

Tronco

A52 - TANGENZIALE NORD DI MILANO

Oggetto

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

CUP: -

Fase progettuale

PROGETTO ESECUTIVO

LA CONCEDENTE



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

LA CONCESSIONARIA



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

Il progettista



Descrizione elaborato

SIA - STUDIO AMBIENTALE

-
-

Studio Preliminare Ambientale
Sezione 3 - Quadro pianificatorio di riferimento

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	28/02/2023	EMISSIONE	R. Vezzani	M. Tomasin	M. Mariani
B	-	-	-	-	-
C	-	-	-	-	-
D	-	-	-	-	-
E	-	-	-	-	-

Codifica elaborato



Codice Fase Ambito Progressivo Tipo Lotto Zona Opera Tratto Rev

Scala

-

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	PIANO TERRITORIALE REGIONALE	3
2.1	ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE.....	3
2.1.1	OBIETTIVI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO.....	4
2.1.2	ZONE DI PRESERVAZIONE E SALVAGUARDIA AMBIENTALE	6
2.1.3	INFRASTRUTTURE PRIORITARIE	9
2.1.4	INDIRIZZI PER IL RIASSETTO IDROGEOLOGICO.....	24
2.1.5	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	28
2.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	34
3	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE.....	38
3.1	ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE.....	38
3.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	56
4	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONZA	58
4.1	ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE.....	58
4.1.1	DOCUMENTO DI PIANO.....	58
4.1.2	PIANO DEI SERVIZI	63
4.1.3	PIANO DELLE REGOLE.....	67
4.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	69
5	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CINISELLO BALSAMO	71
5.1	ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE.....	71
5.2	RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE	73
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	74

1 PREMESSA

La presente Sezione analizza il rapporto tra l'opera proposta ed il quadro degli strumenti di pianificazione di riferimento per l'ambito territoriale interessato.

L'analisi è sviluppata in riferimento ai seguenti piani di governo del territorio:

- Piano Territoriale Regionale;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza;
- Piano di Governo del Territorio del Comune di Monza.

L'analisi nel seguito sviluppata comprende la ricerca ed il confronto col quadro dei vincoli ambientali (tra cui anche i beni paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) integrati negli strumenti di pianificazione territoriale sopra elencati.

Si evidenzia che per quanto attiene all'analisi delle relazioni tra intervento e piani e programmi settoriali, il PTR di Regione Lombardia integra in sé i seguenti strumenti rispetto a cui sono state sviluppate specifiche considerazioni relazionali con il progetto stradale:

- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA);
- Piano di Gestione Distrettuale del distretto idrografico del fiume Po (PdGPo);
- Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) regionale;
- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT);
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC);
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR).

Per quanto attiene, invece, al rapporto tra intervento e strumenti di pianificazione di riferimento per specifici settori ambientali pertinenti al caso in oggetto (es. Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici, Piani di classificazione acustica, ecc.) si rimanda all'analisi delle singole componenti ambientali sviluppata nella Sezione 4 del presente Studio preliminare ambientale, riferita al "*Quadro ambientale di riferimento*".

Per quanto attiene alla pianificazione urbanistica locale, il progetto prevede l'interessamento marginale del territorio del Comune di Cinisello Balsamo (MI), in relazione alla realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza della curva di via Edison in affaccio all'area del Casignolo in territorio del Comune di Monza e alla previsione di una lieve modifica della rampa di uscita dall'A52 sulla SS36. In riferimento a ciò, è stato pertanto analizzato anche il vigente Piano di Governo del Territorio del Comune di Cinisello Balsamo, per quanto attiene agli elementi di attenzione e di disciplina definiti per le aree interessate e presenti in prossimità delle opere in progetto.

2 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

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

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

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

L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 2578 del 29 novembre 2022 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 17 dicembre 2022), in allegato alla Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NADEFR 2022).

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

Il PTR è attualmente sottoposto ad un percorso di variante di revisione complessiva dello strumento pianificatorio regionale. Il Consiglio regionale ha adottato tale la variante con d.c.r. n. 2137 del 2 dicembre 2021.

Ad oggi (febbraio 2023) la variante generale di PTR non è stata approvata e pertanto il riferimento ufficiale vero cui confrontarsi è il vigente PTR approvato nel 2010 e aggiornato sino al 2022.

2.1 ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE

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

Sono stati assunti anche gli elementi per i quali il Piano regionale costituisce quadro di riferimento per la valutazione di compatibilità dei Piani Territoriali di Coordinamento provinciali e dei Piani di Governo del Territorio comunali (art. 20, comma 1, primo periodo, L.r. n. 12/2005 e s.m.i.), che seppur non direttamente validi per il caso in oggetto (rappresentato da un progetto non previsto da PTCP e/o da PGT), contengono elementi di rilievo ambientale verso cui poter confrontare le trasformazioni del territorio attese dall'intervento viabilistico di progetto.

I contenuti del PTR analizzati sono nel seguito elencati:

- sistema degli obiettivi di riferimento;

- orientamenti per l'assetto del territorio regionale, riferiti nello specifico alle le zone di preservazione e salvaguardia ambientale e alle infrastrutture prioritarie per la Lombardia;
- indirizzi per il riassetto idrogeologico;
- disposizioni del Piano Paesaggistico Regionale.

Per quanto attiene ai criteri individuati dall'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31/2014 e s.m.i., i PGT e relative varianti adottati successivamente al 13 marzo 2019 devono risultare coerenti con criteri e gli indirizzi individuati dal Piano regionale per contenere il consumo di suolo. Fino all'adeguamento del PTCP al PTR integrato alla L.r. n. 31/2014, come indicato all'art. 5, comma 4, della suddetta Legge regionale, i comuni possono approvare varianti generali, assicurando un bilancio ecologico del suolo non superiore a zero, computato ai sensi dell'articolo 2, comma 1. Tale riferimento non risulta pertanto relazionabile all'intervento in oggetto, in quanto non riferibile a previsione promossa da enti comunali.

2.1.1 OBIETTIVI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO

Nella sua versione vigente il PTR individua 24 obiettivi generali che sono alla base degli orientamenti della pianificazione e della programmazione a livello regionale, toccando tematiche ampie e differenziate specificate poi da strumenti settoriali di livello regionale o provinciale.

Il Documento di Piano del PTR afferma che *“al fine di consentire una lettura più immediata sia da parte delle programmazioni settoriali, sia da parte dei diversi territori della Regione, i 24 obiettivi del PTR vengono declinati secondo due punti di vista, tematico e territoriale”*.

Nel seguito si riportano, pertanto, gli Obiettivi tematici (TM) per il settore *“Ambiente”*, le cui linee di azione risultino pertinenti al caso in oggetto. Non sono stati, pertanto, assunti gli Obiettivi tematici a cui sono associate linee di azioni perseguibili direttamente o indirettamente dall'intervento in progetto.

La selezione è stata svolta anche sulla base delle analisi sviluppate nella successiva Sezione 4 del presente Studio preliminare ambientale, riferita al *“Quadro ambientale di riferimento”*.

Sono quindi stati considerati i seguenti Obiettivi tematici (TM):

- TM 1.3 Mitigare il rischio di esondazione:
 - rinaturalizzare le aree di pertinenza dei corsi d'acqua;
 - promuovere modalità di uso del suolo negli ambiti urbani che ne riducano al minimo l'impermeabilizzazione, anche attraverso forme di progettazione attente a garantire la permeabilità dei suoli;
 - attuare il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Po (PAI) e il Piano di Gestione del Rischio di Alluvione (PGRA);
 - vietare la costruzione in aree a rischio di esondazione;
- TM 1.4 Perseguire la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua:
 - recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle fasce di pertinenza fluviale e degli ambienti acquatici;
 - gestire le aree ad elevato rischio idrogeologico che comportano limitazioni e particolari attenzioni nella definizione dello sviluppo insediativo e infrastrutturale;

- TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli:
 - contenere il consumo di suolo negli interventi per infrastrutture e nelle attività edilizie e produttive;
- TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate:
 - conservare gli habitat non ancora frammentati;
 - proteggere [...] il patrimonio forestale lombardo;
 - tutelare e favorire la presenza in ambito urbano di specie animali protette e minacciate di estinzione (es. Chiroterri);
- TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale:
 - valorizzare e potenziare la rete ecologica regionale, i parchi interregionali, i collegamenti ecologici funzionali fra le aree di Rete Natura 2000;
 - scoraggiare le previsioni urbanistiche e territoriali che possano compromettere la valenza della rete ecologica regionale;
 - creare nuove aree boscate negli ambiti di pianura e nell'area metropolitana;
- TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico:
 - prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali.

Come quadro di riferimento per l'analisi di relazione tra proposta di intervento e PTR sono utilizzati, come indicato, anche gli obiettivi (ambientali) del Sistema territoriale in cui ricade l'area di intervento, secondo la Tavola 4 del Documento di Piano del PTR.

L'area di intervento si colloca all'interno del "*Sistema territoriale Metropolitano*" (settore ovest), per il quale vengono selezionati (per pertinenza) i seguenti obiettivi e le relative linee d'azione sottese:

- ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale:
 - prevenire e ridurre i livelli di inquinamento acustico generati dalle infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario e aeroportuale) e dagli impianti industriali soprattutto in ambito urbano;
 - ridurre l'inquinamento atmosferico, con una specifica attenzione alle zone di risanamento per la qualità dell'aria, agendo in forma integrata sul sistema di mobilità e dei trasporti, sulla produzione ed utilizzo dell'energia, sulle emissioni industriali e agricole;
- ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale:
 - sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa;

- ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio:
 - applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, [...];
 - valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura;
- ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio:
 - valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa.

2.1.2 ZONE DI PRESERVAZIONE E SALVAGUARDIA AMBIENTALE

La Tavola 2 del PTR identifica le “Zone di preservazione e salvaguardia ambientale”.

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

L'intervento non interessa, né si colloca in prossimità di altre Zone di preservazione e salvaguardia ambientale considerate dal PTR, quali Siti Natura 2000, Parchi regionali e Siti Unesco.

Figura 2.1 – Dettaglio della Tavola 2 del PTR elaborata tramite strati informativi forniti dal Geoportale della Lombardia



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

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

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

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

Il **Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)** è lo strumento operativo previsto dalla legge italiana per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali (d.lgs. n. 49 del 2010, in attuazione della Direttiva Europea 2007/60/CE, "Direttiva Alluvioni"). Il PGRA viene predisposto a livello di distretto idrografico e aggiornato ogni 6 anni. Per il Distretto Padano, cioè il territorio interessato dalle alluvioni di tutti i corsi d'acqua che confluiscono nel Po, dalla sorgente fino allo sbocco in mare, è stato predisposto il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del fiume Po (PGRA-Po).

Il primo PGRA (PGRA 2015) è adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po con delibera n. 4 del 17 dicembre 2015 e approvato con delibera n. 2 del 3 marzo 2016; è definitivamente approvato con d.p.c.m. del 27 ottobre 2016.

In data 20 dicembre 2021 la Conferenza Istituzionale permanente ha adottato all'unanimità il primo aggiornamento del PGRA, ai sensi dell'art. 14, comma 3 della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE. Tale aggiornamento consegue alla definizione delle Aree a rischio potenziale significativo (APSFR) effettuata in sede di Valutazione preliminare (dicembre 2018), all'aggiornamento delle mappe di pericolosità e rischio di alluvione (dicembre 2019) e all'adozione del Progetto di aggiornamento del PGRA (dicembre 2020) funzionale a consentire la fase di partecipazione che si è svolta dal dicembre 2020 al giugno 2021.

Le mappe di pericolosità evidenziano le aree potenzialmente interessate da eventi alluvionali secondo gli scenari di:

- bassa probabilità: alluvioni rare con T = 500 anni;
- media probabilità: alluvioni poco frequenti con T = 100-200 anni;
- alta probabilità: alluvioni frequenti con T = 20-50 anni.

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

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

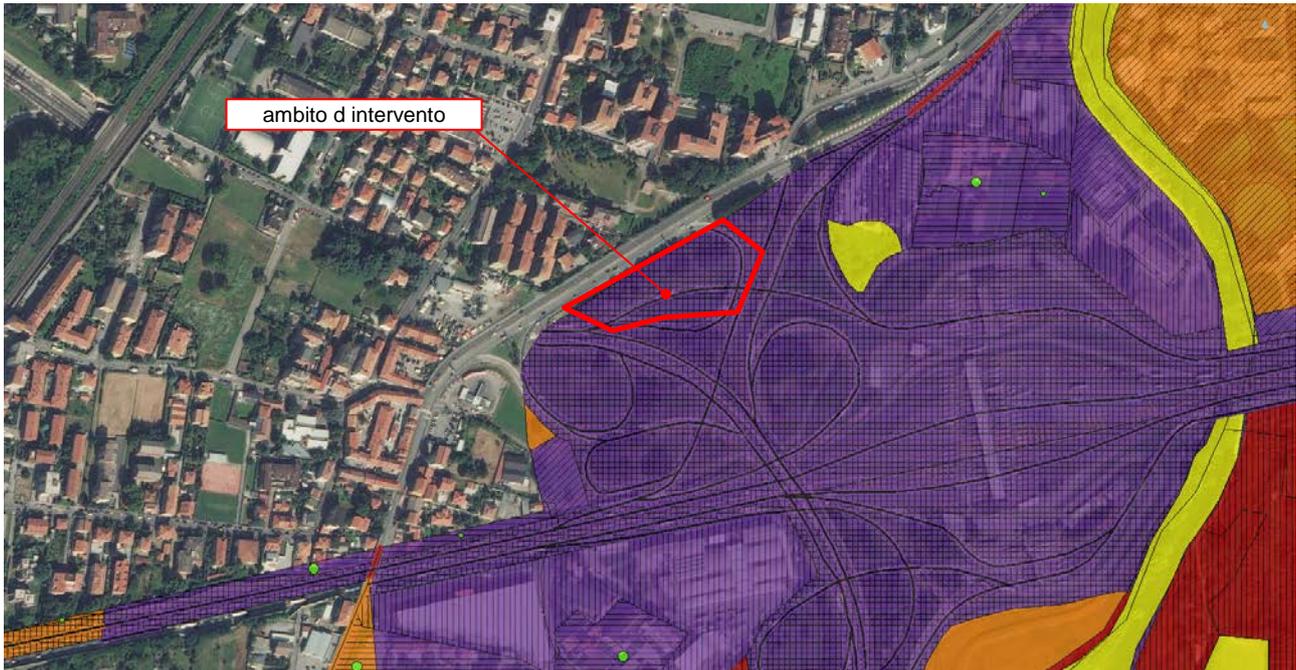
Le mappe del rischio di alluvioni indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dell'evento alluvionale, individuando il numero indicativo di abitanti interessati, le infrastrutture e strutture strategiche, i beni ambientali, storici e culturali esposti, la distribuzione e la tipologia delle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

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

Per quanto attiene alle Mappe di pericolosità, come precedentemente illustrato, la porzione di intervento indicata ricade all'interno di aree allagabili riferite al Reticolo Principale (RP), in questo caso il Fiume Lambro, con scenario di accadimento poco frequente (M).

Per quanto attiene alle Mappe del rischio, l'intero svincolo, indicato come "*Infrastruttura strategica*", ricade in un areale con "*Rischio molto elevato - R4*".

Figura 2.2 – Mappa del Rischio del PGRA (revisione 2022) prodotta tramite Geoportale della Lombardia



Categorie di elementi esposti - lineari

— Strade principali

Categorie di elementi esposti - poligonali

▣ Infrastrutture strategiche

Numero abitanti

● 1- 10 abitanti

● 11 - 100 abitanti

Rischio molto elevato - R4



Rischio moderato - R1



2.1.3 INFRASTRUTTURE PRIORITARIE

Il PTR individua le seguenti “*Infrastrutture prioritarie*” strategiche per il conseguimento degli obiettivi di Piano:

- Rete Verde Regionale;
- Rete Ecologica Regionale;
- Sistema Ciclabile di Scala Regionale;
- Rete Sentieristica Regionale;
- Rete dei corsi d’acqua;
- Infrastrutture per la mobilità;
- Infrastrutture per la difesa del suolo;
- Infrastruttura per l’Informazione Territoriale;
- Infrastrutture per la Banda Larga;
- Infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia.

Per la Rete Verde Regionale, il PTR non ne definisce contenuti, ma ne rimanda la definizione di dettaglio agli strumenti di pianificazione dei Parchi, delle Province e dei Comuni.

Le strategie regionali di sviluppo della “*Infrastruttura per l’Informazione Territoriale*”, delle “*Infrastrutture per la Banda Larga*” non trovano correlazione per gli aspetti ambientali con l’intervento viabilistico in oggetto.

Per quanto attiene alle “*Infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia*”, il PTR rimanda ai PTCP provinciali il compito di individuare i corridoi tecnologici e dà enfasi del ruolo del Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR) nell’individuazione delle aree non idonee alla localizzazione di impianti per la produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili.

2.1.3.1 Rete Ecologica Regionale

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

La Rete persegue i seguenti obiettivi generali:

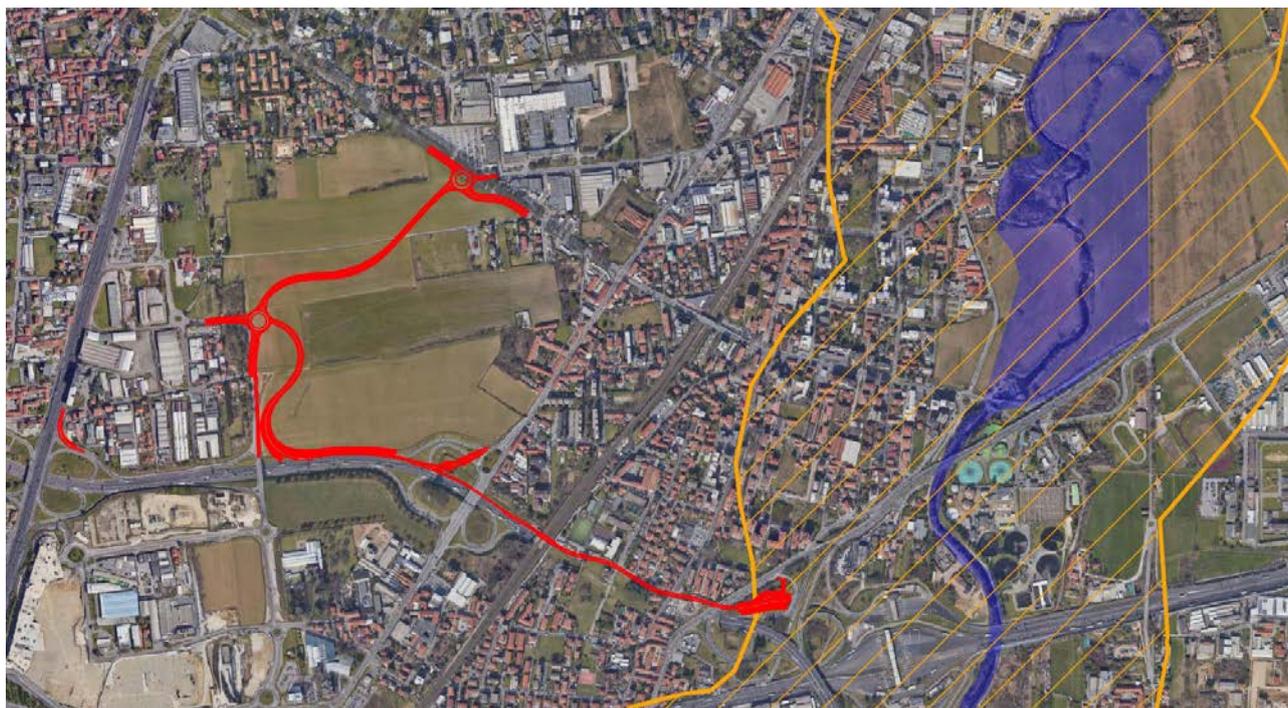
- riconoscere le aree prioritarie per la biodiversità;
- individuare un insieme di aree e azioni prioritarie per i programmi di riequilibrio ecosistemico e di ricostruzione naturalistica;
- fornire lo scenario ecosistemico di riferimento e i collegamenti funzionali per l’inclusione dell’insieme dei Siti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

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

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

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

Figura 2.3 – Elaborazione degli strati informativi della cartografia della "Rete Ecologica Regionale"



Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione



Elementi di secondo livello

2.1.3.2 Sistema Ciclabile di Scala Regionale

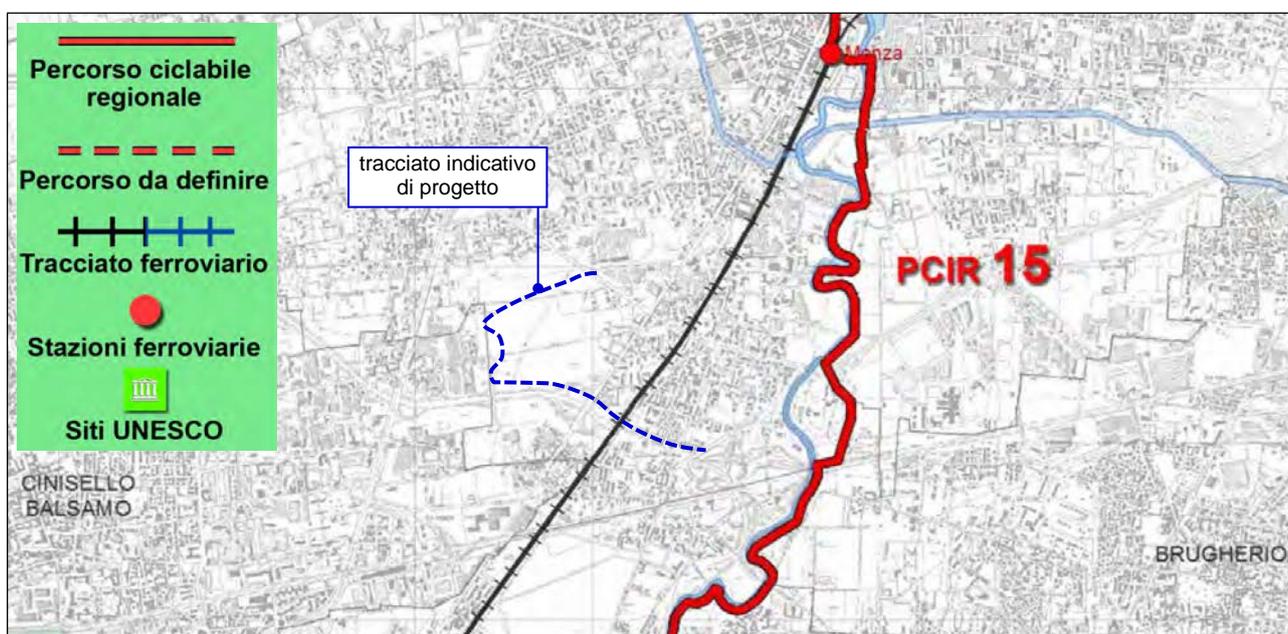
Per il Sistema Ciclabile di Scala Regionale, il PTR assume il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)** quale strumento dedicato esplicitamente alla promozione dell'uso della bicicletta non solo per gli spostamenti di carattere turistico, ma anche per quelli legati alle necessità quotidiane.

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

Il PRMC non individua percorsi nelle aree di intervento.

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

Figura 2.4 – Estratto della cartografia del PRMC per il contesto in cui si inserisce l'intervento, relativamente alla Tavola 2/6 del PCIR n. 15 "Lambro, Abbazie ed Expo"



2.1.3.3 Rete Sentieristica Regionale

La **Rete Sentieristica Regionale** si fonda sul piano escursionistico regionale che individua i percorsi escursionistici di interesse naturalistico e storico integrati con il sistema delle aree protette.

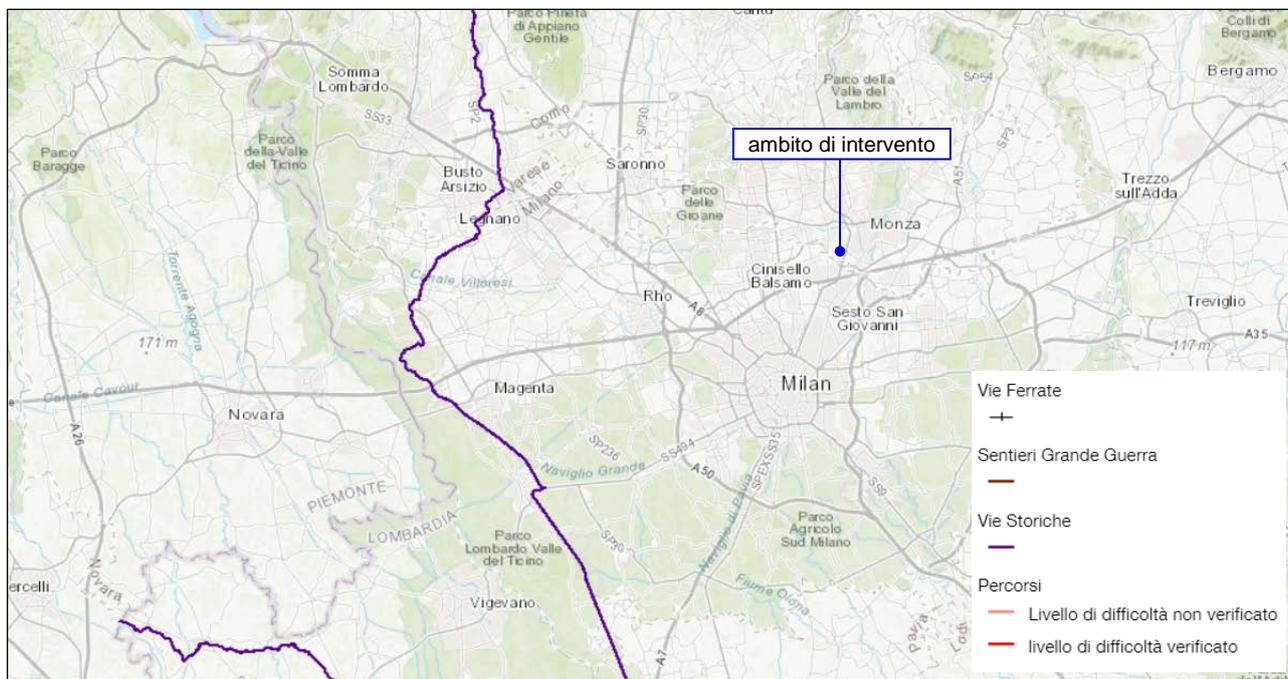
La Rete Sentieristica deve trovare le necessarie connessioni con la pianificazione e la progettualità, anche di sistema, a livello provinciale e comunale, arricchendosi dei relativi tracciati che vanno a formare il Catasto Sentieri.

La Rete Sentieristica rappresenta un patrimonio storico, culturale con molteplici valenze: favorisce la fruizione turistica e ricreativa di comprensori a forte valenza naturalistica e paesaggistica, è occasione didattica per ripercorrere vicende storiche legate ai pellegrinaggi, agli eventi bellici del '900, e alla cultura rurale alpina, è strumento per la promozione e valorizzazione sostenibile dell'intero territorio regionale.

Con Legge Regionale 27 febbraio 2017, n. 5 è stata approvata la "Rete Escursionistica della Lombardia" (REL).

La REL non individua percorsi nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento.

Figura 2.5 – Estratto della cartografia della REL fornita dal Geoportale della Lombardia nel contesto in cui si inserisce l'intervento



2.1.3.4 Rete dei corsi d'acqua

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

Il PdG del distretto idrografico del fiume Po è stato sottoposto ad un primo aggiornamento (PdGPo 2015) approvato con DPCM 27 ottobre 2016 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2017. Il secondo aggiornamento del Piano di Gestione (PdGPo 2021) è stato adottato con Delibera n. 4/2021 in sede della Conferenza Istituzionale Permanente di cui all'art. 63, commi 5 e 6, del D.lgs. n. 152/2006 s.m.i.

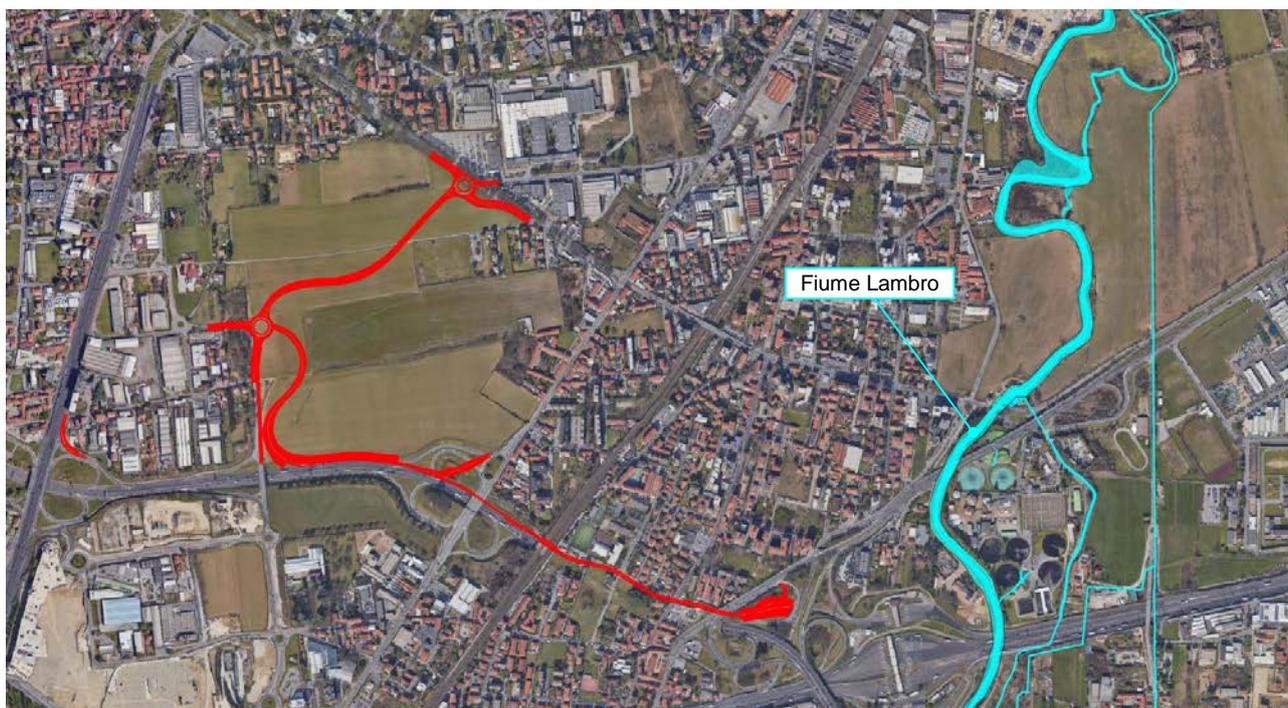
Sulla base del primo aggiornamento del PdGPo, Regione Lombardia ha provveduto ad aggiornare il **Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA)**, approvato con d.g.r. n. 6990 del 31 luglio 2017, quale principale strumento regionale di indirizzo delle politiche sulle risorse idriche. Il raggiungimento degli obiettivi ambientali previsti per i corpi idrici comporta positive ricadute su contesti più ampi, con la conseguente valorizzazione o il mantenimento/miglioramento delle caratteristiche di tratti di territorio connessi sotto il profilo socio-insediativo con l'ambiente acquatico e con la possibilità di sviluppare concrete strategie di

riutilizzo delle acque reflue depurate, possibile solo in presenza di condizioni tali da assicurare il rispetto nel tempo di adeguate garanzie.

