

Tronco

A52 - TANGENZIALE NORD DI MILANO

Oggetto

Potenziamento interconnessione A4-A52 ramo di svincolo tra A4 dir. Torino e A52 dir. Rho e svincolo Monza S. Alessandro - Opera connessa Olimpiadi 2026

CUP: -

Fase progettuale

PROGETTO ESECUTIVO

LA CONCEDENTE



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

LA CONCESSIONARIA



MILANO SERRAVALLE
MILANO TANGENZIALI S.p.A
IL DIRETTORE TECNICO
dott. ing. Giuseppe Colombo

Il progettista



Descrizione elaborato

SIA - STUDIO AMBIENTALE

-

Studio di Impatto Ambientale

Sezione 3 Quadro pianificatorio e programmatico

-

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	29/02/2024	EMISSIONE	R. Vezzani	M. Tomasin	M. Mariani
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Codifica elaborato



Codice Fase Ambito Progressivo Tipo Lotto Zona Opera Tratto Rev

Scala

-

IL PRESENTE DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO, IN TUTTO O IN PARTE, SENZA IL CONSENSO SCRITTO DELLA MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI S.P.A..
OGNI UTILIZZO NON AUTORIZZATO SARA' PERSEGUITO A NORMA DI LEGGE.

THIS DOCUMENT MAY NOT BE COPIED, REPRODUCED OR PUBLISHED, EITHER IN PART OR IN ITS ENTIRETY, WITHOUT THE WRITTEN PERMISSION OF MILANO SERRAVALLE MILANO TANGENZIALI S.P.A..
UNAUTHORIZED USE WILL BE PROSECUTED BY LAW.

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	RELAZIONE COL QUADRO PROGRAMMATICO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI.....	4
2.1	QUADRO DI RIFERIMENTO DI LIVELLO REGIONALE	4
2.2	QUADRO DI RIFERIMENTO DI LIVELLO PROVINCIALE	10
2.2.1	PTCP (CONTENUTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ)	10
2.2.2	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	17
3	RELAZIONE COL QUADRO DELLE TUTELE E DEI VINCOLI AMBIENTALI	24
3.1	TUTELE NATURALISTICHE ED AMBIENTALI.....	24
3.2	BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI EX D.LGS. N. 42/2004 E S.M.I.	25
3.3	VINCOLO IDROGEOLOGICO	27
3.4	CONDIZIONAMENTI IDRAULICI.....	28
4	RELAZIONE COL QUADRO PIANIFICATORIO TERRITORIALE.....	31
4.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE.....	31
4.1.1	ELEMENTI DI ATTENZIONE.....	32
4.1.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	48
4.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	51
4.2.1	ELEMENTI DI ATTENZIONE.....	51
4.2.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	63
4.3	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONZA.....	65
4.3.1	ELEMENTI DI ATTENZIONE.....	65
4.3.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	76
4.4	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CINISELLO BALSAMO	78
4.4.1	ELEMENTI DI ATTENZIONE.....	78
4.4.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	80
5	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	81

1 PREMESSA

La proposta progettuale oggetto del presente SIA ha modificato sostanzialmente la versione precedente sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA, con totale riconfigurazione dei rami di svincolo nell'area del Casignolo. La nuova versione progettuale prevede un nuovo ramo uscente dalla A52 che si raccorda alla via Edison in aderenza e parziale sovrapposizione al sedime della strada locale ed elimina il tratto stradale che nella precedente versione collegava via Edison e viale Campania, con pista ciclo-pedonale in parallelo a nord.

Figura 1.1 – Confronto tra versione progettuale sottoposta a procedura di Verifica VIA e attuale proposta progettuale (in azzurro), con evidenza (in rosso) delle parti eliminate rispetto alla prima versione oggi superata



Nel territorio comunale di Monza (MB) sono previste le opere principali di progetto, mentre nel territorio di Cinisello Balsamo (MI) sono previsti esclusivamente interventi in corrispondenza delle sedi stradali esistenti, con sistemazione del tratto di via Edison connesso alla nuova rotatoria e un lieve allargamento della curva della rampa di uscita A52 sulla SS36, coinvolgendo un'area a lato di proprietà di Milano Serravalle, e con un prolungamento della corsia di immissione sulla Strada statale, con interventi in carreggiata esistente.

La presente Sezione analizza il rapporto tra l'opera proposta ed i contenuti degli strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento per il contesto settoriale e territoriale in cui si inserisce l'intervento.

Nel seguito sono, pertanto, sviluppate specifiche analisi riferite:

- agli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità, quale settore di riferimento per il progetto infrastrutturale in oggetto;
- al quadro delle tutele e dei vincoli ambientali;

- agli strumenti di pianificazione territoriale, al fine di determinare gli elementi di condizionamento ed attenzione ambientale riconosciuti alle diverse scale di governo e interessati dall'intervento.

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità, l'analisi è sviluppata in riferimento ai seguenti elementi contenuti negli strumenti di pianificazione e programmazione dei diversi livelli di governo territoriale di riferimento:

- livello regionale: Programma degli interventi per la ripresa economica "*Piano di Lombardia*" e Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT);
- livello provinciale: Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia (PTCP) di Monza e Brianza, nello specifico per i contenuti in materia di infrastrutture per la mobilità, e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Per quanto attiene al quadro delle tutele e dei vincoli ambientali è fatto riferimento ai seguenti elementi di attenzione:

- tutele naturalistiche ed ambientali;
- beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;
- vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923;
- condizionamenti idraulici e di dissesto definiti ai sensi del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione territoriale, l'analisi è sviluppata rispetto ai seguenti piani di riferimento per il governo del territorio interessato dalla proposta di intervento:

- Piano Territoriale Regionale (PTR); il PTR, in applicazione dell'art. 19 della L.r. n. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) e contiene, pertanto, il Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza;
- Piani di Governo del Territorio (PGT) dei comuni interessati: Monza e Cinisello Balsamo.

Per quanto attiene ai piani di specifici settori di riferimento pertinenti al caso in oggetto (es. Piani di classificazione acustica, ecc.), si fa rimando alle correlate componenti del Quadro ambientale analizzate nella successiva Sezione 4 del presente Studio di Impatto Ambientale.

2 RELAZIONE COL QUADRO PROGRAMMATICO DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

Il presente Capitolo analizza la relazione della proposta di intervento con la pianificazione e programmazione della mobilità e dei trasporti nel quadrante territoriale in cui si inserisce l'opera.

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO DI LIVELLO REGIONALE

La Legge regionale lombarda n. 9 del 04/05/2020 recante "*Interventi per la ripresa economica*" e s.m.i., all'art. 1 ha istituito il Fondo "*Interventi per la ripresa economica*" per sostenere il finanziamento degli investimenti regionali e dello sviluppo infrastrutturale, quale misura per rilanciare il sistema economico sociale e fronteggiare l'impatto negativo sul territorio lombardo derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19.

Con Deliberazione n. 3531 del 05/08/2020 la Giunta regionale lombarda ha approvato il "*Programma degli interventi per la ripresa economica*" di cui alla citata L.r. n. 9/2020. Negli allegati della Delibera sono elencati gli interventi per i quali è identificato il finanziamento regionale complessivo ed i correlati beneficiari; in tali elenchi è inserito l'intervento denominato "*Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro*", con beneficiario la Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., che gestisce in concessione l'A52 "*Tangenziale Nord di Milano*".

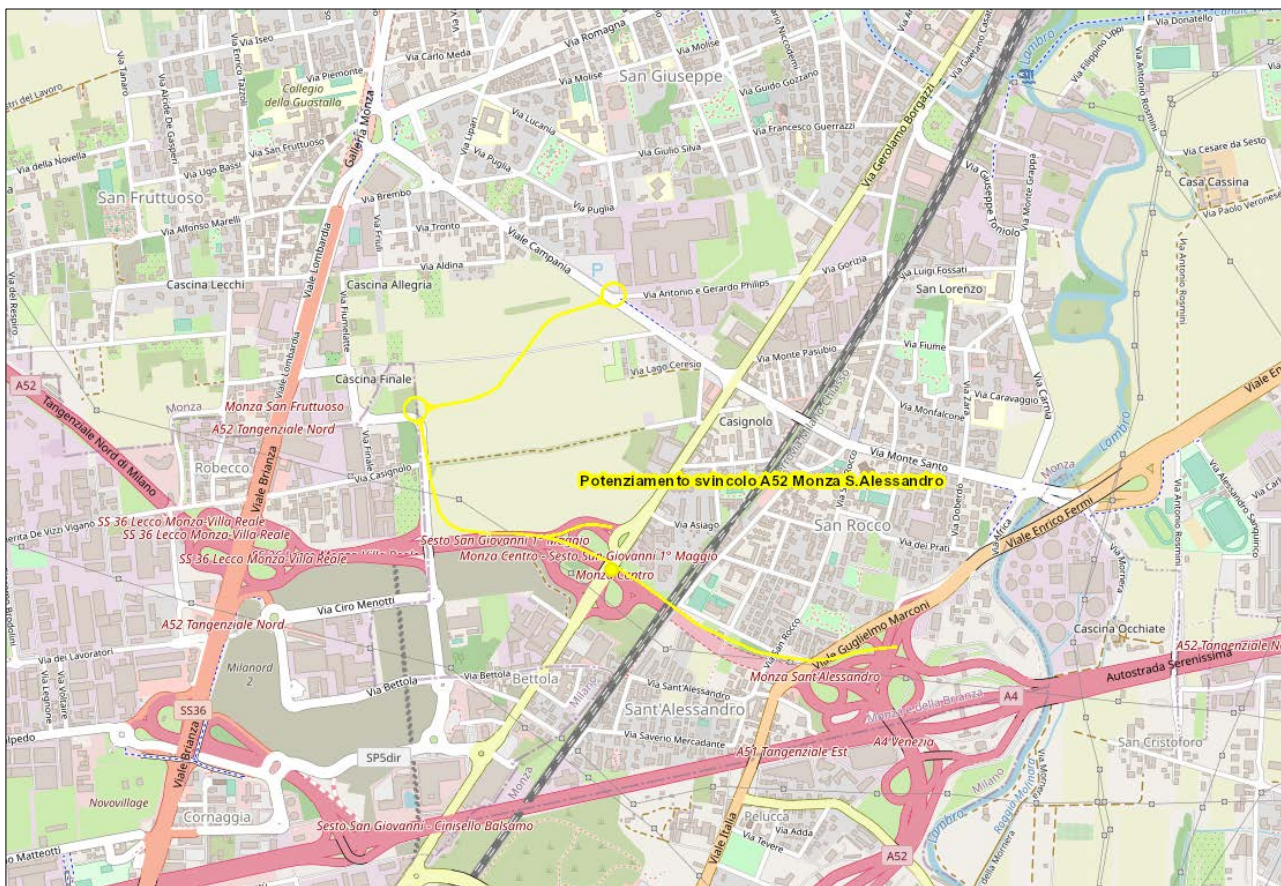
Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota del 18/09/2020 (prot.U.0036679) ha trasmesso a Regione Lombardia la proposta di decreto interministeriale di individuazione delle opere infrastrutturali per le Olimpiadi Milano-Cortina 2026; in Allegato 4 tra le "*opere connesse e di contesto*" è inserito il suddetto "*Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro*", qualificato come "*opera di contesto*".

Con Delibera di Giunta Regionale n. 3674 del 13/10/2020, Regione Lombardia ha deliberato di formulare favorevole volontà di intesa sulla suddetta proposta di decreto interministeriale.

In riferimento a tale previsione infrastrutturale, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ha sviluppato il progetto del potenziamento dello svincolo A4-A52 inserito negli atti di cui sopra.

Il servizio di mappa degli interventi infrastrutturali programmati in Lombardia, fornito dal Geoportale Lombardia, riporta il tracciato dell'intervento secondo il Progetto di fattibilità tecnica ed economica.

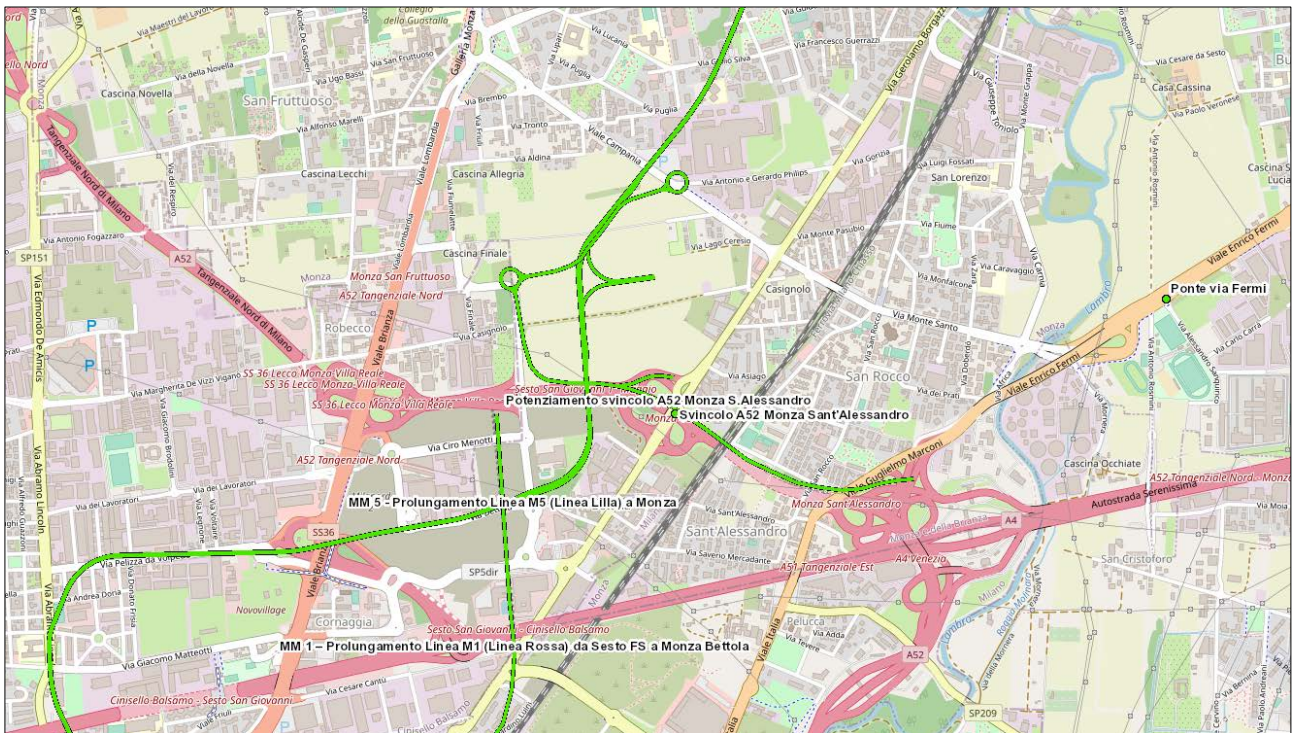
Figura 2.1 – Il tracciato dell'intervento stradale di progetto rappresentato ne quadro delle opere infrastrutturali previste dal Piano Lombardia (fonte: servizio di mappa degli interventi infrastrutturali programmati in Lombardia: <https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)



Il medesimo servizio cartografico identificata ulteriori interventi infrastrutturali nel medesimo quadrante territoriale in cui è previsto l'intervento di progetto:

- il prolungamento della Linea metropolitana milanese M5 sino a Monza;
- il prolungamento della Linea metropolitana milanese M1 sino a Bettola di Monza, a sud dell'Autostrada A52, a confine con Cinisello Balsamo;
- l'intervento di manutenzione straordinaria dei ponti di via Fermi sul Fiume Lambro comune di Monza.

Figura 2.2 – Quadro di tutte le opere infrastrutturali previste dal Piano Lombardia nel quadrante territoriale in cui si inserisce l'intervento stradale di progetto (fonte: servizio di mappa degli interventi infrastrutturali programmati in Lombardia: <https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>)



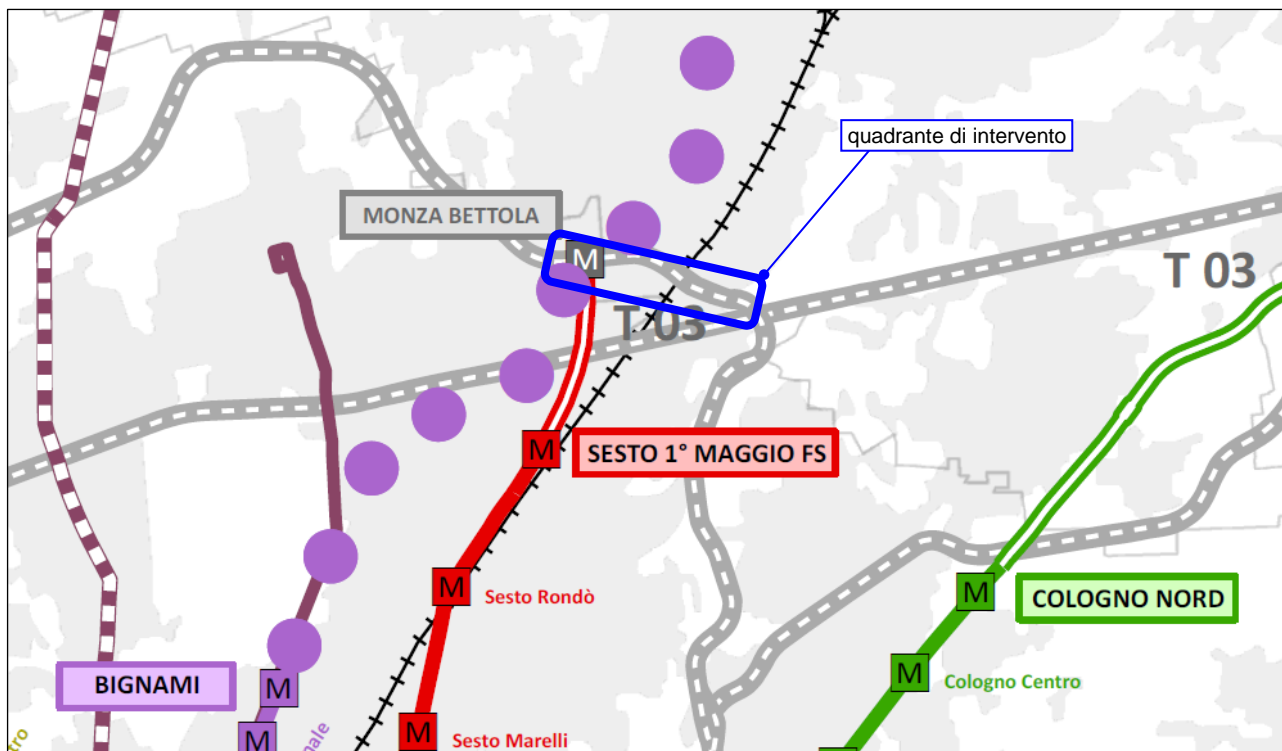
I due interventi di prolungamento delle Linee metropolitane milanesi sono stati inseriti nel Piano Lombardia riprendendo quanto già previsto nel quadro delle strategie regionali per la mobilità declinate nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), approvato con d.c.r. n. 1245 del 20/09/2016.

La Tavola 2 del PRMT illustra gli “*Interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria*”.

A sud dell’Autostrada A52, nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento in progetto, è in fase di realizzazione il prolungamento della Linea metropolitana Milano M1 da Sesto FS a Monza Bettola; tale previsione è indicata nel PRMT con codice T3.

La Tavola 2 indica nella porzione occidentale del quadrante territoriale interessato dal progetto (area del Casignolo a Monza) “*Interventi da approfondire*”, nello specifico correlati al prolungamento della linea metropolitana M5, da Bignami verso i centri abitati di Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo, fino a Monza Bettola (interconnessione con M1), e oltre sino al polo istituzionale in via Grigna, passando dal Parco di Monza.

Figura 2.3 – Estratto della Tavola 2 “Interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria” del PRMT



Interventi sulla rete metropolitana e metrotranviaria

== Metro Milano - M1

== Metro Milano - M2

●●●●● Interventi da approfondire

--- Rete metrotranviaria

Rete metropolitana e metrotranviaria esistente

M Metro Milano - M1

M Metro Milano - M2

M Metro Milano - M5

--- Rete metrotranviaria

T 03 Prolungamento linee metropolitane Milano (M1 fino a Monza Bettola, M2 fino a Vimercate, M3 fino a Paullo)

Il PRMT contiene, oltre agli interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria, anche:

- gli interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci;
- gli interventi sulla rete viaria;
- i percorsi ciclabili regionali, come ripresi dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

La Tavola 1 del PRMT illustra gli “Interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci”. Come evidenziato nella sezione introduttiva del presente Studio (Sezione 1), l'intervento in progetto prevede l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria Milano – Monza utilizzando un tratto di galleria già esistente affianco all'attuale galleria A52.

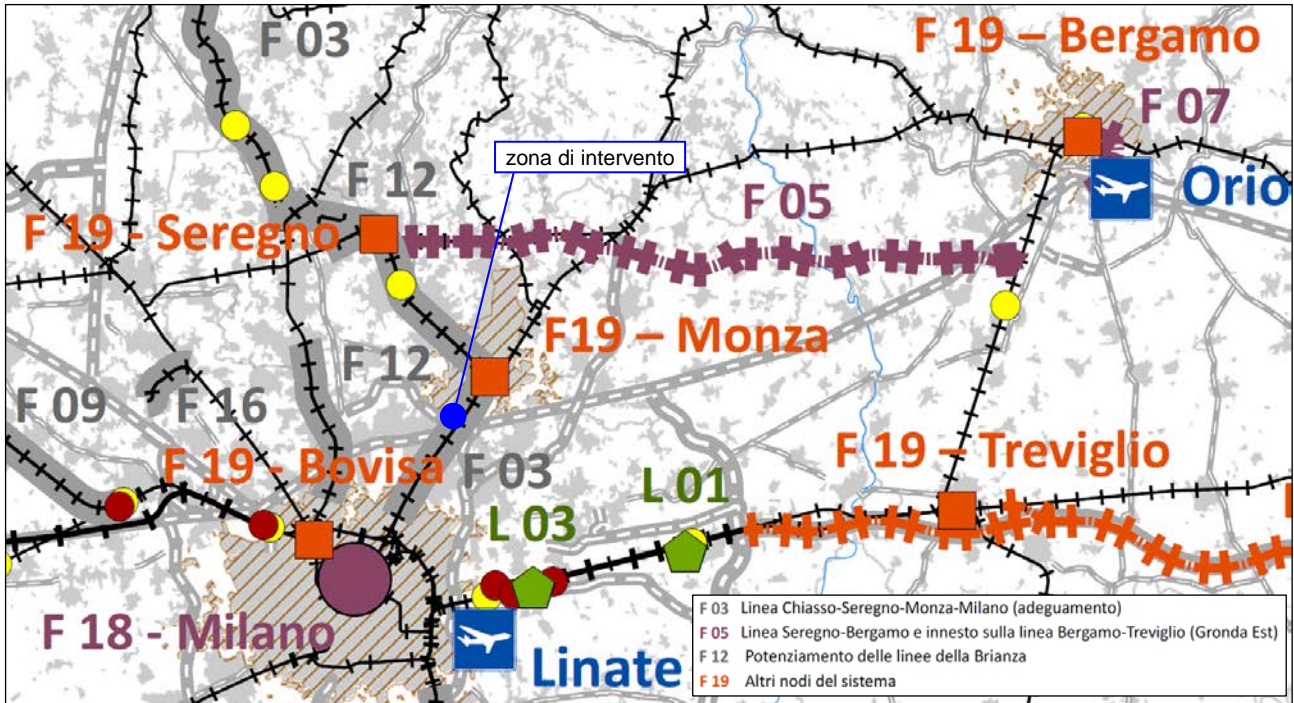
La suddetta linea ferroviaria è inserita nel quadro degli interventi di potenziamento ferroviario, indicati con codice F 03 “Linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano (adeguamento)”.

La linea Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano afferente ai transiti internazionali di Chiasso sarà oggetto di interventi di potenziamento per far fronte a impegni internazionali tra Italia e Svizzera, miranti ad assicurare standard adeguati alla circolazione di treni merci in coerenza con l'entrata in esercizio di AlpTransit, e a migliorare i servizi regionali veloci di connessione tra Milano, la Brianza, Como e il Ticino.

Intervento integrativo al potenziamento della linea storica Chiasso-Milano è il quadruplicamento Chiasso-Monza che prevede la realizzazione di una linea a doppio binario che da Chiasso raggiunge Seregno e da qui si collega con la Gronda Est merci Seregno-Bergamo.

L'intervento stradale di progetto, in galleria sotto la linea ferroviaria, non interferisce con l'attuazione delle previsioni di adeguamento programmate.

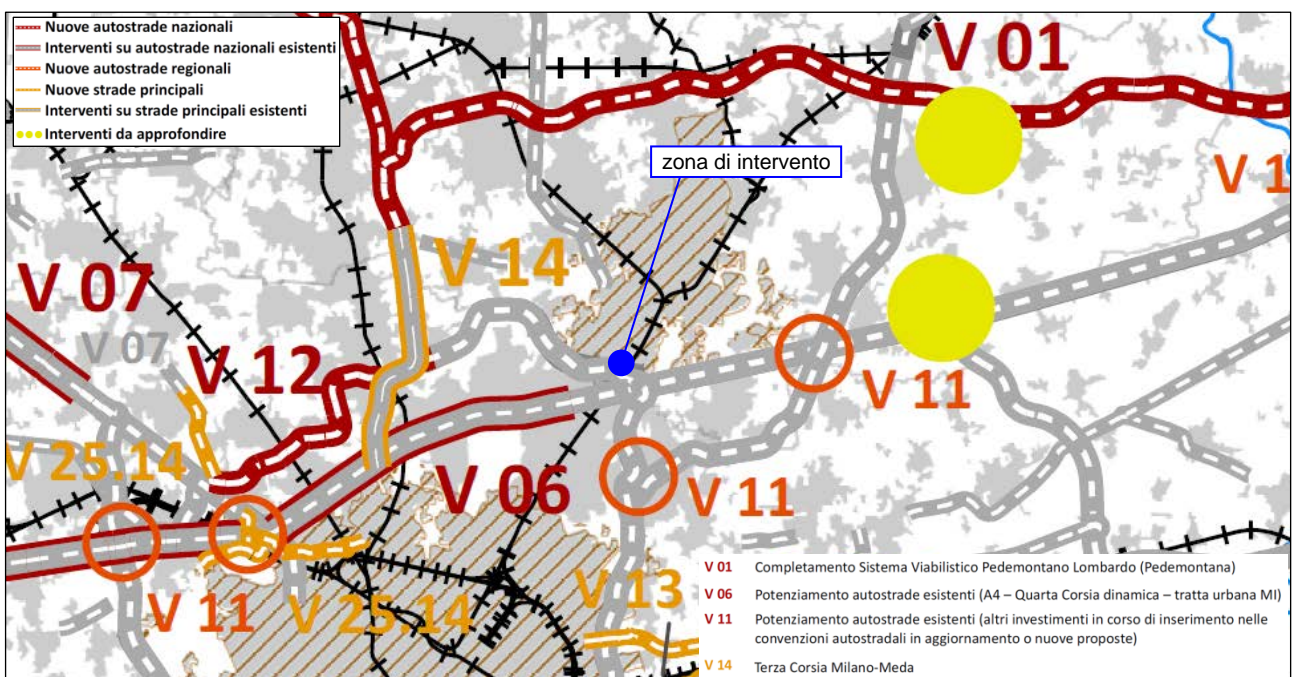
Figura 2.4 – Estratto della Tavola 1 “Interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci” del PRMT



La Tavola 3 del PRMT illustra gli “Interventi sulla rete viaria”.

Dall'analisi della cartografia, non emergono previsioni viabilistiche nell'area dell'intervento in oggetto e al contorno.

Figura 2.5 – Estratto della Tavola 3 “Interventi sulla rete metropolitana viaria” del PRMT



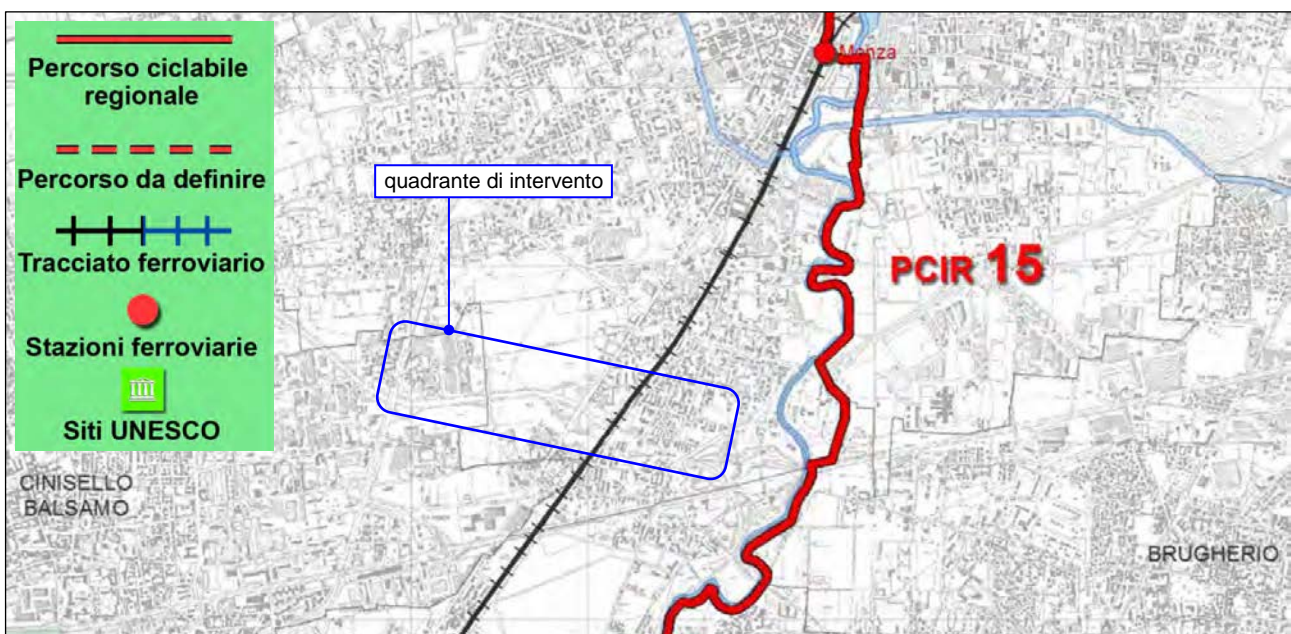
Per il Sistema Ciclabile di Scala Regionale, il PRMT assume il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) quale strumento dedicato esplicitamente alla promozione dell'uso della bicicletta non solo per gli spostamenti di carattere turistico, ma anche per quelli legati alle necessità quotidiane.

Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale, mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza"; inoltre, definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

Il PRMC non individua percorsi nelle aree di intervento.

Lungo il Lambro, in zona ma a distanza dalle aree di intervento, si estende il Percorso ciclabile di interesse regionale (PCIR) n. 15 "Lambro, Abbazie ed Expo".

Figura 2.6 – Estratto della cartografia del PRMC per il contesto in cui si inserisce l'intervento, relativamente alla Tavola 2/6 del PCIR n. 15 "Lambro, Abbazie ed Expo"



2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO DI LIVELLO PROVINCIALE

Per l'analisi del quadro di riferimento di livello provinciale sono assunti i seguenti strumenti:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), per i contenuti in materia di infrastrutture per la mobilità;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

2.2.1 PTCP (CONTENUTI IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è uno degli strumenti di pianificazione che, con il piano regionale e i piani comunali, partecipano al governo del territorio. Il PTCP è atto di indirizzo della programmazione socio-economica della provincia ed ha efficacia paesaggistico-ambientale, nei termini precisati dalla legge.

Il PTCP di Monza e Brianza è stato approvato il 10 luglio 2013 (Deliberazione Consiliare n. 16/2013) ed è efficace dal 23 ottobre 2013 (Burl n. 43 del 23/10/2013).

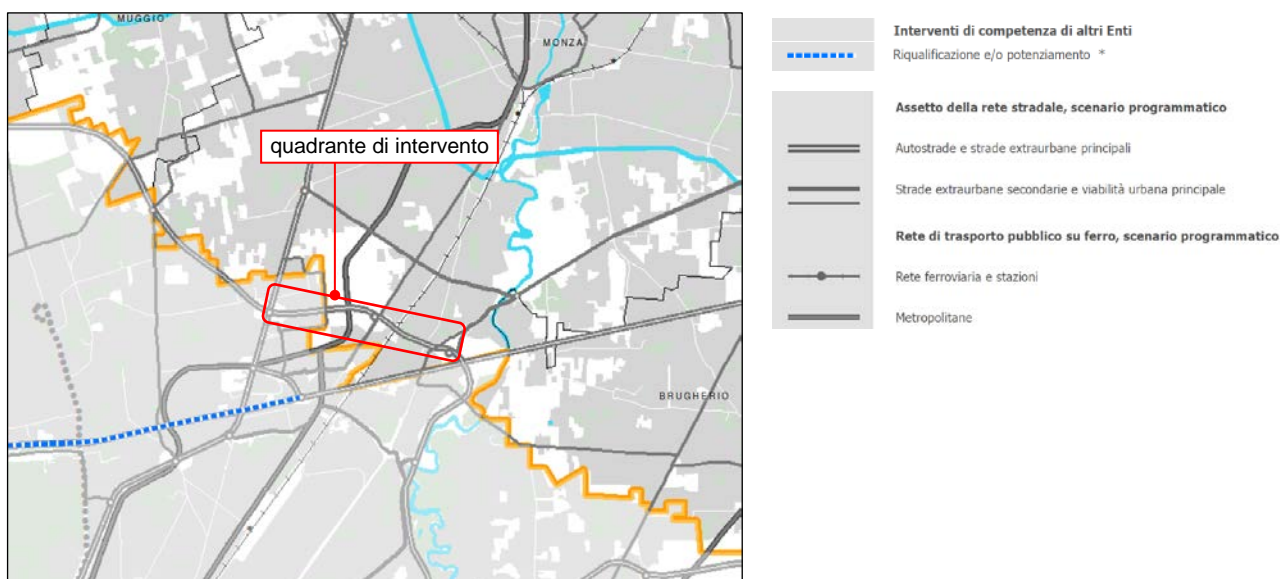
Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 16 del 25/05/2023 è stata approvata la variante del PTCP in materia di infrastrutture per la mobilità, pubblicata su BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 34 del 23/08/2023.

