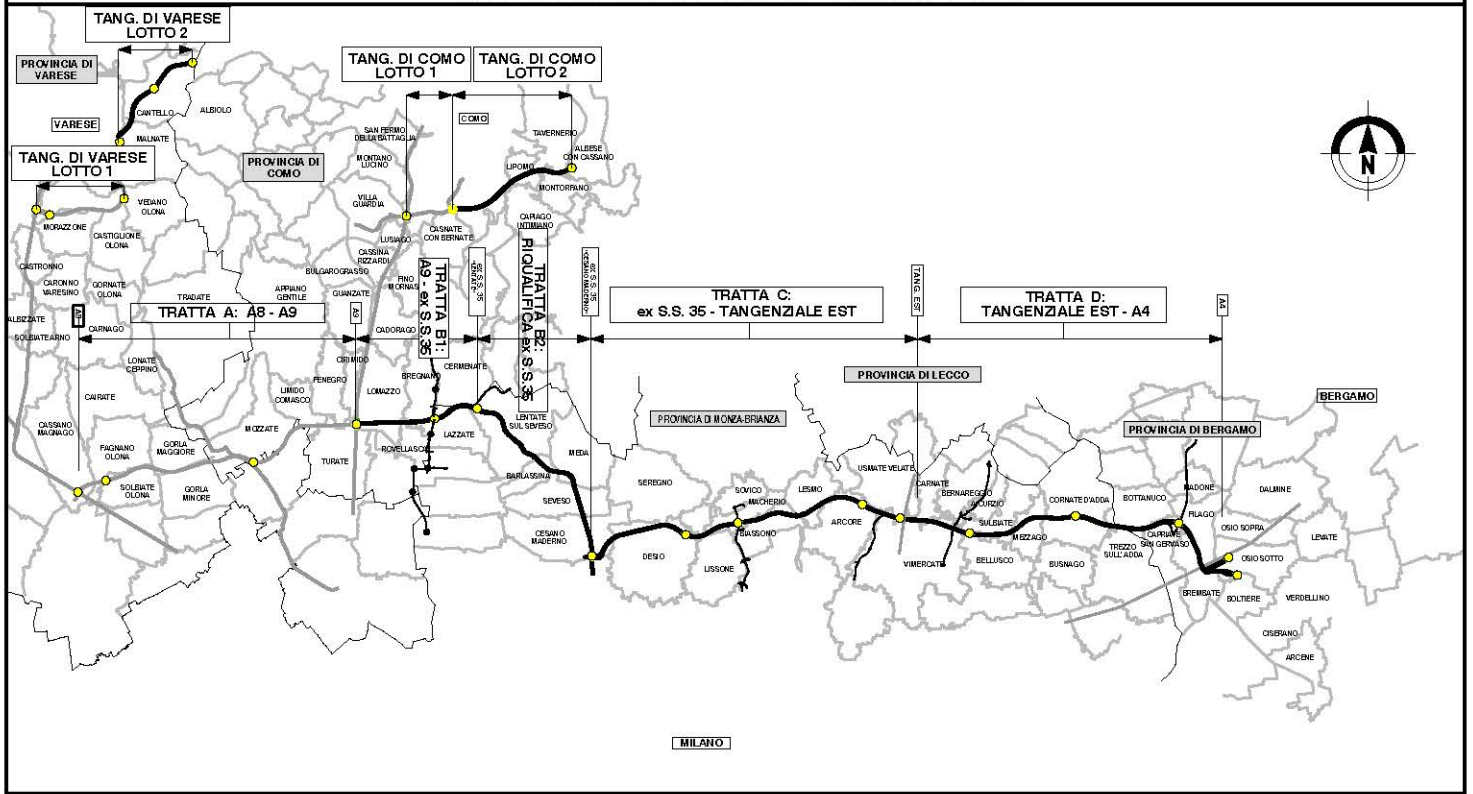


QUADRO DI UNIONE GENERALE



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DALMINE-COMO-VARESE-VALICO DEL GAGGIOLO E OPERE AD ESSO CONNESSE

CODICE C.U.P. F11B06000270007

PROGETTO ESECUTIVO GENERALE DI PROGETTO

ARCHEOLOGIA RELAZIONE ARCHEOLOGICA AGGIORNAMENTO

IDENTIFICAZIONE ELABORATO

FASE PROGETTUALE	AMBITO	TRATTA	CATEGORIA	OPERA	PARTI DI OPERA	TIPO ELABORATO	PROGRESSIVA	REVISIONE ESTERNA
F	AR	GE	000	AA00	144	RG	001	A

DATA Luglio 2023

SCALA

CONTRAENTE GENERALE

PEDELOMBARDA NUOVA S.c.p.A.

DATA

DATA	REVISIONE	
Aprile 2023	Emissione	A
Luglio 2023	Emissione per commenti	A02

ELABORAZIONE PROGETTUALE

PROGETTISTI	RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
	Ing. Carlo Listorti
Redatto Dott.ssa D. Pasini	Visto Ing. E. Colasante
	Approvato Arch. G. Ambrosini

CONCEDENTE



CONCESSIONARIO



PROGETTISTA



COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE
DALMINE – COMO – VARESE – VALICO DEL GAGGIOLO
E OPERE CONNESSE

PROGETTO ESECUTIVO

TRATTE B2, C, TRMI10/TRMI17/TRCO06

GENERALE DI PROGETTO

ARCHEOLOGIA

RELAZIONE ARCHEOLOGICA

AGGIORNAMENTO

SOMMARIO

1. PREMESSA.....	3
2. IL PROGETTO E L'AREA DI INTERVENTO.....	4
2.1 ELABORATI DI RIFERIMENTO.....	4
2.2 TRATTA B2, OPERA CONNESSA TRCO06 E VIABILITÀ LOCALI INTERFERITE.....	4
2.3 TRATTA C, OPERE CONNESSE TRMI10 E TRMI17 E VIABILITÀ LOCALI INTERFERITE.....	7
3. FONTI E METODOLOGIA UTILIZZATE PER LA RACCOLTA DEI DATI.....	10
4. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO DEL TERRITORIO.....	12
4.1 TRATTO 1: DA INNESTO SS35 A PERIFERIA OVEST DI LENTATE SUL SEVESO	15
4.2 TRATTO 2: DA LENTATE SU SEVESO FINO AL T. SEVESO.....	17
4.3 TRATTO 3: DAL T. SEVESO A BARUCCANA.....	19
4.4 TRATTO 4: DA BARUCCANA A BAREGGIA.....	22
4.5 TRATTO 5: DA BAREGGIA A F. LAMBRO.....	26
4.6 TRATTO 6: DA F. LAMBRO A T. LA MALGORA.....	29
5. INQUADRAMENTO ARCHEOLOGICO DEL TERRITORIO.....	34
5.1 LINEAMENTI GENERALI.....	34
5.2 ANALISI DEI RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI LUNGO IL TRACCIATO DI PROGETTO: TRATTA B2, OPERE CONNESSE E VIABILITÀ LOCALE.....	35
5.3 ANALISI DEI RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI LUNGO IL TRACCIATO DI PROGETTO: TRATTA C, OPERE CONNESSE E VIABILITÀ LOCALE.....	38
6. CARTOGRAFIA STORICA.....	42
7. RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE.....	54
7.1 METODOLOGIA.....	54
7.2 RISULTATI.....	59
8. CRITERI DI VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO.....	60
9. CRITERI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO.....	62
10. BIBLIOGRAFIA.....	64
11. SITOGRAFIA.....	65

1. PREMESSA

La presente documentazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico è stata redatta per il progetto esecutivo delle tratte B2 e C del "Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese – Valico Del Gaggiolo e opere connesse" e concerne pertanto il tratto dell'Autostrada Pedemontana che si estende approssimativamente da Lentate sul Seveso ad est a Usmate Velate ad ovest, comprendendo inoltre le opere connesse denominate TRMI10, TRMI17 e TRCO06 nonché numerosi interventi relativi alla viabilità secondaria.

Essa costituisce l'aggiornamento dei precedenti documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico redatti come elaborati specialistici del progetto preliminare e del progetto definitivo (emissione febbraio 2009; revisione maggio 2018; revisione per RdV marzo 2019 a cura di SAP Società Archeologica s.r.l.) e si compone della relazione illustrativa e di elaborati cartografici. La relazione sintetizza le acquisizioni dei precedenti documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico, illustra gli aggiornamenti apportati al quadro ivi delineato e dettaglia i criteri utilizzati per una più puntuale definizione delle aree a diverso grado di rischio relativo, inteso come possibile compromissione di eventuali presenze archeologiche sepolte a seguito degli interventi connessi alla realizzazione dell'opera di progetto nella sua redazione esecutiva.

La relazione illustrativa, con le schede in allegato, è integrata da elaborati cartografici, a differenti scale di riferimento, a corredo delle distinte fasi operative e del quadro conclusivo, ovvero da carte che, illustrando i diversi tematismi, consentono una più immediata visualizzazione e comprensione del dato.

La presente documentazione di verifica preventiva di interesse archeologico è stata elaborata da soggetti in possesso dei requisiti previsti ai sensi del comma 1, art. 25 del D. Lgs 50 2016 attraverso l'utilizzo del Template GNA 1.2, predisposto dall'Istituto Centrale per l'Archeologia, come da disposizioni del D.P.C.M. 14 febbraio 2022 (Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati).

2. IL PROGETTO E L'AREA DI INTERVENTO

2.1 ELABORATI DI RIFERIMENTO

La descrizione delle opere di progetto è stata effettuata partendo dai dati illustrati negli elaborati specialistici del Progetto Definitivo, nello specifico la *Relazione generale di progetto* e gli elaborati *Tratta B2 Progetto stradale – Relazione tecnica stradale* e *Tratta C Progetto stradale – Relazione tecnica stradale* (prima emissione 2010, revisione 2019). Tali dati sono stati integrati dall'esame degli elaborati grafici del Progetto Esecutivo (planimetria, sezioni, profili longitudinali) e da incontri tecnici con il gruppo dei progettisti di illustrazione dei dettagli progettuali. Di seguito si illustra sinteticamente il progetto nelle sue linee generali, rimandando alle schede del rischio archeologico relativo per maggiori dettagli.

2.2 TRATTA B2, OPERA CONNESSA TRCO06 E VIABILITÀ LOCALI INTERFERITE

Il tracciato principale della tratta B2 presenta una lunghezza di circa 9,6 km e si estende con andamento nord-sud dall'interconnessione di Lentate sul Seveso con la tratta B1 (già in esercizio) sino allo svincolo di Cesano Maderno ed alla tratta C, attraversando i comuni di Lentate sul Seveso, Barlassina, Seveso, Meda e Cesano Maderno, tutti in provincia di Monza Brianza.

Il tracciato attraversa un'area a densissima urbanizzazione, priva di un corridoio libero e continuo tale da consentire il passaggio dell'autostrada, pertanto la soluzione progettuale sviluppata consiste nel potenziamento della S.S. 35 "dei Giovi" nel tratto compreso tra i comuni di Lentate sul Seveso ed il comune di Cesano Maderno mediante la riqualificazione del sedime della superstrada esistente, già costituito da doppia carreggiata con due corsie per ogni senso di marcia. Il tratto soggetto a potenziamento è caratterizzato da diverse criticità legate alla presenza di un edificato molto fitto a ridosso del sedime stradale ed alla presenza di tre attraversamenti ferroviari; esso inoltre nei comuni di Meda, Seveso e Cesano Maderno attraversa una vasta area sottoposta a vincolo ambientale, istituita a seguito dell'incidente nello stabilimento della società ICMESA nel 1976. Dal momento che la tratta B2 si sovrappone al tracciato della superstrada esistente, essa assume un andamento plano-altimetrico pressoché invariato, qualificandosi come un adeguamento e potenziamento in sede.

Per quanto attiene alle dimensioni minime di progetto si possono individuare due distinte subtratte, divise dallo svincolo di Meda: il segmento nord da Lentate sul Seveso a Meda sarà composto da due carreggiate, ciascuna composta da due corsie per senso di marcia e corsia di emergenza, divise da un ampio spartitraffico (ampiezza complessiva della banchina stradale poco più di 25 m), mentre quello sud da Meda a Cesano Maderno sarà composto da due carreggiate ciascuna composta da tre corsie per senso di marcia e corsia di emergenza, divise da un ampio spartitraffico (ampiezza complessiva della banchina stradale poco meno di 33 m). Il tracciato è completato dalla presenza, ad intervalli di circa 1000 m, di piazzole di sosta di emergenza ubicate all'esterno della corsia di emergenza.

Lungo il suo sviluppo longitudinale la tratta B2 prevede inoltre la realizzazione di quattro svincoli:

- svincolo di interconnessione con la ex S.S. 35 (completamento dell'esistente)
- svincolo di Lentate sul Seveso (tra le progressive km 3+350 e 4+350), costituito da due rampe monodirezionali connesse alla viabilità locale mediante altrettante intersezioni a rotatoria (a cinque e a tre bracci) e tramite l'intersezione "Colombo"

- svincolo di Meda (tra le progressive km 5+350 e 7+100), che rappresenta una riconfigurazione dell'esistente con l'introduzione di due complanari e di una serie di intersezioni a rotatoria finalizzate a migliorare e razionalizzare l'interconnessione con la viabilità locale, unitamente agli interventi sulla viabilità secondaria previsti in quest'area

- semi-svincolo di Barrucana (tra le progressive km 8+150 e 8+500), costituito da due rampe monodirezionali connesse alla viabilità locale mediante altrettante intersezioni a rotatoria

Per quanto attiene alle modalità di realizzazione la tratta B2 è costruita in massima parte in trincea (circa 5 km) e parte in rilevato (circa 2 km); a tali tipologie di opere si affiancano numerose opere d'arte maggiori, rappresentate innanzi tutto da 10 gallerie artificiali (sviluppo complessivo poco più di 2 km), che potranno essere realizzate tramite diaframmi in c.a. gettati in opera (con scavo in galleria o scavo aperto) oppure tramite scatolare. Oltre a queste saranno realizzati 11 ponti, necessari per lo scavalco del fiume Seveso e del torrente Ceresa, di due tratte ferroviarie e di alcune viabilità locali, che saranno realizzati con schema statico di trave in semplice appoggio; il viadotto Novedratese, che interessa l'opera connessa TRCCO06, sarà invece costruito su pile in c.a. formate da una coppia di colonne circolari le spalle sono del tipo chiuso, sempre in c.a. Il progetto della tratta B2 prevede infine numerose opere d'arte minori (cavalcavia, sottovia, sottopassi e ponticelli) funzionali alla ricucitura della viabilità locale ed alla risoluzione delle numerose interferenze di questa con il tracciato di progetto; cavalcavia e ponticelli saranno realizzati con spalle e pile, mentre per i sottovia ed i sottopassi saranno utilizzati scatolari in cemento armato.

Afferisce alla tratta B2 l'opera connessa TRCO06 (comuni di Cermenate, Carimate e Lentate sul Seveso), ovvero un intervento stradale che permette il collegamento della rete stradale esistente con il sistema viabilistico di progetto ed i relativi svincoli; nel caso specifico tale interconnessione funge da collegamento dell'autostrada in progetto con gli assi portanti della rete della viabilità ordinaria (SP ex S.S. 35 in direzione nord-sud ed S.P. 32 Novedratese in direzione est-ovest) a servizio dei principali centri urbani (Lentate, Cermenate, Novedrate, Lazzate). L'opera, di poco più di 800 m di estensione, è in nuova sede con una corsia per senso di marcia e banchina laterale (larghezza 10,5 m) ed è realizzata in rilevato sino al viadotto Novedratese sopra menzionato ed in trincea da questo sino all'innesto nello svincolo ex S.S. 35.

Sono previsti poi numerosi interventi che interessano la viabilità locale interferita e che sono funzionali a garantire la continuità della rete stradale. I principali sono rappresentati dal ramo VC2, dalla tangenziale di Meda e dai collegamenti tra via Don Sturzo e via De' Medici e tra via dei Giovi e via delle Cave. Il ramo VC2 (poco più di 1 km di estensione) si sviluppa in parte sulla vecchia sede in parte su nuova sede su rilevato e trincea con una corsia per senso di marcia e banchina laterale (larghezza 10,5 m). La tangenziale di Meda, ad una corsia per senso di marcia, rappresenta il raccordo in nuova sede tra via Vignazzola e via Cadore/Indipendenza, con uno sviluppo di circa 1200 m a raso e intersezioni a rotatoria con la viabilità esistente; lungo il suo tracciato verrà realizzato un cavalcaferrovia su rilevato e luce di scavalco di circa 32 m. Il collegamento tra via Don Sturzo e via De' Medici prevede la realizzazione di un collegamento su nuova sede in rilevato tra la prima e corso Isonzo (con sottovia) per una lunghezza complessiva di circa 200 m, ed un secondo tratto tra via Don Sturzo e via De' Medici, lungo circa 400 m, anch'esso su nuova sede in rilevato comprensiva di un cavalcaferrovia con luce di circa 35 m; il collegamento avrà una corsia per senso di marcia con banchina laterale e si completa con la riqualificazione del tratto di via De' Medici in prossimità dell'innesto con lo svincolo Barrucana. Il nuovo collegamento tra via dei Giovi e via delle Cave si sviluppa per circa 970 m su nuova sede in rilevato e consente il completamento dell'interconnessione tra lo svincolo di Lentate e la viabilità locale; esso comprende un ponte sul fiume Seveso. Infine sarà realizzato un collegamento su nuova sede in rilevato, trincea e a raso tra via Vignazzola e via della Roggia, di circa 250 m di lunghezza, contestuale all'adeguamento del cavalcavia di via Vignazzola e dell'intersezione di via Marco Polo-via Tre Venezie ed alla realizzazione di tre intersezioni a rotatoria.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva della viabilità interferita e di ricucitura.