Gli obiettivi che guidano l'azione regionale sulla tematica sono direttamente connessi alla promozione e attuazione di misure funzionali ai servizi idrici e al riutilizzo delle acque reflue depurate, nonché di azioni sinergiche di risanamento nei bacini che presentano problemi di recupero della qualità delle acque, con l'attivazione di strumenti di contrattazione negoziata (contratti di fiume e di lago).

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

Figura 2.6 – Estratto della cartografia del Reticolo idrografico regionale fornita dal Geoportale della Lombardia



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

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

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

2.1.3.5 Infrastrutture per la mobilità

Le strategie regionali per la mobilità, declinate puntualmente nel **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)** approvato con d.c.r. n. X/1245 del 20 settembre 2016, si sviluppano in relazione al perseguimento di alcuni importanti obiettivi specifici:

- migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale;
- potenziare i collegamenti su scala regionale;
- sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
- migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
- sviluppare iniziative ulteriori (rispetto allo sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità delle merci) per la promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
- sviluppare la navigazione e promuoverne la sostenibilità;
- promuovere la mobilità elettrica;
- intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.

Le azioni sono in particolare orientate verso:

- l'organizzazione della rete di trasporto, le cui esigenze richiedono in prima istanza l'organizzazione del Servizio Ferroviario e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto al fine di garantire servizi più capillari sul territorio (trasporto pubblico locale, rete metropolitana e metrotranviaria, mobilità ciclabile, altre forme di mobilità sostenibile), su cui calibrare la risposta infrastrutturale attraverso il potenziamento e l'ottimizzazione prestazionale della rete su ferro;
- il potenziamento della rete infrastrutturale stradale primaria e principale (autostrade di interesse nazionale e autostrade regionali, corridoi internazionali e sistema dei valichi, itinerari di interesse regionale), integrata con la rete secondaria e con la viabilità di accesso ai diversi territori della Lombardia;
- la salvaguardia e l'incremento della capacità operativa degli scali ferroviari merci esistenti, quale condizione infrastrutturale di base per far sì che sia possibile l'inoltro delle merci per ferrovia;
- il potenziamento della capacità di interscambio modale delle merci, per favorire forme di trasporto meno impattanti e maggiormente competitive;
- l'incremento dei punti di ricarica per i veicoli elettrici, lo sviluppo della mobilità elettrica nel campo della distribuzione delle merci in ambito urbano e dell'ultimo miglio, la sua implementazione in ambito lacuale e fluviale nonché la promozione di azioni culturali e di sensibilizzazione;
- l'individuazione di nuovi soggetti, procedure e modalità organizzative per agevolare la realizzazione delle opere, promuovendo in particolare l'utilizzo di strumenti di negoziazione e partecipazione.

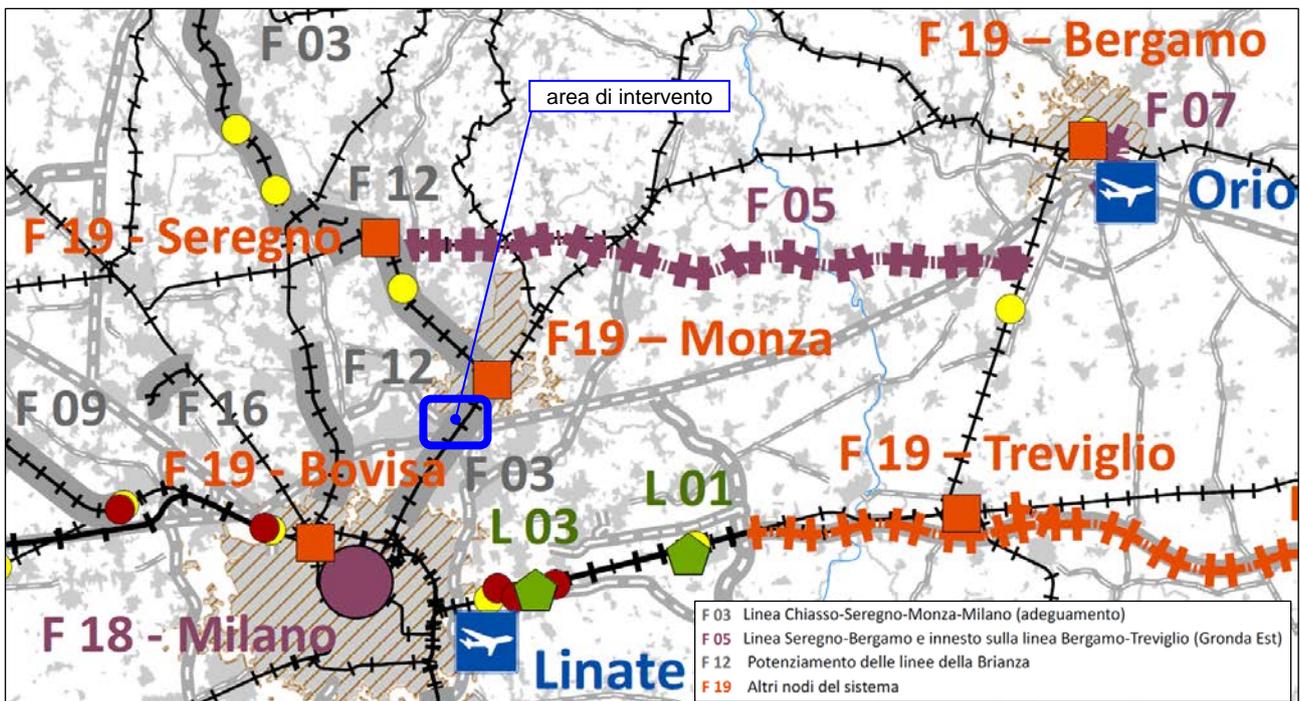
2.1.3.5.1 Tavola 1 PRMT - Interventi su rete ferroviaria e sistema della logistica e intermodalità

La Tavola 1 del PRMT illustra gli "Interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci".

Come evidenziato nella sezione introduttiva del presente Studio (Sezione 01), l'intervento in progetto prevede l'attraversamento dell'attuale linea ferroviaria Milano – Monza nella galleria già esistente affianco all'attuale galleria A52.

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

Figura 2.7 – Estratto della Tavola 1 "Interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema della logistica e intermodalità delle merci" del PRMT



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

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

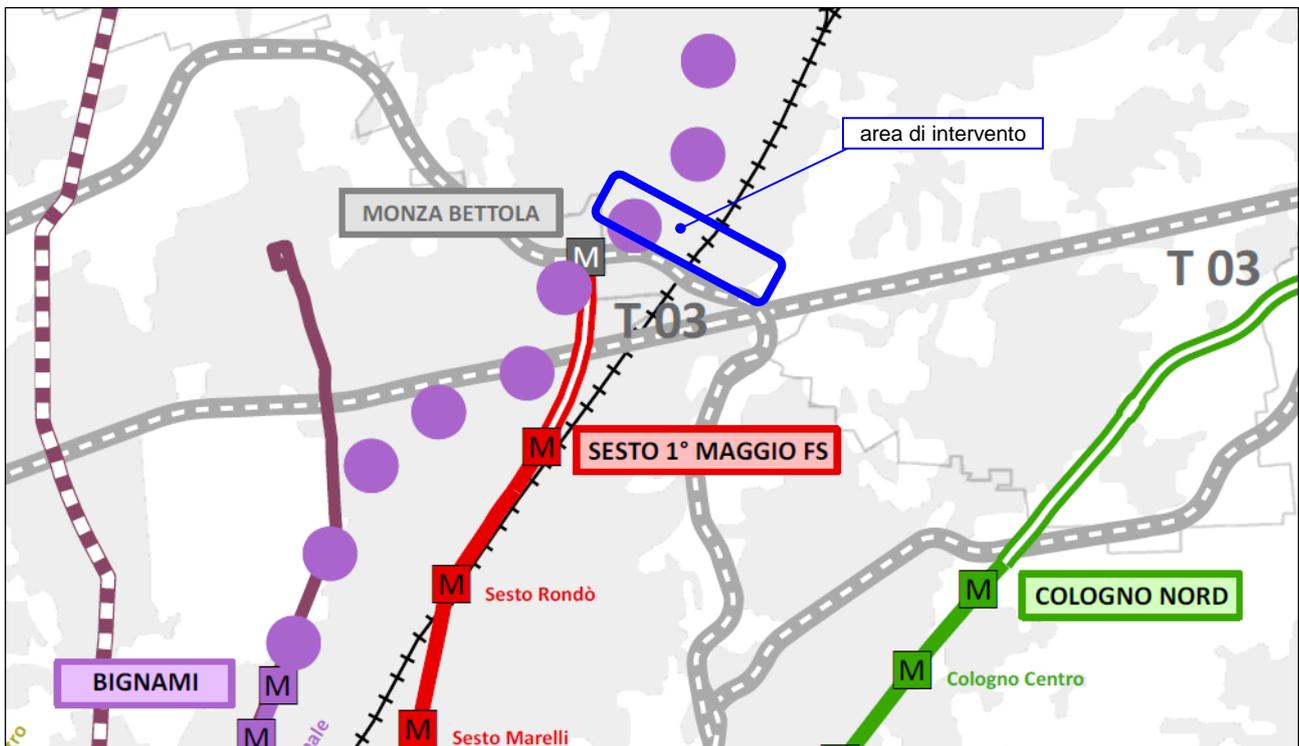
2.1.3.5.2 Tavola 2 PRMT - Interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria

La Tavola 2 del PRMT illustra gli "Interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria".

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

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

Figura 2.8 – Estratto della Tavola 2 "Interventi sulla rete metropolitana e sulla rete metrotranviaria" del PRMT



Interventi sulla rete metropolitana e metrotranviaria

— Metro Milano - M1

— Metro Milano - M2

● ● ● ● ● Interventi da approfondire

— Rete metrotranviaria

Rete metropolitana e metrotranviaria esistente

— Metro Milano - M1

— Metro Milano - M2

— Metro Milano - M5

— Rete metrotranviaria

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

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

fattibilità del prolungamento a Monza della rete metropolitana di Milano. A marzo 2017 è stato consegnato lo studio di fattibilità Prolungamento della linea metropolitana M5 da Bignami a Monza. In data 13 novembre 2019 stata firmata la Convenzione per l'erogazione del finanziamento del Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti (MIT) in relazione all'Accordo siglato tra gli enti territoriali e trasmesso al Ministero per il prolungamento della linea M5.

Il progetto "Prolungamento della linea M5 a Monza, da realizzarsi in Comune di Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo e Monza" è attualmente (febbraio 2023) sottoposto a procedura di VIA regionale.

La documentazione è pubblicata sul portale web regionale SILVIA dedicato alle procedure di VIA (codice procedimento VIA1163-RL) al seguente indirizzo specifico:

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

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

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

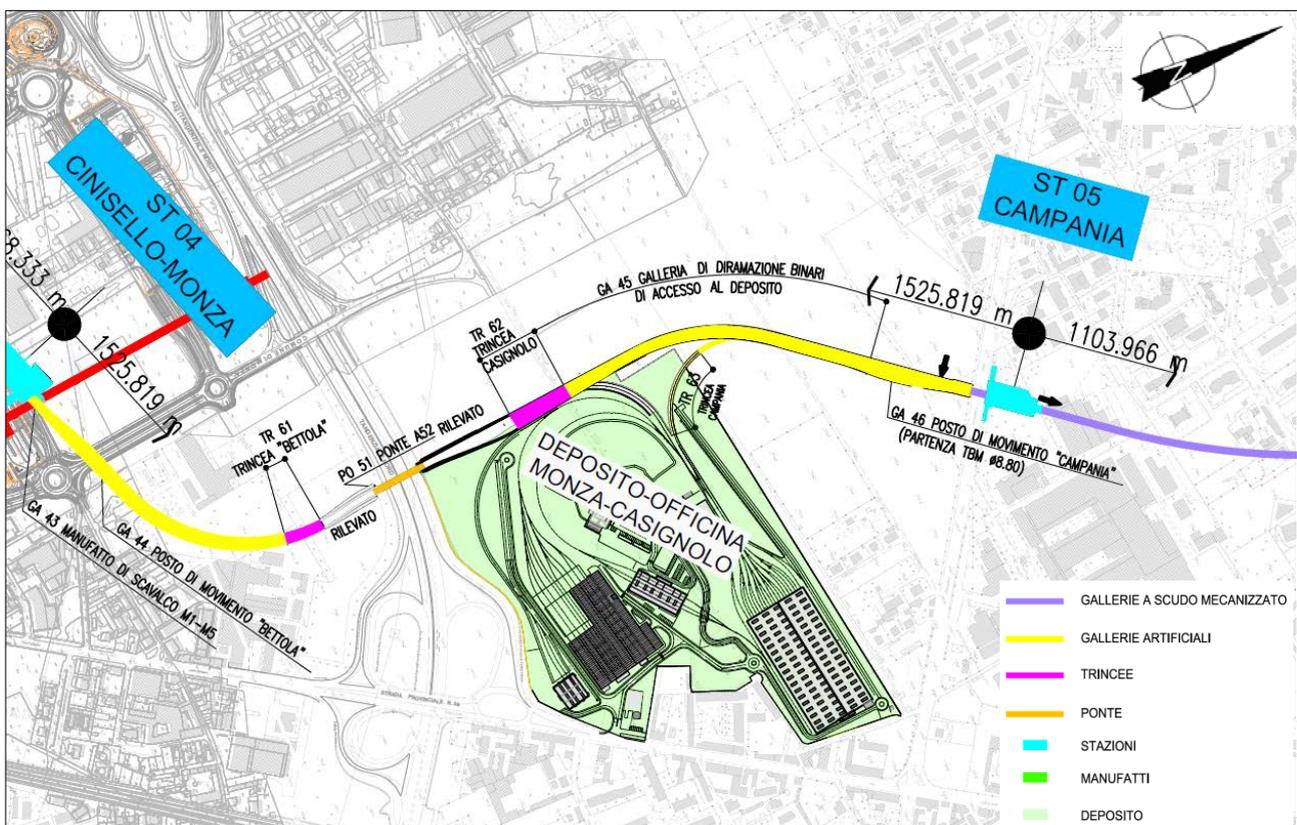


Figura 2.10 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DP-DP-70-0629 “*Deposito Monza Casignolo - Planimetria generale*” del Progetto definitivo pubblicato nell’ambito della procedura di VIA1163-RL



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

Inoltre, a nord dell’area del Casignolo, il progetto del prolungamento della linea M5 prevede la realizzazione di una fermata in viale Campania, in prossimità della nuova rotatoria proposta dal presente progetto stradale all’intersezione col suddetto viale urbano. A servizio della nuova stazione, il progetto M5 prevede la realizzazione di un parcheggio nell’area del Casignolo, all’intersezione tra viale Campania e via Lago Trasimeno.

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

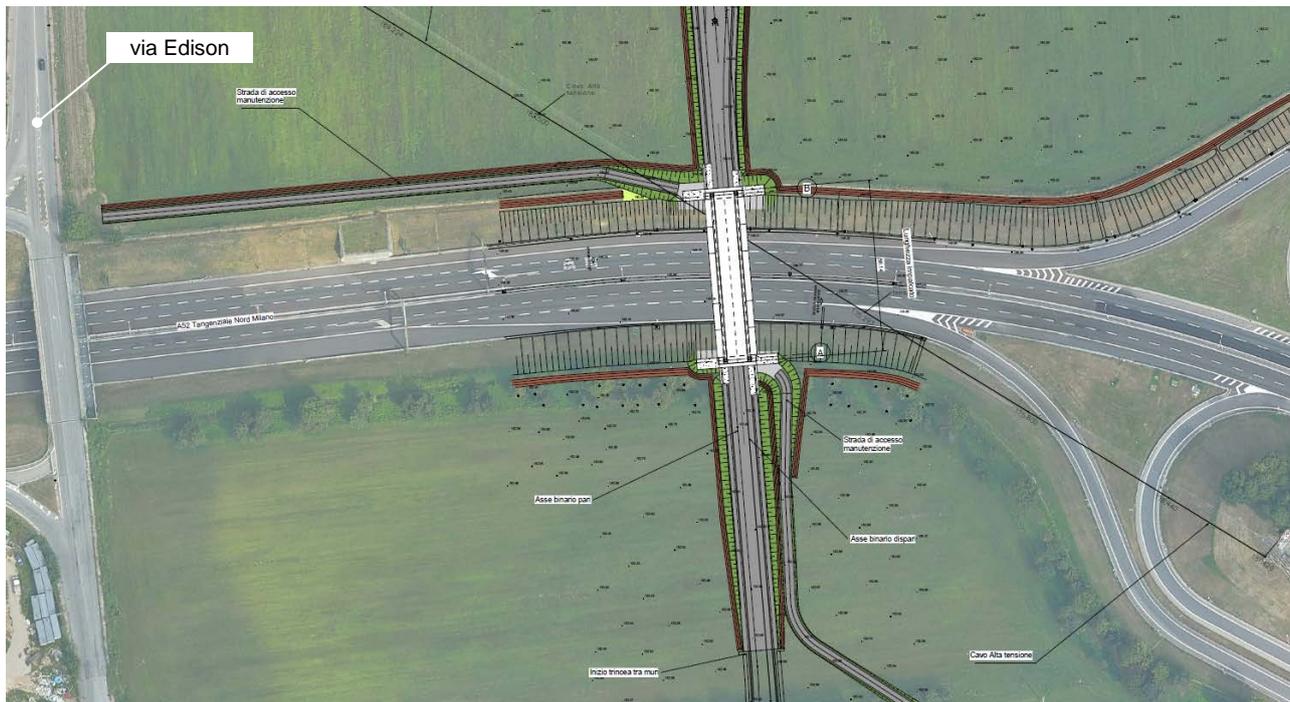


Figura 2.12 – Estratto dell'Elaborato DM-0-DR-PO-51-2486 "Viadotto di scavalco A52 – Intera opera – Render e fotoinserimento" del Progetto definitivo pubblicato nell'ambito della procedura di VIA1163-RL (ponte ripreso da est, in carreggiata A52 direzione Rho)



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

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

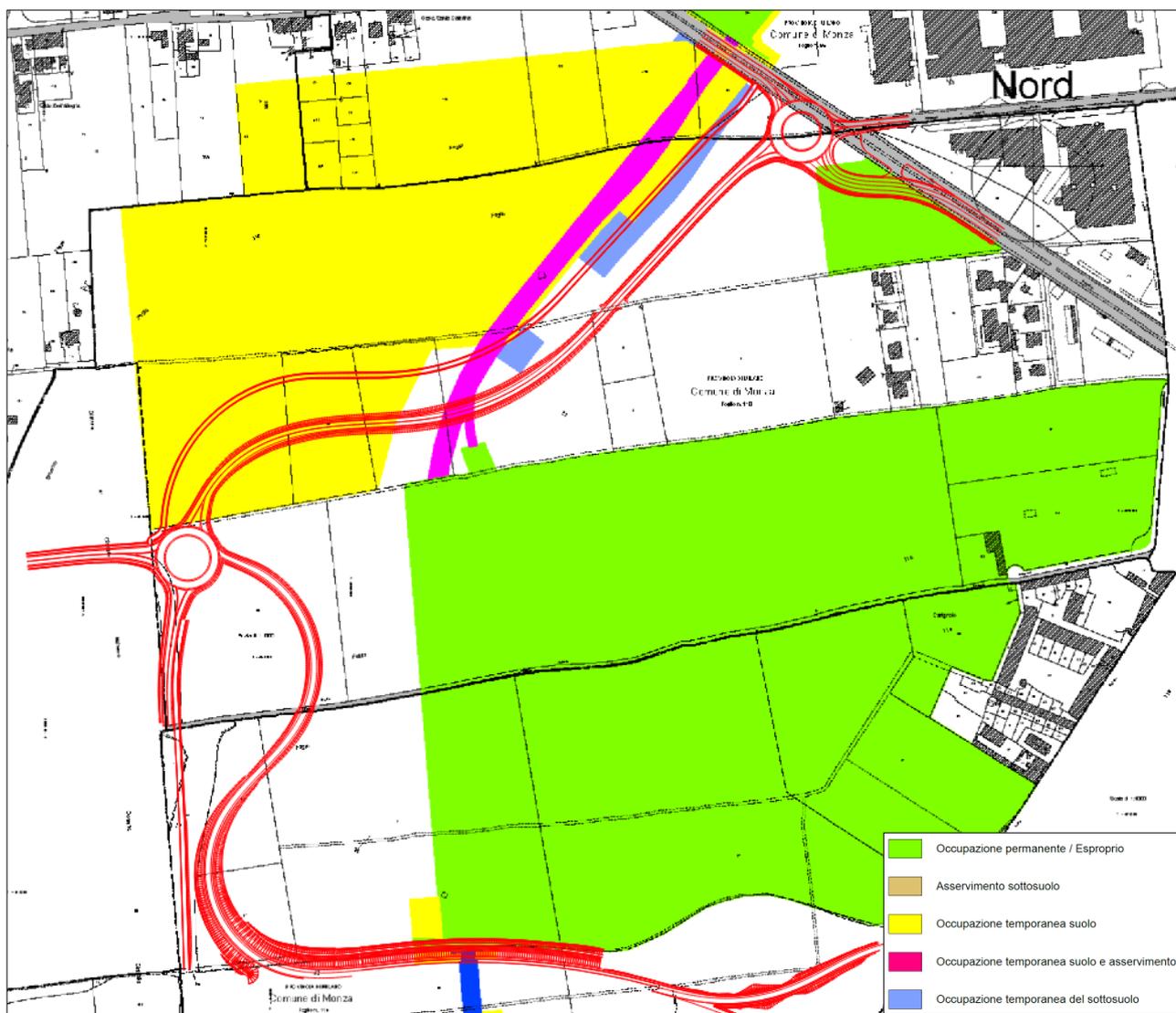


L'estratto cartografico seguente del Progetto definitivo della Linea M5 illustra le aree di prevista occupazione temporanea e permanente.

In riferimento al tracciato stradale di progetto emergono aree di sovrapposizione con le occupazioni del progetto della Linea M5 e strutture connesse:

- a ovest, in prossimità della via Edison, il ramo stradale e alla pista ciclabile di progetto si sovrappongono alla porzione sud dell'area di cantiere funzionale alla realizzazione del deposito MM;
- al centro, in prossimità della via Lago Trasimeno, il ramo stradale e la pista ciclabile di progetto si sovrappongono al tratto in galleria della Linea M5 e della diramazione binari di accesso al deposito MM;
- a est, la pista ciclopedonale di progetto si sovrappone alle aree di cantiere funzionali alla realizzazione di un tratto di galleria della Linea M5 e il ramo stradale della rotonda di progetto all'intersezione con viale Campania si sovrappone al parcheggio di servizio previsto da MM.

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



In relazione a quanto sopra evidenziato, gli elementi del presente progetto stradale sono stati più volte confrontati direttamente con MM al fine di ridurre le interferenze tra le due previsioni infrastrutturali nell'area del Casignolo.

Il tracciato stradale è stato così sottoposto a diverse modifiche che hanno permesso di ridurre le occupazioni delle aree del cantiere MM e di evitare interferenze con i rami in galleria previsti a nord del deposito (evitando al contempo la generazione di aree non più accessibili).

La Relazione generale del progetto MM (DM-0-DG-RE-0302), al Par. 2.10.3.4, dà conto del presente progetto stradale, evidenziando la necessità di un coordinamento tra le parti:

Il potenziamento a 3 corsie del tratto della A52, dalla confluenza della A4 alla SS36, prevede lo spostamento dell'uscita esistente su via Borgazzi più a ovest, realizzando un nuovo collegamento urbano fra le vie Edison e Philips, con alleggerimento del traffico su via Borgazzi.

La nuova viabilità interferisce con la galleria M5 a 3 binari scavata a cielo aperto e con il cantiere logistico ed operativo per lo scavo della galleria TBM Nord, fino al capolinea del Polo Istituzionale di Monza. Si renderà

pertanto necessario un coordinamento fra i due progetti per garantirne la compatibilità e valutare le opere provvisorie aggiuntive che ricadranno sull'intervento M5.

Si evidenzia al contempo che il Cronoprogramma pubblicato del progetto MM (elaborato DM-0-DG-RE-0333) indica una durata complessiva del cantiere per la realizzazione di tutte le opere della Linea M5 pari a 78 mesi a partire dal tempo zero, corrispondente alla data di stipula del contratto, ipotizzata dallo stesso documento per il giorno 2 gennaio 2025. Il cantiere per il deposito è previsto nella seconda metà del 2025.

Il progetto stradale in oggetto rientra nel quadro delle opere funzionali alle Olimpiadi 2026 e dovrà quindi essere realizzato entro il 2025.

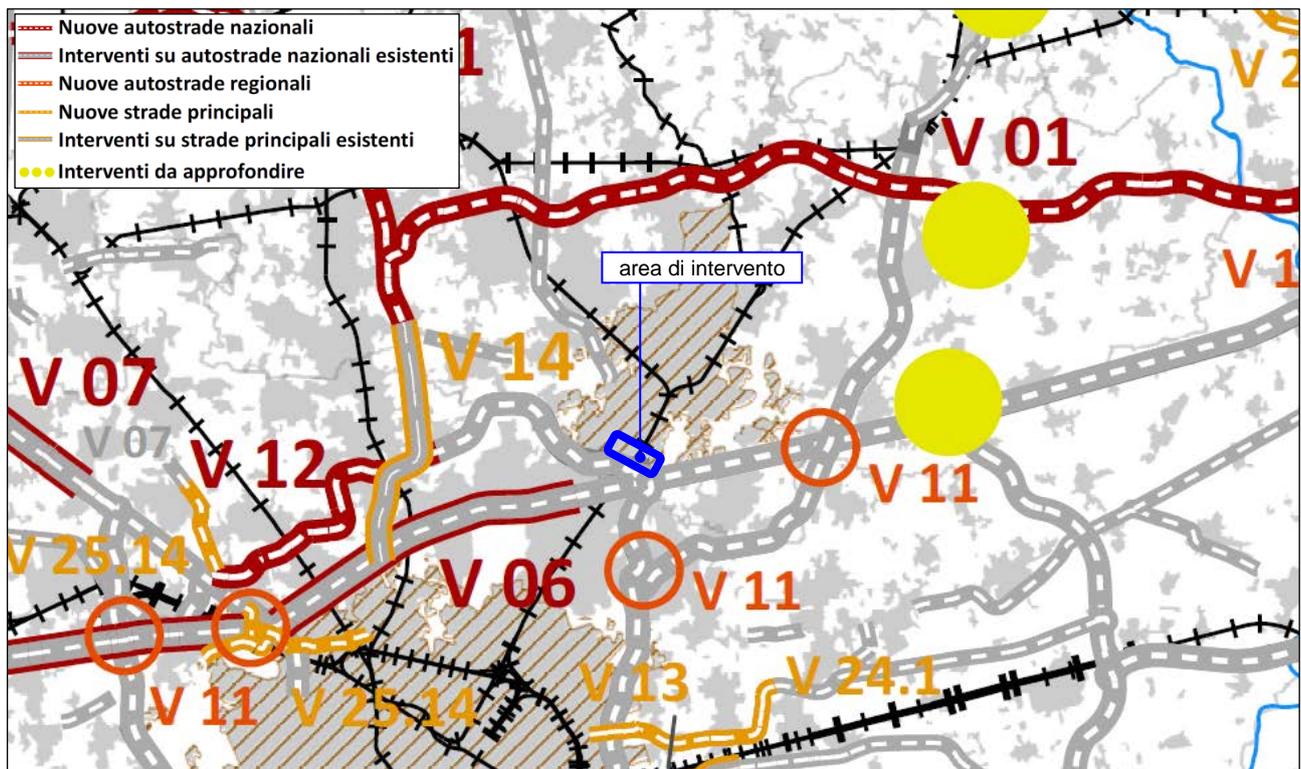
Pertanto, in relazione alle diverse tempistiche, il cantiere stradale del presente progetto nell'area del Casignolo dovrà essere già concluso prima dell'avvio delle lavorazioni funzionali al deposito e alla Linea M5 nell'area del Casignolo.

2.1.3.5.3 Tavola 3 PRMT - Interventi sulla rete viaria

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

Dall'analisi della cartografia, non emergono previsioni viabilistiche nell'area dell'intervento in oggetto e al contorno, né su elementi infrastrutturali direttamente connessi e/o funzionali.

