



autostrade // per l'italia

Tronco

A52 - TANGENZIALE NORD

Oggetto

Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP46) in comune di Novate Milanese

CUP: D61B16000030005

Fase progettuale

PROGETTO PRELIMINARE per verifica ASSOGGETTABILITA'

LA CONCEDENTE



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

LE CONCESSIONARIE



autostrade // per l'italia

IL DIRETTORE TECNICO  
Dott. Ing. Giuseppe Colombo

Progettista / Progettazioni specialistiche / Validazione



AREA PROGETTAZIONE E  
REALIZZAZIONE NUOVE OPERE  
Il Responsabile  
Roberto D'Avossa

AREA PROGETTAZIONE E  
REALIZZAZIONE NUOVE OPERE  
Il Progettista  
Ing. Matteo Maraschi

Descrizione Elaborato

STUDIO AMBIENTALE

RELAZIONE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	Marzo 2016	Emissione	PRNO	PRNO	DT
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Scala

Codifica Elaborato

5	0	2	2	P	S	I	A	0	0	1	R	0	X	X	X	X	X	X	A
Codice				Fase	Ambito			Progressivo	Tipo	Lotto	Zona	Opera			Tratto	Rev.			

# **Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO – MONZA) in comune di Novate Milanese**

## ***STUDIO AMBIENTALE***

### **Quadro di riferimento programmatico**



Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52  
(ex SP 46 RHO - MONZA) in comune di Novate Milanese  
STUDIO AMBIENTALE

---

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

## INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	4
<b>1 OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO</b> .....	5
1.1 Ruolo della strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO – MONZA) in comune di Novate Milanese” .....	5
1.2 Obiettivi dell'intervento allo studio.....	5
1.3 Scenari infrastrutturali conseguenti alla realizzazione dell'intervento allo studio .....	6
<b>2 PROGRAMMAZIONE DI SETTORE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA</b> .....	10
2.1 Quadro generale della programmazione di settore .....	10
2.2 Gli indirizzi della pianificazione regionale .....	11
2.3 La pianificazione provinciale .....	15
2.4 La pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione attuativa .....	17
<b>3 VINCOLI AMBIENTALI E PAESISTICI E AREE PROTETTE</b> .....	24
3.1 Vincoli ambientali e paesistici analizzati per l'intervento complessivo di riqualifica della SP 46 Rho Monza. ....	24
3.2 Vincoli ambientali e paesistici analizzati per la strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 Rho-Monza) .....	26
3.3 1Parchi e aree regionali protette .....	27
<b>4 SINTESI DELLE PRESCRIZIONI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE</b> .....	30
4.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) .....	30
4.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Città Metropolitana di Milano .....	33

4.3 Congruenza dell'intervento con gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica: quadro di sintesi. ....	39
--	----

## ELENCO TAVOLE, FIGURE E TABELLE

Tavola 1.1	Nuovo assetto di rete a scala ampia.....	8
Tavola 1.2	Nuovo assetto di rete a scala locale: integrazione con il reticolo viario minore.....	9
Tavola 1.3	Nuovo assetto di rete a scala locale: integrazione con il reticolo viario minore .....	9
Tavola 2.1	Stralcio della Tavola 3 del Piano Territoriale Regionale (PTR). Infrastrutture prioritarie per la Lombardia .....	11
Tavola 2.2	Stralcio della Tavola A del Piano Paesistico Regionale (PPR). Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio.....	14
Tavola 2.3	Stralcio della Tavola F del Piano Paesistico Regionale (PPR). Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale.....	14
Tavola 2.4	Stralcio della Tavola 2 sez. 4 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) vigente della Provincia di Milano. Sistema paesistico ambientale.....	15
Tavola 3.1	Sistema dei vincoli paesistico-ambientali e storico-monumentali.....	28
Tavola 3.2	Mosaico dei Piani dei Parchi e delle Aree Regionali Protette.....	30

## **PREMESSA**

*Il presente documento rappresenta il “Quadro di riferimento programmatico”, che consiste nella descrizione degli obiettivi generali del progetto di realizzazione della Strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO-MONZA) in comune di Novate Milanese e dei suoi rapporti di coerenza con gli strumenti della programmazione di settore e della pianificazione territoriale ed urbanistica, oltre che con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.*

*Lo Studio Ambientale si compone anche dei volumi relativi a:*

- *il “Quadro di riferimento progettuale”, che consiste nella descrizione delle caratteristiche tecniche e fisiche del progetto stradale, nell’illustrazione delle alternative di tracciato esaminate e delle ragioni che hanno portato alla scelta della soluzione tecnica adottata, nell’esame delle problematiche connesse alla cantierizzazione delle opere stradali ed alla disponibilità di cave e discariche, con l’indicazione delle cautele da seguire per minimizzare gli impatti nella fase di realizzazione;*

- *il “Quadro di riferimento ambientale”, che consiste nella descrizione delle principali componenti naturalistiche ed antropiche che caratterizzano il contesto territoriale interessato dal progetto stradale, effettuando una stima (prevalentemente qualitativa) degli impatti complessivi indotti dall’opera stessa e fornendo indicazioni in merito agli interventi di mitigazione/compensazione ambientale; nel dettaglio, le componenti analizzate sono l’atmosfera, l’ambiente idrico, il suolo e sottosuolo, il sistema della naturalità e dell’agricoltura, il sistema insediativo, il paesaggio extra-urbano ed il rumore.*

*Infine il “Quadro di riferimento ambientale” è corredato da una specifica sezione relativa alla verifica dell’interesse archeologico dell’opera in progetto (ai sensi degli artt. 95 e 96 del D.lgs.163/06), effettuata sulla base di indagini bibliografiche e d’archivio.*

## **1 OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO**

### **1.1 Ruolo della strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO – MONZA) in comune di Novate Milanese”**

La viabilità oggetto del presente Studio Ambientale, si pone in aderenza L'itinerario della SP46 Rho-Monza costituisce un elemento fondamentale della maglia viaria del nord-Milano, pertanto il miglioramento delle sue caratteristiche prestazionali rappresenta un passaggio strategico nella definizione di un nuovo assetto della viabilità in questo importante settore dell'area metropolitana.

Infatti, attraverso la realizzazione del progetto di riqualificazione e potenziamento di questo itinerario si intende garantire un'adeguata risposta alla domanda di mobilità generata dal territorio densamente urbanizzato e industrializzato dell'area a nord di Milano, dove le esigenze di spostamento risultano decisamente penalizzate, sia per le lunghe percorrenze, sia alla scala intercomunale, a causa dell'elevata congestione presente lungo l'autostrada A4 e della mancanza di un adeguato collegamento alternativo sempre in direzione est-ovest.

Solo recentemente (in relazione ai lavori per l'accessibilità al nuovo polo fieristico di Rho-Però) è stato completato il tratto mancante dell'itinerario della SP46, portandola ad

interconnettersi con l'autostrada A8 dei Laghi, ma le sue caratteristiche tecniche non risultano, né omogenee lungo tutto il percorso, né adeguate per il ruolo che la strada è chiamata a svolgere quale itinerario tangenziale per i traffici dell'area più prossima al capoluogo.

Il progetto allo studio consentirà, quindi, di rendere le caratteristiche prestazionali della SP46 compatibili con quelle del precedente tratto di A52 Tangenziale Nord di Milano (che attualmente termina attestandosi sulla ex-SS35 Milano-Meda), integrandola con la rete della grande viabilità, ossia realizzando un unico e più efficiente itinerario tangenziale, adeguatamente interconnesso con il sistema autostradale (ad est e ad ovest) e con le principali direttrici radiali verso Lecco e Como.

### **1.2 Obiettivi dell'intervento allo studio**

#### ***Obiettivi specifici***

Il principale obiettivo che si intende perseguire con la realizzazione della strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO – MONZA) in comune di Novate Milanese è la risoluzione delle problematiche di congestione dovute alla sovrapposizione di flussi di traffico differenti, predisponendo un itinerario alternativo alla A4 che

risulti il più possibile fluido, non solo in termini di caratteristiche planimetriche, ma, soprattutto, in termini di numero di svincoli presenti lungo il tracciato.

Accanto a ciò, l'ipotesi della contemporanea ricostruzione di un itinerario di viabilità locale parallelo al tracciato principale di scorrimento consentirà il miglioramento della percorribilità dell'intera rete stradale, da un lato, disgiungendo i traffici di attraversamento a lunga percorrenza da quelli intercomunali, dall'altro, innestando in modo più efficace la maglia locale sulla direttrice di collegamento veloce.

Altro obiettivo perseguibile è la risoluzione delle problematiche di carattere territoriale ed ambientale attualmente presenti lungo il tracciato della SP46, potendo apportare localmente benefici in termini di impatto acustico ed atmosferico, anche rispetto alla situazione ad oggi esistente, che già vede la presenza di una strada ad elevato scorrimento in un ambito densamente insediato.

#### ***Interventi sulla SP46 quale occasione di riqualificazione territoriale e sviluppo locale***

Come detto, il progetto di riqualificazione e potenziamento della SP46 non riguarda semplicemente il rafforzamento dell'itinerario di

## 1 Obiettivi generali del progetto

scorrimento tangenziale a nord di Milano, ma punta anche alla riorganizzazione dell'intero sistema stradale ad esso afferente.

L'obiettivo è quello di migliorarne i livelli complessivi di efficienza, in funzione delle esigenze della mobilità e dello sviluppo a scala locale, cercando, compatibilmente con il contesto prevalentemente urbanizzato in cui si colloca, di contenere il più possibile gli impatti, in special modo sul sistema insediativo, anche rispetto alla situazione esistente.

Dal punto di vista locale, in relazione agli interessi del territorio attraversato, il principale obiettivo atteso è il miglioramento della funzionalità complessiva della rete stradale intercomunale e la riduzione delle situazioni di congestione del traffico, attraverso lo spostamento di importanti quote di traffico su un asse infrastrutturale più adeguato dal punto di vista gerarchico e prestazionale.

In conseguenza di ciò, è prevedibile una generale riduzione delle attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria, fornendo, nel contempo, occasioni ed opportunità di ricucitura delle realtà insediative presenti.

### 1.3 Scenari infrastrutturali conseguenti alla realizzazione dell'intervento allo studio

#### **Assetto di rete a scala ampia**

La rete principale è caratterizzata dalla

presenza degli assi autostradali A4 Milano-Torino (con andamento trasversale) e A8/A9 Milano-Varese-Como (radiale su Milano) e delle superstrade SS35 Milano-Meda e SS36 Vallassina, che a raggiera convergono sul sistema tangenziale di Milano costituito dalla A50 tangenziale ovest, A51 tangenziale est e A52 tangenziale nord.

Quest'ultimo itinerario prosegue con le opere in corso lungo la SP46 Rho-Monza potenziata e si connette all'autostrada A8/A9 dei Laghi e alla viabilità finora realizzata del nuovo Polo fieristico Rho-Però.

Si segnalano infine, per quanto riguarda la maglia portante, le direttrici stradali storiche con andamento radiale verso Milano (rappresentate dalla SS33 del Sempione, dalla ex-SS233 Varesina e dalla SP44bis ex statale dei Giovi), e la direttrice trasversale della ex-SS527 posta a nord.

#### **Assetto di rete a scala locale**

La rete secondaria è caratterizzata per la presenza dell'itinerario est-ovest dalla cosiddetta complanare alla SP46 riqualificata. Tale viabilità complanare è un itinerario locale prevalentemente sconnesso dalla viabilità principale riqualificata. Infatti gli unici punti di connessione con il sistema insediativo dei centri abitati, è collocato nello svincolo di Paderno e nello svincolo di Bollate/Novate; lo

svincolo di Bollate infatti è unicamente collegato alla zona produttiva posta ad est sul territorio di Paderno D.

L'itinerario locale est ovest connette tra loro le direttrici nord-sud da Paderno Dugnano (SP44bis) sino a Novate Bollate, attestandosi in corrispondenza di via IV Novembre ad est della linea ferroviaria FNM.

Ad ovest della linea si delineano le direttrici nord-sud locali (via Piave-via Di Vittorio connesse allo svincolo autostradale) e la direttrice della SS233.

Ad ovest delle FNM non vi sono collegamenti viabilistici est-ovest di pari grado gerarchico a quello posto ad est.

#### **Offerta infrastrutturale di progetto**

E' in questo contesto che il collegamento in progetto, di natura urbana intracomunale, assolve dunque un ruolo di dare maggiore permeabilità e comunicazione alle parti di territorio comunale separate dalla linea ferroviaria Milano Varese.

Tale funzione consente un collegamento del traffico locale senza gravare sugli attuali attraversamenti esistenti della linea ferroviaria posti nelle zone più centrali dei centri abitati.