VIABILITA' INTERFERITA E DI RICUCITURA		
Viabilità	WBS	Ubicazione
Via Tonale - già realizzata	-	Lentate sul Seveso
Via Galvani - già realizzata	-	Lentate sul Seveso
Viale Industria	B2 I02 GE00	Lentate sul Seveso
Via Meucci	B2 I04 GE00	Lentate sul Seveso
Via Alfieri-Oberdan-Manzoni	B2 - -	Lentate sul Seveso
Via Gobetti - Via Caporetto	B2 - -	Barlassina
Via Appennini	B2 I08 GE00	Lentate sul Seveso
Via Gran Sasso	B2 I10 GE00	Lentate sul Seveso
Via Montegrappa	B2 - -	Lentate sul Seveso
Via Giovi - Via Fara - Intersezione Giovi	B2 I15 GE00	Lentate sul Seveso
Via Giovi - Via Colombo	B2 I17 GE00	Lentate sul Seveso
Intersezione Colombo	B2 I18 GE00	Lentate sul Seveso-Barlassina
Via Colombo - Via Prati	B2 I20 GE00	Barlassina
Intersezione Prati	B2 I21 GE00	Barlassina
Via Prati - Via delle Cave	B2 I22 GE00	Barlassina
Pista Ciclabile Via Prati	B2 - -	Barlassina
Ripristino Via Prati esistente	B2 - -	Barlassina
Via 24 Maggio - Via Ticino	B2 I23 GE00	Lentate sul Seveso-Meda
Intersezione Silvio Pellico - SP44	B2 I19 GE00	Lentate sul Seveso-Barlassina
Viabilità Scuole	B2 I25 GE00	Barlassina
Via Marconi	B2 I30 GE00	Barlassina
Via XXV Aprile	B2 I26 GE00	Barlassina
Intersezione Monte Grappa - XXV Aprile	B2 I28 GE00	Barlassina
Via Da Vinci	B2 - -	Barlassina
Via Farga	B2 - -	Barlassina
Via Milano	B2 - -	Seveso
Via Busnelli	B2 - -	Meda
Via Seveso Sottopasso FNM e Ponte Certesa	B2 I36 GE00	Meda
Viabilità S. Maria - S. Martino	B2 I37 GE00	Meda
Via Trieste	B2 I47 GE00	Meda
Ciclopedonale Meda 1	B2 I38 GE00	Meda
Intersezione Marco Polo	B2 I40 GE00	Meda
Via Vignazzola - Via della Roggia	B2 I11 GE00	Meda-Seveso
Intersezione Via Sforza (Tg Meda)	B2 I12 GE00	Seveso
Via Sforza - Via Einaudi (Tg Meda)	B2 I13 GE00	Meda-Seveso-Seregno
Ciclopedonale Zara	B2 - -	Seveso
Intersezione Isonzo	B2 I16 GE00	Seveso
Via Sturzo	B2 I24 GE00	Seveso-Cesano Maderno
Via Isonzo - Via De Medici	B2 I31 GE00	Cesano Maderno
Intersezione Via De Medici	B2 I32 GE00	Cesano Maderno
Via Dei Mille - Via Borromeo	B2 - -	Cesano Maderno
Via Garibaldi	B2 - -	Cesano Maderno
Via San Benedetto	B2 - -	Cesano Maderno
Via Eurosia	B2 I53 GE00	Cesano Maderno
Via Manzoni 2	B2 I54 GE00	Cesano Maderno

2.3 TRATTA C, OPERE CONNESSE TRMI10 E TRMI17 E VIABILITÀ LOCALI INTERFERITE

Il tracciato principale della Tratta C presenta una lunghezza di circa 16,60 km e si estende dall'interconnessione con la S.S. 35 Milano-Meda in comune di Cesano Maderno sino all'interconnessione con la Tangenziale Est in comune di Usmate-Velate, attraversando i comuni di Arcore, Biassono, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Desio, Lesmo, Lissone, Macherio, Seregno, Vedano al Lambro, Vimercate, Usmate Velate, tutti in provincia di Monza Brianza.

Il tracciato attraversa un'area di grande criticità sia dal punto di vista urbanistico, a causa del passaggio a ridosso del tessuto edilizio, sia dal punto di vista ambientale, per la presenza di aree di pregio naturalistico; il progetto del tracciato, interamente di nuova realizzazione, ha pertanto previsto l'impiego di numerose gallerie artificiali.

Per quanto attiene alle dimensioni minime di progetto la tratta C risulta essere costituita da due carreggiate a tre corsie con corsia di emergenza cadauna, divise da un ampio spartitraffico (ampiezza complessiva della banchina stradale poco più di 32 m). Solo il segmento finale, in corrispondenza dell'intersezione con la Tangenziale Est dal Km 15+100, è costituito da due carreggiate a due corsie con corsia di emergenza. Il tracciato è completato dalla presenza, ad intervalli di circa 1000 m, di piazzole di sosta di emergenza ubicate all'esterno della corsia di emergenza.

Lungo il suo sviluppo longitudinale la tratta C prevede inoltre la realizzazione di quattro svincoli:

- svincolo di Cesano Maderno, di collegamento tra la S.S. 35 a sud (direzione Milano) e la tratta B2 a nord, costituito da un complesso ed articolato sistema di rampe, da diverse rotatorie da alcune opere d'arte necessarie per realizzare le intersezioni a livelli sfalsati, comprendenti alcuni cavalcavia e quattro tratti in galleria artificiale
- svincolo di Desio (tra le progressive 3+450 e 5+810), funzionale ai collegamenti dell'autostrada con la S.S. 36 e con la viabilità locale e costituito anch'esso da un complesso sistema di rampe, rotatorie e opere d'arte, comprendenti la galleria artificiale "Valassina", diversi cavalcavia e sottopassi; è prevista la demolizione del viadotto esistente che supera la S.S. 36
- svincolo di Macherio (tra le progressive 6+665 e 8+088), di collegamento dell'autostrada con la viabilità locale afferente i centri abitati di Macherio e di Biassono, presentante schema a diamante, su cui si attesta la viabilità connessa TRMI10
- interconnessione con la Tangenziale Est, che non segue uno schema canonico, presentandosi come una sorta di parallelogramma con ai vertici delle rotatorie di ricucitura della viabilità esterna con il complesso delle relazioni di svincolo; si articola in tre livelli altimetrici: l'asse principale dell'Autostrada Pedemontana Lombarda in trincea, con un tratto in galleria artificiale per sottopassare la Tangenziale Est – che mantiene le quote attuali a piano campagna – e due rampe di svincolo che sovrappassano la Tangenziale Est.

Per quanto attiene al tracciato principale la tratta C è realizzata in massima parte in trincea (poco più di 9 km), con un piccolo tratto in rilevato (circa 300 m); a tali tipologie di opere si affiancano numerose opere d'arte maggiori, rappresentate innanzi tutto da 25 gallerie artificiali (per un'estensione complessiva di quasi 7 km), che potranno essere realizzate tramite diaframmi in c.a. gettati in opera (con scavo in galleria o scavo aperto), tramite scatolare oppure struttura ad arco policentrico in c.a. Oltre a queste, l'opera prevede la realizzazione del ponte a scavalco del fiume Lambro, con uno sviluppo totale di 150 m suddivisi in due luci da 35 m e due luci da 40 m su cinque appoggi, e del viadotto Cascina Grugagna. Il progetto della tratta C prevede infine

numerose opere d'arte minori (cavalcavia, sottovia, sottopassi e ponti canale) funzionali alla ricucitura della viabilità locale ed alla risoluzione delle numerose interferenze di questa con il tracciato di progetto; cavalcavia e ponti canale saranno realizzati con spalle e pile, mentre per i sottovia ed i sottopassi saranno utilizzati scatolari in cemento armato.

Afferiscono alla tratta C le opere connesse TRMI10 e TRMI17, ovvero interventi stradali che permettono il collegamento della rete stradale esistente con il sistema viabilistico di progetto ed i relativi svincoli. La prima collega lo svincolo di Macherio con la viabilità locale e dunque si sviluppa a nord e a sud dello svincolo stesso, con un'estensione complessiva di circa 3 km tra i comuni di Sovico, Macherio, Biassono, Vedano al Lambro e Lissone. Il tracciato è quasi interamente su nuova sede, ad eccezione di un breve tratto che si sovrappone ad una strada esistente (via Europa); le intersezioni con la viabilità esistente sono risolte con rotatorie e con una galleria artificiale.

L'opera connessa TRMI17 razionalizza l'accessibilità allo svincolo di Arcore, collegando all'autostrada di progetto alcune aree a destinazione industriale/commerciale a sud di questo; essa si sviluppa verso sud dallo svincolo di Arcore, al quale è collegato da una rotatoria, con un'estensione di quasi 4 km ed è interamente su nuova sede, con tre rotatorie di collegamento con la viabilità locale.

Sono previsti poi numerosi ed importanti interventi che interessano la viabilità locale interferita e che sono funzionali a garantire la continuità della rete stradale; i principali sono rappresentati da opere che interessano la viabilità di Cesano Maderno, di Desio e di Arcore. Nel primo caso la realizzazione dello svincolo di Cesano Maderno impone la riqualifica e la razionalizzazione delle numerose viabilità secondarie al fine di soddisfare sia le esigenze locali che l'accessibilità alla nuova infrastruttura; è pertanto prevista la realizzazione di numerose nuove rotatorie e di collegamenti viari di raccordo della viabilità secondaria con l'opera di progetto o interni alla prima. A Desio gli interventi di progetto rispondono alla finalità di garantire la continuità tra i due settori separati dal tracciato della tratta C, con opere di scavalco dell'autostrada, di ricucitura di collegamenti interni alla viabilità secondaria e di raccordo di questa con il percorso autostradale. Parimenti ad Arcore le opere previste le nuove viabilità previste rispondono alla funzione di ripristinare i collegamenti nord-sud del territorio.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva della viabilità interferita e di ricucitura, alla quale si aggiunge il sottopasso previsto in via Manin (comune di Lissone), realizzato con soletta fra diaframmi, eliminando lo scatolare – sempre tra diaframmi – previsto dal PD.

VIABILITA' INTERFERITA E DI RICUCITURA		
Viabilità	WBS	Ubicazione
Viabilità' Cesano Maderno 1	CC I01 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Cesano Maderno 2	CC I02 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Cesano Maderno Sud	CC I03 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Cesano Maderno 3	CC I04 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Locale Via Per Cesano	CC I05 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Locale Via G. Mazzini (Metrotranvia Desio-Seregno)	CC I06 GE00	Desio
Viabilità' Locale Via Dalla Chiesa	CC I07 GE00	Desio
Viabilità' Locale Via Milano	CC I08 GE00	Desio
Viabilità' Locale Via G. Rossa	CC I09 GE00	Desio
Viabilità' Locale Via Machiavelli	CC I10 GE00	Desio - Seregno
Viabilità' Locale Via San Giuseppe	CC I11 GE00	Desio - Seregno
Viabilità' Locale Desio 1	CC I12 GE00	Desio
Viabilità' Locale Desio 2	CC I13 GE00	Desio
Viabilità' Locale Desio 3	CC I14 GE00	Desio
Viabilità' Via Lombardia	CC I15 GE00	Desio
Viabilità' Desio Nord	CC I16 GE00	Desio
Viabilità' Locale Via S. Margherita	CC I17 GE00	Lissone
Viabilità' Locale Viale Cimitero	CC I18 GE00	Macherio
Viabilità' Locale Via Cardinal Ferrari	CC I19 GE00	Macherio
Viabilità' Locale Via XXV Aprile	CC I20 GE00	Macherio
Viabilità' Locale Via Belgioioso	CC I21 GE00	Macherio
Viabilità' Locale Via Parini	CC I22 GE00	Macherio
Viabilità' Locale Sp 6	CC I24 GE00	Biassono
Viabilità' Locale Progr. Km 8+504	CC I25 GE00	Biassono
Viabilità' Locale Via Pessina	CC I27 GE00	Biassono
Viabilità' Locale Via Celti	CC I28 GE00	Biassono
Viab. Locale Rotatoria Caduti Per La Patria - Via G.Gallei	CC I29 GE00	Lesmo
Viabilità' Locale SP7 - Via Marconi	CC I30 GE00	Lesmo
Viabilità' Locale Progr. Km 12+364,16	CC I31 GE00	Arcore - Lesmo
Viabilità' Locale Via Brianza	CC I32 GE00	Arcore - Usmate Velate
Viabilità' Locale Via Varisco - Via S. Giovanni Bosco	CC I33 GE00	Arcore
Viabilità' Nuova Sede Ss. 36 Valassina	CC I34 GE00	Desio-Lissone-Seregno
Rotatoria sulla Sp 342 Dir	CC I35 GE00	Usmate Velate
Viabilità' Cesano Maderno 5	CC I37 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' Cesano Maderno 6	CC I38 GE00	Cesano Maderno
Sistemazioni a Rotatorie sulla Tangenziale Sud di Cesano Maderno	CC I39 GE00	Cesano Maderno
Viabilità' di Arcore - SP177 - SP58	CC I40 GE00	Arcore
Viabilità' Interferita -Via Parco	CC I41 GE00	Biassono

3. FONTI E METODOLOGIA UTILIZZATE PER LA RACCOLTA DEI DATI

Le indagini effettuate per il presente aggiornamento del documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico sono quelle previste dalla normativa in materia (comma 1 dell'art. 25 del D. Lgs 50 2016), adeguate alle esigenze della ricerca in funzione del progetto in essere, della natura dei luoghi e della stagione in cui sono state realizzate. Come anticipato in premessa, i dati raccolti sono stati sistematizzati ed elaborati tramite l'impiego del Template GNA 1.2, predisposto dall'Istituto Centrale per l'Archeologia, come da disposizioni del D.P.C.M. 14 febbraio 2022 (*Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati*). Tramite il Template sono state elaborate le schede di sito, le schede di ricognizione, relative alla visibilità del terreno ed all'uso dei suoli, le schede di potenziale archeologico assoluto e di rischio relativo nonché le cartografie illustranti i relativi tematismi.

La raccolta e la processazione dei dati confluiti nel presente documento si è dunque articolata in una serie di fasi fra loro propedeutiche essenziali alla più puntuale definizione del grado di potenziale archeologico assoluto rispetto a quanto delineato nella precedente Verifica preventiva dell'interesse archeologico e del conseguente rischio relativo, modellato sulle opere previste dal progetto esecutivo.

La prima fase conoscitiva è stata funzionale alla definizione del potenziale archeologico assoluto, attraverso l'inquadramento storico-archeologico dell'area all'interno della quale ricade il tracciato di progetto; a tale riguardo è stato in questa sede ripreso quanto delineato nel precedente documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico, aggiornato tramite i dati desunti dalla ricerca presso l'archivio della competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese (autorizzazione di accesso all'archivio prot. n. 1068 del 19/01/2023) sia attraverso la piattaforma Raptor sia attraverso la consultazione di documenti cartacei. Tra questi ultimi si segnala in particolare la *Carta del potenziale archeologico della provincia di Monza e Brianza* elaborata nel giugno 2022 da Akhet s.r.l. e AR/S Archeosistemi Soc. Coop. che rappresenta lo strumento di studio del territorio più aggiornato, comprensivo delle acquisizioni contenute negli strumenti di governo del territorio (PTR, PTCP, PSC e PUG comunali); è stata poi effettuata la ricerca bibliografica, circoscritta agli approfondimenti sulle evidenze note, come indicato in bibliografia. Accanto a questi strumenti, tramite la consultazione del portale *Vincoli in rete* a cura del Ministero per i beni e le Attività Culturali, sono stati verificati per un eventuale aggiornamento i vincoli esistenti, confermando l'assenza di aree sottoposte a decreto di tutela nell'area attraversata dal tracciato di progetto, sia zone di interesse archeologico ex art. 142, c. 1, lettera *m* del D. Lgs 42/2004 sia vincoli archeologici. Non è stata effettuata l'analisi degli scatti aerei, dal momento che tale indagine, già effettuata nel precedente documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico per l'area di progetto, è stata completata con l'analisi effettuata per la redazione della *Carta del potenziale archeologico della provincia di Monza e Brianza* su tutto il territorio provinciale, con l'esame dei voli a partire dal 1954, non necessitando pertanto di aggiornamenti o integrazioni. Sono stati infine acquisiti e georiferiti alcuni fogli della Carta Militare dell'Impero Asburgico, nello specifico i fogli sez. n. 4, colonna n. IX e X levata 1818, sez. n. 5 colonna IX levata 1819, sez. n. 5 colonna n. X levata 1823, e sono state identificate ed esaminate le eventuali interferenze col tracciato di progetto.

Sulla base delle evidenze censite e degli studi pregressi è stato delineato il quadro storico-archeologico del territorio che consente di comprendere quale sia stato il carico antropico succedutosi nei secoli nell'area presa in esame. Questo è stato completato dall'analisi geologica-geomorfologica, a cura del geo-archeologo dott. G. Valle, che è stata effettuata sia con i dati

topografici del terreno sia con la modellazione 3D; sono state interpolate le altimetrie e i modelli digitali del terreno, al fine di evidenziare, se possibile, la conformazione dell'area.

Sono stati utilizzati i dati della Carta litologica e del rilievo della Regione Lombardia (<https://www.geoportale.regione.lombardia.it/>), delle curve di livello e del modello digitale del terreno (DTM).

La seconda fase conoscitiva è stata finalizzata all'aggiornamento dello stato di fatto dei luoghi ed alla raccolta di eventuali nuove informazioni sul terreno rispetto a quanto noto dal documento di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, comprendendo nel survey aree precedentemente non interessate dal tracciato. E' stata pertanto effettuata la ricognizione archeologica, documentando le varie aree sia acquisendo foto da drone DJI Mini 2 (nelle flyzone free) sia con immagini acquisite con reflex da terra.

Sulla base dei dati così elaborati si è proceduto ad una più puntuale determinazione del grado di potenziale archeologico assoluto dell'intero progetto, anch'esso espresso attraverso opportune tavole con l'impiego di differenti colori, individuando eventuali aree di particolare criticità; per tale valutazione sono stati impiegati i parametri indicati nella tabella di cui all'Allegato I della Circolare MIC n. 53 del 22 dicembre 2002 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche*). Sulla base dell'esame degli interventi delineati nel progetto esecutivo si è infine valutato, sempre sulla base dei criteri esplicitati nella tabella sopra ricordata, il grado di rischio archeologico relativo, visualizzato nella cartografia dedicata con l'utilizzo di cromatismi determinati.

Tutto il sistema informatico territoriale è proiettato secondo il sistema di riferimento WGS84 – Pseudo Mercator, EPSG 3857. Nello stesso sistema sono state proiettate anche le piante di progetto, nonché gli elementi geomorfologici del territorio e le carte storiche. I dati sono georeferenziati nel progetto GIS allegato. Come base cartografica sono stati utilizzati i fogli IGM in scala 1:25.000 e 1:100.000 reperibili in formato WMS nel Geoportale Nazionale (<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>), elementi della Carta Tecnica Regionale Numerica in scala 1:5.000, in formato shapefile e dxf, reperibili nel Geoportale della Regione Lombardia (<https://www.geoportale.regione.lombardia.it/>).

4. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO DEL TERRITORIO

Il tracciato stradale in progetto, con le sue articolazioni, attraversa il territorio della provincia di Monza e Brianza a partire da Lentate sul Seveso a NO per poi scendere verso SE fino a Bovisio Masciago, dove piega ad est per arrivare nei comuni di Carnate e Vimercate.

Da un punto di vista topografico generale, questo territorio si posiziona a valle del lago di Como, la cui origine si deve alla sovraescavazione del ghiacciaio abduano¹ che scendeva dalla Valtellina e dalla Valchiavenna e che arrivava fino alla Brianza, dove ha dato origine alle attuali colline moreniche ed ai numerosi massi erratici presenti nel territorio, in particolare sul lato nord della provincia. A seguito del ritiro del ghiacciaio si sono formati il lago ed il reticolo idrografico, che hanno iniziato a procedere con i fenomeni erosivi e, in parte, di accumulo, che hanno trasformato la piana glaciale nella pianura articolata visibile oggi.