Figura 2.15 – Estratto della Tavola 3 "Interventi sulla rete metropolitana viaria" del PRMT



- V 01** Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana)
- V 06** Potenziamento autostrade esistenti (A4 – Quarta Corsia dinamica – tratta urbana MI)
- V 11** Potenziamento autostrade esistenti (altri investimenti in corso di inserimento nelle convenzioni autostradali in aggiornamento o nuove proposte)
- V 14** Terza Corsia Milano-Meda

2.1.3.5.4 Tavola 4 PRMT - Percorsi Ciclabili Regionali

La Tavola 4 del PRMT illustra i "Percorsi Ciclabili Regionali", riprendendo gli elementi costituenti il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), analizzato nel precedente Par. 2.1.3.2.

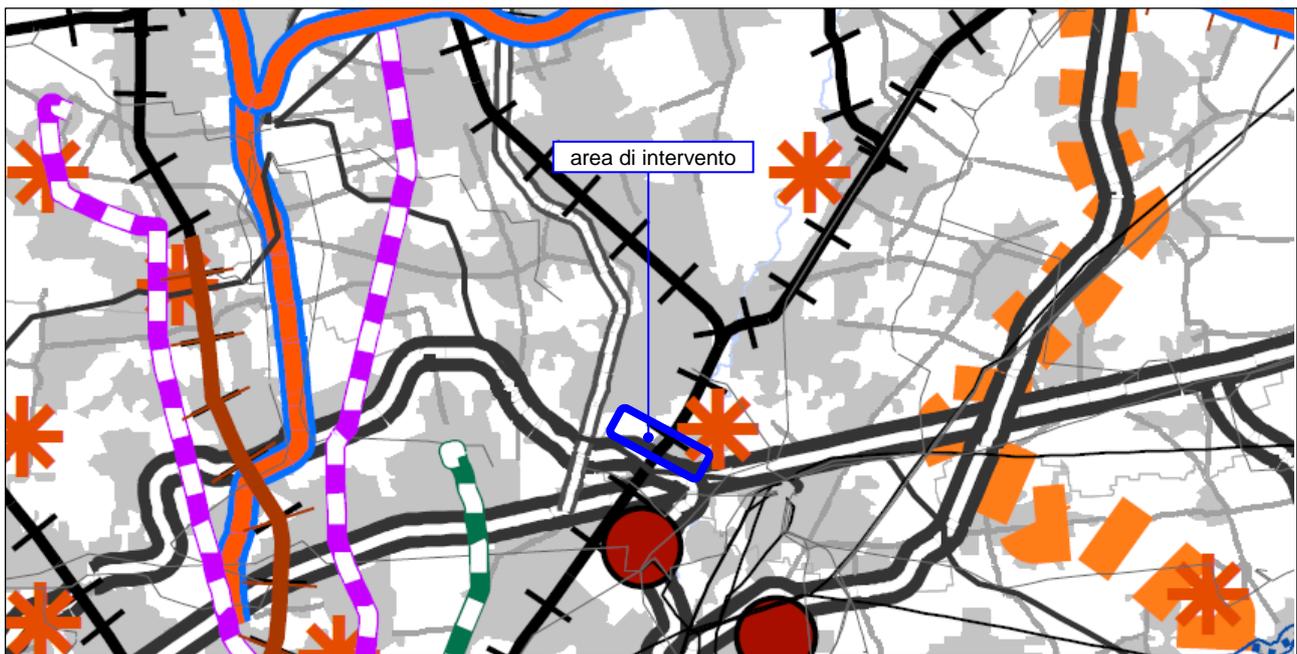
Come già analizzato per il PRMC, non sono presenti percorsi ciclabili regionali nelle aree dell'intervento stradale in oggetto.

2.1.3.6 Infrastrutture per la difesa del suolo

L'area di intervento si inserisce nell'areale indicato dal PTR come "Bacino Lambro-Seveso-Olona-Trobbie", in cui il Piano regionale richiede la riduzione degli afflussi artificiali alla rete di superficie attraverso una riduzione delle aree impermeabilizzate, lo smaltimento delle acque bianche direttamente sul suolo o nel sottosuolo, la separazione delle acque delle reti fognarie (bianche e nere) e la laminazione.

Va evidenziato come il territorio di Monza risulti interessato da due progetti di riferimento per le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo indicati dal PTR, ossia l'Area di laminazione del Fiume Lambro nelle aree golenali della Cascinazza e l'Area di laminazione del Lambro all'interno del Parco della Villa reale di Monza, entrambe poste a più a nord rispetto all'area di oggetto del presente intervento stradale.

Figura 2.16 – Estratto della Tavola 3 del PTR "Infrastrutture prioritarie per la Lombardia" nel contesto in cui si inserisce l'intervento



INFRASTRUTTURE PER LA DIFESA DEL SUOLO



Bacino Lambro - Seveso - Olona - Trobbie



Riconnessione del fiume Olona con l'Olona Inferiore e il Po



Infrastrutture prioritarie per la difesa del suolo

-  Infrastrutture viarie - in progetto
-  Infrastrutture ferroviarie - in progetto
-  Rete metrotranviaria in progetto
-  Rete metrotranviaria esistente
-  Viabilità autostradale esistente
-  Viabilità principale esistente
-  Viabilità secondaria esistente
-  Ferrovie esistenti

2.1.4 INDIRIZZI PER IL RIASSETTO IDROGEOLOGICO

Il tema della prevenzione del rischio idrogeologico viene affrontato in primo luogo a scala di bacino idrografico; le linee e gli indirizzi generali per il riassetto idrogeologico da applicare sul territorio della Lombardia, quasi interamente compresa all'interno del bacino del Po, sono infatti definiti dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Po (PAI), predisposto dall'Autorità di Bacino del fiume Po. Il PAI ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo, tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso riguardanti l'assetto idraulico e idrogeologico del bacino idrografico.

Le finalità del Piano sono la salvaguardia dell'incolumità della popolazione, la difesa dei beni pubblici e privati e il conseguimento di condizioni di compatibilità tra l'utilizzo antropico del territorio e l'assetto fisico e paesistico-ambientale dello stesso.

Il quadro conoscitivo presente nel PAI è stato aggiornato e integrato dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), illustrato nel precedente Par. 2.1.2, che ha come finalità la riduzione delle conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali. A tal fine nel PGRA vengono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni (rappresentate nelle mappe di pericolosità), stimato, nelle mappe di rischio, il grado di rischio al quale sono esposti gli elementi che ricadono entro tali aree "allagabili", individuate le "Aree a Rischio Significativo (ARS)" e impostate misure per ridurre il rischio medesimo, suddivise in misure di prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità ed analisi, da attuarsi in maniera integrata.

In relazione a ciò, il PTR definisce specifiche linee di indirizzo per il riassetto idrogeologico del territorio lombardo, da cui si estraggono quelle pertinenti al caso in oggetto:

- consolidare il sistema di pianificazione urbanistico - territoriale previsto dal PAI e dalla L.r. n. 12/2005 nei diversi livelli (comunale, provinciale e regionale), valutando la sostenibilità delle scelte pianificatorie in relazione al livello di rischio presente sul territorio;
- pianificare le trasformazioni in modo da non aggravare le condizioni idrauliche di assetto del territorio (invarianza idraulica), evitando cioè che il territorio possa subire modifiche dell'assetto dei suoli che rendano obsoleti interventi strutturali dimensionati per le condizioni preesistenti o inadeguate le aree naturali di esondazione dei corsi d'acqua.

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

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

Per il Fiume Lambro Settentrionale è stato sviluppato uno specifico Progetto strategico di sottobacino, approvato con d.g.r. n. 2724/2019. Come indicato nella pagina web dedicata al Progetto (<https://www.ersaf.lombardia.it/it/b/2248/progettostrategicodisottobacinolambrosettentrionale#:~:text=Il%20Progetto%20Strategico%20di%20Sottobacino,e%20sul%20territorio%20del%20sottobacino.>), il Progetto Strategico di Sottobacino del Lambro Settentrionale è lo strumento di riferimento per Regione Lombardia per l'individuazione di proposte e progettualità che insistano sull'asta fluviale del Fiume Lambro e dei principali affluenti e sul territorio del sottobacino. Nasce dalla necessità di (ri)dare al fiume il suo spazio, inteso sia come spazio fisico da preservare, che come spazio simbolico da riconoscere e riattivare, e mira a coordinare

conoscenze, politiche, indirizzi e azioni in materia di governo delle acque e dei suoli seguendo un approccio partecipativo e integrato. Il Progetto Strategico di Sottobacino del Lambro Settentrionale si rivolge a tutti i soggetti che operano sul territorio e possono e vogliono contribuire a migliorare la gestione e la fruizione del corso d'acqua e del suo bacino (Città Metropolitane, Comuni, Parchi, autorità e agenzie sovralocali, enti gestori, consorzi, associazioni, comitati, comunità montane e altri). Il documento consta di un Quaderno di Sottobacino, di 6 Quaderni Territoriali "Sorgenti del Lambro", "Brianza", "Lambro collinare", "Lambro urbano", "Pianura irrigua milanese" e "Pianura irrigua lodigiana" e di una serie di allegati che includono la cartografia tematica, gli indirizzi di intervento e le schede delle singole azioni proposte dagli attori coinvolti nel processo di costruzione del Progetto Strategico.

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

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

Figura 2.17 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo "Restituzione dello spazio al fiume"



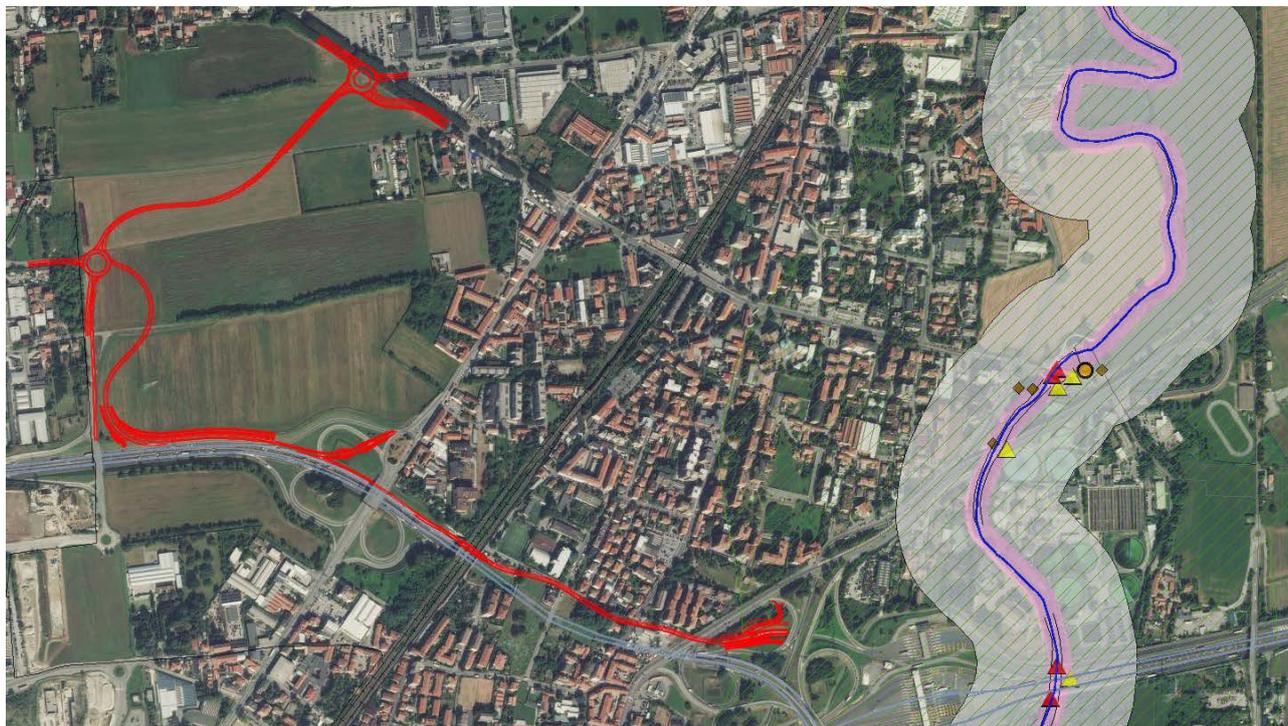
Per l'indirizzo "Gestione sostenibile acque meteoriche", le aree oggetto di cantiere e di intervento in ambito urbano interessano "Ambiti urbanizzati" in cui vale l'indirizzo specifico "Favorire infiltrazione (medio alta permeabilità)", e "Ambiti non urbanizzati" (area del Casignolo), in cui vale l'indirizzo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

Figura 2.18 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo di "Gestione sostenibile acque meteoriche"



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

Figura 2.19 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente all'indirizzo "Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità"



Elementi della RER e ambiti prossimi ai corsi d'acqua

Potenziare funzionalità ecologica RER



Potenziare connessioni ecologiche ambiti prossimi ai corsi d'acqua



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

Ripristinare continuità fluviale (fattore limitante "continuità")



Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità - indirizzi

Ponti, attraversamenti, opere di difesa idraulica ove:

Superare la criticità idraulica (ponti/attraersamenti)



Incrementare continuità ecologica (ponti/attraersamenti)



Ridurre artificializzazione (opere difesa idraulica/derivazione)



Ridurre artificializzazione (opere difesa idraulica/derivazione)



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

Figura 2.20 – Estratto della cartografia del Progetto strategico di sottobacino del fiume Lambro, relativamente al quadro delle Azioni del Quaderno territoriale "Lambro urbano"



2.1.5 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il PTR, in applicazione dell'art. 19 della L.r. n. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.). Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) rappresenta la sezione specifica del PTR per la disciplina paesaggistica dello stesso.

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

- Tavola A Ambiti geografici e unità tipologiche;
- Tavola B Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico;
- Tavola C Istituzioni per la tutela della natura;
- Tavola D Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale;
- Tavola E Viabilità di rilevanza regionale;
- Tavola F Riquilificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola G (H) Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola I Vincoli ex D.lgs 42/2004 e s.m.i.

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

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

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

La Campagna

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

I canali - Sistema irriguo e navigli

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

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

Figura 2.21 – Estratto della Tavola A "Ambiti geografici e unità tipologiche" del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento

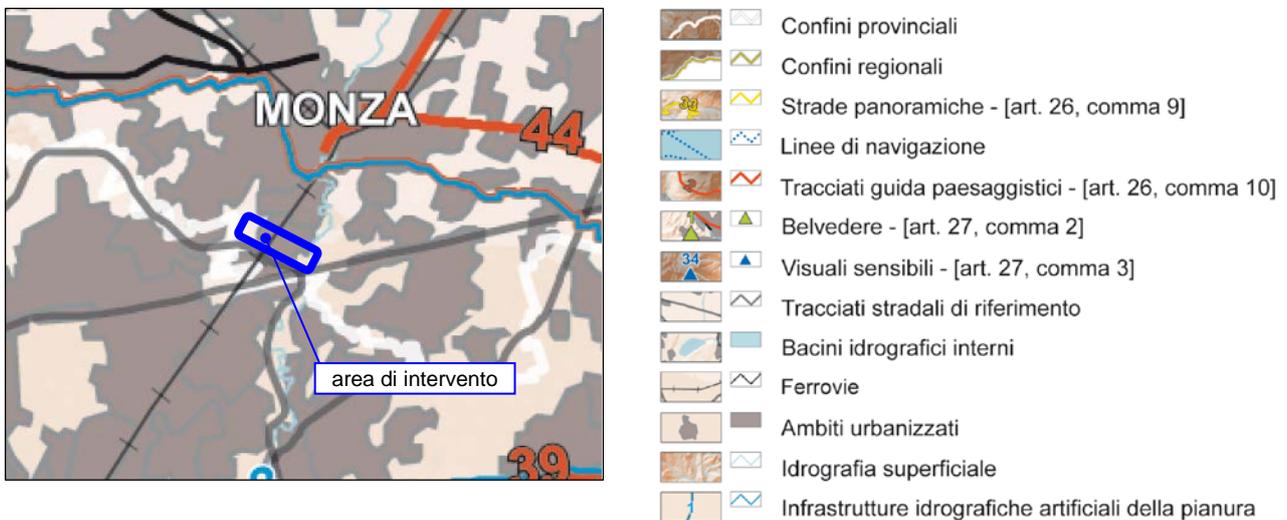


La **Tavola B** e la **Tavola E** non riconoscono elementi identificativi, percorsi di interesse paesaggistico e viabilità di rilevanza regionale nelle aree di intervento e al loro contorno.

Figura 2.22 – Estratto della Tavola B “*Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico*” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento

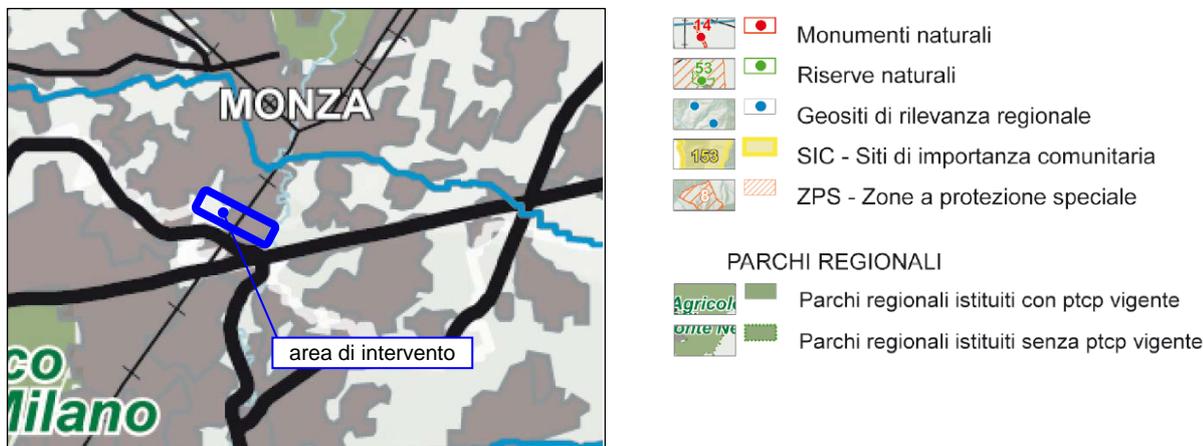


Figura 2.23 – Estratto della E “*Viabilità di rilevanza regionale*” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento



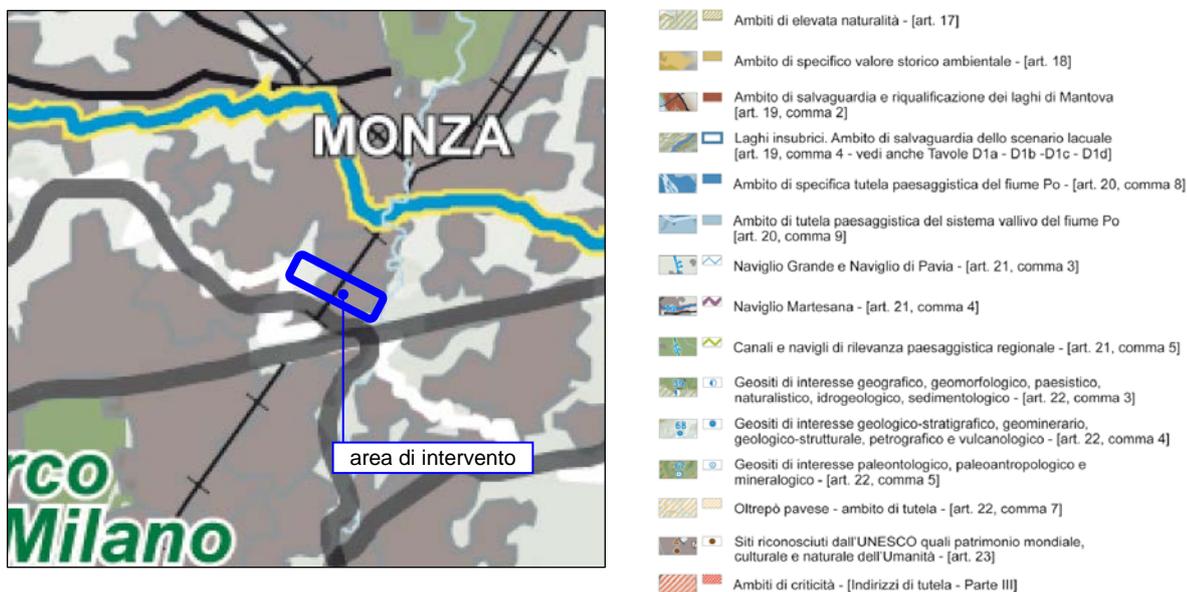
La **Tavola C** del PPR non individua istituzioni per la tutela della natura nelle aree di intervento e al loro contorno.

Figura 2.24 – Estratto della Tavola C “Istituzioni per la tutela della natura” del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

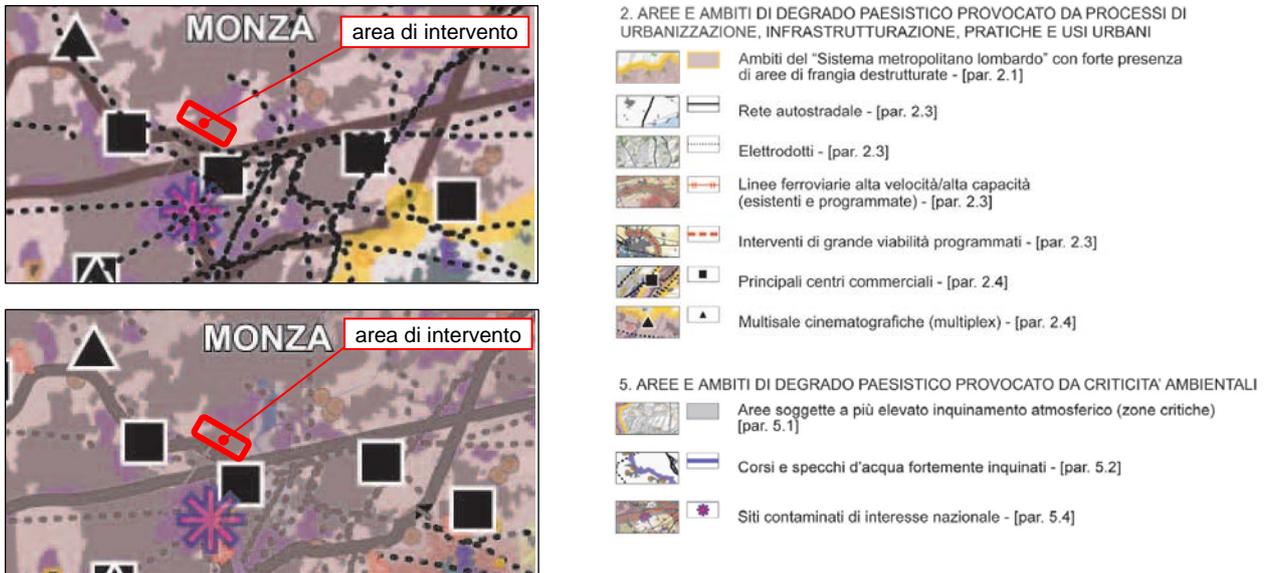
Figura 2.25 – Estratto della Tavola D “Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale” del PPR nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

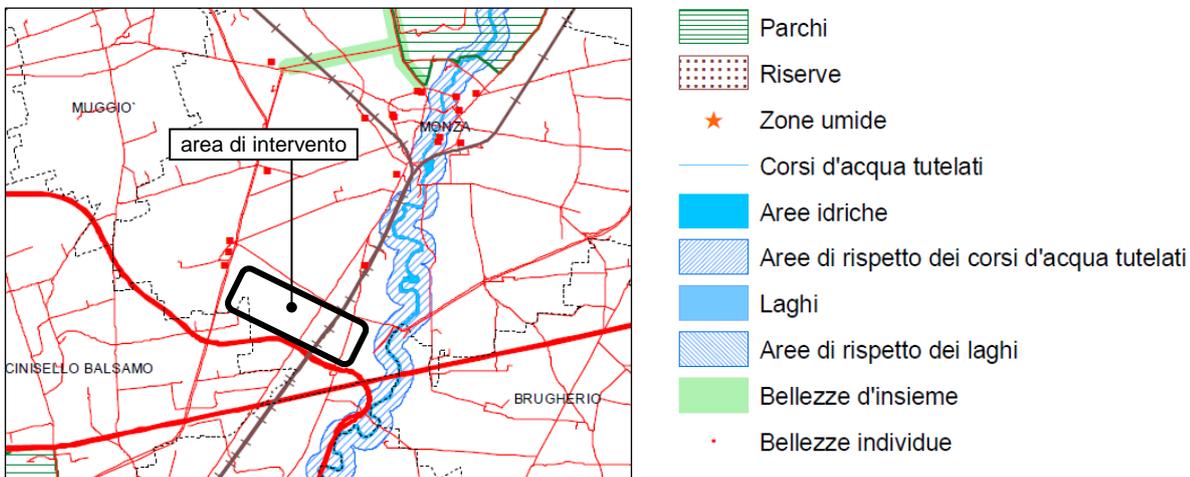
Per tali ambiti sono definiti al Par. 2.1 della Parte IV della Normativa del PPR specifici indirizzi di riqualificazione e di contenimento dei fattori di degradato rivolti alle politiche e alle azioni di pianificazione territoriale e di governo locale del territorio eseguibili dai PGT comunali.

Figura 2.26 – Estratto delle Tavole F “Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale” e G “Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento



Infine la **Tavola I** non individua nelle aree di intervento beni paesaggistici tutelati ai sensi degli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.

Figura 2.27 – Estratto della Tavola I “Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.” del PPR nel contesto in cui si inserisce l’intervento



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

https://www.geoportale.regione.lombardia.it/metadati?p_p_id=detailSheetMetadata_WAR_gptmetadataportlet&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_detailSheetMetadata_WAR_gptmetadataportlet_uuid=%7BB46B9DB9-FD53-41FB-AFCD-63D27802F314%7D

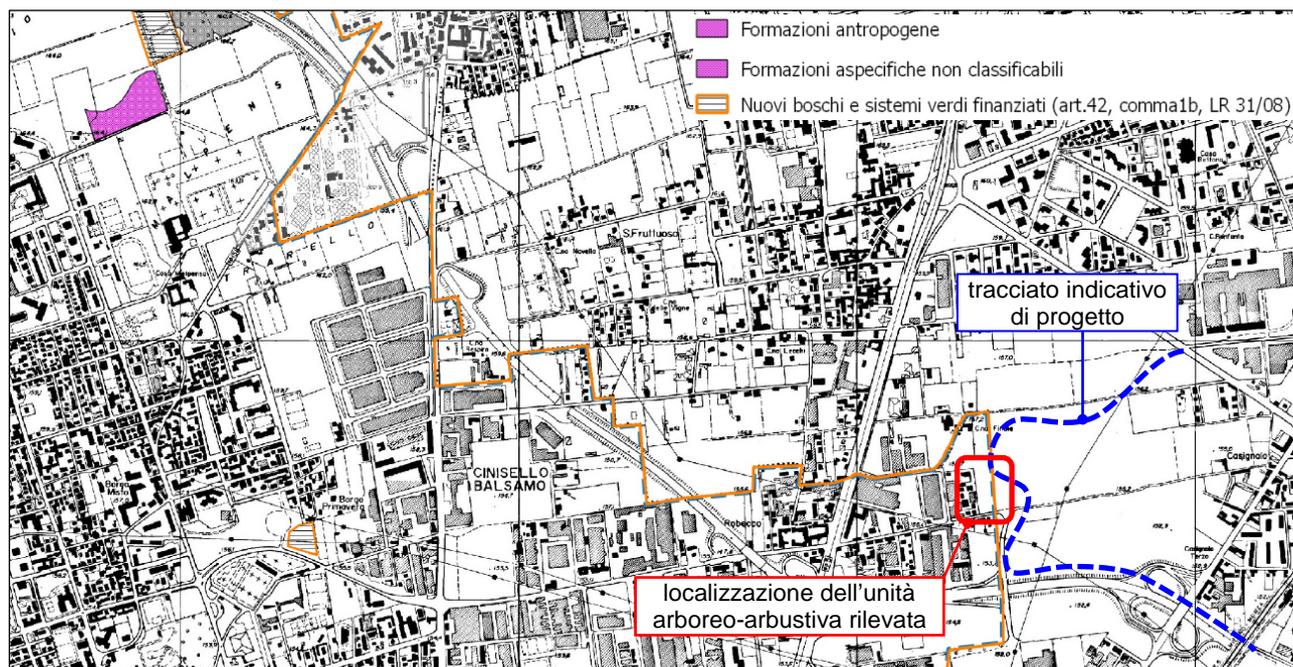
Da una analisi diretta di campo sono emerse condizioni strutturali e dimensionali per le quali sia possibile qualificare l'unità come bosco ai sensi dell'art. 3 del D.lgs. n. 34/2018. La caratterizzazione dell'unità è

riportata nella Sezione 4.6 “Natura e biodiversità” e nella Sezione 4.7 “Paesaggio” del presente Studio preliminare ambientale.

