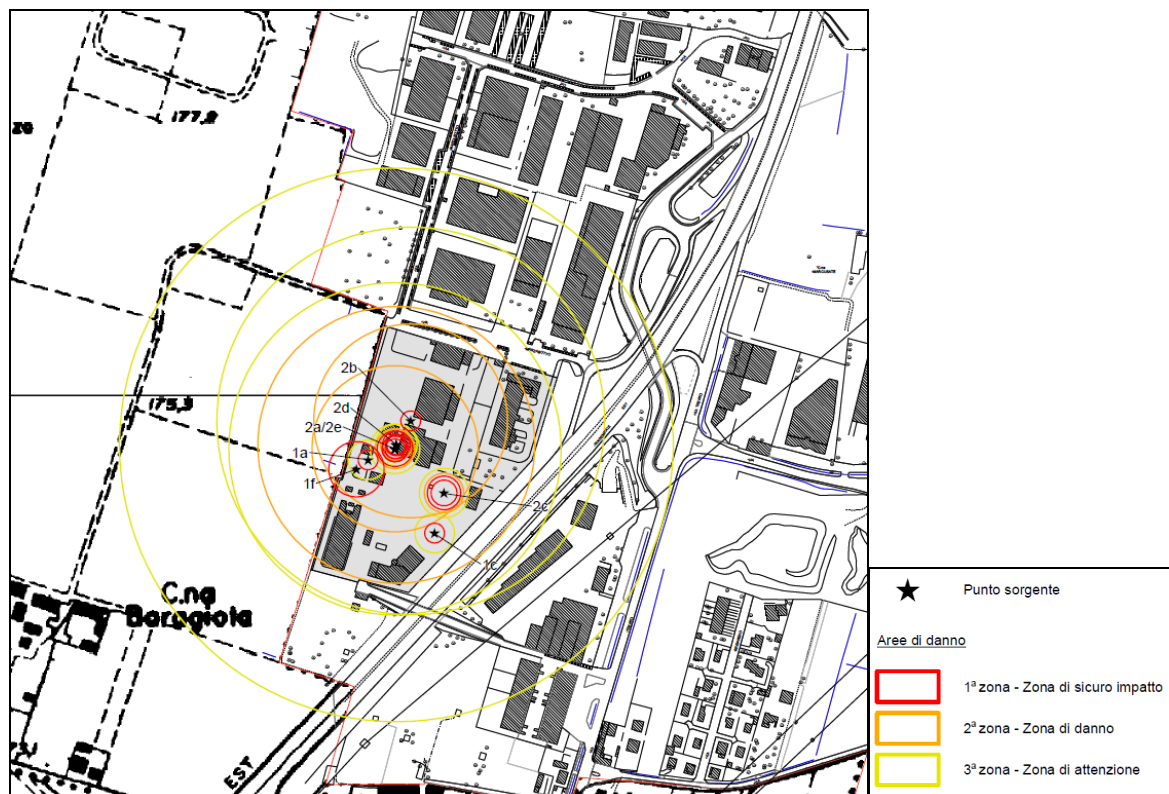


Figura 5.27 – Localizzazione delle aree di danno (fonte: documento ERIR)



Dall'analisi delle Tavole allegate al documento ERIR emerge che l'areale di danno imputabile ad un incidente che dovesse occorrere allo stabilimento non interessa l'ambito oggetto di analisi.

Per quanto riguarda i comuni confinanti, si rileva la presenza dei seguenti stabilimenti:

- ICROM S.p.A. (Concorezzo): produzione di prodotti farmaceutici
- STMICROELECTRONICS S.R.L. (Agrate Brianza): Ingegneria generale, fabbricazione e assemblaggio
- ZINCOL OSSIDI SPA (Bellusco): Lavorazione di metalli non ferrosi
- TECNOFINITURE S.R.L. (Arcore): Trattamento di metalli mediante processi elettrolitici o chimici

la cui localizzazione è sufficientemente lontana dall'ambito oggetto di analisi da non far presupporre possibili inclusioni negli areali di danno.