I corsi d'acqua principali che delimitano il tracciato, da ovest verso est, sono costituiti dal F. Seveso e dal suo affluente T. Terrò/Certesa, dal F. Lambro nella parte centrale e dal T. La Molgora al margine est, tutti corsi d'acqua che hanno origine a valle del Lago di Como.

I terreni pertinenti a questo comprensorio sono attribuibili, fondamentalmente, alle unità:

- "alta pianura" nella porzione centrale;
- depositi terrazzati rilevati del "morenico Mindel e Riss" nella porzione centro occidentale ed orientale.

I depositi dell'Alta Pianura (Pleistocene superiore), di origine fluvioglaciale ed alluvionale, costituiscono, in genere, un'estesa ed uniforme pianura, la cui continuità è interrotta da alvei attivi e paleoalvei di corsi idrici, che in epoca olocenica hanno inciso questo ripiano.

In genere lo strato superficiale di alterazione tipico di questi depositi ha un ridotto spessore, in media circa 40-50 cm, e risulta essere mal conservato per l'intervento antropico, che ha provocato una commistione tra la coltre humica superiore ed i livelli sabbiosi - ghiaiosi inferiori.

I depositi terrazzati sono anch'essi di origine fluvio-glaciale (Pleistocene medio e superiore) e costituiscono le aree rilevate rispetto alla pianura. I sedimenti che caratterizzano queste aree sono, nella parte superiore, depositi fini di limi e argille di origine colluviale ed eolica (loes), di color giallastro, che ricoprono ghiaie a clasti alterati con matrice sabbiosa "ferrettizzata" di color rossastro. Lo strato superficiale di alterazione ("ferretto") presenta uno spessore variabile, in media, tra 2,5 e 3 m.

I dati geomorfologici sono sintetizzati nella pianta a seguito, dove è riportato tutto il tracciato in progetto. Topograficamente l'area terrazzata si presenta come un pianalto subpianeggiato o lievemente ondulato, raccordato alla pianura circostante da una scarpata più o meno acclive; tale zona risulta solcata e incisa da torrenti e corsi d'acqua.

Il terzo macro ambito morfologico è costituito dalle piane alluvionali attuali e recenti che bordano i corsi d'acqua principali.

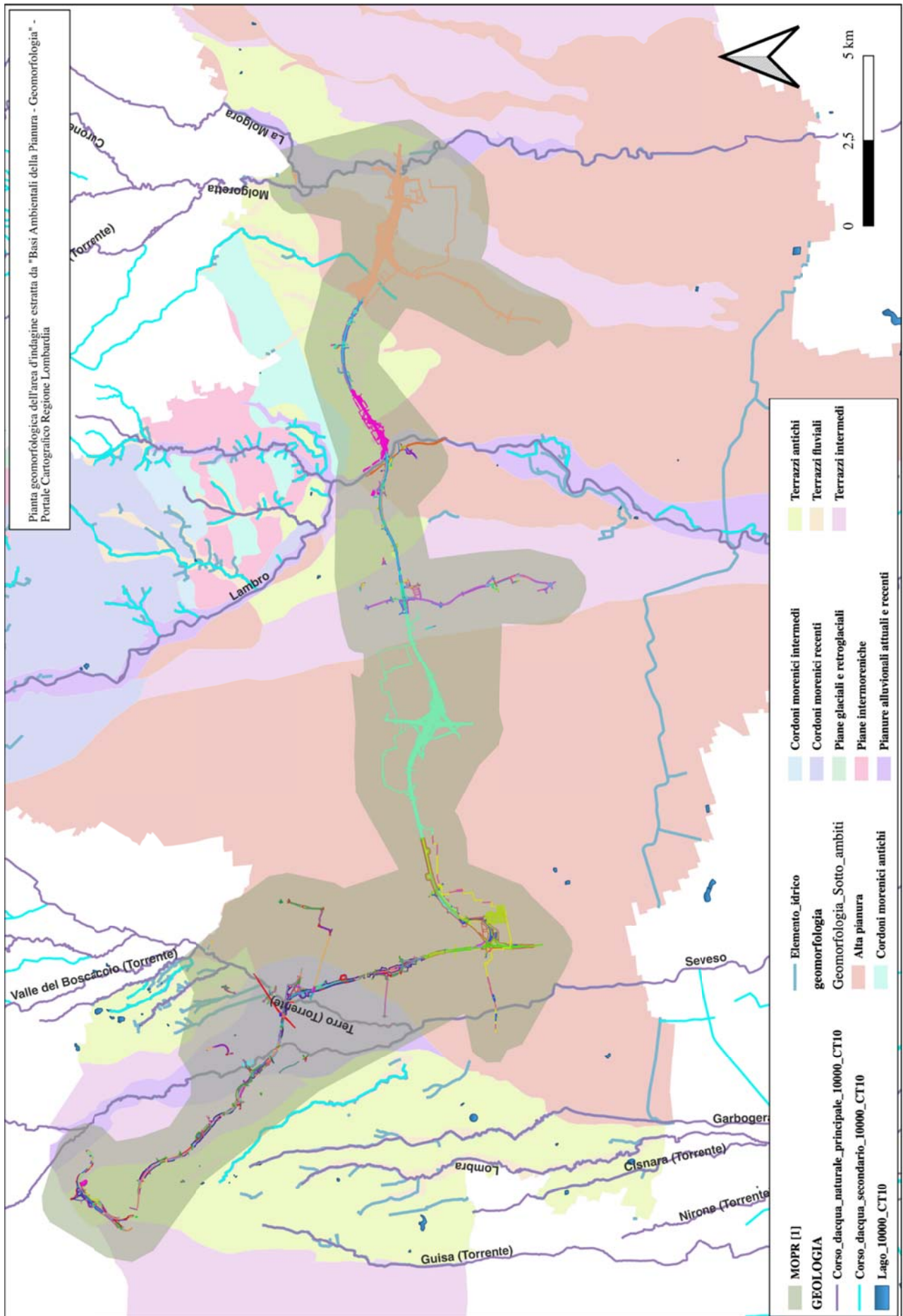
A seguito è realizzata un'analisi di dettaglio sulla geologia attraversata dal tracciato in progetto, al fine di una valutazione anche delle possibili aree di potenziale archeologico in relazione alla morfologia della zona; questa analisi è condotta da ovest verso est. Oltre alla carta geomorfologica

¹ Derivazione di Abdua, variante arbitraria del latino Addua "Adda" (www.treccani.it/enciclopedia/ricerca/ABDUANO/).

georiferita, si utilizzano anche i dati desunti dalla cartografia geologica Ispra scala 1: 50.000, di cui sono presenti però solo alcuni fogli².

Come carta di base si alterna la carta militare austriaca dei primi anni dell'ottocento (Carta militare asburgica del XIX secolo - <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-19century-secondsurvey>), di cui sono stati acquisiti i fogli relativi a questo territorio, la cartografia IGM tavolette serie 25V in scala 1:25000 presenti in formato wms nel Portale Cartografico Nazionale, dove si ha una topografia precedente alle grandi urbanizzazioni che vanno a modificare in maniera sostanziale il territorio dalla metà del secolo scorso, e la carta attuale su base OpenStreetMap che evidenzia lo stato di fatto, il tutto elaborato dal progetto GIS. Dove la morfologia lo consente, si va ad utilizzare anche il DTM 5m della Regione Lombardia per un'elaborazione in 3d, in particolare delle zone terrazzate. Infine sono state elaborate dal DEM le curve di livello a 1 m, che evidenziano anch'esse i salti di quota caratteristici dei terrazzi fluviali. La lettura comparata della geomorfologia con le trasformazioni antropiche del territorio ottenute dalla sovrapposizione delle diverse piante topografiche, permette di leggere l'evoluzione di queste aree e le scelte insediative fatte in antico.

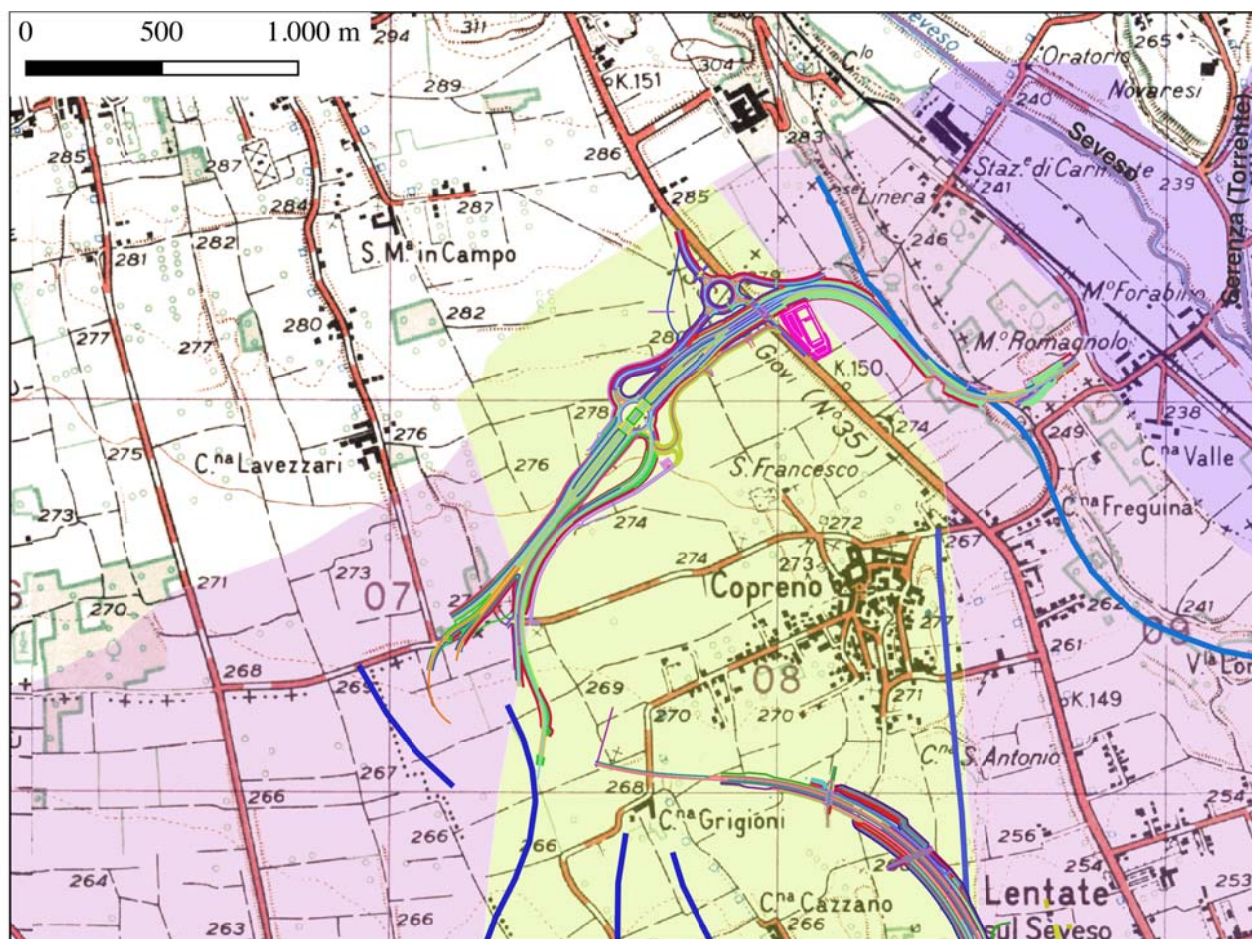
² Foglio 96 Seregno (https://www.isprambiente.gov.it/Media/carg/96_SEREGNO/Foglio.html); foglio 97 Vimercate (https://www.isprambiente.gov.it/Media/carg/97_VIMERCATE/Foglio.html)



4.1 TRATTO 1: DA INNESTO SS35 A PERIFERIA OVEST DI LENTATE SUL SEVESO

Questa parte del tracciato va ad inserirsi in un'area che nel secolo scorso era prevalentemente agricola, in cui l'unico grande asse viario era la S.S. 35 dei Giovi.

L'area va a cadere sui terrazzi intermedi e antichi del pleistocene medio, formati da ghiaie per lo più cementate, secondo la carta geologica F. 96 Seregno (fig. 1).



GEOLOGIA

— Condotta

— Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

— Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente

— paleovalvei

— scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale smussato

— tracce di scaricatori fluvio-glaciali

Geomorfologia_Sotto_ambiti

— Pianure alluvionali attuali e recenti

— Terrazzi antichi

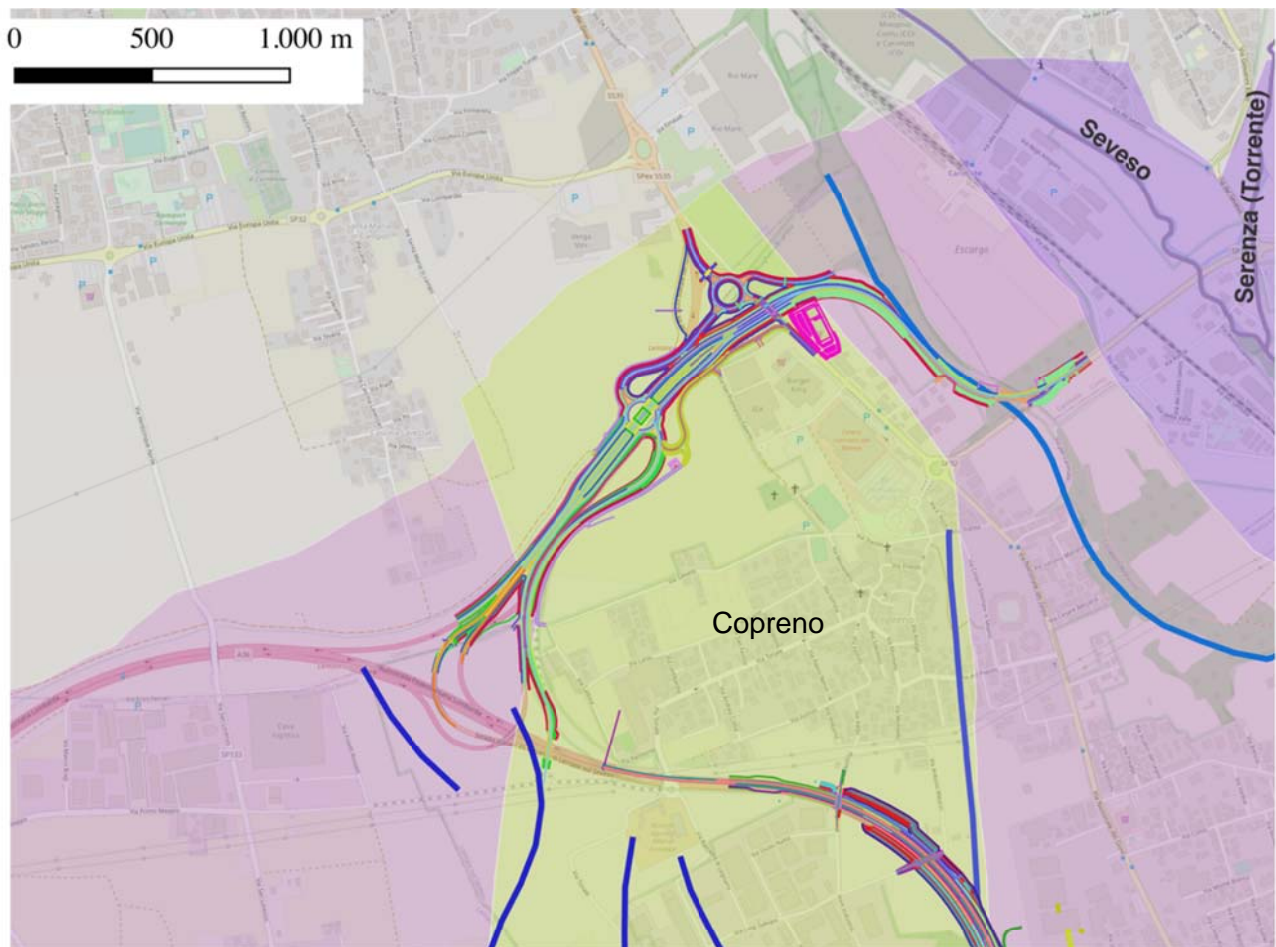
— Terrazzi intermedi

fig. 1 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale

Nella zona vi è un unico centro abitato (Copreno), posto lungo il margine del terrazzo antico che qui ha una scarpata di circa 10 m sul sottostante terrazzo intermedio.

La piana del terrazzo antico, che presenta tracce di paleovalvei fluvio-glaciali, da un punto di vista insediativo presentava il vantaggio di essere un'area sopraelevata e quindi al riparo da

interferenze dei corsi d'acqua, ma essendo costituita prevalentemente da ghiaie cementate, il terreno può risultare arido e anche il prelievo di acque per usi civili poteva avvenire solo con pozzi di una certa profondità. Infatti lo sviluppo urbanistico di questa zona è caratterizzato dalla presenza di aree industriali-commerciali di recente impianto (fig. 2).



GEOLOGIA

— Condotta

— Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

— Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente

— paleovalvei

— scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale smussato

— tracce di scaricatori fluvio-glaciali

Geomorfologia_Sotto_ambiti

— Pianure alluvionali attuali e recenti

— Terrazzi antichi

— Terrazzi intermedi

fig. 2 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su OpenStreetMap

Come si può notare nella fig. 2 vi è un'ampia zona libera da costruzioni nel tratto di raccordo tra S.S. 35 con la A36, area che potrebbe avere un rischio potenziale medio, così come il tratto a sud di Copreno parte prossima al bordo del terrazzo, legato più ad un controllo del territorio che allo sfruttamento agricolo di quest'area.

4.2 TRATTO 2: DA LENTATE SU SEVESO FINO AL T. SEVESO

In questa porzione del territorio, il tracciato scende dal terrazzo antico sul terrazzo intermedio con un discreto salto di quota, prendendo una direzione a SE e arrivando, con un secondo salto di quota, nella vallata olocenica del F. Seveso (fig. 3).