Figura 2.28 – Unità forestali (con perimetro verde) secondo la Carta forestale regionale nell’area del Casignolo ove è previsto l’intervento



Figura 2.29 – Estratto della Tavola 1 “Carta dei boschi e dei tipi forestali”, Sez. B5C5, del PIF 2015-2030 della Città Metropolitana di Milano



2.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

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

Tabella 2.1 – Relazione tra proposta di intervento e PTR

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
Obiettivi ambientali	
<p><i>TM 1.3 Mitigare il rischio di esondazione</i></p>	<p>L'intervento prevede una modifica del ramo stradale uscente dal casello A4 nello svincolo di S. Alessandro attraverso cui condurre il traffico nella nuova galleria di progetto. Il ramo stradale è attualmente in trincea ed il progetto prevede un lieve spostamento del tracciato a margine dell'esistente senza introdurre sostanziali modifiche alla morfologia e agli ingombri stradali esistenti.</p> <p>Tale intervento specifico ricade in zone a rischio di allagamento, in quanto l'intero svincolo S. Alessandro esistente è stato inserito in Fascia B del PAI applicata al Fiume Lambro e in aree allagabili con "Pericolosità RP scenario poco frequente (M)" del PGRA.</p> <p>Dagli approfondimenti idraulici di progetto è emerso come in realtà anche il tratto della tangenziale nord in prossimità e presente all'esterno delle aree suddette sia a rischio, non solamente quindi lo Svincolo come riportato nei precedenti atti pianificatori.</p> <p>Alla luce di ciò si è previsto di rialzare il più possibile la livelletta stradale in corrispondenza dell'imbocco della nuova galleria, in maniera tale da fungere da primo presidio idraulico. Secondariamente si è scelto di posizionare delle arginature e delle panconature di emergenza che verranno posizionate all'occorrenza all'imbocco della galleria in progetto. Questi presidi consentono di salvaguardare sia la nuova viabilità, che l'asse principale dagli allagamenti, con conseguente beneficio anche per l'attuale assetto infrastrutturale.</p> <p>In merito al restante sviluppo del progetto, questo non risulta interferente con il reticolo idrografico e per l'impermeabilizzazione indotta dal nuovo stracciato stradale si prevede l'applicazione di misure volte al rispetto del principio dell'invarianza idraulica senza modificare la regimazione delle acque e senza incrementi degli impatti ai ricettori.</p> <p>In riferimento alla linea di azione "rinaturalizzare le aree di pertinenza dei corsi d'acqua", il progetto prevede interventi di strutturazione arboreo-arbustiva in porzioni retrospendali del Fiume Lambro, migliorando l'attuale assetto ecosistemico del corridoio fluviale e concorrendo al raggiungimento dell'Obiettivo regionale.</p>
<p><i>TM 1.4 Perseguire la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua</i></p>	<p>Il progetto non prevede interventi in corrispondenza, né in prossimità del Fiume Lambro e delle relative fasce morfoattive.</p> <p>Si rimanda al punto precedente per quanto attiene alle risposte progettuali alle linee di azioni correlate al presente Obiettivo, riferite a "recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali e paesaggistiche delle fasce di pertinenza fluviale e degli ambienti acquatici" e a "gestire le aree ad elevato rischio idrogeologico che comportano limitazioni e particolari attenzioni nella definizione dello sviluppo insediativo e infrastrutturale".</p>
<p><i>TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli:</i></p>	<p>L'intervento prevede l'occupazione permanente di suolo agricolo all'interno dell'area del Casignolo, attraverso la realizzazione del tratto stradale di collegamento tra l'A52 e viale Campania.</p> <p>Il consumo effettivo di suolo è limitato al solo sedime stradale, la cui perdita di funzioni ambientali (fissazione CO₂, regolazione del microclima, ecc.) è compensata con la realizzazione di nuove unità ecostrutturali diffuse sia nell'area del Casignolo, sia in altri ambiti di tipo urbano e fluviale (golena del F. Lambro).</p>

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<p><i>TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate:</i></p>	<p>Il nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo si estende in corrispondenza da seminativi intensivi, senza interferire con le unità arboreo-arbustive residuali presenti.</p> <p>Il progetto prevede piantagioni arboreo-arbustive lungo il tracciato stradale del Casignolo e nelle aree intercluse generate, e, a titolo compensativo della occupazione permanente di aree agricole, in ambito urbano e fluviale, con incremento dell'attuale dotazione ecosistemica dei luoghi e di habitat potenzialmente funzionali alla fauna dei differenti contesti interessati.</p>
<p><i>TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale:</i></p>	<p>Il nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo non introduce interferenze effettive con elementi della Rete Ecologica Regionale. L'intervento di lieve spostamento del ramo stradale esistente nell'area dello Svincolo di S. Alessandro non genera una trasformazione dei luoghi tale da poter rappresentare elemento di frammentazione o riduzione delle funzioni ecologiche svolte dal Corridoio fluviale del Lambro.</p> <p>Come sopra indicato, il progetto prevede piuttosto un contributo alla valorizzazione del contesto fluviale del Lambro, nonché di quello urbano della zona sud di Monza, attraverso la realizzazione di nuove unità ecosistemiche arboreo-arbustive.</p>
<p><i>TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico</i></p>	<p>Nella fase di definizione progettuale, le analisi ambientali svolte hanno permesso di accompagnare le scelte infrastrutturali con adeguate misure di contenimento e riduzione del disturbo acustico potenzialmente inducibile dal traffico in futuro circolante lungo la nuova viabilità e sulla connessa rete stradale esistente.</p>
<p>Obiettivi del Sistema territoriale Metropolitano</p>	
<p><i>ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale</i></p>	<p>Per quanto attiene al tema dell'inquinamento acustico, si rimanda al punto precedente.</p> <p>Per quanto attiene al tema dell'inquinamento dell'aria, l'approfondimento specialistico svolto ha evidenziato come l'opera in progetto, localizzata quasi esclusivamente nel comune di Monza, comporti un lieve incremento dei chilometri complessivi percorsi nell'ora di punta nell'area di studio, a fronte però di una riduzione delle emissioni complessive nell'area di studio per tutti gli inquinanti considerati, derivante dalla fluidificazione della viabilità che caratterizza lo scenario di progetto.</p> <p>Il beneficio derivante dal potenziamento dell'interconnessione A52 - A4 è significativo in termini di riduzione delle concentrazioni massime di dominio per tutti i parametri statistici degli inquinanti considerati.</p>
<p><i>ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale</i></p>	<p>In riferimento all'obiettivo di Piano relativo allo sviluppo della rete ecologica regionale, l'intervento non introduce condizioni di interferenza con gli elementi costituenti la RER e al contempo concorre alla strutturazione ecosistemica di aree ricadenti all'interno degli elementi della Rete.</p>
<p><i>ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio</i></p>	<p>Le unità vegetazionali residuali presenti tra i seminativi dell'area del Casignolo non saranno interessate dall'opera stradale e dai relativi cantieri.</p> <p>All'intervento stradale previsto nell'area del Casignolo sono associate specifiche misure di inserimento, tramite realizzazione di piantagioni arboreo-arbustive distribuite lungo il manufatto e nelle aree intercluse generate, e percorsi ciclopeditoni di raccordo tra la viabilità esistente.</p> <p>Le aree verdi interessate dai cantieri per la realizzazione della nuova galleria in zona via Gentili saranno ripristinate al termine delle lavorazioni allo stato strutturale presente al momento dell'avvio dei cantieri, con miglioramento del quadro floristico ed estetico attuale.</p>
<p><i>ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio</i></p>	<p>L'intervento non interessa bellezze artistiche, architettoniche e paesaggistiche diffuse, né aree di particolare pregio del Sistema Metropolitano.</p>
<p>Zone di preservazione e salvaguardia ambientale</p>	
<p><i>Fascia B PAI e Aree allagabili PGRA</i></p>	<p>Si rimanda a quanto considerato relativamente al rapporto con il precedente Obiettivo tematico TM 1.3.</p>

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
Infrastrutture prioritarie	
<i>Rete Ecologica Regionale (RER)</i>	Si rimanda a quanto considerato relativamente al rapporto con il precedente Obiettivo tematico TM 1.10.
<i>Sistema Ciclabile di Scala Regionale Rete Sentieristica Regionale</i>	Non sono segnalati percorsi di fruizione del Sistema Ciclabile di Scala Regionale, né della Rete Sentieristica Regionale nell'ambito in cui è previsto l'intervento stradale di progetto.
<i>Rete dei corsi d'acqua</i>	Il progetto non prevede cantieri e opere in corrispondenza, né in prossimità del Fiume Lambro e delle relative fasce morfoattive.
<i>Infrastrutture per la mobilità</i>	<p>L'opera di progetto non interferisce con interventi previsti dal Piano regionale relativi alla rete ferroviaria e al sistema della logistica e dell'intermodalità delle merci (Tav. 1 PRMT), né con interventi esistenti e/o previsti dal PRMT sulla rete viaria (Tav. 3 PRMT) o di percorsi ciclabili regionali (Tav. 4 PRMT).</p> <p>Rispetto alla previsione del prolungamento della Linea metropolitana M5 indicata dal PRMT nella Tavola 2, la Società Metropolitana Milanese (MM) ha richiesto l'attivazione della procedura di VIA regionale del relativo progetto definitivo. Nell'area del Casignolo oltre al tracciato in galleria della linea metropolitana è previsto anche un ampio deposito la cui fase realizzativa richiede l'occupazione di quasi tutta l'area.</p> <p>Dalla sovrapposizione cartografica di tutti gli elementi infrastrutturali emergono punti di contatto. Il tracciato stradale di progetto è già stato modificato nell'ottica di ridurre i punti di potenziale conflitto con la realizzazione degli interventi della Linea M5 e connessi, ma data la dimensione spaziale di questi ultimi rimangono condizioni di contatto per le sole fasi di cantiere MM che dovranno essere necessariamente risolte nelle successive fasi attuative, come peraltro già previsto anche dal progetto di MM: "Si renderà pertanto necessario un coordinamento fra i due progetti per garantire la compatibilità e valutare le opere provvisorie aggiuntive che ricadranno sull'intervento M5" (estratto dalla Relazione generale del progetto MM).</p>
<i>Infrastrutture per la difesa del suolo</i>	<p>L'area di intervento si inserisce nell'areale indicato dal PTR come "Bacino Lambro-Seveso-Olona-Trobbie", in cui il Piano regionale richiede la riduzione degli afflussi artificiali alla rete di superficie attraverso una riduzione delle aree impermeabilizzate, lo smaltimento delle acque bianche direttamente sul suolo o nel sottosuolo, la separazione delle acque delle reti fognarie (bianche e nere) e la laminazione.</p> <p>Il progetto stradale prevede l'applicazione di misure volte al rispetto del principio dell'invarianza idraulica senza modificare la regimazione delle acque e senza incrementi degli impatti ai ricettori.</p>
Indirizzi per il riassetto idrogeologico	
<i>PAI - PGRA</i>	Si rimanda a quanto considerato relativamente al rapporto con il precedente Obiettivo tematico TM 1.3.
<i>Progetto strategico di sottobacino Fiume Lambro Settentrionale</i>	<p>Per l'indirizzo "Restituzione dello spazio al fiume", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto coinvolge "Ambiti urbanizzati prossimi ai corsi d'acqua" in cui vale l'indirizzo specifico "dare spazio e delocalizzare" (per pericolosità di esondazione). In riferimento a ciò l'intervento di progetto non può concorrere alla delocalizzazione dell'intero svincolo autostradale A4-A52; di fatto comunque non sono previste dal progetto opere che inducono trasformazioni significative dello stato morfologico-strutturale dei luoghi e al contempo sono introdotti interventi di messa in sicurezza dal rischio idraulico parte del tracciato A52 esistente.</p> <p>Per l'indirizzo "Gestione sostenibile acque meteoriche", le aree oggetto di cantiere e di intervento in ambito urbano interessano "Ambiti urbanizzati" in cui vale l'indirizzo specifico "Favorire infiltrazione (medio alta permeabilità)", e "Ambiti non urbanizzati" (area del Casignolo), in cui vale l'indirizzo specifico "Evitare interventi di trasformazione (medio alta permeabilità)".</p> <p>Per l'ambito urbano, l'intervento in progetto è limitato ad un tratto in</p>

Elemento di PTR	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
	<p>galleria, affiancata all'esistente galleria A52 e in parte sotto viabilità urbana esistente, con conseguente contenimento delle occupazioni nel sottosuolo e mantenimento dell'equilibrio idrologico pressoché simile all'attuale.</p> <p>Per l'ambito dell'area del Casignolo, l'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tracciato stradale che comporta inevitabilmente l'impermeabilizzazione di superfici libere, ma sono previste specifiche misure di gestione delle acque di dilavamento della piattaforma stradale che prevedono la loro raccolta e relativa gestione secondo il principio di invarianza idraulica e coerentemente con i condizionamento geologico-geotecnici riscontrati ("occhi pollini").</p> <p>Per quanto attiene all'indirizzo "<i>Continuità ecologico - ambientale, rinaturalizzazione e qualità</i>", l'area di modifica dell'attuale ramo dello svincolo S. Alessandro di innesto alla nuova galleria di progetto è concentrata lungo l'attuale trincea e non interferisce elementi funzionali del F. Lambro.</p>
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	
<p><i>Tavola A "Ambiti geografici e unità tipologiche"</i></p>	<p>L'intervento è inserito nell'Unità di paesaggio della "<i>Fascia bassa pianura</i>", all'interno della quale sono tutelate le partiture poderali e le quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale, nonché i canali ed il sistema irriguo e dei navigli.</p> <p>L'intervento non interferisce quinte verdi esistenti, né elementi idrografici.</p> <p>Nell'area del Casignolo, il tracciato interessa parzialmente e a margine un percorso storico rappresentante un residuo della partitura agricola dell'ambito; tale percorso sarà eliminato completamente dal previsto deposito MM nell'area del Casignolo.</p>
<p><i>Tavola B "Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico"</i></p> <p><i>Tavola E "Viabilità di rilevanza regionale"</i></p>	<p>L'intervento non interessa tracciati paesaggistici e viabilità di rilevanza regionale, né si colloca in posizione visibile da tali assi di riferimento.</p>
<p><i>Tavola C "Istituzioni per la tutela della natura"</i></p>	<p>Non sono presenti istituti di tutela nelle aree di intervento e nel contesto di inserimento.</p>
<p><i>Tavola D "Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale"</i></p>	<p>Non sono presenti elementi oggetto di disciplina del PPR nelle aree di intervento e nel contesto di inserimento.</p>
<p><i>Tavola F "Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale"</i></p> <p><i>Tavola G (H) "Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale"</i></p>	<p>Nell'ambito territoriale interessato dall'intervento non sono segnalati indirizzi di riqualificazione o di contenimento dei fattori di degrado per la tipologia di opera di progetto.</p>
<p><i>Tavola I "Vincoli ex D.lgs 42/2004 e s.m.i."</i></p>	<p>La cartografia di Piano non evidenzia la presenza di beni paesaggistici di cui agli art. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. nelle aree di intervento. Dall'analisi di campo è emersa invece la presenza di un'unità inquadrabile come bosco ai sensi del D.lgs. n. 34/2018, e quindi riconducibile all'art. 142, comma 1, let. g, del D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i. Tale unità vegetazionale non sarà interessata dagli interventi di progetto.</p>

3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

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

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

Successivamente sono state approvate modifiche e varianti. In particolare, si richiama la variante alle Norme del Piano vigente dalla pubblicazione sul Burl-Sac n. 1 del 2 gennaio 2019. E' stata inoltre approvata la variante del PTCP per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014 (Burl-Sac n. 14 del 6 aprile 2022)

Con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 26 del 26 maggio 2022 è stata adottata la variante del PTCP in materia di infrastrutture per la mobilità. La variante contiene il riconoscimento dell'intervento di prolungamento della linea metropolitana M5 illustrato nel precedente Par. 2.1.3.5.2, includendo, pertanto, anche l'area del deposito nell'area del Casignolo a Monza.

3.1 ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE

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

La strategia del PTCP si declina in una serie di obiettivi generali e specifici, specificamente correlati all'apparato normativo e cartografico di Piano.

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

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

Il PTCP è composto dalle seguenti tavole cartografiche:

- Tavola 1 Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale;
- Tavola 2 Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio;
- Tavola 3a Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica;
- Tavola 3b Rete della mobilità dolce;
- Tavola 4 Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica;
- Tavola 5a Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali;
- Tavola 5b Parchi Locali di Interesse Sovracomunale;

- Tavola 6a Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio;
- Tavola 6b Viabilità di interesse paesaggistico;
- Tavola 6c Ambiti di azione paesaggistica;
- Tavola 6d Ambiti di interesse provinciale;
- Tavola 7a Rilevanze del sistema rurale;
- Tavola 7b Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico;
- Tavola 8 Assetto idrogeologico;
- Tavola 9 Sistema geologico e idrogeologico;
- Tavola 10 Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico;
- Tavola 11 Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico;
- Tavola 12 Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano;
- Tavola 13 Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano;
- Tavola 14 Ambiti di accessibilità sostenibile;
- Tavola 15 Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo;
- Tavola 16 Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate.

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

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

La **Tavola 2** "*Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio*" identifica gli elementi vegetazionali derivati dalla cartografia regionale dell'uso del suolo DUSAF, riferiti nello specifico a prati e filari. La Tavola riporta anche gli elementi della Rete Ecologica Regionale, già illustrati nel precedente Par. 2.1.3 nell'ambito dell'analisi del PTR.

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

5.2.11 Componenti vegetali

tutela del sistema delle componenti vegetali del territorio come base della rete verde provinciale di ricomposizione paesaggistica e come condizione di sussistenza di habitat favorevoli alla conservazione della biodiversità

5.2.12 Filari e siepi

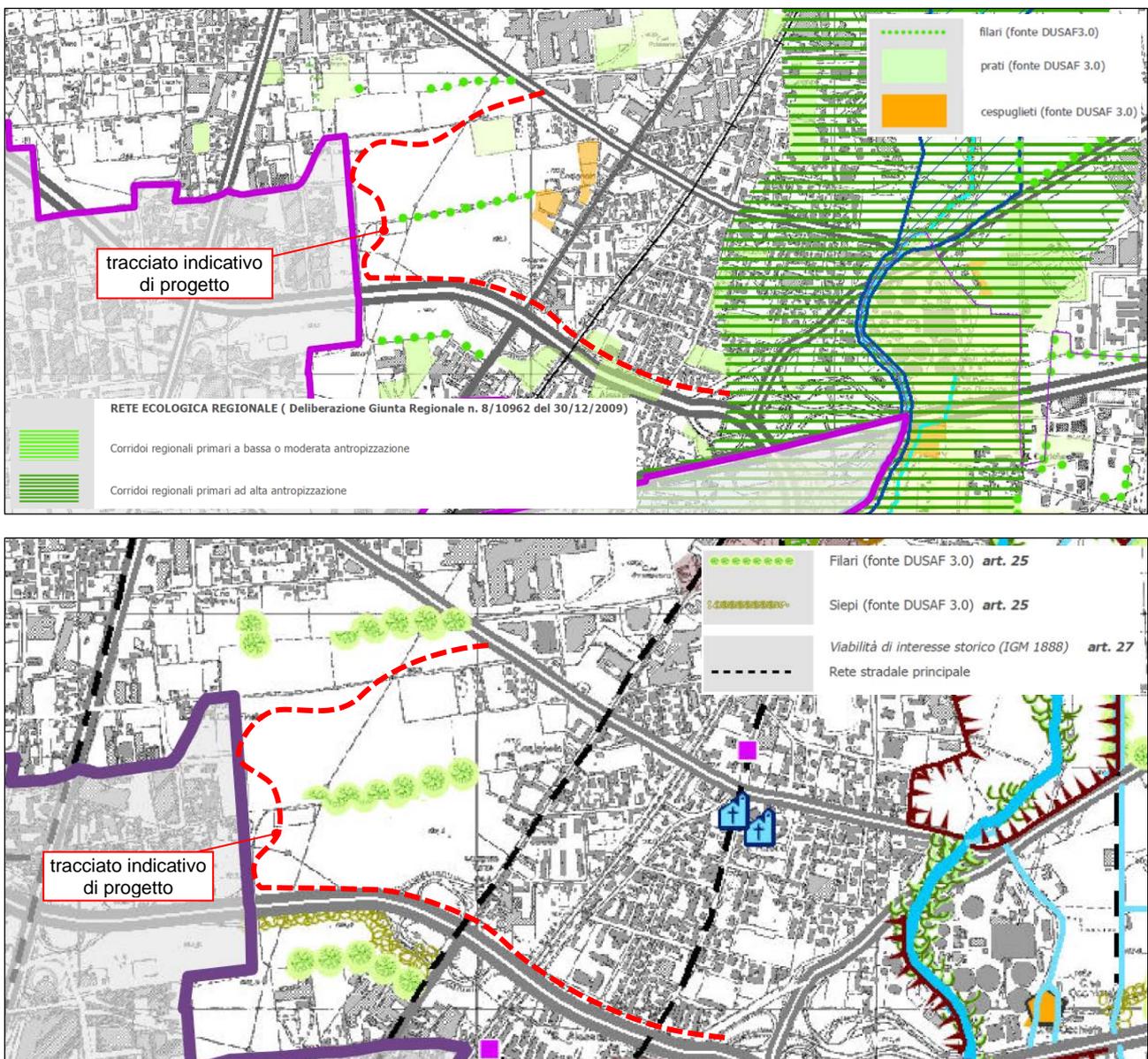
conservazione e reimpianto dei filari campestri e delle ripe boscate, anche finalizzati al consolidamento delle sponde di canali e rogge, con l'obiettivo di ricostituire i caratteri storici del paesaggio agrario del territorio e potenziare i valori naturalistici residui dell'area

5.5.6 Componenti vegetali

conservazione ed eventuale incremento del patrimonio vegetale attuale nelle sue diverse manifestazioni come scansione e alternanza alla uniformità delle superfici coltivate della pianura con vantaggio per la qualità dei paesaggi

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

Figura 3.1 – Estratto della Tavola 2 “Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio” (immagine sopra) e della Tavola 3a “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica” (immagine sotto) del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

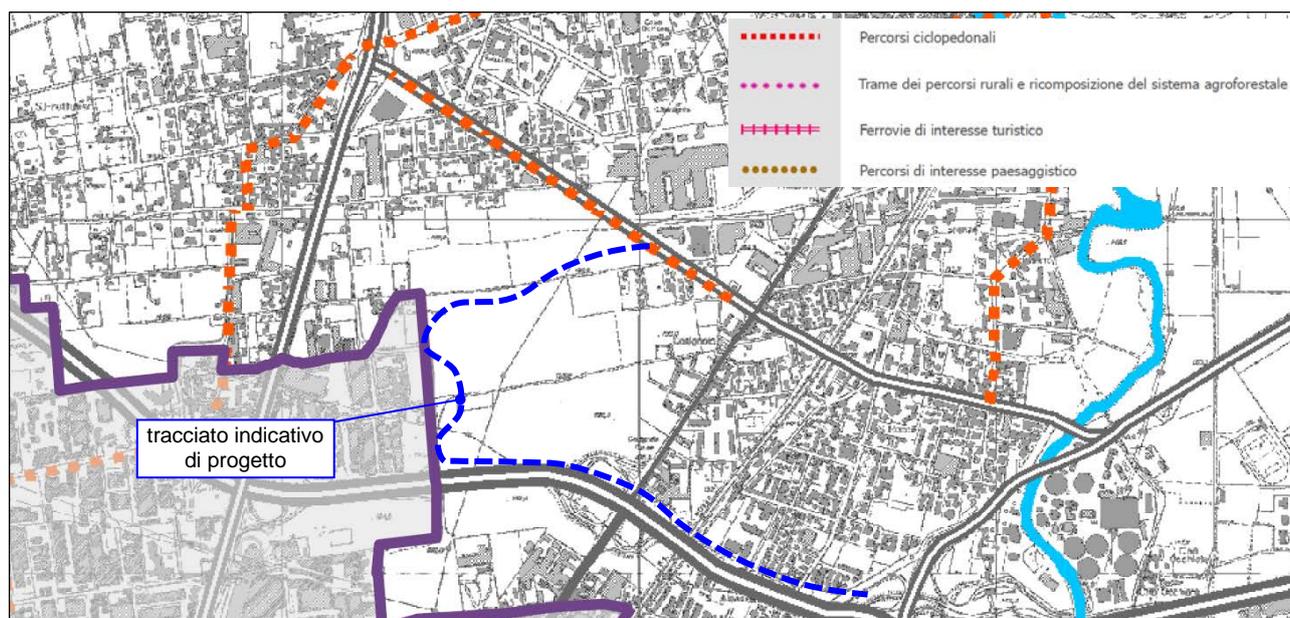
5.2.13 Sistema della viabilità storica

Conservare e valorizzare i tratti stradali aventi sostanza storica per manufatti e caratteristiche plano-altimetriche.

La **Tavola 3b** identifica la rete della mobilità dolce. Si evidenzia la presenza di un percorso ciclopedonale esistente lungo via Campania; tale percorso è stato inserito come “*pista ciclabile comunale*” nella rete del Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC), approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 14/2014.

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

Figura 3.2 – Estratto della Tavola 3b “*Rete della mobilità dolce*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l’intervento

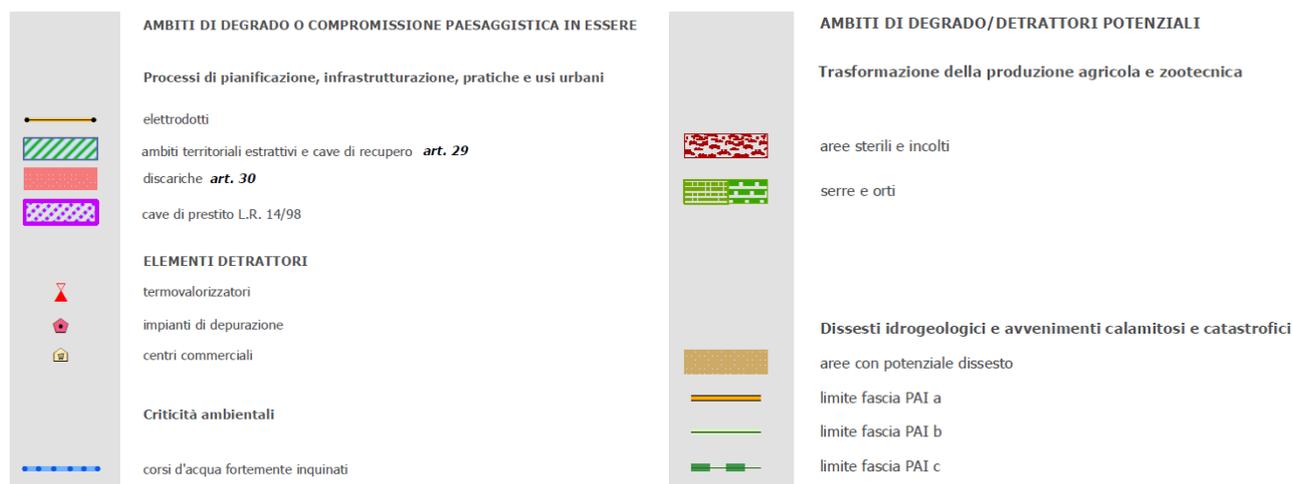
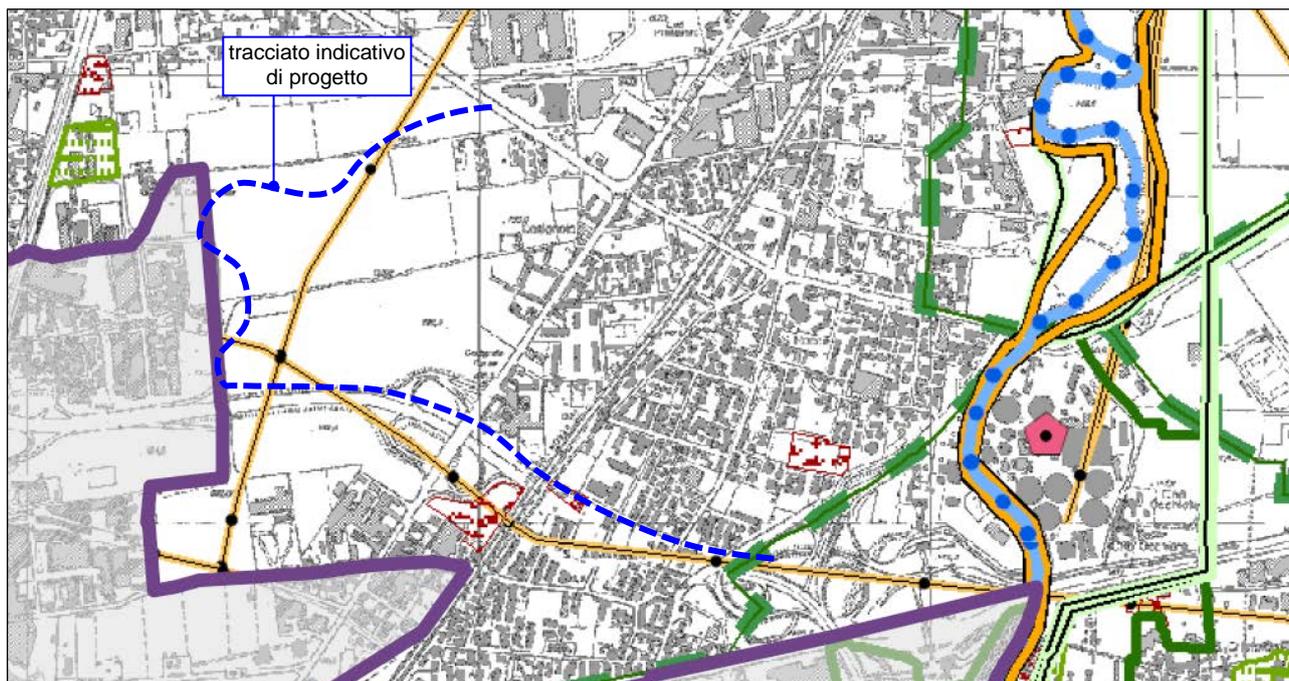


La **Tavola 4** illustra gli ambiti, i sistemi e gli elementi di degrado e compromissione paesaggistica; nell'area del Casignolo il PTCP individua due linee elettriche, con tracciati tra essi ortogonali; la linea con estensione in senso ortogonale alla A52 Tangenziale Nord è stata dismessa e non risulta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

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

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

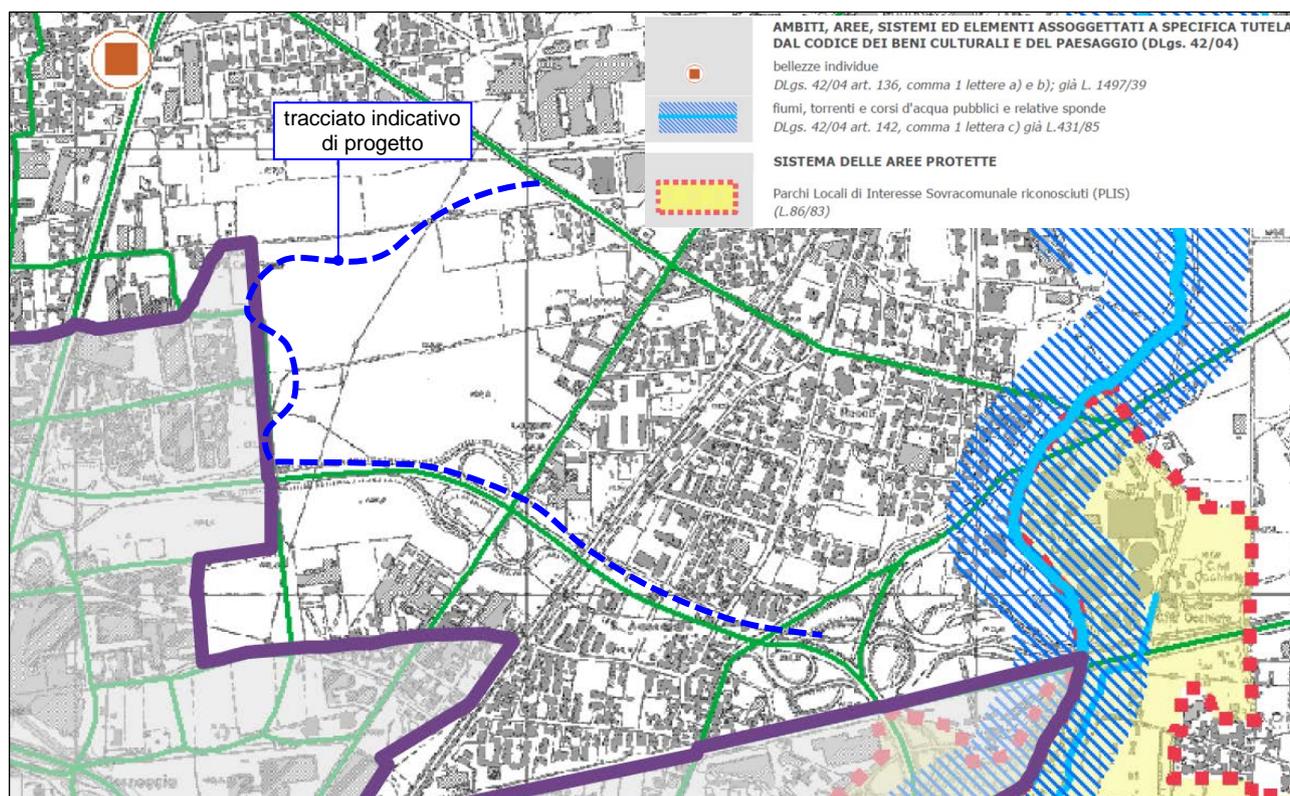
Figura 3.3 – Estratto della Tavola 4 "Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica" del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

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

Figura 3.4 – Estratto della Tavola 5a “*Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 5b** identifica i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS). Ad ovest dell'area del Casignolo, è indicato il PLIS “*Parco del Grugnotorto-Villoresi*”, mentre a est è evidenziato il PLIS del “*Parco della Media Valle del Lambro*”.