4. Radiazioni

Il Catasto Informatizzato Impianti di Telecomunicazione e Radiotelevisione redatto a cura di ARPA Lombardia non rileva all'interno o nei pressi dell'ambito oggetto di analisi la presenza di impianti.

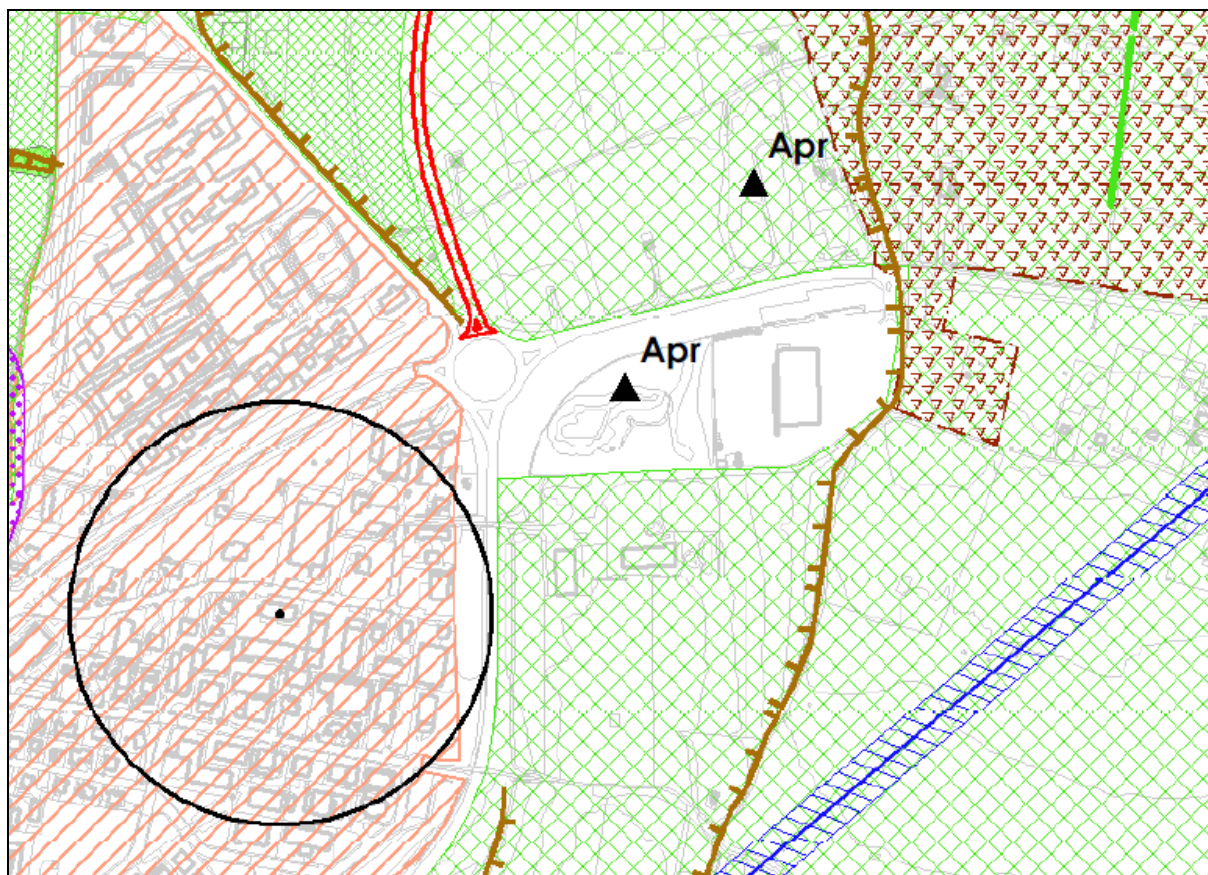
Figura 5.28 – Impianti di Telecomunicazione e Radiotelevisione sul territorio comunale



Fonte: CASTEL – Catasto Radio Impianti

La tavola dei vincoli del PGT vigente riporta la presenza di un elettrodotto che si localizza a sud dell'ambito di analisi ad una distanza tale da garantire la sicurezza per i frequentatori dell'area.