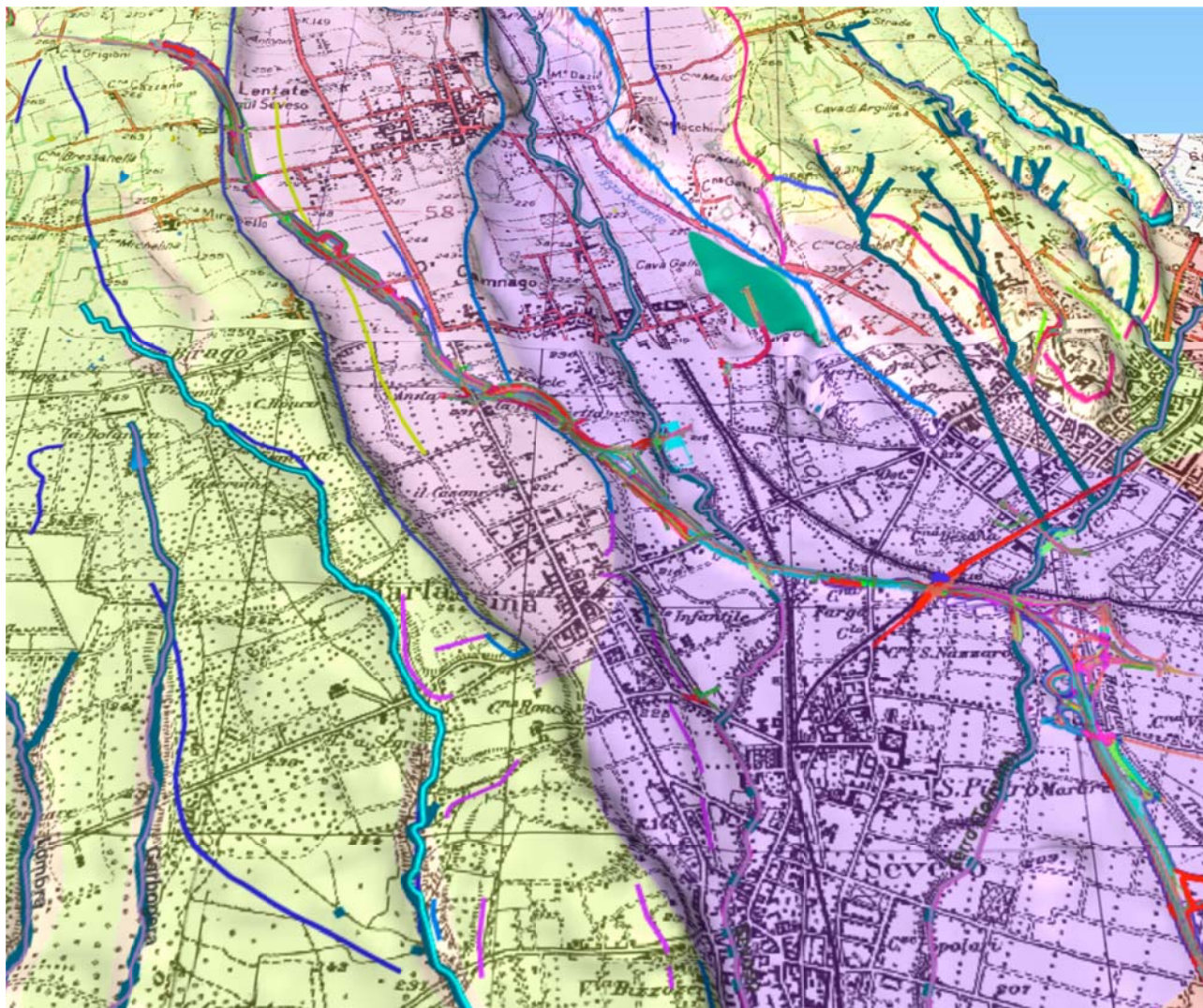


fig. 3 - Modello digitale del terreno (DTM 5 m) con altezza 5X con sovrapposizione del tracciato e della carta geomorfologica su IGM Portale Cartografico Nazionale. Il modello 3D permette di apprezzare la vallata del T. Seveso con i due ordini di terrazzi ed evidenzia la distribuzione dei siti insediati lungo la sponda destra, in parte sul terrazzo intermedio e in parte sul ripiano olocenico

La nuova strada passa a sud di Lentate sulle ghiaie del terrazzo intermedio, in una zona ora quasi completamente urbanizzata, ma che ancora nel secolo scorso presentava aree agricole (fig. 4).

La parte di strada che va a cadere sulla piana alluvionale olocenica, attraversa un paesaggio praticamente urbanizzato tra Camnago a nord, Barlassina a sudovest e Seveso a sud.

Lo sviluppo di questi paesi nel ripiano fluviale inferiore è dato dalla possibilità di sfruttare il corso d'acqua sia come via di comunicazione sia come risorsa idrica. Questi vantaggi erano maggiori della possibile interferenza delle aree insediate con lo stesso corso d'acqua durante gli eventi di piena.

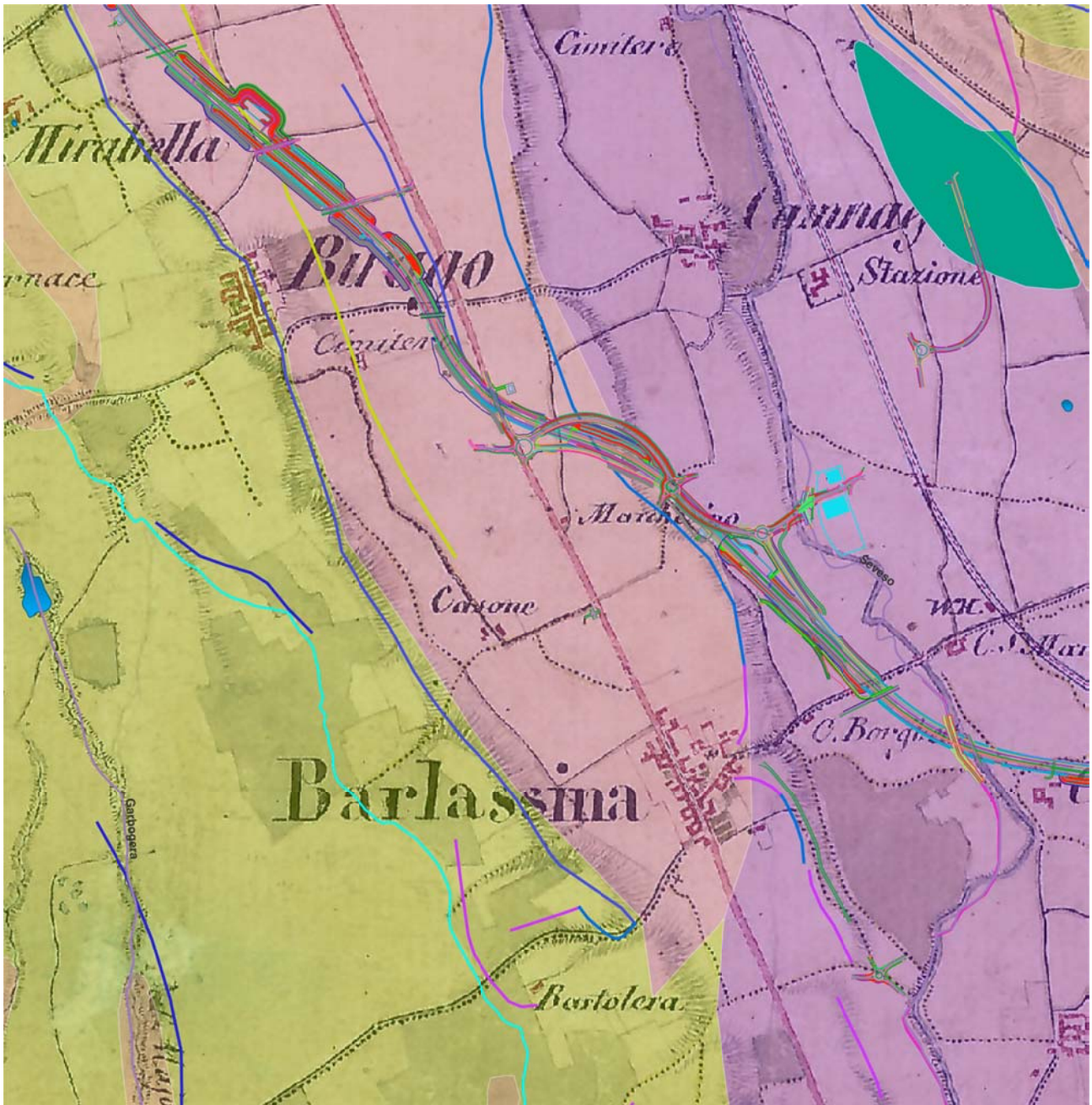


fig. 4 - Sovrapposizione del tracciato di progetto su pianta militare austriaca. L'elemento antropico più evidente è la strada corrispondente all'odierna S.S. 35 che ha un andamento molto regolare ed il cui passaggio a nord di Seveso avviene al di sopra del ripiano del terrazzo intermedio, cioè in una zona al sicuro da interferenze con il T. Seveso

L'attraversamento di questo torrente in epoca antica avviene nella zona di Lentate dove il ripiano olocenico è più stretto. Allo stato attuale l'area attraversata dal tracciato risulta quasi completamente urbanizzata.

4.3 TRATTO 3: DAL T. SEVESO A BARUCCANA

Questo tratto, passato il T. Seveso, prosegue sul ripiano olocenico e attraversa il T. Terrò/Certesa a sud di Meda, per poi piegare verso SSE fino ad arrivare nell'area di Baruccana, dove sale sull'alta pianura, che, come già detto, è un'estesa piana fluvio-glaciale di ghiaie e sabbie del pleistocene medio-superiore. Contrariamente alla parte ovest della vallata fluviale olocenica, dove sono presenti evidenti orli di terrazzo, qui il passaggio tra il ripiano alluvionale recente e quello pleistocenico è abbastanza sfumato, segno che sul lato est della valle le fasi alluvionali hanno portato ad una deposizione maggiore, arrivando alla copertura dei sedimenti più antichi. Questo ha portato ad uno spostamento verso ovest, in questa zona, degli alvei attivi dei due corsi d'acqua Seveso e Terrò/Certesa.

L'alta pianura è caratterizzata da un reticolato minore costituito da rogge di risorgiva, in parte artificializzate e da canali e condotte artificiali atti a consentire l'irrigazione della piana.

La carta storica ottocentesca indica nell'area del tracciato la presenza della ferrovia e, a sud di questa, il Convento di San Pietro Martire, che si posiziona tra i due corsi d'acqua, così come una serie di case sparse ad indicare che in quella zona il rischio inondazione non doveva essere così frequente (fig. 5).

La parte del territorio posta in sponda sinistra del T. Terrò/Certesa non ha invece insediamenti, ma solo aree agricole che in parte sono boschi.

Nella fig. 6 è rappresentata la situazione nella metà del secolo scorso, dove la zona della piana alluvionale recente non è stata ancora urbanizzata in modo completo, si vede che i due poli di espansione edilizia partono da Seveso a sud, andando ad inglobare il convento di San Pietro e da Meda a nord, dove il nucleo antico è posto sul terrazzo, mentre la parte moderna scende verso la ferrovia.

Da un punto di vista insediativo antico questa porzione del territorio compresa tra i due corsi d'acqua ha rappresentato un'area attrattiva, in quanto vi era la confluenza del T. Terrò/Certesa nel Seveso che, probabilmente, non è sempre stata nella posizione attuale, ma poteva anche essere posta più a nord; inoltre questi corsi d'acqua potevano essere sfruttati da mulini ed altre strutture che avevano bisogno dell'azione idraulica per il loro funzionamento.

Nell'area di Seveso il fiume è spostato completamente sotto il terrazzo e questo è anche derivato dall'azione del suo affluente; in base a queste considerazioni si ritiene l'area tra i due torrenti potenzialmente ad alto rischio.

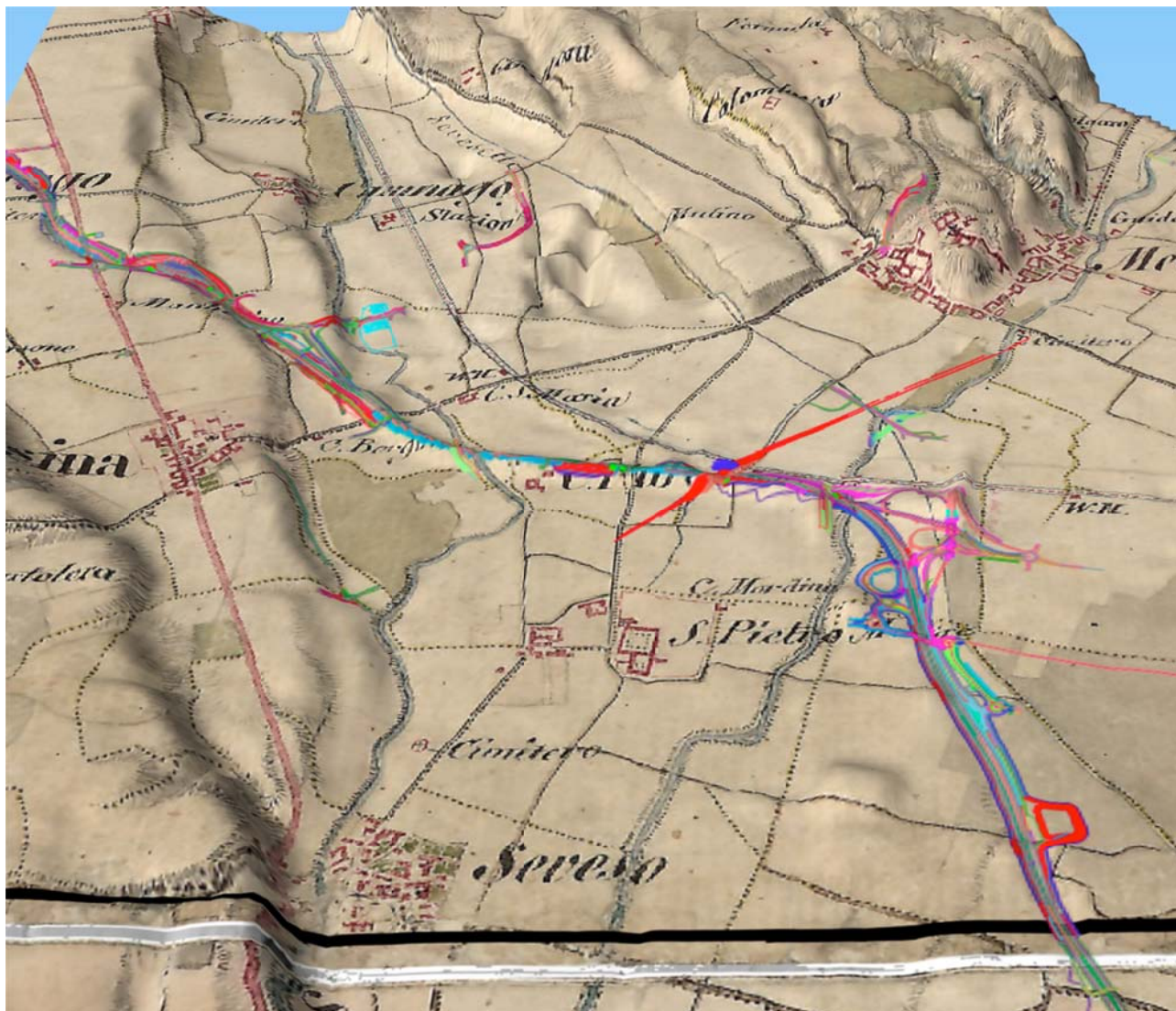
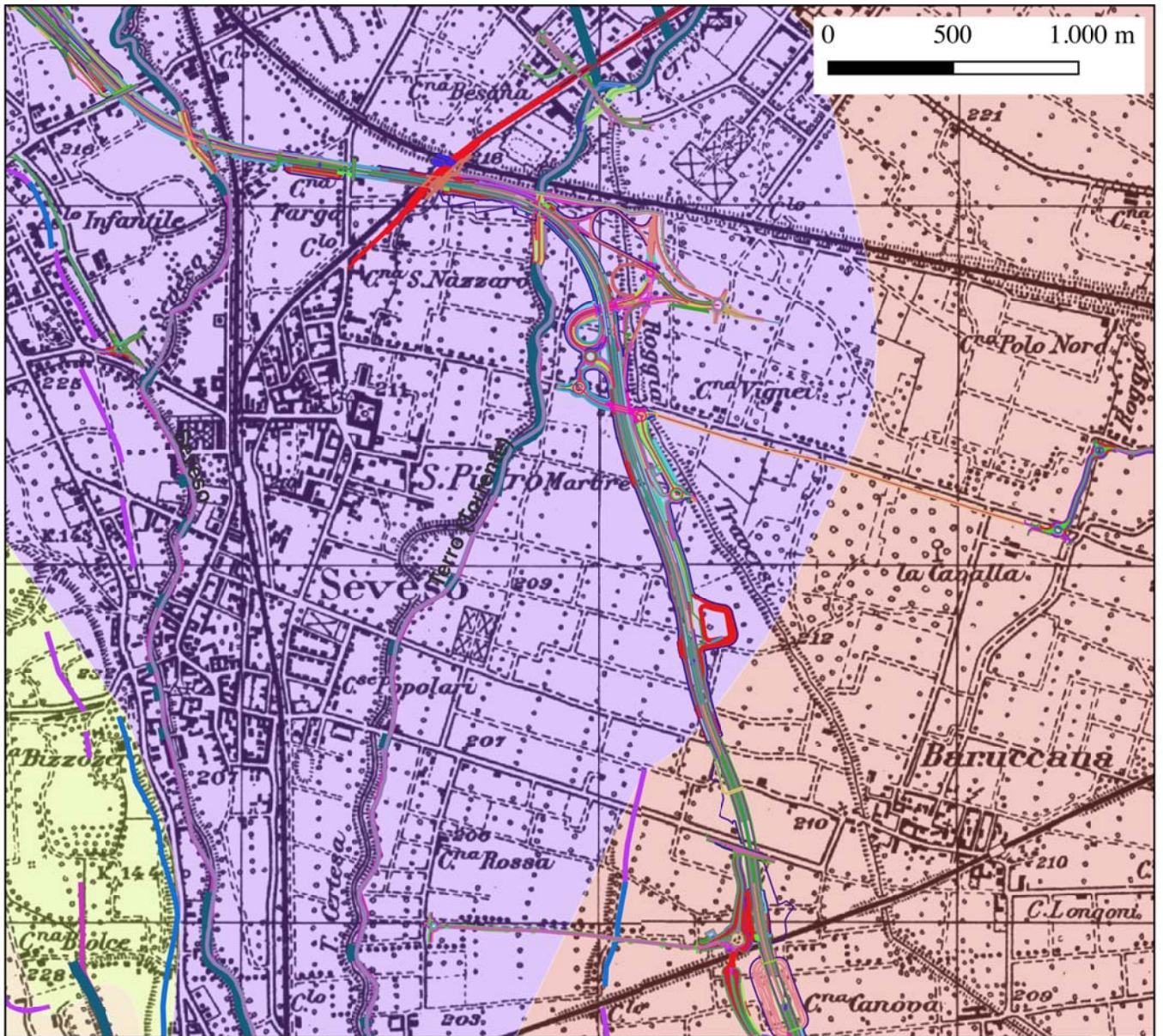


fig. 5 - Modello digitale del terreno (DTM 5 m) con altezza 5X con sovrapposizione del tracciato e della carta militare austriaca della prima metà dell'ottocento, che mostra la vallata olocenica con il corridoio compreso tra Meda a nord, posta sul terrazzo antico e Seveso a sud che si posiziona tra il T. Seveso "schacciato" contro il terrazzo e il T. Terrò/Certesa ad ovest. Il terzo elemento antropico del paesaggio è costituito dal Convento di San Pietro che ha due corti racchiuse da un ampio muro di cinta



GEOLOGIA

— Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10

— Elemento_idrico

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

— alveo torrentizio in erosione o incassato

— Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente

— orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia smussato

Geomorfologia_Sotto_ambiti

Alta pianura

Pianure alluvionali attuali e recenti

Terrazzi antichi

Terrazzi fluviali

fig. 6 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale. È da notare il tracciato dei due corsi d'acqua con il Seveso spostato contro il terrazzo ovest, probabilmente dall'azione del Terrò/Certesa. Non è da escludere che l'affluenza del Terrò/Certesa sia stata, sempre in epoca olocenica, a nord dell'attuale abitato di Seveso

4.4 TRATTO 4: DA BARUCCANA A BAREGGIA

Questo tratto del tracciato da Baruccana scende con direzione circa N-S fino all'altezza di Binzago, per poi piegare a NNE, passando a nord di Desio fino alla località di Bareggia, al margine dell'area del Terrazzo Intermedio, e comprende anche due grandi svincoli, uno ad ovest nell'area di Bovisio Masciago, dove è previsto il collegamento con la strada Statale n. 35 nord dei Giovi, ed un secondo ad est per il collegamento con la SS 36. Tutto questo tratto ed i collegamenti accessori, si posizionano sulla piana dell'Alta Pianura, in cui sono riconoscibili, in linea generale, alcuni paleoalvei con direzione prevalente N-S, riferibili a colatori fluvio-glaciali.