In particolare il collegamento locale consente di connettere la viabilità urbana nord di Novate:

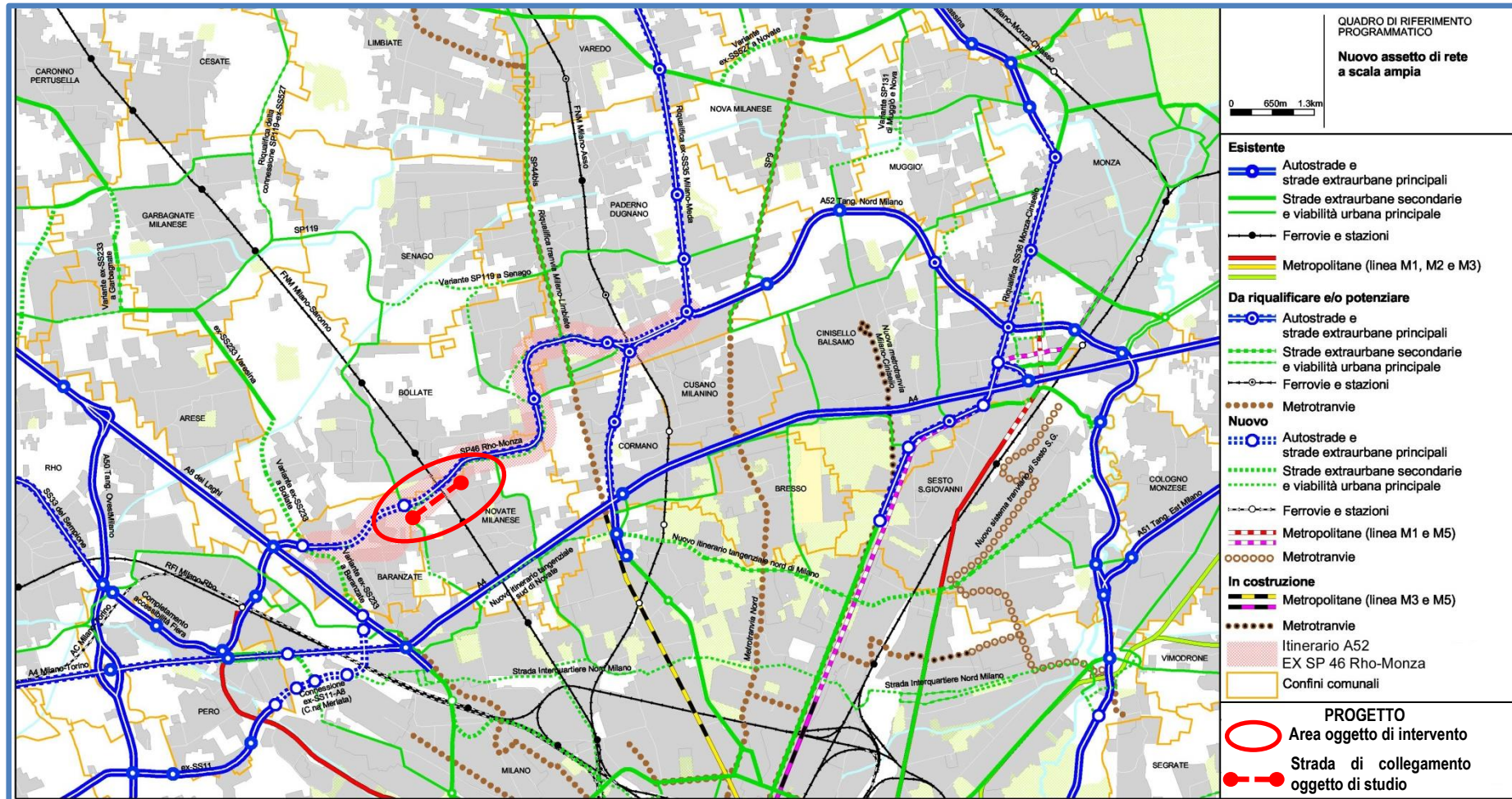
- alla direttrice di via di Vittorio connessa

- al sistema autostradale attraverso lo svincolo di Bollate/Novate,
- alla complanare di collegamento dei territori di Novate Bollate e Paderno Dugnano

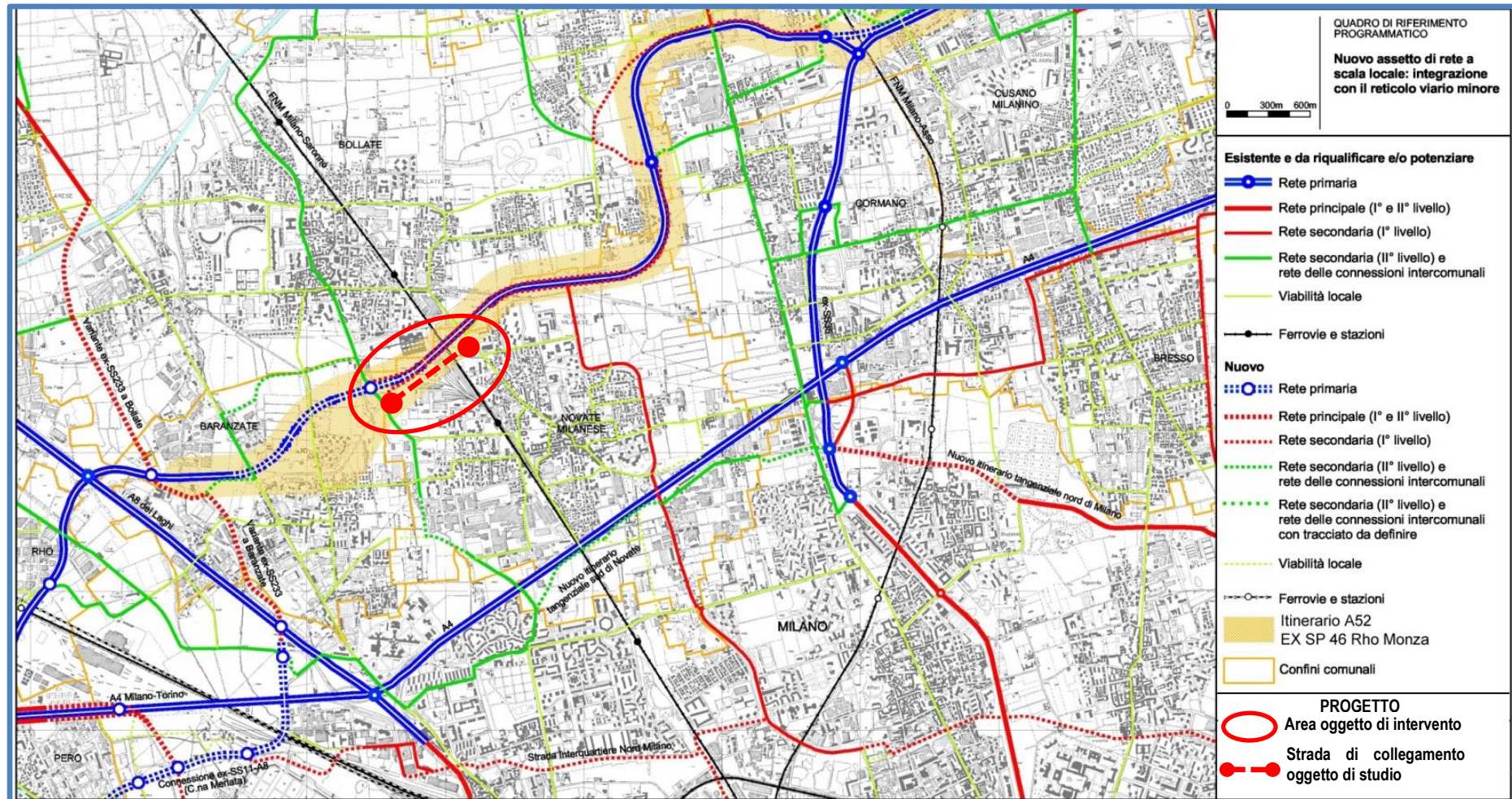
Come si evince dalla tavola seguente, il nuovo collegamento urbano in progetto si inserisce nel corridoio infrastrutturale autostradale della cosiddetta RHO-MONZA riqualificata.



Tav.1.1 – Nuovo assetto di rete a scala ampia



Tav.1.2 – Nuovo assetto di rete a scala locale:  
integrazione con il reticolo viario minore



## 2 PROGRAMMAZIONE DI SETTORE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

### 2.1 Quadro generale della programmazione di settore

#### **Livello nazionale e regionale**

Il principale documento di programmazione nel settore dei trasporti a livello nazionale è il *PIANO GENERALE DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA* (marzo 2001), nel quale vengono individuate le infrastrutture stradali e ferroviarie che costituiscono la rete fondamentale del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) e gli interventi prioritari da realizzare (in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo) al fine di perseguire i più ampi obiettivi di miglioramento complessivo delle condizioni della mobilità italiana.

L'intervento in argomento, assumendo un carattere di rilevanza prevalentemente locale, non rientra tra le intenzionalità strategiche promosse in tale strumento nazionale. Per tale motivo, nell'ambito del Piano generale dei Trasporti e della Logistica non risultano riferimenti specifici al progetto.

Si rileva, comunque, che l'attuazione dell'intervento medesimo non si pone in contrasto con le intenzionalità strategiche da promosse dal citato Piano Generale.

Altro importante documento di programmazione settoriale è rappresentato dall'*INTESA*

*ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA GOVERNO E REGIONE LOMBARDIA* (febbraio 1999), sottoscritta al fine di definire e mettere in atto (attraverso la stipula di Accordi di Programma Quadro) impegni programmatici sugli importanti obiettivi nazionali e regionali, volti a colmare il deficit di dotazione di infrastrutture per la mobilità della Lombardia. Tutto ciò fondandosi su di un orientamento comune, rappresentato dalla necessità di garantire un adeguato rapporto tra territorio, infrastrutture e ambiente, indirizzando gli investimenti verso interventi di interconnessione, sia rispetto alle reti globali, che rispetto alla domanda infrastrutturale associata ai contesti locali.

Specifico *ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO* siglato in tal senso è quello concernente la *RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DEL SISTEMA AUTOSTRADALE E DELLA GRANDE VIABILITÀ DELLA REGIONE LOMBARDIA* (aprile 2000), che definisce il quadro programmatico generale (e la relativa copertura finanziaria di massima) degli interventi prioritari per la riqualificazione e il potenziamento del sistema autostradale nonché dei sistemi tangenziali e della grande viabilità regionale.

In tale Accordo di Programma Quadro viene espressamente citata la necessità di rafforzare

il Collegamento tra la A4 (Milano-Venezia) e la A8 (Milano-Laghi), secondo l'ipotesi iniziale di realizzare un by-pass dedicato al solo traffico di attraversamento. Questa ipotesi è stata successivamente abbandonata perché ritenuta inattuabile, venendo sostituita dalla possibilità di dare soluzione alla problematica attraverso l'integrazione e la riqualificazione delle tratte viarie esistenti, lungo l'itinerario Tangenziale Nord – Rho-Monza – Raccordo al nuovo polo fieristico.

Come detto, l'intervento si pone nei pressi ed in adiacenza all'intervento di riqualifica della SP46 Rho Monza, rappresentandone un completamento in accoglimento ai desiderata dei comuni di Bollate e Novate Milanese. Ne deriva, pertanto, che l'opera in oggetto, si può considerare coerente con l'indirizzo regionale ancorché, quest'ultimo, riguardi tematiche relative alla grande viabilità.

#### **Livello provinciale**

Passando al livello provinciale, la programmazione di settore contiene riferimenti decisamente più espliciti ad interventi di varia natura lungo la SP46 Rho-Monza. Come detto, l'intervento si colloca immediatamente a ridosso dell'asse della A52, Ex SP 46 Rho Monza, nonché, scaturisce da una precisa necessità espressa dal territorio nell'ambito del

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

procedimento approvativo dell'intervento di potenziamento della stessa SP 46.

Pertanto, l'intervento oggetto del presente studio, si colloca in piena aderenza ai contenuti del del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale (oggi Città Metropolitana) n° 93 del 17/12/2013.

Come emerge dal compendio degli elaborati costituenti il PTCP della Provincia di Milano (oggi Città Metropolitana), vigente, l'intervento illustrato nel presente studio, risulta pienamente compatibile con gli obiettivi previsionali e le pianificazioni infrastrutturali sovracomunali operate dalla Città Metropolitana di Milano.

### Gli indirizzi della pianificazione pianificazione regionale

#### Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il principale quadro di riferimento territoriale per il progetto complessivo della SP46 e, pertanto, anche degli interventi di prossimità, quale quello oggetto del presente studio, è rappresentato dal Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia, la cui proposta è stata approvata dalla Giunta Regionale nel gennaio 2008 e sta ora seguendo l'iter procedurale che porterà alla sua formale adozione ed appro-

vazione.

Il PTR della Lombardia costituisce uno strumento di supporto all'attività di *governance* territoriale della Regione, finalizzato a rendere coerente la visione strategica della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, di cui vengono analizzati i punti di forza e di debolezza, evidenziando le potenzialità e le opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

In questi termini il PTR costituisce il punto di riferimento rispetto al quale le azioni sul territorio, da chiunque promosse, possano trovare un efficace coordinamento, ponendosi, non solo come strumento "ordinatorio", ovvero con il fine di regolare le funzioni sul territorio, ma anche come strumento che consenta di incidere su una nuova qualità complessiva del territorio, orientando ed indirizzando le condizioni di trasformazione in termini di compatibilità e di migliore valorizzazione delle risorse.

Il PTR assume, pertanto, la duplice valenza, da un lato, di strumento di conoscenza strutturata delle caratteristiche, delle potenzialità e delle dinamiche della Lombardia e, dall'altro, di mezzo di orientamento e cooperazione finalizzato a dare corpo alle proposte maturate ai diversi livelli territoriali e a realizzare la coesione tra i molteplici interessi in gioco.

Il PTR individua tre macro-obiettivi (ulteriormente articolati in 24 obiettivi specifici) quali

basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, rispetto ai quali identifica gli elementi essenziali di assetto del territorio regionale, nonché i punti di particolare attenzione per fragilità o criticità ambientali, quali occasioni per creare opportunità di sviluppo.

In particolare vengono individuati come strategici i temi:

- del sistema rurale-paesistico-ambientale;
- del policentrismo in Lombardia;

Fig.2.1 – Stralcio della Tavola 3 del Piano Territoriale Regionale (PTR). Infrastrutture prioritarie per la Lombardia



## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

- delle zone di preservazione e salvaguardia ambientale;
- delle infrastrutture prioritarie per la Lombardia (per la mobilità e non);
- degli indirizzi per il riassetto idrogeologico del territorio.