Con atto stipulato il 19 dicembre 2019 (rep.163094 - 32115 - Notaio Luigi Roncoroni in Desio) i Comuni di Bovisio Masciago, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Desio, Lissone, Muggiò, Nova Milanese, Paderno Dugnano, Seregno e Varedo, compresi nel territorio del Parco Grugnotorto Villoresi e del Parco Brianza Centrale (come definiti nelle delibere di Giunta della Regione Lombardia, della Giunta della Provincia di Milano, della Giunta della Provincia di Monza e Brianza e nei Decreti deliberativi presidenziali della Provincia di Monza e Brianza n. 62 del 15 giugno 2015 e n. 24 del 9 marzo 2017) hanno tra loro costituito un consorzio ai sensi dell'articolo 31 del D.lgs. n. 267/2000 (TUEL) denominato “*Consorzio del Parco Grugnotorto Villoresi e Brianza Centrale*”, denominato in breve “*Parco GruBria*”.

Inoltre, il PLIS “*Parco della Media Valle del Lambro*” è stato esteso a ricomprendere porzioni territoriali poste a nord del limite evidenziato nella cartografia del PCTP.

Figura 3.5 – Estratto della Tavola 5b “Parchi Locali di Interesse Sovracomunale” del PTCP con evidenziazione dei PLIS presenti nel più ampio contorno dell’area di intervento

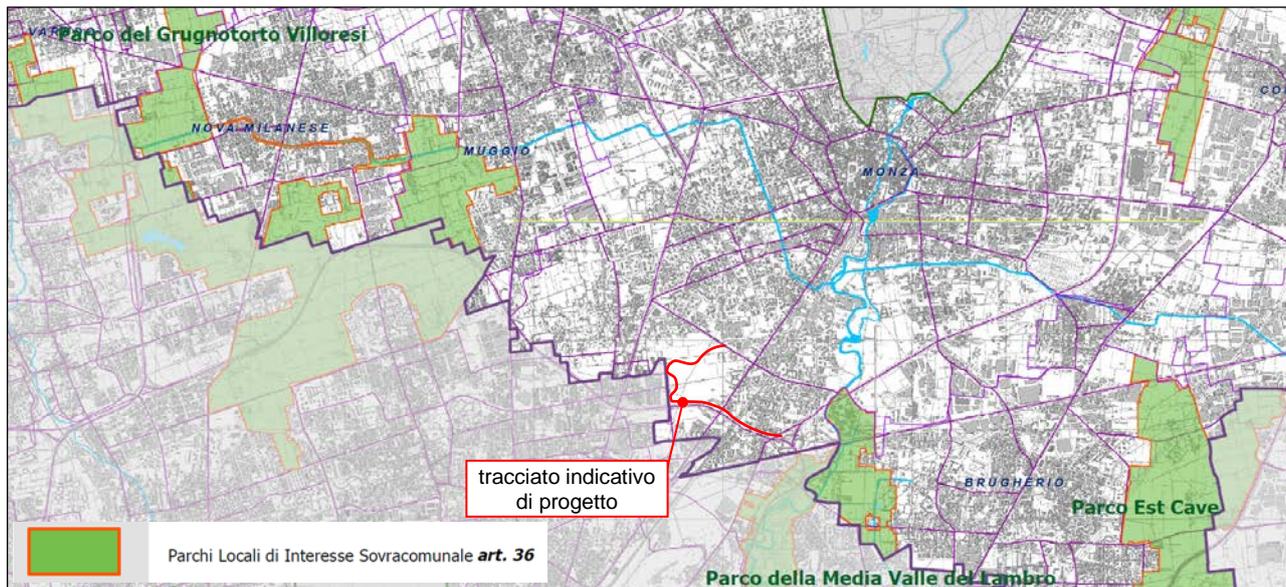
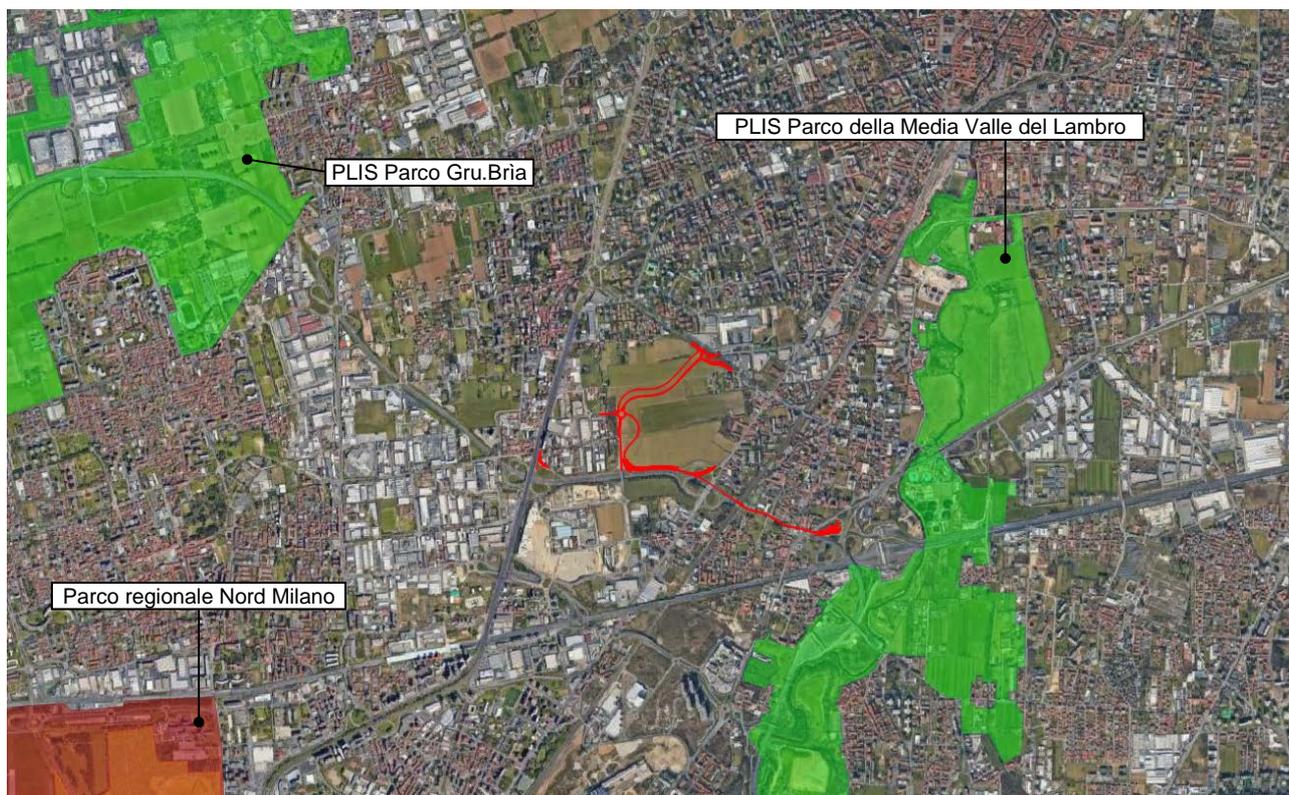


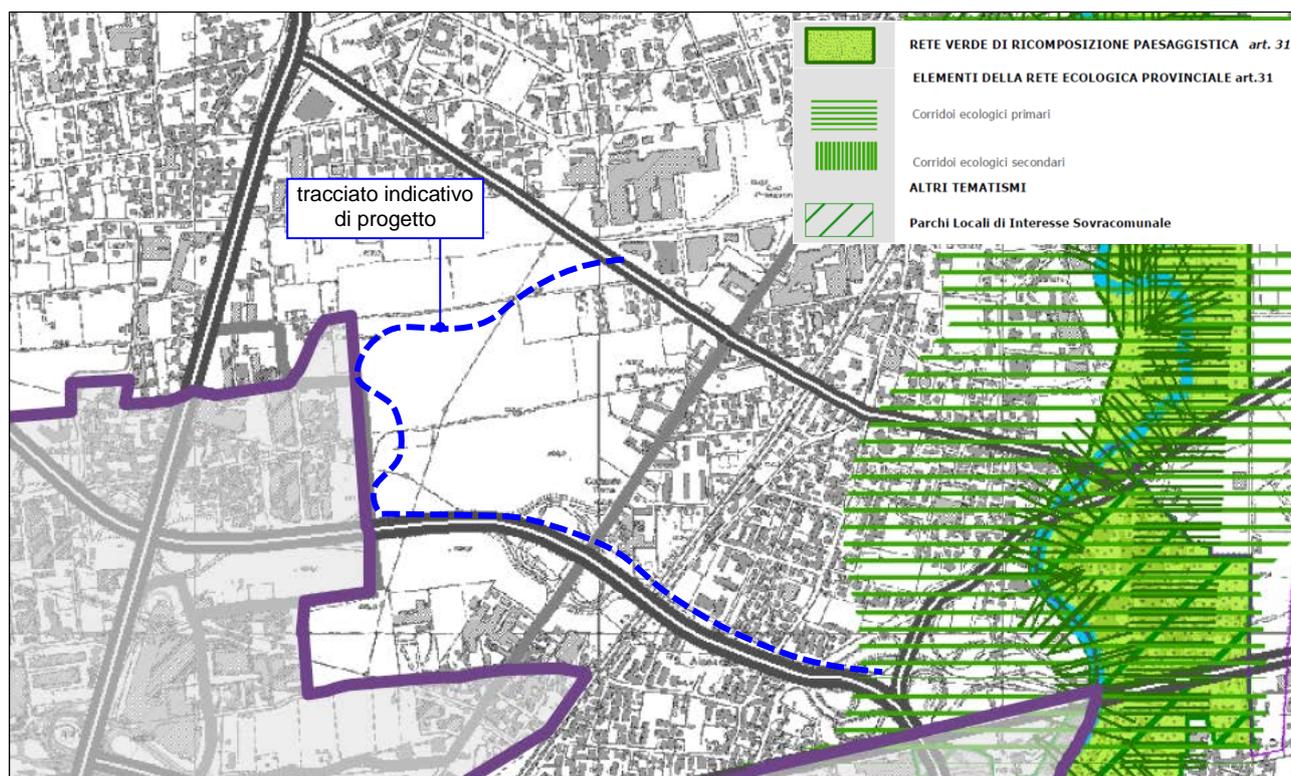
Figura 3.6 – Aree protette e altri istituti di tutela ai sensi della L.r. n. 86/1983 e s.m.i. presenti nel più ampio contorno delle aree di intervento (fonte Geoportale della Lombardia; ultimo aggiornamento disponibile: settembre 2022)



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

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

Figura 3.7 – Estratto della Tavola 6a “*Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio*” del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l’intervento



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

5.1.1 Rete verde di ricomposizione paesaggistica

- assicurare il mantenimento degli spazi non costruiti esistenti, il potenziamento e il recupero del verde forestale e delle attività agricole, la conservazione delle visuali aperte, al fine di soddisfare obiettivi di sostenibilità ecologica e di fruizione paesaggistica di rilevanza provinciale;
- assicurare, attraverso la conservazione di tali spazi, la funzione di ricarica della falda acquifera sotterranea evitando una eccessiva impermeabilizzazione dei suoli;
- valorizzare e consolidare il ruolo dei PLIS nella struttura della rete verde di ricomposizione paesaggistica.

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

3. Previsioni prescrittive e prevalenti:

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

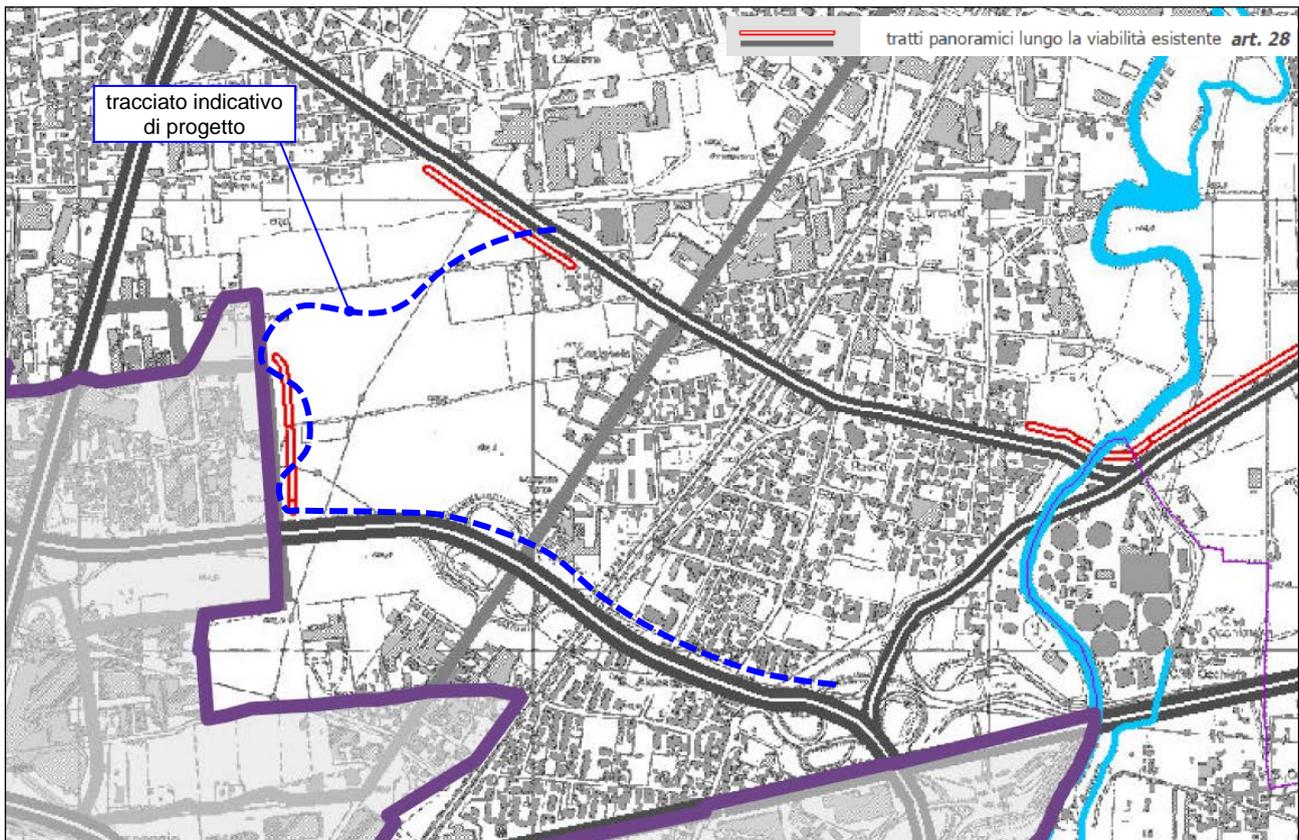
- b. i progetti di nuova edificazione (inclusi gli interventi di tipologia infrastrutturale e le opere pubbliche), previsti da atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, ed i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso;
[...]

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

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

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

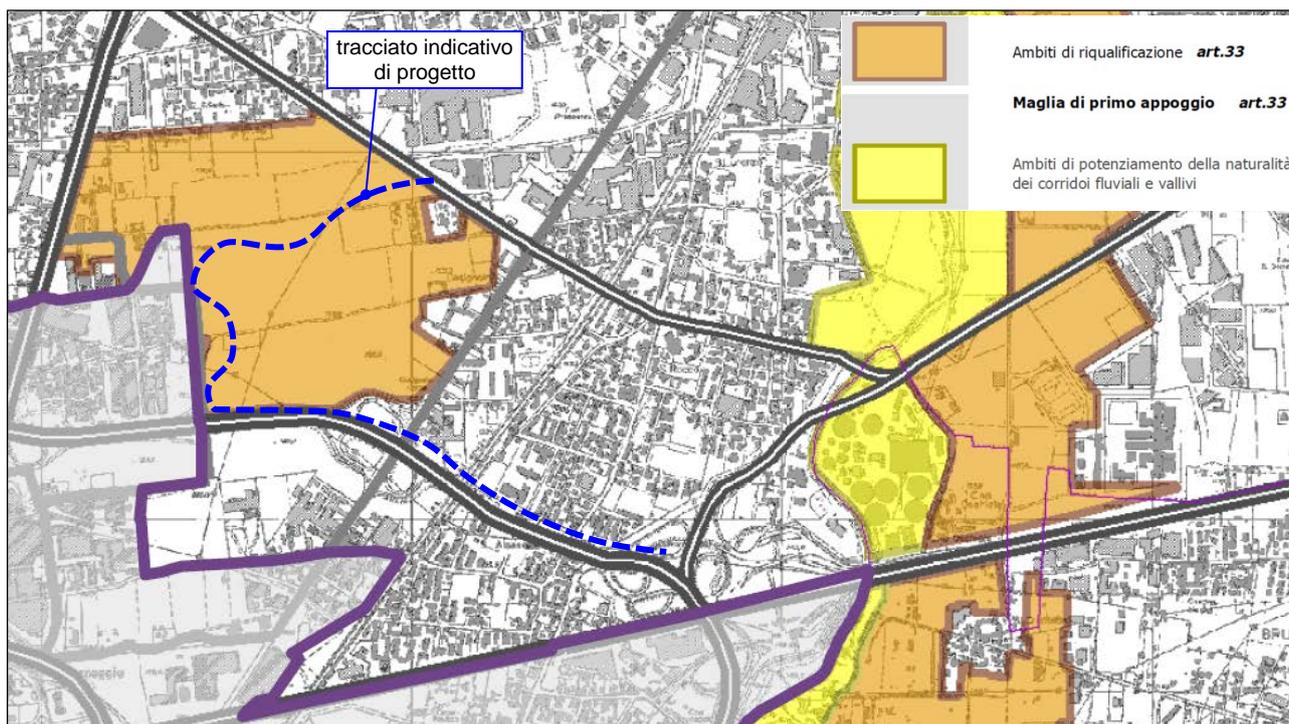
Figura 3.8 – Estratto della Tavola 6b "Viabilità di interesse paesaggistico" del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

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

Figura 3.9 – Estratto della Tavola 6c "Ambiti di azione paesaggistica" del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento

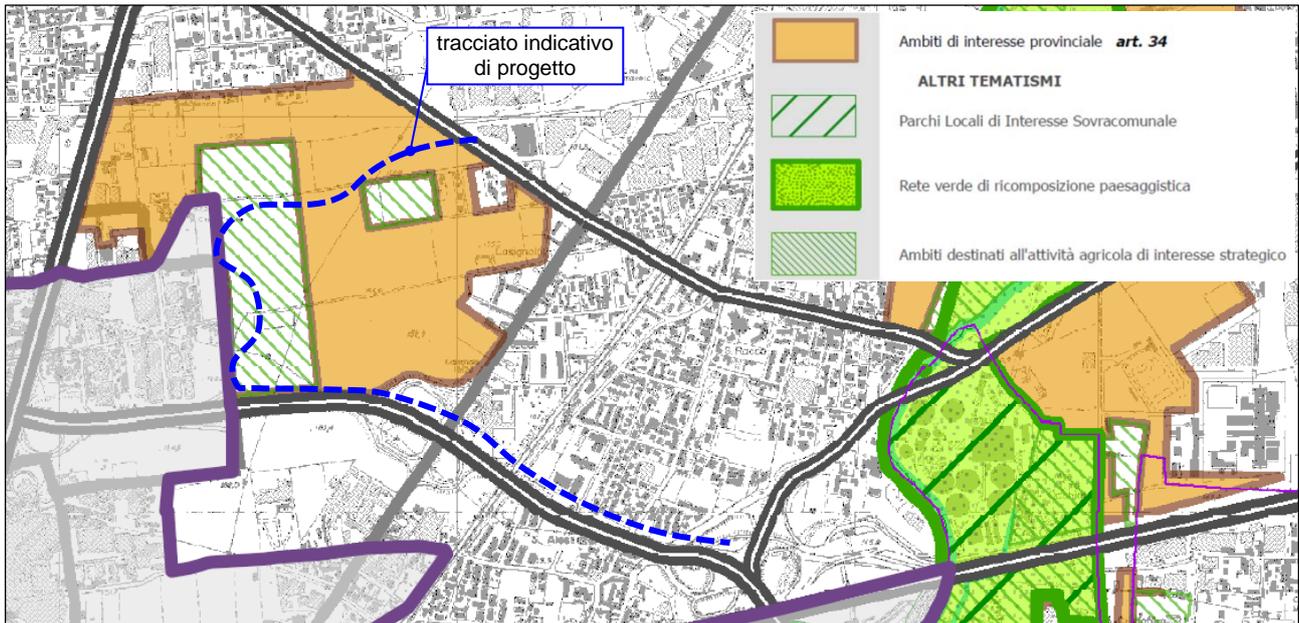


L'area è stata inserita anche negli "Ambiti di interesse provinciale" (AIP) di cui alla **Tavola 6d** del PTCP (Variante 2018), disciplinati dall'art. 34 della Normativa di Piano.

Tali AIP sono stati identificati, con valore prescrittivo e prevalente per i PGT, in quanto ritenuti strategici dal punto di vista paesaggistico per il mantenimento di spazi inedificati fra tessuti urbanizzati limitrofi e per conservare l'identità propria di ogni nucleo urbano.

Gli Ambiti sono collocati all'interno dei suddetti "Ambiti di azione paesaggistica" (di cui all'art. 33), ma all'esterno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, della Rete verde di ricomposizione paesaggistica, dei parchi regionali e dei PLIS.

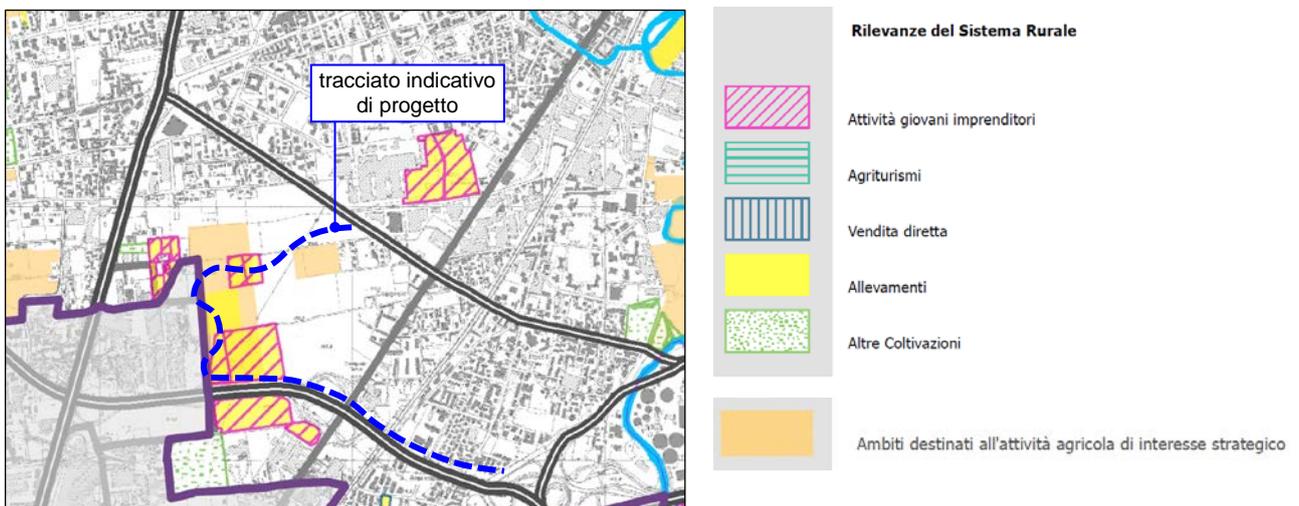
Figura 3.10 – Estratto della Tavola 6d “Ambiti di interesse provinciale” del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La **Tavola 7a** identifica le rilevanze del sistema rurale, tra cui anche gli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico illustrati individualmente nella **Tavola 7b** di Piano.

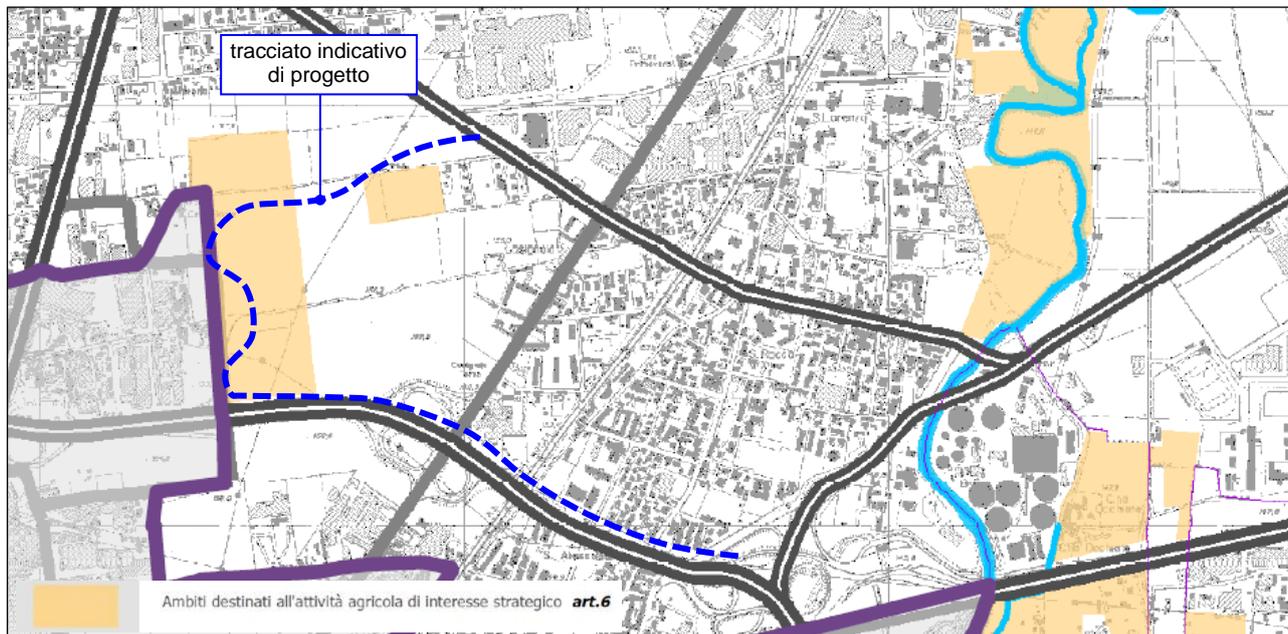
All'interno del Casignolo sono riconosciute attività agricole di giovani imprenditori ed allevamenti, quest'ultimi non effettivamente riscontrabili oggi nell'area specifica indicata.