Il tratto occidentale, che va ad innestarsi sulla SS 35 nord, passa parallelamente al terrazzo del Seveso, sul cui alveo sono ubicati, sia in sponda destra che in quella sinistra, gli abitati di Cesano Maderno, Binzago, Bovisio Masciago, Varedo (fig. 7), a ulteriore riprova che l'elemento centrale nelle scelte insediative di quest'area sia stato il fiume. Il tratto compreso tra questi abitati ed il centro di Desio, che si posiziona quasi centralmente su questo tratto di Alta Pianura, è stato fino alla metà del secolo scorso un'area prevalentemente agricola, in cui si osserva che il reticolato stradale minore è prevalentemente orientato NNE-SSO, in pratica come le curve di livello e quindi ortogonali alla linea di pendenza del piano campagna (fig. 8).

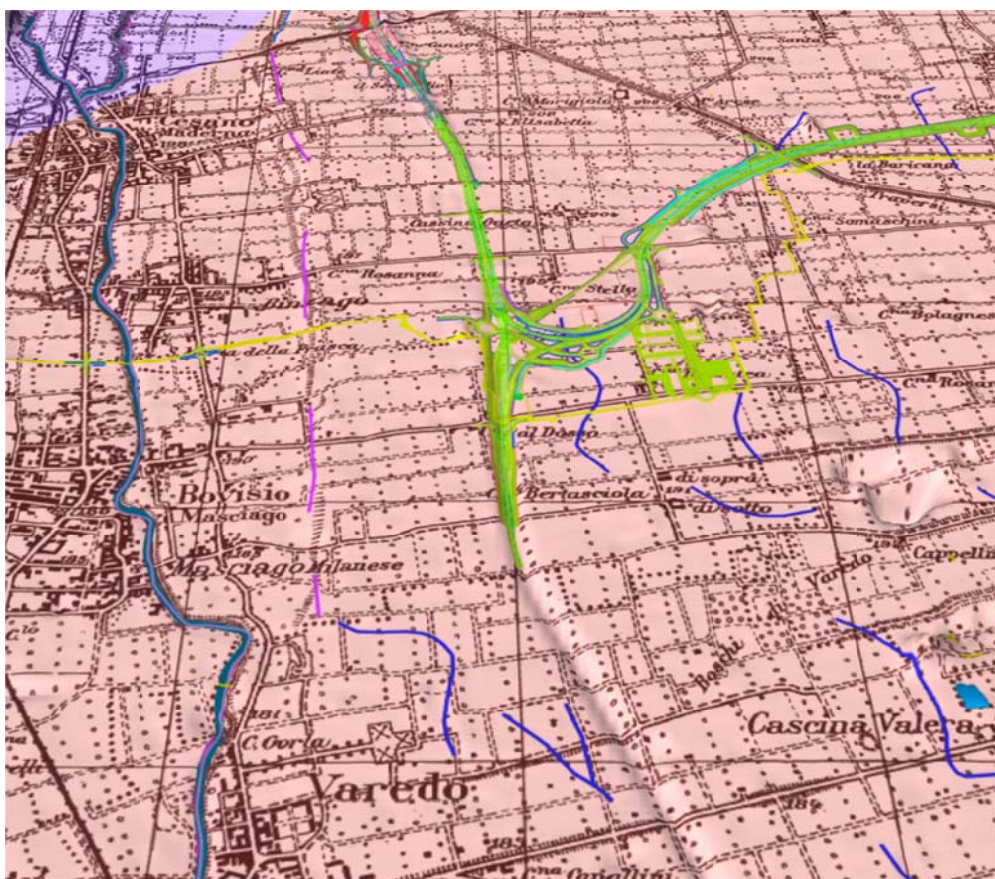
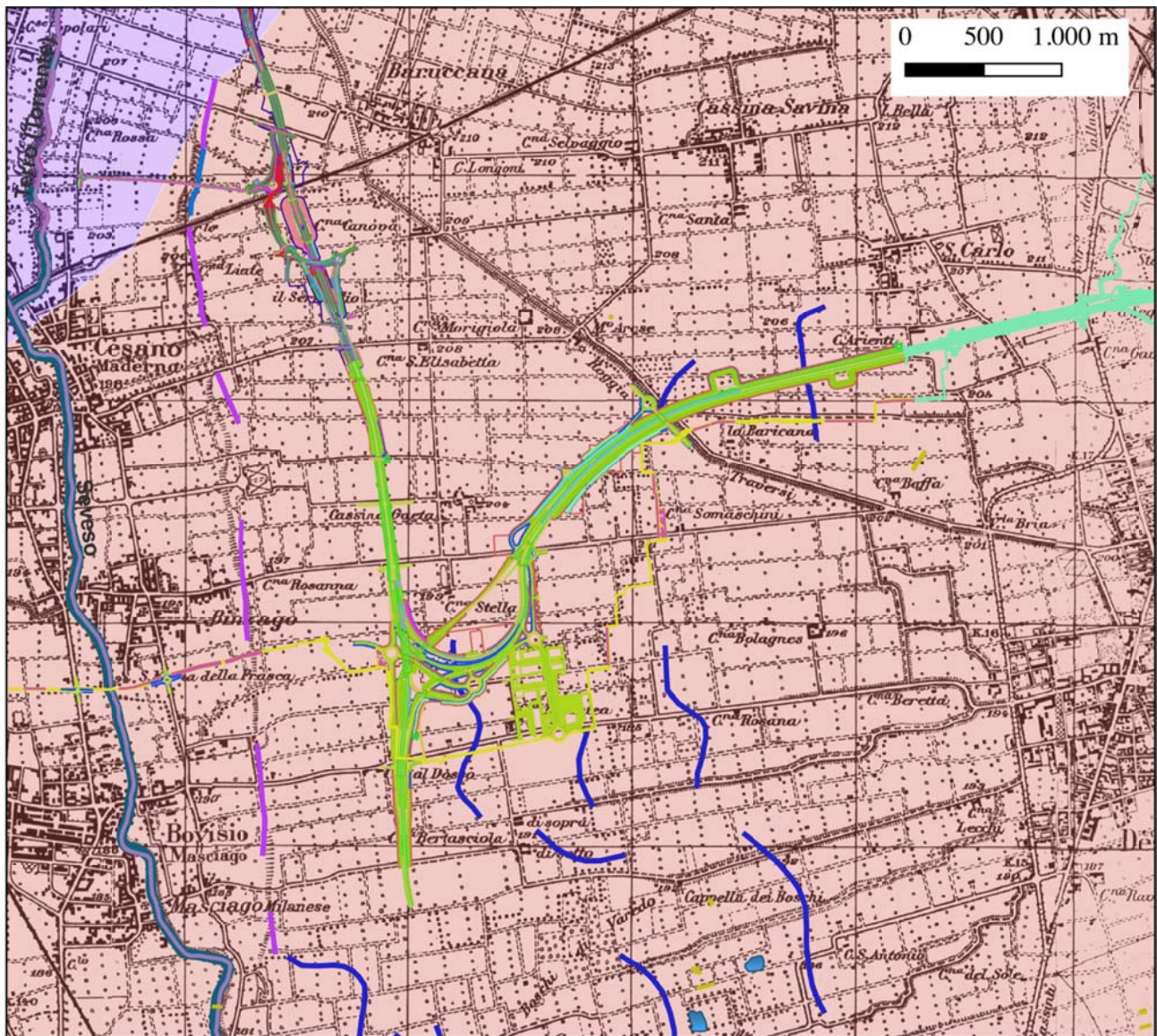


fig. 7 - Modello digitale del terreno (DTM 5 m) con altezza 5X con sovrapposizione del tracciato su cartografia IGM del Portale Cartografico Nazionale che evidenzia la distribuzione degli abitati lungo il F. Seveso, di cui rimane traccia di un terrazzo nella parte est

Allo stato attuale quest'area risulta ormai completamente urbanizzata e non sono più distinguibili i suoi tratti morfologici originali.



GEOLOGIA

- Condotta
- Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10
- Lago_10000_CT10
- Elemento_idrico

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

- alveo torrentizio in erosione o incassato

- Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente
- orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia smussato
- paleoalvei

Geomorfologia_Sotto_ambiti

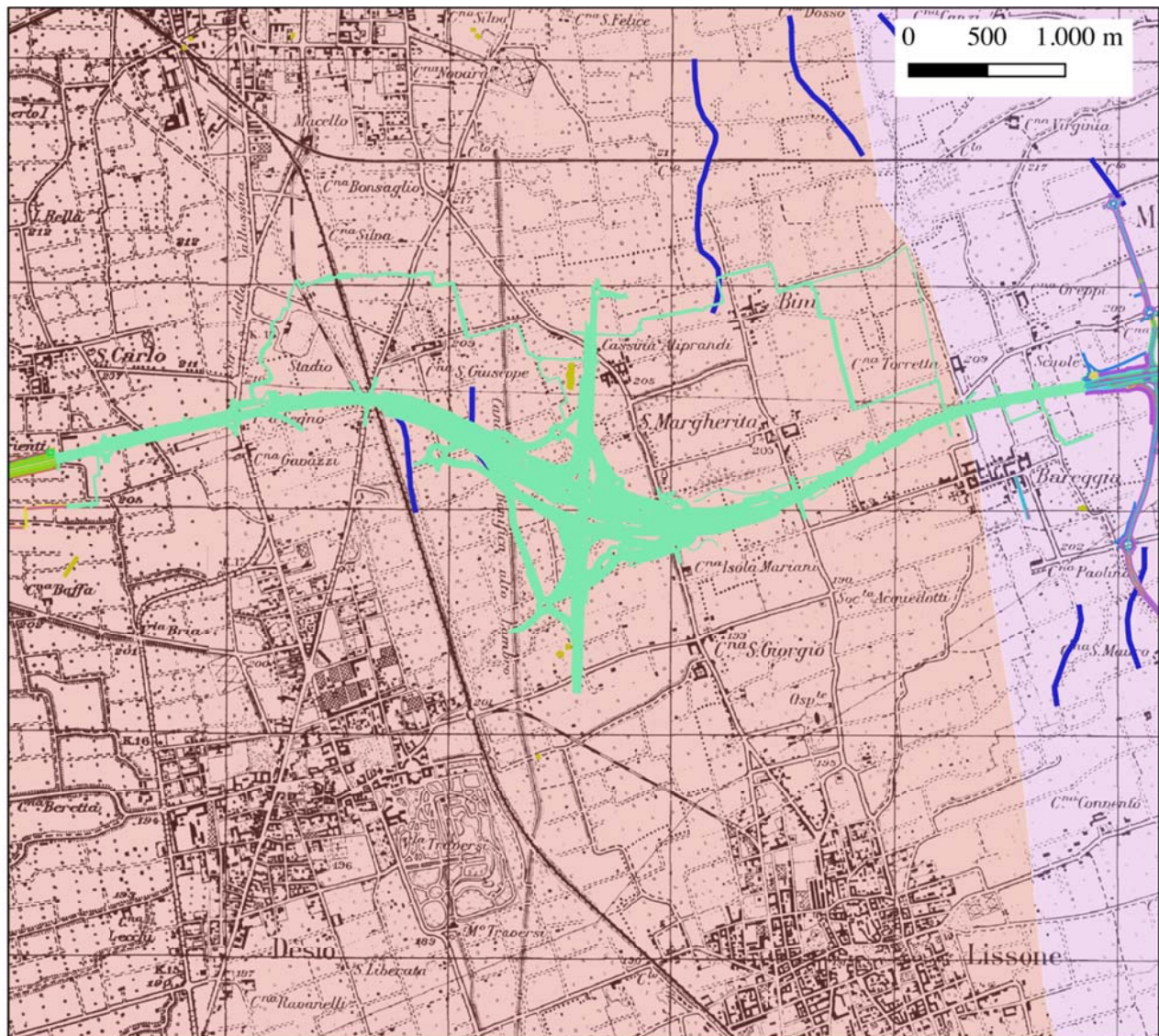
- Alta pianura
- Pianure alluvionali attuali e recenti

fig. 8 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale

Nel tratto compreso tra l'area di Desio e la vallata del Lambro (fig. 9), il territorio mostra alcuni paleoalvei, mentre il limite tra Alta Pianura e il Terrazzo Intermedio sul lato est non mostra tracce di scarpate, ma un raccordo uniforme di quota.

La cartografia IGM evidenzia, anche in questo tratto, un'area sostanzialmente agricola, con piccoli centri abitati (San Carlo, Bareggia) e con un insediamento rurale non fitto ma sparso. Contrariamente alla parte ovest, qui il reticolato stradale minore ha una direzione generale di NNO-

SSE e le strade che portano verso il fiume Lambro sono poste a nord, attraversando l'abitato di Seregno e a sud, attraversando il centro di Lissone.



- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| GEOLOGIA | Geomorfologia_Sotto_ambiti |
| — Condotta | Alta pianura |
| geomorfologia | Terrazzi intermedi |
| Geomorfologia_Elementi_lineari | |
| — paleovalvei | |

fig. 9 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale

Anche in questo caso allo stato attuale l'urbanizzazione del territorio ha quali completamente cancellato le aree agricole (fig. 10).

Nel complesso il tratto che attraversa l'Alta Pianura doveva essere, in antico, utilizzato a fini agricoli con insediamenti rurali sparsi, mentre le aree più attrattive dovevano posizionarsi, come testimoniano i centri abitati più sviluppati, lungo le vallate fluviali che costituivano una via diretta di penetrazione verso le Alpi.

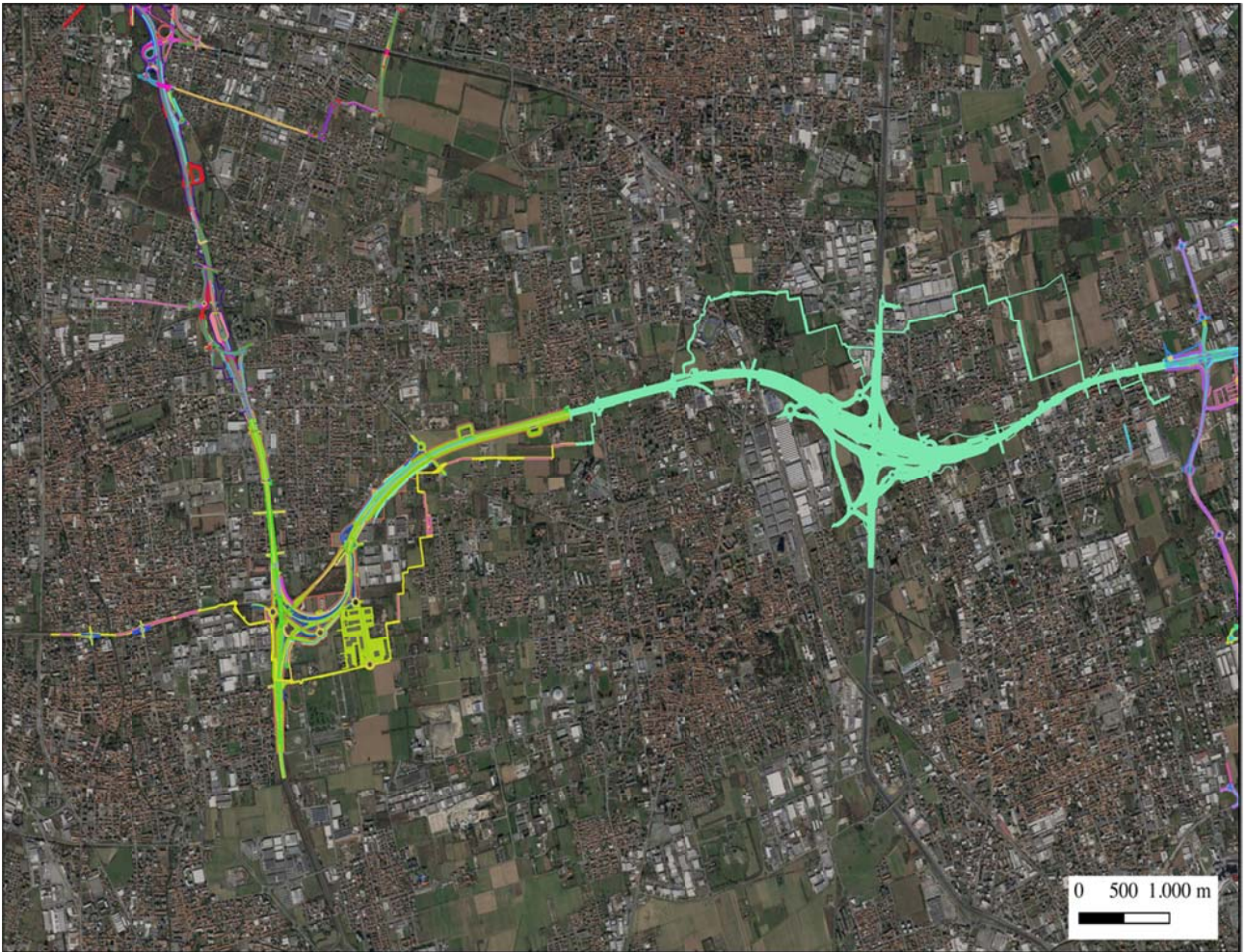


fig. 10 - Sovrapposizione del tracciato di progetto su ortofoto Google Satellite in ambiente GIS, in cui si evidenzia la forte urbanizzazione dell'area attraversata dal nuovo tracciato

4.5 TRATTO 5: DA BAREGGIA A F. LAMBRO

In questo tratto il tracciato di progetto mantiene una direzione sempre circa ENE-OSO e, passata l'Alta Pianura, entra nella parte ovest della vallata del F. Lambro.