Figura 5.29 – Elettrodotti presenti nei pressi dell'ambito di analisi (TAV. 9 PdR)



Influenze della Variante sui rischi per la salute umana o per l'ambiente

Rischio geologico ed idrogeologico

Le aree del territorio comunale soggette a pericolosità ai sensi del PGRA non sono prossime all'ambito oggetto di analisi.

Rischio sismico

Per gli approfondimenti si rimanda allo studio geologico di dettaglio che accompagnerà il progetto di intervento.

Stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante

Non si rilevano areali di rischio derivanti da stabilimenti localizzati nel territorio comunale o nei comuni limitrofi che interessino l'ambito oggetto di analisi.

Radiazioni

Non vi sono fonti emissive nei pressi dell'ambito di analisi e non è prevista la localizzazione di nuovi impianti che possano dar luogo ad emissione di radiazioni al suo interno.

5.3 Sintesi delle influenze della Variante sul contesto di analisi

Si riporta di seguito una tabella contenente le considerazioni emerse in termini di impatti della Variante sulle componenti territoriali.

Tema	Influenze della Variante
Dinamiche socio – economiche	Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono sulle previsioni insediative presenti nel PGT vigente, in particolare per quanto concerne i residenti di futuro insediamento. Le nuove infrastrutture previste sono funzionali a migliorare la funzionalità di un comparto commerciale che da un lato si connota come elemento di servizio per la residenza e, dall'altro, costituisce elemento di offerta per il mercato del lavoro locale che, come analizzato nel paragrafo, registra una tenuta abbastanza stabile in un periodo di grande incertezza come quello attuale.
Infrastrutture per la mobilità e traffico	La Variante non introduce modifiche all'assetto insediativo dell'ambito AdC 2 e non comporta pertanto variazioni per quanto concerne la stima del traffico indotto valutato dal PGT vigente, dal cui studio di dettaglio si desume che <i>“la somma di flussi di traffico circolante e indotto veicolare è comunque inferiore alla capacità della direttrice, mostrando, al mattino, variazioni comparabili alle fluttuazioni settimanali (circa il 2%) e al pomeriggio riserve di capacità pari al 7%, portando ad E il livello di servizio dell'asse (limite inferiore del LdS – 93%). In linea generale, risulta confermata quindi la sostenibilità dell'area”</i>. Le modifiche all'assetto viario per l'accessibilità all'ambito AdC 2 sono funzionali a garantire una maggiore sicurezza nella percorrenza della SP 2 e a scongiurare fenomeni di congestionamento del traffico. Il tracciato ciclabile previsto dalla Variante consente il completamento della pista di connessione tra il Comune di Bellusco ed il polo scolastico, e si inserisce nel più ampio disegno di realizzazione di un percorso lungo la ex SP 2 dal quale sia possibile raggiungere sia il nucleo centrale di Vimercate, sia il quartiere delle Torri Bianche. Tale percorso contribuisce ad incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruitivi, con riduzione della circolazione di veicoli a motore.
Qualità dell'aria	La Variante non introduce modifiche all'assetto insediativo dell'ambito AdC 2 e non comporta pertanto variazioni per quanto concerne le stime inerenti le emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dalle attività insediabili e dal traffico indotto. I dati delle centraline provinciali segnalano superamenti dei livelli consentiti dalla normativa per le polveri sottili di cui i veicoli a motore sono uno dei principali generatori. La Variante induce una modifica nell'assetto della SP 2 che determina una riduzione della possibilità che si creino fenomeni di congestionamento stradale e di incremento locale delle emissioni inquinanti. La realizzazione del tratto di pista ciclabile implica la possibilità di incrementare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di corto raggio anche a scopi non fruitivi, con vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dai veicoli a motore a scoppio.
Idrografia e gestione delle acque	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano influenze dirette o indirette sulla morfologia e sulla qualità delle acque del torrente Molgora. La realizzazione delle infrastrutture previste e la loro operatività non comportano interferenze con le acque sotterranee. La gestione delle acque bianche e nere verrà concordata con l'ente gestore con il quale è già stata sondata la possibilità di allacciare l'ambito AdC 2 al tratto di rete fognaria presente in via Manin.