Figura 3.11 – Estratto della Tavola 7a “Rilevanze del sistema rurale” del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

Figura 3.12 – Estratto della Tavola 7b “Ambiti destinati all’attività agricola di interesse strategico” del PTCP (Variante 2018) nel contesto in cui si inserisce l’intervento



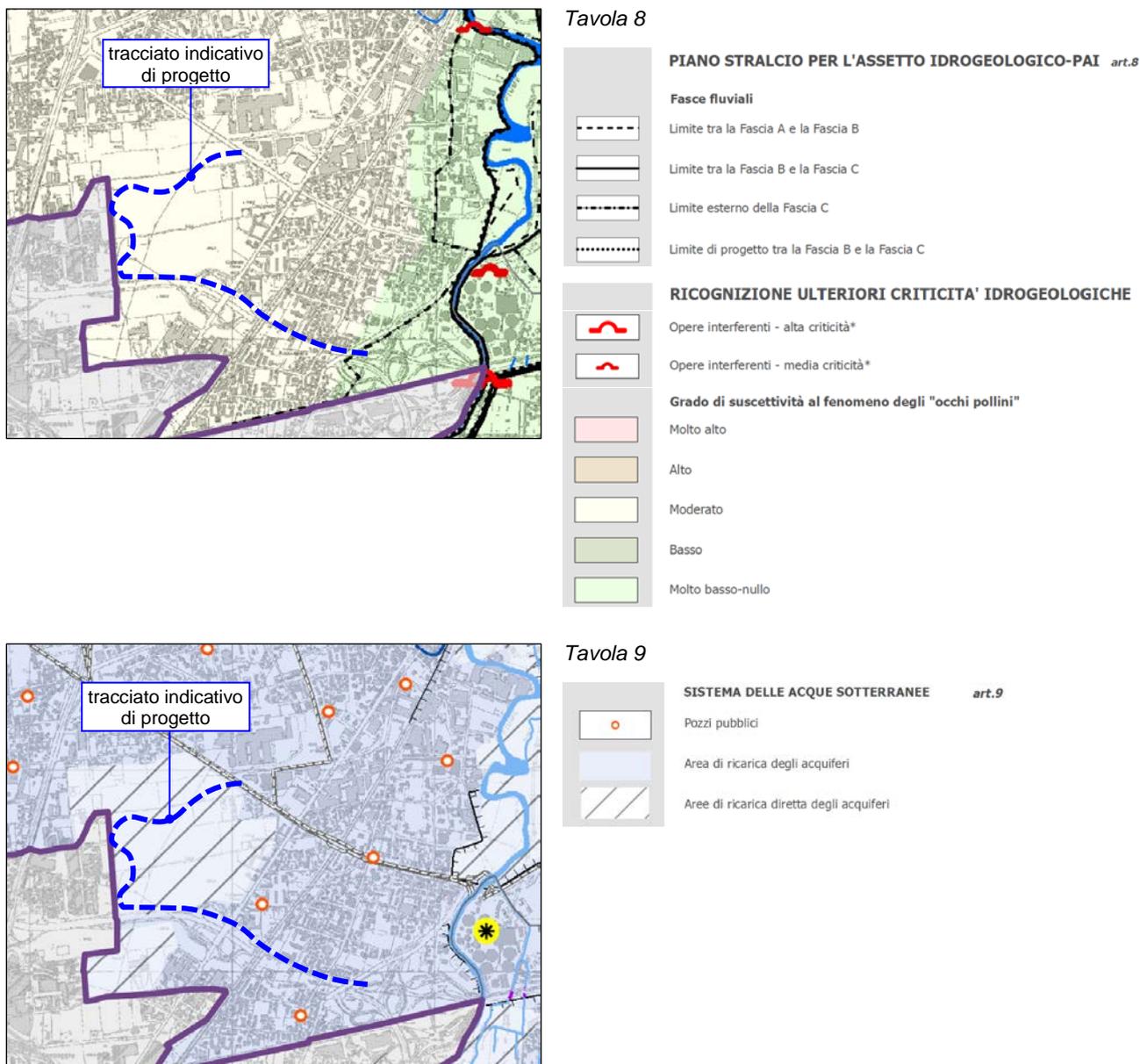
La **Tavola 8** e la **Tavola 9** evidenziano gli elementi di specifica attenzione relativo al sistema geologico ed idrogeologico.

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

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

La Tavola 8 riporta anche le fasce PAI già illustrate nelle precedenti analisi del PTR (vd. precedente Par. 2.1.2).

Figura 3.13 – Estratto della Tavola 8 “Assetto idrogeologico” e della Tavola 9 “Sistema geologico e idrogeologico” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

La Tavola evidenzia alcuni interventi di riqualificazione della SS36 tra Monza e Cinisello Balsamo (cod. 137 nella Tavola), riferiti alla realizzazione della galleria di v.le Lombardia, ad oggi realizzata.

A sud dell'area di intervento, la Tavola evidenzia la previsione della quarta corsia dell'Autostrada A4 (cod. 119 nella Tavola). Tale previsione è stata indicata dal più recente Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti più a ovest di quanto indicato dal PTCP (vd. cod. V06 del PRMT nel precedente Par. 2.1.3.5).

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

La Tavola evidenzia l'intervento di prolungamento alla linea metropolitana M5 da Bignami a Monza Bettola (cod. 117 nella Tavola), l'intervento di prolungamento alla linea metropolitana M1 da Sesto FS a Monza Bettola (cod. 107 nella Tavola) e l'intervento di ammodernamento della linea ferroviaria Milano – Monza (cod. 015 nella Tavola).

Figura 3.14 – Estratto della Tavola 10 “*Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico*” e della Tavola 11 “*Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico*” del PTCP vigente nel contesto in cui si inserisce l'intervento

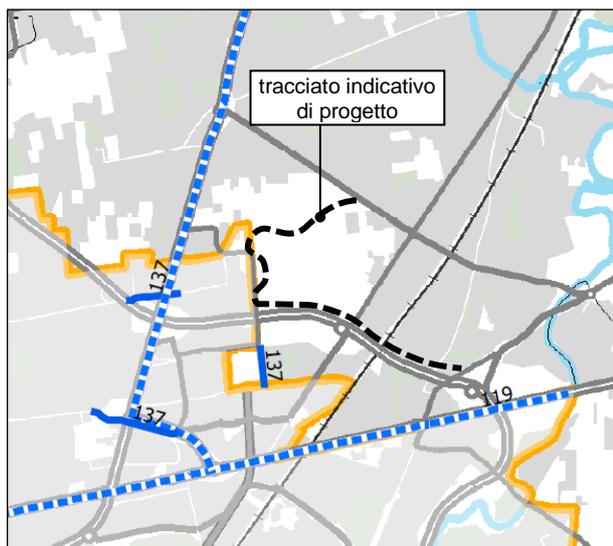


Tavola 10

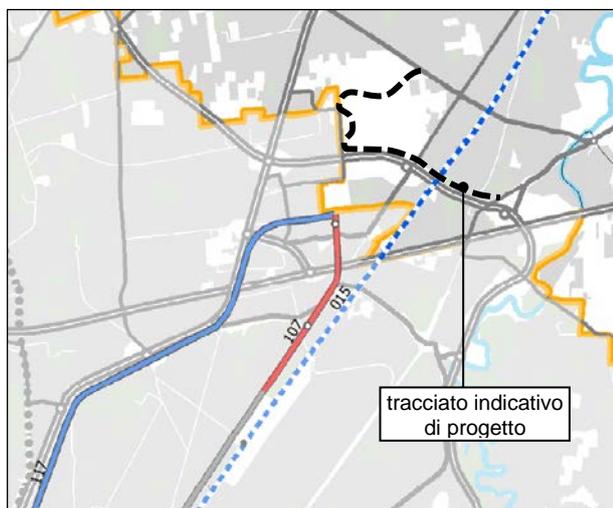


Tavola 11



Come indicato in premessa al presente Capitolo, con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 26 del 26 maggio 2022 è stata adottata la variante del PTCP in materia di infrastrutture per la mobilità. La variante ha inserito l'intervento di prolungamento della linea metropolitana M5 illustrato nel precedente Par. 2.1.3.5.2, includendo anche l'indicazione localizzativa dell'area del deposito nell'area del Casignolo a Monza.

A titolo di completezza informativa, nel seguito si riportano gli estratti delle tavole 10 e 11 della Variante adottata, pur non ancora vigente.

Figura 3.15 – Estratto della Tavola 10 “Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico” e della Tavola 11 “Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico” della Variante di PTCP adottata con D.c.c. n. 26/2022 nel contesto in cui si inserisce l'intervento

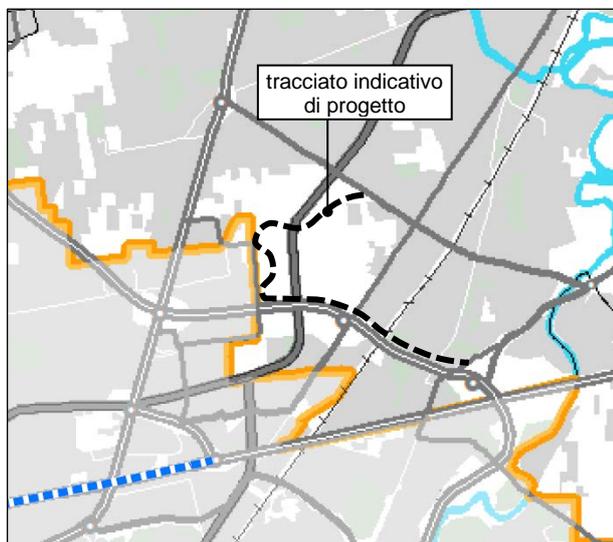
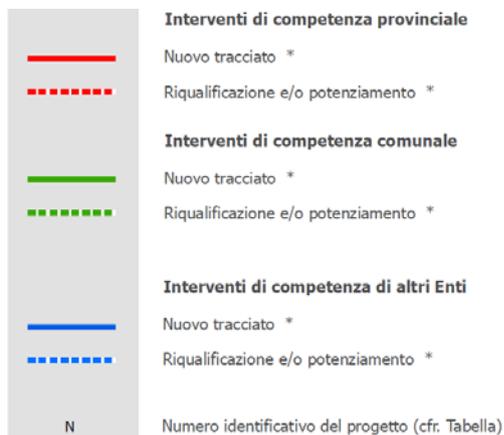


Tavola 10



* intervento prevalente



Tavola 11



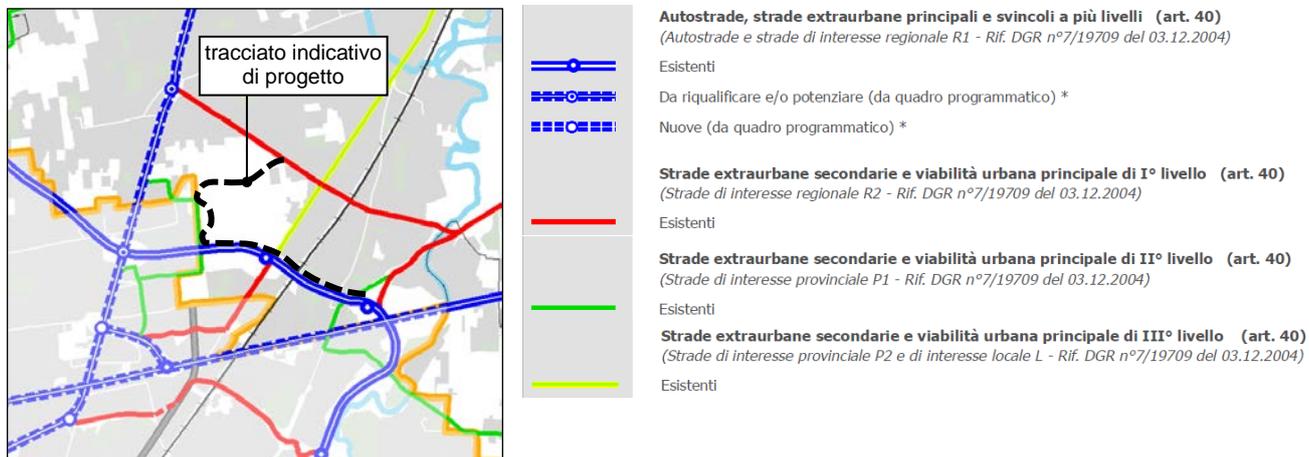
* intervento prevalente



La **Tavola 12** illustra lo schema di assetto della rete stradale nello scenario di Piano.

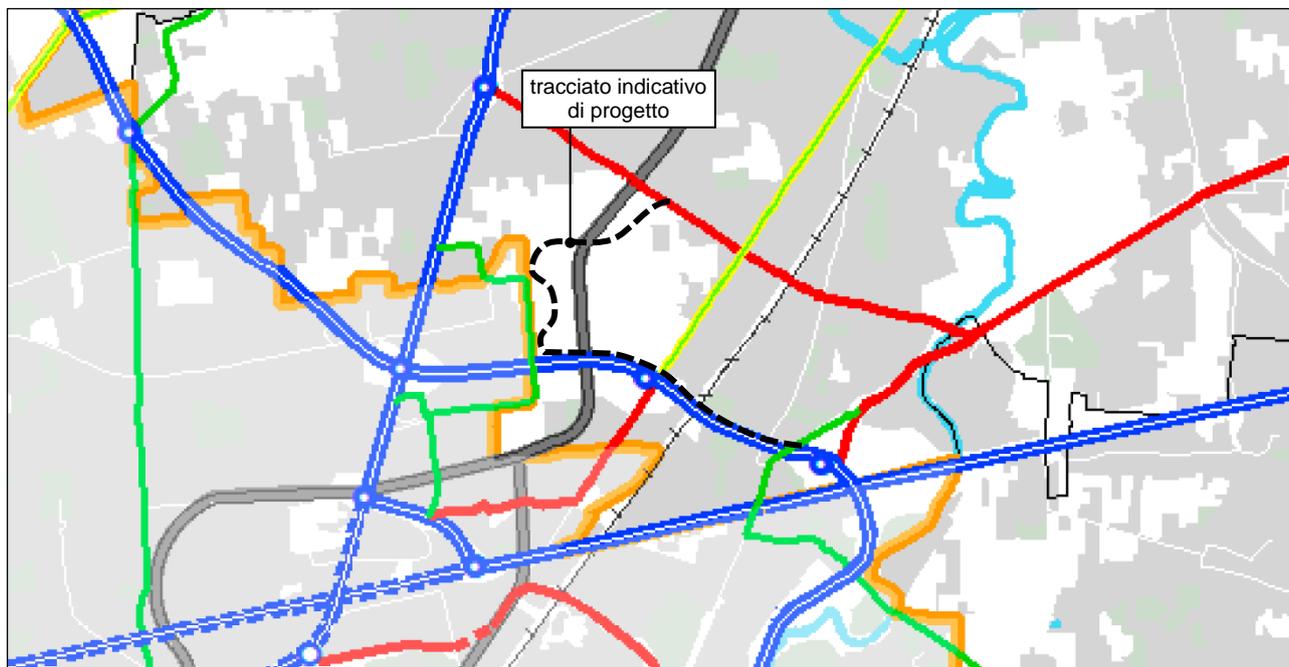
La Tavola unisce la rete stradale attuale (qualificata secondo categorie di cui alla DGR n. 19709/2004) con le previsioni di cui alla Tavola 10 precedentemente illustrata.

Figura 3.16 – Estratto della Tavola 12 “*Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



La citata Variante di PTCP adottata introduce, come nelle tavole precedentemente illustrate, il tracciato della Linea M5.

Figura 3.17 – Estratto della Tavola 12 “*Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano*” della Variante di PTCP adottata con D.c.c. n. 26/2022 nel contesto in cui si inserisce l'intervento



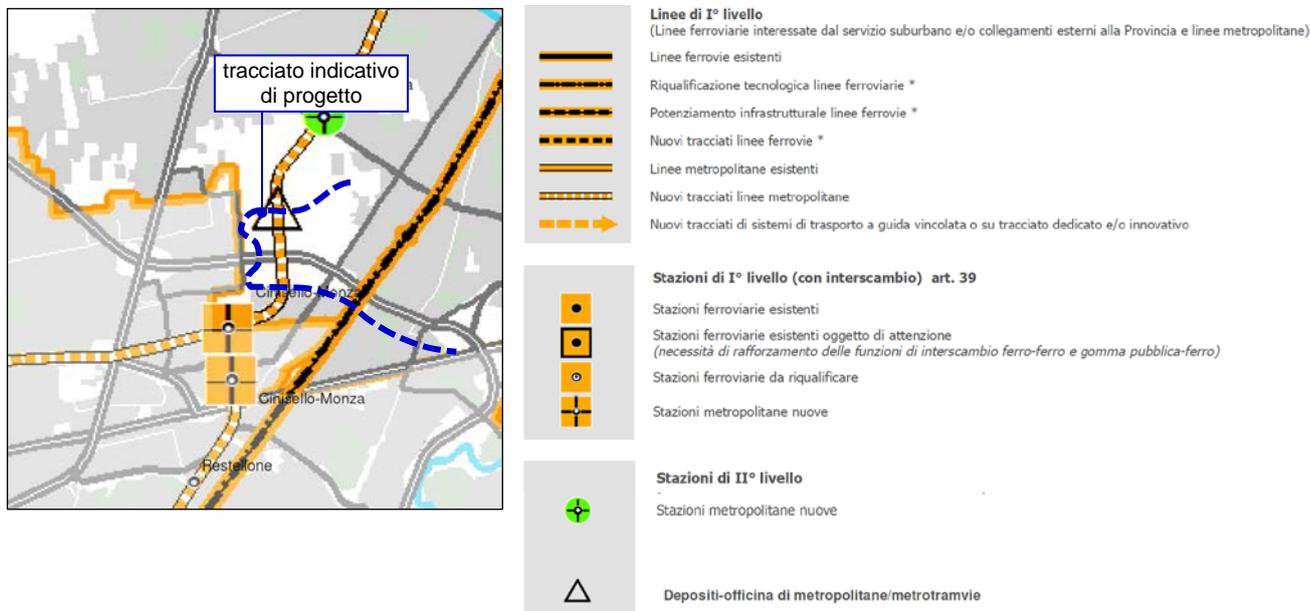
La **Tavola 13** illustra lo “*Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano*”, in cui è data evidenza della previsione della stazione metropolitana di Cinisello-Monza e del tracciato del prolungamento delle linee M1/M5 verso l’area monzese che attraversa l’area del Casignolo.

La citata Variante di PTCP adottata introduce, come nelle tavole precedentemente illustrate, il tracciato della Linea M5 e del deposito nell’area del Casignolo.

Figura 3.18 – Estratto della Tavola 13 “*Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l’intervento



Figura 3.19 – Estratto della Tavola 13 “*Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano*” della Variante di PTCP adottata con D.c.c. n. 26/2022 nel contesto in cui si inserisce l’intervento

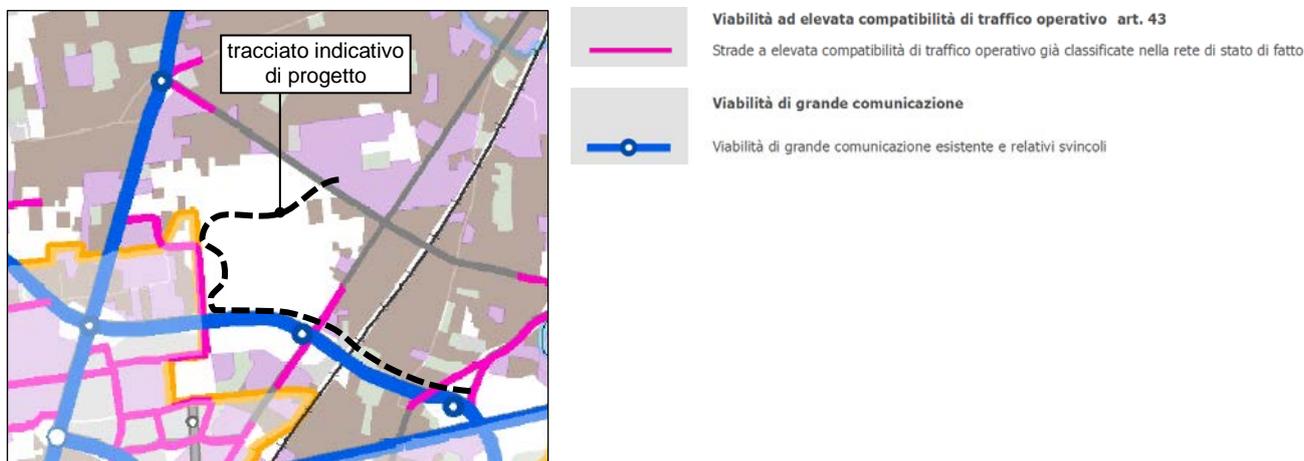


La **Tavola 14** illustra gli Ambiti di accessibilità sostenibile funzionali agli scenari insediativi dei PGT comunali, in cui è sottolineata l'importanza della suddetta stazione metro di Cinisello-Monza, nonché la rete TPL presente lungo via Campania, via Borgazzi e via S. Rocco (stato del servizio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

La **Tavola 15** individua la viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo in quanto potenzialmente idonea ad accogliere insediamenti che generano traffici di qualche rilevanza e in quanto consente di accedere alla grande viabilità di scorrimento senza transitare attraverso centri urbani e zone residenziali, fatte salve le verifiche derivanti da eventuali altri criteri di valutazione.

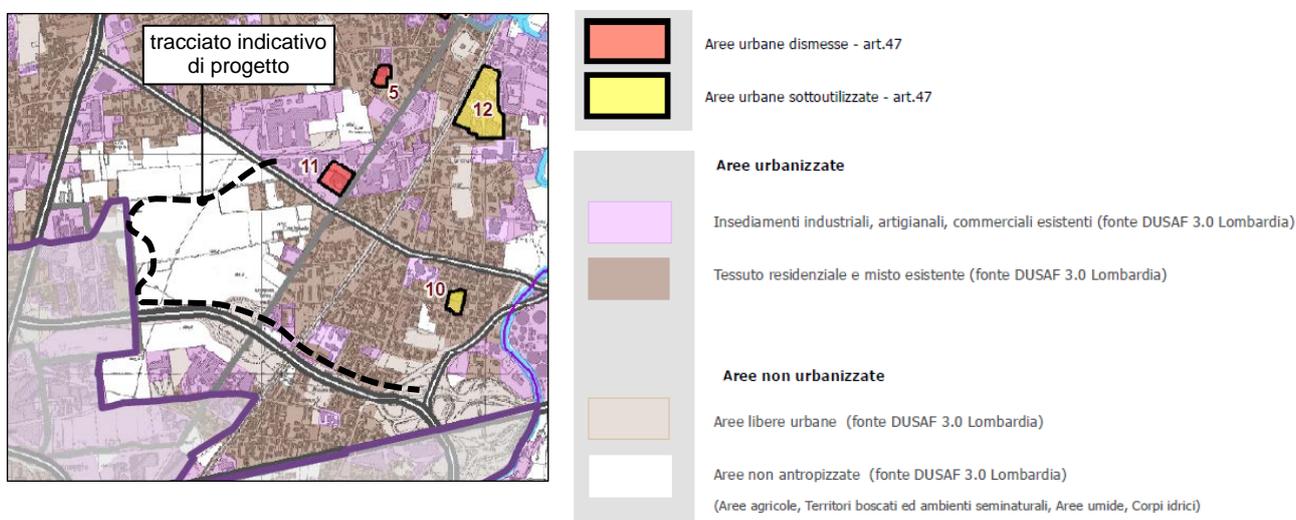
Rientrano in tale classificazione in particolare la via Edison ed il tratto finale di via Borgazzi in connessione con lo svincolo della A52.

Figura 3.20 – Estratto della Tavola 15 “*Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



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

Figura 3.21 – Estratto della Tavola 16 “*Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate*” del PTCP nel contesto in cui si inserisce l'intervento



3.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

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

Tabella 3.1 – Relazione tra proposta di intervento e PTCP

Elemento di PTCP	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<p><i>Tavola 2 “Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio”</i></p> <p><i>Tavola 3a “Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica”</i></p>	<p>Le unità vegetazionali residuali presenti tra i seminativi dell'area del Casignolo non saranno interessate dall'opera e dai relativi cantieri.</p> <p>L'intervento non prevede modificazioni dei tracciati storici segnalati, rappresentati dalla via Borgazzi e dalla via San Rocco, né dell'assetto paesaggistico strutturale e percettivo dei relativi spazi laterali.</p>
<p><i>Tavola 3b “Rete della mobilità dolce”</i></p>	<p>La pista ciclo-pedonale esistente lungo viale Campania non sarà interferita, né modificata dalle opere in progetto.</p> <p>Il progetto prevede un nuovo percorso di fruizione di collegamento tra la suddetta pista di viale Campania (a Monza) e la via Edison (a Cinisello Balsamo).</p>
<p><i>Tavola 4 “Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica”</i></p>	<p>L'intervento non modifica le condizioni di degrado già determinate dagli elementi segnalati del PTCP (linee elettriche aeree e fasce di esondazione potenziale).</p> <p>L'area “sterile” segnalata dal PTCP in via Gentili è attualmente occupata da un deposito di mezzi e da pre-fabbricati. In corrispondenza di tale area è prevista la nuova galleria, con tratto scoperto, eliminando di fatto la condizione evidenziata dal Piano provinciale.</p>
<p><i>Tavola 5a “Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali”</i></p>	<p>L'intervento non interessa vincoli e tutele ambientali segnalati dal PTCP.</p>
<p><i>Tavola 5b “Parchi Locali di Interesse Sovracomunale”</i></p>	<p>L'intervento non interessa aree di PLIS attualmente formalmente riconosciute.</p>
<p><i>Tavola 6a “Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio”</i></p>	<p>L'intervento non interessa elementi della Rete verde di ricomposizione paesaggistica.</p> <p>Solo un breve tratto di un ramo esistente dello svincolo di S. Alessandro verrà lievemente modificato per garantire l'accesso alla nuova galleria. Le modifiche avverranno esclusivamente in corrispondenza della trincea del ramo esistente, senza introdurre interferenze con le potenzialità effettive dello sviluppo del Corridoio ecologico primario riconosciuto lungo il Fiume Lambro.</p>
<p><i>Tavola 6b “Viabilità di interesse paesaggistico”</i></p>	<p>Il nuovo tratto stradale previsto nell'area del Casignolo si estenderà tra i due tratti panoramici riconosciuti dal PTCP in via Edison e in viale Campania.</p> <p>L'intervento di inserimento ambientale associato all'intero tracciato stradale previsto nell'area del Casignolo genererà un nuovo assetto strutturale, che modificherà la percezione dei luoghi, in relazione alla futura presenza di dense fasce arboreo-arbustive disposte trasversalmente nella porzione nord-occidentale dell'area. Tali unità permetteranno di dotare l'area di nuovi elementi di rilievo eco-paesaggistico, in un contesto intercluso povero in strutture vegetazionali, e potranno rappresentare un elemento di filtro per le percezioni dalla viabilità esistente.</p> <p>Rispetto all'obiettivo di garantire la salvaguardia dei valori paesaggistici del contesto territoriale nel caso di realizzazione di rotatorie lungo i tratti panoramici, non sono interessate le residuali unità vegetazionali arboreo-arbustive esistenti nelle aree agricole del Casignolo.</p> <p>La rotatoria di viale Campania e il relativo braccio sud di raccordo con la viabilità esistente compartano l'eliminazione di alcuni individui arborei costituenti il filare presente a margine strada, con conseguente frammentazione dell'unità vegetazionale. Il progetto prevede una ricomposizione della struttura vegetazionale dell'area con nuove fasce arboreo-arbustive laterali alla nuova viabilità, che costituiranno nuove quinte verdi strutturali nell'area del Casignolo. Si sottolinea che il tratto sud del filare interessato sarà comunque eliminato dal parcheggio previsto dal progetto della Linea M5 tra viale Campania e via Lago Trasimeno (secondo progetto depositato da MM ai fini della procedura di VIA).</p>

Elemento di PTCP	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<i>Tavola 6c "Ambiti di azione paesaggistica"</i>	Le unità ecosistemiche di progetto previste lungo il tracciato stradale nell'area del Casignolo potranno concorrere alla creazione di elementi di transizione tra il tessuto edificato e le aree agricole del Casignolo (e dell'ampio deposito MM previsto).
<i>Tavola 6d "Ambiti di interesse provinciale"</i> <i>Tavola 7b "Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico"</i>	Il tracciato stradale previsto nell'area del Casignolo si estende gran parte in Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico del PTCP, ritenuti dal Piano provinciale strategici dal punto di vista paesaggistico per il mantenimento di spazi ineditati fra tessuti urbanizzati limitrofi e per conservare l'identità propria di ogni nucleo urbano. L'intervento stradale non comporta la possibilità di nuova edificazione a confine del tessuto edificato presente lungo la via Edison (a margine di cui si estende l'Ambito identificato dal PTCP) e le unità ecosistemiche previste per il suo inserimento ambientale permetteranno di introdurre un nuovo elemento di transizione tra edificato e aree agricole.
<i>Tavola 7a "Rilevanze del sistema rurale"</i>	Le rilevanze del sistema rurale segnalate dal PTCP non sono oggi più presenti; non sono infatti presenti allevamenti, né attività specifiche di giovani imprenditori agricoli, come illustrato nella Sezione 4.1 del "Quadro di riferimento ambientale" del presente SPA.
<i>Tavola 8 "Assetto idrogeologico"</i> <i>Tavola 9 "Sistema geologico e idrogeologico"</i>	L'intervento non attende l'interessamento della falda, né introduce condizioni di potenziale rischio di contaminazione delle acque sotterranee. Rispetto al fenomeno degli Occhi Pollini, il sito ricade per la quasi totalità dell'intervento in area a suscettività "Moderata". Le indagini, dirette e indirette, eseguite dal progetto non ne hanno sostanzialmente evidenziato la presenza.
<i>Tavola 10 "Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico"</i> <i>Tavola 11 "Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico"</i> <i>Tavola 12 "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano"</i> <i>Tavola 13 "Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano"</i>	Come già evidenziato in precedenza, il nuovo tracciato nell'area del Casignolo è stato definito anche tramite confronti con MM finalizzati a ridurre le condizioni di interferenza con la previsione di prolungamento della Linea metropolitana M5 e col deposito annesso.
<i>Tavola 14 "Ambiti di accessibilità sostenibile"</i>	Il nuovo tracciato stradale non genera interferenze con la rete TPL esistente nel quadrante urbano interessato.
<i>Tavola 15 "Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo"</i>	L'eliminazione dell'uscita A52 in via Borgazzi ha richiesto la realizzazione del nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo, con innesto sulla via Edison, indicata come viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo, ma anche su viale Campania, qualificata in tal senso solo nel tratto prossimo all'intersezione con la SS36 e non nel restante tratto sino a via Borgazzi che di fatto mostra già oggi una funzione di accesso alla principale viabilità di scorrimento.
<i>Tavola 16 "Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate"</i>	L'intervento non interessa aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate segnalate dal PTCP.