Alla luce di questi temi strategici, i 24 obiettivi del PTR vengono declinati secondo due punti di vista:

- quello tematico, con riferimento ad ambiente, assetto territoriale, assetto economico/ produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale;
- quello territoriale, in termini di “sistemi di relazioni” che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, per ciascuno dei quali vengono individuati i tratti e gli elementi caratterizzanti che lo contraddistinguono.

Per quanto riguarda nello specifico il settore delle infrastrutture per la mobilità, la proposta di PTR individua, nell'ambito degli orientamenti per l'assetto del territorio e delle specifiche strategie regionali, le infrastrutture prioritarie per il conseguimento degli obiettivi di Piano.

Come mostrato nella Figura 2.1 alla pagina precedente, tra tali opere viene citato anche il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza), quale elemento necessario per la realizzazione del Sistema Autostradale Regionale e per lo sviluppo di una

rete viaria a servizio del territorio e connessa con i grandi assi di scorrimento (sebbene nella cartografia di Piano sia riportato il solo tratto, ormai realizzato, tra la ex-SS233 e la A8).

### ***Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e del Piano Paesaggistico Regionale (PPR)***

Con l'approvazione della proposta di PTR lombardo è stata approvata (in linea con i contenuti della nuova L.R.12/2005 per il Governo del Territorio) una specifica sezione relativa alla proposta di PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE – PPR (gennaio 2008), che costituisce un aggiornamento ed una integrazione del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela ad oggi contenuti nel vigente PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE – PTR (marzo 2001) di cui è dotata la Regione Lombardia.

Il PTR è uno strumento di disciplina paesistica attiva che opera effettivamente là dove e fino a quando non siano vigenti atti a valenza paesistica di maggiore definizione, stabilendo gli indirizzi di tutela e le regole per il controllo degli interventi sul territorio:

- fornendo prescrizioni circa i comportamenti e gli interventi incidenti sui caratteri del paesaggio e/o sui modi in cui questo viene percepito;
- definendo gli ambiti spaziali ai quali tali

regimi si applicano, ossia le categorie paesisticamente rilevanti, individuate in base a metri di giudizio pertinenti alle specificità dei territori interessati.

Le principali modifiche introdotte dal PPR (nell'ambito della proposta di PTR da adottare) rispetto al PTR vigente riguardano:

- l'aggiornamento e l'integrazione degli elementi identificativi del quadro paesistico e delle tutele della natura;
- la descrizione dei principali fenomeni regionali di degrado e compromissione del paesaggio e delle situazioni a rischio di degrado, definendo gli indirizzi di tutela per il loro contenimento;
- l'aggiornamento normativo, volto a migliorare l'efficacia della pianificazione paesaggistica e delle azioni locali.

Tra le modifiche proposte, quelle relative alla rivisitazione della cartografia di Piano risultano di fatto un aggiornamento già operante del PTR vigente, mentre altre, che fanno diretto riferimento alle nuove disposizioni normative, sono ancora da adottare nel quadro della proposta di PTR e PPR.

Analogamente a quanto avviene nel vigente PTR, anche il PPR suddivide la Regione in “ambiti geografici” che rappresentano territori organici, di riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipologiche di paesaggio", che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche.

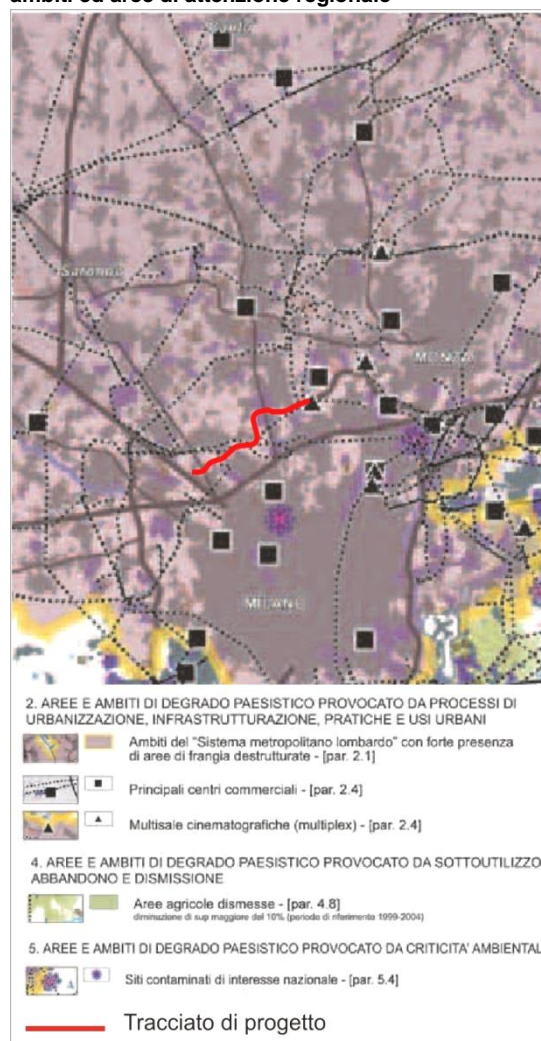
Il tracciato in progetto, nello specifico, risulta interamente ubicato nell'ambito geografico del Milanese, andando ad interessare, per quanto riguarda gli spazi aperti, l'unità tipologica di paesaggio della Bassa Pianura, che si estende a sud del Canale Villoresi (come mostrato nella Figura 2.2 alla pagina successiva).

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

**Fig.2.2 – Stralcio della Tavola A del Piano Paesistico Regionale (PPR). Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio**



**Fig.2.3 – Stralcio della Tavola F del Piano Paesistico Regionale (PPR). Riquilificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale**



In particolare viene interessato il paesaggio delle colture foraggere, ossia quella porzione di pianura irrigua storicamente caratterizzata dalla produzione agricola dei foraggi, che nel tempo ha lasciato sul territorio le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento, sebbene, in alcuni ambiti, abbia ormai lasciato spazio alla crescita delle città.

Per le aree ancora libere da insediamenti, gli indirizzi di tutela del PTPR sono volti, in questo caso, al rispetto della tessitura storica e della condizione agricola altamente produttiva residuale.

Facendo riferimento ad un nuovo elaborato cartografico introdotto dal PPR, è interessante segnalare come il tracciato stradale della SP46 allo studio ricada all'interno dell'ambito del "sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturata, come mostrato nella Figura 2.3, stralcio della Tavola F del PPR stesso, relativa agli ambiti ed aree di attenzione regionale oggetto di possibile riquilificazione paesaggistica.

La nuova Parte IV degli Indirizzi di tutela introdotta sempre dal PPR prevede, per tali aree di frangia, obiettivi di ridisegno e ricomposizione dei paesaggi e di proposizione di nuovi elementi di relazione con il contesto più ampio, definendo azioni specifiche che dovranno tenere conto dell'interesse paesaggistico prevalente che connota il luogo in esame.

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

### 2.3 La pianificazione provinciale

#### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Milano

La Città Metropolitana di Milano è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, predisposto secondo quanto previsto dalla L.R.1/2000 sul riordino delle competenze degli Enti locali e secondo quanto indicato nel PTPR, approvato con Delibera Consiliare n° 93 del 17/12/2013.

Il PTCP costituisce il documento di riferimento

nel quale vengono messe in relazione le strategie regionali con la pianificazione urbanistica e le differenti pianificazioni di settore tra loro, definendo gli indirizzi di assetto del territorio a livello sovracomunale, finalizzati all'integrazione delle tematiche ambientali e di tutela con le scelte insediative e di trasformazione generali, coniugando gli obiettivi di sviluppo sostenibile con quelli di competitività del contesto socio-economico.

A questo scopo il PTCP vigente individua le

vocazioni generali e le peculiarità proprie di ciascun ambito territoriale, il programma generale delle maggiori infrastrutture, le linee di intervento per la sistemazione idrica e per il consolidamento dei suoli, indicandone gli aspetti più strettamente legati al carattere paesistico.

Ulteriormente, il PTCP vigente, nelle sue Norme di Attuazione, stabilisce disposizioni normative con diverso grado di coerenza (indirizzi, direttive e prescrizioni), per ciascuno dei tre sistemi territoriali caratterizzati da

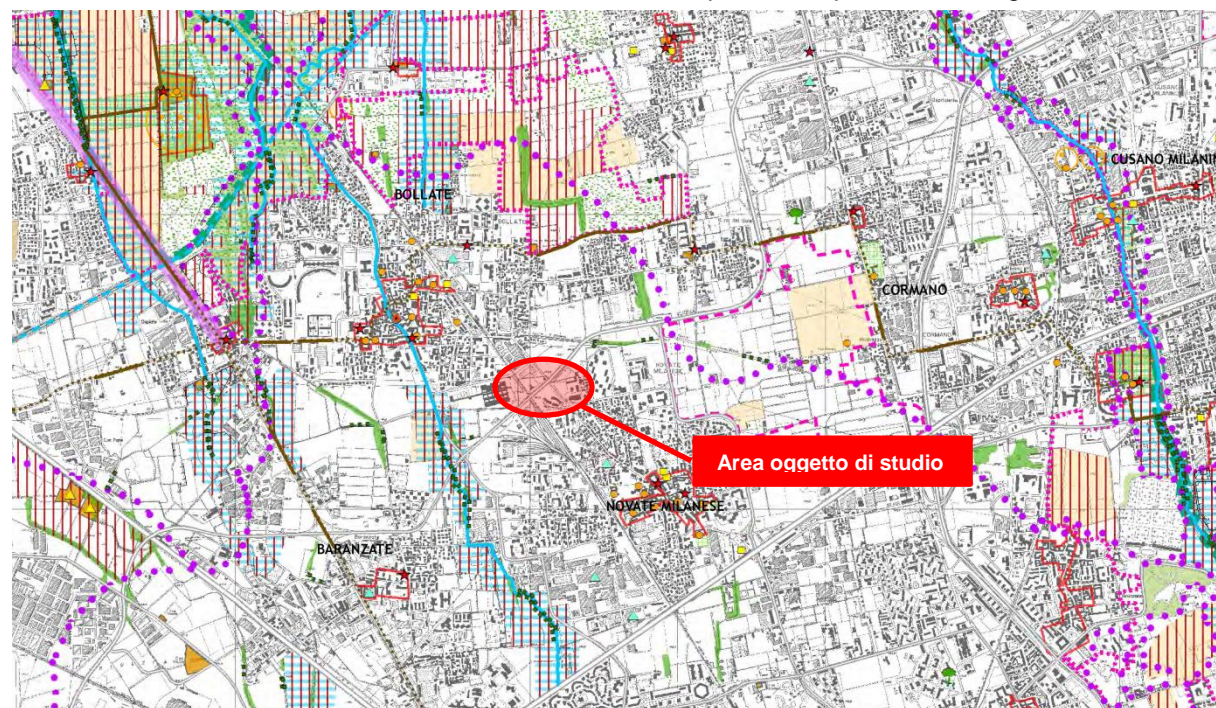


Fig. 2.4 – Stralcio della Tavola 2 sez. 4 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) vigente della Provincia di Milano ora Città Metropolitana. Sistema paesistico ambientale

omogeneità di contenuti tematici, ossia:



## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

- il sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo;
- il sistema insediativo;
- il sistema infrastrutturale e della mobilità.

Della congruenza tra il tracciato in progetto e le indicazioni relative al sistema infrastrutturale e della mobilità si è già trattato nel precedente Capitolo 2.1, mentre di seguito vengono indicati gli ambiti territoriali direttamente interessati descritti dal punto di vista paesistico-ambientale.

Dalla lettura della Figura 2.4 alla pagina precedente (stralcio della Tavola e sez. 4 del PTCP vigente) emerge che il comparto attraversato è costituito in prevalenza da aree edificate, tra le quali spiccano, in prossimità della strada, oltre a sporadiche formazioni arbustive che si sviluppano nelle aree ancora libere, gli ambiti di rilevanza paesistica corrispondenti alle fasce paesistico-fluviali dei principali elementi della rete idrografica superficiale, ossia i torrenti Seveso (a Paderno Dugnano) e Pudiga (a Baranzate).

Gli indirizzi normativi di piano vigenti per tali fasce sono volti, da un lato, alla valorizzazione e salvaguardia nel tempo della qualità del patrimonio idrico superficiale e del suo contesto naturalistico e, dall'altro, allo sviluppo degli ecosistemi.

Relativamente a questi ultimi elementi del sistema paesistico-ambientale, il PTCP vigente

ha predisposto un Progetto di Rete Ecologica, sistema che si propone di connettere funzionalmente le aree più interessanti dal punto di vista naturalistico mediante la riqualificazione di ambiti territoriali definiti "corridoi ecologici" e "principali linee di connessione con il verde", con l'obiettivo generale di mitigare la situazione di elevata criticità ambientale del territorio milanese.

Secondo le norme del PTCP vigente, in corrispondenza dei corridoi ecologici sono da applicare le direttive generali di seguito indicate:

- i progetti di opere che possono produrre ulteriore frammentazione della rete ecologica dovranno prevedere opere di mitigazione e di inserimento ambientale indicativamente contenute nel Repertorio allegato al PTCP stesso, in grado di garantire sufficienti livelli di continuità ecologica;
- le compensazioni ambientali dovranno favorire la realizzazione di nuove unità ecosistemiche, coerenti con le finalità della rete ecologica provinciale.

Tali assunti sono stati doverosamente considerati nell'ambito dell'intervento complessivo di riqualificazione della SP 46 Rho Monza, e, pertanto, risultano già assolti dall'opera oggetto del presente studio, in quanto collocata in prossimità dell'asse della SP 46 Rho Monza.