Qui la morfologia è più articolata e presenta una successione di ripiani alluvionali di cui è responsabile il Lambro, che evidenzia due distinti tracciati: uno fossile ad ovest e l'attuale ad est (fig. 11). Se si sale a nord fino ai cordoni morenici, si vede come dal conoide del Lambro, che ha costituito i ripiani alluvionali, abbia avuto origine anche un tracciato occidentale, di cui rimangono tracce in alcuni paleoalvei e che ha depositato il ripiano intermedio ovest dopo aver eroso il ripiano antico; successivamente il corso d'acqua, forse anche per un fenomeno di cattura, visto come il tracciato piega a circa 90 gradi, si è spostato ad est sull'attuale percorso.



fig. 11 - Carta geomorfologica con tracciato di progetto e ricostruzione del paleoalveo ovest del F. Lambro con evidenziato il possibile gomito di cattura che ha portato il fiume all'attuale alveo est

Seguendo in dettaglio il percorso della nuova strada (fig. 12), questa attraversa il terrazzo intermedio per passare poi sul terrazzo antico tra Biassono a sud e Macherio che, con Sovico posto a nord, costituiscono i principali centri urbani di quest'area in punti leggermente sopraelevati. Il tracciato poi attraversa un nuovo ripiano intermedio per arrivare al Lambro su una porzione di Alta Pianura che risulta morfologicamente ribassata rispetto al terrazzo. L'alveo attivo del Lambro, con la sua valle olocenica recente ed attuale, risulta incassato all'interno dei terrazzi non agevolando così il suo attraversamento in epoca antica (fig. 13).

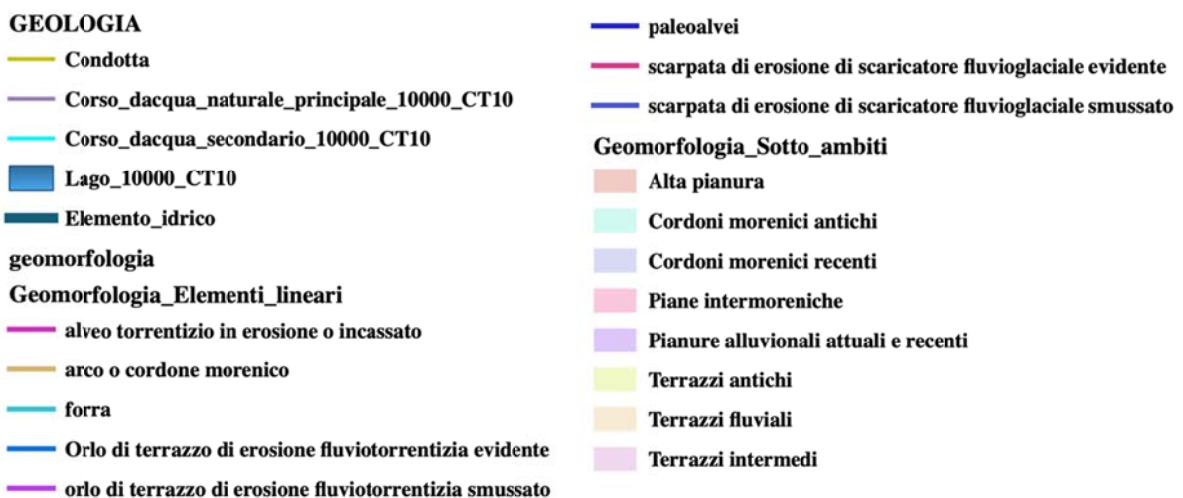
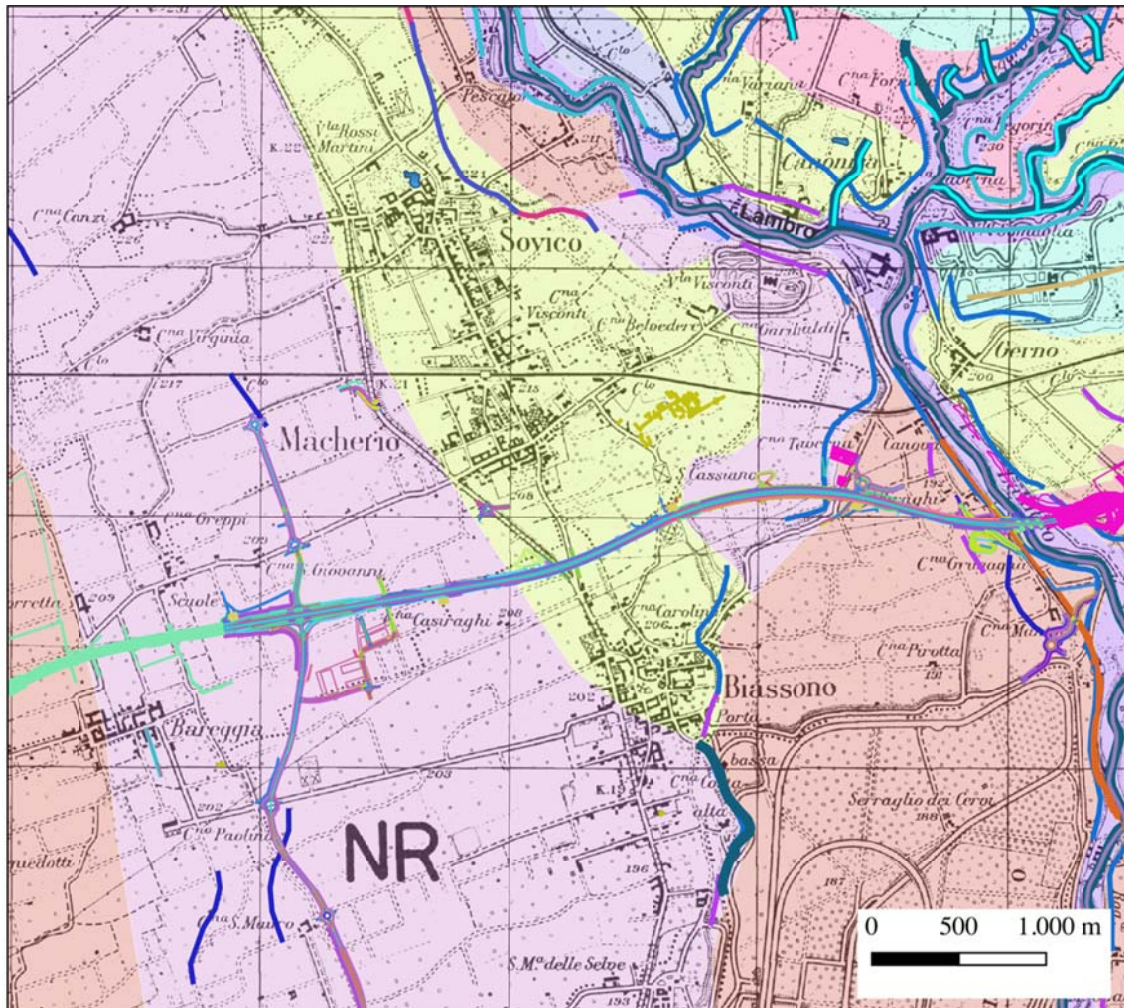


fig. 12 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale

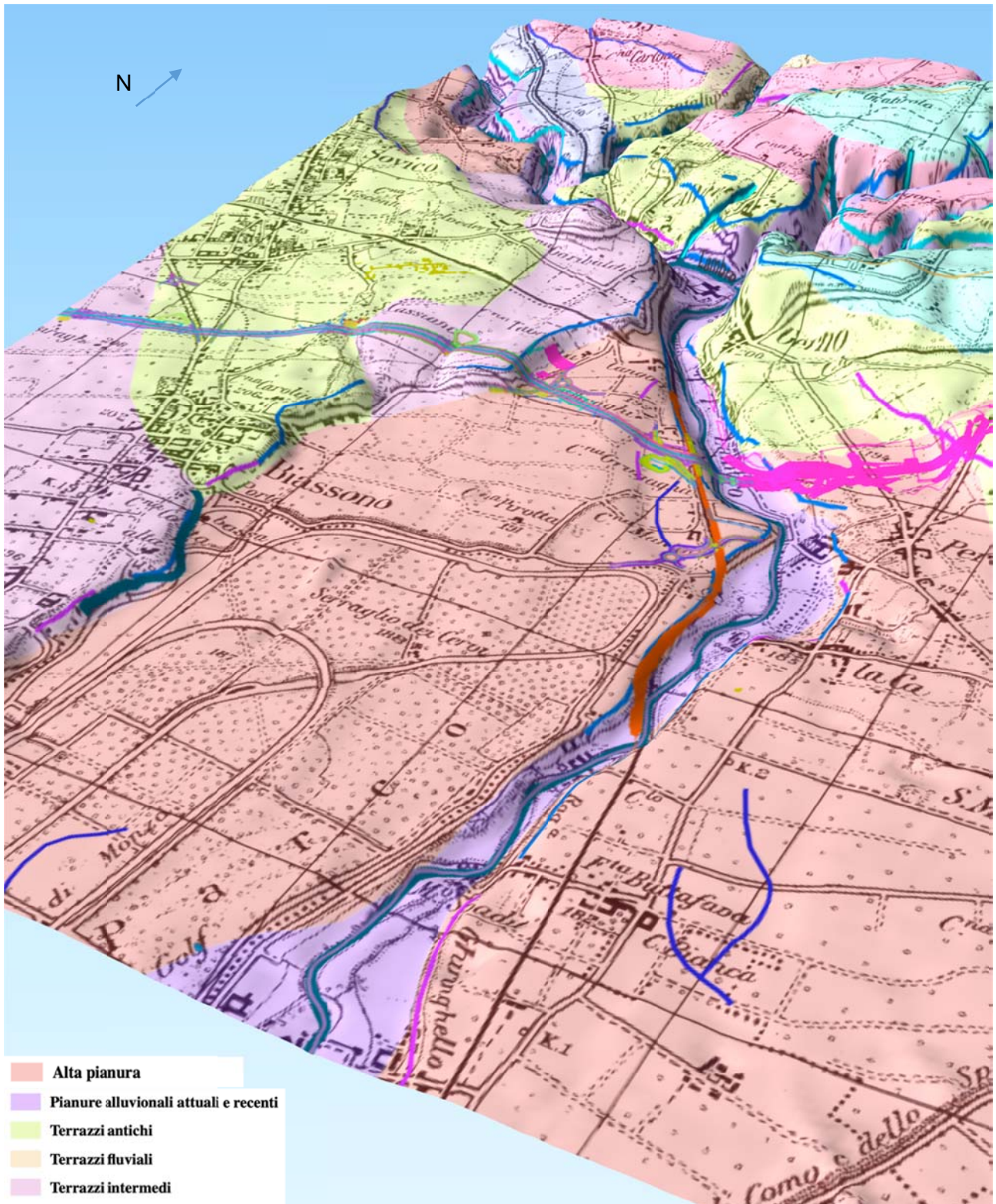


fig. 13 - Modello digitale del terreno (DTM 5 m) con altezza 5X con sovrapposizione del tracciato su cartografia IGM del Portale Cartografico Nazionale, che evidenzia la vallata del F. Lambro ed il suo alveo incassato

La zona, in particolare la parte dei terrazzi lungo il Lambro, è favorevole a insediamenti legati allo sfruttamento/o controllo del traffico lungo il fiume. In quest'area, come già detto, risultava difficile attraversare il fiume se non con guadi provvisori; gli attraversamenti più strutturati erano possibile o a monte o a valle di questa tratto. Quest'area, allo stato attuale, è fortemente antropizzata.

4.6 TRATTO 6: DA F. LAMBRO A T. LA MALGORA

In questo tratto il tracciato, passato il F. Lambro, fa un'ampia curva verso nord, passando gli abitati di Peregallo e Bernate, per poi ritornare verso sud a Velasca, passare il T. La Malgora e terminare a Passirano.

L'area, dal punto di vista geomorfologico (fig. 14 - fig. 15), è interessante, in quanto la strada si avvicina ai cordoni morenici (zona di Lesmo) e dove sono presenti vallecole nel piano Terrazzato Antico, derivate da una marcata erosione da parte di corsi d'acqua minori.

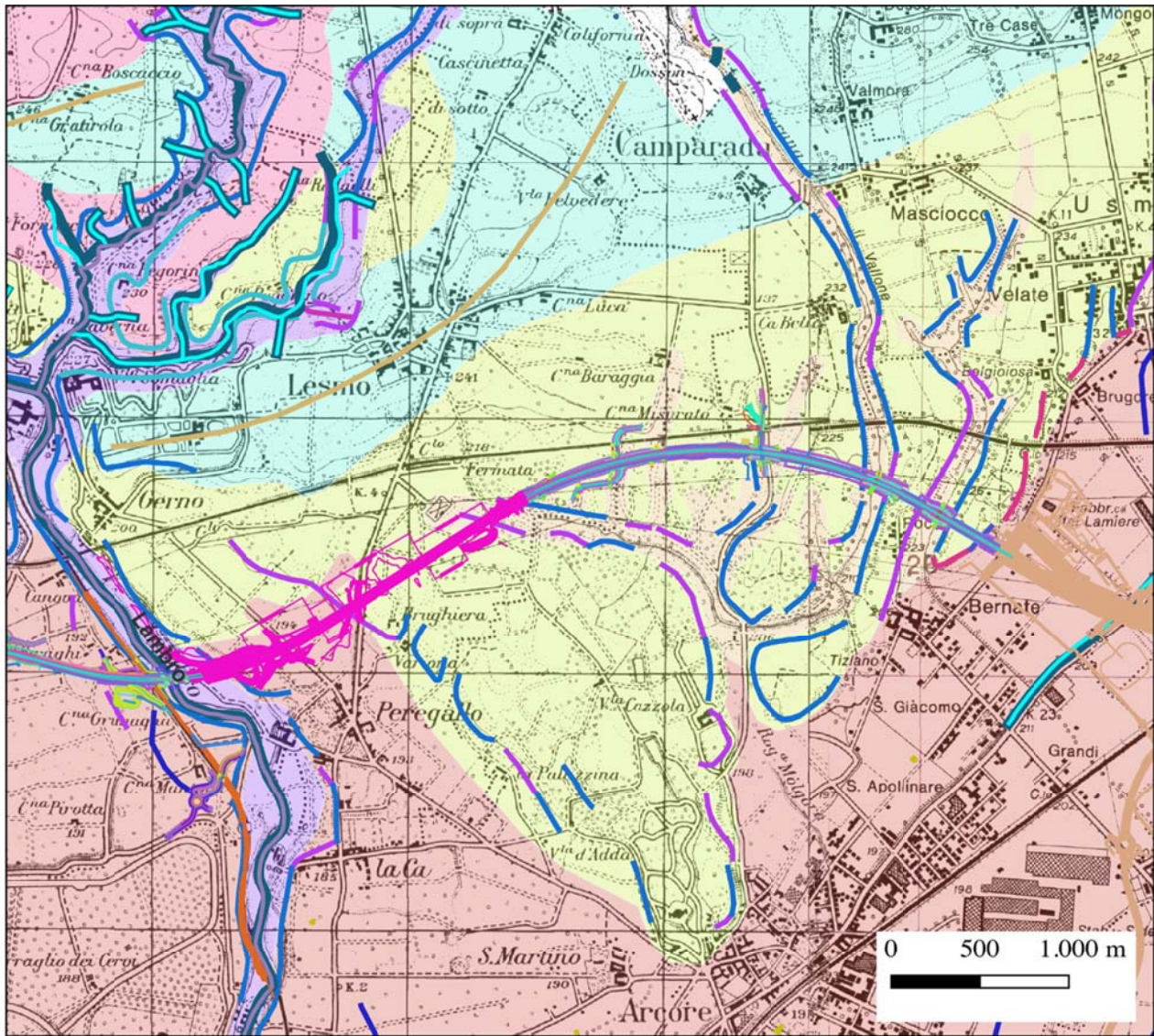
Il tracciato poi scende sul ripiano dell'Alta Pianura, dove sono presenti tracce di paleoalvei riferibili ad antichi corsi del T. La Malgora che, dopo la confluenza con il I T. Malgoretta, piega verso est come il Lambro, lasciando tracce di un paleoalveo che invece procedeva in senso NE-SO.

Sempre sull'Alta Pianura è previsto un tratto di strada che con direzione un po' sinuosa, seguendo l'andamento dei paleoalvei, procede verso sud fino a collegarsi alla SP 45.

La cartografia storica evidenzia come quest'area sia stata per gran parte utilizzata a fini agricoli fino alla metà del secolo scorso. Qui i centri principali sono Usmate a nord, dove la valle è stretta ed è possibile un suo agile attraversamento verso Carnate, che si trova sul terrazzo antico in sponda sinistra, e Arcore a sud, posizionato sul ripiano dell'Alta Pianura, che sembra essere il raccordo dell'ampia zona agricola. Come per il Lambro, anche qui nel tratto lungo il corso del T Malgora non vi sono centri abitati di una certa importanza sino ad Usmate. La viabilità principale passa sul ripiano dell'Alta Pianura, partendo dal basso corso del Lambro e, con direzione circa SO-NE, andando a nord evitando le morene e attraversando la valle del Malgora ad Usmate.

Dal punto di vista del potenziale insediativo (fig. 16), questa zona compresa tra Lambro e Malgora, ha, nella sua porzione nord, un andamento morfologicamente irregolare per la presenza delle morene e dell'idrografia minore erosiva che portano ad una bassa potenzialità insediativa, mentre più interessante è la zona dell'Alta Pianura, dove su terreni più regolari e con le acque che scendono da nord è possibile un buon sfruttamento agricolo. La fascia dei terrazzi più prossimi al Malgora denota una bassa incidenza insediativa forse perché questo torrente non costituisce una via di transito, se non secondaria, verso nord esaurendo la sua valle nelle risorgive presenti a sud del lago di Pusiano e del lago di Annone.

Ancora oggi questa zona è quella dove l'impatto antropico è minore e dove il tracciato principale e la strada accessoria sud, attraversano zone ancora agricole (fig. 17).