4 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MONZA

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

Il PGT approvato nel 2017 è stato successivamente variato e modificato; i provvedimenti di riferimento di possibile interesse per il caso in oggetto sono i seguenti:

- variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole conseguente all'approvazione del Piano delle Alienazioni e Valorizzazioni - 2018 (D.C.C. n. 13/2018) in vigore dal 30/05/2018 (gli elaborati modificati dall'approvazione della presente variante sono indicati con "var1");
- variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole conseguente all'approvazione del Piano delle Alienazioni e Valorizzazioni - 2019 (D.C.C. n. 84/2019) in vigore dal 04/11/2020 (gli elaborati modificati dall'approvazione della presente variante sono indicati con "var2");
- diversa destinazione di tipologia di area a Servizi ai sensi dell'art. 9, comma 15, L.r. n. 12/2005" (D.C.C. n. 62/2021) in vigore dal 06/09/2021 (l'elaborato modificato dall'approvazione di questo atto è indicato con "modif_art9");
- variante al PGT finalizzata alla revisione della relativa normativa e degli atti conseguenti, comprendente l'adeguamento della Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica al Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 98 del 20/12/2021 ed entrata in vigore il 02/02/2022 a seguito della pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURL Serie Avvisi e Concorsi n. 5 del 02/02/2022 (gli elaborati modificati dall'approvazione della presente variante e quelli nuovi approvati con la stessa sono indicati con "var3").

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

4.1 ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE

4.1.1 DOCUMENTO DI PIANO

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

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

Con Delibera di Giunta Comunale n. 279 del 18/11/2022 (prot. 206428) è stato deciso di inviare al Consorzio del Parco Grugnotorto Villorosi e Brianza Centrale la richiesta di riconoscimento in ampliamento del PLIS "Gru.Bria." delle aree già individuate quale ampliamento del PLIS "Grugnotorto – Villorosi" nell'elaborato DP04 del Documento di Piano vigente ed ivi indicate in legenda quali "PLIS approvato con DCC n. 77 del 29.09.2014".

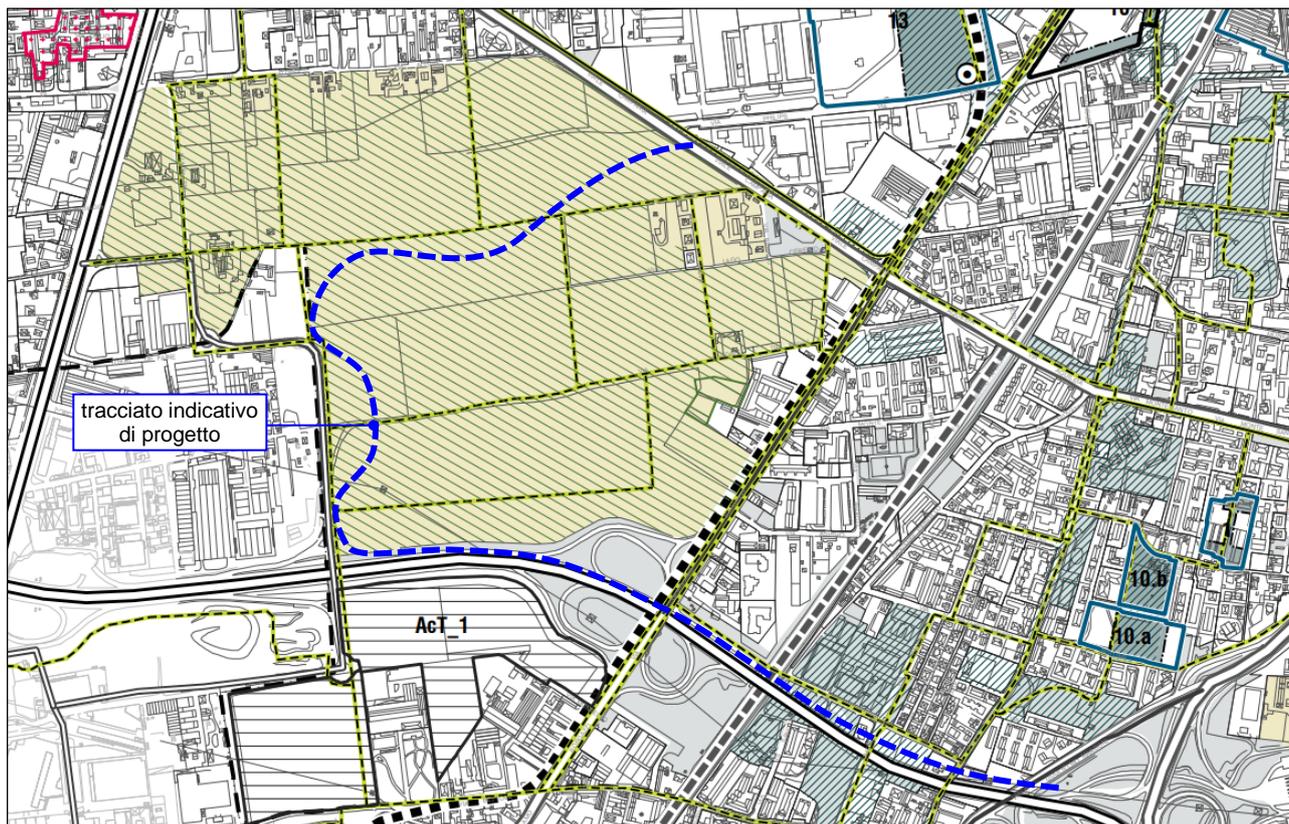
In risposta a tale richiesta, il Consorzio Parco Grugnotorto Villorosi e Brianza Centrale, con Delibera di Consiglio n. 16 del 28/12/2022 ha avviato l'iter di adesione del Comune di Monza al Parco con conseguente ampliamento delle aree del PLIS.

Ad oggi (febbraio 2023) l'area del Casignolo non risulta agli atti pubblicamente disponibili, ancora ufficialmente parte integrante del PLIS "Gru.Bria."

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

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

Figura 4.1 – Estratto della Tavola DP.01 "Azioni di Piano" del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



Azioni del Documento di Piano

Trasformazione del tessuto costruito esistente

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

- n AT con mixité funzionale a scala urbana
- n AT con mixité funzionale a scala di quartiere
- n AT con funzione esclusiva

- Superficie fondiaria
- Superficie da cedere o convenzionare con l'A.C.

- AfT | Ambiti funzionali alle trasformazioni (art.10)
- AcT | Ambiti compatibili con la trasformazione (art.11)

Manutenzione e valorizzazione della città esistente

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

Tutela e reintegrazione dei grandi spazi aperti

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

Indirizzi del Documento di Piano per il Piano delle Regole

Consolidamento delle aree agricole

- Aree agricole

Indirizzi del Documento di Piano per il Piano dei Servizi

Rafforzamento e riqualificazione della città pubblica

- Aree per attrezzature e servizi

Completamento ed estensione della rete della mobilità dolce

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

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

Linee ferroviarie di primo e secondo livello

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

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

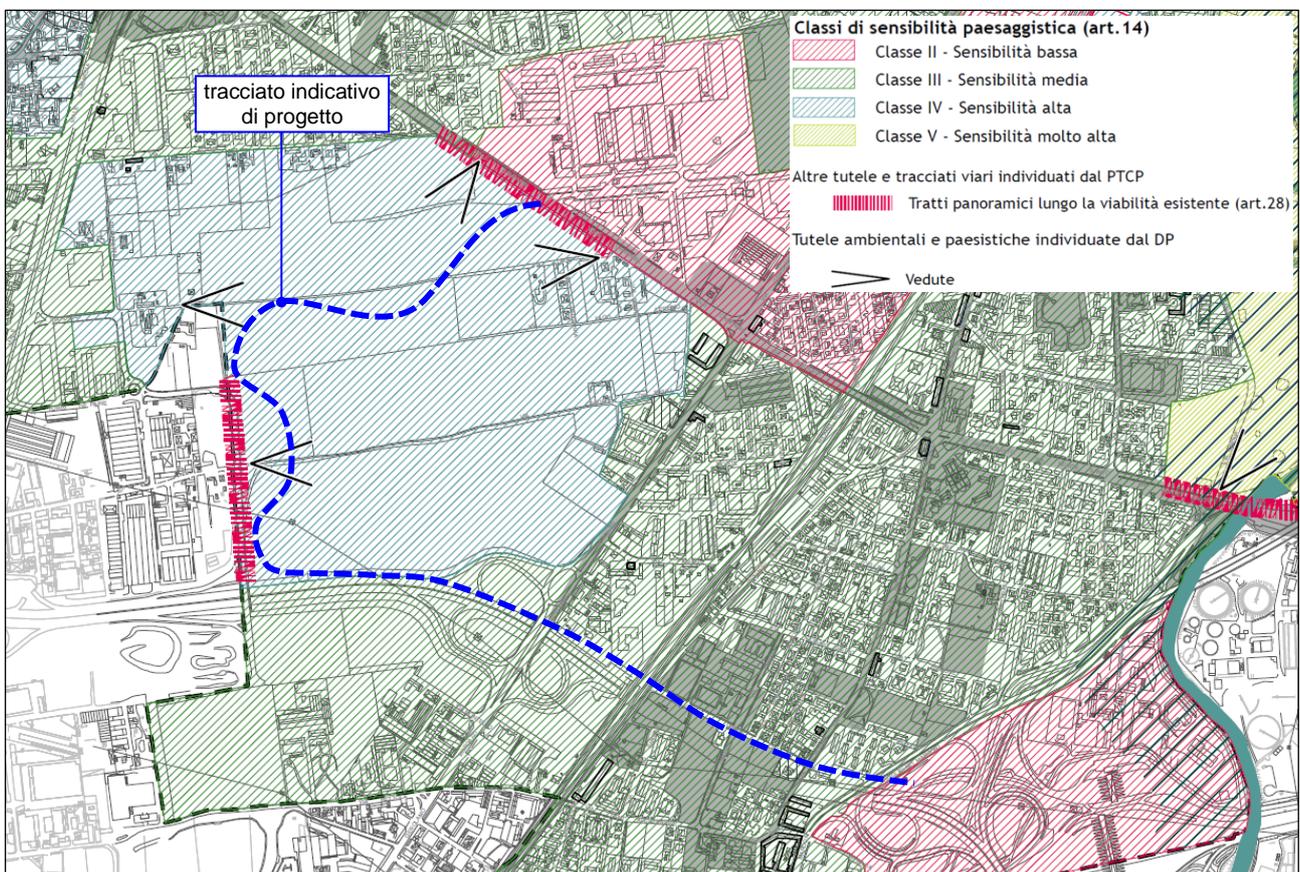
La **Tavola DP.01b** definisce la sensibilità paesaggistica dei luoghi verso cui relazionare gli interventi urbanistici.

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

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

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

Figura 4.2 – Estratto della Tavola DP.01b "Carta della Sensibilità Paesaggistica" del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento

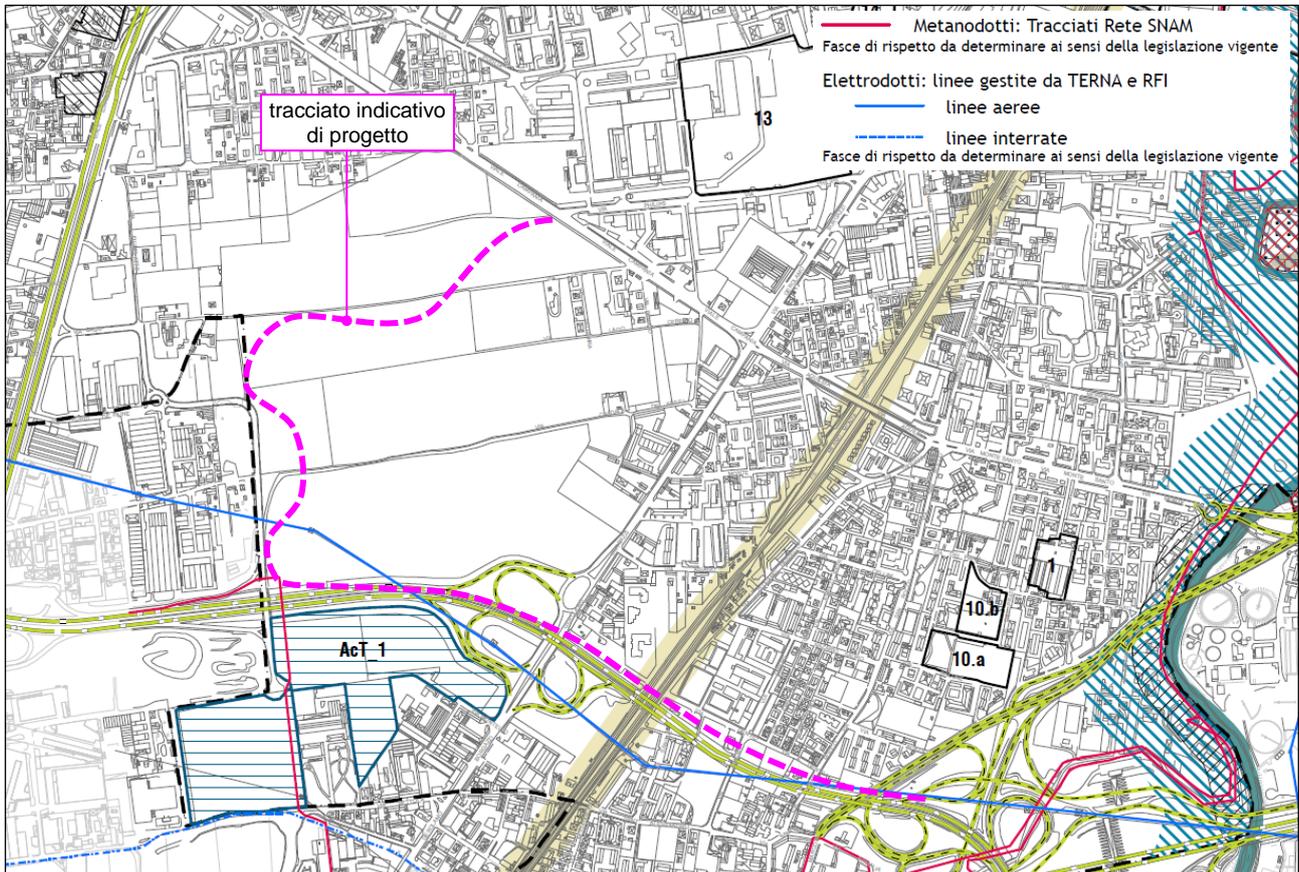


La **Tavola DP.01d** del PGT identifica i vincoli presenti sul territorio comunale.

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

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

Figura 4.3 – Estratto della Tavola DP.01d “*Vincoli*” del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



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

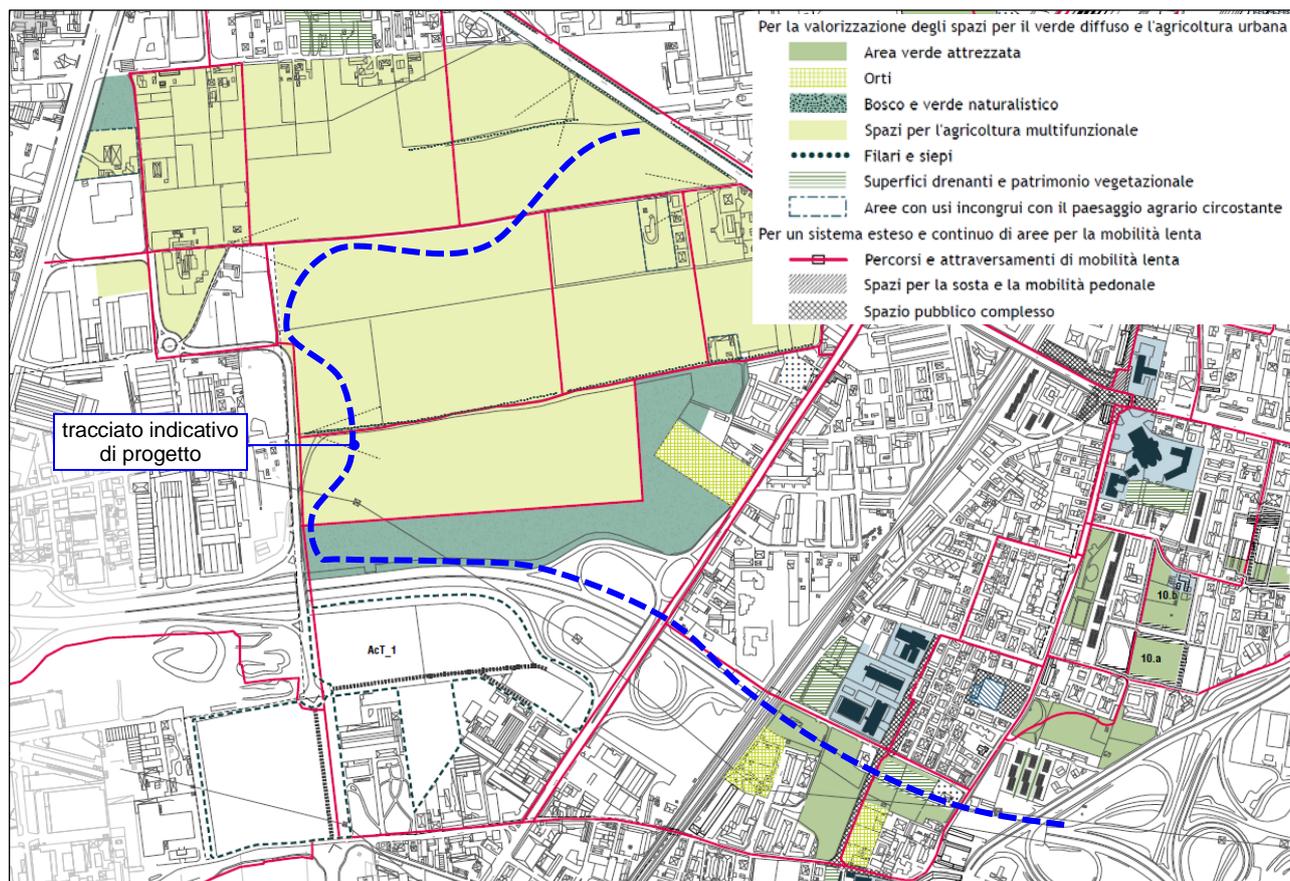
All'area del Casignolo viene riconosciuta come “*Spazio per l'agricoltura multifunzionale*”, con indicata una estesa fascia a bosco lungo la trincea dell'A52.

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

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

La legenda della Tavola indica che gli elementi dalla “*Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa*” sono disciplinati dall'art. 12 della Normativa del DdP, il cui atto pubblicato sul sito web comunale ufficiale e sul Portale PGTweb però non riporta alcun contenuto in materia (le Norme vigenti terminano all'art. 11).

Figura 4.4 – Estratto della Tavola DP.02c “Rete dell’urbanità e della naturalità diffusa” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



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

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

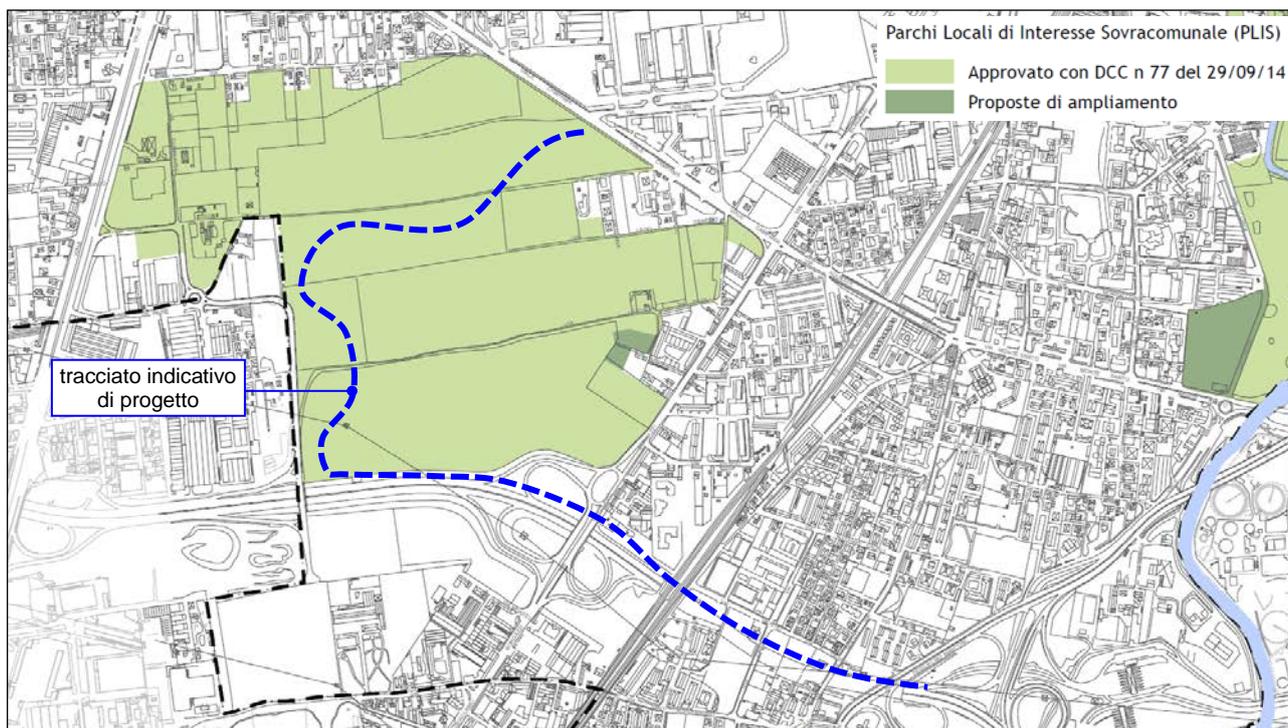
Come già illustrato nei precedenti capitoli relativi al PTR e al PTCP, l’area del Casignolo ad oggi (febbraio 2023) non appartiene formalmente ad alcun PLIS.

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

Nella Delibera comunale, il punto 5 del deliberata recita:

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

Figura 4.5 – Estratto della Tavola DP.04 “Parchi Locali di Interesse Sovracomunale” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



4.1.2 PIANO DEI SERVIZI

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

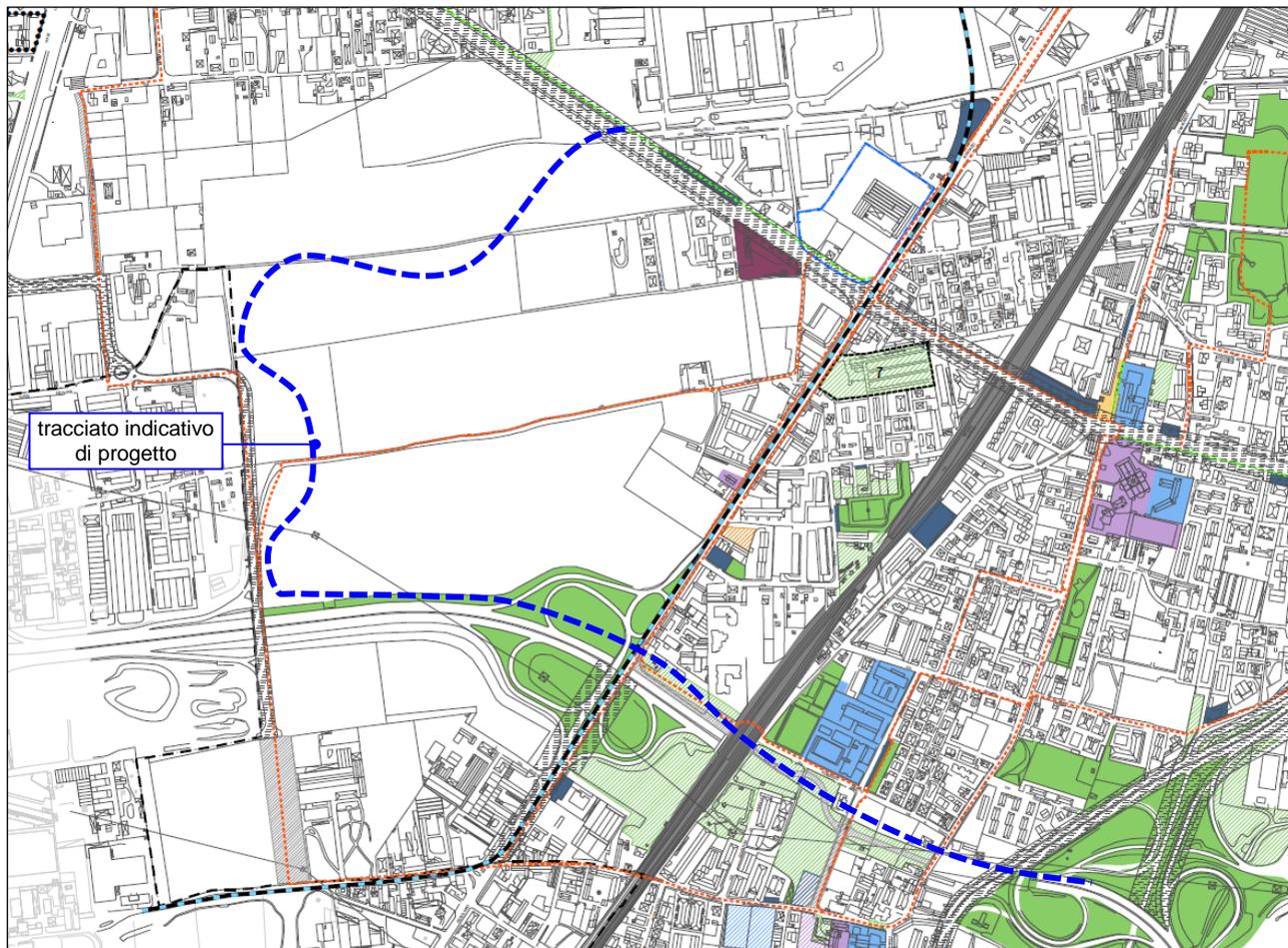
Nell’area del Casignolo è evidenziata la previsione di percorsi ciclo-pedonali estesi trasversalmente all’area e lungo la via Edison a confine con il comune di Cinisello Balsamo.