La **Tavola 10** illustra gli interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico.

Nell'area di intervento e al contorno non sono segnalate previsioni infrastrutturali viabilistiche, in coerenza con il PRMT precedentemente analizzato.

A sud-ovest dell'area di intervento, la Tavola evidenzia la previsione della quarta corsia dell'Autostrada A4.

Figura 2.7 – Estratto della Tavola 10 “Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico” del PTCP vigente nel contesto in cui si inserisce l'intervento

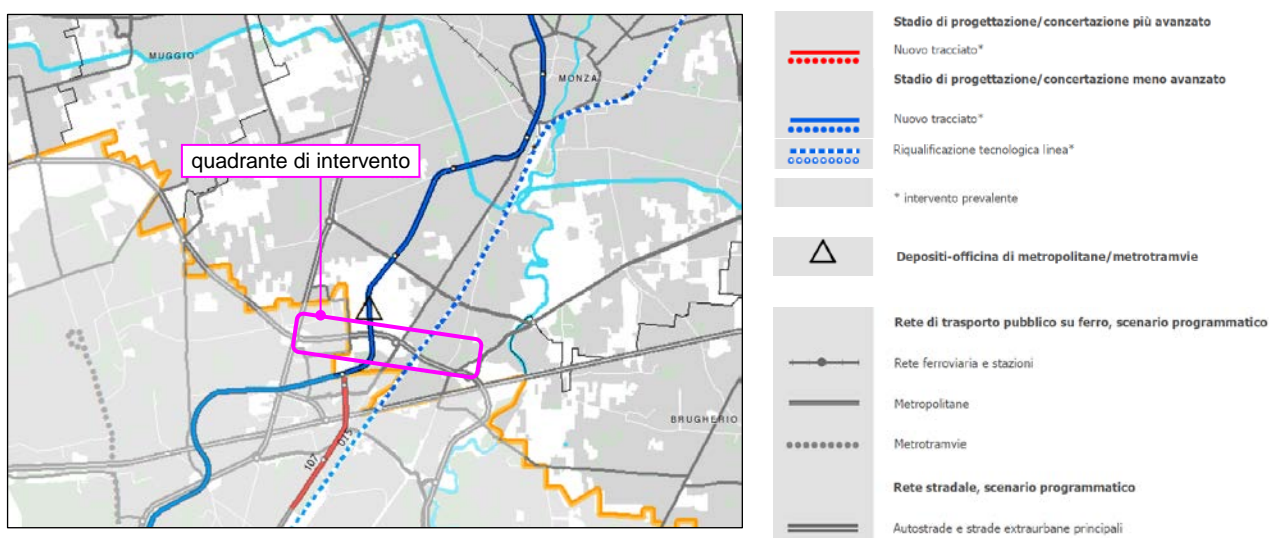


119	Quarta corsia dinamica lungo la A4 a nord di Milano	Progetto definitivo approvato con il Provvedimento di Intesa Stato Regione n.7562 del 4.9.2013 In realizzazione	ASPI ("opera necessaria" Expo 2015)
-----	---	--	-------------------------------------

La **Tavola 11** illustra gli interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico.

In coerenza con il PRMT, la Tavola evidenzia l'intervento di prolungamento della linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola (cod. 107 nella Tavola), l'intervento di prolungamento della linea metropolitana M5 a Monza (cod. 117 nella Tavola) e l'intervento di ammodernamento della linea ferroviaria Milano – Monza (cod. 015 nella Tavola).

Figura 2.8 – Estratto della Tavola 11 “Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico” del PTCP vigente nel contesto in cui si inserisce l'intervento



015	Ammodernamento FS Milano-Monza	In realizzazione	RFI/Regione Lombardia ("opera necessaria" Expo 2015)
107	Prolungamento della linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola	In realizzazione	Comune di Milano (intervento di "Legge Obiettivo" e "opera connessa" Expo 2015")
117	Prolungamento della linea metropolitana M5 a Monza	Predisposto progetto definitivo per avvio dell'iter di Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale	Comune di Milano

In corrispondenza dell'area del Casignolo a Monza, ove è previsto il raccordo della viabilità di progetto a via Edison, il PTCP evidenzia la previsione del deposito-officina della linea metropolitana M5.

Come riportato sul sito web istituzionale del Comune di Monza, (fonte: <https://www.comune.monza.it/it/aree-tematiche/Lavori-pubblici/progetto-prolungamento-M5/>) la Società MM SpA (Metropolitana Milanese) consegnò nell'ottobre del 2005 lo Studio di Fattibilità del Prolungamento M5 Bignami-Monza, 6,3 km con 5 stazioni ed interscambio a Bettola M1, con parcheggio di interscambio collegato ad A4, Tangenziale Nord e Superstrada Valassina. Anche nell'ambito di questo prolungamento risultava tuttavia difficoltoso il reperimento dell'area funzionale al deposito, da realizzarsi tra i Comuni di Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza e la cui area risultava gravata da numerosi vincoli urbanistici ed infrastrutturali. Nel 2011 il Comune di Monza, Settore Pianificazione Territoriale, affidò a MM l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità del prolungamento a Monza della rete metropolitana di Milano. A marzo 2017 è stato consegnato lo studio di fattibilità Prolungamento della linea metropolitana M5 da Bignami a Monza. In data 13 novembre

2019 stata firmata la Convenzione per l'erogazione del finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti (MIT) in relazione all'Accordo siglato tra gli enti territoriali e trasmesso al Ministero per il prolungamento della linea M5.

Il progetto "Prolungamento della linea M5 a Monza, da realizzarsi in Comune di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza" è attualmente (febbraio 2024) ancora sottoposto a procedura di VIA regionale.

La documentazione è pubblicata sul portale web regionale SILVIA dedicato alle procedure di VIA (codice procedimento VIA1166-RL) al seguente indirizzo specifico:

<https://www.silvia.servizirl.it/silviaweb/#/scheda-sintesi?idTipoEnte=7&idTipoProcedura=3&idProgetto=9851&idProvenienza=2>

Nell'area del Casignolo a Monza è previsto un tratto di prolungamento della Linea metropolitana M5 di Milano ed un deposito per il ricovero e la manutenzione dei treni. La superficie complessiva del deposito è di circa 13 ettari, dei quali circa un quarto coperti (edifici e capannoni), mentre la parte restante, all'aperto, accoglie il piazzale ferroviario, le aree pedonali, carrabili e a verde. Le principali aree funzionali del deposito sono il rimessaggio dei treni, le officine di manutenzione, le aree di pulizia dei treni, gli uffici con la mensa, il posto centrale di comando e controllo, i locali apparsi e tecnologici, il parco ferroviario, i servizi generali.

Figura 2.9 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-TR-99-0502 "Planimetria d'assieme con identificazione delle principali opere" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL

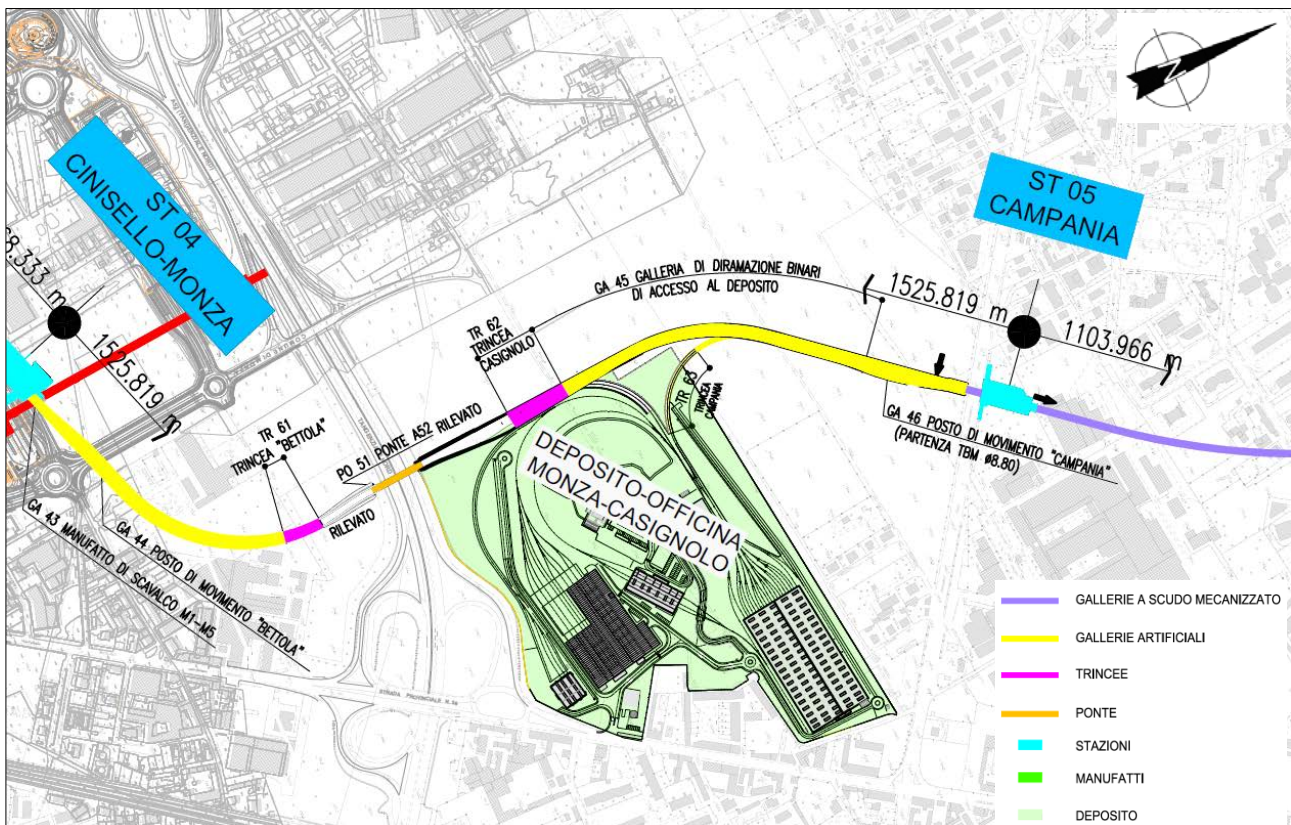


Figura 2.10 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-DP-70-0629 "Deposito Monza Casignolo - Planimetria generale" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL



Come si evince dall'estratto cartografico della Planimetria d'assieme precedentemente riportata (DM-0-DP-TR-99-0502), a sud dell'area del Casignolo, la linea metropolitana sovrappasserà in ponte l'attuale trincea dell'autostrada A52 e si estenderà nell'area del Casignolo in parte in trincea e in parte in galleria artificiale.

La proposta progettuale stradale oggetto del presente Studio è stata verificata e confrontata con MM per la compatibilità tra le due previsioni.

Figura 2.11 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DR-PO-51-2472 "Viadotto di scavalco A52 – Inquadramento - Planimetria" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL

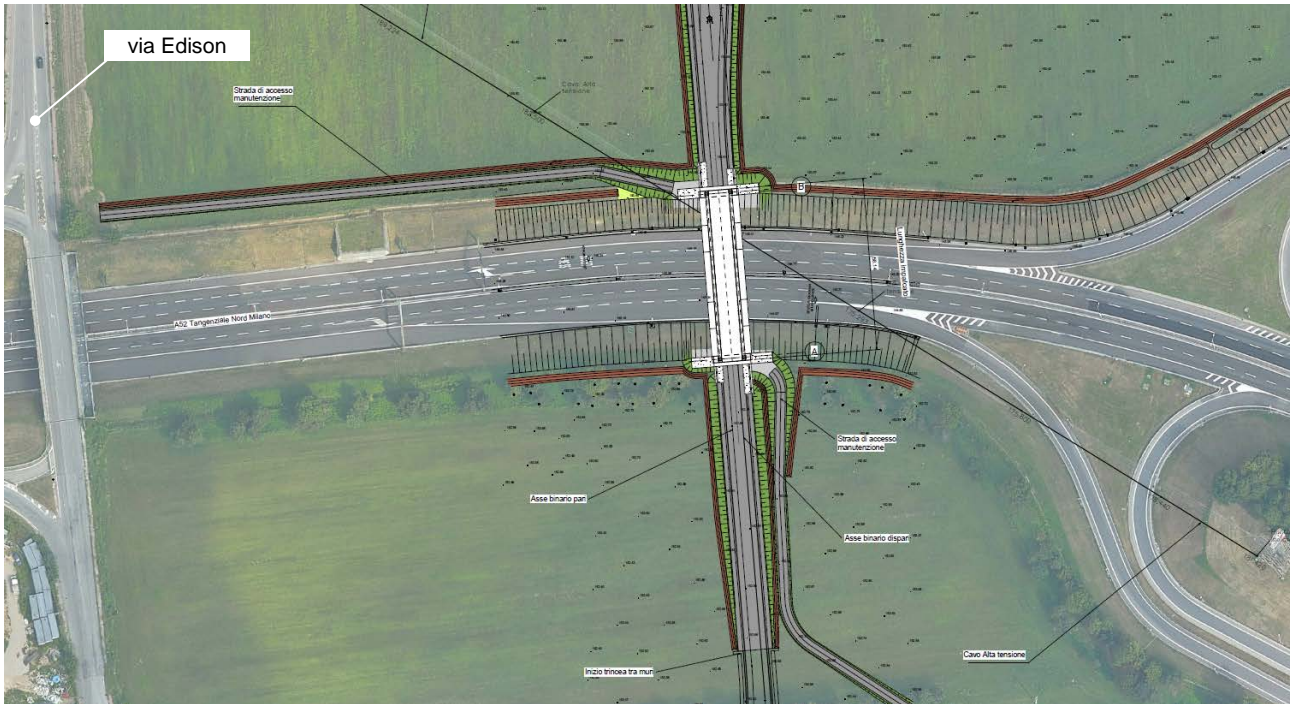


Figura 2.12 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DR-PO-51-2486 "Viadotto di scavalco A52 – Intera opera – Render e fotoinserimento" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL (ponte ripreso da est, in carreggiata A52 direzione Rho)



Per la realizzazione del deposito è previsto un cantiere esteso all'esterno, in corrispondenza delle aree agricole della porzione nord-occidentale dell'area del Casignolo.

Figura 2.13 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DG-CN-99-0405 "Fasi di lavoro e viabilità provvisoria – Cantiere TBM nord" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL (ponte ripreso da est, in carreggiata A52 direzione Rho)



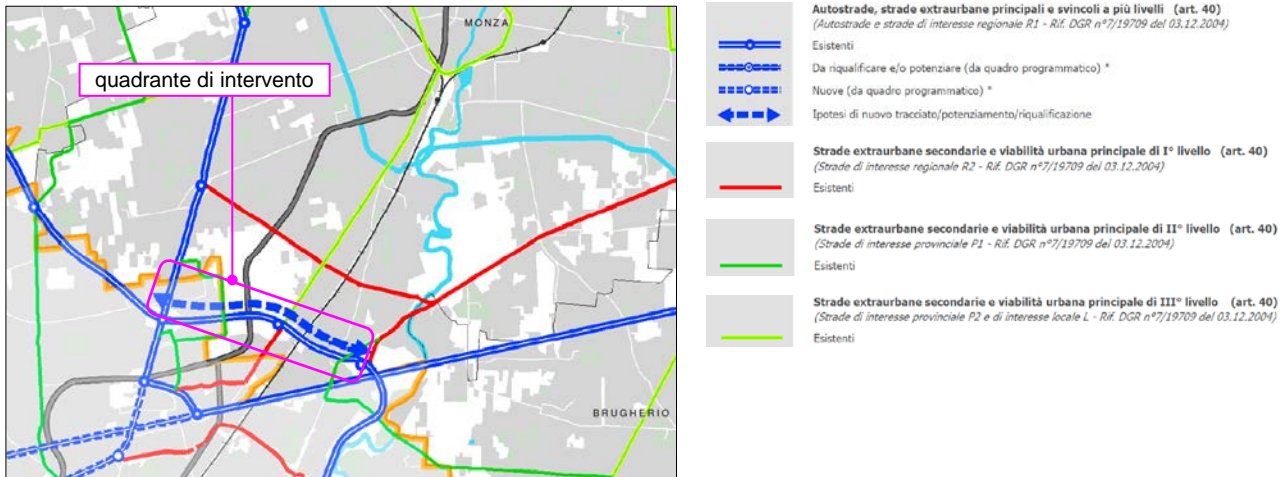
Il seguente estratto cartografico del Progetto definitivo della Linea M5 illustra le aree di prevista occupazione temporanea e permanente, rispetto a cui l'opera stradale di progetto non attende interferenze.

Figura 2.14 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-ES-99-0485 "Piano Particellare di esproprio – Tavola delle occupazioni – Quadro d'unione – Tavola 1 di 2" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL (in rosso il tracciato stradale di progetto)



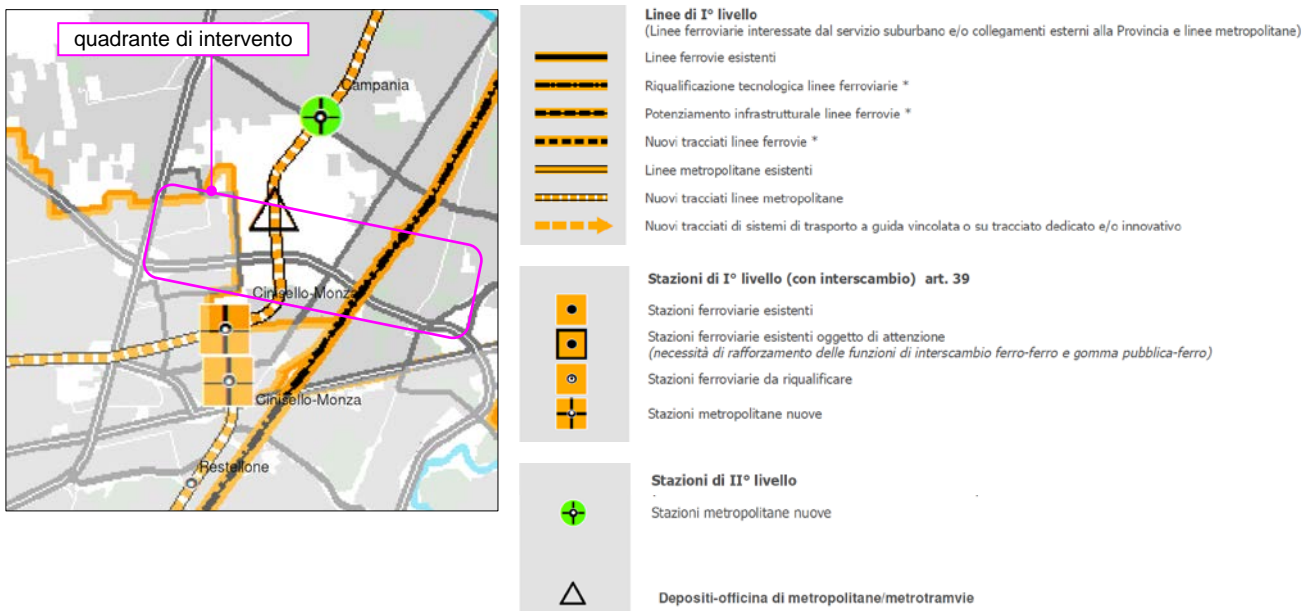
Riprendendo l'analisi del PTCP, si evidenzia come nella **Tavola 12** illustrativa dello schema di assetto della rete stradale nello scenario di Piano, è stata inserita la previsione stradale oggetto del presente SIA, indicata come "Ipotesi di nuovo tracciato/potenziamento/riqualificazione".

Figura 2.15 – Estratto della Tavola 12 "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di Piano" del PTCP vigente nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 13** illustra lo "Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano", in cui è data evidenza della previsione della stazione metropolitana di Cinisello-Monza e del tracciato del prolungamento delle linee M1/M5 verso l'area monzese che attraversa l'area del Casignolo, ove è previsto il deposito MM.

Figura 2.16 – Estratto della Tavola 13 "Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano" del PTCP vigente nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 14** illustra gli Ambiti di accessibilità sostenibile funzionali agli scenari insediativi dei PGT comunali, in cui è sottolineata l'importanza della suddetta stazione metro di Cinisello-Monza, nonché la rete TPL presente lungo via Campania, via Borgazzi e via S. Rocco (stato del servizio aggiornato al 2011 secondo il PTCP).

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.

Rientrano in tale classificazione in particolare la via Edison ed il tratto finale di via Borgazzi in connessione con lo svincolo della A52.

Figura 2.17 – Estratto della Tavola 15 “*Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



2.2.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 04/07/2023 è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, sviluppando una visione di sistema della mobilità, coordinata con i piani settoriali urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Le strategie europee sulla mobilità urbana indicano, inoltre, il PUMS come uno strumento essenziale per stimolare e governare il cambiamento, rappresentando un fattore competitivo nell'accesso ai finanziamenti europei, principale risorsa ad oggi a disposizione per gli Enti Locali.

Con il PUMS si vogliono potenziare azioni sostenibili finalizzate, non solo a migliorare il sistema della mobilità, ma anche alla contrazione di emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, alla riduzione delle emissioni acustiche, al contenimento dei consumi (fabbisogno energetico), anche con l'obiettivo di un incremento della qualità della vita dei cittadini e un miglioramento della qualità dei contesti urbani. Ciò è possibile impegnandosi per perseguire la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale e l'aumento della sicurezza (con particolare riguardo all'utenza debole) e per adeguare gli standard del territorio della Brianza ai livelli della città europee, per alcuni versi più sicure, attrattive e competitive.

Il sistema di obiettivi/strategie/azioni del PUMS della Provincia di Monza e Brianza è organizzato con riferimento a settori tematici, corrispondenti alle diverse forme modali di trasporto o categorie di politiche di governance della mobilità, come di seguito elencato:

- trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio;
- trasporto pubblico rapido di massa;
- trasporto pubblico su gomma;
- viabilità;
- ciclabilità;
- sharing e sistemi innovativi;
- politiche di mobility management;
- logistica urbana;
- coerenza con le specificità territoriali.

Per ognuno dei precedenti settori tematici vengono esplicitati:

- gli intenti generali e gli obiettivi specifici da perseguire (finalizzati a risolvere le criticità evidenziate, in funzione delle peculiarità del territorio di riferimento e del suo sistema di mobilità), messi in correlazione con i macro-obiettivi minimi obbligatori e le aree di interesse dettati dal DM n. 396/2019;
- le strategie attinenti agli obiettivi, ossia le iniziative da intraprendere per raggiungere uno o più obiettivi e dare risposta a specifiche criticità evidenziate;
- le azioni specifiche da avviare per contribuire all'attuazione concreta delle strategie, sostanziate in uno o più interventi di tipo materiale e/o immateriale, che il PUMS dovrà mettere in atto nelle varie fasi temporali della sua validità (tenendo conto che, in alcuni casi, una medesima azione può soddisfare strategie differenti, anche afferenti a temi diversi);
- il ruolo assunto dalla Provincia rispetto a ciascuna azione, a seconda dei casi quale soggetto promotore con un ruolo attivo di primo piano (promuovendo direttamente e/o "guidando" l'attività), coordinatore di istanze (sia mettendosi a servizio del territorio, come portatore e/o a supporto degli interessi dei Comuni, sia come soggetto ispiratore, che stimola l'attività) o interessato (per ciascun tema/azione ritenuto strategico, che occorre presidiare, ma sul quale non ha competenze dirette);
- l'orizzonte temporale di avvio dell'azione promossa direttamente dalla Provincia, organizzato coerentemente con l'arco temporale di validità/attuazione e con le fasi di monitoraggio periodico del Piano previsti dal DM n. 397/2017 (breve periodo / 2 anni, medio periodo / 5 anni, lungo periodo / 10 anni), individuando anche le eventuali azioni già in corso; si precisa che la realizzazione e conclusione di alcune azioni, verosimilmente, potrà eccedere le tempistiche di avvio e iniziale sviluppo delle stesse;
- il livello di attenzione di Provincia nel presidiare l'azione, laddove essa funge da "stimolatore", pur adattandosi alle tempistiche dettate dai soggetti che ne hanno le effettive competenze dirette;
- le principali modalità con le quali potrà essere condotto il processo di comunicazione in merito alle azioni da implementare e agli obiettivi da conseguire, per garantirne una concreta partecipazione e condivisione.

Per quanto attiene alla "viabilità", le analisi condotte nell'ambito del PUMS sui volumi di traffico rilevati sulla rete stradale e le simulazioni modellistiche hanno mostrato che le principali arterie viabilistiche in Provincia di Monza e Brianza sono interessate da elevati carichi di traffico, con evidenti fenomeni di congestione e accodamento, rispetto alle quali assumono importanza anche gli assetti insediativi individuati dalla parallela Variante del PTCP in adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo.

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico (identificato con l'acronimo VIAB) si sintetizzano nello slogan “*riqualificazione della rete stradale e politiche di regolamentazione del traffico per ridurre la congestione*” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.VIAB – Attribuire alla rete stradale di rilevanza territoriale (ossia per le connessioni alla scala sovralocale ed intercomunale) una classificazione rispondente al ruolo svolto da ciascuna direttrice, svincolato dalla specifica competenza amministrativa;
- O2.VIAB – Potenziare/completare il sistema infrastrutturale viario portante e complementare, per risolvere le principali situazioni di congestione stradale;
- O3.VIAB – Attuare politiche di gestione/regolamentazione del traffico (anche con il supporto di sistemi ITS) per ridurre la congestione veicolare e migliorare la sicurezza lungo la rete stradale.

Nella costruzione dello schema di assetto di Piano per la rete stradale, il PUMS assume, quali elementi costituenti lo scenario programmatico di riferimento, indipendenti dalle proprie azioni specifiche, gli interventi ricompresi nel PRMT, finalizzati a migliorare la funzionalità e capacità delle direttrici portanti.

A queste opere strategiche di ampia scala si affiancano altri interventi volti a completare/rafforzare la maglia intercomunale, essenzialmente grazie alla realizzazione di varianti esterne alle conurbazioni, derivanti, a seconda dei casi, dalla programmazione provinciale stessa (quale lo Scenario di Piano del vigente PTCP e il PTOOPP), o dalle indicazioni pianificatorie dei PGT comunali. Tali interventi non vengono considerati nella definizione dello scenario di riferimento, in quanto la loro valutazione di dettaglio compete proprio alla fase di definizione delle ipotesi alternative per lo scenario di Piano del PUMS.

Con il PUMS, viene effettuata una valutazione preliminare dei progetti stradali programmati a livello sovralocale, tenendo conto, da un lato, del loro stato di avanzamento, delle disponibilità finanziarie e dell'orizzonte temporale di attuazione previsto, e, dall'altro, delle esigenze di mobilità dell'area, delle eventuali previsioni di sviluppo del territorio e della presenza di polarità origine/attrazione degli spostamenti da collegare. Conseguentemente, vengono delineati scenari di assetto della rete stradale, evidenziando gli interventi rispetto ai quali la Provincia intende focalizzare prioritariamente la propria attenzione nei Tavoli di lavoro e di confronto istituzionali. In particolare, si tratta di:

- Scenario 1 (breve/medio periodo, con priorità alta), nel quale rientra l'intervento in corso, peraltro interamente in territorio di Città metropolitana di Milano, 25s – Potenziamento alla quarta corsia dinamica dell'autostrada A4 tra gli svincoli di v.le Certosa e di Cinisello/Sesto S. Giovanni;
- Scenario 2 (lungo periodo, con priorità media), nel quale rientrano le opere per l'accessibilità alle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, costituite dagli interventi 50s – Messa in sicurezza tratta Giussano-Civate della SS36 e **51s – Potenziamento svincolo A52 Monza Sant'Alessandro** (ossia il presente progetto);
- Scenario 3 (lungo periodo, con priorità bassa), nel quale rientrano due opere decisamente fondamentali per la complessiva riorganizzazione del sistema della mobilità della Brianza (17s – Tratte "B2", "C" e "D" dell'autostrada A36 Pedemontana con relative opere connesse e 31s – Riquilificazione/potenziamento terza corsia della exSS35 Milano-Meda tra Milano e Cesano Maderno), ma la cui realizzazione si prospetta ad un orizzonte temporale decisamente di più lungo periodo, vista la complessità realizzativa e gli impatti territoriali che ne conseguono. Inoltre, sebbene per le tratte B2 e C della Pedemontana l'iter progettuali sia più avanzato (e le risorse disponibili), sono ancora in corso approfondimenti per quanto riguarda la possibile riconfigurazione di tracciato per la tratta D, ancora non finanziata, così come il potenziamento della Milano-Meda a sud di Cesano Maderno.

Figura 2.18 – Estratto della tavola illustrativa dell'azione A3.VIAB – PUMS MB “Assetto della rete stradale di scala sovralocale nello Scenario 1”

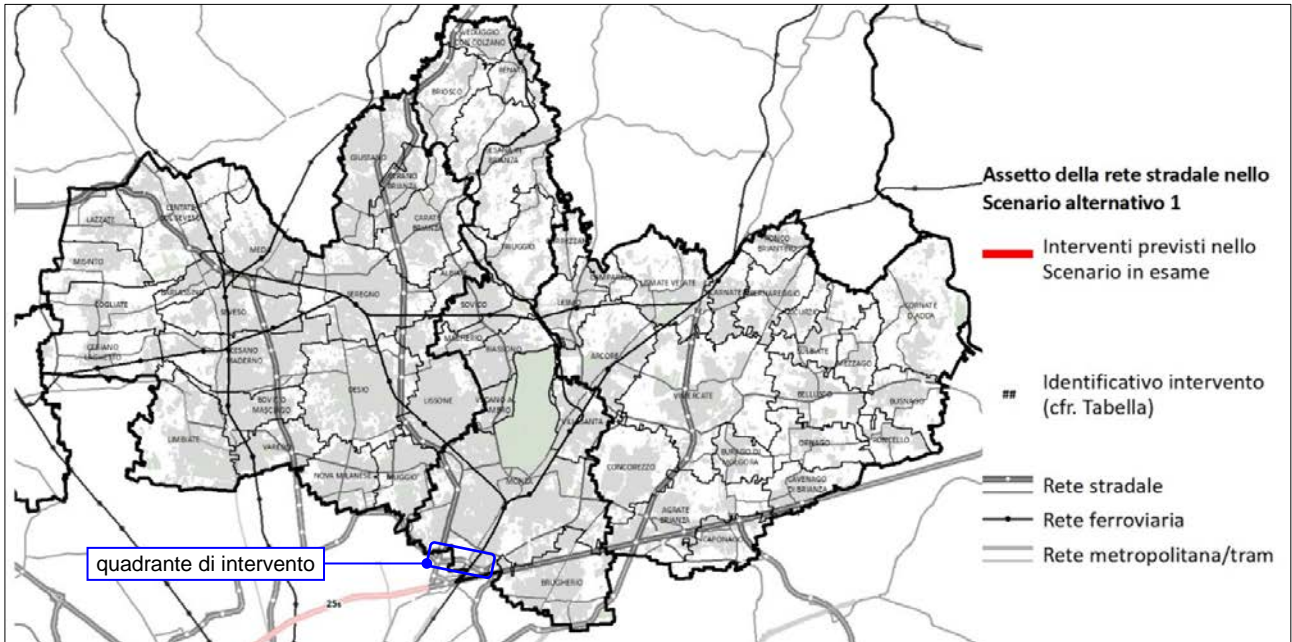


Figura 2.19 – Estratto della tavola illustrativa dell'azione A3.VIAB – PUMS MB “Assetto della rete stradale di scala sovralocale nello Scenario 2”; è indicato l'intervento di progetto con codice “51s”

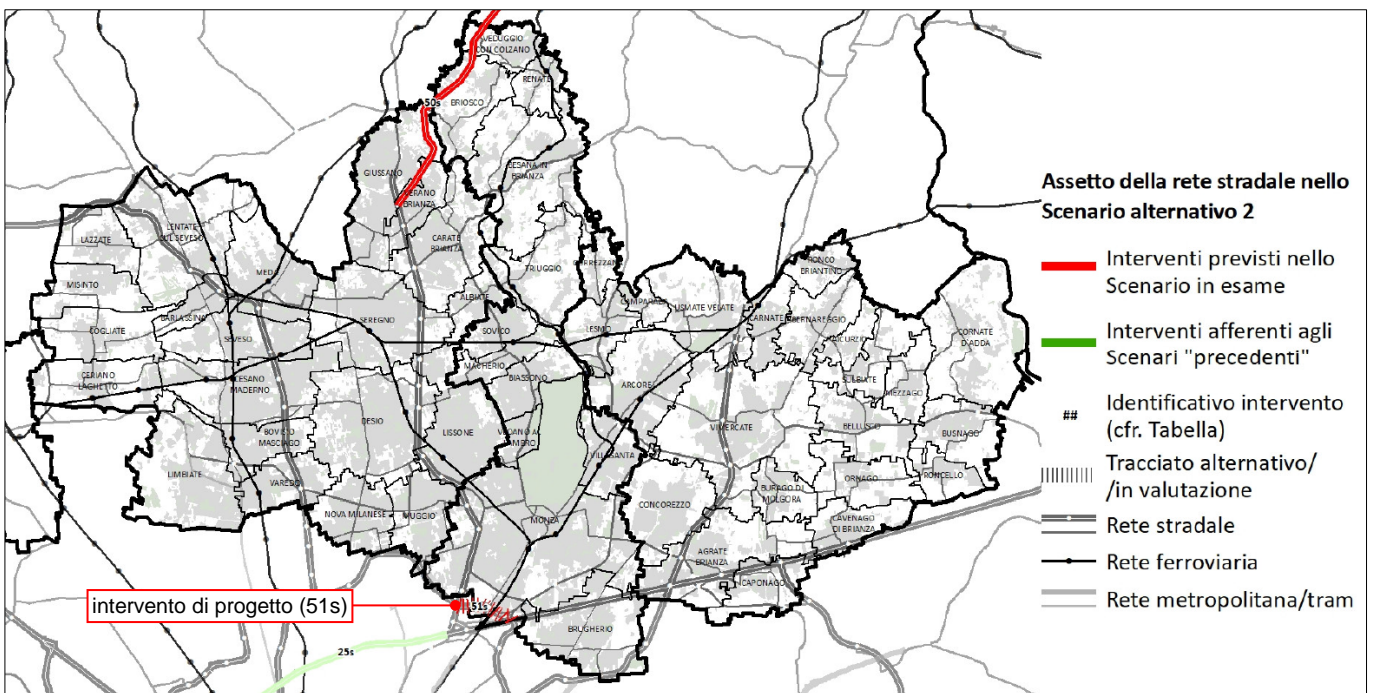
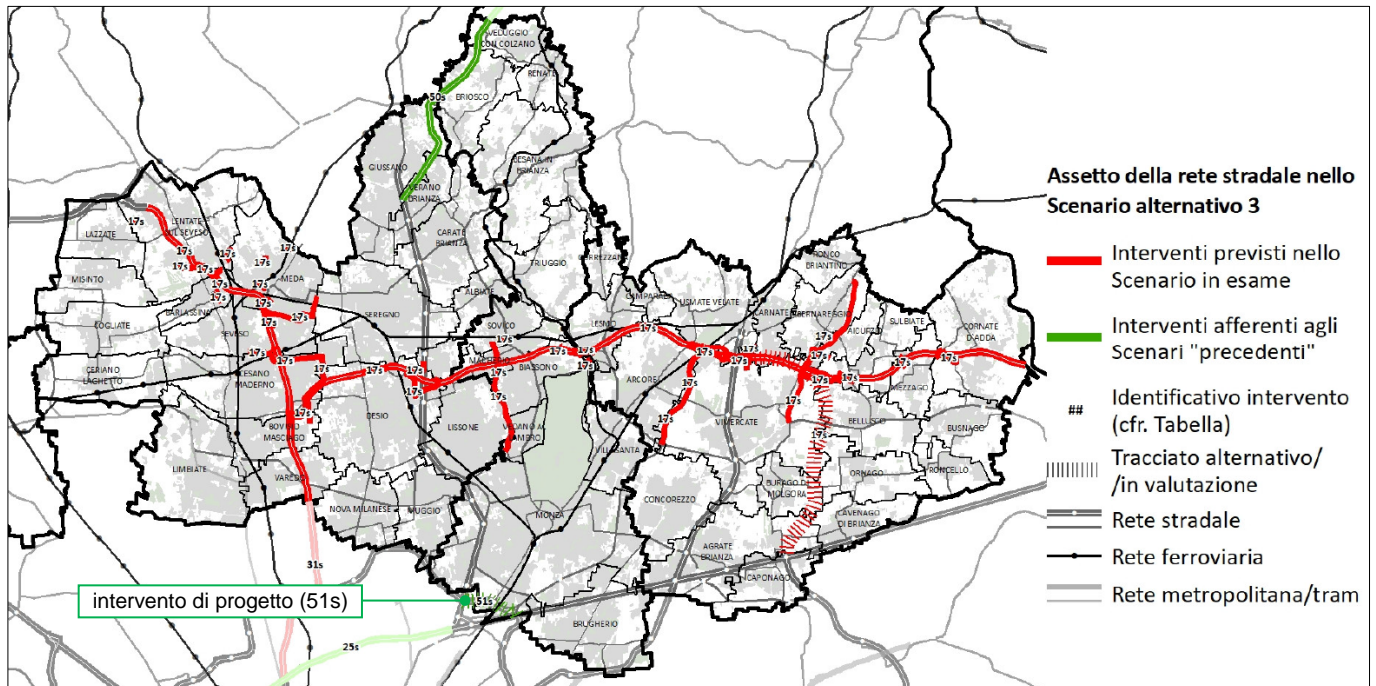


Figura 2.20 – Estratto della tavola illustrativa dell'azione A3.VIAB – PUMS MB “Assetto della rete stradale di scala sovralocale nello Scenario 3”



Oltre ai progetti di scala sovralocale, il territorio provinciale è interessato anche da altre opere, già in corso o in fase di progettazione, di diretta competenza della Provincia stessa o oggetto di Convenzione con altri soggetti, finalizzate a completare/rafforzare la maglia intercomunale (con specifico riferimento alla rete delle strade provinciali), essenzialmente grazie alla realizzazione di varianti esterne alle conurbazioni, oltre che a riqualificarne i tratti più critici.