GEOLOGIA

- Condotta
- Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10
- Corso_dacqua_secondario_10000_CT10
- Lago_10000_CT10
- Elemento_idrico

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

- alveo torrentizio in erosione o incassato
- arco o cordone morenico
- forra
- Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente
- orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia smussato

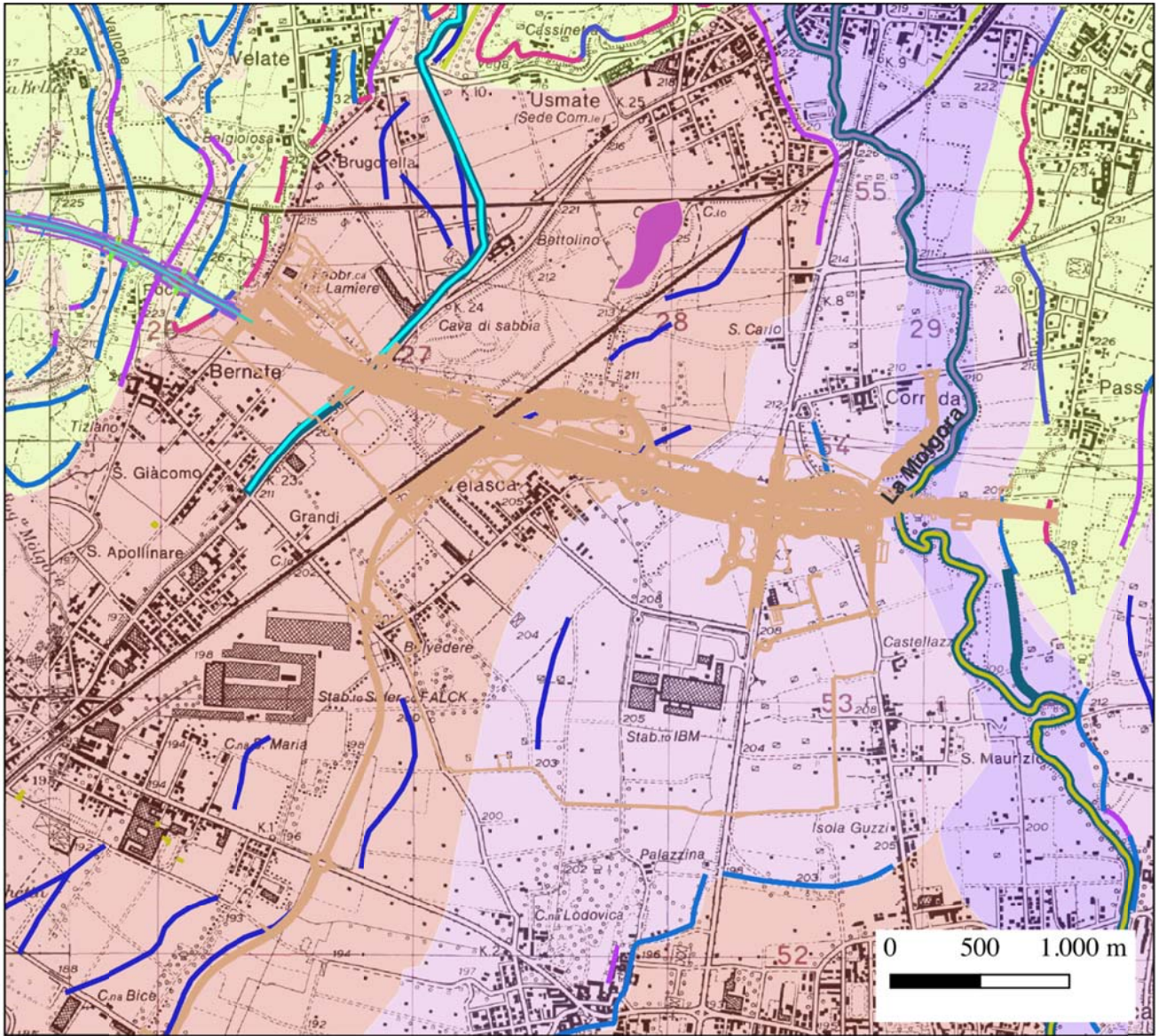
- paleovalvei
- scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale evidente
- scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale smussato

Vallecola a V

Geomorfologia_Sotto_ambiti

- Alta pianura
- Cordoni morenici antichi
- Piane intermoreniche
- Pianure alluvionali attuali e recenti
- Terrazzi antichi
- Terrazzi fluviali
- Terrazzi intermedi

fig. 14 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale. L'area dei terrazzi antichi appare interessata da fenomeni erosivi dei corsi d'acqua minori che nascono nell'apparato morenico e che hanno creato piccole vallecole



GEOLOGIA

- Condotta
- Corso_dacqua_naturale_principale_10000_CT10
- Corso_dacqua_secondario_10000_CT10

■ Elemento_idrico

geomorfologia

Geomorfologia_Elementi_lineari

- alveo torrentizio in erosione o incassato
- Orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia evidente
- orlo di terrazzo di erosione fluviotorrentizia smussato
- paleoalvei

- scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale evidente
- scarpata di erosione di scaricatore fluvio-glaciale smussato
- tracce di scaricatori fluvio-glaciali

Geomorfologia_Sotto_ambiti

- Alta pianura
- Pianure alluvionali attuali e recenti
- Terrazzi antichi
- Terrazzi fluviali
- Terrazzi intermedi

Geomorfologia_Elementi_areali

- ripiano di erosione fluviale

fig. 15 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e della carta geomorfologica su IGM del Portale Cartografico Nazionale. Come per il Lambro sono presenti tracce di paleoalvei del Malgora con direzione NE-SO

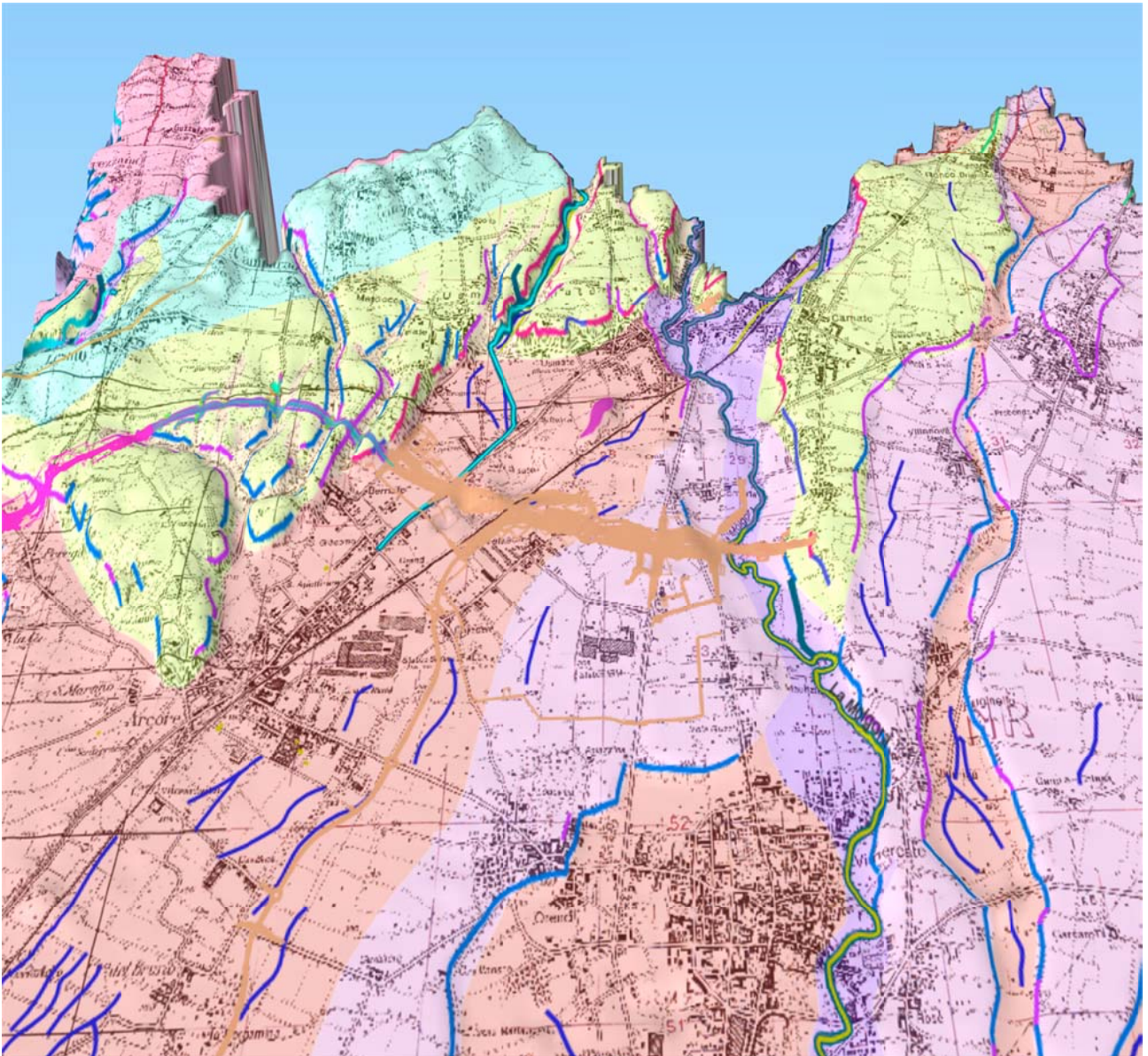


fig. 16 - Modello digitale del terreno (DTM 5 m) con altezza 5X con sovrapposizione del tracciato su cartografia IGM del Portale Cartografico Nazionale che evidenzia l'area dei terrazzi antichi con le vallecole incise dai corsi d'acqua secondari e la vallata del T. La Malgora, il cui corso appare incassato nei terrazzi nella parte nord, mentre nella parte inferiore la vallata ha sponde meno acclivi



fig. 17 - Sovrapposizione del tracciato di progetto su ortofoto Google Satellite in ambiente GIS, che mostra lo stato di fatto con il tracciato che attraversa un territorio ancora parzialmente con ampie superfici agricole

5. INQUADRAMENTO ARCHEOLOGICO DEL TERRITORIO

5.1 LINEAMENTI GENERALI

Il territorio attraversato dal tracciato di progetto, che comprende una ridottissima porzione della provincia di Como – corrispondente al settore meridionale dei comuni di Cermenate e Carimate – ed il settore centrale della provincia di Monza e Brianza – interessante porzioni più o meno ampie dei comuni di Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Seregno, Bovisio Masciago, Varedo, Desio, Lissone, Sovico, Macherio, Biassono, Lesmo, Monza, Arcore, Vimercate, Usmate Velate e Carnate – si caratterizza in linea generale per la rarefazione del record archeologico, scarsamente conservato e/o scarsamente visibile; il fenomeno è da imputarsi sia all'intensa urbanizzazione che il territorio ha conosciuto, in particolare dal secondo dopoguerra in poi, sia alla peculiare conformazione dello stesso, soggetto per gran parte ad azioni erosive e la cui superficie risulta ininterrottamente esposta dal Pleistocene ai giorni nostri, ad eccezione delle valli fluviali, dove i corsi d'acqua possono aver portato a fenomeni di alluvionamento, senza tacere della casualità dei rinvenimenti noti nell'ambito di un comprensorio che non ha conosciuto ricerche archeologiche sistematiche.

Il fenomeno appare evidente in modo particolare per quanto attiene al periodo preistorico, che ha restituito scarsissimi dati rappresentati dai ritrovamenti sporadici effettuati a Seveso e a Carnate, che non consentono di delineare le modalità di frequentazione e popolamento del territorio e le *facies* culturali di pertinenza. Parimenti per quanto attiene alla protostoria le tracce permangono rarefatte e lasciano intravedere la presenza di insediamenti per lo più ascrivibili all'età del Bronzo recente-finale, come indiziato dalla necropoli di Biassono o quello di recente indentificato a Seveso, nei quali sembrano emergere elementi culturali eterogenei in parte di provenienza transalpina che contraddistinguono anche la successiva *facies* culturale di Golasecca della prima età del Ferro. Anche per la fase più tarda, tra IV-III sec. a.C., quando si registra il massiccio arrivo di genti celtiche in area padana che convenzionalmente segna la cesura tra prima e seconda età del Ferro, il record archeologico per il territorio in esame è scarso e si limita al nucleo sepolcrale identificato tra Seveso e Meda; esso ben si inserisce nel più ampio quadro di un popolamento articolato in nuclei insediativi di ridotte dimensioni, sparsi nel territorio a breve distanza e distribuiti presumibilmente in relazione alle necessità di sfruttamento e controllo del territorio, come sembrano indicare anche le fonti latine.

Con la seconda metà del II sec. a.C. prende avvio il processo di romanizzazione del territorio, che si conclude in età augustea con la soppressione del regime provinciale e l'inserimento del territorio nella *Regio XI Transpadana*. Le tracce materiali di tale processo si individuano inizialmente nella progressiva, marcata adesione ad usanze romane ravvisabile nei corredi funerari, mentre il quadro del popolamento non sembra discostarsi dall'articolazione in nuclei sparsi, pur nel graduale consolidarsi come agglomerati secondari, con tratti quasi urbani, dei *vici* di *Modicia* (Monza) e *vicus Mercati* (Vimercate). Ad essi ed ancor più alle maglie della centuriazione ed ai tracciati degli assi viari principali, che rappresentano i segni più evidenti dell'organizzazione romana del territorio, si incardina il popolamento dello stesso, contraddistinto dalla presenza di ville/fattorie sparse, come quella indagata in tempi recentissimi a Meda.

Per quanto attiene alla viabilità, il collegamento più importante in età romana è rappresentato dalla via *Mediolanum-Comum* ricordata nella *tabula Peutingeriana* ma consolidatasi come percorso a lungo raggio già dal I sec. d.C. Gli studi ne propongono tre varianti di tracciato delle quali la centrale e l'orientale interessano il territorio in esame in questa sede, intercettando in entrambi i casi l'asse principale di progetto: la prima, seguendo il corso del Seveso, attraversa i territori di Varedo, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso, Barlassina e Lentate, mentre la seconda – forse la più utilizzata – quelli di Desio e Seregno. In quest'ultima confluisce inoltre il percorso di

una seconda strada di collegamento a livello regionale, rappresentata dal prolungamento verso nord della *Mediolanum-Modicia*, che attraversa i territori di Monza, Biassono e Sovico, intersecando anch'essa l'asse principale di progetto.

Le tracce della centuriazione nel comprensorio in esame sono abbastanza rarefatte vuoi perché le profonde trasformazioni che lo stesso ha subito nei secoli possono aver consentito la sopravvivenza di pochi relitti centuriali vuoi perché è possibile che l'*ager mediolanensis* al quale appartiene il territorio in esame sia stato sottoposto a parcellizzazione solo limitatamente ad alcune aree, in particolare in prossimità degli insediamenti, con interventi successivi e parzialmente sovrapposti – nonché cronologicamente incerti – senza necessariamente applicare le misure agrimensorie canoniche. Gli studi non hanno dunque ad oggi proposto una ricostruzione definitiva, ipotizzando sia l'esistenza di tre maglie isoorientate di blocchi centuriali di modulo canonico ma con differente orientamento (griglie A, B e C) sia la presenza di assi con prevalente orientamento est-ovest non riconducibili tuttavia ad una o più maglie centuriali, in assenza del ricorrere tra gli elementi di misure agrimensorie riconoscibili. Nei territori di Desio, Lissone, Seregno e Varedo sembrano riconoscersi sopravvivenze centuriali riconducibili alla cd. griglia B, con orientamento NNO-SSE mentre nel settore più orientale, nei territori di Carnate e Vimercate, sono state ipotizzate tracce pertinenti alla cd. griglia C, con orientamento NNE-SSO, entrambe coerenti con la morfologia del territorio.

Nella tarda antichità e nell'alto medioevo il territorio in esame si connota per la forte presenza longobarda e per il ruolo centrale di controllo del territorio giocato da Milano; il record archeologico è rarefatto anche per questo periodo di tempo, ad eccezione di alcune sepolture indagate a Cesano Maderno e dei tesoretti monetali di Biassono e Lesmo. Le fonti documentarie lasciano intravedere un popolamento articolato in nuclei insediativi circondati da terreni a produttività decrescente fino ad aree lasciate incolte, che a partire dall'XI secolo verranno progressivamente riconvertite all'agricoltura. Un ruolo centrale di aggregazione demica sarà stato sicuramente giocato dalle pievi – nel comprensorio in esame vi erano quelle di Monza, Desio, Vimercate e Seveso – al centro di aggregazioni territoriali a carattere religioso e civile, suddivise in *terre* e *cassine* dalle quali si origineranno i moderni comuni.

5.2 ANALISI DEI RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI LUNGO IL TRACCIATO DI PROGETTO: TRATTA B2, OPERE CONNESSE E VIABILITÀ LOCALE (COMUNI DI CERMENATE E CARIMATE, LC; LENTATE SUL SEVESO, BARLASSINA, SEVESO, MEDA, CESANO MADERNO E BOVISIO MASCIAGO, MB)

Esaminando nel dettaglio i rinvenimenti noti in relazione al tracciato di progetto della tratta B2, si evidenzia come non vi siano attestazioni per Carimate e Cermenate. Per quest'ultimo i rinvenimenti conosciuti, risalenti all'età del Bronzo e a quella romana, si dislocano in località distanti dal tracciato di progetto, al di fuori dell'area presa in esame in questa sede, mentre fra i materiali conservati presso il Civico Museo Archeologico di Como si segnalano alcuni nuclei di reperti provenienti da località ignote del territorio, che lasciano trasparire la presenza di una rete di insediamenti di età romana, probabilmente sviluppatasi in relazione al passaggio di una delle direttrici viarie principali del comprensorio. Il territorio era infatti attraversato dal tracciato occidentale della *Mediolanum-Comum* che doveva passare presso Asnago, mentre il toponimo stesso di Cermenate è di chiara origine prediale.

Le attestazioni più antiche note per il territorio di Lentate sul Seveso risalgono ad età romana e si collocano in prossimità del rettilineo, coincidente con la ex SS 35 che dal settore settentrionale del

territorio di Seveso, attraversa quello di Barlassina e si estende sino a Lentate sul Seveso, con orientamento nordovest-sudest. Il rettilineo rappresenta una probabile sopravvivenza della sopra ricordata strada romana che metteva in collegamento *Mediolanum* e *Comum*, risalendo la valle del fiume Seveso, ricalcata in età medievale dalla *strata de Dergano* ricordata nelle fonti documentarie del XIV secolo. Si tratta della sepoltura in cassa in muratura e laterizi e copertura in laterizi emersa presso Cascina Colombara (**2271**), che il recente riesame del corredo assegna alla fine del I sec. a.C./inizi del I sec. d.C., e di un sarcofago con iscrizione funeraria di tarda età romana (**2272**) di provenienza ignota, reimpiegato presso Villa Raimondi a Birago. Questa località, il cui toponimo è di chiara origine prediale, costituisce uno dei sette nuclei storici nei quali si articolava il territorio di Lentate in età medievale – epoca per la quale non sia ha allo stato attuale degli studi documentazione archeologica – e conserva la chiesa di S. Eusebio (**9975**), dipendente dalla pieve di Seveso; parimenti dipendente dalla medesima pieve era la chiesa dei SS. Quirico e Giulitta (**9765**) intorno alla quale si addensava l'insediamento di Camnago, anch'esso toponimo di origine prediale, come presumibilmente Lentate stesso. I due insediamenti si svilupparono a cavallo del tracciato viario summenzionato, vitale anche nel pieno medioevo, che poco più a sud dei due abitati viene intercettato dal tracciato dell'asse principale di progetto fra le km 3+000 e 3+500 in corrispondenza dell'intersezione Giovi. In prossimità del limite amministrativo con il comune di Barlassina il rettilineo potrebbe essere inoltre intersecato da un intervento di ricucitura della viabilità locale rappresentato dall'intersezione S. Pellico-SP 44 (indicativamente fra le km 3+500 e 4+000).