Emerge, inoltre, come lo specifico sito oggetto del presente studio non è interessato da elementi di rete ecologica puntuali e, pertanto, non sussistono impatti aggiuntivi rispetto a quanto già valutato nell'ambito dell'intervento complessivo di riqualifica della SP 46 Rho Monza, per i quali sono stati individuati gli opportuni interventi di mitigazione/compensazione.

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

### 2.4 La pianificazione urbanistica comunale e la pianificazione attuativa

#### *L'importanza dell'analisi urbanistica*

Il confronto tra il tracciato della viabilità di collegamento urbano in affiancamento alla A52 (ex SP 46 Rho Monza) oggetto del presente studio e gli strumenti urbanistici vigenti costituisce un passaggio indispensabile del procedimento di valutazione della compatibilità dell'opera, soprattutto nei confronti di un territorio, come quello del nord-Milano, interessato da intensi processi insediativi e con una situazione dell'urbanizzazione tipica dell'area metropolitana matura.

Alla semplice ed indiscussa opportunità di compiere la verifica sulla compatibilità tra l'intervento allo studio ed il territorio nella sua configurazione attuale e futura, si aggiunge la necessità di un confronto con un quadro programmatico che deve tenere conto delle modifiche strutturali e normative, introdotte dalla nuova Legge Regionale per il Governo del Territorio (L.R.12/2005).

Dapprima occorre definire puntualmente quali siano i comuni interessati dall'intervento: su tale aspetto occorre preliminarmente rappresentare che l'intervento, territorialmente, si colloca interamente nei comuni di Novate Milanese e Bollate. Ne deriva che la verifica di compatibilità urbanistica, in senso stretto, andrebbe condotta con un'estensione limitata a

tali comuni.

Tuttavia, come si evince dagli elaborati planimetrici, il collegamento oggetto del presente studio si colloca in completa interazione anche con il comune contermino di Baranzate.

Pertanto, al fine di accertare la compatibilità dell'intervento oggetto del presente studio con la realtà territoriale nella quale si colloca, occorre far riferimento agli strumenti di pianificazione urbanistica dei comuni di Novate Milanese, Bollate e Baranzate.

Tali comuni sono tutti dotati di Piano di Governo del Territorio ed in particolare:

- Baranzate, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 23 del 17.06.2011;
- Bollate, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 25 dell'1.06.2011;
- Novate Milanese, dotato di PGT approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 81 del 17.12.2012;

Dalla lettura degli strumenti urbanistici comunali vigenti o anche solo adottati, si evidenziano in particolare le previsioni di espansione insediativa di seguito indicate, localizzate nella fascia più prossima all'intervento o, comunque, con dimensioni tali da comportare un carico insediativo indotto

significativo in termini di traffici generati/attratti lungo la viabilità dell'ambito.

In territorio di **Baranzate**:

- ambito di trasformazione di via N.Sauro (AT1), posto nella parte nord del territorio comunale, lungo la strada di collegamento con Bollate, nei pressi del centro sportivo comunale, da realizzarsi attraverso un piano attuativo finalizzato a consolidare il comparto residenziale ad esso adiacente;
- ambito di trasformazione di via Merano (AT2), posto nell'area est del territorio comunale, ai margini del tessuto residenziale, finalizzato, tra l'altro, all'ampliamento degli edifici scolastici ed alla creazione di strutture sportive e ricreative; la sua attuazione (anche per stralci funzionali, a fronte di uno studio unitario che stabilisca, tra l'altro, lo schema viabilistico) dovrà essere subordinata alla promozione di uno specifico Accordo di Programma al quale parteciperà, tra i soggetti attuatori, anche l'Amministrazione Comunale.

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica



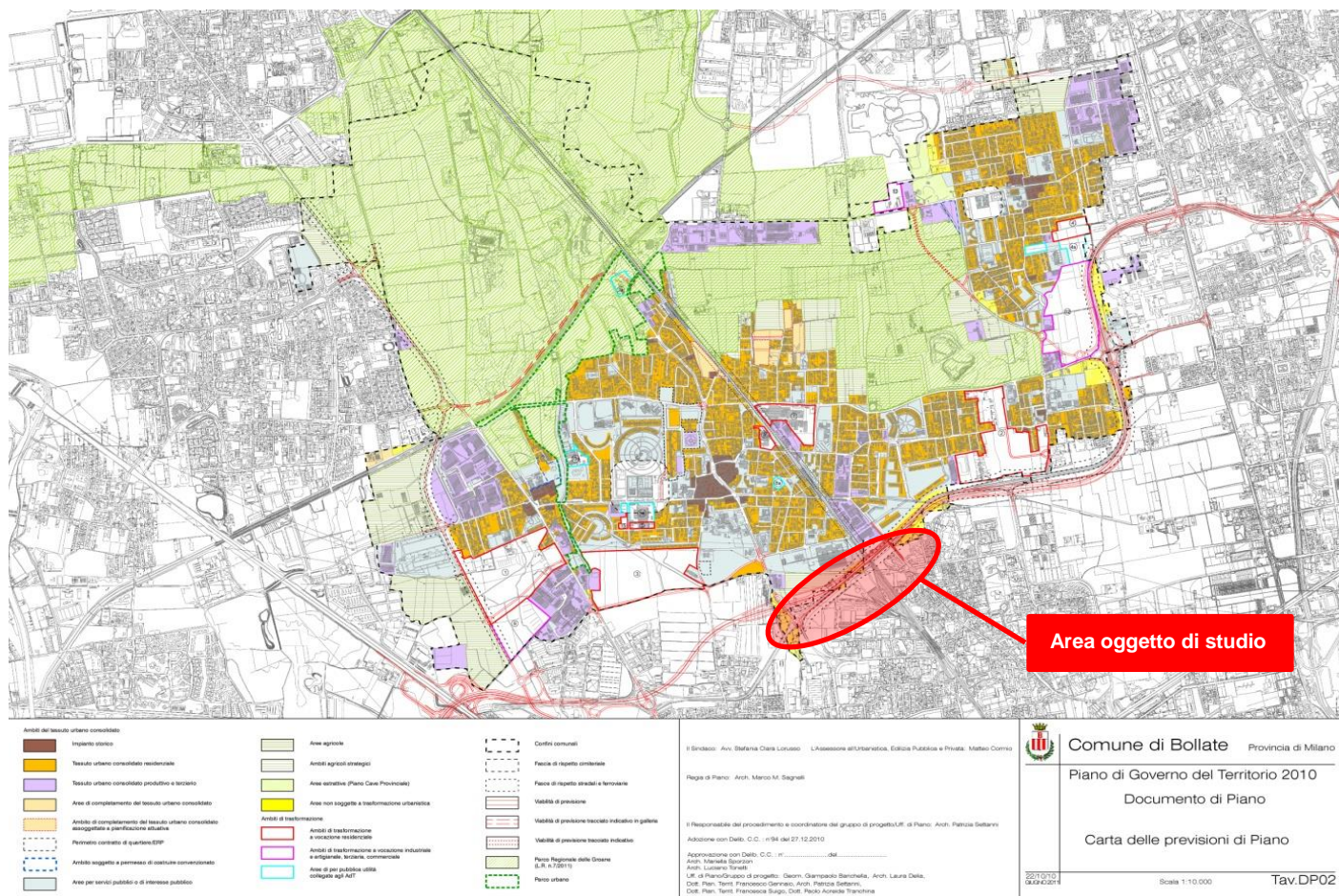
## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

In territorio di **Bollate**:

- ambito di trasformazione residenziale via Fornace Mariani/nuova "Variante Varesina" (Ambito 1), posto a sud di via Fornace Mariani e compreso tra il tracciato attuale della Varesina (via Milano), ad ovest, e quello della sua prevista variante, ad est; a fronte della predisposizione di un *masterplan* complessivo che individui le infrastrutture e le opere di interesse pubblico (tra cui una nuova strada di collegamento trasversale tra via Milano e la variante della Varesina), la realizzazione dell'intervento potrà avvenire tramite piano attuativo o permesso di costruire convenzionato articolato indicativamente in 3 comparti;
- ambito di trasformazione residenziale tra Bollate e la frazione di Cascina del Sole (Ambito 2), inserito nel contesto residenziale consolidato e delimitato, a nord, da via Friuli Venezia Giulia (lungo la quale è collocato anche il polo scolastico di via Coni Zugna) e, a sud, dal tracciato della Rho-Monza; a fronte della predisposizione di un *masterplan* complessivo che individui le infrastrutture e le opere di interesse pubblico (tra cui una nuova strada di collegamento tra via Montegrappa e via per Novate), la realizzazione dell'intervento potrà avvenire tramite piano attuativo articolato anche in più comparti;
- ambito di trasformazione residenziale via

Don Uboldi/via Madonnina (Ambito 3), posto in adiacenza alle strutture socio-sanitarie di Bollate (Ospedale, Residenza Sanitaria Assistenziale comunale e Centro Riabilitativo Assistenziale) ed esteso tra via Madonnina, a nord, via Don Uboldi, ad est, il confine del Comune di Baranzate, a sud

(lungo cui è previsto un nuovo tratto viario, connesso con l'intervento di potenziamento della Rho-Monza) ed il torrente Nirone ed il canale secondario Villoresi, che scorrono ad ovest in adiacenza alla via Milano (ex SS233 Varesina); a fronte della predi-



Area oggetto di studio

Comune di Bollate Provincia di Milano  
Piano di Governo del Territorio 2010  
Documento di Piano  
Carta delle previsioni di Piano

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

sposizione di un *masterplan* complessivo che individui le infrastrutture e le opere di interesse pubblico, la realizzazione dell'intervento potrà avvenire tramite piano attuativo articolato anche in due comparti;

- ambito di trasformazione residenziale via Brianza/via Arbe confine comunale di Paderno Dugnano (Ambito 4), posto a sud-est della frazione di Cassina Nuova, in un'area interclusa tra il tessuto consolidato, una zona industriale ed il confine comunale di Paderno Dugnano; l'intervento verrà realizzato con un unico piano attuativo, che preveda anche la nuova viabilità di collegamento fra la via Arno e la via Antonio Meucci, finalizzato a migliorare i collegamenti con il polo scolastico di via Brianza;
- ambito di trasformazione terziario/ricettivo/commerciale nuova "Variante Varesina"/ comune di Baranzate (Ambito 9), posto tra la prevista "Variante Varesina", ad ovest, il confine di Baranzate, a sud, un'area industriale consolidata, ad est, e l'ambito di trasformazione residenziale "1" via Fornace Mariani/nuova "Variante Varesina", a nord; l'intervento verrà realizzato con un unico piano attuativo;
- ambito di trasformazione commerciale via La Cava / via C. Battisti / via Madonna / SP46 Rho-Monza / confine comunale di Paderno Dugnano (Ambito 12), posto tra le

frazioni di Cassina Nuova e Città del Sole, lungo il fronte ovest della Rho-Monza, nei pressi dello svincolo di via La Cava-via Cesare Beccaria (a Paderno Dugnano), la cui accessibilità verrà riorganizzata con l'intervento stradale oggetto del presente studio; l'intervento sarà realizzato con un unico piano attuativo, con l'osservanza della disciplina legislativa in materia di commercio.

In territorio di **Novate Milanese**:

- ambito di trasformazione via Di Vittorio/Via Prampolini (AT.R1.01), a prevalente destinazione residenziale e finalizzato all'ampliamento delle strutture scolastiche, da realizzarsi tramite piano attuativo;
- ambito di trasformazione via Baranzate/Via Prampolini (AT.R1.02), a prevalente destinazione residenziale e finalizzato all'ampliamento delle strutture scolastiche, da realizzarsi tramite piano attuativo;
- ambito di trasformazione Città Sociale (AT.R2.01), posto nell'area sud del Comune, al confine con il territorio di Milano, in fregio all'autostrada A4, a nord, ed alla linea ferroviaria Milano-Saronno, ad est, per l'insediamento di servizi socio-assistenziali e di *Housing* sociale di scala anche sovra-locale, da realizzarsi tramite piano attuativo, che ne preveda anche le opportune opere viarie di accessibilità per la distribuzione

interna ed il collegamento con la rete circostante;

- ambito di trasformazione via Torriani (AT.S01), per la realizzazione di un polo di servizi sportivi, da attuarsi direttamente su iniziativa pubblica o con un piano attuativo di iniziativa privata.



**Le conformità tra il tracciato ed i piani urbanistici**

Se si considera la conformità tra il progetto ed i piani urbanistici comunali, si può affermare che si riscontrano situazioni diverse a seconda dei casi:

- nei comuni di Novate Milanese e Bollate il collegamento oggetto del presente studio, si inserisce nell'ambito dei sedimi interessati dall'intervento complessivo di riqualifica della SP 46 Rho Monza, e, pertanto, lo stesso si colloca all'interno delle fasce di rispetto della A52. ;
- nel comune di Baranzate, pur non essendo tale territorio interessato dal collegamento oggetto di studio, quest'ultimo interessa le aree precedentemente occupate dallo svincolo esistente della ex. SP 46 Rho Monza.

Complessivamente, quindi, si può affermare che nella definizione planimetrica dell'itinerario progettuale, si possono utilizzare al meglio i tratti in cui le salvaguardie esistenti, appositamente riservate, sono in grado di assorbire il nuovo asse stradale.