Tema	Influenze della Variante
	Non si rilevano aggravii nell'utilizzo o smaltimento delle acque derivanti dalle scelte di Variante, rispetto a quanto previsto e valutato per il PGT vigente.
Suolo e sottosuolo	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano la manomissione delle formazioni geomorfologiche caratterizzanti il contesto di esame, nella fattispecie identificabili con gli orli di terrazzo che limitano il paleoalveo nel quale si inserisce l'area urbanizzabile. Per quanto concerne i vincoli di natura geologica derivanti dall'essere l'area a sud della SP 2 classificata come area con presenza di riporti di materiali e le limitazioni poste dalla normativa geologica per le classi 3a e 3c, si rimanda allo studio geologico di dettaglio che verrà approntato in concomitanza con il progetto delle infrastrutture. Le modifiche introdotte dalla Variante non modificano l'assetto insediativo presente nel PGT vigente ed incidono su suoli classificati agricoli, ma non utilizzati per la coltivazione. Pertanto non si rilevano incidenze sui livelli di produttività generale dei coltivi ed il mantenimento in essere dell'attività. La Variante comporta una quota assai limitata di consumo di suolo funzionale alla realizzazione: • della viabilità di accesso all'ambito AdC2, • della rotatoria di connessione con la SP 2 (per la maggior parte corrispondente allo slargo attualmente esistente) • del tratto di pista ciclabile a nord della SP 2 in continuità con l'esistente. Quanto previsto dalla Variante è strettamente connesso con la previsione trasformativa inerente l'ambito AdC2 che ha come obiettivo la riqualificazione di un'area degradata non comportante la trasformazione di suolo agricolo. Il lieve incremento di consumo di suolo previsto dalla Variante mantiene adeguate quote di suolo permeabile e non comporta la riduzione delle dotazioni ambientali presenti che vengono solo rilocalizzate e valorizzate. Rispetto al fatto che l'ambito AdC2 ricade in corrispondenza di un sito classificato come contaminato dagli elenchi regionali, si rileva che nel luglio 2018 è stata attivata una bonifica con procedura semplificata, nell'agosto 2018 è iniziata campagna di attivazione, ultimata a dicembre 2020, dove ARPA ha rivelato la non conformità della bonifica semplificata che è stata integrata con un progetto nell'aprile 2021. Sta per essere completata la caratterizzazione e bonifica a seguito di un contraddittorio e su indicazioni di ARPA
Paesaggio	La Variante è strettamente associata alla trasformazione dell'ambito AdC 2 che comporta la riqualificazione di un'area compromessa dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono negativamente sugli elementi di riconoscibilità residui del paesaggio dell'alta pianura a oriente di Monza, rilevati come di pregio dal PTCP. Nei pressi dell'ambito di analisi non sono presenti: beni storico architettonici sottoposti a vincolo o tutela; aggregati storici; parchi e giardini storici; aree di rinvenimento o rischio archeologico; inoltre non si rilevano elementi fondanti del paesaggio rurale che possano essere obliterati o celati dalle realizzazioni previste. In particolare la Variante non contempla riduzioni dei suoli classificati come agricoli che possano determinare condizioni di degrado derivanti da frammentazione o interclusione dei coltivi. Viene migliorata la condizione delle visuali lungo la SP 2 predisponendo adeguati interventi di valorizzazione ambientale funzionali alla mitigazione e compensazione degli interventi previsti sia all'interno dell'area interclusa, sia in fregio alla pista ciclabile, con nuove piantagioni arboreo-arbustive di qualità in sostituzione di quelle esistenti. Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale. La previsione di un tracciato ciclabile nei pressi delle aree del PLIS PANE