Si tratta delle previsioni contenute nello Scenario di Piano del PTCP (così come aggiornato dalla Variante al PTCP in materia di Infrastrutture per la mobilità, analizzata nel precedente Par. 2.2.1), in molti casi riportate anche negli atti di pianificazione comunale, e delle opere indicate nel PTLLPP (nello specifico la sua modifica per il triennio 2022-2024, approvata con DCP n. 10 del 22/02/2022).

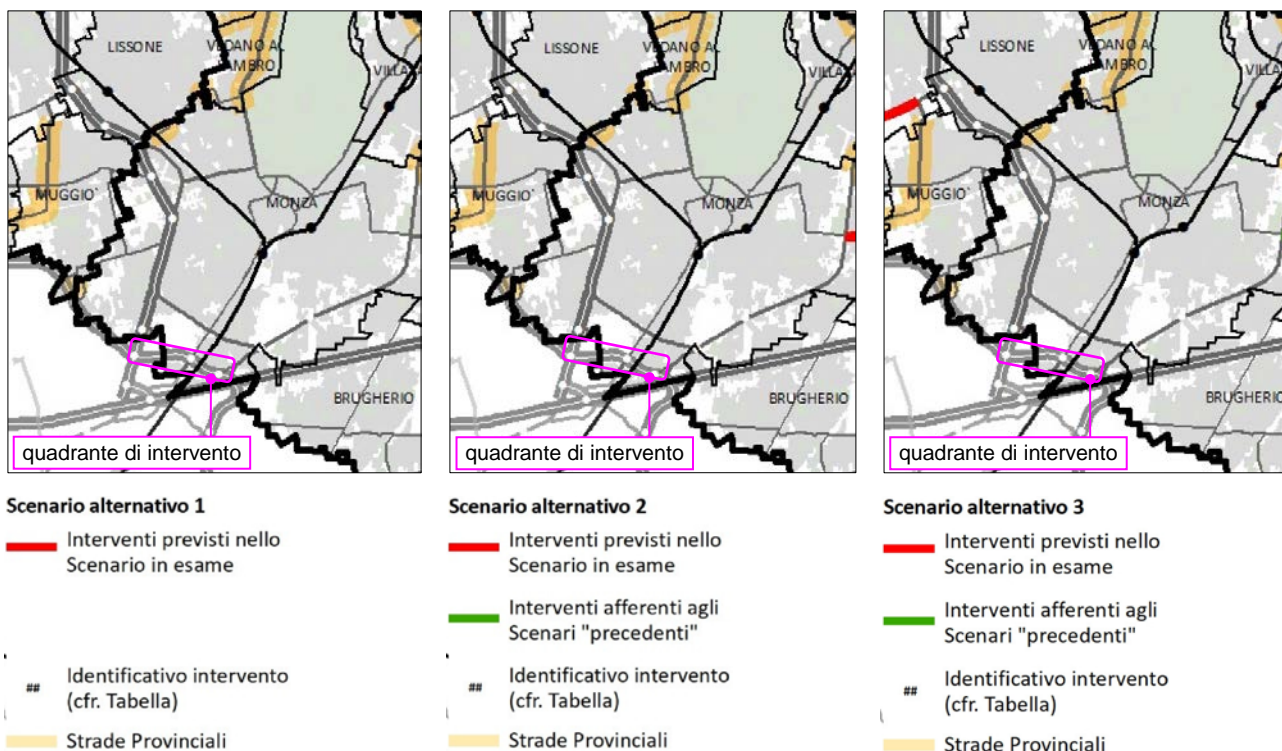
Tenendo conto dello stato di avanzamento di ciascuno di questi interventi, dell'orizzonte temporale di attuazione previsto, oltre che delle esigenze di mobilità dell'area, delle eventuali previsioni di sviluppo del territorio e della presenza di polarità origine/attrazione degli spostamenti da collegare, il PUMS li “attribuisce” a differenti scenari di assetto della rete stradale, in modo tale che concorrano alla composizione degli scenari complessivi. In particolare, si tratta di:

- Scenario 1 (breve/medio periodo, con priorità alta), nel quale rientrano opere di riqualificazione e manutenzione di alcuni tratti di strade provinciali (ricomprese nel PTLLPP), oltre agli interventi 737 – Nuova tangenziale nord di Cesano Maderno, sul confine con Seveso, con sottopasso della linea ferroviaria Milano-Asso e 738b – Riqualificazione/potenziamento SP121 nel Comune di Agrate Brianza;
- Scenario 2 (lungo periodo, con priorità media), nel quale rientrano altre opere di manutenzione straordinaria di alcuni tratti di strade provinciali (sempre ricomprese nel PTLLPP), due nuove rotatorie a Vimercate lungo la SP45 (A) e lungo la SP200 (B), un nuovo collegamento tra la SP7 e la SP154 tra Lesmo e Correzzana (O) e gli interventi (riportati nel PTCP) 727 – Raddoppio della carreggiata della SP45 a Vimercate, 728 – Riqualifica/potenziamento SP41-SS342dir (tratto A51-via Milano) e 738a – Riqualificazione/potenziamento SP13-SP13dir nel tratto compreso fra Monza e Caponago;

- Scenario 3 (lungo periodo, con priorità bassa), nel quale rientrano altri interventi di variante alle strade provinciali esterni agli abitati di Nova Milanese, Desio, Cornate d'Adda, Ronco Briantino, Osnago, Concorezzo, Varedo e Lentate sul Seveso, riportati nel PTCP e nei rispettivi PGT comunali.

Nel quadrante territoriale in cui si inserisce l'intervento, il PUMS non prevede interventi nei tre scenari alternativi.

Figura 2.21 – Estratti delle tavole illustrative dell'azione A4.VIAB – PUMS MB “Interventi sulla rete stradale di competenza della Provincia o oggetto di Convenzione con altri soggetti” nello Scenario 1, 2 e 3



Le azioni previste dal PUMS della Provincia di Monza e Brianza potranno contribuire, direttamente o indirettamente, in base alla loro natura, alla modifica delle quote di ripartizione modale degli spostamenti. L'entità della modifica della ripartizione modale dipende anche dalla soglia temporale di implementazione delle azioni di Piano, con riferimento agli orizzonti considerati dei 2/5 anni (breve/medio periodo) e dei 10 anni (lungo periodo), e dal livello di priorità attribuito alla loro attivazione.

Prendendo in considerazione le azioni che comportano la definizione di scenari di assetto delle reti, si possono delineare gli Scenari PUMS di breve/medio e lungo periodo del sistema complessivo delle infrastrutture stradali.

Per l'insieme delle azioni che attengono più propriamente alla *governance* del sistema della mobilità, il PUMS ha sviluppato assunzioni di tipo qualitativo in termini di efficacia nel sottrarre quote di spostamenti alla modalità veicolare privata, a favore di forme di mobilità più sostenibili.

Lo Scenario PUMS di breve/medio periodo (2025) si contraddistingue per:

- un'offerta infrastrutturale stradale nel territorio provinciale sostanzialmente invariata (cfr. Scenario 1 delle azioni A3.VIAB, A4.VIAB e A6.VIAB);
- un'offerta del trasporto pubblico migliorata grazie agli interventi in corso sulla rete ferroviaria (cfr. Scenario 1 dell'azione A4.FE) e sul Trasporto Rapido di Massa (cfr. Scenario 1 dell'azione A1.TRM),

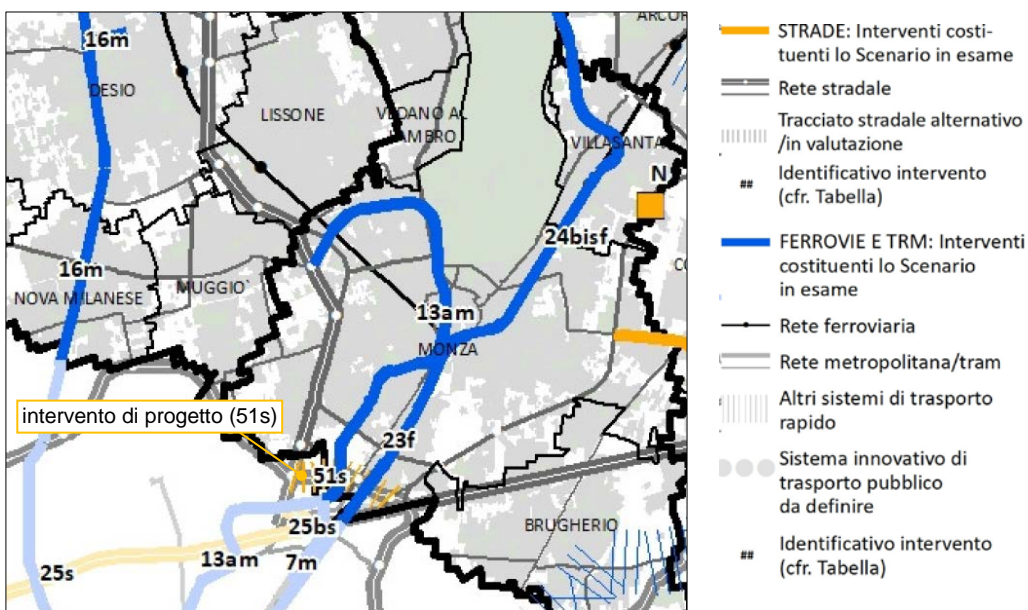
oltre al miglioramento generale dell'offerta di servizio di TPL conseguente all'attuazione del Programma di Bacino del TPL (cfr. azione A1.TPL);

- un'entità degli spostamenti effettuati in auto analoga a quella dello Stato di fatto, ipotizzando che l'insieme delle più generali azioni di governo del sistema della mobilità previste dal PUMS ed attuabili nel breve/medio periodo abbiano come effetto complessivo il contenimento dell'incremento "fisiologico" dell'uso dell'auto privata.

Per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale al 2030, il PUMS delinea due Scenari di lungo periodo, a seconda della priorità (media o bassa) attribuita all'attuazione degli interventi già illustrati.

L'intervento di progetto (cod. 51s) è inserito nello Scenario 2030 con priorità media.

Figura 2.22 – Estratto della tavola illustrativa dell'Assetto infrastrutturale nello Scenario PUMS 2 di lungo periodo (2030 – priorità media)



3 RELAZIONE COL QUADRO DELLE TUTELE E DEI VINCOLI AMBIENTALI

Il presente Capitolo analizza il rapporto tra la proposta progettuale e il quadro delle tutele e dei vincoli ambientali presenti nelle aree di intervento e nel più ampio contesto.

L'analisi svolta non ha rilevato interferenze con i seguenti elementi di attenzione:

- tutele naturalistiche ed ambientali;
- beni culturali e paesaggistici tutelati ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.;
- vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923;
- condizionamenti idraulici e di dissesto definiti ai sensi del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

3.1 TUTELE NATURALISTICHE ED AMBIENTALI

L'intervento non si colloca all'interno o in prossimità di Siti Natura 2000; sono presenti Siti a distanze superiori ai 10 km ed in contesti ecosistemici strutturalmente e funzionalmente indipendenti dall'ambito territoriale interessato dalle opere in progetto.

Figura 3.1 – Siti Natura 2000 presenti nella fascia dell'alta pianura brianza a distanza a nord delle aree di intervento



ZSC IT2050001 Pineta di Cesate

ZSC IT2050003 Valle del Rio Pegorino

ZSC IT2050002 Boschi delle Groane

ZSC IT2050004 Valle del Rio Cantalupo

Le aree di intervento non interessano Aree protette designate ai sensi dell'art. 1 della L.r. n. 86/1983 e s.m.i., ossia parchi naturali e regionali, riserve, monumenti naturali e altre zone di particolare rilevanza naturale e ambientale sottoposte a regime di protezione, né Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) di cui all'art. 34 della medesima Legge regionale (il dato cartografico pubblicamente disponibile è aggiornato al 19/05/2023 secondo fonte Geoportale Lombardia).

Figura 3.2 – Aree protette e altri istituti di tutela ai sensi della L.r. n. 86/1983 e s.m.i. presenti nel più ampio contorno delle aree di intervento (fonte Geoportale della Lombardia; ultimo aggiornamento ufficiale: maggio 2023)



3.2 BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI EX D.LGS. N. 42/2004 E S.M.I.

L'intervento non interessa beni culturali riconosciuti ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

La cartografia ministeriale di riferimento (portale web "Vincoli in rete") identifica un Bene architettonico di interesse culturale non verificato nella Chiesa di San Rocco, posta a distanza dalle aree di intervento.

Non sono interessati beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

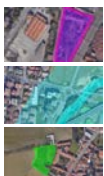
A est delle aree di intervento (oltre i 500 m di distanza), in un contesto fortemente urbanizzato, si estende in senso longitudinale il corso del Fiume Lambro, tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, let, c), del Codice, insieme alle relative fasce di 150 m di ampiezza calcolate da entrambe le sponde idrografiche.

Lungo il corso d'acqua, le unità vegetazionali ripariali identificate dalla cartografia sono riconosciute come bosco e quindi tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let, g), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

Figura 3.3 – Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. segnalati nel contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento oggetto di analisi (fonte: portale web "Vincoli in Rete" del MiC)



Figura 3.4 – Beni paesaggistici ai sensi degli artt. 136 e 142 D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. segnalati nel contesto territoriale in cui si inserisce l'intervento oggetto di analisi (fonte: SIBA Regione Lombardia e Carta forestale regionale)



beni e immobili di notevole interesse pubblico tutelati ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

corsi d'acqua e relative fasce tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

unità boschive tutelate ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. g), del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

E' da segnalare la presenza di una unità arboreo-arbustiva, localizzata lungo la via Edison. L'unità non è riconosciuta come bosco né dal Piano di Indirizzo Forestale (PIF) di Città Metropolitana di Milano (approvato con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 8 del 17/03/2016), né dalla Carta dei tipi forestali reali della Lombardia, disponibile tramite Geoportale della Lombardia.

Da una analisi diretta di campo sono emerse condizioni strutturali e dimensionali per le quali sia possibile qualificare l'unità come bosco ai sensi del D.lgs. n. 34/2018.

L'intervento non prevede la trasformazione dell'unità boschiva segnalata.

Figura 3.5 – Unità forestali (poligoni verdi) secondo la Carta forestale regionale nell'area del Casignolo ove è previsto dal progetto in analisi il raccordo stradale con la via Edison



3.3 VINCOLO IDROGEOLOGICO

L'intervento non interessa né si pone in prossimità di aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923 e s.m.i.

Figura 3.6 – Aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n. 3267/1923 e s.m.i. e intervento



3.4 CONDIZIONAMENTI IDRAULICI

Il tema della prevenzione del rischio idrogeologico viene affrontato in primo luogo a scala di bacino idrografico: le linee e gli indirizzi generali per il riassetto idrogeologico da applicare sul territorio della Lombardia, quasi interamente compresa all'interno del bacino del Po, sono infatti definiti dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI), predisposto dall'Autorità di Bacino del fiume Po. Il PAI ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso riguardanti l'assetto idraulico e idrogeologico del bacino idrografico. Le finalità del Piano sono la salvaguardia dell'incolumità della popolazione, la difesa dei beni pubblici e privati e il conseguimento di condizioni di compatibilità tra l'utilizzo antropico del territorio e l'assetto fisico e paesistico-ambientale dello stesso.

Il quadro conoscitivo presente nel PAI è stato aggiornato e integrato dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). Il PGRA è lo strumento operativo previsto dalla legge italiana, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali (D.lgs. n. 49/2010, in attuazione della Direttiva Europea 2007/60/CE, "Direttiva Alluvioni").

Il PGRA viene predisposto a livello di distretto idrografico e aggiornato ogni sei anni. Per il Distretto Padano, cioè il territorio interessato dalle alluvioni di tutti i corsi d'acqua che confluiscono nel Po, dalla sorgente fino allo sbocco in mare, è stato predisposto il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del fiume Po (PGRA-Po). Il PGRA è sottoposto a continui aggiornamenti e revisioni.

Nel Piano vengono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni (rappresentate nelle mappe di pericolosità), stimato, nelle mappe di rischio, il grado di rischio al quale sono esposti gli elementi che ricadono entro tali aree "allagabili", individuate le "Aree a Rischio Significativo (ARS)" e impostate misure per ridurre il rischio medesimo, suddivise in misure di prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità ed analisi, da attuarsi in maniera integrata.

Le misure di prevenzione sono finalizzate alla riduzione del danno atteso in caso di evento alluvionale, attraverso il divieto di localizzazione di nuovi elementi in aree inondabili, la riduzione degli elementi a rischio presenti, la riduzione del valore e/o della vulnerabilità degli elementi esposti.

Le misure di protezione sono finalizzate alla riduzione delle condizioni di pericolosità, attraverso interventi di sistemazione idraulica dei corsi d'acqua e/o gestione delle piene, di manutenzione delle opere idrauliche e/o degli alvei.

Le mappe di pericolosità evidenziano le aree potenzialmente interessate da eventi alluvionali secondo gli scenari di bassa (L) probabilità (P1 - alluvioni rare con T=500 anni), di media (M) probabilità (P2- alluvioni poco frequenti T=100-200 anni) e alta (H) probabilità (P3 - alluvioni frequenti T=20-50 anni), distinte con tonalità di blu, la cui intensità diminuisce in rapporto alla diminuzione della frequenza di allagamento.

Le mappe identificano ambiti territoriali omogenei distinti in relazione alle caratteristiche e all'importanza del reticolo idrografico e alla tipologia e gravità dei processi di alluvioni prevalenti ad esso associati, secondo la seguente classificazione:

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

La porzione dell'intervento riferita alla modifica del ramo esistente dello svincolo S. Alessandro ricade all'interno della Fascia del C del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) vigente e in aree allagabili con "Pericolosità RP scenario poco frequente (M)" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) applicate al Fiume Lambro.

Figura 3.7 – Elementi del PAI e della pericolosità del PGRA nell’ambito in cui si inserisce l’intervento (con perimetro rosa l’ APSFR individuata dalla cartografia del PGRA)



Delimitazione delle fasce fluviali definite dal Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI) - Fasce PAI A,B, Bpr,C

- Limite Fascia A
- Limite Fascia B
- Limite Fascia B di progetto
- Limite Fascia C

Delimitazione delle aree allagabili presente nelle mappe di pericolosità del Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

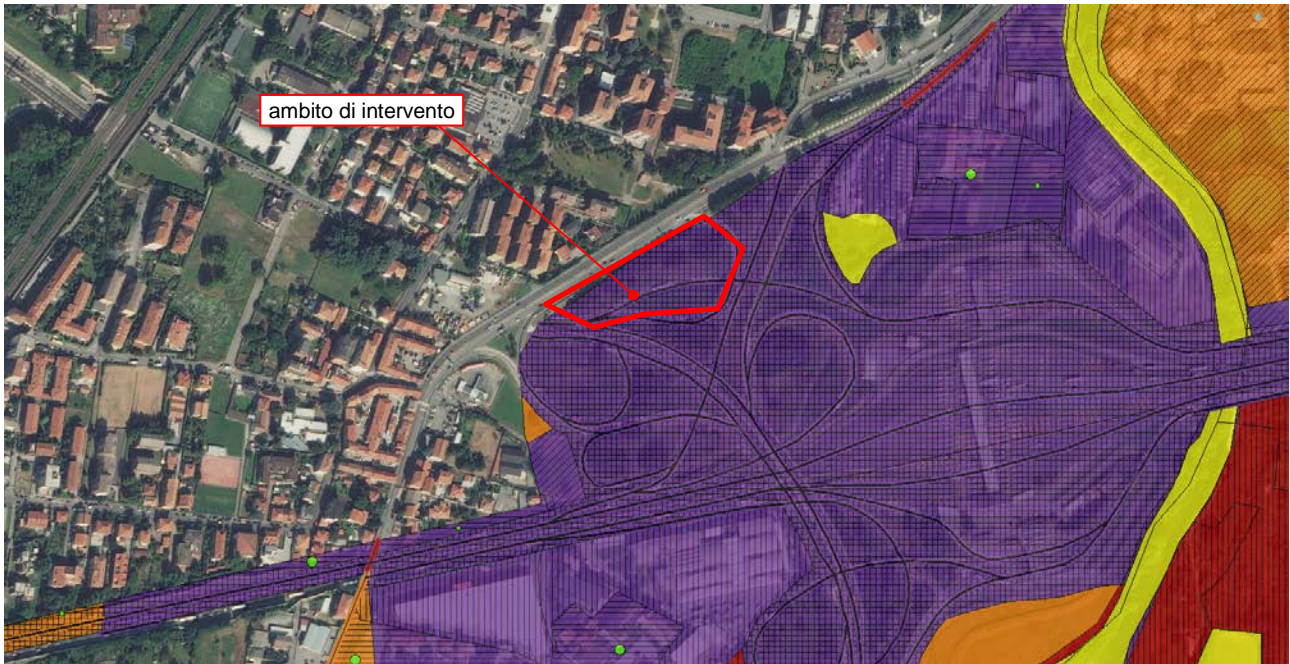
- Pericolosità RP scenario frequente (H)
- Pericolosità RP scenario poco frequente (M)
- Pericolosità RP scenario raro (L)

Le mappe del rischio di alluvioni del PGRA indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dell’evento alluvionale, individuando il numero indicativo di abitanti interessati, le infrastrutture e strutture strategiche, i beni ambientali, storici e culturali esposti, la distribuzione e la tipologia delle attività economiche, gli impianti a rischio di incidente rilevante, e per ultimo le aree soggette ad alluvioni con elevato volume di trasporto solido e/o colate detritiche.

La suddetta porzione di intervento previsto nell’ambito dello svincolo di S. Alessandro interessa un’Area a rischio potenziale significativo (APSFR), denominata “Città di Milano - Reticolo Nord Milano”.

Per quanto attiene alle Mappe del rischio, l’intero svincolo autostradale A4 di S. Alessandro, indicato come “Infrastruttura strategica”, ricade in un areale con “Rischio molto elevato - R4”.

Figura 3.8 – Mappa del Rischio del PGRA prodotta tramite Geoportale della Lombardia



Categorie di elementi esposti - lineari

— Strade principali

Categorie di elementi esposti - poligonali

▣ Infrastrutture strategiche

Numero abitanti

● 1- 10 abitanti

● 11 - 100 abitanti

Rischio molto elevato - R4



Rischio moderato - R1



4 RELAZIONE COL QUADRO PIANIFICATORIO TERRITORIALE

Per quanto attiene agli strumenti di pianificazione territoriale, l'analisi è sviluppata rispetto ai seguenti piani di riferimento per il governo del territorio interessato dalla proposta di intervento:

- Piano Territoriale Regionale PTR;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza;
- Piani di Governo del Territorio (PGT) dei comuni interessati: Monza e Cinisello Balsamo.

Per quanto attiene alla pianificazione urbanistica locale, il progetto prevede l'interessamento marginale del territorio del Comune di Cinisello Balsamo (MI), in relazione alla sistemazione in sede del tratto stradale di via Edison di raccordo con la nuova rotonda nell'area del Casignolo in territorio del Comune di Monza e alla previsione di una lieve modifica della rampa di uscita dall'A52 sulla SS36.

4.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di *governance* territoriale della Lombardia, che propone di rendere coerente la "*visione strategica*" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, analizzando i punti di forza e di debolezza, ed evidenziando potenzialità ed opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Gli strumenti di pianificazione, devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

Il PTR è stato approvato dal Consiglio Regionale il 19 gennaio 2010 ed è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFER). L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato e dell'Unione Europea (art. 22, L.R. n. 12/2005 e s.m.i.).

L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 42 del 20 giugno 2023 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 26 del 1° luglio 2023), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS).

Il Piano aggiornato include già tutti i contenuti dell'integrazione del PTR ai sensi della L.r. n. 31/2014, concernente le disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato; l'integrazione, approvata con d.c.r. n. 411 del 19/12/2018, che ha acquistato efficacia in data 13/03/2019, con la pubblicazione sul BURL n. 11, Serie Avvisi e concorsi, dell'avviso di approvazione (comunicato regionale n. 23 del 20/02/2019).

Il Piano Territoriale Regionale è attualmente sottoposto ad un percorso di revisione complessiva. Con Deliberazione del Consiglio regionale n. 2137 del 2 dicembre 2021 è stata adottata la variante finalizzata alla revisione generale del PTR, comprensivo della componente paesaggistica.

Successivamente, la Giunta regionale ha approvato la proposta di revisione generale del PTR comprensivo del PPR (d.g.r. n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva, come prevede l'art. 21 della L.r. n. 12 del 2005.

Ad oggi (febbraio 2024), la revisione adottata non è stata ancora approvata dal Consiglio Regionale e, pertanto, non rappresenta un riferimento vigente di confronto. Nel seguito sono comunque stati assunti i contenuti illustrativi di specifiche sensibilità ed indirizzo per i luoghi interessati dall'opera.

4.1.1 ELEMENTI DI ATTENZIONE

Oltre che per l'effetto di quadro di riferimento per la compatibilità degli atti di governo (L.r. n. 12/2005, art. 20, comma 1), sono espressamente individuati come **obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale** (L.r. n. 12/2005, art. 20, comma 4):

- i poli di sviluppo regionale (paragrafo 1.5.4 Documento di Piano PTR);
- le zone di preservazione e salvaguardia ambientale (paragrafo 1.5.5 Documento di Piano PTR);
- la realizzazione di infrastrutture e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità (paragrafo 1.5.6 Documento di Piano PTR);
- la realizzazione di infrastrutture per la difesa del suolo (paragrafo 1.5.6 Documento di Piano PTR);
- la riduzione del consumo del suolo (paragrafo 1.5.9 Documento di Piano PTR).

Per quanto attiene alle infrastrutture e agli interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità, si rimanda al precedente Capitolo 2.

Per quanto attiene alla riduzione del consumo del suolo di cui all'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31/2014 e s.m.i., i Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e relative varianti adottati successivamente al 13 marzo 2019 devono risultare coerenti con criteri e gli indirizzi individuati dal Piano regionale per contenere il consumo di suolo, nonché assumere i riferimenti in merito, tra cui la soglia provinciale di riduzione del consumo di suolo, definiti dal PTCP ove adeguato al PTR integrato alla L.r. n. 31/2014. L'opera di progetto non è promossa dai comuni e pertanto non è sottoposta alle discipline di cui alla L.r. n. 31/2014 e s.m.i.

Il quadro analitico è poi completato attraverso la disamina dei ulteriori seguenti contenuti del Piano regionale:

- la Rete Ecologica Comunale, quale componente fondamentale delle "*Infrastrutture prioritarie*" regionali;
- la componente paesaggistica del PTR, rappresentata dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Nel seguito si procede ad illustrare i contenuti del PTR vigente e della revisione adottata pertinenti e di specifico interesse per il caso in oggetto.

4.1.1.1 Poli di sviluppo regionale

Il PTR promuove politiche di coesione oltre che in ambito europeo e interregionale, anche all'interno del territorio regionale sostenendo lo storico policentrismo lombardo mediante azioni di riequilibrio e rafforzamento del ruolo di attrazione di Milano e della sua area metropolitana in connessione con le altre polarità regionali, provinciali e sub-provinciali.

L'assetto multipolare della Lombardia, esito di processi di evoluzione storica, amministrativa ed economica, costituisce un valore che, attraverso le sue centralità, regola le complessità e le gerarchie territoriali, struttura

il sistema insediativo per le attività economiche e le popolazioni, organizza e condiziona il sistema infrastrutturale, riflette culture, paesaggi, identità e saperi locali.

Questa trama di gerarchie assume diversi ruoli nei Sistemi Territoriali della Lombardia.

La conurbazione della fascia pedemontana è il motore trainante del “saper fare impresa” e, con le sue complessità infrastrutturali, paesaggistiche, ambientali, economiche e sociali, l’alta varietà e densità di attività produttive, di capitale umano e di servizi ad alta intensità di conoscenza, esprime appieno la capacità di produrre valore economico della Regione. Qui, la produzione economica sfrutta i vantaggi dell’agglomerazione urbana e qui sono necessarie più che altrove un’efficiente erogazione dei servizi e una progressiva diffusione di qualità urbana, affinché i benefici della concentrazione controbilancino i costi da congestione.

Il sistema metropolitano lombardo costituisce la porta di accesso della Lombardia da e verso il mondo, l’epicentro economico finanziario e dell’innovazione culturale e tecnologica, l’elemento fondamentale del brand territoriale lombardo: in questo sistema emerge al rango più elevato Milano, con ruolo di traino di tutto il sistema Regione e principale competitor nella sfida mondiale tra metropoli e aree urbane.