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

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

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

Figura 4.6 – Estratto della Tavola PS.02c “Quadro programmatico” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



Aree per attrezzature e servizi - esistenti

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

Aree per attrezzature e servizi - progetto

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

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

- Programmati

Figura 4.7 – Estratto della Tavola PS.01h “Sistema del verde”, della Tavola PS.01b “Sistema delle attrezzature per l’istruzione” e della Tavola PS.01d “Sistema delle attrezzature sanitarie e sociali” del PGT nell’ambito territoriale in cui inserisce l’intervento

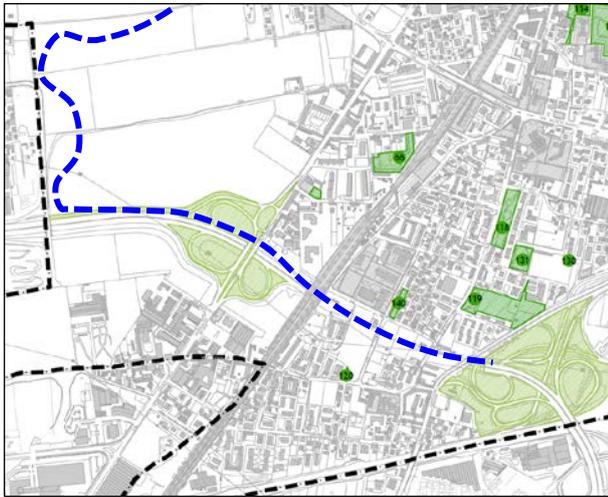


Tavola PS.01h

● VE - Verde pubblico

Servizi esistenti - pertinenze

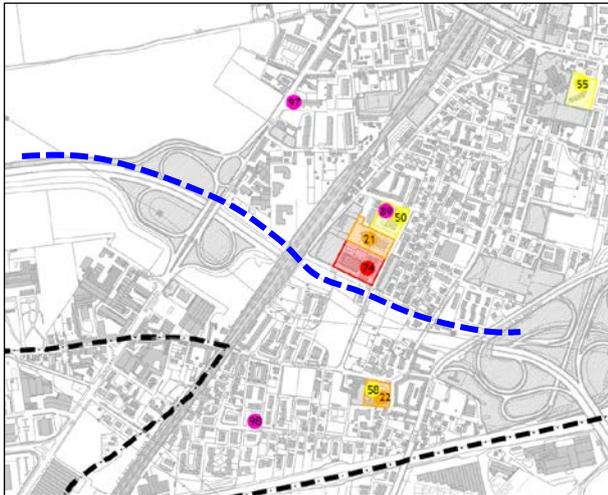
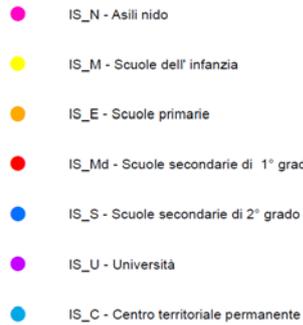


Tavola PS.01b

Servizi esistenti - localizzazione



Servizi esistenti - pertinenze

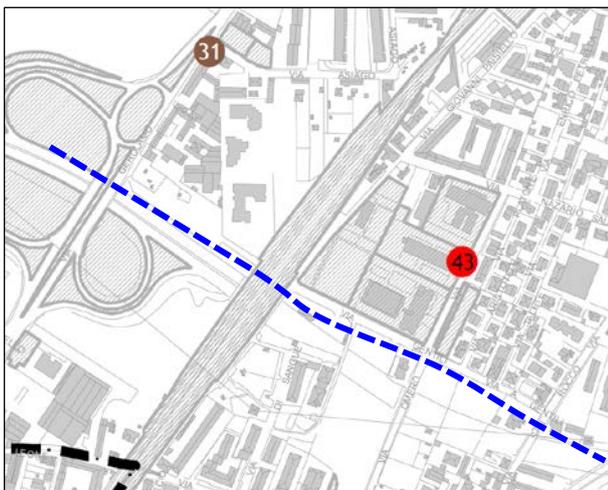


Tavola PS.01d

Servizi esistenti - localizzazione



Servizi esistenti - pertinenze



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

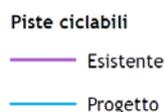
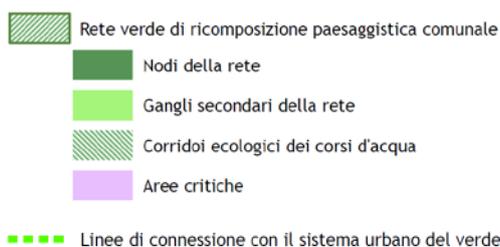
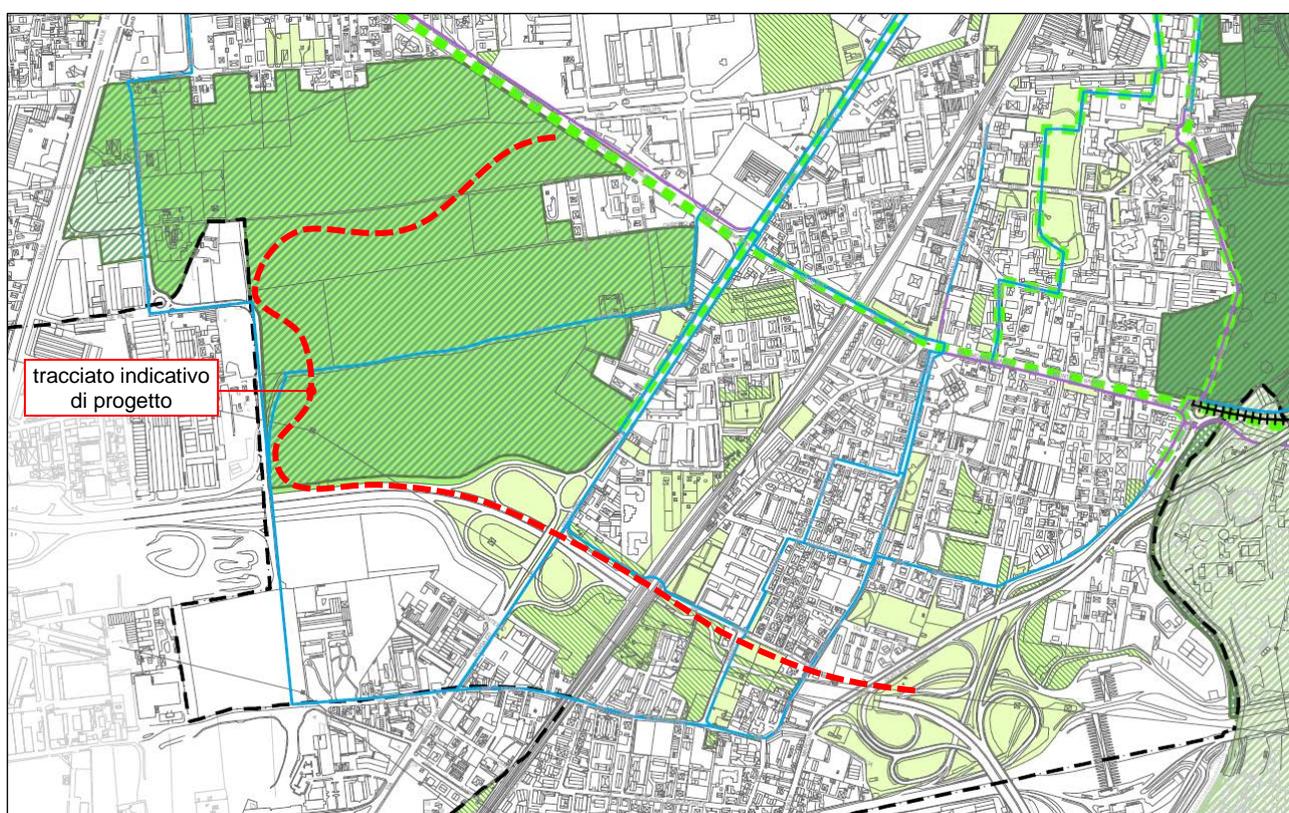
31 Farmacia comunale, via Borgazzi 151

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

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

Lungo viale Campania è indicata una "Linea di connessione con il sistema urbano del verde" in relazione, presumibilmente, alla presenza di alberature lungo la strada, rispetto a cui attuare interventi di riqualificazione ed in particolare di potenziamento e ricucitura.

Figura 4.8 – Estratto della Tavola PS.03 "Rete Ecologica Comunale" del PGT nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



4.1.3 PIANO DELLE REGOLE

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

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

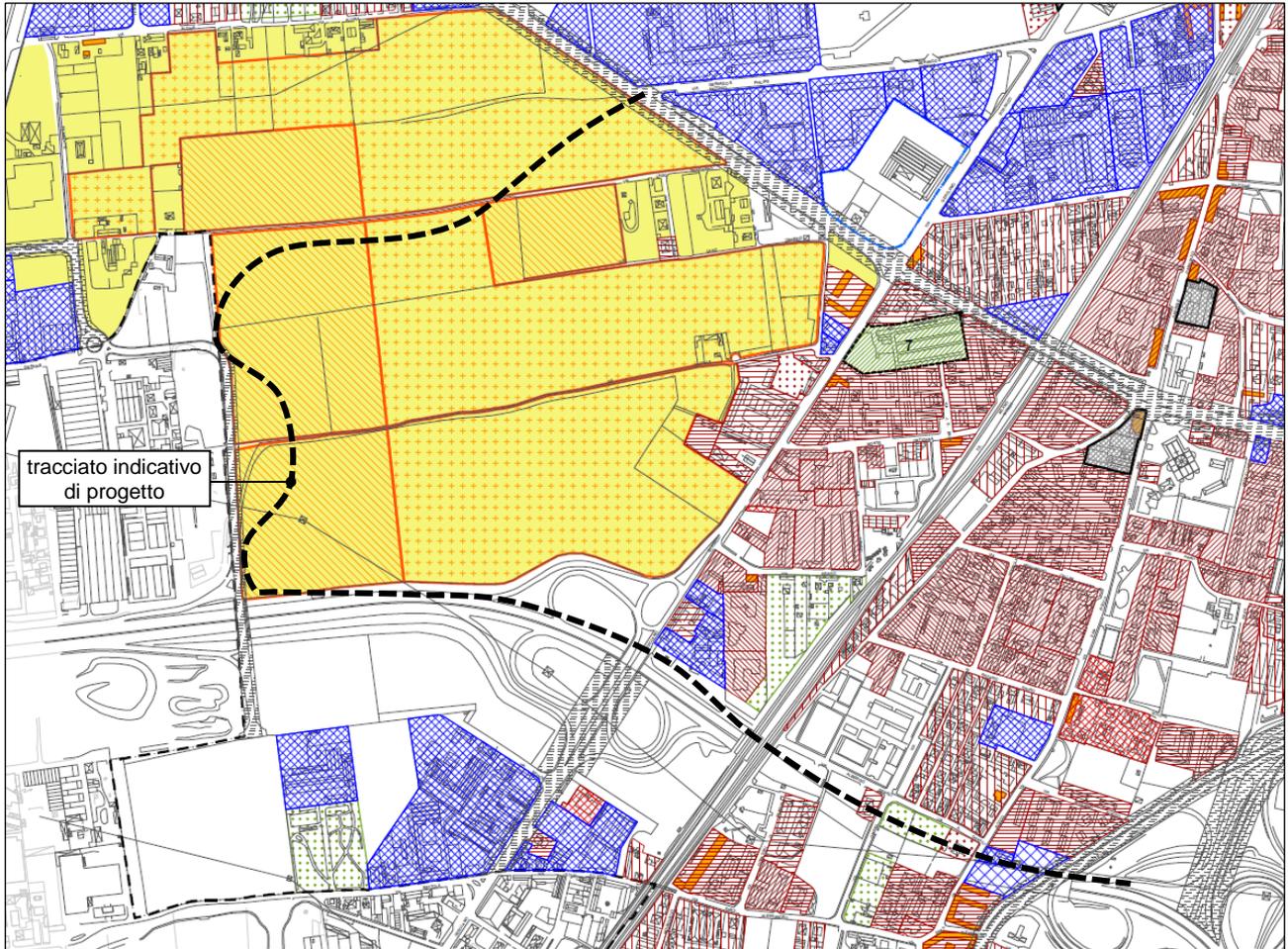
La disciplina delle aree E è finalizzata ad obiettivi sia di tutela della residua funzione agricola sul territorio comunale, sia di qualificazione e riqualificazione di un'importante componente del paesaggio e dell'ambiente naturale.

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

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

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

Figura 4.9 – Estratto della Tavola PR.01c “Aree urbanizzate e Aree non urbanizzate” del PGT nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



Tessuto Urbano Consolidato

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

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

 Aree D2 - Produttivo / Terziario - Direzionale

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

 B0

 B1

 B2 Classe I

 B2 Classe II

 B2 Classe III

 B2 Classe IV

Aree non urbanizzate

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

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

Previsioni sovraordinate

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

 Proposte di Miglioramento - AAS

4.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

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

Tabella 4.1 – Relazione tra proposta di intervento e PGT

Elemento di PGT	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
Documenti di Piano	
<i>DP.01 "Azioni di Piano"</i>	<p>Il Piano identifica la presenza di una porzione di Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) nell'area del Casignolo, derivante da una precedente attribuzione al PLIS Parco "Grugnotorto Villosesi", oggi però non ancora formalmente riconosciuto. Recentemente il Comune ha richiesto l'integrazione dell'area del Casignolo nel PLIS "Gru-Bria", dando atto che dovranno essere avviati percorsi di condivisione con Provincia e Consorzio gestore del PLIS per la definizione puntuale dei limiti perimetrali e delle modalità di fruizione in relazione alla previsione del deposito MM.</p> <p>All'interno dell'area del Casignolo sono indicati numerosi tratti di percorsi di "mobilità dolce" di previsione. Il progetto ricomporrà la continuità di tali percorsi (per quelli intercettati direttamente dal nuovo tracciato stradale), attraverso la realizzazione di un percorso che collegherà via Edison con viale Campania.</p> <p>Ulteriori percorsi di previsione sono indicati dal DdP anche lungo la via Gentili, interessata dalle aree di cantiere associate all'intervento di progetto, ove il Piano individua aree appartenenti alla "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa". Terminati i cantieri funzionali alla realizzazione del nuovo tratto in galleria, saranno ripristinate tutte le aree alle condizioni strutturali presenti al momento dell'avvio dei cantieri.</p>
<i>Tavola DP.01b "Carta della Sensibilità Paesaggistica"</i>	<p>Il Piano attribuisce una sensibilità "alta" all'intera area del Casignolo, visibile in modo panoramico da via Edison e da viale Campania lungo i fronti aperti sull'area.</p> <p>Il tracciato stradale verrà mascherato da dense fasce arboreo-arbustive perimetrali, che, pur riducendo l'ampiezza delle vedute percepibile dalla viabilità e dai percorsi esistenti, permetteranno di definire nuovi elementi ecostrutturali nell'area del Casignolo.</p>
<i>Tavola DP.01d "Vincoli"</i>	L'intervento non interessa vincoli segnalati dal PGT.
<i>Tavola DP.02c "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa"</i>	<p>La nuova viabilità nell'area del Casignolo interessa una porzione, lungo la trincea dell'A52, destinata a bosco dal Piano comunale. L'intervento concorre alla realizzazione di tale previsione nell'area interclusa che verrà generata dal nuovo tracciato con via Edison.</p> <p>Per quanto attiene alle interferenze con i percorsi di fruizione previsti dal Piano nell'area del Casignolo, come evidenziato in precedenza per la Tav. DP.01, il progetto ricomporrà la continuità di tali percorsi (per quelli intercettati direttamente dal nuovo tracciato stradale), attraverso la realizzazione di un percorso che collegherà via Edison con viale Campania.</p> <p>Per quanto attiene alle aree appartenenti alla "Rete dell'urbanità e della naturalità diffusa" lungo via Gentili interessate dai cantieri funzionali alla realizzazione del nuovo tratto in galleria, le condizioni strutturali esistenti al momento dell'avvio dei cantieri saranno ripristinate al termine delle lavorazioni, nonché migliorate da un punto di vista floristico ed estetico.</p>
Piano dei Servizi	
<i>PS.02c "Quadro programmatico"</i>	<p>Le aree a verde destinate alla conservazione e rigenerazione del suolo identificate ai lati della via Gentili saranno ricomposte da un punto di vista ecosistemico e paesaggistico dopo la chiusura delle lavorazioni funzionali alla realizzazione della galleria di progetto.</p> <p>Il tracciato ciclopedonale previsto da Biciplan lungo la storica strada vicinale del Casignolo, interferito dal tracciato di progetto nella porzione occidentale, sarà in realtà impedito dalla realizzazione del deposito MM localizzato esteso proprio in quel quadrante.</p>

Elemento di PGT	Relazioni tra intervento ed elemento di Piano
<i>Tavola PS.03 "Rete Ecologica Comunale"</i>	Il progetto prevede dense fasce arboreo-arbustive lungo il nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo, incrementando significativamente l'attuale dotazione ecosistemica dei luoghi interessati.
Piano delle Regole	
<i>PR.01c "Aree urbanizzate e Aree non urbanizzate"</i>	<p>Per quanto attiene all'area del Casignolo, il PGT riprende i condizionamenti posti a livello sovraordinato dal PTCP in riferimento alla tutela delle aree agricole e alla qualificazione e riqualificazione di un'importante componente del paesaggio e dell'ambiente naturale. Il progetto prevede la creazione di dense unità vegetazionali estese nella porzione occidentale e settentrionale dell'area del Casignolo, contribuendo ad un incremento sostanziale dell'attuale dotazione ecosistemica dei luoghi.</p> <p>Per quanto attiene alle aree lungo via Gentili interessate dai cantieri funzionali alla realizzazione del nuovo tratto in galleria, le condizioni strutturali esistenti al momento dell'avvio dei cantieri saranno ripristinate al termine delle lavorazioni, con al contempo miglioramento strutturale e funzionale delle unità ecosistemiche attuali.</p>

5 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CINISELLO BALSAMO

Il progetto prevede una rotatoria all'intersezione tra la nuova viabilità nell'area del Casignolo (in Comune di Monza) e la via Edison a confine col territorio del Comune di Cinisello Balsamo. Le opere della nuova intersezione interessano un breve tratto del sedime esistente della via Edison ricadente nel territorio comunale di Cinisello B.

E' inoltre prevista una lieve flessione della rampa di uscita dall'A52 sulla SS36, interessando aree di proprietà di Milano Serravalle presenti a lato.

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

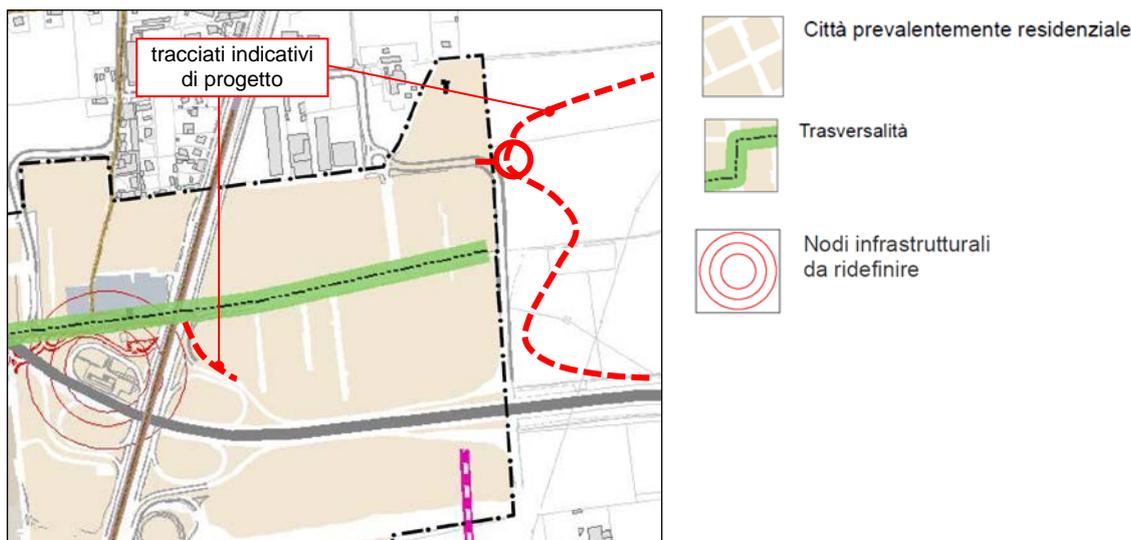
Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 17 del 07/03/2019 è stata disposta la proroga della validità del Documento di Piano ai sensi della L.r. n. 31/2014.

5.1 ELEMENTI DI SPECIFICA ATTENZIONE

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

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

Figura 5.1 – Estratto della Tavola PP.01 "Schema strutturale di sintesi" del Documento di Piano nell'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento



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

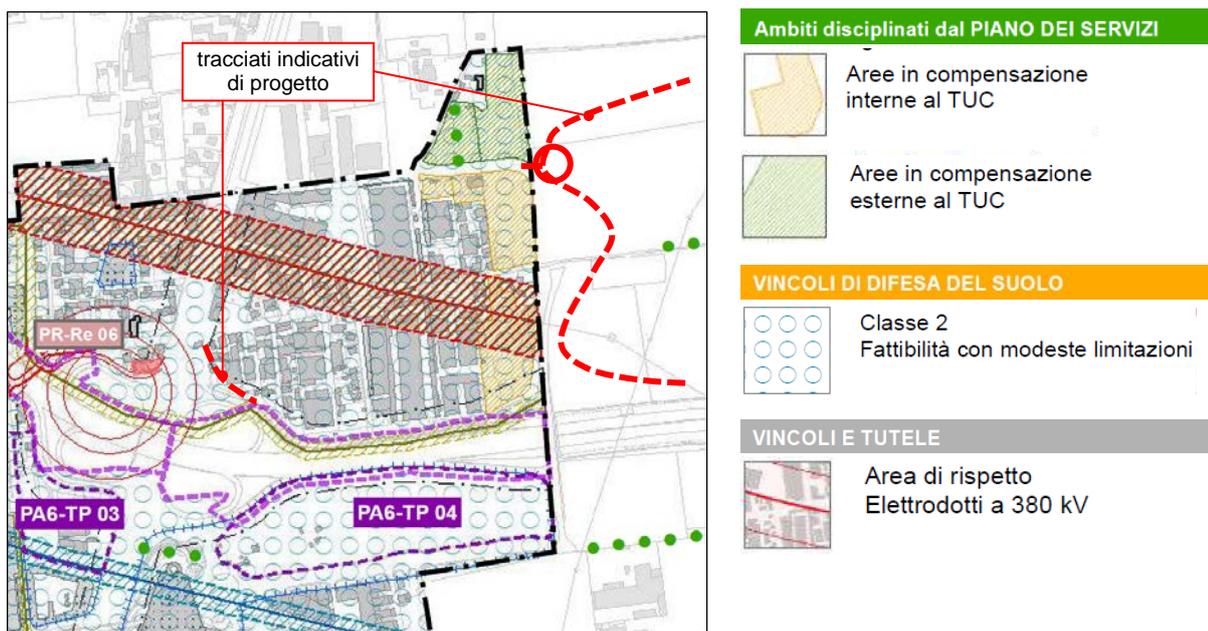
La porzione a nord della via Edison è indicata come parte di “Aree in compensazione esterne al TUC”, mentre la porzione a sud di via Edison interessata dai cantieri è parte integrante delle “Aree in compensazione interne al TUC”.

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

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

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

Figura 5.2 – Estratto della Tavola PP.04b “Previsioni di Piano: vincoli del PGT” del Documento di Piano nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



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

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

Figura 5.3 – Estratto della Tavola PdS.05 “La città dei servizi – Strategie di Piano” del Piano dei Servizi nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento

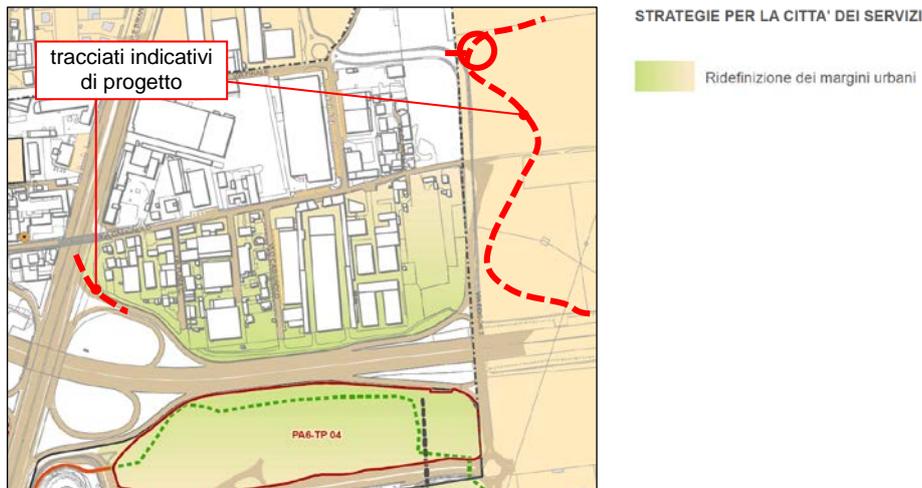
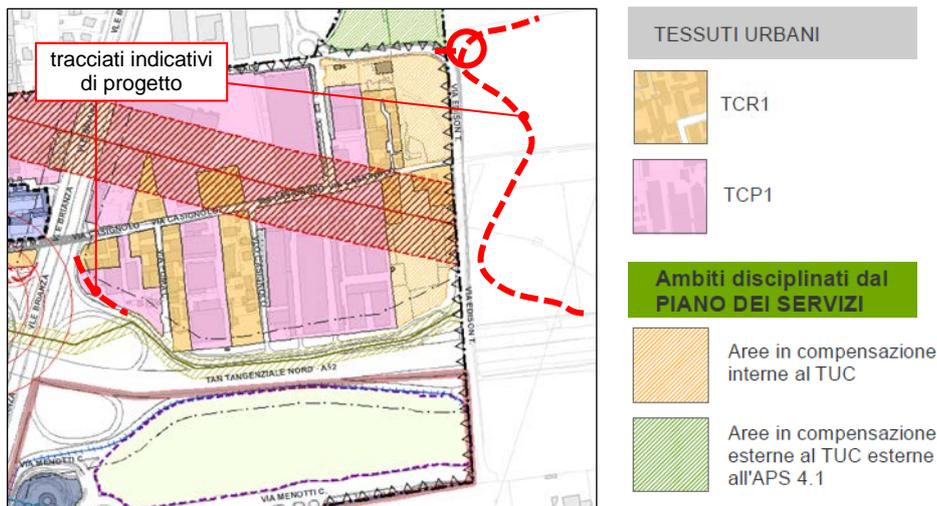


Figura 5.4 – Estratto della Tavola PP.01 “Previsioni di Piano” del Piano delle Regole nell’ambito territoriale in cui si inserisce l’intervento



5.2 RELAZIONI TRA INTERVENTO ED ELEMENTI DI ATTENZIONE

L’intervento di progetto prevede una rotatoria in prossimità della curva di via Edison ricadente nel territorio comunale di Cinisello Balsamo, interessando esclusivamente un breve tratto del sedime stradale esistente, in corrispondenza di cui non sono indicate specifiche strategie o indirizzi dal vigente PGT.

E’ inoltre prevista una lieve flessione della rampa di uscita dall’A52 sulla SS36, interessando aree di proprietà di Milano Serravalle presenti a lato. Il progetto prevede la riqualificazione dell’intera area interessata dalla modifica stradale, convertendo l’attuale area dismessa a unità ecosistemica vegetazionale. Tale scelta concorre al perseguimento della Strategia del PGT di ridefinizione dei margini urbani definita dal Piano dei Servizi proprio in tale ambito urbano.

6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il progetto prevede l'interessamento di tre ambiti territoriali strutturalmente differenti:

- l'area urbana del quartiere Sant'Alessandro del Comune di Monza, ove sono previsti i cantieri funzionali alla realizzazione della nuova galleria, in cui si estende un tessuto edificato a prevalente destinazione residenziale dotato di aree verdi interposte tra gli edifici; nell'ambito (tra via Gentili e via Omero) sono presenti alcuni istituti scolastici;
- l'area agricola del Casignolo in Comune di Monza a confine col Comune di Cinisello Balsamo, in cui è previsto il nuovo tracciato stradale di raccordo con la viabilità locale;
- l'area di margine urbano in Comune di Cinisello Balsamo in cui è prevista una lieve modifica dell'attuale uscita dalla A52 di immissione nella SS36.

Nella presente Sezione è stato analizzato il rapporto tra l'opera proposta nel suo complesso ed il quadro degli strumenti di pianificazione di riferimento per l'ambito territoriale interessato, considerando i vigenti piani territoriali definiti alle diverse scale di governo ed estraendo da essi gli elementi di attenzione specifica, riferiti ai contenuti di disciplina e di indirizzo ambientale.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di *governance* territoriale della Lombardia, che propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale. Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale. Il PTR integra in sé anche i contenuti dei principali strumenti di pianificazione e programmazione settoriale, verso cui, pertanto, è stata relazionata l'opera stradale in progetto.

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

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

Per quanto attiene al rapporto tra intervento in progetto ed elementi del PTR, è emerso quanto nel seguito:

- in relazione agli obiettivi e ai contenuti ambientali di Piano riferiti al rischio idraulico e alla tutela dei corsi d'acqua, l'intervento non introduce condizioni di contrasto con le disposizioni di cui ai piani e programmi settoriali di riferimento (PAI, PGRA, Piano di Gestione Distrettuale del distretto idrografico del fiume Po e PTUA); al contempo, le soluzioni tecniche previste dal progetto concorrono a migliorare l'attuale condizione di rischio della galleria A52 esistente;
- in relazione agli obiettivi e ai contenuti ambientali di Piano riferiti alla tutela della salute umana, l'intervento in progetto non rappresenta fattore di incremento della quantità di traffico nell'intero contesto di riferimento, ma ne prevede una differente distribuzione sul territorio; per i casi di particolare attenzione in corrispondenza di alcuni ricettori antropici emersi dalle analisi ambientali condotte sono state previste specifiche misure di contenimento dei fattori di disturbo (barriere acustiche) ed inquinamento (utilizzo di vernici fotocatalitiche);
- per quanto attiene agli obiettivi di tutela e miglioramento strutturale e funzionale delle aree agricole residuali, intercluse nell'urbanizzato, come l'area del Casignolo, l'intervento introduce un elemento di frammentazione nella porzione nord-occidentale dell'area (tra via Edison e viale Campania); l'effetto sulla componente agricola è contenuta in relazione all'effettivo assetto particellare e dei proprietari

delle aree ove mancano aziende agricole e colture di pregio; al contempo la previsione di dense unità arboreo-arbustive lungo il tracciato stradale previsione dell'area del Casignolo permette di incrementare l'attuale dotazione ecosistemica dei luoghi e costituire un elemento di transizione e filtro tra i tessuti edificati affacciati sull'area;

- l'opera di progetto non genera interferenze con infrastrutture viabilistiche, ferroviarie e ciclopedonali esistenti e di previsione come indicati nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti; rispetto agli interventi della rete metropolitana, in relazione al prolungamento della Linea M5 e dell'annesso deposito nell'area del Casignolo, l'intervento stradale oggetto della presente analisi è già stato adeguato alle occupazioni temporanee di cantiere e permanenti nel sottosuolo di MM; nonostante ciò permangono alcune possibili sovrapposizioni con i cantieri di MM che dovranno richiedere momenti di raccordo tra le parti;
- per quanto attiene alla sezione paesaggistica del Piano (ossia il Piano Paesaggistico Regionale), l'intervento non interessa elementi di specifico valore o di interesse paesaggistico identificati dal Piano regionale.

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

In risposta a ciò, il progetto integra al suo interno specifiche soluzioni di inserimento che permetteranno non solo di mascherare il nuovo tracciato stradale nell'area del Casignolo, ma anche di incrementare l'attuale dotazione ecosistemica dell'area. All'interno dell'area, il progetto prevede, inoltre, un percorso ciclopedonale di raccordo tra la via Edison e viale Campania, in risposta alle interferenze attese dall'opera rispetto alle funzioni di potenziale fruizione dei luoghi.

Per quanto attiene alle vulnerabilità geologiche ed idrogeologiche segnalate, l'intervento non attende l'interessamento della falda, né introduce condizioni di potenziale rischio di contaminazione delle acque sotterranee, mentre per quanto attiene al rischio "moderato" al fenomeno degli "Occhi Pollini", le indagini, dirette e indirette, eseguite non ne hanno sostanzialmente evidenziato la presenza.

La strategia del vigente PGT del Comune di Monza per l'area del Casignolo è in linea con quanto già evidenziato nell'analisi del PTCP e delinea obiettivi di mantenimento dell'area ineditata e di riqualificazione paesaggistica ambientale dell'intero ambito. L'intervento genera una parziale frammentazione dell'area del Casignolo, benché si attesti nella sola porzione nord-occidentale. Di fatto però, l'opera stradale porta con sé sia l'introduzione di fasce vegetate che permetteranno di costituire un nuovo assetto ecosistemico nell'area, sia la realizzazione di una pista ciclopedonale tra viale Campania e via Edison, che permetterà di completare la rete di fruizione nel quadrante interessato tra Monza e Cinisello Balsamo.

Per quanto attiene, infine, al vigente PGT del Comune di Cinisello Balsamo, gli interventi non si pongono in contrasto con le discipline e gli indirizzi urbanistici delle aree interessate; il progetto prevede la riqualificazione ambientale di aree abbandonate in coerenza con la Strategia del PGT di ridefinizione dei margini urbani definita dal Piano dei Servizi.