Tema	Influenze della Variante
	consentirà inoltre il loro raggiungimento anche dal Comune di Bellusco, favorendo la creazione di itinerari fruitivi di livello sovracomunale.
Ecosistema e biodiversità	In generale la Variante non produce effetti su ambiti di rilevanza ambientale quali habitat di interesse comunitario, non riduce superfici boscate, non determina pressioni su ambienti idrici, non frammenta spazi aperti funzionali al transito della fauna terricola. La previsione della nuova viabilità si sviluppa all'interno di un ambito non edificato intercluso tra la SP 2 e l'area in cui è presente un'attività commerciale e nella quale sarà realizzata l'urbanizzazione connessa all'ambito AdC2. In particolare non si rileva la perdita di funzionalità del corridoio primario della RER che lambisce il lato orientale dell'ambito di analisi e degli elementi di secondo livello che si sviluppano ad ovest, essendo tra l'altro coincidenti con il plesso scolastico per l'istruzione secondaria. Per quanto concerne i corridoi ed il disegno della Rete di Ricomposizione Paesaggistica del PTCP, rispetto all'assetto attuale dell'ambito di analisi, le modifiche introdotte dalla Variante non comportano né la frammentazione dei corridoi, né la totale obliterazione di spazi non edificati sia dal punto di vista fisico, sia da quello percettivo, potendosi attivare interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale atti a creare una stepping stone locale che abbia valore di interconnessione tra gli spazi agricoli circostanti e le aree verdi interne all'urbanizzato. Anche per quanto concerne le alberature in fregio alla SP 2, al fine di permettere la realizzazione del tracciato ciclabile, si prevede la ricollocazione e potenziamento così da mantenerne il valore ecologico attualmente attribuito anche dal PGT vigente. Quanto previsto dalla Variante non interferisce con la strategia del PGT vigente atta ad ampliare la superficie del PLIS PANE sottoponendo a tutela paesaggistica ed ambientale ampie quote del territorio rurale. Lo schema di REC presente nel PGT vigente recepisce e dettaglia le indicazioni provenienti dai livelli regionale e provinciale, pertanto si rileva come le modifiche introdotte dalla Variante non comportino una compromissione degli obiettivi comunali in ordine alla realizzazione di un sistema locale di tutela e valorizzazione ecologica.
Rumore	Rispetto ai livelli di compromissione del clima acustico registrati all'estremità ovest dell'ambito oggetto di analisi, in corrispondenza della rotatoria tra la SP 2 e la SP 3, le modifiche introdotte dalla Variante sono funzionali ad una fluidificazione del traffico veicolare lungo la SP 2 che ha come conseguenza una riduzione delle emissioni acustiche conseguenti all'assetto delle trasformazioni nell'ambito AdC 2 così come previste dal PGT.
Rischi per la salute umana o l'ambiente	<u>Rischio geologico ed idrogeologico</u> Le aree del territorio comunale soggette a pericolosità ai sensi del PGRA non sono prossime all'ambito oggetto di analisi. <u>Rischio sismico</u> Per gli approfondimenti si rimanda allo studio geologico di dettaglio che accompagnerà il progetto di intervento. <u>Stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante</u> Non si rilevano areali di rischio derivanti da stabilimenti localizzati nel territorio comunale o nei comuni limitrofi che interessino l'ambito oggetto di analisi. <u>Radiazioni</u> Non vi sono fonti emissive nei pressi dell'ambito di analisi e non è prevista la localizzazione di nuovi impianti che possano dar luogo ad emissione di radiazioni al suo interno.

6 QUADRO SINTETICO DI CONFRONTO

Si presenta una tabella ove sono riportati gli argomenti che devono essere affrontati in un Rapporto Preliminare secondo la DGR 761/2010 confrontati con una sintesi delle principali considerazioni emerse dall'analisi effettuata nei capitoli precedenti.