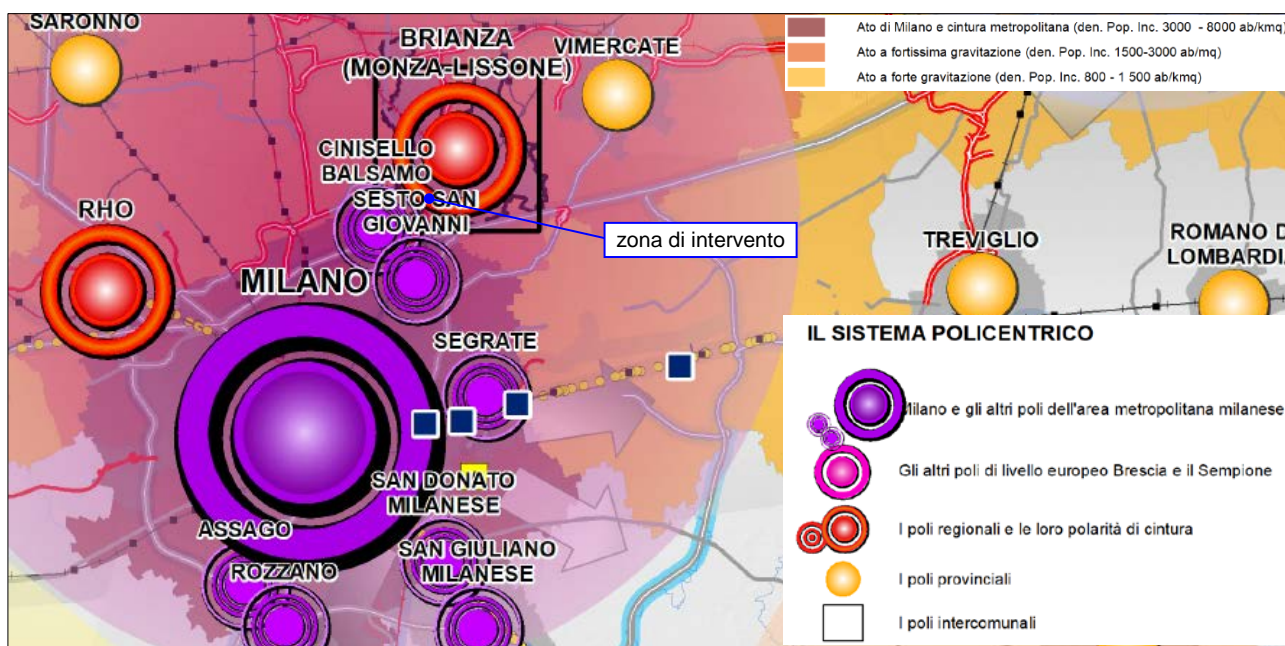
Spiccano inoltre i poli di Brescia e dell’asse del Sempione che assurgono rilevanza a scala europea, per i caratteri di dinamicità e per il sistema di relazioni che li contraddistinguono. Si distinguono inoltre gli storici elementi ordinatori dei capoluoghi di provincia (Bergamo, Monza-Brianza, Como, Lodi, Mantova, Cremona, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco) e alcuni sistemi territoriali di rilievo per l’intensità delle relazioni o per le funzioni territoriali svolte (la bassa Val Seriana, Rho e il rhodense, il Vigevanese/Abbiatense).

Già il PTR approvato nel 2010 aveva riconosciuto alcune strutture con caratteristiche proprie l’asse del Sempione, l’area metropolitana milanese, la Brianza, i poli della fascia prealpina (Varese, Como e Lecco), le conurbazioni di Bergamo e di Brescia.

La Tavola PT4 “Gerarchia insediativa: centralità e marginalità” della revisione adottata del PTR identifica le polarità regionali, aggiornando la Tavola 1 del Documenti di Piano del PGT vigente.

L’ambito di Monza-Lissone e di Cinisello Balsamo appartengono al territorio direttamente connesso alle relazioni locali e sovralocali generate dall’affiancamento del polo di Milano.

Figura 4.1 – Estratto della Tavola PT4 della revisione adottata del PTR nel più ampio quadrante territoriale in cui si inserisce l’intervento



4.1.1.2 Zone di preservazione e salvaguardia ambientale

Le “*Zone di preservazione e salvaguardia ambientale*” sono gli ambiti e i sistemi per la valorizzazione e la tutela delle risorse regionali, che consentono di dotare la regione di un territorio di qualità, preconditione per incrementare la competitività regionale.

In particolare vengono identificate come zone di preservazione e salvaguardia ambientale:

- a) fasce fluviali del Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Po, delimitate nell’Elaborato 8 del PAI e soggette alle norme del Titolo II delle Norme di Attuazione;
- b) aree allagabili del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni soggette alle norme del Titolo II delle Norme di Attuazione del PAI;
- c) aree a rischio idrogeologico molto elevato (delimitate nell’Allegato 4.1 all’Elaborato 2 del PAI) e soggette alle norme del Titolo IV delle Norme di Attuazione del PAI;
- d) Rete Natura 2000 (Siti di Importanza Comunitaria, Zone di Protezione Speciale, Zone Speciali di Conservazione);
- e) Sistema delle Aree Protette nazionali e regionali;
- f) Zone Umide della Convenzione di Ramsar;
- g) Siti UNESCO (Piano Paesaggistico – normativa art. 23);
- h) i corpi idrici individuati nei Piani di Gestione Distrettuali del Po e delle Alpi Orientali.

Tali elementi sono illustrati nella Tavola 2 del PTR vigente.

Per quanto attiene agli elementi di cui ai punti a)-e) si rimanda al precedente Cap. 3.

L’intervento non interessa, né si pone in prossimità di Zone Umide della Convenzione di Ramsar o di Siti UNESCO di cui ai precedenti punti f) e g).

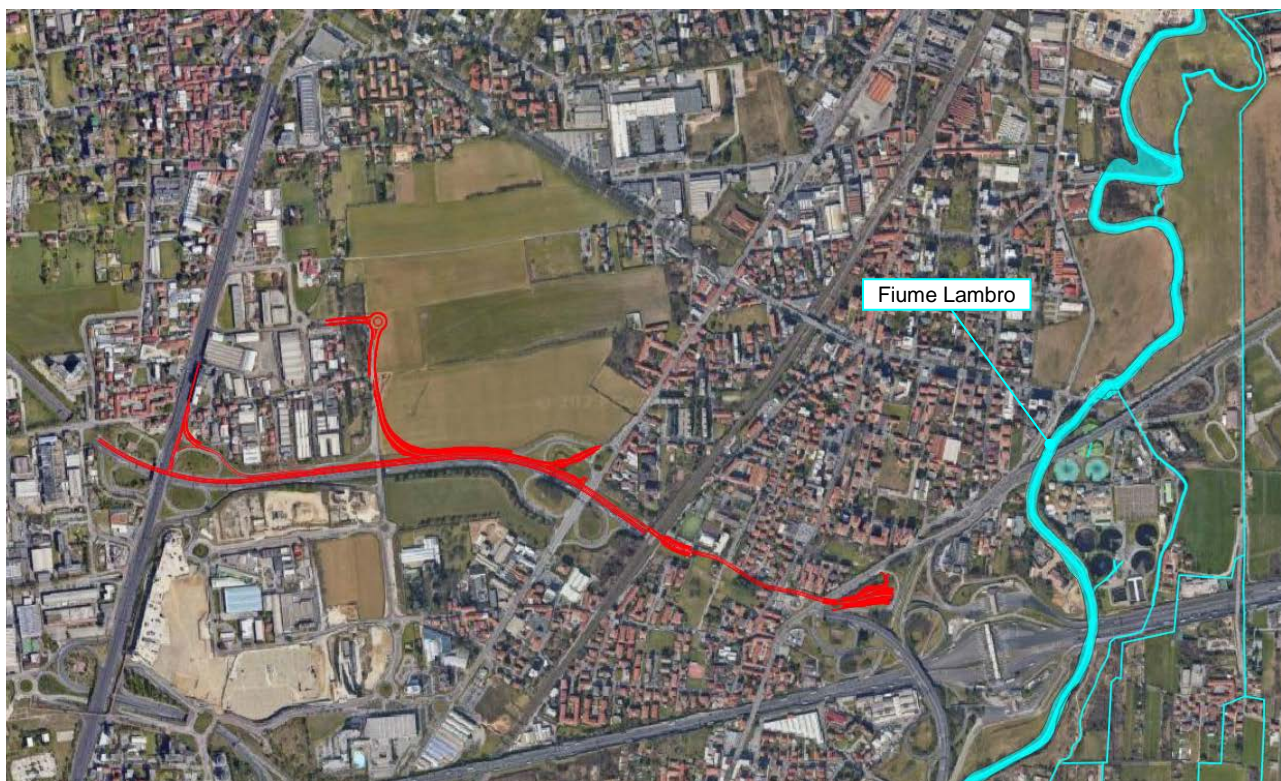
Per quanto attiene al punto h), il Fiume Lambro rientra tra i corpi idrici individuati nei Piani di Gestione Distrettuali del Po.

Il reticolo dei corpi idrici lombardi rappresenta una delle principali ricchezze ambientali e paesaggistiche della regione. Il principale strumento di tutela e valorizzazione dei corpi idrici è rappresentato dal **Piano di Gestione Distrettuale (PdG)**, che in attuazione della Direttiva comunitaria 2000/60/CE, costituisce un quadro programmatico per la gestione e tutela dei corpi idrici. Il Piano individua una struttura di valutazione della qualità dei corpi idrici che non è più concentrata sulla qualità chimico fisica delle acque, ma che tiene conto degli aspetti ecologici e idro-morfologici complessivi di corsi d’acqua e bacini lacustri. Sulla base di questa definizione iniziale ad ogni corpo idrico è associato un obiettivo di qualità, che in linea generale deve corrispondere al buono stato ecologico e chimico, sulla base delle caratteristiche del corpo idrico stesso e dei fattori di pressione che gravitano su di esso, e che può essere raggiunto in tempi differenziati in dipendenza dallo stato iniziale di partenza, alle scadenze del 2015, 2021, e 2027.

Il PdG del distretto idrografico del fiume Po è stato sottoposto ad un primo aggiornamento (PdGPo 2015) approvato con DPCM 27 ottobre 2016 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2017. Il secondo aggiornamento del Piano è stato approvato con DPCM del 7 giugno 2023.

A circa 550 m a est del ramo stradale dello svincolo di S. Alessandro oggetto di modifica è presente il corso del Fiume Lambro, appartenente al Bacino Lambro - Olona Meridionale.

Figura 4.2 – Estratto della cartografia del Reticolo idrografico regionale fornita dal Geoportale della Lombardia



Il F. Lambro è distinto dal PdGPo in due tratti attribuendo il codice IT03N0080444LO al tratto idraulicamente a monte del tracciato autostradale A4 ed il codice IT03N0080445LO al tratto a valle A4.

L'Allegato 5.1 del Piano di Gestione delle Acque del distretto idrografico del fiume Po, riferito al riesame dell'applicazione dell'art. 4, comma 7, della Direttiva 2000/60/CE nel PdGPo, riporta in forma tabellare le classificazioni degli stati di riferimento per ciascun corpo idrico del distretto, distinti per tipologie di acque, e la definizione degli obiettivi ambientali per il terzo ciclo di pianificazione 2021-2027. Inoltre, aggiorna l'Allegato 5.1 rispetto ai nuovi indirizzi metodologici europei per l'applicazione dell'art. 4.7. della Direttiva 2000/60/CE.

Per entrambi i tratti sono previsti un Obiettivo chimico *"buono oltre il 2027"* (con stato chimico attuale di riferimento *"non buono"*) ed un Obiettivo ecologico *"buono al 2027"* (con stato-potenziale ecologico attuale di riferimento *"scarso"*). Ai sensi dell'art. 4, comma 4, della Direttiva 2000/60/CE, agli Obiettivi di qualità sono previste deroghe in relazione alle condizioni naturali del corso d'acqua.

4.1.1.3 Infrastrutture per la difesa del suolo

Sono individuati quali obiettivi prioritari le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo, finalizzate alla mitigazione del rischio idraulico ed idrogeologico, indicate nella Tabella *"Progetti e studi di riferimento per le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo"* del documento *"Strumento operativo"* (revisione 2023) del vigente PTR.

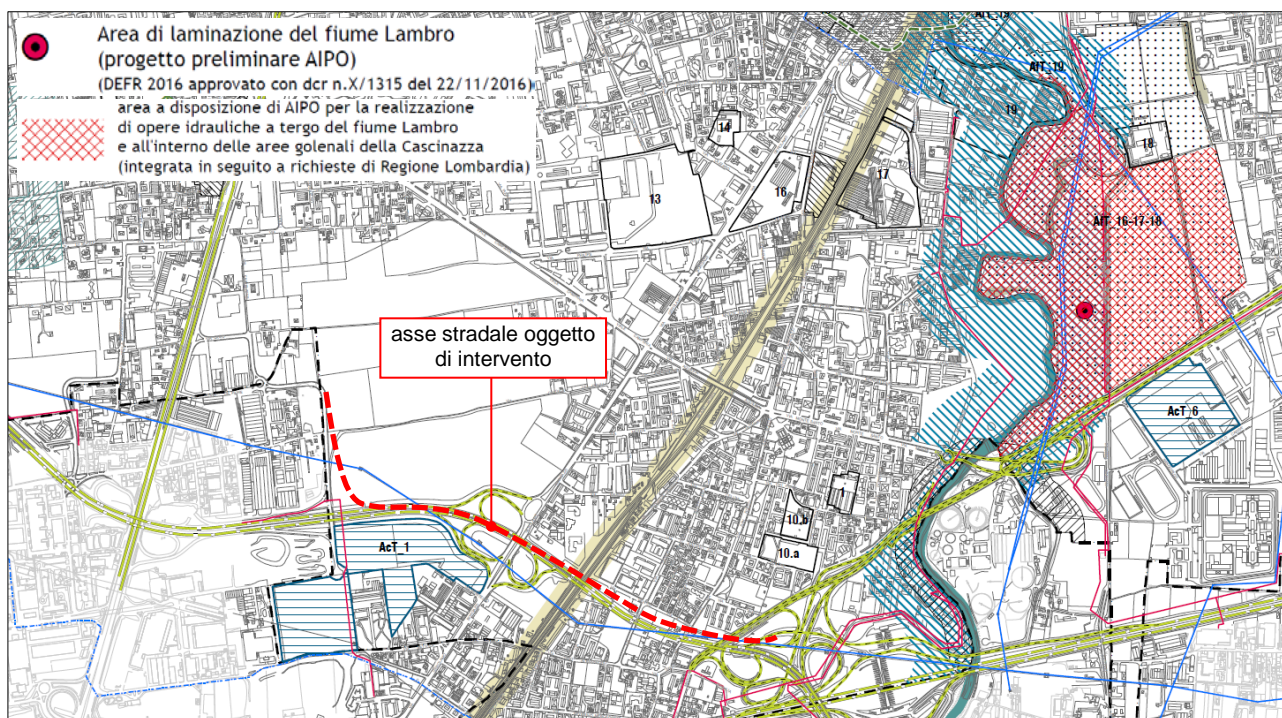
Nell'elenco citato sono altresì individuate le previsioni che, ai termini dell'art. 20, comma 5, della L.r. n. 12/2005, hanno immediata prevalenza su ogni altra difforme previsione contenuta nel PTCP, ovvero nel PGT. In tali ambiti la previsione del PTR costituisce disciplina del territorio immediatamente vigente, ad ogni conseguente effetto, quale vincolo conformativo della proprietà.

Dall'analisi dell'elenco, emerge la previsione di aree di laminazione del Fiume Lambro nelle aree golenali della Cascinazza, a circa 1,5 km a nord-est dello svincolo A4 di Sant'Alessandro, ove non sono previste opere del presente progetto stradale..

Tabella 4.1 – Estratto dei “Progetti e studi di riferimento per le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo” del documento “Strumento operativo” del PTR vigente (revisione 2023)

Intervento	Progetto di riferimento	Vincoli operanti
Area di laminazione del Fiume Lambro nelle aree golenali della Cascinazza	Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica predisposto da AIPO in data luglio 2018 consegnato in Regione con note prot. n. Z1.22855 del 03/10/2018 e n. Z1.50373 del 30/12/2019	Codice APSFR: ITN008_ITBABD_APSFR_2019_RP_FD0010 Nome APSFR: Città di Milano - Reticolo Nord Milano Codice misura PGRA: ITN008-DI-102

Figura 4.3 – Localizzazione delle aree di possibile intervento per la laminazione del Fiume Lambro in zona Cascinazza a Monza (fonte: Tavola DP.01.d “Vincoli” del PGT del Comune di Monza)



Il PTR definisce specifiche linee di indirizzo per il riassetto idraulico ed idrogeologico del territorio lombardo, tra cui:

- pianificare le trasformazioni in modo da non aggravare le condizioni idrauliche di assetto del territorio (invarianza idraulica), evitando cioè che il territorio possa subire modifiche dell'assetto dei suoli che rendano obsoleti interventi strutturali dimensionati per le condizioni preesistenti o inadeguate le aree naturali di esondazione dei corsi d'acqua.

Tra tali indirizzi è anche indicato di sviluppare **progetti strategici di sottobacino idrografico** che integrino la valorizzazione paesistico-ambientale delle valli fluviali con politiche di difesa dei suoli e delle acque attraverso la promozione di processi partecipati di pianificazione strategica e programmazione negoziata.

Il Progetto Strategico di Sottobacino è uno strumento sperimentale che intende coordinare conoscenze, politiche, indirizzi e azioni in materia di governo delle acque e dei suoli nell'ambito territoriale di un bacino idrografico. Esso è stato introdotto nel 2012 con una modifica della legge regionale n. 12/2005, che all'art. 55bis lo definisce come strumento utile alla riqualificazione del territorio del sottobacino e al raggiungimento degli obiettivi in materia di tutela e uso delle acque, difesa del suolo, gestione del demanio idrico e riassetto idraulico e idrogeologico del territorio.

Per il Fiume Lambro Settentrionale è stato sviluppato uno specifico Progetto strategico di sottobacino, approvato con d.g.r. n. 2724/2019. Come indicato nella pagina web dedicata al Progetto (<https://www.ersaf.lombardia.it/it/b/2248/progettostrategicodisottobacinolambrosettentrionale#:~:text=Il%20P,rogetto%20Strategico%20di%20Sottobacino,e%20sul%20territorio%20del%20sottobacino.>), il Progetto Strategico di Sottobacino del Lambro Settentrionale è lo strumento di riferimento per Regione Lombardia per l'individuazione di proposte e progettualità che insistano sull'asta fluviale del Fiume Lambro e dei principali affluenti e sul territorio del sottobacino. Nasce dalla necessità di (ri)dare al fiume il suo spazio, inteso sia come spazio fisico da preservare, che come spazio simbolico da riconoscere e riattivare, e mira a coordinare conoscenze, politiche, indirizzi e azioni in materia di governo delle acque e dei suoli seguendo un approccio partecipativo e integrato. Il Progetto Strategico di Sottobacino del Lambro Settentrionale si rivolge a tutti i soggetti che operano sul territorio e possono e vogliono contribuire a migliorare la gestione e la fruizione del corso d'acqua e del suo bacino (Città Metropolitane, Comuni, Parchi, autorità e agenzie sovralocali, enti gestori, consorzi, associazioni, comitati, comunità montane e altri). Il documento consta di un Quaderno di Sottobacino, di 6 Quaderni Territoriali "*Sorgenti del Lambro*", "*Brianza*", "*Lambro collinare*", "*Lambro urbano*", "*Pianura irrigua milanese*" e "*Pianura irrigua lodigiana*" e di una serie di allegati che includono la cartografia tematica, gli indirizzi di intervento e le schede delle singole azioni proposte dagli attori coinvolti nel processo di costruzione del Progetto Strategico.

Il tratto idrografico del Lambro presente nel contesto in cui si inserisce l'intervento stradale in progetto è riferito dal Progetto Strategico di Sottobacino al Quaderno Territoriale "*Lambro urbano*", per cui sono definiti i seguenti indirizzi di intervento, che costituiscono i criteri guida per orientare gli strumenti di pianificazione, i progetti, i programmi e le pratiche d'uso al raggiungimento degli obiettivi per il bacino fluviale.

Per l'indirizzo "*Restituzione dello spazio al fiume*", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto coinvolge "*Ambiti urbanizzati prossimi ai corsi d'acqua*" in cui vale l'indirizzo specifico "*dare spazio e delocalizzare*" (per pericolosità di esondazione).

Figura 4.4 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo "Restituzione dello spazio al fiume"



Per l'indirizzo "Gestione sostenibile acque meteoriche", le aree oggetto di cantiere e di intervento in ambito urbano interessano "Ambiti urbanizzati" in cui vale l'indirizzo specifico "Favorire infiltrazione (medio alta permeabilità)", e "Ambiti non urbanizzati" (area del Casignolo), in cui vale l'indirizzo specifico "Evitare interventi di trasformazione (medio alta permeabilità)".

Figura 4.5 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo di "Gestione sostenibile acque meteoriche"



Per l'indirizzo "Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto coinvolge il margine di un Corridoio ecologico della Rete Ecologica Regionale (RER), indicato come "Elementi della RER e ambiti prossimi ai corsi d'acqua", in cui vale l'indirizzo specifico "Potenziare funzionalità ecologica RER".

Figura 4.6 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo "Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità"



Elementi della RER e ambiti prossimi ai corsi d'acqua

Potenziare funzionalità ecologica RER



Potenziare connessioni ecologiche ambiti prossimi ai corsi d'acqua



Tratti fiume Lambro "non buono" per fattori morfologici (IQM) ove:

Ripristinare continuità fluviale (fattore limitante "continuità")



Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità - indirizzi

Ponti, attraversamenti, opere di difesa idraulica ove:

Superare la criticità idraulica (ponti/attraersamenti)



Incrementare continuità ecologica (ponti/attraersamenti)



Ridurre artificializzazione (opere difesa idraulica/derivazione)



Ridurre artificializzazione (opere difesa idraulica/derivazione)



Il Progetto Strategico di Sottobacino nell'area di intervento non prevede specifiche Azioni.

Figura 4.7 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente al quadro delle Azioni del Quaderno territoriale "Lambro urbano"



4.1.1.4 Rete Ecologica Regionale

Con la deliberazione n. 10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale (RER).

Ai sensi dell'art. 3ter della L.r. n. 86/1983, come integrata dalla L.r. n. 12/2011, la RER è costituita dalle aree protette e dalle aree, con valenza ecologica, di collegamento tra le medesime che, sebbene esterne alle aree protette regionali e ai siti della Rete Natura 2000, per la loro struttura lineare e continua o il loro ruolo di collegamento ecologico, sono funzionali alla distribuzione geografica, allo scambio genetico di specie vegetali e animali e alla conservazione di popolazioni vitali ed è individuata nel piano territoriale regionale (PTR).

La Rete Ecologica Regionale è infatti riconosciuta come "*Infrastruttura prioritaria*" del Piano Territoriale Regionale e costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale, provinciale e locale, nonché settoriale, fornendo il quadro delle sensibilità prioritarie naturalistiche esistenti ed un disegno degli elementi portanti dell'ecosistema di riferimento per la valutazione di punti di forza e debolezza, di opportunità e minacce presenti sul territorio regionale.

La RER rappresenta di fatto lo strumento per raggiungere le finalità previste in materia di biodiversità e servizi ecosistemici, a partire dalla Strategia di Sviluppo Sostenibile Europea (2006) e dalla Convenzione internazionale di Rio de Janeiro (5 giugno 1992) sulla diversità biologica.

La Rete persegue i seguenti obiettivi generali:

- riconoscere le aree prioritarie per la biodiversità;
- individuare un insieme di aree e azioni prioritarie per i programmi di riequilibrio ecosistemico e di ricostruzione naturalistica;
- fornire lo scenario ecosistemico di riferimento e i collegamenti funzionali per l'inclusione dell'insieme dei Siti Natura 2000 (Direttiva Comunitaria 92/43/CE), il mantenimento delle funzionalità naturalistiche ed ecologiche del sistema delle Aree Protette nazionali e regionali, l'identificazione degli elementi di attenzione da considerare nelle diverse procedure di Valutazione Ambientale;
- articolare il complesso dei servizi ecosistemici rispetto al territorio, attraverso il riconoscimento delle reti ecologiche di livello provinciale e locale.

I principali obiettivi correlati alla definizione della Rete Ecologica ai diversi livelli sono:

- il consolidamento ed il potenziamento di adeguati livelli di biodiversità vegetazionale e faunistica;
- la realizzazione di nuovi ecosistemi o di corridoi ecologici funzionali all'efficienza della Rete, anche in risposta ad eventuali impatti e pressioni esterni;
- la riqualificazione di biotopi di particolare interesse naturalistico;
- la previsione di interventi di deframmentazione mediante opere di mitigazione e compensazione ambientale;
- l'integrazione con il Sistema delle Aree Protette e l'individuazione delle direttrici di permeabilità verso il territorio esterno rispetto a queste ultime.

La porzione di intervento relativa alla modifica dell'esistente ramo stradale uscente dal casello A4 nello svincolo di S. Alessandro interessa marginalmente il "*Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione*" esteso lungo il Fiume Lambro, il cui alveo e le aree contermini libere da urbanizzazioni sono evidenziati come "*Elementi di secondo livello*".

Figura 4.8 – Elaborazione degli strati informativi della cartografia della “Rete Ecologica Regionale”



Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione



Elementi di secondo livello

4.1.1.5 Piano Paesaggistico Regionale

Il PTR, in applicazione dell'art. 19 della L.r. n. 12/2005 e s.m.i., ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.).

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) rappresenta la sezione specifica del PTR per la disciplina paesaggistica dello stesso.

Nel seguito si analizzano i contenuti del PPR vigente e della variante approvata dalla Giunta Regionale con d.g.r. n. 7170/2022.

4.1.1.5.1 PPR vigente

La cartografia del PPR è composta dalle seguenti tavole di riferimento:

- Tavola A “Ambiti geografici e unità tipologiche”;
- Tavola B “Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico”;
- Tavola C “Istituzioni per la tutela della natura”;
- Tavola D “Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale”;
- Tavola E “Viabilità di rilevanza regionale”;
- Tavola F “Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale”;
- Tavola G (H) “Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale”.

Per i contenuti della Tavola I “Vincoli ex D.lgs 42/2004 e s.m.i.”, si rimanda al precedente Par. 3.2 per maggiori dettagli.

Dall'analisi della cartografia di Piano emergono i seguenti elementi di attenzione, interessanti le aree di intervento.

Per quanto attiene alla **Tavola A**, l'intervento interessa la porzione meridionale dell'Ambito geografico della "Brianza", nello specifico la porzione all'estremo settentrionale nell'Unità tipologica di paesaggio denominata "Fascia bassa pianura", all'interno della quale valgono i seguenti indirizzi di tutela (sono estratti contenuti pertinenti di cui al Par. 5.2, Part I, degli Indirizzi di Tutela del PPR):

I paesaggi della bassa pianura irrigua vanno tutelati rispettandone sia la straordinaria tessitura storica che la condizione agricola altamente produttiva.

La Campagna

Vanno promossi azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale. [...]

I canali - Sistema irriguo e navigli

La tutela è rivolta non solo all'integrità della rete irrigua, ma anche ai manufatti, spesso di antica origine, che ne permettono ancora oggi l'uso e che comunque caratterizzano fortemente i diversi elementi della rete. [...].

Nelle aree di intervento e al contorno non sono presenti canali ed elementi della rete irrigua e dei navigli.

Figura 4.9 – Estratto della Tavola A "Ambiti geografici e unità tipologiche" del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento

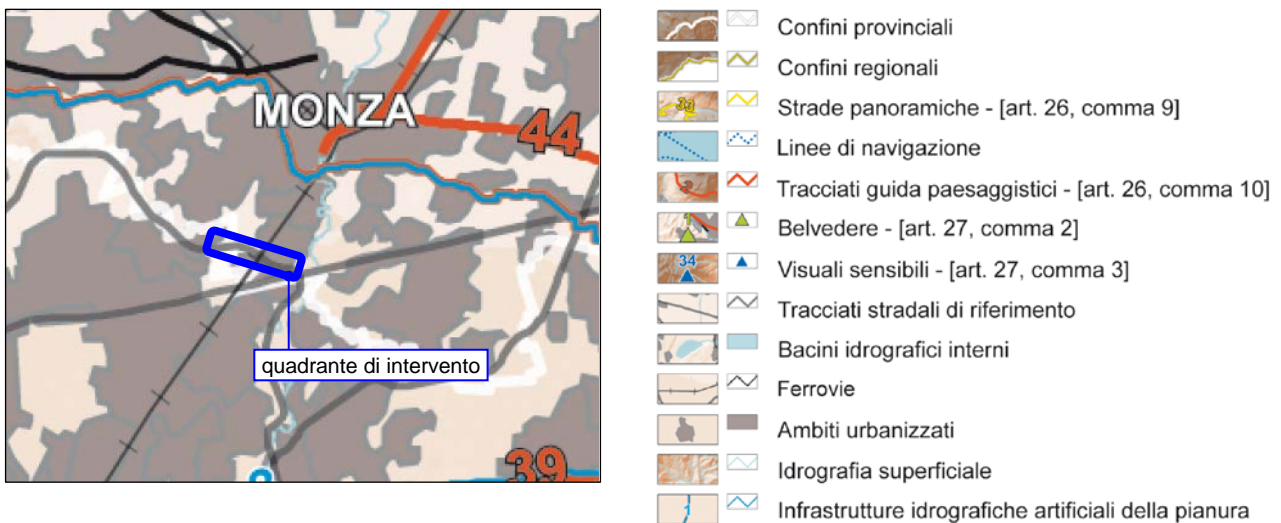


La **Tavola B** e la **Tavola E** non riconoscono elementi identificativi, percorsi di interesse paesaggistico e viabilità di rilevanza regionale nelle aree di intervento e al loro contorno.

Figura 4.10 – Estratto della Tavola B “*Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico*” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento

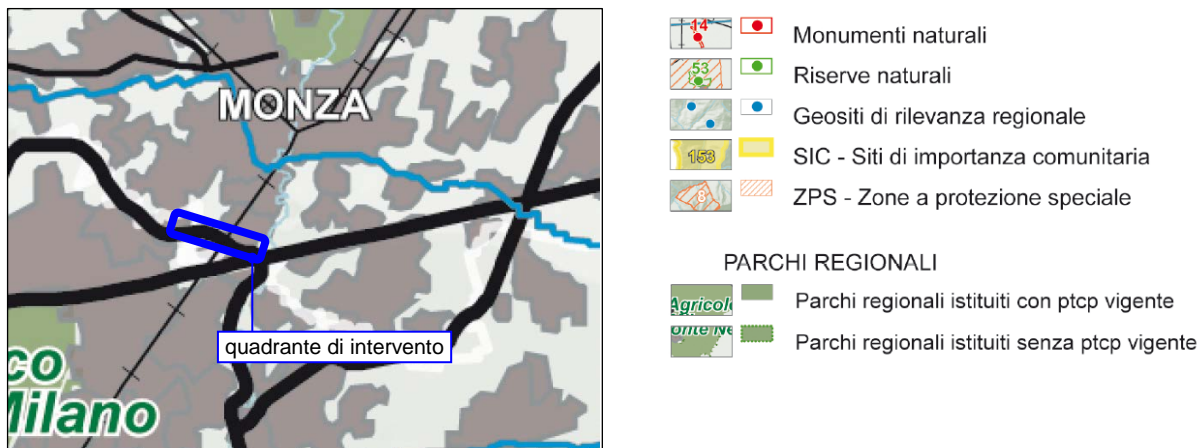


Figura 4.11 – Estratto della E “*Viabilità di rilevanza regionale*” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento



La **Tavola C** del PPR non individua istituzioni per la tutela della natura nelle aree di intervento e al loro contorno.

Figura 4.12 – Estratto della Tavola C “Istituzioni per la tutela della natura” del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola D** del PPR non individua elementi riferimento della disciplina paesaggistica regionale nell'area di intervento e al suo contorno.

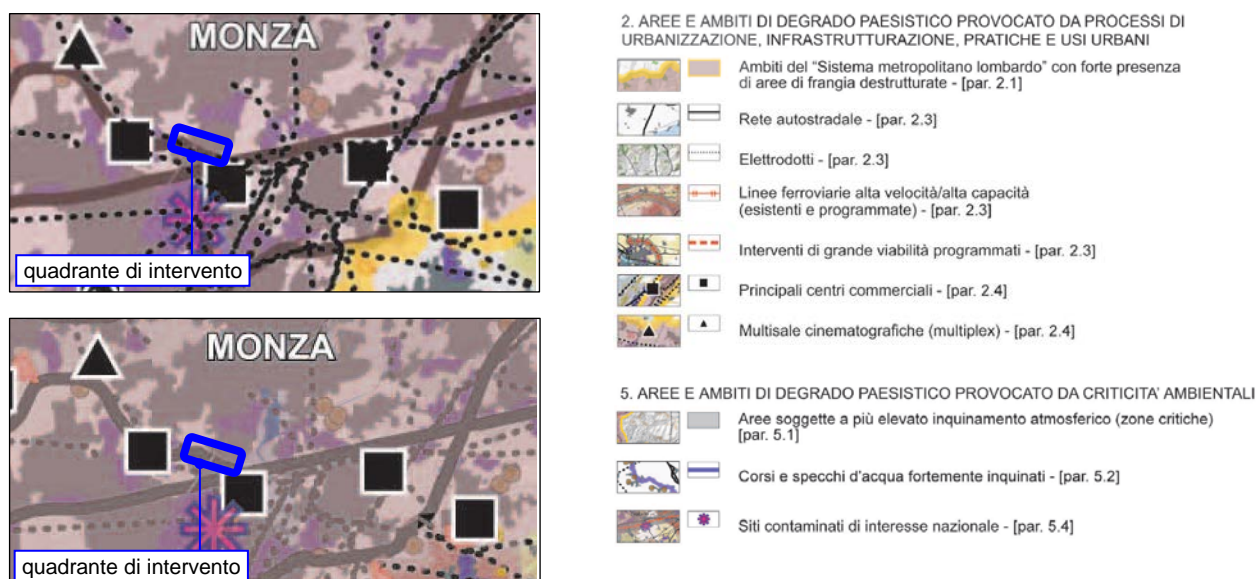
Figura 4.13 – Estratto della Tavola D “Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale” del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento



Rispetto alla **Tavola F** e alla **Tavola G**, riferite agli ambiti ed alle aree di attenzione regionale rispettivamente per la riqualificazione paesaggistica e per il contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica, le aree di intervento si collocano all'interno di un contesto caratterizzato da “*Ambiti del Sistema metropolitano lombardo con forte presenza di aree di frangia destrutturate*”.