Passando ad un'analisi più dettagliata ed attenta anche alle caratteristiche altimetriche e costruttive del collegamento oggetto del presente studio si evidenziano le situazioni di seguito descritte:

- La strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 RHO - MONZA) in comune di Novate Milanese allo studio si sviluppa per circa 835 metri con andamento prevalentemente est-ovest nell'area a nord di Milano.  
Il progetto consiste nella realizzazione strada di collegamento urbana a semplice carreggiata con andamento prevalentemente complanare al tracciato autostradale posto in prossimità, finalizzata a garantire le connessioni di tipo locale a ridosso della linea ferroviaria FNM Milano Varese.  
In particolare il tracciato collega direttamente le vie Di Vittorio e via per Bollate (detta altrimenti via IV Novembre nel tratto in comune di Bollate)

distinguono, come indicato nella seguente Tabella, nella quale vengono individuati anche i comuni interessati e la società Concessionaria che si prenderà in carico ciascuna tratta.

Le progressive di inizio e fine sono indicative e rapportate alla presente fase progettuale. Le progressive di inizio e fine sono indicative e rapportate alla presente fase progettuale

Tratta	Inizio	Fine	Caratteristiche tecniche prevalenti	Comuni interessati	Concessionaria
<b>EST</b>	Rotatoria di via IV Novembre o via per Bollate	Sottoattraversamento sulla linea ferroviaria Milano-Varese	Nuovo tracciato	Novate Milanese (Bollate)	Serravalle
<b>OVEST</b>	Sottoattraversamento sulla linea ferroviaria Milano-Varese	Via G. Di Vittorio Km.0+834	Nuovo tracciato	Novate Milanese (Bollate)	ASPI

Il progetto stradale è stato suddiviso in 2 tratte omogenee dal punto di vista delle caratteristiche tecniche prevalenti che le contradd-

## 2 Programmazione di settore e pianificazione territoriale e urbanistica

### **La pianificazione attuativa**

Dal confronto tra il progetto e la pianificazione attuativa, prevista ed in atto, non si sono riscontrate interferenze dirette.

Ciò risulta plausibile considerando che la maggior parte dell'itinerario di progetto ricalca la sede esistente ed il tratto in variante è previsto in un ambito a destinazione agricola.

Pertanto, l'attenzione è stata posta soprattutto alle situazioni di "contiguità" tra il tracciato allo studio e le iniziative programmate attraverso pianificazione attuativa.

In tal senso, dall'analisi dei PGT risultano alquanto numerosi i casi di Piani presenti in affiancamento all'attuale sede della SP46. La ragione risiede nel fatto che la maggior parte degli strumenti urbanistici dei Comuni interessati individua nei territori periferici, dove è stata realizzata la strada provinciale, proprio le aree di espansione, che per alcuni di essi fanno parte ormai della scorta delle ultime risorse disponibili. Tuttavia la maggior parte di tali risorse hanno ormai trovato piena attuazione. Passando in rassegna le singole situazioni si evidenzia quanto segue.

- in Comune di Bollate, dove sono presenti i Piani dimensionalmente più rilevanti, si segnalano tre grandi interventi, tutti in località Cascina del Sole. Due di essi sono a destinazione plurifunzionale, ma con prevalenza netta della residenza rispetto al

commerciale e ai servizi, ma non interessato dall'intervento oggetto del presente studio. Il lotto residenziale più ad ovest (verso via IV Novembre) risulta interamente realizzato, completo anche delle sistemazioni esterne (verde, percorsi pedonali e ciclabili), con fronte verso la strada provinciale protetto da dune artificiali sistemate a verde di circa 3/4 metri di altezza. Il secondo lotto polifunzionale con prevalenza residenziale, a sud di via Monte Grappa-via Silvio Pellico, è totalmente libero. Il terzo lotto, a destinazione industriale, posizionato sul lato ovest dell'attuale SP46 (sul fronte opposto allo stabilimento della ex Tonolli) è pressoché libero, ma si è rilevata la presenza di cantieri su minime porzioni.

- In Comune di Novate Milanese sono da segnalare due iniziative, entrambe in corso di realizzazione. L'area interessata è la medesima per i due interventi ed è posizionata in adiacenza all'intersezione tra la Rho-Monza e la comunale Bollate-Novate Milanese (Via Piave). L'intervento per la realizzazione di un insediamento ricettivo è posto più verso lo scalo ferroviario delle FERROVIENORD, mentre l'intervento pubblico per la realizzazione di un'area a verde attrezzato è posizionato verso lo svincolo. Quest'ultimo intervento, per la sua posizione delicata rispetto alla sede

stradale ed al nodo di svincolo è quello più esposto ad eventuali interferenze con il progetto di potenziamento.

- In Comune di Baranzate si segnala un unico episodio di pianificazione attuativa, di rilevante dimensione e localizzato in fregio alla rotonda sulla Varesina, nell'unica area ancora libera, a sud del nodo. L'attuazione appare imminente in quanto il piano è già stato presentato agli uffici tecnici comunali, dalla società Multiservice e riguarda l'insediamento di una attività commerciale, la cui localizzazione nei confronti dello schema progettuale allo studio comporta la necessità di una reciproca compatibilizzazione. Ma anche tale comparto, stante la lontananza dal sito oggetto di interesse, non è minimamente interessato dall'intervento oggetto del presente studio.

In ultima analisi, risulta evidente che il quadro della pianificazione locale in essere non subisce variazioni degne di nota per le potenziali interferenze con il collegamento oggetto della presente relazione.



### 3 VINCOLI AMBIENTALI E PAESISTICI E AREE PROTETTE

La prossimità al capoluogo e la specializzazione terziario-industriale che caratterizza l'area entro la quale si sviluppa la SP46 Rho-Monza non ne hanno fatto perdere completamente i caratteri di naturalità, ancora percepibili nella zona dei torrenti delle Groane.

Il Parco delle Groane ha qui le sue propaggini più meridionali, interessando il territorio comunale di Bollate e mantenendo ancora caratteri di naturalità con ampie zone boscate alternate ad aree agricole.

I corsi d'acqua che attraversano il territorio (Severo, Giusa, Nirone, Pudiga e Garbogera), ormai completamente inseriti nel tessuto degli insediamenti urbani, sono percepibili solo a tratti come segni significativi del paesaggio locale.

Nell'area sopravvive ancora una attività agricola tradizionale, sebbene in aree sempre più residuali e frammentate del tessuto urbano. Tuttavia, nella specifica area interessata dall'intervento oggetto del presente studio, non sono presenti vincoli di natura ambientale e/o paesistica.

Si specifica altresì che, l'intervento di che trattasi, si pone nella immediata prossimità della EX SP 46 Rho Monza, il cui intervento, attualmente in fase di esecuzione, ha analizzato compiutamente ed

approfonditamente le interazioni con i vincoli di natura ambientale e paesistici esistenti. I relativi impatti sono stati puntualmente individuati ed analizzati e lo studio di impatto ambientale eseguito per tale intervento ha consentito l'individuazione degli opportuni interventi di mitigazione/compensazione da eseguirsi.

**L'intervento di che trattasi, collocandosi nelle immediate prossimità dell'asse della SP 46 Rho Monza, non genera alcun impatto aggiuntivo rispetto all'intervento principale già assentito e tutt'ora in corso di realizzazione che, pertanto, prevede già ogni azione mitigativa opportuna.**

A maggiore evidenza, si riepilogano sinteticamente i vincoli presenti e valutati per



l'intervento complessivo di riqualifica della SP 46, dai quali emerge chiaramente come, l'intervento oggetto del presente studio, si collochi in un ambito sul quale non vi sono vincoli che non siano già stati ampiamente approfonditi, valutati e mitigati, nell'intervento principale di riqualifica della SP 46 Rho Monza.

#### 3.1 Vincoli ambientali e paesistici analizzati per l'intervento complessivo di riqualifica della SP 46 Rho Monza.

Il tracciato in progetto è stato messo a confronto con il sistema dei vincoli paesistico-ambientali e storico-monumentali (come evidenziato nella Tavola 3.1).

I principali elementi presi in considerazione sono di seguito indicati, riportando gli estremi della legislazione di riferimento:

- vincoli ambientali e paesistici, come da art.136 del D.Lgs.42/04 (ex D.Lgs.490/99 art.139 e segg., già L. 1497/39);
- fiumi e zone boschive, come da art.142, lett. c, g del D.Lgs.42/04 (ex D.Lgs.490/99 art.146, lett. c, g, già L. 431/85);
- vincoli monumentali, come da artt.10 e 12 del D.Lgs.42/04 (ex D.Lgs.490/99 art.2 e segg., già L. 1089/39);
- vincoli storico-ambientali derivanti dalle

### 3 Vincoli ambientali e paesistici e aree protette

indicazione dei PRG.

Vengono, inoltre, cartografati, in termini di perimetro, i Parchi Regionali e i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale, che saranno meglio esplicitati al paragrafo successivo.

Le informazioni prese in considerazione riguardano un territorio relativamente esteso a cavallo della SP46, allo scopo di meglio valutare la continuità dei vincoli ed il più ampio contesto in cui sono inseriti.

Per arricchire le informazioni relative al patrimonio storico-architettonico dell'ambito interessato dal progetto, sono stati, anch'essi, evidenziati i Beni catalogati dalla Provincia di Milano in occasione della redazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Catalogo BAA).

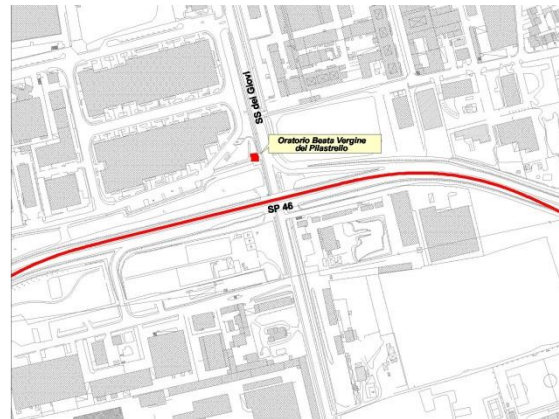
Si rileva, infatti, l'esistenza di un tessuto urbano consolidato da vari e diversificati centri storici, che connotano la formazione e le tradizioni locali, con un consistente patrimonio storico culturale, composto da ville patrizie e palazzi con i relativi giardini e annessi. Ne sono esempi il Castellazzo di Bollate e le ville Imbonati-Manzoni, Crivelli, Archinto, Casati Castaldi.

Molti di questi immobili sono diventati pubblici e non di rado ospitano servizi, strutture o sedi municipali.

Fra i Beni di interesse storico-monumentale individuati dalla Provincia di Milano, occorre segnalare, per la sua estrema vicinanza all'as-

se stradale in progetto, l'Oratorio delle Beata Vergine del Pilastrello a Paderno Dugnano. I "pilastrelli", termine sinonimo di "miliare", collocati dai Romani lungo le vie consolari, vennero in seguito utilizzati per levare edicole alla Vergine Maria, probabilmente come simbolo di protezione per i viandanti.

La chiesetta dedicata alla Beata Vergine del Piastrello di Paderno Dugnano, si trova lungo la Statale dei Giovi ed era internamente arricchita da pregevoli affreschi quattrocenteschi.



Era chiamata dalla popolazione locale "giesuolo" campestre ed era meta di una processione annuale propiziatrice dei raccolti agricoli.

Negli anni Settanta ha subito, in seguito a modifiche della viabilità, alterazioni permanenti della tipologia originale.

Esaminando l'area interessata dall'intervento allo studio, si evidenzia come, trattandosi di un potenziamento prevalentemente in sede, non sussistano particolari problemi di interferenze con il sistema ambientale, ad eccezione del tratto in affiancamento all'ex. Parco Agricolo della Balossa (PLIS), recentemente unificato al Parco regionale Nord Milano, che rappresenta un vincolo di tutela e conservazione dell'unica area agricola ancora compatta e di un certo rilievo all'interno del comparto urbanizzato attraversato dalla SP46.

I corsi d'acqua intercettati dalla strada (il Seveso e i torrenti delle Groane) sono oggetto di vincolo paesistico-ambientale e, pertanto, particolare cautela deve essere posta nella progettazione dei manufatti di attraversamento di questi corsi d'acqua già eccessivamente artificializzati dall'intervento antropico e dalla espansione dell'urbanizzato.

Maggiori problemi si rilevano per il tratto in variante in territorio di Baranzate, previsto in galleria, dove il progetto deve salvaguardare, da una parte, la falda idrica sotterranea, che ha una soggiacenza relativamente modesta, dall'altra, il letto dei torrenti intercettati, che in questo tratto presentano un alveo piuttosto incassato.