Argomenti del Rapporto Preliminare (DGR 761/2010)	Considerazioni derivanti dall'analisi
In quale misura il progetto stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;	In generale la ridotta dimensione territoriale degli interventi connessi alla Variante non consente di identificarli quali elementi di riferimento per altri progetti. La futura progettazione della nuova viabilità di collegamento con la Pedemontana dovrà tenere in adeguata considerazione la presenza del tracciato ciclabile di connessione tra la SP 2 e l'ambito urbano.
In quale misura il progetto influenza altri p/p, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;	Quanto previsto dalla Variante costituisce il corollario di un intervento di recupero urbano inerente un'area degradata e compromessa sulla quale si svilupperà una nuova attività commerciale. La realizzazione del tracciato ciclopedonale consente inoltre di potenziare la rete della mobilità dolce sovrallocale attualmente interrotta tra Vimercate e Bellusco.
La pertinenza del progetto per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;	Le modifiche indotte dalla Variante implicano, rispetto alle previsioni del PGT vigente: - una riduzione dei livelli di inquinamento acustico derivanti dal transito veicolare sulla SP 2 - una limitata riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dall'uso dei veicoli a motore per spostamenti di corto raggio
Problemi ambientali relativi al progetto;	Non si sono rilevate problematiche di natura ambientale connesse alla Variante.
La rilevanza del progetto per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. p/p connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque);	I temi trattati dalla Variante e la ridotta dimensione territoriale di riferimento non consentono di attivare interventi di ampio respiro, che possano essere esempi esportabili, connessi all'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;	Le previsioni connesse alla Variante hanno carattere di irreversibilità, contemplando un limitato consumo di suolo funzionale alla realizzazione di tratti di infrastruttura viaria e ciclabile.
Carattere cumulativo degli effetti;	Rispetto alle previsioni del PGT vigente la Variante in oggetto comporta una riduzione dei livelli di inquinamento acustico ed una limitata riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera. Di contro si rileva un limitato consumo di suolo funzionale alla realizzazione di tratti di

	infrastruttura viaria e ciclabile che non comporta comunque livelli critici di impermeabilizzazione.
Natura transfrontaliera degli effetti;	La Variante non contempla interventi a carattere transfrontaliero.
Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);	Come evidenziato nel capitolo precedente non si rilevano particolari problematiche per la salute umana.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);	Gli interventi connessi alla Variante sono spazialmente limitati alle aree a nord e sud della SP 2 nel tratto prospiciente l'ambito AdC 2.
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: • delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, • del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite; • dell'utilizzo intensivo del suolo;	Come evidenziato nel capitolo precedente non si rilevano pressioni critiche sul comparto naturale e paesaggistico locale, inoltre gli interventi previsti dalla Variante non comportano criticizzazione dei parametri di qualità ambientale (segnatamente per quanto concerne la qualità dell'aria e delle acque). Per quanto concerne il consumo di suolo non sono previsti livelli critici di impermeabilizzazione.
Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.	Non vi sono all'interno o nei pressi dell'area di analisi paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

7 CONCLUSIONI

Alla luce dell'analisi effettuata si può pertanto affermare che:

1. La Variante al PGT vigente non contiene previsioni contrastanti con gli obiettivi e gli indirizzi degli strumenti di governo del territorio di scala sovraordinata ed in particolare:
 - È coerente o non ostativa con gli obiettivi tematici e territoriali del PTR e con i criteri insediativi e di tutela del sistema rurale e dei valori ambientali e paesaggistici dell'integrazione al PTR ai sensi della LR 31/2014
 - Non contiene previsioni in contrasto con gli indirizzi di tutela e gli elementi di attenzione presenti nella cartografia del PPR
 - È coerente o non ostativa con gli obiettivi del PTCP e, nella fattispecie, non contrasta il progetto della rete di ricomposizione paesaggistica e non riduce la produttività di ambiti agricoli vocati nei fatti alla produzione primaria
 - È coerente o non ostativa con gli obiettivi del PGT e contribuisce al raggiungimento delle strategie di sviluppo territoriale
2. Le modifiche introdotte dalla Variante non modificano l'assetto insediativo presente nel PGT vigente ed incidono su suoli classificati agricoli, ma non utilizzati per la coltivazione. Pertanto non si rilevano incidenze sui livelli di produttività generale dei coltivi ed il mantenimento in essere dell'attività.
3. La Variante comporta una quota assai limitata di consumo di suolo funzionale alla realizzazione:
 - della viabilità di accesso all'ambito AdC2,
 - della rotatoria di connessione con la SP 2 (per la maggior parte corrispondente allo slargo attualmente esistente)
 - del tratto di pista ciclabile a nord della SP 2 in continuità con l'esistente.
4. Le modifiche indotte dalla Variante implicano, rispetto alle previsioni del PGT vigente:
 - una riduzione dei livelli di inquinamento acustico derivanti dal transito veicolare sulla SP 2
 - una limitata riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera derivanti dall'uso dei veicoli a motore per spostamenti di corto raggio
5. Quanto previsto dalla Variante in oggetto non interferisce criticamente con le componenti del contesto analizzate.
6. Quanto previsto dalla Variante è strettamente connesso con la previsione trasformativa inerente l'ambito AdC2 che ha come obiettivo la riqualificazione di un'area degradata dal punto di vista paesaggistico ed ambientale

Per tali motivazioni non si ravvisa la necessità di un assoggettamento alla procedura di VAS della Variante Parziale degli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio per realizzazione di modifica previsioni viabilistiche e ciclopedonali sulla SP 2 Monza – Trezzo.

8 FONTI UTILIZZATE

Tema	Ente / autore	Documento o Banca dati
Demografia	<i>Demo ISTAT</i>	Dati sulla popolazione residente
Quadro economiso	<i>Comune di Vimercate</i>	Relazione PGT 2020
Infrastrutture per la mobilità e traffico	<i>Comune di Vimercate</i>	Stima dei carichi di traffico indotti dagli interventi previsti dal PGT (allegato 12 al PGT)
Qualità dell'aria	<i>ARPA Lombardia</i>	Rapporto provinciale sulla qualità dell'aria, 2020
Idrografia e gestione delle acque	<i>ARPA Lombardia</i>	LIMeco acque 2014-2019
		Stato Chimico acque sotterranee 2016-2019
	<i>Comune di Vimercate</i>	Componente Geologica del PGT (2016)
	<i>BrianzAcque</i>	Rapporto Informativo Annuale (2017 e 2019)
Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo	<i>Regione Lombardia</i>	Geoportale Regione Lombardia
		Elenchi siti bonificati e contaminati
	<i>Comune di Vimercate</i>	Documento di Piano del PGT vigente
		Componente Geologica del PGT (2016)
Paesaggio ed elementi storico – architettonici	<i>Provincia di Monza e Brianza</i>	PTCP – Allegato A
	<i>Comune di Vimercate</i>	Documento di Piano del PGT vigente
Ecosistema e biodiversità	<i>Regione Lombardia, Fondazione Lombardia per L'ambiente.</i>	Relazione di sintesi "Rete ecologica della Pianura Padana Lombarda" 2010
	<i>Provincia di Monza e Brianza</i>	Documenti analitici del PTCP
	<i>Comune di Vimercate</i>	PGT vigente
Rumore	<i>Comune di Vimercate</i>	Piano di Zonizzazione Acustica (2021)
Rischi per la salute umana o per l'ambiente	<i>Autorità di Bacino del Fiume Po / Regione Lombardia</i>	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (2019)
	<i>Ministero dell'Ambiente</i>	Inventario Nazionale Stabilimenti a Rischio Incidente Rilevante (2021)
	<i>ARPA Lombardia</i>	Catasto Impianti di Telecomunicazione
	<i>Comune di Vimercate</i>	Componente Geologica del PGT (2016)
		Documento ERIR
		Tavola 9 PdR PGT vigente