Per tali ambiti sono definiti al Par. 2.1 della Parte IV della Normativa del PPR specifici indirizzi di riqualificazione e di contenimento dei fattori di degradato rivolti alle politiche e alle azioni di pianificazione territoriale e di governo locale del territorio eseguibili dai PGT comunali.

Figura 4.14 – Estratto delle Tavole F “Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale” e G “Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento



4.1.1.5.2 Revisione PPR adottata

Nel seguito si analizzano i contenuti di interesse per caso specifico della variante di PPR adottata con d.c.r. n. 2137/2021 ed inviata al Consiglio per l’approvazione finale.

Pur anticipando alcuni contenuti del Codice del paesaggio, il PPR non costituisce il Piano Paesaggistico Regionale ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i., ma ha la finalità di aggiornare, approfondire ed attualizzare i contenuti del PPR vigente per preservarli senza ridurre minimamente l’alto valore dei paesaggi di Lombardia, in attesa di arrivare alla conclusione del lungo lavoro di co-pianificazione in corso con il Ministero della Cultura. Il PPR è, a sua volta, articolato in un corposo apparato conoscitivo (tavole del quadro conoscitivo, repertori) e in un apparato progettuale, dispositivo e di indirizzo (cartografia di progetto, disciplina, schede degli AGP, schede delle aggregazioni di immobili ed aree di valore paesaggistico).

La revisione del PPR ha suddiviso il territorio lombardo in Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) (rif. tavola PR1) che costituiscono ambiti omogenei di riferimento alla scala sovracomunale adeguata alla pianificazione locale e intercomunale e sono utili per la progettazione e valutazione paesaggistica degli interventi.

Per ogni AGP è stata predisposta una specifica scheda illustrativa (rif. documento “Schede degli Ambiti Geografici di Paesaggio”) delle caratteristiche e dei detrattori paesaggistici, un’analisi geo-storica e l’elenco degli obiettivi e degli orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore.

Negli AGP sono stati considerati i sistemi idro-geomorfologici, i caratteri ecosistemici e naturalistici, i caratteri del territorio rurale, le dinamiche insediative e i sistemi socioeconomici, le forme dell’intercomunalità e le geografie amministrative della regione.

Questi nuovi strumenti operativi, completi di cartografia di dettaglio, si rivolgono agli enti locali per diffondere una maggiore e più puntuale conoscenza dei luoghi ed accompagnare motivatamente la pianificazione del paesaggio a livello locale.

Per ogni AGP sono definiti obiettivi e orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore, e indirizzi per l'attuazione della Rete Verde Regionale (RVR).

La RVR (rif. tavole PR 3.1 e PR 3.2) è un'infrastruttura prioritaria finalizzata alla ricomposizione ed alla valorizzazione del paesaggio lombardo con l'obiettivo di garantire e rafforzare le condizioni di godimento, tutela e fruizione dei paesaggi rurali, naturalistici e antropici.

La RVR, a tal fine, riconosce e coinvolge sia contesti paesaggistici caratterizzati dalla presenza di elevati valori naturalistico/ambientali, rurali e storico/identitari, sia contesti territoriali connotati da situazioni di degrado o di pressione trasformativa del paesaggio, da includere nel progetto di ricomposizione e riqualificazione paesaggistica.

L'intervento si inserisce nell'AGP 7.2 "Brianza Monzese", quale ambito di paesaggio caratterizzato dal sistema insediativo continuo e denso della conurbazione dell'altra pianura tra Seveso e Adda.

Per tale AGP sono definiti i seguenti obiettivi e orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore, e indirizzi per l'attuazione della Rete Verde regionale (selezionati per pertinenza al caso in oggetto e all'ambito paesaggistico locale effettivamente interessato):

Ecosistemi, ambiente e natura:

- *salvaguardare gli spazi naturali residuali e di margine interclusi tra gli elementi del sistema infrastrutturale e gli ambiti urbanizzati;*

Impianto agrario e rurale:

- *promuovere il riordino e la ricomposizione dei paesaggi periurbani, salvaguardando le aree agricole residuali e di margine, evitando i processi di frammentazione del sistema poderale;*

Aree antropizzate e sistemi storico-culturali

- *salvaguardare l'identità e la riconoscibilità dell'immagine tradizionale dei luoghi, con riferimento [...] alle modalità di parcellizzazione agraria [...];*
- *la realizzazione di nuove strade e costruzioni dovrà tenere in opportuna considerazione la suddivisione storica del territorio (centuriazione e organizzazioni medievali);*
- *limitare le alterazioni dell'assetto, della morfologia e dello stato di naturalità della configurazione paesaggistica, conseguenti alle modifiche all'andamento del terreno con sbancamenti e riporti per la realizzazione di opere interrato.*

La Rete Verde Regionale della Brianza monzese si sviluppa principalmente lungo le aste dei corsi d'acqua che procedono in direzione nord-sud: i torrenti Guisa e Pudiga, il Seveso, il Lambro, il Molgora e l'Adda, oltre ad altri corsi d'acqua minori. In direzione est-ovest il principale elemento connettivo è il canale Villoresi, lungo il quale la RVR si sviluppa con discontinuità.

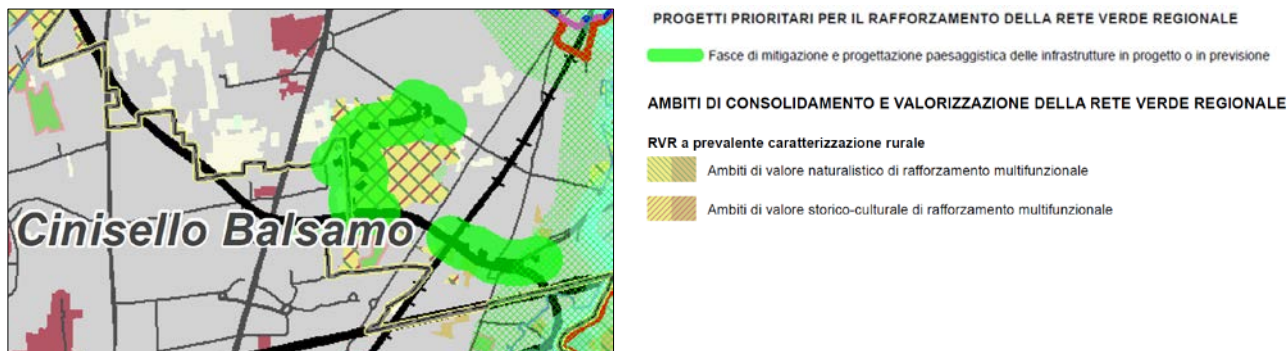
La caratterizzazione naturalistica si estende nelle aree tutelate del Parco delle Groane, del Parco della Valle del Lambro e del Parco dell'Adda Nord nonché in prossimità degli altri corsi d'acqua. Accanto ad essa si ritrova con areali più cospicui la componente rurale, presente in particolare nella metà orientale dell'AGP. I suoi valori sono in generale intermedi o elevati, a parte alcuni appezzamenti che ricadono tra gli ambiti di incremento dei valori rurali e ricomposizione paesaggistica. Nelle aree protette sono frequenti le presenze di valori naturalistici; intorno ai centri urbani di rilievo le presenze storico-culturali.

Il sistema degli elementi di rilevante valore storico-culturale è particolarmente fitto intorno a Lissone e in alcuni punti lungo il Seveso; centri come Monza, Desio, Vimercate, Seregno, Ornago e altri costituiscono importanti elementi sinergici alla Rete Verde.

La cartografia della RVR ha inserito il tracciato stradale di progetto nella versione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica, oggi modificato dalla presente proposta progettuale nel tratto interessante l'area del Casignolo, identificata come ambito "a prevalente caratterizzazione rurale" di valore sia "naturalistico di rafforzamento multifunzionale", sia "storico-culturale di rafforzamento multifunzionale"

Alla previsione infrastrutturale di progetto la RVR attribuisce "Fasce di mitigazione e progettazione paesaggistica delle infrastrutture in progetto o in previsione", viste in un'ottica di rafforzamento della Rete.

Figura 4.15 – Estratto della Tavola PR 3.2 (foglio c) "Rete Verde Regionale" del PPR revisione 2022 adottata, riferito al contesto in cui si inserisce l'intervento di progetto



La revisione del PPR adottata individua nella tavola PR 2 gli "Elementi qualificanti il paesaggio lombardo". Dall'analisi della Tavola PR 2 non emergono elementi di specifica attenzione nell'area di intervento e al suo contorno.

Figura 4.16 – Estratto della Tavola PR 2 (foglio c) "Elementi qualificanti il paesaggio lombardo" del PPR revisione 2022 adottata, riferito al contesto in cui si inserisce l'intervento



4.1.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

Nel seguito si analizza la relazione tra la proposta di intervento in progetto e gli elementi di attenzione emersi nel paragrafo precedente.

Per l'espressione di determinate considerazioni si fa necessariamente riferimento agli esiti delle analisi svolte per le specifiche componenti della Sezione 4 "Quadro ambientale" del presente SIA.

Tabella 4.2 – Relazione tra proposta di intervento e contenuti del PTR

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<i>Poli di sviluppo regionale</i>	<p>La proposta di intervento si inserisce in modo coerente nel disegno di rafforzamento della maglia infrastrutturale a servizio del sistema delle polarità definite alle diverse scale di riferimento.</p> <p>L'intervento proposto permette di rafforzare il quadro delle relazioni viabilistiche nel quadrante della Brianza Monzese e nord-orientale di Milano.</p>
<i>Zone di preservazione e salvaguardia ambientale</i>	<p>L'intervento prevede una modifica del ramo stradale uscente dal casello A4 nello svincolo di S. Alessandro attraverso cui condurre il traffico nella nuova galleria di progetto. Il ramo stradale è attualmente in trincea ed il progetto prevede un lieve spostamento del tracciato a margine dell'esistente senza introdurre sostanziali modifiche alla morfologia e agli ingombri stradali esistenti.</p> <p>Tale intervento specifico ricade in zone a rischio di allagamento, in quanto l'intero svincolo S. Alessandro esistente si estende in Fascia C del PAI applicata al Fiume Lambro e in aree allagabili con "Pericolosità RP scenario poco frequente (M)" del PGRA.</p> <p>Dagli approfondimenti idraulici di progetto è emerso come anche il tratto esistente della tangenziale nord in prossimità e presente all'esterno delle aree PAI/PGRA suddette sia a rischio, non solamente quindi lo Svincolo come riportato nei precedenti atti pianificatori.</p> <p>Alla luce di ciò si è previsto di rialzare il più possibile la livelletta stradale in corrispondenza dell'imbocco della nuova galleria, in maniera tale da fungere da primo presidio idraulico. Secondariamente si è scelto di posizionare delle arginature e delle panconature di emergenza che verranno posizionate all'occorrenza all'imbocco della galleria in progetto. Questi presidi consentono di salvaguardare dagli allagamenti sia la nuova viabilità di progetto, sia l'asse principale esistente, con conseguente beneficio anche per l'attuale assetto infrastrutturale.</p>
<i>Infrastrutture per la difesa del suolo</i>	<p>L'intervento di progetto non genera alcuna interferenza con le aree di laminazione del Fiume Lambro previste nelle aree golenali della Cascinazza, né prevede trasformazioni dei luoghi tali da indurre variazioni idrauliche che possano incrementare gli attuali livelli di rischio riconosciuto nell'ambito territoriale interessato.</p> <p>Le opere di progetto non risultano interferenti con il reticolo idrografico e per l'impermeabilizzazione indotta dal nuovo stracciato stradale è prevista l'applicazione di misure volte al rispetto del principio dell'invarianza idraulica senza modificare la regimazione delle acque e senza incrementi degli impatti ai ricettori.</p> <p>In riferimento alle relazioni con il Progetto strategico di sottobacino Fiume Lambro Settentrionale valgono le seguenti considerazioni.</p> <p>Per l'indirizzo "Restituzione dello spazio al fiume", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto coinvolge "Ambiti urbanizzati prossimi ai corsi d'acqua" in cui vale l'indirizzo specifico "dare spazio e delocalizzare" (per pericolosità di esondazione). In riferimento a ciò l'intervento di progetto non può concorrere alla delocalizzazione dell'intero svincolo autostradale A4-A52; di fatto comunque non sono previste dal progetto opere che inducono trasformazioni significative dello stato morfologico-strutturale dei luoghi e al contempo sono introdotti interventi di messa in sicurezza dal rischio idraulico parte del tracciato A52 esistente.</p>

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
	<p>Per l'indirizzo "Gestione sostenibile acque meteoriche", le aree oggetto di cantiere e di intervento in ambito urbano interessano "Ambiti urbanizzati" in cui vale l'indirizzo specifico "Favorire infiltrazione (medio alta permeabilità)", e "Ambiti non urbanizzati" (area del Casignolo), in cui vale l'indirizzo specifico "Evitare interventi di trasformazione (medio alta permeabilità)". Per l'ambito urbano, l'intervento in progetto è limitato ad un tratto in galleria, affiancata all'esistente galleria A52 e in parte sotto viabilità urbana esistente, con conseguente contenimento delle occupazioni nel sottosuolo e mantenimento dell'equilibrio idrologico pressoché simile all'attuale. Per l'ambito dell'area del Casignolo, l'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tracciato stradale che comporta inevitabilmente l'impermeabilizzazione di superfici libere; tale tratto è però di contenute dimensioni e aderente all'attuale via Edison, senza di fatto introdurre significative alterazioni delle attuali condizioni morfologiche, strutturali e di permeabilità dell'ambito complessivo.</p> <p>Per quanto attiene all'indirizzo "Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto è concentrata lungo l'attuale trincea e non interferisce elementi funzionali del F. Lambro.</p>
<p>Rete Ecologica Regionale (RER)</p>	<p>L'intervento di lieve spostamento del ramo stradale esistente nell'area dello Svincolo di S. Alessandro non genera una trasformazione dei luoghi tale da poter rappresentare elemento di frammentazione o riduzione delle funzioni ecologiche svolte dal Corridoio fluviale del Lambro.</p> <p>Nell'area dello svincolo non si riconoscono elementi strutturali o condizioni di relazione di interesse per le funzioni ecologiche del corso d'acqua e del contesto ecosistemico connesso.</p>
<p>Piano Paesaggistico Regionale (PPR) vigente</p>	
<p>Tavola A "Ambiti geografici e unità tipologiche"</p>	<p>L'intervento è inserito nell'Unità di paesaggio della "Fascia bassa pianura", all'interno della quale sono tutelate le partiture poderali e le quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale, nonché i canali ed il sistema irriguo e dei navigli.</p> <p>L'intervento non interferisce quinte verdi esistenti, né elementi idrografici, né percorsi storici.</p>
<p>Tavola B "Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico"</p> <p>Tavola E "Viabilità di rilevanza regionale"</p>	<p>L'intervento non interessa tracciati paesaggistici e viabilità di rilevanza regionale, né si colloca in posizione visibile da tali assi di riferimento.</p>
<p>Tavola C "Istituzioni per la tutela della natura"</p>	<p>Non sono presenti istituti di tutela nelle aree di intervento e nel contesto di inserimento.</p>
<p>Tavola D "Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale"</p>	<p>Non sono presenti elementi oggetto di disciplina del PPR nelle aree di intervento e nel contesto di inserimento.</p>
<p>Tavola F "Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale"</p> <p>Tavola G (H) "Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale"</p>	<p>Nell'ambito territoriale interessato dall'intervento non sono segnalati indirizzi di riqualificazione o di contenimento dei fattori di degrado per la tipologia di opera di progetto.</p>
<p>Piano Paesaggistico Regionale (PPR) revisione adottata</p>	
<p>AGP 7.2 "Brianza Monzese"</p> <p>Ecosistemi, ambiente e natura:</p> <ul style="list-style-type: none"> · salvaguardare gli spazi naturali residui e di margine interclusi tra gli elementi del sistema infrastrutturale e gli ambiti urbanizzati. 	<p>L'intervento non interessa spazi naturali, né residui, né di margine al sistema infrastrutturale e ad ambiti urbani (per "spazi naturali" si intendono spazi con condizioni di naturalità spontanea o ecosistemi vegetazionali paranaturali, non costituiti da ecosistemi transitori e di origine antropica soggetti ad usi intensi e a continue trasformazioni, come ad esempio le coltivazioni).</p>

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<p>AGP 7.2 "Brianza Monzese" Impianto agrario e rurale:</p> <ul style="list-style-type: none"> · <i>promuovere il riordino e la ricomposizione dei paesaggi periurbani, salvaguardando le aree agricole residuali e di margine, evitando i processi di frammentazione del sistema poderale.</i> 	<p>L'intervento non genera condizioni di frammentazione della partitura poderale agricola dell'area del Casignolo.</p> <p>In tale area il nuovo tratto stradale di raccordo con la viabilità locale si attesta sulla via Edison e a margine di essa, interessando superfici utilizzate per il deposito di materiali provenienti da attività agro-produttive (cippato) e a margine di aree coltivate, senza alterare l'assetto complessivo della parcellizzazione agricola e delle accessibilità alle aree.</p>
<p>AGP 7.2 "Brianza Monzese" Aree antropizzate e sistemi storico-culturali</p> <ul style="list-style-type: none"> · <i>salvaguardare l'identità e la riconoscibilità dell'immagine tradizionale dei luoghi, con riferimento [...] alle modalità di parcellizzazione agraria [...];</i> · <i>la realizzazione di nuove strade e costruzioni dovrà tenere in opportuna considerazione la suddivisione storica del territorio (centuriazione e organizzazioni medievali);</i> · <i>limitare le alterazioni dell'assetto, della morfologia e dello stato di naturalità della configurazione paesaggistica, conseguenti alle modifiche all'andamento del terreno con sbancamenti e riporti per la realizzazione di opere interrato.</i> 	<p>Per quanto attiene alla salvaguardia della "parcellizzazione agraria" si rimanda al punto precedente.</p> <p>Per quanto attiene alle relazioni tra nuove strade e "suddivisione storica del territorio", l'intervento non genera alterazioni di tessiture storiche, come elementi di centuriazione o di organizzazioni medievali.</p> <p>Per quanto attiene all'indirizzo di "limitare le alterazioni dell'assetto, della morfologia e dello stato di naturalità della configurazione paesaggistica", conseguenti a opere interrato, si evidenzia che il tratto in galleria in zona via Gentili a Monza non attende alterazioni delle attuali condizioni morfologiche, in relazione al fatto che saranno ricostruite le condizioni morfo-strutturali in superficie presenti prima dell'avvio dei cantieri.</p>
<p>Rete Verde Regionale</p>	<p>La RVR riporta il tracciato di progetto secondo la versione del PFTE, richiedendo fasce di mitigazione e di progettazione paesaggistica ai lati delle opere stradali previste.</p> <p>Per il tratto stradale di progetto in zona via Gentili, il nuovo asse viabilistico è in galleria. Una volta conclusi i cantieri, le aree di pertinenza in superficie saranno ricomposte allo stato attuale dei luoghi.</p> <p>Per il tratto stradale e la nuova rotonda a margine di via Edison, il progetto prevede in aderenza a est una fascia dedicata al consolidamento di nuovi ecosistemi permanenti, in grado sia di incrementare in zona la dotazione di unità vegetazionali stabili (con i conseguenti benefici in fatto di servizi ecosistemici), sia di costituire un complesso ecostrutturale di transizione tra il margine del tessuto urbano del quartiere Casignolo di Cinisello Balsamo e le aree agricole estese a oriente, senza alterare in modo significativo le percezioni consolidate rivolte verso gli spazi aperti.</p>
<p>Elementi qualificanti il paesaggio lombardo</p>	<p>Il tracciato di progetto non interessa, né si pone in prossimità di Elementi qualificanti il paesaggio lombardo.</p>

4.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Nel precedente Par. 2.2 sono stati analizzati i contenuti del PTCP in materia di infrastrutture per la mobilità, recentemente modificati con l'entrata in vigore della variante approvata con d.c.p n. 16/2023 e pubblicata tramite BURL SAC n. 34 nell'agosto 2023.

Nel seguito si illustrano pertanto i contenuti vigenti riferiti alle sensibilità ambientali e territoriali riconosciute dal Piano, e i connessi indirizzi e discipline di riferimento.

4.2.1 ELEMENTI DI ATTENZIONE

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, specificamente correlati all'apparato normativo e cartografico di Piano.

Gli obiettivi di Piano si traducono quindi, in indicazioni operative di tre livelli:

- norme con efficacia prescrittiva e prevalente, dal valore cogente;
- norme con valore indicativo, principale oggetto della verifica di compatibilità in sede di esame dei PGT, la cui efficacia presuppone la condivisione degli interlocutori di volta in volta interessati, e in primo luogo dei comuni;
- norme dal carattere specificamente programmatico, che si propongono di orientare nel medio e lungo periodo politiche e progetti dei diversi settori della Provincia, ma anche di altri attori territoriali.

Il PTCP è composto dalle seguenti tavole cartografiche (al netto di quelle già analizzate nel precedente Par. 2.2.):

- Tavola 1 Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale;
- Tavola 2 Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio;
- Tavola 3a Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica;
- Tavola 3b Rete della mobilità dolce;
- Tavola 4 Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica;
- Tavola 5a Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali;
- Tavola 5b Parchi Locali di Interesse Sovracomunale;
- Tavola 6a Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio;
- Tavola 6b Viabilità di interesse paesaggistico;
- Tavola 6c Ambiti di azione paesaggistica;
- Tavola 6d Ambiti di interesse provinciale;
- Tavola 7a Rilevanze del sistema rurale;
- Tavola 7b Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico;
- Tavola 8 Assetto idrogeologico;
- Tavola 9 Sistema geologico e idrogeologico;
- Tavola 16 Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate.

Di seguito si presentano i contenuti cartografici e normativi connessi di Piano riferiti all'area di intervento, riportando gli elementi di interesse a cui sono associati specifici Obiettivi, Indirizzi ed eventuali Prescrizioni.

Si evidenzia che gli estratti cartografici e testuali nel seguito riportati sono assunti dalla documentazione pubblicamente disponibile sul sito web provinciale dedicato al PTCP dichiarata vigente:

<https://www.provincia.mb.it/Temi/pianificazione-territoriale-e-parchi/pianificazione-territoriale/piano-territoriale-di-coordinamento/documentazione/>

Eventuali elaborati o contenuti aggiornati o ancora da aggiornare a seguito del recepimento nel PTCP di modifiche avvenute a livello comunale, non sono state inserite nel presente Studio in quanto non rese disponibili pubblicamente alla data di redazione del presente elaborato (es. eventuali recepimenti ex art. 34, comma 1, Normativa PTCP).

La **Tavola 1** “*Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale*” rileva lo stato di fatto e programmatico del sistema insediativo al settembre 2013.

La **Tavola 2** “*Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio*” identifica gli elementi vegetazionali derivati dalla cartografia regionale dell’uso del suolo DUSAF, riferiti nello specifico a prati e filari. La Tavola riporta anche gli elementi della Rete Ecologica Regionale, già illustrati nel precedente Par. 4.1 nell’ambito dell’analisi del PTR.

I filari indicati nella Tavola 2 sono ripresi nella **Tavola 3a** “*Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica*” ai quali sono riferiti i seguenti obiettivi (selezionati per pertinenza al caso in oggetto):

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

5.2.12 Filari e siepi

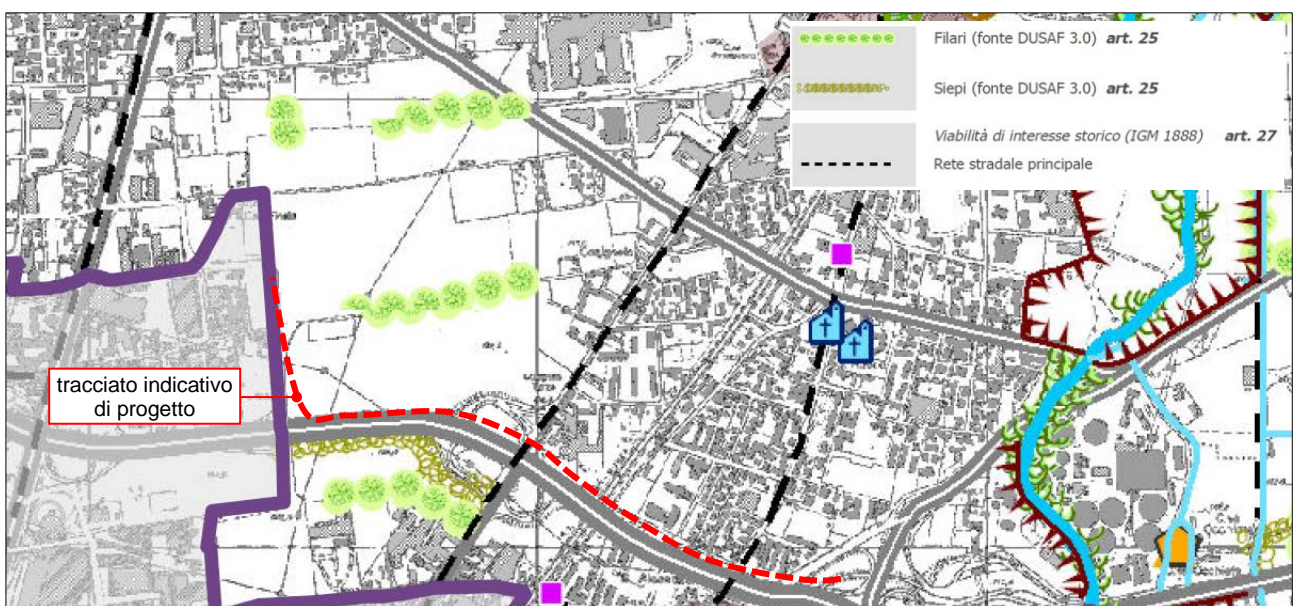
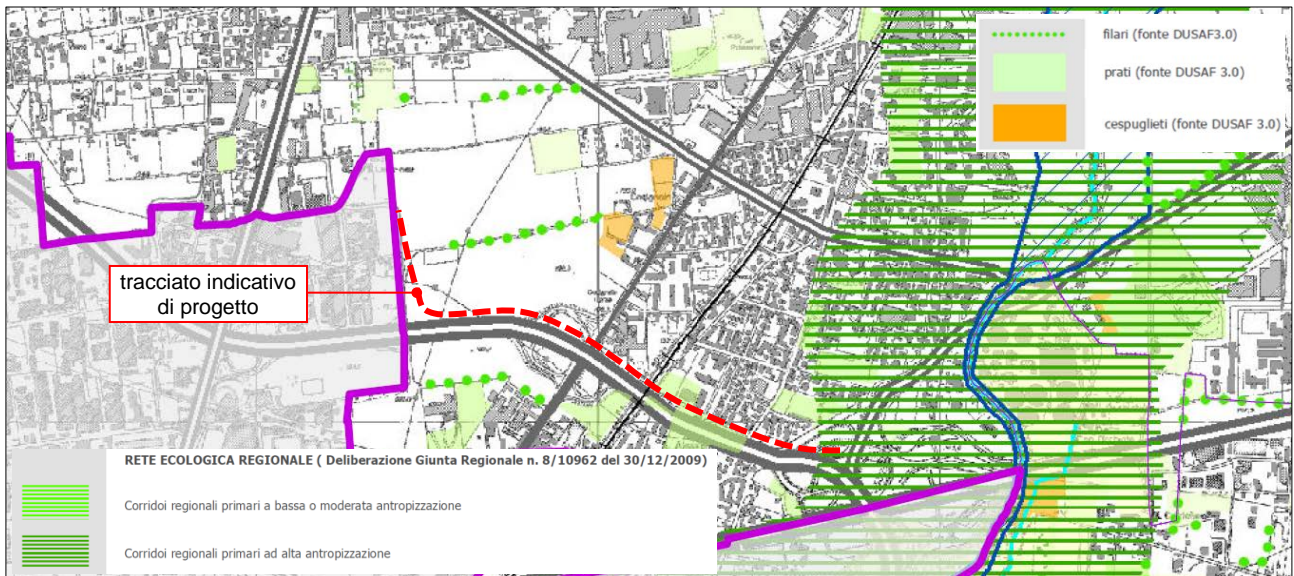
conservazione e reimpianto dei filari campestri e delle ripe boscate, anche finalizzati al consolidamento delle sponde di canali e rogge, con l’obiettivo di ricostituire i caratteri storici del paesaggio agrario del territorio e potenziare i valori naturalistici residui dell’area

5.5.6 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

I filari e le siepi sono disciplinati dall’art. 25 della Normativa di Piano, che richiede il loro riconoscimento e governo nell’ambito dei PGT comunali. Ai PGT è richiesto, infatti, la rilevazione della loro presenza nell’apposita carta degli elementi di caratterizzazione paesaggistica allegata al Piano delle Regole, in modo integrato alla rilevazione contenuta nella cartografia del PTCP, e la promozione di azioni di sensibilizzazione e incentivazione alla loro conservazione.

Figura 4.17 – Estratto della Tavola 2 “Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio” (immagine sopra) e della Tavola 3a “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica” (immagine sotto) del PTCP nel contesto in cui si inserisce l’intervento



La Tavola 3a evidenzia anche la presenza di due tracciati identificati come “*Viabilità di interesse storico*” lungo via Borgazzi e via S. Rocco a Monza, disciplinati dall’art. 27 della Normativa del PTCP (che richiede il riconoscimento e la valorizzazione da parte dei Comuni), ai quali sono riferiti i seguenti obiettivi (selezionati per pertinenza al caso in oggetto):

5.2.13 Sistema della viabilità storica

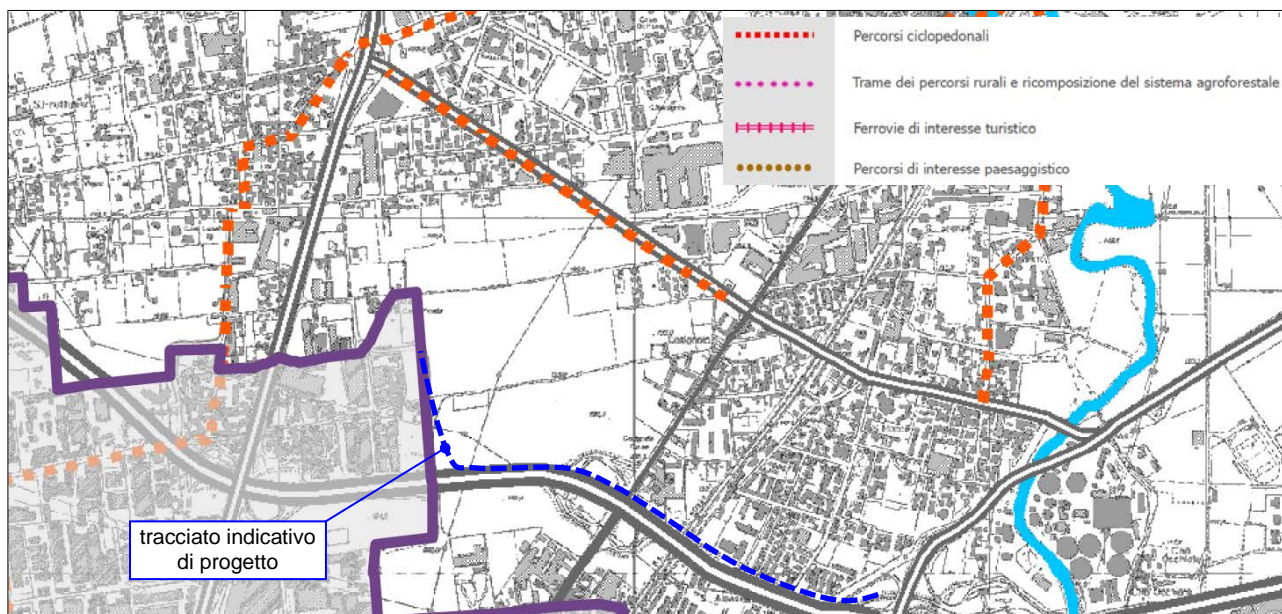
Conservare e valorizzare i tratti stradali aventi sostanza storica per manufatti e caratteristiche planometriche.

La **Tavola 3b** identifica la rete della mobilità dolce.

Lungo via Campania è evidenziata la presenza di un percorso ciclopedonale esistente.

Per gli elementi della Rete suddetta, disciplinati dall’art. 35 della Normativa di Piano, valgono obiettivi ed indirizzi finalizzati alla loro valorizzazione per la fruizione del territorio e del paesaggio.

Figura 4.18 – Estratto della Tavola 3b “*Rete della mobilità dolce*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l’intervento



In coerenza con quanto definito nella L.r. n. 7/2009 “*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*”, le province devono operare per ricostruire il quadro della rete ciclistica, non solo dello stato di fatto ma anche delle progettualità degli altri enti, e individuare uno scenario programmatico che da un lato selezioni le proposte progettuali comunali e dall’altro individui ulteriori percorsi, indirizzando così in modo armonico lo sviluppo complessivo della rete e orientando in via prioritaria la realizzazione dei tratti mancanti.

Ai sensi dell’art. 3 comma 2 della citata L.r. n. 7/2009, “*i piani provinciali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, quali i centri scolastici, i centri commerciali, i distretti industriali ed il sistema della mobilità pubblica*”.

Tali studi ed analisi sono stati effettuati primariamente nell’ambito del Progetto “*Moving Better*” (indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile) della Provincia di Monza e della Brianza, strumento che approfondisce le dinamiche della mobilità (offerta e domanda di mobilità, bisogni e caratteristiche degli spostamenti, ecc.) sul territorio provinciale e definisce le strategie per una mobilità più sostenibile, in ordine

ad un miglioramento dei livelli di congestione stradale, un innalzamento della qualità del servizio di trasporto pubblico, una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e una riduzione dei consumi energetici per l'autotrazione.

Il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) sviluppato dalla Provincia ed approvato con d.c.p. n. 14 del 29/05/2014, intende superare una riduttiva ma diffusa concezione che vede la bicicletta come mezzo dall'uso limitato al tempo libero, proponendo una serie di obiettivi e di progetti concreti finalizzati a promuovere la ciclabilità come modalità di spostamento per la mobilità quotidiana in ambito urbano (micromobilità) e complementare al trasporto pubblico.