Occorre ricordare che l'analisi effettuata si

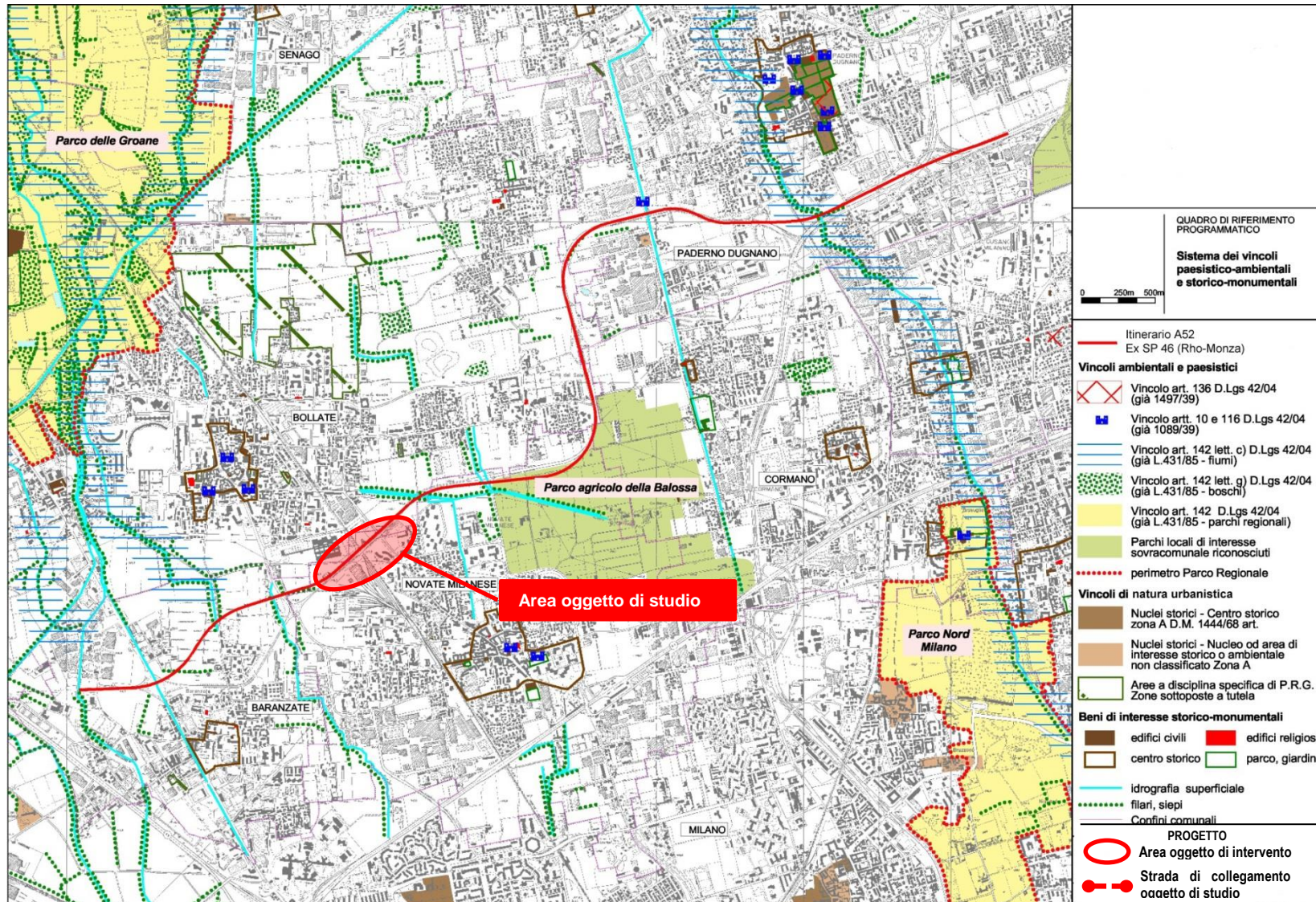
limita a considerare i vincoli ex lege e non è certo esaustiva dell'analisi relativa alle risorse ambientali e paesistiche presenti nel territorio in esame; ne è sufficiente per evidenziare le reali e complesse problematiche inerenti la difesa del suolo.

Analisi più approfondite, anche con indagini sul campo, attengono agli studi riguardanti le singole componenti (suolo e sottosuolo, vegetazione-flora e fauna, ambiente idrico, paesaggio), per i risultati delle quali si rimanda al Quadro di riferimento Ambientale.

### **3.2 Vincoli ambientali e paesistici analizzati per la strada di collegamento urbana in affiancamento alla A52 (ex SP 46 Rho-Monza)**

Come già rappresentato l'intervento oggetto del presente studio si colloca in un'area non gravata da vincoli di natura ambientale e paesaggistici ed, inoltre, non genera impatti aggiuntivi rispetto all'intervento principale di riqualifica della SP 46, assentito ed attualmente in fase di esecuzione.

Tav. 3.1 - Sistema dei vincoli paesistico-ambientali e storico-monumentali



### **Parchi e aree regionali protette**

Gli elementi principali che caratterizzano il sistema delle aree protette del territorio attraversato dalla SP46 sono costituiti dal Parco Regionale delle Groane e dai Parchi Locali di Interesse Sovracomunale della Balossa, recentemente confluito nel Parco Regionale Nord Milano, come meglio illustrato nel paragrafo seguente, e del Grugnotorto-Villoresi.

Le previsioni dei Piani Territoriali di Coordinamento dei parchi sono state riportate nella Tavola 3.2, allo scopo di predisporre un disegno completo delle informazioni e delle indicazioni sullo stato dei luoghi e sulle previsioni di pianificazione-tutela, indispensabile per meglio valutare l'effetto dell'opera infrastrutturale in esame sull'ambiente attraversato.

#### ***Parco Regionale Nord Milano – Ex Plis Parco agricolo della Balossa***

Localizzato fra gli assi autostradali dell'A4, della Rho-Monza e della Milano-Meda, il Parco della Balossa ha lo scopo di tutelare un ambito libero residuale attorno al complesso rurale della cascina Balossa.

Il parco è stato istituito con Deliberazione della Giunta Provinciale n°332/07 del 21/05/07 ed è gestito, tramite convenzione, dai Comuni di Cormano e Novate Milanese.

Il Parco è situato nella porzione centro-set-

tentrionale della provincia di Milano, fra l'alta pianura irrigua del Villoresi e la media pianura irrigua dei fontanili, in un ambito densamente urbanizzato, attraversato da importanti direttrici di comunicazione e caratterizzato da scarsi spazi aperti, limitati alle frange tra un centro urbano e l'altro.

Il Parco può garantire, pur con le forti restrizioni determinate dalle sue esigue dimensioni e dalla presenza della densa area insediata a nord del capoluogo, una continuità del fondamentale sistema ecologico fra il Parco Nord e il Parco delle Groane.

Le attività agricole, per quanto penalizzate dalla forte pressione antropica e da una rete irrigua (derivata dal Villoresi) dismessa o priva di manutenzione, appaiono ancora presenti, con una cospicua presenza di seminativi e colture ortovivaistiche, oltre ad alcuni incolti degradati, mentre il prato appare poco rappresentato.

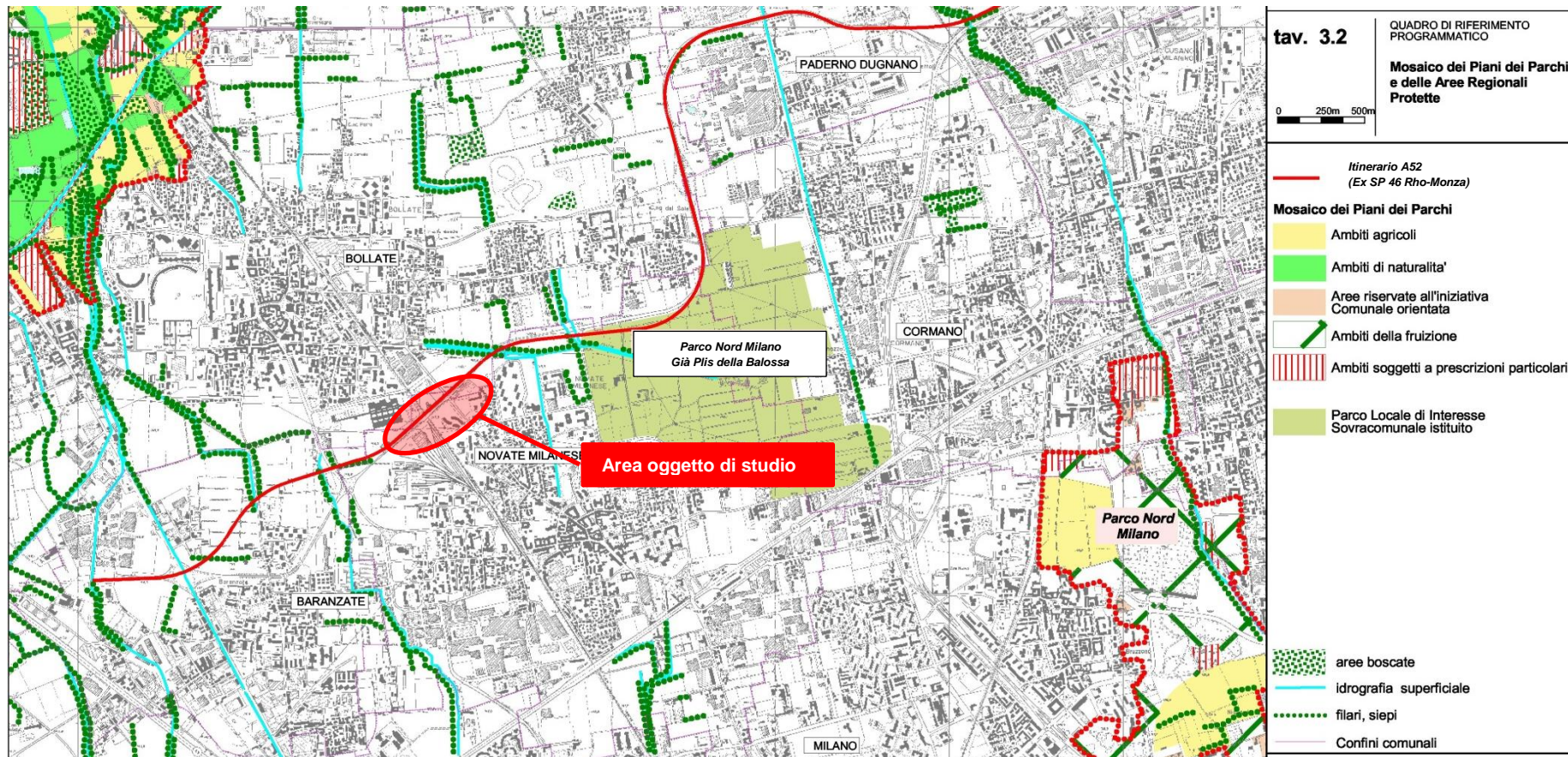
Il Parco, inizialmente nato come PLIS, è stato oggetto di recente accorpamento con il Parco Regionale Nord Milano, in forza della L.R. n° 40 del 22/12/2015, in base alla quale, il PLIS della Balossa è stato annesso al Parco Regionale Nord Milano.

Tale accorpamento non ha inciso, né sull'estensione del perimetro del precedente PLIS della Balossa, né sulla relativa zonizzazione.

Ne deriva che, anche in seguito a tale

accorpamento, l'intervento oggetto del presente studio non ricade nell'ambito del perimetro di tale Parco Regionale.

Tav. 3.2 – Mosaico dei Piani dei Parchi e delle Aree Regionali Protette



## 4 SINTESI DELLE PRESCRIZIONI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

Al fine di verificare la coerenza tra il progetto allo studio e le indicazioni contenute negli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale descritti nei capitoli precedenti, di seguito vengono riportate le specifiche prescrizioni contenute negli atti normativi di ciascuno strumento considerato, con riferimento ai particolari ambiti di volta in volta interferiti direttamente dal tracciato stradale in progetto.

### 4.1 Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) e del Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Per quanto riguarda il PTPR della Lombardia e gli aggiornamenti/integrazioni ad esso apportati attraverso la proposta di PPR (di cui si è trattato nel Capitolo 2.2), l'ambito di valenza ambientale e paesistica coinvolto dal progetto stradale è, come detto, il paesaggio della bassa pianura irrigua (in particolare foraggera), per il quale gli indirizzi di tutela sono quelli riportati nella tabella a fianco. Nelle tabelle alle pagine seguenti sono, invece, riportate le indicazioni relative agli indirizzi di tutela introdotti dal PPR per le aree di frangia destrutturata che pure caratterizzano l'area interessata dall'intervento allo studio. A parte queste indicazioni, il livello di azione del PTPR non prevede disposizioni normative

<b>PTPR: PAESAGGI DELLA BASSA PIANURA IRRIGUA</b>	
<b>Indirizzi di tutela generali (Parte I – punto 5)</b>	
I paesaggi della bassa pianura irrigua vanno tutelati rispettandone sia la straordinaria tessitura storica che la condizione agricola altamente produttiva.	
<b>Aspetti particolari</b>	<b>Indirizzi di tutela</b>
<p><b>La campagna</b> Soggetta alla meccanizzazione l'agricoltura ha ridotto le partiture poderali e, conseguentemente, gli schermi arborei e talvolta anche il sistema irriguo mediante l'intubamento. Anche le colture più pregiate come le marcite, i prati marcitori e i prati irrigui scompaiono per la loro scarsa redditività.</p>	Vanno promossi azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale. La Regione valuterà la possibilità di intervenire in tal senso anche attraverso un corretto utilizzo dei finanziamenti regionali e comunitari per il settore agricolo e la riqualificazione ambientale. E' auspicabile che gli Enti locali attivino autonomamente forme di incentivazione e concertazione finalizzate alla tutela delle trame verdi territoriali, anche in occasione della ridefinizione del sistema comunale degli spazi pubblici e del verde.
<p><b>I canali - Sistema irriguo e navigli</b> Il sistema delle acque irrigue nella pianura lombarda comprende 81 canali derivati da fiumi e centinaia di rogge e colatori. Dodici di questi canali, in particolare, assumono le dimensioni, la portata e la lunghezza dei grandi fiumi lombardi; di questi tre sono navigli, realizzati anche per il trasporto di materiali pesanti diretti a Milano e per l'avvio di merci lavorate al porto di Genova. La rete idrografica superficiale artificiale è uno dei principali caratteri connotativi della pianura irrigua lombarda. Storicamente la cura nella progettazione e realizzazione di queste opere ha investito tutte le componenti, anche quelle minori: chiuse, livelle, ponti ecc..</p>	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. Anche in questo caso, assume carattere prioritario l'attivazione di una campagna ricognitiva finalizzata alla costruzione di uno specifico repertorio in materia, che aiuti poi a guidare la definizione di specifici programmi di tutela, coinvolgendo tutti i vari enti o consorzi interessati.

specifiche per le nuove infrastrutture o per le interferenze tra queste e gli ambiti territoriali individuati, pertanto, non sono da segnalare

particolari prescrizioni a cui deve sottostare il progetto allo studio.