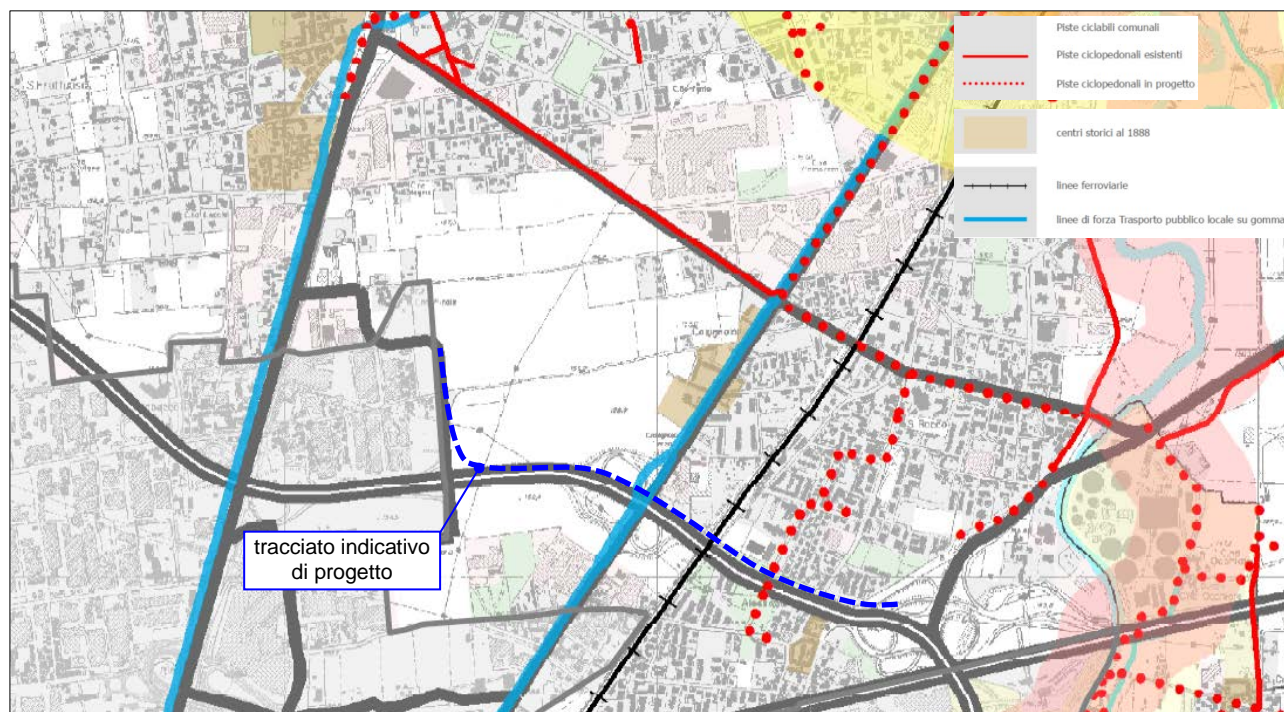
Il PSMC è fondato su due principi:

- mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico, che integri azioni innovative e tradizionali;
- mobilità ciclistica come forma di "micromobilità" legata agli spostamenti a corto raggio, sia di tipo pubblico che privato.

Nella tavola di individuazione della rete provinciale, il PSMC delinea una rete unitaria di ciclo-mobilità, al cui interno si differenziano gli itinerari urbani a prevalente uso per la mobilità quotidiana e gli itinerari extraurbani a prevalente uso per la fruizione del territorio. Gli itinerari provinciali costituiscono il riferimento per i Comuni per la redazione del Piano ciclistico comunale e costituiscono le priorità attuative.

Nell'ambito in cui si inserisce l'intervento è ripreso il tracciato esistente lungo via Campania, già inserito nel PTCP, ed è indicato un'asse di progetto lungo via Omero e via Donatori di Sangue nel quartiere S. Alessandro.

Figura 4.19 – Estratto della Tavola 4 "Rete ciclabile provinciale. Aree prioritarie di intervento" del PSMC nel contesto in cui si inserisce l'intervento

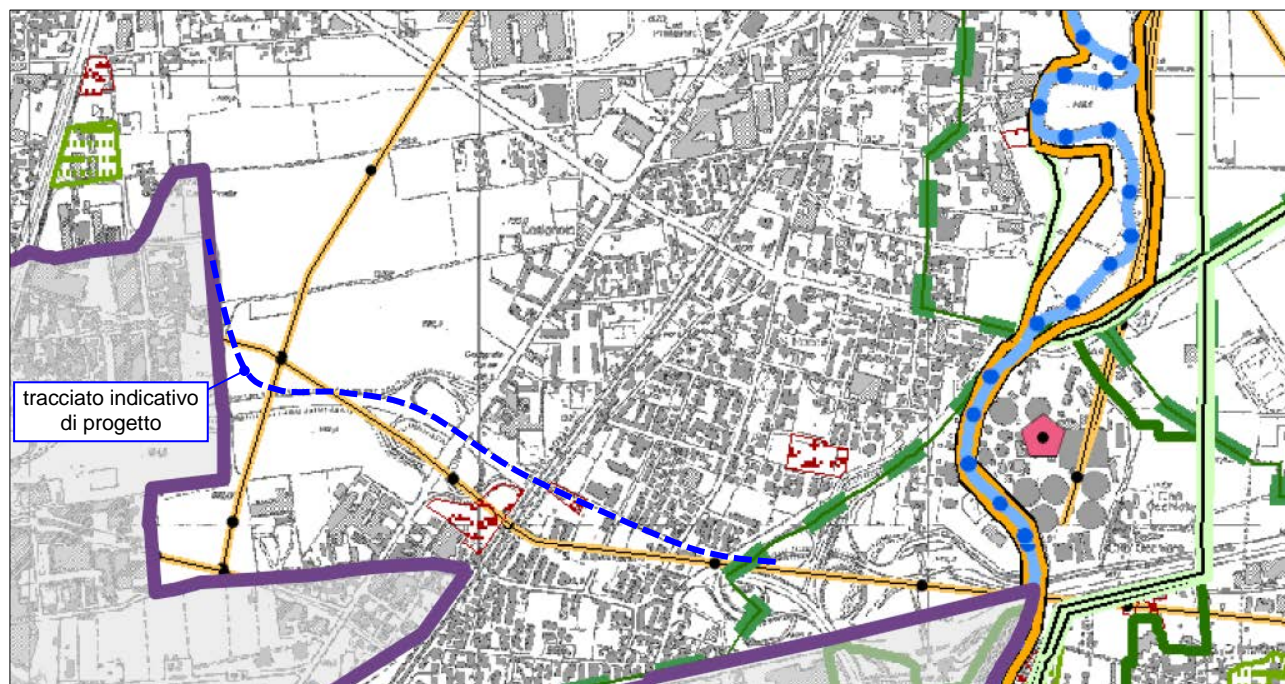


La **Tavola 4** illustra gli ambiti, i sistemi e gli elementi di degrado e compromissione paesaggistica; nell'area del Casignolo il PTCP individua due linee elettriche, con tracciati tra essi ortogonali; la linea con estensione in senso ortogonale alla A52 Tangenziale Nord è stata dismessa e non risulta più presente.

L'intero ambito in cui si estende lo svincolo di S. Alessandro e quindi parte del nuovo ramo di svincolo ricade all'interno delle fasce PAI di rischio idraulico associate al Fiume Lambro.

E' segnalata un'area "sterile" in via Gentili, attualmente occupata da un deposito di mezzi e da pre-fabbricati.

Figura 4.20 – Estratto della Tavola 4 "Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica" del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento

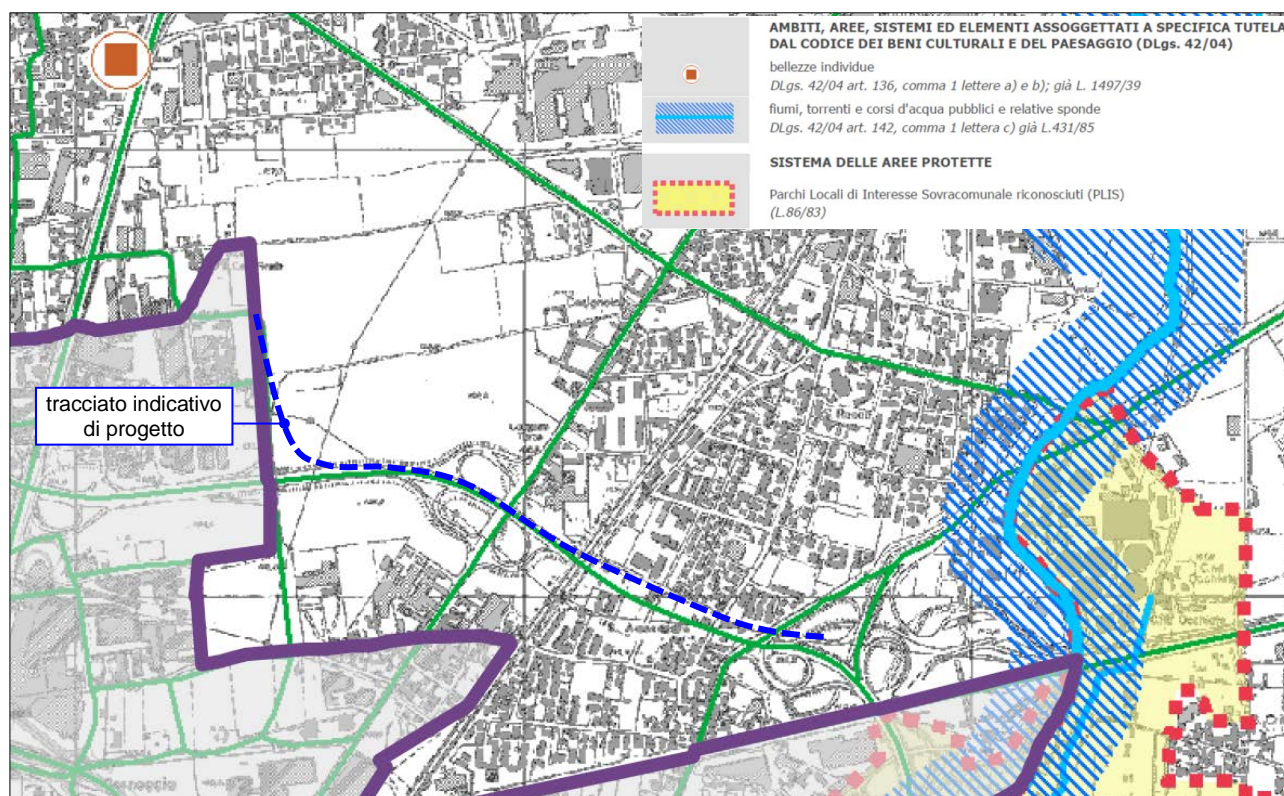


AMBITI DI DEGRADO O COMPROMISSIONE PAESAGGISTICA IN ESSERE		AMBITI DI DEGRADO/DETRATTORI POTENZIALI	
Processi di pianificazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani		Trasformazione della produzione agricola e zootecnica	
	elettrodotti		aree sterili e incolti
	ambiti territoriali estrattivi e cave di recupero art. 29		serre e orti
	discariche art. 30		Dissesti idrogeologici e avvenimenti calamitosi e catastrofici
	cave di prestito L.R. 14/98		aree con potenziale dissesto
ELEMENTI DETRATTORI			limite fascia PAI a
	termovalorizzatori		limite fascia PAI b
	impianti di depurazione		limite fascia PAI c
	centri commerciali		
Criticità ambientali			
	corsi d'acqua fortemente inquinati		

La **Tavola 5a** illustra il sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali, non rilevati nelle aree di intervento.

Come già evidenziato nell'analisi del Piano Paesaggistico del PTR, a est del ramo dello svincolo di S. Alessandro oggetto di modifica è presente il corso del Fiume Lambro, tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, let. c, del Codice.

Figura 4.21 – Estratto della Tavola 5a “*Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 5b** identifica i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS), con estensione dei PLIS non aggiornato allo stato attuale.

Si rimanda al precedente Par. 3.1.

La **Tavola 6a** “*Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio*” illustra gli elementi costituenti la rete verde di ricomposizione paesaggistica provinciale, disciplinata dall'art. 31 della Normativa di Piano e per la quale valgono gli Obiettivi 5.1.1 del Piano.

La Tavola riporta i Corridoi regionali della RER attribuendo loro un ruolo di “*Corridoi ecologici primari*”, qui presenti lungo il F. Lambro, in cui ricade parzialmente la modifica del ramo dello svincolo di S. Alessandro.

Figura 4.22 – Estratto della Tavola 6a “Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio” del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l'intervento



Par tali elementi della rete verde valgono i seguenti obiettivi di Piano:

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;
- valorizzare e consolidare il ruolo dei PLIS nella struttura della rete verde di ricomposizione paesaggistica.

Ai sensi dell'art. 31, comma 3, valgono, inoltre, le seguenti Previsioni prescrittive e prevalenti:

3. Previsioni prescrittive e prevalenti:

- a. all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, individuata ai sensi del comma 1 o definita ai sensi dei commi 4 e 5, non possono essere realizzate nuove edificazioni e opere che comportino l'impermeabilizzazione del suolo. Sono comunque fatte salve [...] e la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile [...];
- b. 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;

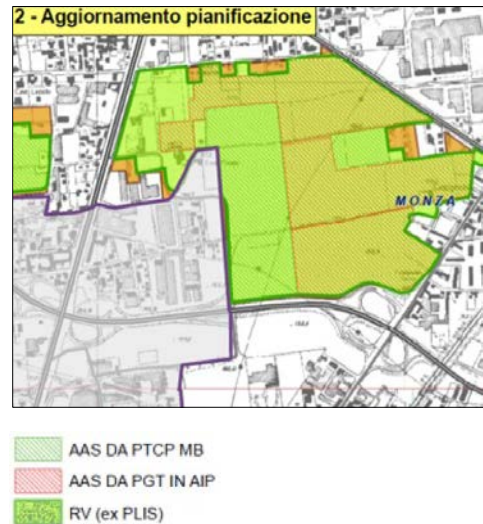
[...]

Nell'ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità della precedente proposta progettuale del presente intervento stradale, la Provincia, tramite specifico contributo inviato al MASE (n. registro ingresso n. 0098591 del 16/06/2023), ha portato in evidenza che l'area del Casignolo sarebbe da inserire in Rete di ricomposizione paesaggistica (RV) e in Ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (AAS).

Figura 4.23 – Estratto del documento delle osservazioni inviate da Provincia di Monza e Brianza nell'ambito del procedimento di Verifica VIA della precedente proposta progettuale del presente intervento stradale

Il vigente Ptcp individua, infatti, l'ambito interessato anche dalla realizzazione del "deposito- officina Monza-Casignolo" all'interno di un vasto Ambito di Interesse Provinciale (AIP). A tale riguardo, si rileva tuttavia che:

- in esito all'entrata in vigore del Pgt del Comune di Monza (variante 2017), che ha classificato l'area in esame tra gli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (AAS), ai sensi della vigente norma del Ptcp (art. 34, comma 1), la Provincia è tenuta a modificare il proprio piano recependo l'individuazione degli AAS e, dunque, stralciando gli stessi dall'AIP. Sebbene a oggi non si sia ancora proceduto alla variante di recepimento nel Ptcp, il tema è stato inserito tra contenuti di pianificazione da recepire nel Piano territoriale ("Contenuti di pianificazione da recepire nel Ptcp. Riconoscimento", prot. MB 49222 del 28 dicembre 2018). In ogni caso, ai sensi della vigente norma del Ptcp dedicata agli AAS "sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardi il sistema della mobilità di livello sovracomunale" (art.6, comma 1 delle Norme del piano).
- in esito a pregresse scelte del Comune di Monza – attualmente in fase di revisione (come, tra l'altro, evidenziato nello Studio con riferimento ai contenuti di Pgt e all'atto di Giunta n. 279 del 18/11/2022 per un nuovo riconoscimento) il vigente perimetro del Plis GruBria non include più aree del territorio del capoluogo (cfr. DDP n. 98 del 08/09/2020) sebbene, come comunicato al Comune con nota prot. prov. 34977 del 28/8/2020, le aree precedentemente incluse nel Plis permangano nella Rete verde di ricomposizione paesaggistica con valore anche di Rete Ecologica (art. 31 Norme Ptcp). Anche in questo caso, ai sensi della vigente norma del Ptcp dedicata alla RV è comunque fatta salva "... la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile" (art.31, comma 3.a delle Norme del piano).

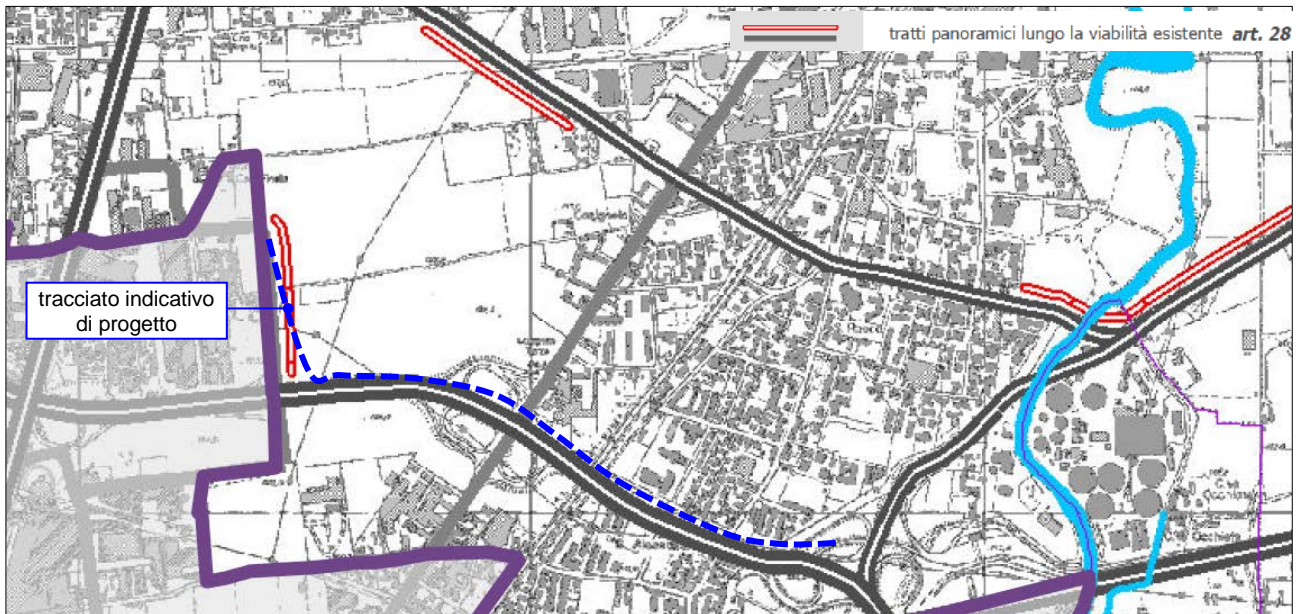


La **Tavola 6b** illustra la viabilità di interesse paesaggistico ed identifica i tratti della via Edison e della via Campania affacciati all'area del Casignolo quali "tratti panoramici lungo la viabilità esistente", disciplinati dall'art. 28 della Normativa di Piano (che definisce previsioni prescrittive e prevalenti per i PGT).

Per tali tracciati vale l'Obiettivo 5.5.10 di Piano, finalizzato a salvaguardare la panoramicità degli assi stradali, e il seguente indirizzo:

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

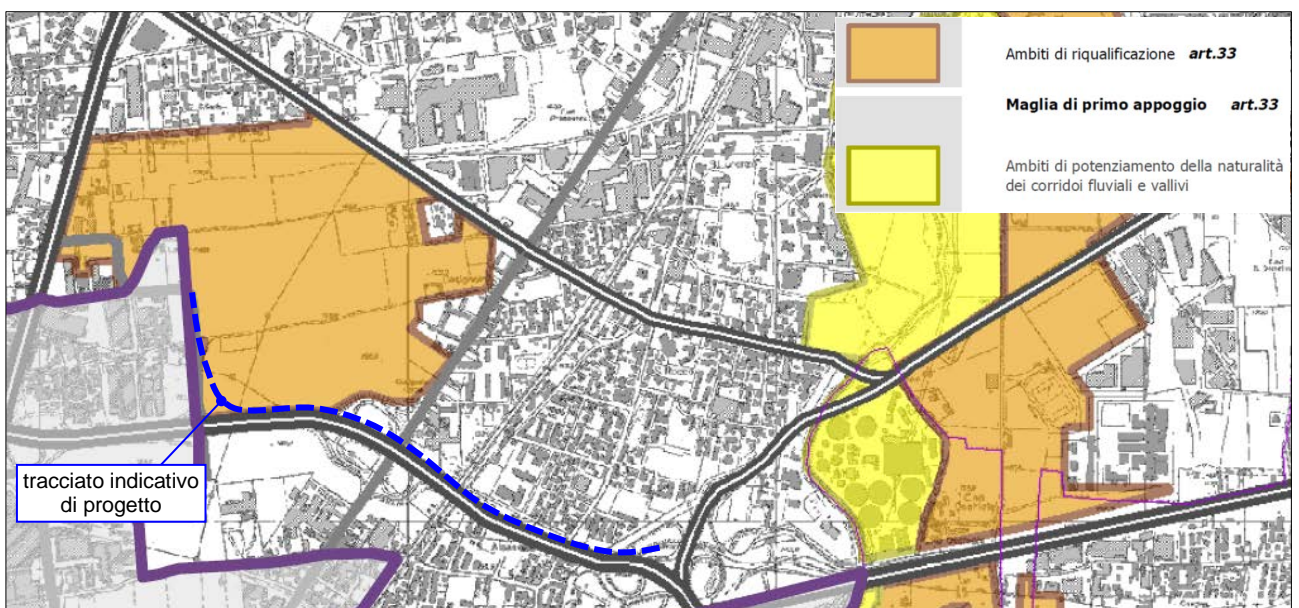
Figura 4.24 – Estratto della Tavola 6b “Viabilità di interesse paesaggistico” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



L'attenzione specifica per l'area del Casignolo è sottolineata dal Piano provinciale anche dal riconoscimento quale ambito nel quale la Provincia intende avviare politiche attive di riqualificazione del paesaggio, come illustrato nella **Tavola 6c** “Ambiti di azione paesaggistica”, disciplinati dall'art. 33 della Normativa di PTCP.

Per tali ambiti valgono obiettivi di tutela degli spazi aperti residui e di promozione di azioni integrate di riqualificazione in un'ottica agronomica, fruitiva e paesaggistica, nonché di promozione di un disegno unitario di ricomposizione paesaggistica e ambientale degli spazi aperti che induca una riqualificazione urbanistica dei tessuti edificati dei loro margini.

Figura 4.25 – Estratto della Tavola 6c “Ambiti di azione paesaggistica” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



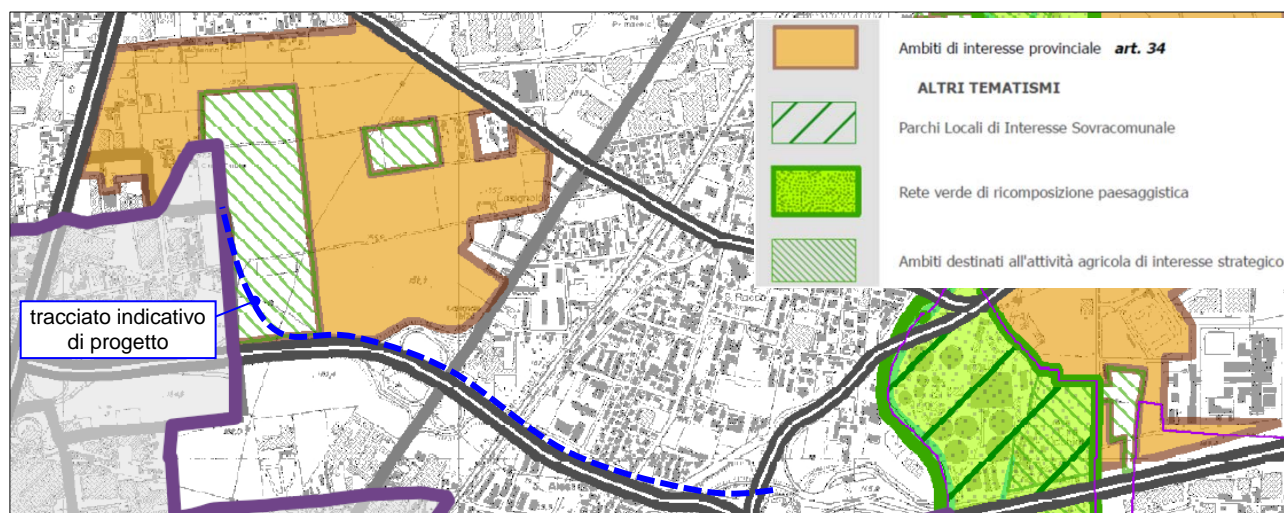
L'area del Casignolo è stata inserita anche negli "Ambiti di interesse provinciale" (AIP) di cui alla **Tavola 6d** del PTCP (Variante 2018), disciplinati dall'art. 34 della Normativa di Piano. Tali AIP sono stati identificati, con valore prescrittivo e prevalente per i PGT, in quanto ritenuti strategici dal punto di vista paesaggistico per il mantenimento di spazi ineditati fra tessuti urbanizzati limitrofi e per conservare l'identità propria di ogni nucleo urbano.

Parte dell'area del Casignolo è inoltre riconosciuta come "Ambito destinato all'attività agricola di interesse strategico" (AAS), come identificato nella **Tavola 7a** e nella **Tavola 7b** di Piano.

Si richiama la prevista estensione degli AAS in tutta l'area del Casignolo a seguito del recepimento della proposta di ampliamento formulata dal PGT vigente di Monza (vd. precedente analisi Tavola 6a del PTCP).

Ai sensi dell'art. 6 della Normativa di Piano, negli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico si applicano le disposizioni di cui al titolo terzo della parte seconda della L.r. n. 12/2005 e s.m.i. (artt. da 59 a 62bis) e sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale.

Figura 4.26 – Estratto della Tavola 6d "Ambiti di interesse provinciale" del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 8** e la **Tavola 9** evidenziano gli elementi di specifica attenzione relativo al sistema geologico ed idrogeologico.

Secondo il PTCP, l'intervento si estende in un contesto con grado moderato di suscettività al fenomeno degli occhi pollini (ossia la presenza o la formazione di reticoli di cavità nel sottosuolo), in un ambito di ricarica degli acquiferi in cui, ai sensi dell'art. 9 della Normativa di Piano, i criteri progettuali per le nuove trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali devono essere volti:

- all'immissione delle acque meteoriche nel sottosuolo nelle porzioni di territorio classificate come aree di ricarica e ricarica diretta della falda, ad esclusione delle aree a suscettività al fenomeno degli Occhi pollini, fatte salve norme più restrittive dei regolamenti locali di igiene;
- all'invaso temporaneo delle acque meteoriche, laddove possibile in ambiente naturale, in aree idonee e con svuotamento drenante spontaneo, al fine di non creare condizioni di surplus nella rete di drenaggio urbano.

La Tavola 8 riporta anche le fasce PAI già illustrate nel precedente Par. 3.4.

Figura 4.27 – Estratto della Tavola 8 “Assetto idrogeologico” e della Tavola 9 “Sistema geologico e idrogeologico” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento

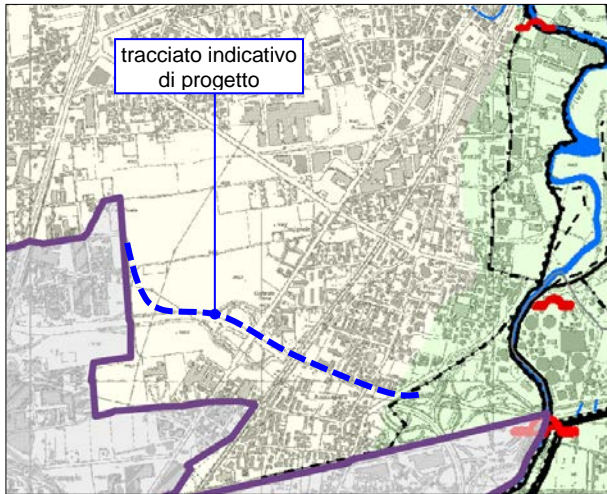


Tavola 8

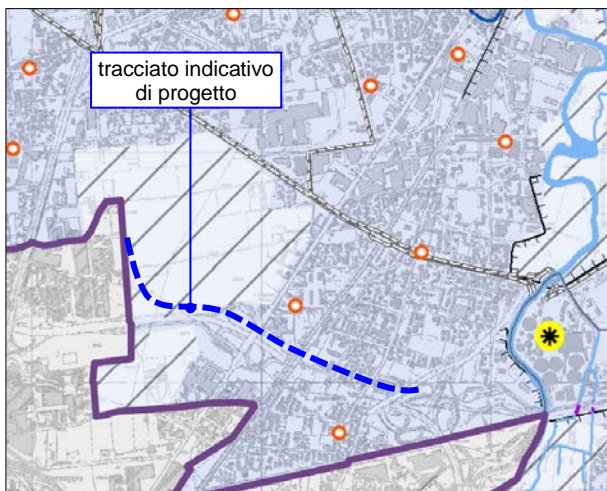
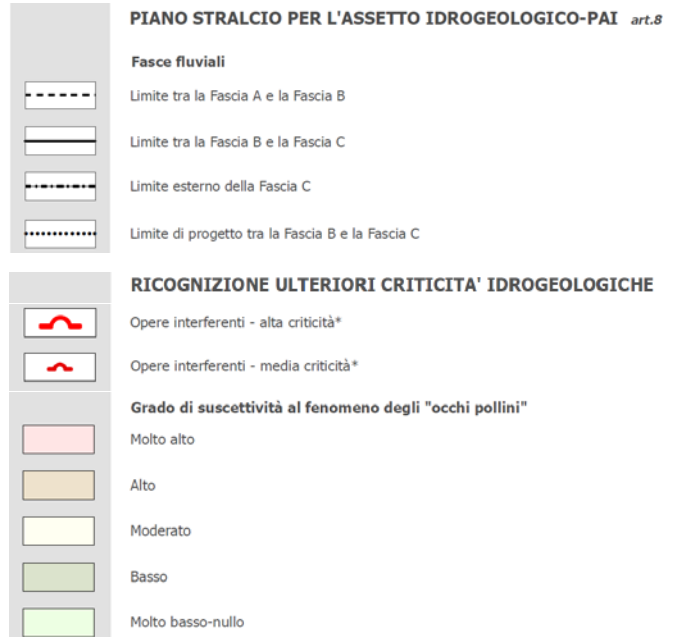
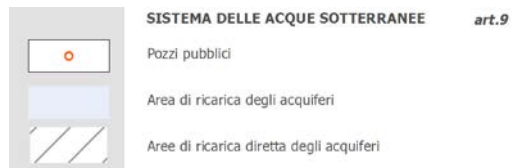


Tavola 9



Infine la **Tavola 16** identifica le aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate, non segnalate nell'area di intervento e al suo contorno.

4.2.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

Nel seguito si analizza la relazione tra la proposta di intervento in progetto e gli elementi di attenzione emersi nel paragrafo precedente.

Tabella 4.3 – Relazione tra proposta di intervento e PTCP

Elemento di PTCP	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<p><i>Tavola 2 “Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio”</i></p> <p><i>Tavola 3a “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica”</i></p>	<p>Le unità vegetazionali residuali presenti tra i seminativi dell’area del Casignolo non saranno interessate dall’opera e dai relativi cantieri.</p> <p>L’intervento non prevede modificazioni dei tracciati storici segnalati, rappresentati dalla via Borgazzi e dalla via San Rocco, né dell’assetto paesaggistico strutturale e percettivo dei relativi spazi laterali.</p>
<p><i>Tavola 3b “Rete della mobilità dolce”</i></p> <p><i>Tavola 4 PSMC</i></p>	<p>L’intervento di progetto non prevede interferenze con la viabilità ciclabile esistente e di progetto.</p> <p>Per quanto attiene alla direttrice di progetto prevista lungo via Omero e via Donatori di Sangue nel quartiere S. Alessandro, terminato il cantiere, saranno ripristinate le continuità stradali e pedonali esistenti in superficie, con conseguente possibilità di completare la rete in programma.</p>
<p><i>Tavola 4 “Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica”</i></p>	<p>L’intervento non modifica le condizioni di degrado già determinate dagli elementi segnalati del PTCP (linee elettriche aeree e fasce di esondazione potenziale).</p> <p>L’area “sterile” segnalata dal PTCP in via Gentili è attualmente occupata da un deposito di mezzi e da pre-fabbricati. In corrispondenza di tale area è prevista il nuovo asse stradale, con tratto in trincea e interventi di strutturazione vegetazionale laterale, eliminando di fatto la condizione evidenziata dal Piano provinciale.</p>
<p><i>Tavola 5a “Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali”</i></p>	<p>L’intervento non interessa vincoli e tutele ambientali segnalati dal PTCP.</p>
<p><i>Tavola 5b “Parchi Locali di Interesse Sovracomunale”</i></p>	<p>L’intervento non interessa aree di PLIS ad oggi ufficialmente riconosciute e pubblicamente disponibili (secondo atti regionali).</p>
<p><i>Tavola 6a “Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio”</i></p>	<p>Un breve tratto di un ramo esistente dello svincolo di S. Alessandro verrà lievemente modificato per garantire l’accesso alla nuova galleria. Le modifiche avverranno esclusivamente in corrispondenza della trincea del ramo esistente, senza introdurre interferenze con le potenzialità effettive dello sviluppo del Corridoio ecologico primario riconosciuto lungo il Fiume Lambro.</p> <p>L’intervento interessa nell’area del Casignolo elementi della Rete verde di ricomposizione paesaggistica, in relazione all’integrazione del Piano provinciale su indicazione del PGT comunale di Monza. Ai sensi della vigente norma del PTCP dedicata alla Rete verde è comunque fatta salva “... la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile” (art. 31, comma 3.a delle Norme del PTCP).</p> <p>In coerenza con l’art. 31, comma 3.b, il tratto stradale di nuova realizzazione nell’area del Casignolo è stato sostanzialmente modificato rispetto alla versione sottoposta a procedura di Verifica VIA, con eliminazione del prolungamenti sino a viale Campania e all’affiancamento, nonché utilizzo, del sedime di via Edison, eliminando l’introduzione di possibili condizioni di frammentazione ecosistemica. Lungo il fronte orientale del nuovo tratto stradale di collegamento con via Edison, il presente progetto prevede una fascia a verde con mosaico di unità vegetazionali, nell’ottica sia di riequilibrare da un punto di vista ecologico le trasformazioni previste, sia di contribuire ad incrementare la dotazione di ecosistemi stabili e permanenti nell’area del Casignolo, in grado di esprimere maggiori servizi rispetto all’attuale stato ecosistemico, caratterizzato da suoli da tempo intensamente sfruttati a fini agro-produttivi.</p>
<p><i>Tavola 6b “Viabilità di interesse paesaggistico”</i></p>	<p>Il nuovo tratto stradale previsto nell’area del Casignolo si estende in parte utilizzando il sedime di via Edison e in parte in trincea, non risultando pertanto visibile dalla viabilità locale e di contesto.</p>

Elemento di PTCP	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<i>Tavola 6c "Ambiti di azione paesaggistica"</i>	Le unità vegetazionali di progetto previste lungo il nuovo tratto stradale di raccordo con la via Edison nell'area del Casignolo potranno concorrere alla creazione di elementi di riqualificazione paesaggistica dei margini del tessuto edificato in Comune di Cinisello Balsamo.
<i>Tavola 6d "Ambiti di interesse provinciale"</i> <i>Tavola 7a-b "Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico"</i>	Il nuovo tratto stradale previsto nell'area del Casignolo di raccordo con la via Edison interessa Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico. Ai sensi dell'art. 6 della Normativa di PTCP, negli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale. In ogni caso si segnala che la nuova versione progettuale ha limitato l'occupazione di AAS a margine dell'attuale sedime stradale di via Edison, contenendo significativamente le occupazioni permanenti ed evitando condizioni di frammentazione degli spazi agricoli.
<i>Tavola 8 "Assetto idrogeologico"</i> <i>Tavola 9 "Sistema geologico e idrogeologico"</i>	L'intervento non attende l'interessamento della falda, né introduce condizioni di potenziale rischio di contaminazione delle acque sotterranee. Rispetto al fenomeno degli Occhi Pollini, il sito ricade per la quasi totalità dell'intervento in area a suscettività "Moderata". Le indagini, dirette e indirette, eseguite dal progetto non hanno evidenziato effettivi impedimenti alla realizzazione delle opere stradali.
<i>Tavola 16 "Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate"</i>	L'intervento non interessa aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate segnalate dal PTCP.

4.3 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONZA

Il Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Monza è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 8 del 06/02/2017 (BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 18 del 03/05/2017).

Il PGT approvato nel 2017 è stato successivamente variato e modificato.

Nel seguito sono riportati gli elementi di attenzione di riferimento per l'intervento in progetto, selezionati per pertinenza al caso in oggetto.

4.3.1 ELEMENTI DI ATTENZIONE

4.3.1.1 Documento di Piano

La **Tavola DP.01** del Documento di Piano (DdP) illustra le "*Azioni di Piano*".

Il DdP identifica l'area del Casignolo come area agricola all'interno del territorio di un Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) "*proposti in ampliamento dal DP*", conseguentemente all'obiettivo del Piano di tutelare i grandi spazi aperti residui inserendoli nella rete verde di ricomposizione paesaggistica.

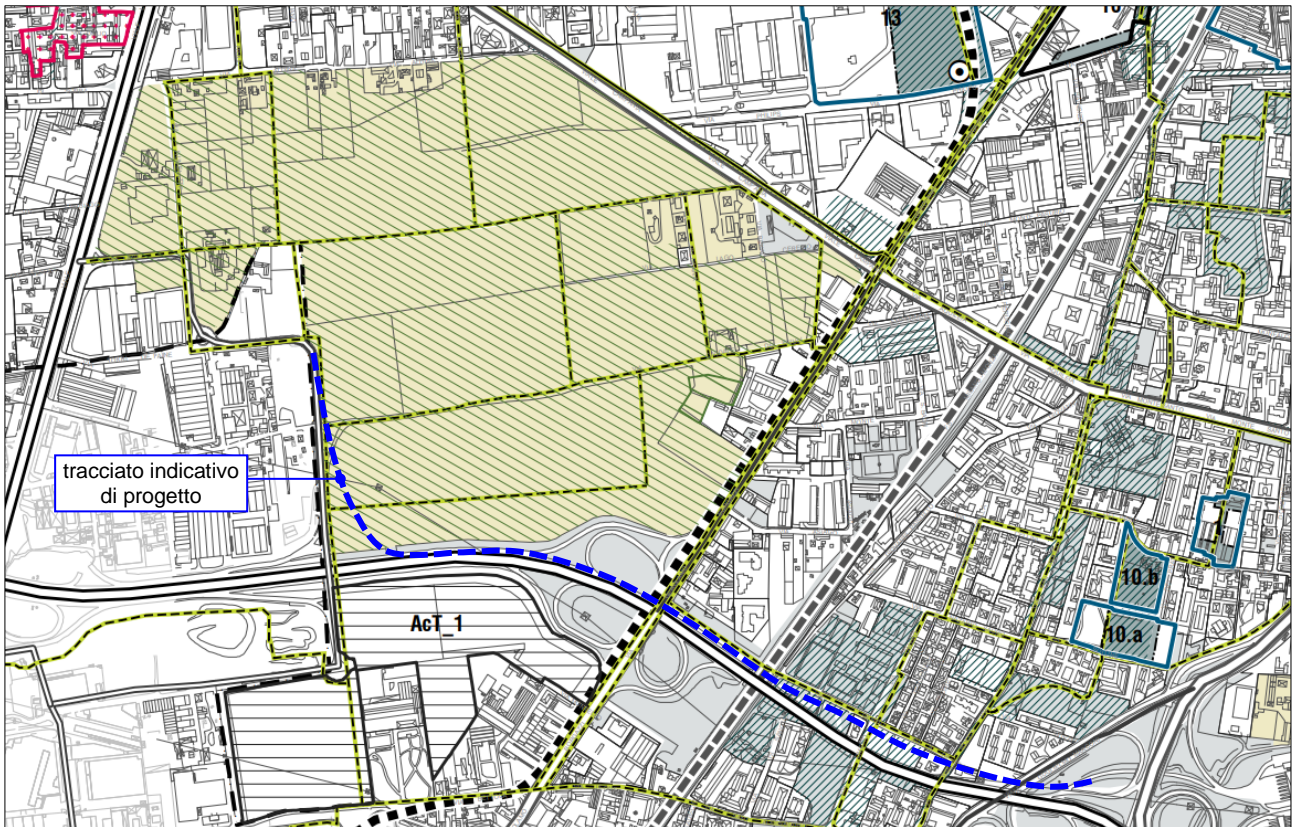
Con DGC n 279 del 18/11/2022 il Comune di Monza ha avanzato richiesta di riconoscimento in ampliamento del PLIS "Gru.Bria." delle aree già individuate quale ampliamento del PLIS "Grugnotorto – Villorosi" nell'elaborato DP04 del Documento di Piano vigente ed ivi indicate in legenda quali "*PLIS approvato con DCC n.77 del 29.09.2014*".

Ad oggi (febbraio 2024), la cartografia dei PLIS fornita da Regione Lombardia non dà ancora evidenza dell'avvenuta integrazione delle aree del PLIS.

All'interno dell'area del Casignolo sono inoltre indicati numerosi tratti di percorsi di "*mobilità dolce*" di previsione. Ulteriori percorsi di previsione sono indicati dal DdP anche lungo la via Gentili, interessata dalle aree di cantiere associate all'intervento di progetto.

Ai lati di via Gentili, nelle aree di previsto cantiere, sono segnalate aree appartenenti alla "*Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa*" specificate nella Tavola DP.02, nel seguito analizzata.

Figura 4.28 – Estratto della Tavola DP.01 “Azioni di Piano” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



Azioni del Documento di Piano

Trasformazione del tessuto costruito esistente

AT n. | Ambiti di trasformazione (art.3)

- n AT con mixité funzionale a scala urbana
- n AT con mixité funzionale a scala di quartiere
- n AT con funzione esclusiva
- Superficie fondiaria
- Superficie da cedere o convenzionare con l'A.C.
- AfT | Ambiti funzionali alle trasformazioni (art.10)
- AcT | Ambiti compatibili con la trasformazione (art.11)

Manutenzione e valorizzazione della città esistente

- Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa (art.12)

Tutela e reintegrazione dei grandi spazi aperti

- Parchi regionali e PLIS | Istituiti e adottati
- PLIS proposti in ampliamento dal DP

Indirizzi del Documento di Piano per il Piano delle Regole

Consolidamento delle aree agricole

- Aree agricole

Indirizzi del Documento di Piano per il Piano dei Servizi

Rafforzamento e riqualificazione della città pubblica

- Aree per attrezzature e servizi

Completamento ed estensione della rete della mobilità dolce

- | | |
|---|--|
| Esistente | Previsto |
| | |
| Percorsi urbani e territoriali | |

Assetto della rete di trasporto pubblico su ferro del PTCP (art.40)

Linee ferroviarie di primo e secondo livello

- | | | |
|--|---|---|
| Esistente | Previsto | |
| | | |
| | | Stazione ferroviaria di primo e secondo livello |
| | | Stazione metropolitana |

Linea Metropolitana M5: tracciato indicativo da definire a seguito di studio di fattibilità

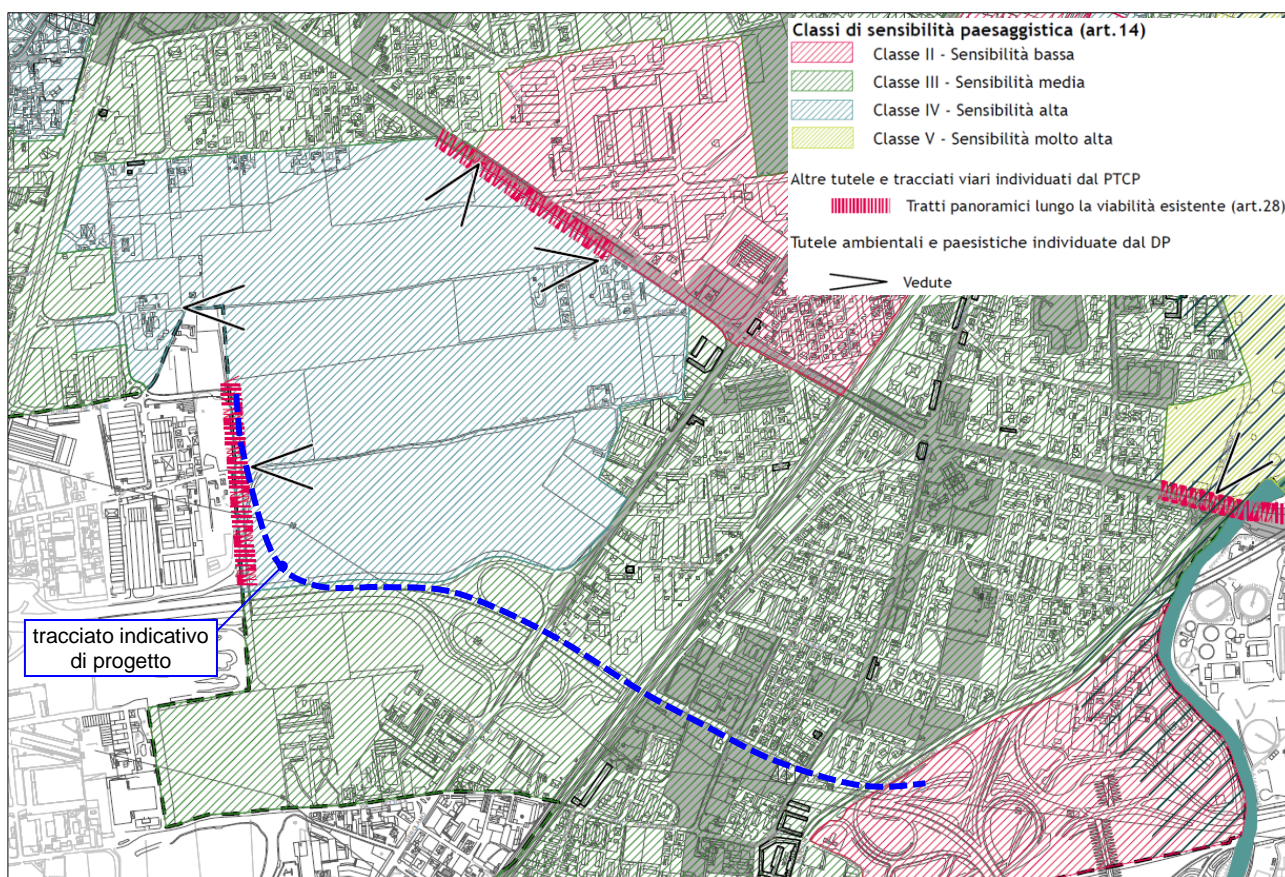
La **Tavola DP.01b** definisce la sensibilità paesaggistica dei luoghi verso cui relazionare gli interventi urbanistici.

All'area del Casignolo è attribuita una Classe di sensibilità "alta", mentre al tessuto urbano in cui è previsto il cantiere della nuova galleria e all'area dello svincolo di S. Alessandro è attribuita rispettivamente una sensibilità "media" e "bassa".

La legenda della Tavola indica che le Classi di sensibilità paesaggistica sono disciplinate dall'art. 14 della Normativa del DdP, il cui atto pubblicato sul sito web comunale ufficiale e sul Portale PGTweb però non riporta alcun contenuto in materia (le Norme vigenti terminano all'art. 11).

Nello stesso ambito, la tavola riprende altresì le segnalazioni del PTCP relativamente ai tratti panoramici lungo le vie Edison e Campania, ed inserisce i coni ottici delle visuali privilegiate rilevate lungo queste strade e da altri punti attigui.

Figura 4.29 – Estratto della Tavola DP.01b "Carta della Sensibilità Paesaggistica" del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento

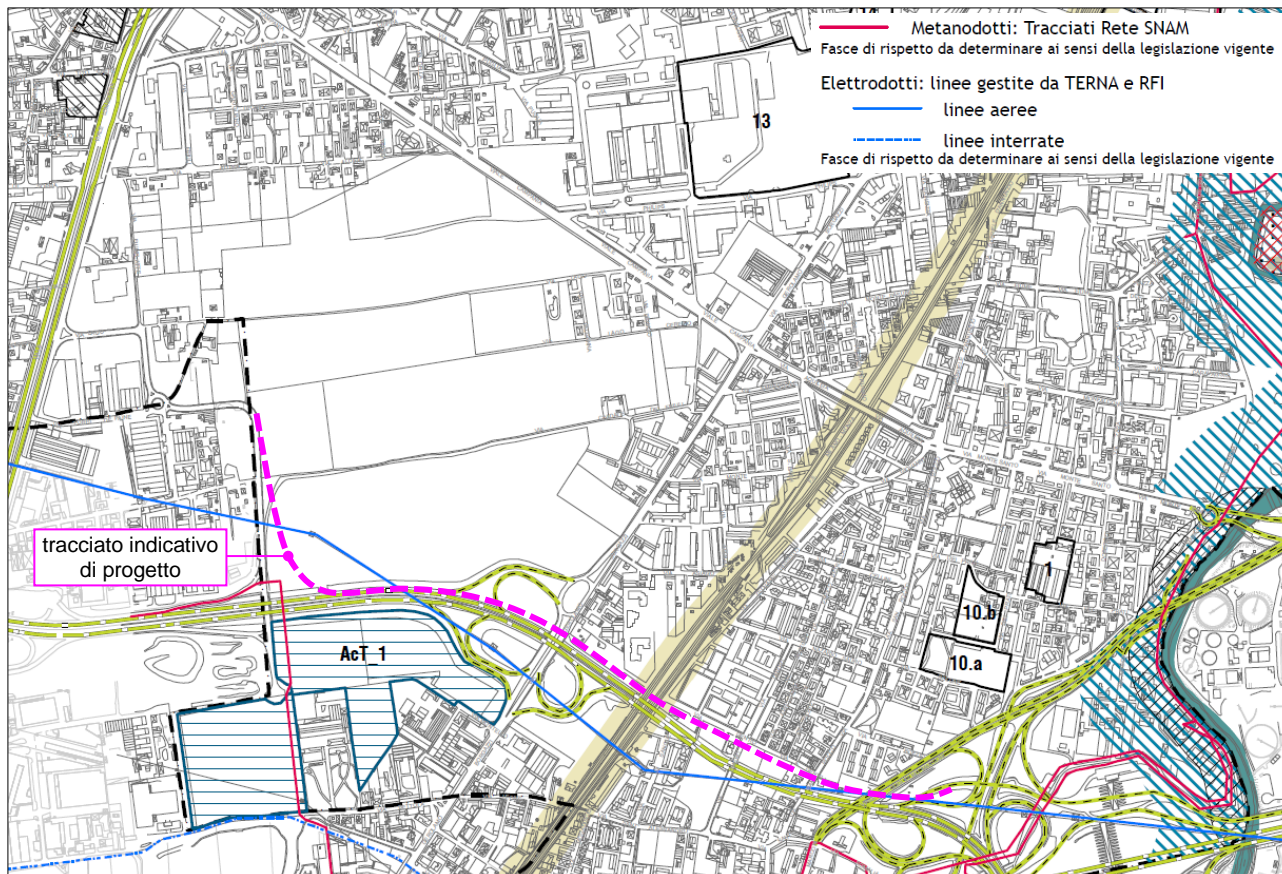


La **Tavola DP.01d** del PGT identifica i vincoli presenti sul territorio comunale.

Nell'area del Casignolo è evidenziata la presenza della linea elettrica già segnalata nella precedente analisi del PTCP e la presenza di un metanodotto tra la A52 e la via Edison.

La suddetta linea elettrica attraversa anche le aree di cantiere previste lungo la via Gentili.

Figura 4.30 – Estratto della Tavola DP.01d “*Vincoli*” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



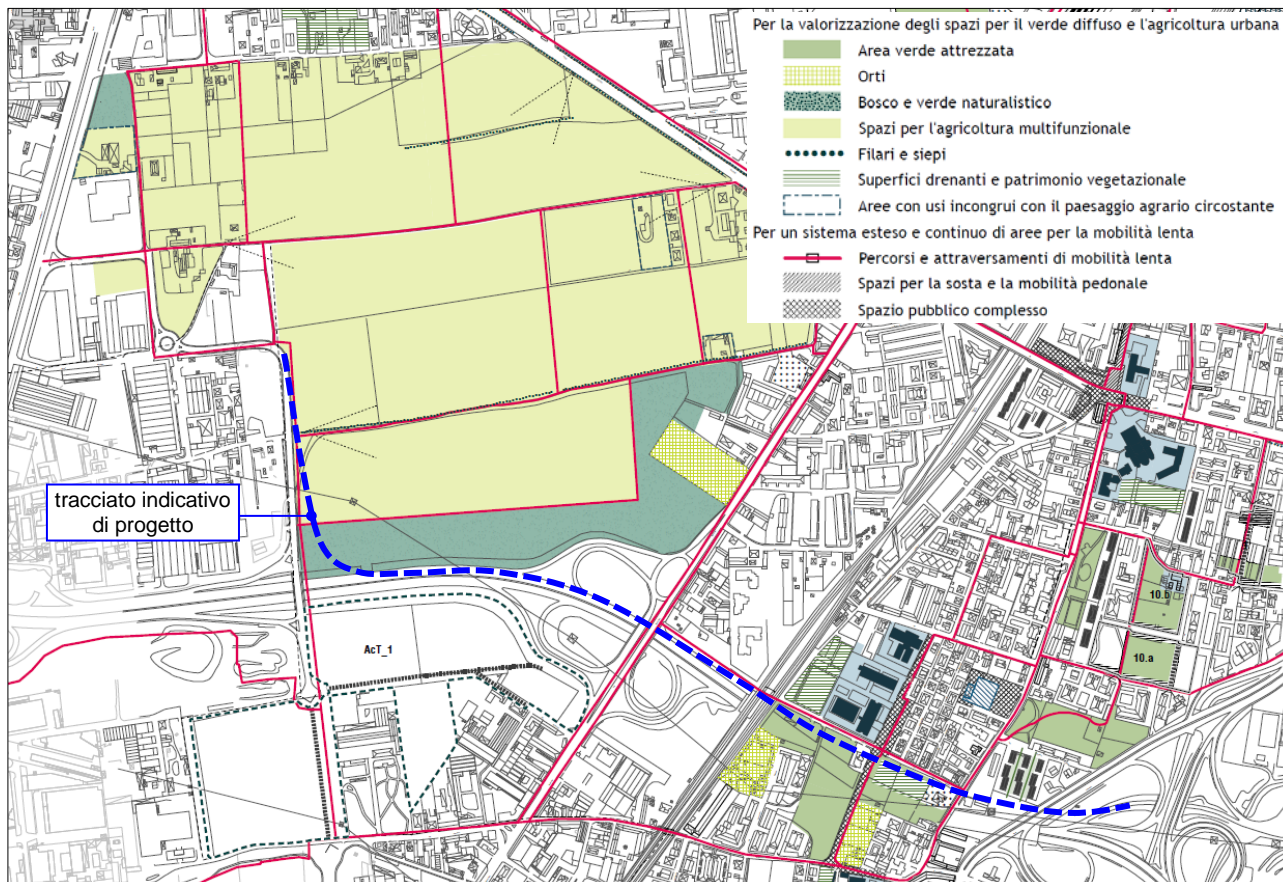
La **Tavola DP.02** del PGT specifica la “*Rete dell’urbanità e della naturalità diffusa*”.

All’area del Casignolo viene riconosciuta come “*Spazio per l’agricoltura multifunzionale*”, con indicata una estesa fascia a bosco di previsione lungo la trincea dell’A52.

Nell’ambito urbano di via Gentili ove sono previsti i cantieri della nuova galleria, sono identificate aree verdi e orti.

La Tavola indica, altresì, i percorsi di fruizione della mobilità lenta già evidenziati nella Tavola DP.01.

Figura 4.31 – Estratto della Tavola DP.02c “Rete dell’urbanità e della naturalità diffusa” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



La **Tavola DP.04** del PGT identifica i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS).

Nell’area del Casignolo è riconosciuto, come già anticipato, come ambito costituente PLIS approvati con “DCC n. 77 del 29/09/14”.

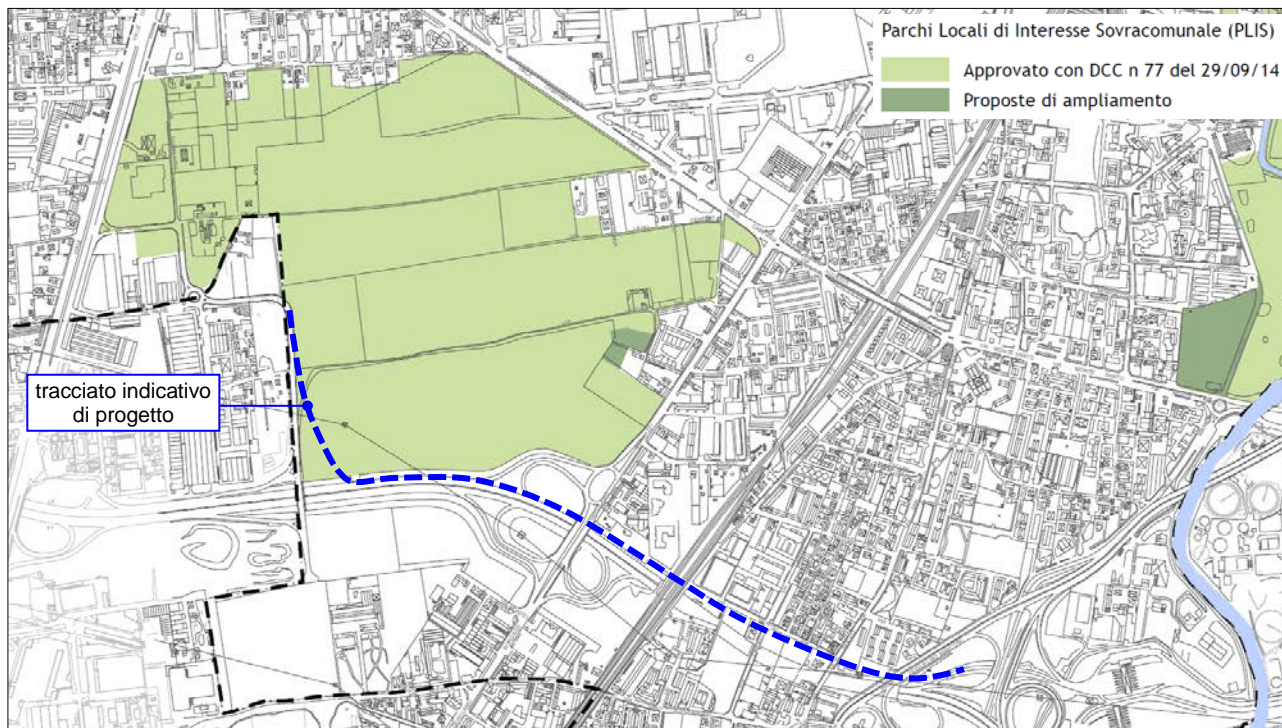
Come già illustrato nei precedenti capitoli relativi al PTR e al PTCP, l’area del Casignolo ad oggi (febbraio 2014) non risulta appartenere ad alcun PLIS secondo gli atti ufficiali pubblicamente disponibili.

Come precedentemente evidenziato, il Comune di Monza con Delibera di Giunta Comunale n. 279/2022 ha richiesto l’integrazione del PLIS, riconoscendo anche l’area del Casignolo quale parte integrante del Parco Grugnotorto Villoresi e Brianza Centrale (Gru.Bria”).

Nella suddetta Delibera comunale, il punto 5 del deliberata recita:

5. dare atto che l’individuazione delle aree a PLIS indicata in tav. DP04 comprende anche quelle destinate alla realizzazione del deposito della Linea M5, attualmente in fase di progettazione, per le quali, in sede di confronto con la Provincia di Monza e della Brianza e con il Consorzio gestore del PLIS “Gru.Bria.”, si definirà il perimetro in scala di maggiore dettaglio, in base all’effettiva relativa possibilità di fruizione a parco.

Figura 4.32 – Estratto della Tavola DP.04 “Parchi Locali di Interesse Sovracomunale” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



4.3.1.2 Piano dei Servizi

La **Tavola PS.02** illustra il quadro programmatico dei servizi distribuiti sul territorio comunale.

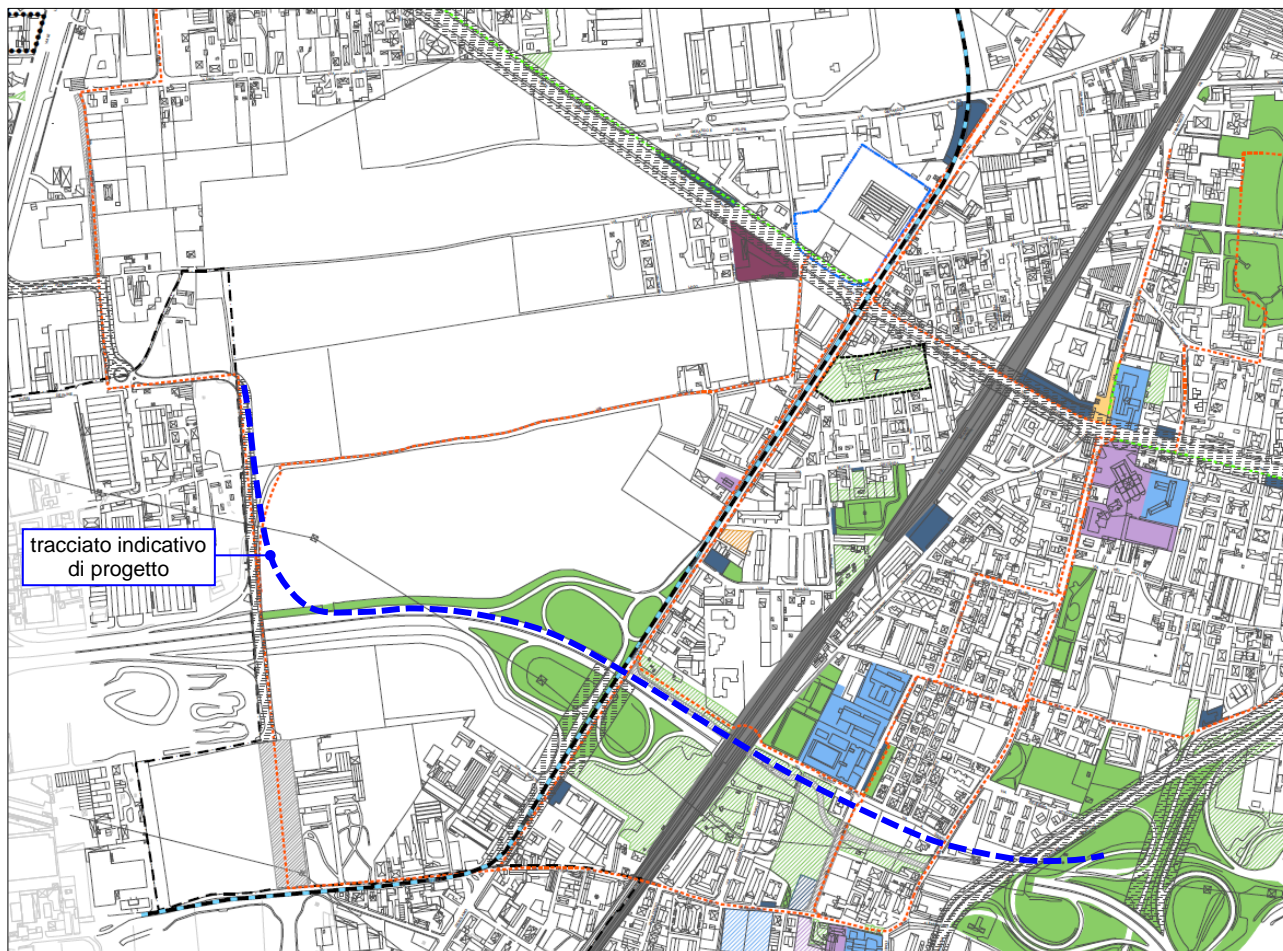
Nell’area del Casignolo è evidenziata la previsione di percorsi ciclo-pedonali estesi trasversalmente all’area e lungo la via Edison a confine con il comune di Cinisello Balsamo.

Le aree intercluse nello svincolo A52 di via Borgazzi e nello svincolo di S. Alessandro sono identificate come aree esistenti “*destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo*”, disciplinate dall’art. 10 della Normativa del Piano dei Servizi. Secondo il Piano tali aree corrispondono a spazi a verde, giardini, parchi, spazi ricreativi/per il gioco, attrezzature sportive, orti urbani, giardini botanici, spazi didattici destinati all’educazione naturalistica ed ambientale, boschi urbani. Si segnala che nella Tavola PS.01h, tali aree sono identificate, invece, come verde esistente di pertinenza stradale.




A confine nord delle aree di cantiere previste lungo via Gentili si segnala la presenza di “*Aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale/servizi di carattere generale*”, costituite da istituti scolastici, distribuiti lungo via Omero, entro cui è localizzato anche un centro socio-educativo per i piccoli, come specificato nella Tavola PS.01b e nella Tavola PS.01d.

Nel contesto urbano di via Gentili, ove sono previsti i cantieri funzionali alla realizzazione della nuova galleria, il Piano identifica aree previste “*destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo*”, attraversate da un tracciato di una viabilità, che come indicato dall’art. 12, comma 2, della Normativa del Piano dei Servizi, ha valore esclusivamente di indirizzo.