**PPR: AREE e AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI (1/2)****Aree di frangia destrutturate (Parte IV – punto 2.2)****Descrizione.**

Per aree di frangia destrutturate si intendono quelle parti del territorio periurbano costituite da piccoli e medi agglomerati, dove spazi aperti 'rurbanizzati' e oggetti architettonici molto eterogenei fra loro, privi di relazioni spaziali significative, alterano fortemente le regole dell'impianto morfologico preesistente fino a determinarne la sua totale cancellazione e la sostituzione con un nuovo assetto privo di alcun valore paesistico ed ecosistemico, che presenta situazioni in essere o a rischio di degrado e/o compromissione.

**Criticità.**

verimento/perdita di qualsiasi forma di identità paesistica e talvolta di condizioni minimali di abitabilità, cui fanno riscontro:

- frammentazione, omologazione e "banalizzazione" del paesaggio degli spazi aperti, aggravata dalla recente tendenza alla densificazione o alla rarefazione degli insediamenti, con interclusione, frammentazione e dequalificazione diffusa delle aree agricole periurbane, insufficienza e mancanza di qualità architettonico-spaziale e funzionale degli spazi d'uso pubblico, perdita delle visuali lontane;
- accerchiamento e progressiva interclusione di elementi isolati del patrimonio storicoarchitettonico e/o naturale che vengono estraniati dal loro contesto;
- diffusione di oggetti monofunzionali privi di alcun legame o di riferimenti ai luoghi con formazione di nuove centralità urbane senza alcuna logica di continuità con le preesistenti;
- usi e riusi spesso impropri del patrimonio edilizio e conflitti d'uso dei suoli;
- scarsa qualità architettonica e ambientale degli insediamenti produttivi e logistici;
- presenza invasiva delle infrastrutture a rete, sia viabilistiche che per il trasporto dell'energia e delle opere finalizzate alla sua produzione;
- forte concentrazione di impianti per le telecomunicazioni e la radiotelevisione che determinano, in alcune aree, oltre a forti criticità di tipo percettivo, anche emergenze per la salute della popolazione;
- presenza di aree sottoutilizzate e dismesse in abbandono.

**Indirizzi di riqualificazione.**

Ridefinizione di un chiaro impianto morfologico prioritariamente attraverso:

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



**PPR: AREE e AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI (2/2)**

*(continua ...)* **Aree di frangia destrutturate (Parte IV – punto 2.2)**

**Indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio.**

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

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

#### 4.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Città Metropolitana di Milano

Per quanto attiene al sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo del PTCP della Provincia di Milano (di cui si è trattato nel Capitolo 2.3), gli elementi coinvolti dal progetto stradale, come descritto in precedenza, sono:

- ambiti di rilevanza paesistica e fasce di rilevanza paesistico-fluviale;
- elementi storico-architettonici;
- percorsi di interesse paesistico;
- corsi d'acqua;
- filari, arbusteti e siepi.

Con riferimento a tali elementi, gli indirizzi strategici di piano e le relative disposizioni contenute nelle Norme di Attuazione del PTCP vigente sono quelli riportati nella tabella a fianco e alle pagine successive.

Sebbene siano scarsi i riferimenti diretti alle opere di tipo infrastrutturale, nel testo degli articoli sono stati evidenziati con grafia differente i passaggi relativi alle indicazioni che possono influire in maniera diretta sul progetto allo studio, da un lato, vincolando e guidando le scelte progettuali di tracciato, dall'altro, risultando determinanti nella definizione delle azioni di mitigazione e compensazione ambientale che accompagneranno l'opera stradale.

#### **PTCP vigente: SISTEMA PAESISTICO-AMBIENTALE E DI DIFESA DEL SUOLO (1/5)**

##### **Ambiti di rilevanza paesistica e fasce di rilevanza paesistico-fluviale (Art.31-NA vigenti)**

###### Descrizione.

Sono aree connotate dalla presenza di elementi di interesse storico, geomorfologico, naturalistico e dove si manifestano dinamiche idrauliche, intese come sistemi territoriali costituiti dal corso d'acqua naturale e dal relativo contesto paesistico, caratterizzato da elementi morfologici, naturalistici, storico-architettonici e culturali. Sono altresì comprese le aree che necessitano di una riqualificazione dal punto di vista paesistico. Le modalità di intervento ammesse in tali zone rispondono al principio della valorizzazione (mantenimento e ripristino dei caratteri fondamentali originari).

###### Indirizzi strategici di piano.

Mirano alla tutela e al potenziamento degli elementi e delle unità ecosistemiche che li caratterizzano oltre che allo sviluppo di attività ricreative e culturali purché compatibili con l'assetto paesistico e, in riferimento alle aree fluviali, purché non in contrasto con le esigenze di tutela naturalistica e nel pieno rispetto della funzionalità ecologica di tali ambiti. ***E' da perseguire la conservazione, la riqualificazione ed il recupero del paesaggio e dei suoi elementi costitutivi.***

In particolare per quanto riguarda le aree fluviali gli indirizzi del PTCP mirano:

- alla valorizzazione e salvaguardia nel tempo della qualità del patrimonio idrico superficiale e del suo contesto naturalistico;
- allo sviluppo degli ecosistemi in funzione del potenziamento del corridoio ecologico naturale principale.

###### Disposizioni.

- Vanno salvaguardati gli elementi orografici e geomorfologici del terreno di cui all'art. 51, fatti salvi gli interventi ammessi dal Piano Provinciale delle Cave.
- Nelle fasce di rilevanza paesistico-fluviale non sono consentite di norma le attività estrattive né la localizzazione di impianti di smaltimento e recupero dei rifiuti di cui all'art. 7 del D.lgs. 22/97. Qualora sia dimostrata l'oggettiva impossibilità di diversa localizzazione, al di fuori di tali ambiti, la realizzazione dei suddetti impianti deve essere assoggettata a misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientale.
- Le nuove espansioni edilizie andranno previste a completamento del margine urbano dei nuclei esistenti, evitando la formazione di nuovi sistemi insediativi sconnessi dai nuclei stessi. La progettazione degli interventi, in particolare per quelli direttamente prospicienti i corsi d'acqua e i Navigli storici, dovrà essere mirata all'inserimento storico, paesistico ed ambientale. Il recupero e l'ampliamento degli edifici situati in tali aree avverrà nel rispetto dei caratteri paesistico-ambientali storici locali.
- ***Dovrà essere evitata la realizzazione di manufatti nei punti di confluenza fra corsi d'acqua.***
- ***Non è consentita l'installazione di cartellonistica pubblicitaria.***
- ***Ai fini della valutazione di assoggettabilità alla procedura di VIA degli interventi di cui all'Allegato B del D.P.R. 12 Aprile 1996, ricadenti in tali ambiti, sono da considerare gli specifici elementi di valenza paesistico-ambientale caratterizzanti il contesto in cui è ricompreso l'intervento.***

**PTCP vigente: SISTEMA PAESISTICO-AMBIENTALE E DI DIFESA DEL SUOLO (2/5)**

*(continua ...)* **Ambiti di rilevanza paesistica e fasce di rilevanza paesistico-fluviale (Art.31-NA vigenti)**

*(continua ...)* **Descrizione.**

- Negli ambiti di rilevanza paesistica lungo i Navigli storici non devono essere alterati gli elementi di riconoscibilità e specificità tipologica esistente. Le opere di manutenzione e restauro degli specifici manufatti afferenti ai Navigli (strade, alzaie, sponde, chiuse e canali) andranno effettuate nel rispetto delle originarie tecniche costruttive. Gli elementi storici compresi in tali ambiti tutelati andranno valorizzati come elementi significativi di un più vasto sistema turistico e fruitivo.
- Gli interventi di riqualificazione territoriale d'iniziativa pubblica o privata comportanti ristrutturazione urbanistica dei nuclei esistenti, completamento degli aggregati urbani esistenti e nuove espansioni edilizie debbono concorrere al perseguimento degli obiettivi di tutela previsti dal PTCP per gli ambiti di cui al presente articolo e debbono essere coerenti e compatibili rispetto alle caratteristiche paesistico-ambientali del contesto in cui si inseriscono.

**Elementi storico-architettonici (Art.39-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Sono elementi storico-architettonico quali: edifici storici, religiosi, civili, militari, rurali, ville, parchi e giardini storici, edifici di archeologia industriale, luoghi e scenari della memoria storica e loro ambiti paesistici e spaziali di pertinenza, testimonianze significative della storia e della cultura, che costituiscono emergenze puntuali.

**Indirizzi strategici di piano.**

- **La tutela conservativa dei beni in oggetto, volta al mantenimento e al ripristino della loro originaria struttura e consistenza e al mantenimento dell'integrità e della significatività, anche estetico-visuale del contesto paesistico-ambientale connesso.**
- La promozione di riutilizzi e recuperi, volti anche alla conservazioni dei significati degli organismi, dei luoghi e dei contesti che li hanno prodotti originariamente.
- La valorizzazione anche dei siti storici di non particolare emergenza architettonica o paesistica, ma che rappresentano un valore diffuso e capillare, capace di attribuire identità storica e culturale ai luoghi nonché di assumere il ruolo di punti di appoggio per il Progetto di rete ecologica provinciale o per la strutturazione di percorsi turistico-ricreativi.

**PTCP vigente: SISTEMA PAESISTICO-AMBIENTALE E DI DIFESA DEL SUOLO (3/5)**

**Percorsi di interesse paesistico (Art.40-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Sono strade, ferrovie e canali che attraversano ambiti di qualità paesistica o che collegano mete di interesse storico e turistico, anche di importanza minore. Lungo tali percorsi vengono altresì individuati anche quei tratti o quei luoghi dai quali si godono ampie viste a grande distanza o con ampio campo visivo, che permettono di cogliere in modo sintetico i caratteri distintivi del paesaggio.

**Indirizzi strategici di piano.**

- Valorizzazione e conservazione dei tracciati e dei caratteri fisici, morfologici, vegetazionali o insediativi che costituiscono gli elementi di riconoscibilità e di specificità, anche funzionale, del percorso.
- Mantenimento, lungo i percorsi, dei luoghi panoramici.
- Incentivazione dei riusi finalizzati alla realizzazione di una rete di percorsi ciclopedonali.

**Disposizioni.**

- **All'esterno del perimetro urbanizzato gli interventi di trasformazione non devono limitare le visuali panoramiche nei punti e lungo i percorsi individuati.**
- Non è consentita, all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, l'installazione di cartellonistica pubblicitaria lungo il percorso, ad eccezione delle targhe, dei cartelli e di tutta la segnaletica direzionale ed informativa prevista dal Codice della Strada.
- Vanno tutelati e valorizzati gli elementi significativi che arricchiscono i percorsi di interesse paesistico ed ambientale.

**Corsi d'acqua (Art.46-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Per corso d'acqua si intende il sistema costituito dall'alveo, dalle acque che vi fluiscono e dalle relative sponde, considerando anche, nel caso dei corsi d'acqua naturali, la porzione di territorio costituita anche dalla pianura circostante, in cui hanno sede fenomeni morfologici, idraulici e naturalistico-ambientali connessi al regime ideologico del corso d'acqua. Le modalità di intervento ammesse per tali elementi rispondono al principio della valorizzazione (mantenimento e ripristino dei caratteri fondamentali originari).

**PTCP vigente: SISTEMA PAESISTICO-AMBIENTALE E DI DIFESA DEL SUOLO (4/5)**

*(continua ...)* **Corsi d'acqua (Art.46-NA vigenti)**

**Indirizzi strategici di piano.**

- Favorire il naturale evolversi dei fenomeni di dinamica fluviale e degli ecosistemi.
- Migliorare la capacità di laminazione delle piene e di autodepurazione delle acque.

**Indirizzi e prescrizioni di legge.**

- La programmazione e la progettazione degli interventi di difesa del suolo e di regimazione idraulica devono essere orientati verso soluzioni di tipo integrato che coniughino aspetti di prevenzione del rischio idraulico con il miglioramento della qualità delle acque e la fruibilità dei luoghi.
- ***Le opere di difesa del suolo, di regimazione idraulica e in generale ogni intervento infrastrutturale sui corsi d'acqua devono essere realizzati in modo da rispettare la diversità ambientale, da ridurre al minimo la rottura di stabilità degli ecosistemi locali e le sue ripercussioni sui tratti situati più a valle.*** In tal senso devono essere individuate, conformemente alle disposizioni del PAI, aree libere in cui consentire la naturale divagazione dei corsi d'acqua e favorire il ristagno delle acque di supero dei brevi periodi di intensa precipitazione meteorica ed il successivo lento rilascio delle stesse al termine della crisi, evitando ove possibile di procedere con opere strutturali. ***La progettazione e la realizzazione delle opere di cui sopra deve tendere non solo a minimizzare gli impatti sulle componenti ambientali, ma soprattutto al miglioramento della funzionalità ecologica dell'ambito fluviale e al miglioramento della qualità paesistica dei luoghi, con adeguati accorgimenti tecnici. Devono essere utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica, a meno che non sia dimostrata la loro inapplicabilità, anche con riferimento agli esempi progettuali di cui al Repertorio B.***
- Favorire la riduzione della pericolosità dei corsi d'acqua in caso di piena attraverso una regolare pulizia degli alvei con asportazione di materiale ingombrante e di quanto può ostacolare il regolare deflusso delle acque.
- Favorire ove possibile la sostituzione di opere di difesa del suolo di tipo tradizionale relativa a corsi d'acqua naturali, con sistemazioni di ingegneria naturalistica. A tal fine i manufatti in calcestruzzo, muratura, scogliera o prismata in caso di ripristino o adeguamento funzionale, non possono essere riparati o ristrutturati, ma devono essere sostituiti con interventi di rinaturazione delle sponde. È opportuno non mutare la tipologia costruttiva e lo stile di opere idrauliche, o connesse ai corsi d'acqua, che siano dotate di valore o riconoscibilità storico-architettonica.

**PTCP vigente: SISTEMA PAESISTICO-AMBIENTALE E DI DIFESA DEL SUOLO (5/5)**

*(continua ...)* **Corsi d'acqua (Art.46-NA vigenti)**

*(continua ...)* **Descrizione.**

- ***Le nuove opere di attraversamento stradale e ferroviario, o comunque le infrastrutture a rete che interessano i corsi d'acqua naturali, devono essere progettate nel rispetto della specifica Direttiva allegata alle Norme di Attuazione del PAI.***
- ***Vanno mantenuti i tracciati dei corsi d'acqua naturali. Gli interventi che comportano la regolazione dei corsi d'acqua naturali, i rivestimenti, la bonifica e altri simili che incidono sul regime delle acque, devono essere comunicati alla Provincia.***
- ***È vietata la copertura o il tombinamento dei corsi d'acqua ai sensi dell'art.41 del D.lgs 152/1999, fatti salvi casi dettati da ragioni di tutela di pubblica incolumità, ove sia dimostrata l'impossibilità di intervenire con altri sistemi o mezzi.*** Riguardo ai tombinamenti esistenti dei corsi d'acqua naturali, ai sensi dell'art.21 del PAI, i proprietari o concessionari predispongono, entro un anno dalla data di pubblicazione dell'atto di approvazione del PAI, una verifica di tali opere in corrispondenza degli attraversamenti dei centri urbani. ***Sono da privilegiare interventi di ripristino delle sezioni di deflusso a cielo aperto con priorità per quelle opere di copertura che determinano condizioni di rischio idraulico. Tali azioni risultano prioritarie per le aree libere dove non sussistano ostacoli agli interventi di rinaturazione e al ripristino della funzionalità idraulica.***
- ***Per i corsi d'acqua ad uso irriguo, gli interventi dovranno essere compatibili alle esigenze e alle necessità della funzione agricola.***

**Filari, arbusteti e siepi (Art.64-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Gli interventi ammessi per tali elementi rispondono al principio della valorizzazione (mantenimento e ripristino dei caratteri fondamentali originari).

**Indirizzi strategici di piano.**

Renderne la presenza sul territorio più diffusa ed omogenea.

**Disposizioni.**

***La Provincia promuove interventi per il potenziamento vegetazionale del territorio, da realizzare attraverso la messa a dimora di nuove piante o orientando lo sviluppo della vegetazione arborea ed arbustiva esistente, anche sulla base dei criteri progettuali presentati nel Repertorio B.***

Sempre in merito al PTCP della Provincia di Milano (di cui si è trattato nel Capitolo 2.3), ma con riferimento, in questo caso, al Progetto di Rete Ecologica, gli elementi coinvolti dal progetto stradale sono:

- i corridoi ecologici veri e propri (in particolare i corridoi ecologici secondari e le principali linee di connessione con il verde);
- le zone periurbane su cui attivare il consolidamento ecologico;
- i varchi;
- le barriere infrastrutturali.

Con riferimento a tali elementi (ed al sistema della Rete Ecologica più in generale), gli indirizzi strategici di piano e le relative disposizioni contenute nelle Norme di Attuazione del PTCP vigente (in parte modificati e integrati nella proposta di adeguamento del PTCP stesso) sono quelli riportati nelle tabelle a fianco e alle pagine successive.

Anche in questo caso sono stati evidenziati con grafia differente i passaggi relativi alle indicazioni che possono influire in maniera diretta sul progetto infrastrutturale allo studio, in particolare per quanto riguarda la definizione delle azioni di mitigazione e inserimento ambientale.

### **PTCP vigente : PROGETTO DI RETE ECOLOGICA (1/3)**

#### **Rete ecologica (Art.56-NA vigenti)**

##### **Descrizione.**

Sistema polivalente di collegamento tra ambiti naturali e ambiti agricoli diversificati tra loro da differenti caratteristiche ecosistemiche. La Rete Ecologica costituisce progetto strategico paesistico-territoriale di livello sovracomunale.

##### **Indirizzi strategici di piano.**

- Riequilibrio ecologico di area vasta e locale, attraverso la realizzazione di un sistema funzionale interconnesso di unità naturali di diverso tipo.
- Riduzione del degrado attuale e delle pressioni antropiche future attraverso il miglioramento delle capacità di assorbimento degli impatti da parte del sistema complessivo.
- Miglioramento dell'ambiente di vita per le popolazioni residenti ed offerta di opportunità di fruizione della qualità ambientale esistente e futura.
- Miglioramento della qualità paesistica.

##### **Disposizioni.**

- ***I progetti di opere che possono produrre ulteriore frammentazione della rete ecologica dovranno prevedere opere di mitigazione e di inserimento ambientale indicativamente contenute nel Repertorio B, in grado di garantire sufficienti livelli di continuità ecologica.***
- ***Le compensazioni ambientali dovranno favorire la realizzazione di nuove unità ecosistemiche, coerenti con le finalità della rete ecologica provinciale.***

#### **Corridoi ecologici e direttrici di permeabilità (Art.58-NA vigenti)**

##### **Descrizione.**

Fasce territoriali a più elevata naturalità rispetto alle aree circostanti, che consentono alla fauna spostamenti da un'area naturale ad un'altra, rendendo accessibili zone di foraggiamento altrimenti precluse e consentendo scambi genetici, oltre ad aumentare la qualità del paesaggio. La distinzione tra corridoio primario e secondario è determinata dall'ampiezza della fascia e, soprattutto, dall'importanza naturalistica e strategica dei gangli che essa connette rispetto alla funzionalità complessiva della rete. I criteri e le modalità di intervento ammesse all'interno dei corridoi ecologici rispondono al principio della riqualificazione. Vengono inoltre individuati i corridoi ecologici fluviali, costituiti dai corsi d'acqua e relative fasce riparie che possono svolgere, se opportunamente valorizzati, una funzione particolarmente importante di connessione ecologica.

##### **Indirizzi strategici di piano.**

Favorire l'equipaggiamento vegetazionale del territorio per permettere gli spostamenti della fauna da un'area naturale all'altra, rendendo accessibili zone di foraggiamento altrimenti perdute.

**PTCP vigente: PROGETTO DI RETE ECOLOGICA (2/3)**

(... continua) **Corridoi ecologici e direttrici di permeabilità (Art.58-NA vigenti)**

**Disposizioni.**

*In tali ambiti la realizzazione di nuovi insediamenti ed opere che possano interferire con la continuità dei corridoi e delle direttrici di permeabilità deve essere preceduta dalla realizzazione di fasce di naturalità orientata nel senso del corridoio stesso per una larghezza idonea a garantirne la continuità (in via indicativa almeno 50m), anche sulla base dei criteri progettuali presenti nel Repertorio B.*

**Zone periurbane ed extraurbane su cui attivare il consolidamento ecologico (Art.61-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Aree che, sulla base della presenza di unità ecosistemiche, corrispondono alle seguenti definizioni:  
- zone periurbane, limitrofe o intercluse tra l'urbanizzato, che possono interessare aree di frangia urbana e che presentano caratteri di degrado e frammentazione;  
- zone extraurbane, intese quali aree agricole esterne agli ambiti urbani, caratterizzate dalla presenza di consistenti elementi vegetazionali.  
I criteri e le modalità di intervento ammesse in tali aree rispondono al principio della riqualificazione.

**Indirizzi strategici di piano.**

Individuazione di ambiti di territorio potenzialmente caratterizzabili da nuovi elementi ecosistemici di appoggio alla struttura portante della rete ecologica.

**Disposizioni.**

- I progetti di nuova edificazione vanno integrati con proposte relative all'inserimento paesistico dell'opera nel contesto di frangia.
- In alternativa a forme di intervento edilizio episodiche o isolate vanno promossi accordi fra soggetti pubblici e privati al fine di incentivare uno sviluppo orientato alla razionalizzazione funzionale e morfologica dell'area di frangia.

**Varchi funzionali ai corridoi ecologici (Art.59-NA vigenti)**

**Descrizione.**

Zone territorialmente limitate in corrispondenza dei corridoi funzionali al progetto di rete ecologica, dove l'andamento dell'espansione urbana ha determinato una significativa riduzione degli spazi agricoli o aperti. I criteri e le modalità di intervento ammesse in tali ambiti rispondono al principio della riqualificazione.

**PTCP vigente: PROGETTO DI RETE ECOLOGICA (3/3)**

(... continua) **Varchi funzionali ai corridoi ecologici (Art.59-NA vigenti)**

**Indirizzi strategici di piano.**

Evitare la saldatura dell'edificato e riequipaggiare, con vegetazione autoctona, tali zone.

**Disposizioni.**

- In corrispondenza di ciascun varco deve essere evitata la saldatura dell'urbanizzato, mantenendo lo spazio minimo inedificato tra due fronti, tale da garantire la continuità del corridoio ecologico.
- *In corrispondenza delle maggiori criticità strategiche ai fini della continuità dei corridoi ecologici nelle aree più intensamente urbanizzate (crf. foto aeree allegate alla Relazione Generale del PTCP) devono essere ulteriormente previsti progetti di rinaturazione per il rafforzamento del corridoio ecologico.*
- Nell'ambito dei programmi di rimboschimento deve essere data priorità agli interventi di tali zone.

**Barriere infrastrutturali ed interferenze con la rete ecologica (Art.60-NA vigenti)**

**Descrizione.**

*Ambiti di interferenza tra le principali infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti e programmate e gli elementi della rete ecologica. I criteri e le modalità di intervento ammesse in tali ambiti rispondono al principio della riqualificazione.*

**Indirizzi strategici di piano.**

*Rendere permeabile la cesura determinata dalle infrastrutture.*

**Disposizioni.**

*Previsione di passaggi faunistici con relativo impianto vegetazionale di invito e copertura, nonché specifici interventi di miglioramento della permeabilità del territorio, anche utilizzando le indicazioni progettuali di cui al Repertorio B. Tali interventi sono da considerarsi prioritari nel caso di nuove infrastrutture. In caso tali nuove infrastrutture fossero in contrasto con le norme specifiche di area protetta, sarà necessario procedere alla richiesta di autorizzazione in deroga ex LR 86/83 o attuare le procedure di variante.*

**PTCP proposto: TUTELA E SVILUPPO DEGLI ECOSISTEMI NATURALI****Dorsale verde nord (Art.48-NA proposte)****Descrizione.**

Struttura portante strategica del sistema di connessione ecologica e ambientale della parte settentrionale della provincia. I suoi punti di forza sono rappresentati dai parchi naturali e regionali, dai PLIS, dai SIC e dalle ZPS; i punti critici sono essenzialmente le aree di modesta estensione territoriale non esplicitamente tutelate. I suoi obiettivi sono il mantenimento degli spazi non costruiti esistenti ed il potenziamento dell'apparato vegetazionale delle aree comprese nel perimetro per essa individuato.

**Indirizzi strategici di piano.**

- i progetti di nuova edificazione eventualmente previsti da atti di pianificazione urbanistica vigenti, dovranno prevedere interventi di mitigazione e compensazione naturalistica (utilizzando anche il Repertorio allegato al PTCP) e adottare tutte le misure, anche di contenimento del peso insediativo previste e di adeguamento delle funzioni così da rendere l'intervento compatibile con le finalità di connessione ecologica e di sostenibilità ambientale;  
nel caso di nuove previsioni di trasformazione dovrà essere inserita nel documento di piano una relazione circostanziata ed esaustiva che analizzi tali previsioni in relazione alle finalità ecologico-territoriali della Dorsale. In particolare dovrà essere dimostrata la necessità primaria dell'intervento, l'impossibilità alla sua realizzazione all'esterno del perimetro della Dorsale, la sua compatibilità con gli obiettivi di quest'ultima e precisate in modo dettagliato le opere di mitigazione e di compensazione connesse, che dovranno basarsi anche sul Repertorio allegato al PTCP ;
- per quanto riguarda le pregresse e future previsioni di espansione a verde, salvo motivato progetto, dovranno essere realizzate utilizzando esclusivamente specie autoctone e ponendo particolare attenzione alle finalità di potenziamento della connessione ecologica e sostenibilità ambientale del contesto;
- ***le grandi infrastrutture viarie e ferroviarie in progetto che intersechino la Dorsale verde nord dovranno prevedere all'interno del suo perimetro delle opere di mitigazione e compensazione particolarmente significative basandosi anche sul citato Repertorio, volte soprattutto a ridurre la frammentazione ecologico-territoriale causata.***

## 4 Sintesi delle prescrizioni degli strumenti di programmazione

### 4.3 Congruenza dell'intervento con gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica: quadro di sintesi.

Sulla base di quanto sin qui rappresentato emerge come l'intervento oggetto del presente studio, collocandosi a ridosso della generale riqualifica della SP 46 Rho Monza, si pone nell'ambito degli spazi esistenti a latere dell'infrastruttura principale, pertanto, su aree già destinate alla viabilità.

Per lo specifico tratto interessato dai lavori in argomento emerge inoltre, dalla verifica effettuata sugli strumenti di pianificazione locale e sovracomunale, l'assenza di vincoli di natura ambientale e paesaggistica.

Ne deriva, dunque, che non risultano criticità derivanti dall'attuazione dell'intervento in relazione alla compatibilità del medesimo con il quadro complessivo degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica nell'ambito dei quali l'area di intervento ricade.