Figura 4.33 – Estratto della Tavola PS.02c “Quadro programmatico” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



Aree per attrezzature e servizi - esistenti

-  Aree per attr. pubbliche e di interesse pubblico o generale/ser. di carattere generale - Aree S (Art. 9 - PdS)
-  Aree a verde destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo - Aree V (Art. 10 - PdS)
-  Impianti di distribuzione del carburante - Aree MOB_e (Art. 12 - PdS)

Aree per attrezzature e servizi - progetto

-  Aree a verde destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo - Aree V (Art. 10 - PdS)
-  Parcheggi - MOB_c (Art. 12 - PdS)
-  Viabilità - Aree MOB_a (Art.12 - PdS)

Tracciati ciclopedonali Biciplan - Deliberazione G.C. 267 del 30.07.15

-  Programmati

Figura 4.34 – Estratto della Tavola PS.01h “Sistema del verde”, della Tavola PS.01b “Sistema delle attrezzature per l’istruzione” e della Tavola PS.01d “Sistema delle attrezzature sanitarie e sociali” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento

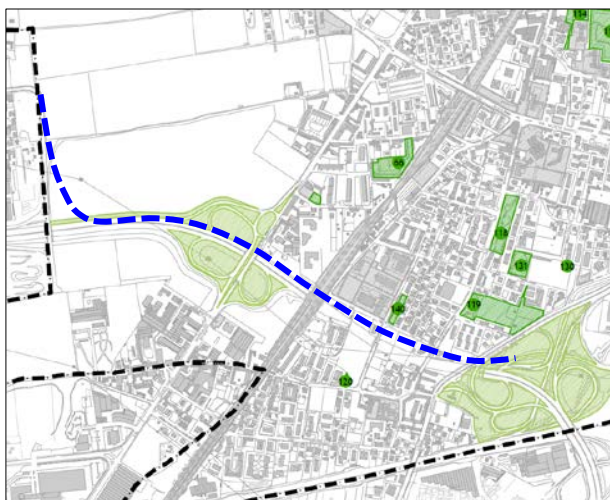


Tavola PS.01h

● VE - Verde pubblico

Servizi esistenti - pertinenze

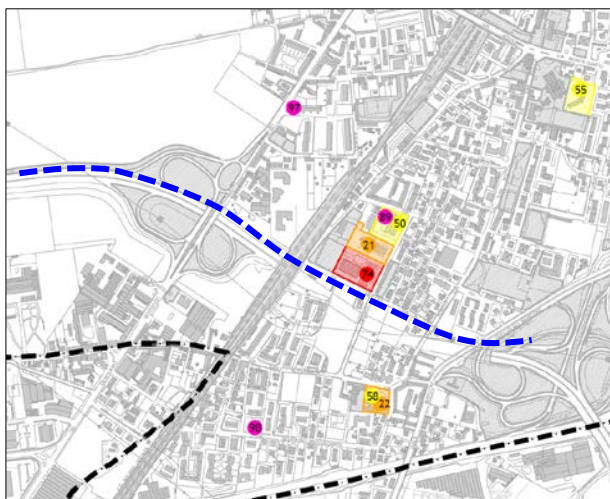


Tavola PS.01b

Servizi esistenti - localizzazione

- IS_N - Asili nido
- IS_M - Scuole dell'infanzia
- IS_E - Scuole primarie
- IS_Md - Scuole secondarie di 1° grado
- IS_S - Scuole secondarie di 2° grado
- IS_U - Università
- IS_C - Centro territoriale permanente

Servizi esistenti - pertinenze

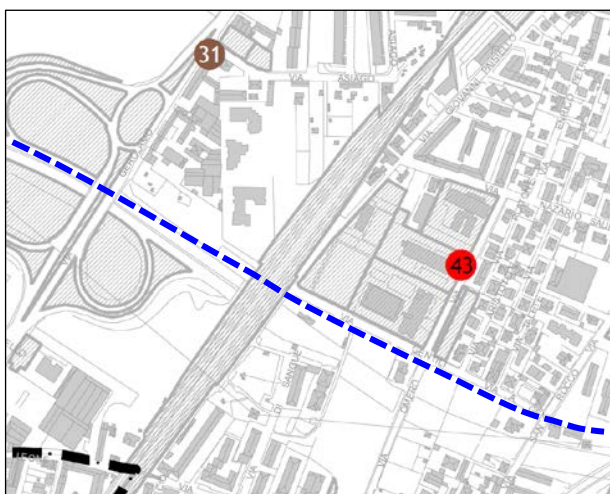


Tavola PS.01d

Servizi esistenti - localizzazione

- SA - Sanità
- SS - Socio assistenziale

Servizi esistenti - pertinenze



43: C.S.E.p. Centro socio educativo piccoli, via Omero 6

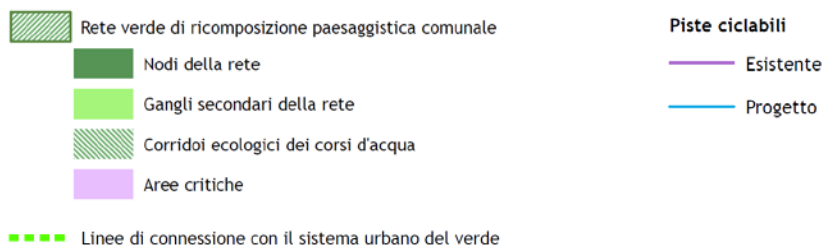
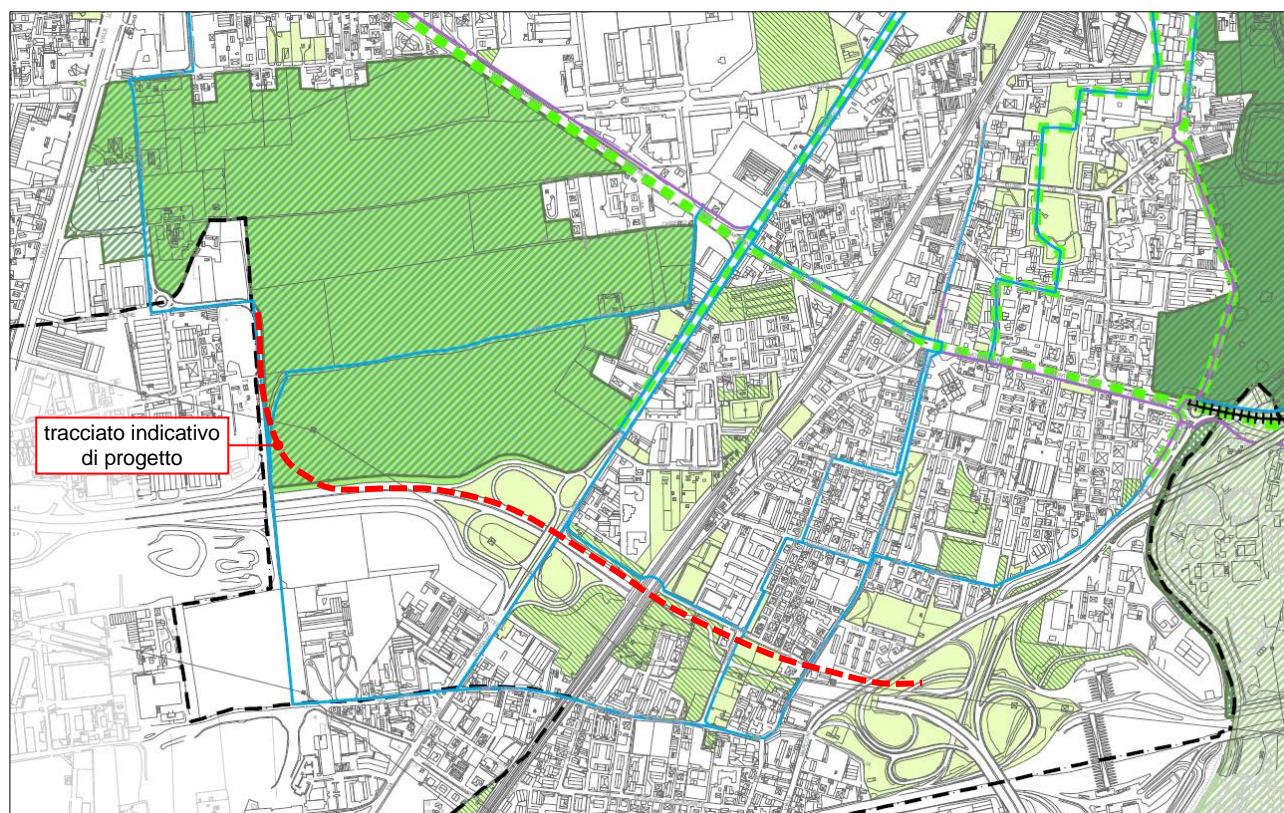
31: Farmacia comunale, via Borgazzi 151

Il Piano dei Servizi individua nella **Tavola PS.03** la Rete Ecologica Comunale (disciplinata dall'art. 8 della Normativa di Piano) in coerenza con quanto previsto dalla Rete Ecologica Regionale (RER), infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale (PTR), e dalla Rete verde di ricomposizione paesaggistica del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

L'intera area del Casignolo è indicata come "Ganglio secondario della rete", elemento costituente della "Rete verde di ricomposizione paesaggistica comunale" che recepisce i contenuti della RER e della Rete verde di ricomposizione paesaggistica del PTCP, proponendone specifiche integrazioni a livello locale. I Gangli sono aree, prevalentemente agricole, di valenza ambientale di supporto alla REC; tali aree costituiscono proposta di ampliamento della Rete verde di ricomposizione paesaggistica del PTCP e sono caratterizzate da una particolare compattezza territoriale.

Lungo viale Campania e via Borgazzi è indicata una "Linea di connessione con il sistema urbano del verde", rispetto a cui attuare interventi di riqualificazione ed in particolare di potenziamento e ricucitura.

Figura 4.35 – Estratto della Tavola PS.03 "Rete Ecologica Comunale" del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



4.3.1.3 Piano delle Regole

Per quanto attiene al Piano delle Regole, l'area del Casignolo è destinata interamente alle attività agricole disciplinate dall'art. 22 delle Norme di Piano, in cui il PGT riconosce anche le porzioni di Ambiti Agricoli Strategici (AAS) del PTCP.

Le aree E comprendono le aree agricole individuate dal PGT e tra esse, identificabili con apposita campitura, quelle individuate quali ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (di seguito AAS) del PTCP vigente alla data di adozione del PGT (delibera C.C. n. 53 del 07/07/2016); relativamente agli AAS, il PGT, ai sensi della normativa di PTCP vigente, propone ed individua distintamente le aree costituenti miglioramenti rispetto a quelle del PTCP vigente alla data di adozione del PGT (delibera C.C. n. 53 del 07/07/2016).

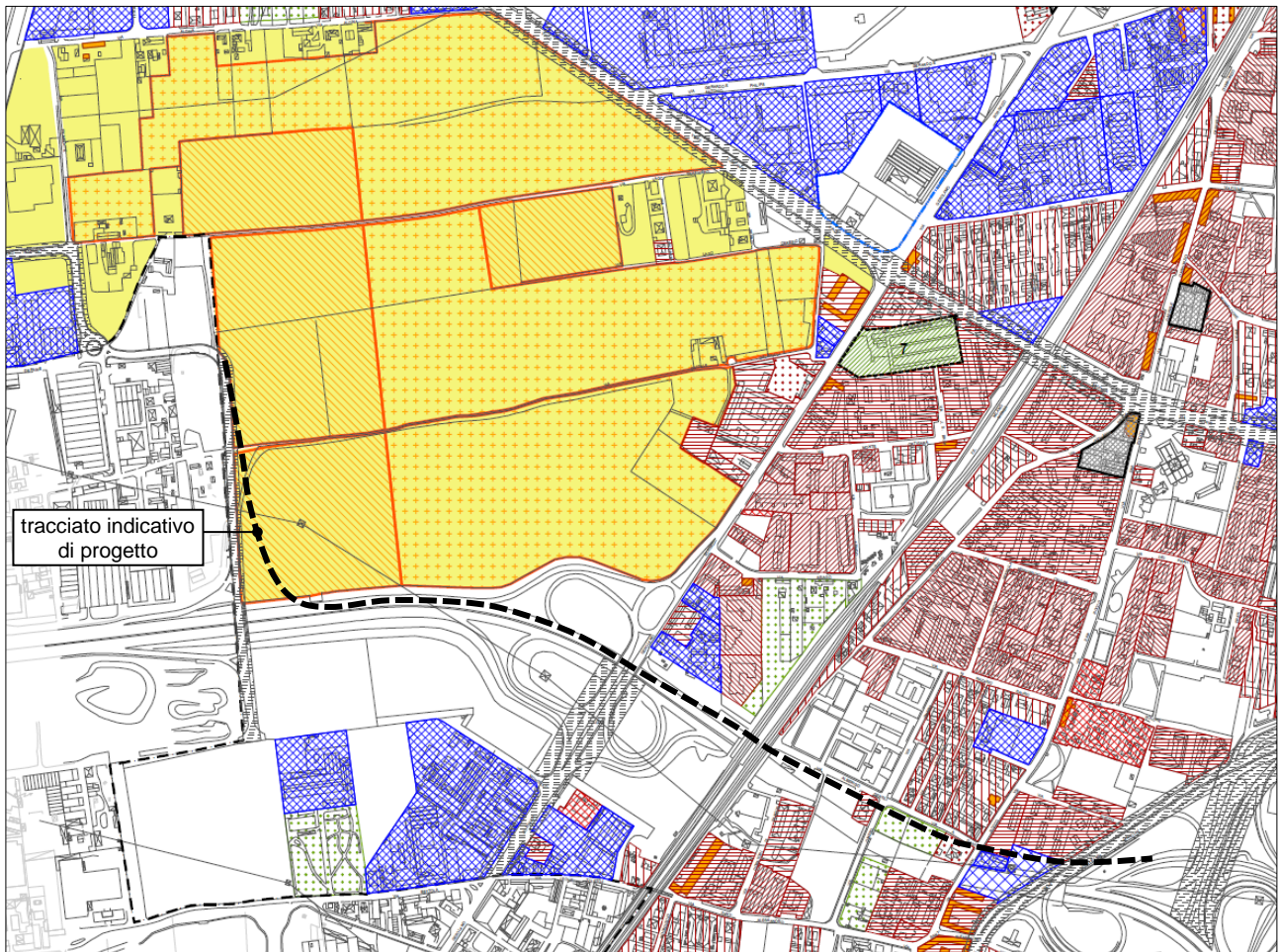
La disciplina delle aree E è finalizzata ad obiettivi sia di tutela della residua funzione agricola sul territorio comunale, sia di qualificazione e riqualificazione di un'importante componente del paesaggio e dell'ambiente naturale.

Nelle aree E, le destinazioni sono quelle di cui alla categoria funzionale rurale, con esclusione delle categorie funzionali produttiva/terziario-direzionale e terziario-commerciale non pertinenziale all'attività agricola.

Parte delle aree di cantiere previste per la realizzazione della nuova galleria lungo la via Gentili interessano:


- un'area "*di valorizzazione e riqualificazione ambientale*" (VRA), disciplinata dall'art. 23 della Normativa di Piano, che evidenzia come le aree VRA siano aree prevalentemente inedificate, talvolta caratterizzate dalla presenza di attività orticole o prati o superfici non coltivate e talvolta caratterizzate dalla presenza di attività di deposito; ai sensi del Piano tali aree detengono un valore ecologico ed ambientale in ragione della presenza di suoli ancora prevalentemente permeabili e, in alcuni casi, di patrimonio vegetazionale;
- due aree pertinentziali di tessuti residenziali, disciplinate dall'art. 17 della Normativa di Piano;
- un'area a destinazione produttiva, terziario-direzionale, disciplinata dall'art. 20 della Normativa di Piano.


Figura 4.36 – Estratto della Tavola PR.01c “Aree urbanizzate e Aree non urbanizzate” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



Tessuto Urbano Consolidato

Aree per attività economiche - Aree D (Art. 20 - PdR)

 Aree D1 - Produttivo / Terziario - Direzionale / Terziario - Commerciale


 Aree D2 - Produttivo / Terziario - Direzionale

Aree residenziali di completamento - Aree B (Art. 17 - PdR)


 B0

 B1


 B2 Classe I


 B2 Classe II

 B2 Classe III

 B2 Classe IV


Aree non urbanizzate

 Aree di valorizzazione e riqualificazione ambientale - VRA (Art. 23 - PdR)

 Aree per attività agricole - Aree E (Art. 22 - PdR)

Previsioni sovraordinate

 Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico da PTCP - AAS

 Proposte di Miglioramento - AAS

4.3.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

Nel seguito si analizza la relazione tra la proposta di intervento in progetto e gli elementi di attenzione emersi nel paragrafo precedente.

Tabella 4.4 – Relazione tra proposta di intervento e PGT

Elemento di PGT	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
Documenti di Piano	
<i>DP.01 "Azioni di Piano"</i>	<p>Il Piano identifica la presenza di una porzione di Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) nell'area del Casignolo, derivante da una precedente attribuzione al PLIS Parco "Grugnotorto Villoresi", oggi però non ancora formalmente riconosciuto. Recentemente il Comune ha richiesto l'integrazione dell'area del Casignolo nel PLIS "Gru-Bria", dando atto che dovranno essere avviati percorsi di condivisione con Provincia e Consorzio gestore del PLIS per la definizione puntuale dei limiti perimetrali e delle modalità di fruizione in relazione alla previsione del deposito MM che occupa più della metà dell'area libera oggi esistente.</p> <p>In riferimento a tale eventuale riconoscimento di una porzione aggiuntiva del PLIS, il tracciato di progetto è stato sostanzialmente modificato nell'area del Casignolo rispetto alla versione progettuale precedente, sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA. L'attuale proposta progettuale prevede esclusivamente un ramo di raccordo A52 con la via Edison, riutilizzando parte del sedime esistente e affiancandosi in stretta prossimità, riducendo in modo significativo le occupazioni permanenti ed evitando condizioni di frammentazione delle aree.</p>
<i>Tavola DP.01b "Carta della Sensibilità Paesaggistica"</i>	<p>Il Piano attribuisce una sensibilità "alta" all'intera area del Casignolo, visibile in modo panoramico da via Edison e da viale Campania lungo i fronti aperti sull'area. Il nuovo ramo stradale si raccordo con la viabilità locale si attesta sulla via Edison e per la porzione in prossimità è previsto in trincea, pertanto a quota ribassata rispetto al piano campagna.</p> <p>La completa riformulazione della proposta progettuale delle viabilità nell'area del Casignolo permette di non attendere interferenze significative rispetto alle sensibilità paesaggistiche riconosciute dal PGT.</p>
<i>Tavola DP.01d "Vincoli"</i>	L'intervento non interessa vincoli segnalati dal PGT.
<i>Tavola DP.02c "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa"</i>	<p>La nuova viabilità nell'area del Casignolo interessa l'ambito destinato a bosco dal Piano comunale esteso a lato della trincea autostradale A52. L'interferenza è marginale, in relazione alla localizzazione del tratto stradale nella porzione all'estremo occidentale dell'ambito; inoltre, il progetto prevede unità arboreo-arbustive in tale ambito a lato del nuovo tratto stradale, concorrendo alla strutturazione ecosistemica prevista dal PGT.</p> <p>Per quanto attiene alle interferenze con i percorsi di fruizione previsti dal Piano nell'area del Casignolo, il nuovo tratto stradale non rappresenta elemento di interferenza alla realizzazione di tali percorsi. Lungo la via Edison, il progetto porta lungo il margine ovest il percorso indicato nella cartografia in coincidenza col marciapiede esistente.</p> <p>Per quanto attiene alle aree appartenenti alla "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa" lungo via Gentili interessate dai cantieri funzionali alla realizzazione del nuovo tratto in galleria, le condizioni strutturali esistenti al momento dell'avvio dei cantieri saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>

Elemento di PGT	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
Piano dei Servizi	
<i>PS.02c "Quadro programmatico"</i>	<p>Le aree a verde destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo identificate ai lati della via Gentili saranno ricomposte da un punto di vista ecosistemico dopo la chiusura delle lavorazioni funzionali alla realizzazione della galleria di progetto.</p> <p>Il tracciato ciclopedonale previsto da Biciplan lungo la storica strada vicinale del Casignolo non è interferito dal nuovo tratto stradale di raccordo A52 via Edison. Il raccordo della pista ciclabile con la via Edison potrà essere eventualmente oggetto di definizione puntuale in sedi successive, anche se va evidenziato che il percorso di fruizione previsto dal Piano sarà pressoché completamente eliminato dalla realizzazione della linea metropolitana M5 e connesso deposito.</p>
<i>Tavola PS.03 "Rete Ecologica Comunale"</i>	<p>Come indicato in precedenza, la nuova proposta progettuale riduce in modo significativo le interferenze con gli spazi aperti dell'area del Casignolo, affiancando le nuove occupazioni ai margini urbani esistenti ed evitando condizioni di frammentazione.</p>
Piano delle Regole	
<i>PR.01c "Aree urbanizzate e Aree non urbanizzate"</i>	<p>Per quanto attiene all'area del Casignolo, il PGT riprende i condizionamenti posti a livello sovraordinato dal PTCP in riferimento alla tutela delle aree agricole e alla qualificazione e riqualificazione di un'importante componente del paesaggio e dell'ambiente naturale. Valgono le considerazioni precedentemente espresse in merito alla riduzione significativa delle interferenze con gli spazi aperti, riducendo le occupazioni di aree agricole, concentrandole lungo il margine urbano esistente ed evitando condizioni di frammentazione poderale ed alterazione al quadro delle accessibilità delle aree agricole.</p> <p>Per quanto attiene alle aree lungo via Gentili interessate dai cantieri funzionali alla realizzazione del nuovo tratto in galleria, le condizioni strutturali esistenti al momento dell'avvio dei cantieri saranno ripristinate al termine delle lavorazioni.</p>

4.4 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CINISELLO BALSAMO

Il progetto prevede una rotatoria all'intersezione tra il nuovo ramo di svincolo nell'area del Casignolo (in Comune di Monza) e la via Edison a confine col territorio del Comune di Cinisello Balsamo. Il tratto di via Edison ricadente nel territorio comunale di Cinisello B. sarà esclusivamente sistemato in sede propria e saranno ripristinati i marciapiedi esistenti.

E' inoltre prevista una lieve flessione della rampa di uscita dall'A52 sulla SS36, interessando aree di proprietà di Milano Serravalle presenti a lato, e l'allungamento della pertinenza della corsia di immissione sulla Strada stradale direzione nord senza interessare aree esterne al sedime stradale esistente.

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Cinisello Balsamo è stato approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 48 del 24/10/2013 (BURL n. 10 del 05/03/2014). Successivamente sono state apportate diverse varianti allo strumento urbanistico.

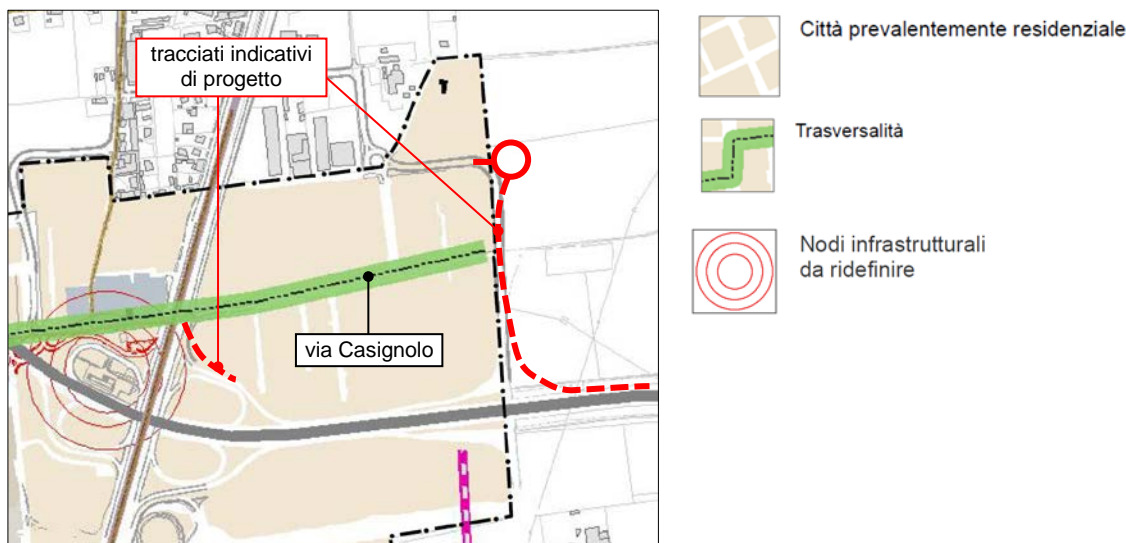
Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 07/03/2019 è stata disposta la proroga della validità del Documento di Piano ai sensi della L.r. n. 31/2014.

4.4.1 ELEMENTI DI ATTENZIONE

Lo Schema strutturale di sintesi del Documento di Piano del PGT (**Tavola PP.01**) inserisce la via Casignolo (ortogonale alla via Edison) in una politica di livello comunale afferente all'incremento della trasversalità est-ovest non solo dal punto di vista della mobilità dolce, ma anche della distribuzione dei servizi e degli spazi verdi, in un tessuto prevalentemente residenziale.

Il tratto di via Casignolo segnalato dal PGT non è interessato dagli interventi di progetto (la via Casignolo attraversa la SS36 in sottopassaggio).

Figura 4.37 – Estratto della Tavola PP.01 "Schema strutturale di sintesi" del Documento di Piano nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola PP.04b** "Previsioni di Piano: vincoli del PGT" evidenzia come le aree lungo la via Edison a margine di cui si attestano le opere in progetto siano disciplinate dal Piano dei Servizi.

La porzione a nord della via Edison è indicata come parte di "Aree in compensazione esterne al TUC", mentre la porzione a sud di via Edison è parte integrante delle "Aree in compensazione interne al TUC".

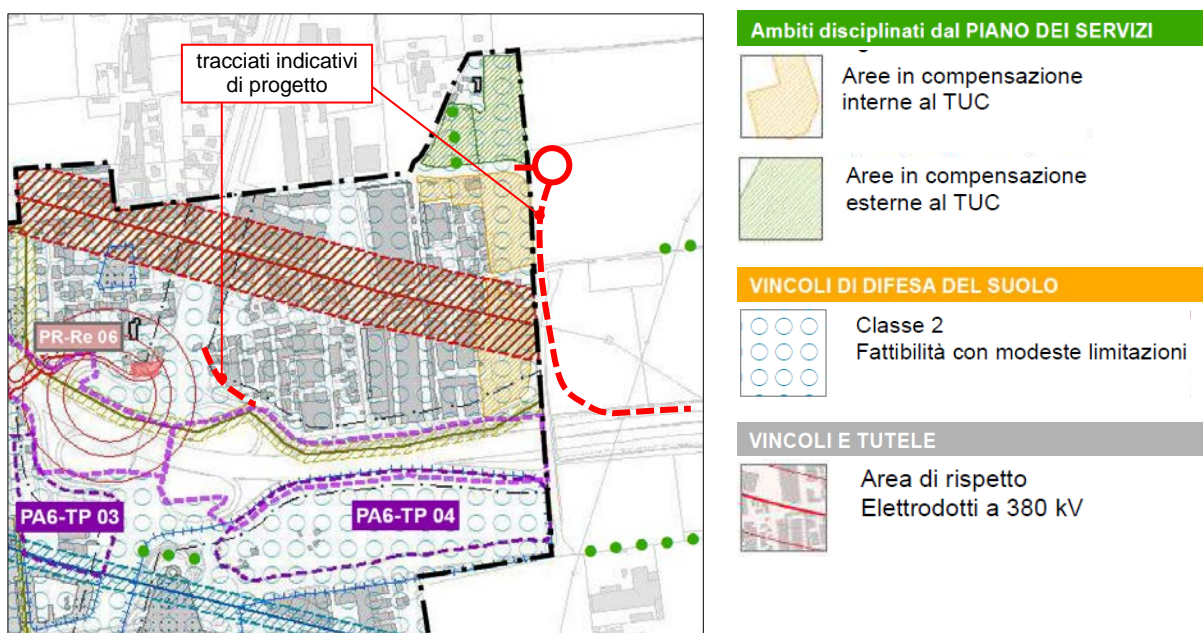
Ai sensi dell'art. 4 delle NTA del Piano dei Servizi i terreni individuati quali "Ambiti della compensazione interni ed esterni al TUC" vengono ceduti al Comune contestualmente all'atterraggio dei relativi diritti edificatori, nell'ambito della convenzione del Piano Attuativo o Permesso di Costruire Convenzionato di riferimento. Pertanto l'obiettivo finale è trasferire al Comune la proprietà delle aree di compensazione al fine di localizzarvi servizi di interesse pubblico.

Il Piano dei Servizi non specifica l'effettiva funzione attribuita agli ambiti di compensazione che possono ospitare nuove strutture o essere destinate a verde.

Tali aree non saranno interessate dalle opere di progetto, né dai relativi cantieri.

La modifica della rampa di uscita dalla A52 sulla SS36 ricade in aree per le quali il PGT riprende la classificazione della fattibilità geologica; per l'area specifica, è riconosciuta una Classe 2 di fattibilità con modeste limitazioni.

Figura 4.38 – Estratto della Tavola PP.04b "Previsioni di Piano: vincoli del PGT" del Documento di Piano nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola PdS.05** "La città dei servizi – Strategie di Piano" del Piano dei Servizi definisce la strategia "ridefinizione dei margini urbani" lungo il fronte edificato affacciato alla A52 e alla SS36.

La **Tavola PP.01** "Previsioni di Piano" del Piano delle Regole disciplina i tessuti urbani e riprende l'assetto funzionale lungo la via Edison come definito dal Documento di Piano e dal Piano dei Servizi, e mostra anche le destinazioni prevalenti della zona, con Tessuti consolidati residenziali di media o bassa densità (TCR1) e Tessuti consolidati produttivi (TCP1).

5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La proposta progettuale ha rivisto in modo sostanziale il quadro delle occupazioni permanenti nell'area del Casignolo rispetto alla precedente versione sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità alla VIA, eliminando gran parte delle opere e riducendo lo svincolo ad un ramo stradale di collegamento con la viabilità locale sviluppato in aderenza e in parziale sovrapposizione alla via Edison in Comune di Monza, a confine col Comune di Cinisello Balsamo.

Nella presente Sezione è stato analizzato il rapporto tra l'opera proposta nel suo complesso e i seguenti riferimenti:

- gli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità, quale settore di riferimento per il progetto infrastrutturale in oggetto;
- il quadro delle tutele e dei vincoli ambientali;
- gli strumenti di pianificazione territoriale, al fine di determinare gli elementi di condizionamento ed attenzione ambientale riconosciuti alle diverse scale di governo e interessati dall'intervento.

Per quanto attiene al rapporto con gli strumenti di riferimento in materia di infrastrutture per la mobilità, l'intervento di progetto risulta inserito nel quadro della programmazione infrastrutturale regionale (vd. "*Piano Lombardia*") ed assunto negli scenari di assetto della rete stradale di medio termine di livello provinciale (vd. PUMS).

L'analisi svolta ha portato in evidenza la previsione nell'area del Casignolo a Monza della linea metropolitana M5 e del connesso deposito e officine, che occuperà gran parte dell'area attualmente libera. La nuova versione progettuale del ramo di svincolo A52 nell'area del Casignolo non attende più profili di interferenza o di effetto cumulativo significativo con le opere associate alla linea M5 rispetto alla precedente versione progettuale sottoposta a Verifica VIA.

Per quanto attiene al quadro delle relazioni con il sistema vincolistico e dei condizionamenti ambientali, si conferma l'assenza di interferenze dirette con tutele naturalistiche e paesaggistiche ad oggi formalmente riconosciute.

Per quanto riguarda le relazioni coi condizionamenti di tipo idraulico riconosciuti nella fascia territoriale lungo il Fiume Lambro, l'intervento non introduce condizioni di contrasto con le disposizioni di cui al PAI e al PGRA del fiume Po; al contempo, le soluzioni tecniche previste dal progetto concorrono a migliorare l'attuale condizione di rischio di allagamento della galleria A52 esistente in caso di esondazione del Fiume Lambro.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di *governance* territoriale della Lombardia, che propone di rendere coerente la "*visione strategica*" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale. Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale. Inoltre, in applicazione dell'art. 19 della L.r. n. 12/2005 e s.m.i., ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico.

L'analisi di confronto svolta non ha evidenziato profili di contrasto specifici coi diversi contenuti del Piani regionale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è uno degli strumenti di pianificazione che, con il piano regionale e i piani comunali, partecipano al governo del territorio. Il PTCP è atto di indirizzo della programmazione socio-economica delle province ed ha efficacia paesaggistico-ambientale, nei termini precisati dalla L.r. n. 12/2005 e s.m.i.

Da quanto emerso dall'analisi degli obiettivi del PTCP e delle cartografie si rileva come l'opera di progetto interessi nell'area del Casignolo uno spazio libero che presenta specifiche attenzioni dal punto di vista ambientale, costituendo uno degli ambiti non edificati residuali all'interno di un contesto caratterizzato da elevata densità insediativa, da tutelare e valorizzare a fini paesaggistici.

Ai sensi dell'art. 6 e dell'art. 31, comma 31.a, della Normativa di PTCP, negli "*Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico*" e negli elementi della "*Rete verde di ricomposizione paesaggistica*" sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale. In ogni caso si segnala che la nuova versione progettuale ha limitato l'occupazione a margine dell'attuale sedime stradale di via Edison, contenendo significativamente le occupazioni permanenti ed evitando condizioni di frammentazione degli spazi aperti e delle aree agricole.

Per quanto attiene alle vulnerabilità geologiche ed idrogeologiche segnalate, l'intervento non attende l'interessamento della falda, né introduce condizioni di potenziale rischio di contaminazione delle acque sotterranee, comprese quelle ad uso idropotabile. Rispetto alla stretta prossimità degli scavi previsti in via Gentili per la realizzazione del nuovo ramo stradale in galleria ad un pozzo ad uso idropotabile, il progetto ha previsto specifiche risposte tecniche atte ad evitare interferenze e ha definito specifiche misure di monitoraggio.

Per quanto attiene al rischio "*moderato*" al fenomeno degli "*Occhi Pollini*", le indagini, dirette e indirette, eseguite non hanno evidenziato condizioni di effettivo impedimento alla realizzazione delle opere stradali.

Sono inoltre stati analizzati i Piani di Governo del Territorio (PGT) dei comuni interessati, ossia di Monza e di Cinisello Balsamo.

La strategia del vigente PGT del Comune di Monza per l'area del Casignolo è in linea con quanto già evidenziato nell'analisi del PTCP e delinea obiettivi di mantenimento dell'area ineditata e di riqualificazione paesaggistico ambientale dell'intero ambito. Il tracciato di progetto è stato sostanzialmente modificato nell'area del Casignolo rispetto alla versione progettuale precedente, sottoposta a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA; l'attuale proposta progettuale prevede esclusivamente un ramo di raccordo A52 con la via Edison, riutilizzando parte del sedime esistente e affiancandosi in stretta prossimità, riducendo in modo significativo le occupazioni permanenti ed evitando condizioni di frammentazione delle aree.

Per quanto attiene, infine, al vigente PGT del Comune di Cinisello Balsamo, gli interventi non si pongono in contrasto con le discipline e gli indirizzi urbanistici delle aree interessate. Gli interventi nel territorio comunale sono previsti in corrispondenza di sedimi stradali esistenti, ad eccezione di una lieve modifica della rampa di uscita sulla SS36 con impegno di un'area a lato di proprietà di Milano Serravalle attualmente in disuso, che verrà riqualificata da un punto di vista ecologico e paesaggistico, tramite nuove unità ecosistemiche vegetazionali.