Tale sopravvivenza viaria è l'unica traccia identificata nel territorio del comune di Barlassina, che non ha restituito ad oggi alcun dato archeologico; va tuttavia sottolineato come nell'area a cavallo dei confini con Seveso e Meda dovesse trovarsi la scomparsa località medievale di Faraa, probabile insediamento di origine longobarda come il toponimo sembra suggerire, per la quale si veda oltre.

Per quanto attiene al territorio di Seveso, il rinvenimento più antico proviene dal terrazzo fluviale ad ovest del corso del Seveso, circa 700 m a sudovest dell'intersezione di progetto Montegrappa-XXV Aprile e a considerevole distanza dall'asse principale di progetto, ed è rappresentato da un'ascia in pietra verde neolitica rinvenuta durante i lavori del campo sportivo (**1362**), mentre tracce di un probabile insediamento (paleosuolo e una fossa), assegnato allo stato attuale degli studi al Bronzo recente-finale, sono state recentissimamente individuate in via Cadore (**108040-10**).

Di maggior interesse ai fini del presente lavoro sono i rinvenimenti effettuati a ridosso del tracciato di progetto dell'asse principale in corrispondenza della km 5+000, in una ristretta area a cavallo tra i comuni di Seveso, Meda e Barlassina che evidenzia tracce di frequentazione a partire dal Bronzo finale. L'area coincide con la scomparsa località medievale di Faraa dove sorgeva un *castrum* noto nelle fonti documentarie a partire dal 1067 – forse da collocare nelle pertinenze dell'attuale cascina Farga –, attraversata da un tracciato viario che ricalcava presumibilmente un percorso di età romana distaccantesi dalla *Mediolanum-Comum*, a sua volta forse erede di collegamenti protostorici sviluppantisi tra il fiume Seveso ed il torrente Terrò/Certesa, suo affluente. Nell'area era infatti presente un insediamento della seconda età del Ferro, indiziato dal nucleo sepolcrale laténiano al quale appartengono i materiali rinvenuti durante i lavori di ampliamento della ditta Marzorati, unitamente ad un isolato reperto assegnato al Bronzo finale (**1357**), e la tomba a cremazione già nel territorio di Meda (**1345**); l'insediamento ebbe continuità di vita fino alla tarda età romana, come testimoniano i numerosi rinvenimenti noti per quest'area (**1356**, **1359**, **1360**, **1361** per Seveso; **1348** e **1429** per Meda), ai quali va accostato l'edificio rustico in corso di scavo presso il cimitero di Meda (**108030-04**), che testimoniano dell'esistenza di un insediamento sviluppatosi in relazione al passaggio del diverticolo della *Mediolanum-Comum*.

In età romana questa porzione di territorio era infatti attraversata dalla strada che risaliva la valle del fiume Seveso, collegando le città di Milano e Como, le cui persistenze si possono ravvisare nel rettilineo, attualmente coincidente con la ex SS 35, che dal settore settentrionale del territorio di Seveso, attraversa quello di Barlassina e si estende sino a Lentate sul Seveso, con orientamento

nordovest-sudest. In prossimità del segmento sud di questo rettilineo si individuano per Seveso tracce di frequentazione di età romana, rappresentate da alcune sepolture antiche note da una notizia bibliografica (1363), mentre due are romane di reimpiego con dedica a Vittoria e Mercurio, sono state recuperate nel XIX secolo in occasione dell'abbattimento della torre campanaria della chiesa dei SS. Gervasio e Protasio (1355); quest'ultima ha inoltre restituito una sepoltura collocata davanti all'altare maggiore, di cronologia incerta, ma presumibilmente medievale o moderna (1358).

Un'ulteriore sopravvivenza del percorso occidentale della *Mediolanum-Comum*, successivamente ricalcato dalla medievale *strata de Degano*, è rintracciabile anche nel territorio di Cesano Maderno; essa rappresenta una delle poche tracce del popolamento dell'area in età romana, unitamente ai relitti di un secondo percorso viario, posto in sinistra idrografica del Seveso, che collegava Cesano con Binzago e Bovisio a sud e con Seveso a nord. Tale percorso, del quale sono state riconosciute alcune tracce a sud e a nord dell'abitato di Cesano, probabilmente coincideva con uno dei cardini della maglia centuriale pertinente alla cd. griglia A al quale appartengono due segmenti individuati a nord del centro storico di Cesano, uno di 75 m circa ed uno, esteso sino al territorio di Seveso, di 660 m. Completa il quadro delle sopravvivenze di età romana, al quale vanno ascritti anche i toponimi di origine prediale Cesano e Binzago, la sepoltura ad incinerazione rinvenuta in quest'ultima località (1311) e datata dal recentissimo riesame del corredo alla fine del I sec a.C. o alla primissima età imperiale.

Esigui sono anche i rinvenimenti di età medievale, rappresentati da 11 monete e resti già sconvolti di sepolture (1308) rinvenuti nella cripta poligonale di una chiesa/cappella già demolita in fregio alla più volte ricordata *strata de Degano*, e dalle sepolture e dai resti murari messi in luce presso la chiesa di S. Maria delle Grazie alla Frasca a Binzago (1314), pertinenti presumibilmente al nucleo originario dell'edificio di culto antecedente al XIII secolo; le fonti documentarie ricordano infine una *via Pozonasca* che univa Cesano a Desio.

Le attestazioni sin qui ricordate si posizionano piuttosto distanti dal tracciato di progetto, come le numerose testimonianze di età moderna, addensate nel nucleo storico di Cesano e rappresentate dalle fasi antecedenti al XVII secolo di palazzo Arese Jacini (15068) e da quelle d'uso della cappella dell'Angelo di palazzo Borromeo (1319), unitamente alle pavimentazioni moderne in laterizi (CM02) e in ciottoli (CM01) – quest'ultima prossima ad una struttura conservata in fondazione – messi in luce durante recentissimi controlli archeologici in corso d'opera lungo via Milano. A circa 400 m dall'asse principale di progetto, all'altezza della km 8+000, si colloca invece il tratto della sponda nord del ponte-canale (1320) emerso in località Baruccanetta all'incrocio tra la roggia Borromeo (fine XVII secolo) e quella di Desio del 1383, che chiude il panorama delle testimonianze archeologiche note per Cesano Maderno.

Anche nel territorio di Bovisio Masciago sembrano potersi leggere in filigrana alcune persistenze centuriali legate alla viabilità antica e pertinenti a due griglie con differente orientamento. La prima è forse pertinente ad un cardine della cd. griglia A e sembra costituire la prosecuzione verso nord di un relitto centuriale leggibile anche nel confinante territorio di Varedo (fuori buffer), mentre la seconda è rappresentata da un breve tratto a nord del centro storico, afferente invece alla cd. griglia B; su entrambe sembra essersi attestato il tracciato centrale della via *Mediolanum-Comum* che risaliva la valle del Seveso in destra idrografica, ricalcata in età medievale dalla già ricordata *strata de Degano*. Un'ulteriore sopravvivenza sembra leggibile in sinistra del Seveso e potrebbe essere riferibile al percorso secondario di collegamento con Binzago, Cesano e Seveso sopra menzionato. All'incrocio tra questo ed un percorso minore con orientamento est-ovest di collegamento con Desio potrebbe essersi sviluppato un insediamento indiziato da due aree sepolcrali, pertinenti presumibilmente alla medesima necropoli, venute alla luce in momenti differenti in fregio all'attuale via Desio (2199 e 2235). Si tratta di sepolture ad incinerazione diretta con deposizione in cassa di laterizi ed in anfora segata, databili all'età imperiale, che indicano la presenza di un insediamento forse sviluppatosi in relazione alla viabilità secondaria di

collegamento con Desio. L'area necropolare si estenderebbe in prossimità dello svincolo di progetto di Cesano Maderno, che a sua volta all'altezza dell'ultima rotonda meridionale prevista interseca questo tracciato secondario verso Desio.

5.3 ANALISI DEI RINVENIMENTI ARCHEOLOGICI LUNGO IL TRACCIATO DI PROGETTO: TRATTA C, OPERE CONNESSE E VIABILITÀ LOCALE (COMUNI DI DESIO, LISSONE, SOVICO, MACHERIO, VEDANO AL LAMBRO, BIASSONO, LESMO, ARCORE, VIMERCATE, USMATE VELATE E CARNATE, MB)

Per quanto attiene alla tratta C nel territorio di Desio, come accennato sopra, sono state riconosciute numerose persistenze di elementi centuriali, pertinenti presumibilmente a cardini e decumani della cd. griglia B (**108023-12**), che si concentrano in particolare nella porzione settentrionale, estendendosi nel comune di Seregno (**108039-02**) ed intersecando l'asse principale di progetto in vari punti dislocati tra le km 1+000 e 5+000. Sul lungo decumano che si può rintracciare nei territori di Desio, Lissone e Biassono potrebbe essersi incardinato un diverticolo che da quest'ultimo centro si distaccava, in direzione ovest, dal prolungamento verso nord della *Mediolanum-Modicia*, costituendo un tratto di un percorso di lunga percorrenza con orientamento est-ovest forse di ascendenza protostorica. Nel territorio di Desio questo percorso secondario lambisce la propaggine sud dello svincolo di Desio nel suo innesto con la SS 36.

Un lungo cardine con diverso orientamento sembra inoltre da doversi riconoscere nel lungo rettilo che attraversa in senso sud-sudovest/nord-nordest tutto il territorio comunale, provenendo da Nova Milanese ed estendendosi verso Seregno, intercettato dall'asse principale di progetto alla km 3+500. Esso appartenerrebbe alla maglia centuriale della cd. griglia C e su di esso si è incardinato il percorso orientale della via *Mediolanum-Comum*, nota nelle fonti documentarie medievali come *strata de Niguarda*, che in uscita dal capoluogo attraversava Nova Milanese e Desio, proseguendo verso Carate e Cantù in direzione di Como. Nova e Desio sono infatti toponimi miliari, designando rispettivamente il nono ed il decimo miglio dalla città, e non è escluso che quest'ultimo centro si sia sviluppato come aggregato secondario intorno ad una stazione di sosta in corrispondenza della quale sarebbe poi sorta nel VII secolo la chiesa plebana di S. Siro, successivamente inglobata nel *castrum* medievale. Le attestazioni archeologiche note per Desio, che vanno dall'età romana a quella moderna, si concentrano infatti nel nucleo storico dell'insediamento, al di fuori del comprensorio esaminato ai fini del presente lavoro. Fa eccezione la tomba ad incinerazione di età imperiale (**2261**) rinvenuta a metà degli anni Sessanta del secolo scorso proprio lungo il percorso della *Mediolanum-Comum*, 500 m circa a sudovest del tracciato di progetto; frammenti di olle emersi in prossimità della sepoltura potrebbero indiziare la presenza di un'area sepolcrale più estesa.

Non vi sono rinvenimenti noti nell'area esaminata ricadente nel comune di Lissone, ad eccezione di una segnalazione bibliografica per la frazione di Santa Margherita, posta a nord del tracciato principale di progetto, relativa al rinvenimento ottocentesco di un cumulo di tegole romane dal quale venne estratto un piccolo contenitore in vetro (**108028-08**). Tale rinvenimento, che non è posizionabile con precisione, potrebbe essere pertinente ad un nucleo insediativo secondario e si inserisce nel quadro del popolamento del territorio in età romana che è possibile ricostruire attraverso i dati archeologici sino ad ora emersi. Esso vede la presenza di un *vicus* che alcuni elementi collocano in prossimità della chiesa prepositurale, all'interno dell'attuale centro storico di Lissone – posto al di fuori del buffer esaminato in questa sede –, indiziato da alcuni nuclei sepolcrali messi in luce in un settore dell'abitato odierno, presumibilmente corrispondente ad un'area extra urbana. Il *vicus* sembra svilupparsi all'incrocio tra assi centuriali pertinenti alla cd. griglia B le cui persistenze sono riconoscibili nel territorio comunale (**108028-09**); in particolare il decumano può essere identificato nel rettilo che da Lissone raggiunge il Parco di Monza, a cavallo tra i limiti amministrativi di Biassono e di Vedano al Lambro. E' possibile che su tale

decumano si attestasse un diverticolo occidentale del prolungamento verso nord della via *Mediolanum-Modicia*, la quale confluiva in corrispondenza di Carate nel tracciato orientale della *Mediolanum-Comum*; il diverticolo, che dal territorio di Biassono proseguiva in direzione di Lissone e Desio, era ancora attivo in età medievale come *strata da Lissone o da Balsamo* ed è intersecato dalla viabilità connessa di progetto TRMI10 che si sviluppa verso sud in uscita dallo svincolo di Macherio; parimenti anche il prolungamento della *Mediolanum-Modicia* era ancora vitale ed è attestato nelle fonti documentarie medievali come *strata da Monza*.

Il percorso di quest'ultima, presumibilmente ricalcato dalla viabilità moderna e contemporanea, interessa parte del comprensorio qui in esame, attraversando i territori di Vedano al Lambro, Macherio, Biassono e Sovico ed è intersecato dall'asse principale di progetto in corrispondenza della km 8+500. Se per Sovico questa è la sola persistenza antica individuata nel buffer esaminato, per Macherio ad essa si devono aggiungere le uniche due evidenze archeologiche ad oggi note per il territorio comunale che tuttavia non consentono di formulare ipotesi sul popolamento antico dell'area. Esse si concentrano nella zona della chiesa di San Cassiano dove alcuni scavi negli anni Settanta hanno permesso il recupero all'interno dell'edificio di alcune monete di età moderna e di altro materiale non specificato (1369); per la verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui il presente lavoro costituisce un aggiornamento sono state inoltre effettuate alcune trincee archeologiche immediatamente a sud del cimitero che hanno portato all'identificazione di un paleosuolo con tracce di frequentazione antropica, di cronologia incerta (108029-02). L'area, identificata nella precedente verifica preventiva di interesse archeologico come settore 61, è stata indagata nel giugno 2023 tramite scavo archeologico stratigrafico (sigla **MB.mach.23** del sistema RAPTOR; relazione archeologica definitiva recepita dalla SABAP-CO-LC con n. di protocollo 19092 del 20/07/2023) che ha consentito di datare tale paleosuolo a generica epoca moderna, non portando alla luce alcuna struttura archeologica.

Più articolato il record archeologico noto per Biassono che ha restituito una serie di rinvenimenti – purtroppo in buona parte non posizionabili con precisione – attestanti una presenza stabile nel territorio sul lungo periodo. La testimonianza più antica risale ad età protostorica – una delle poche note per il comprensorio qui in esame – ed è rappresentata dalla necropoli identificata agli inizi del secolo scorso in località “Brughiera dei Morti” (108009-08); il posizionamento è incerto ma l'areale del toponimo è prossimo all'asse principale del tracciato. I materiali venuti in luce si datano al Bronzo finale e alla prima età del Ferro ed indicano la presenza nel territorio di un importante insediamento di cultura golasecchiana. Prossima invece alla tratta ferroviaria “variante linea FS Monza-Molteno” che interseca l'asse principale di progetto alla km 10+300 è la necropoli di Cascina Marianna (2193), pertinente alla fase di romanizzazione del territorio (I sec. a.C.).

I rinvenimenti della piena età romana indicano un popolamento del territorio per nuclei demici sparsi, indiziati dalle aree necropolari di pertinenza che dovevano collocarsi a breve distanza da essi. Una di queste (2187) è venuta alla luce a breve distanza dalla costruenda rotonda tra via Madonna delle Nevi e via al Parco ed ha restituito una sepoltura ad incinerazione con deposizione in anfora segata e corredo di accompagnamento, fra gli elementi del quale si segnala una moneta di età augustea. Un'identica sepoltura è attestata poco più a sud, nel territorio comunale di Monza (1420) ed i due rinvenimenti potrebbero essere pertinenti alla stessa area necropolare, a cavallo del confine tra i due comuni (o potrebbe trattarsi della medesima sepoltura, riportata in due fonti differenti). La deposizione di Biassono (o l'area necropolare fra Biassono e Monza) doveva essere pertinente ad un abitato poco distante, sviluppatosi presumibilmente lungo un percorso secondario di collegamento con Germe e Lesmo a nordest e con Coliate, Villola e Vimercate a sudest. Esso costituiva un diverticolo in direzione est del sopra ricordato prolungamento della via *Mediolanum-Modicia*, analogo a quello che sempre a Biassono si distaccava verso ovest, permettendo il collegamento con Lissone e Desio. La presenza di un asse viario potrebbe essere confermata dal rinvenimento a nord della suddetta necropoli di un'ara, datata al I-II sec. d.C., con dedica a Giove (2198). Un secondo nucleo demico doveva trovarsi nell'area dell'attuale centro storico di Biassono,

come indicherebbero le sepolture di età romana indagate all'interno della chiesa di S. Martino (2194) e le strutture murarie emerse durante la demolizione tardo ottocentesca di alcune case a nord di essa (108009-15); esso si sarebbe sviluppato come nodo viario strategico in relazione al passaggio del più volte menzionato prolungamento della *Mediolanum-Modicia* che da Monza si dirigeva verso Carate. Gli altri rinvenimenti di età romana noti per il territorio, che non aggiungono elementi utili a delineare le dinamiche del popolamento in età romana, sono rappresentati da quattro emissioni di Ottaviano da località ignota (108009-09) e da un sarcofago con coperchio ad acroteri (108009-11) e da un'ara con dedica ad Ercole (28236), dalle vicinanze di Villa Verri.

Il territorio di Lesmo ha restituito un'unica evidenza, rappresentata dal ripostiglio monetale tardoantico del Gernetto (1337), rinvenuto agli inizi dell'Ottocento sul promontorio omonimo a considerevole distanza dalle opere di progetto; il rinvenimento consente di ipotizzare la frequentazione dell'area posta a controllo del fiume Lambro nel V-VI sec. d.C., forse come sede di un *castrum*, ma non fornisce ulteriori elementi per la ricostruzione del popolamento antico del territorio, che doveva essere attraversato dal diverticolo orientale della strada Monza-Carate sopra menzionato.

Anche per Arcore il record archeologico è estremamente scarno tanto che nell'area indagata in questa sede è noto solo un rinvenimento, rappresentato da un'epigrafe di cronologia incerta, forse a copertura di una tomba, messa in luce durante alcuni lavori in località Cascina del Bruno (1301), alcune centinaia di metri a nordovest della viabilità connessa TRMI17. I dati disponibili lasciano supporre per l'età romana la presenza di un insediamento sorto nel I sec. d.C., presumibilmente in relazione al passaggio della viabilità *Mediolanum-Leuceris/Olginate-Bergomum*; questa coincideva nel primo tratto con il tracciato della *Mediolanum-Modicia* e proseguiva in direzione nordest attraverso i territori di Villasanta ed Arcore, dove è rintracciabile a sud dell'attuale centro storico fino a Cascina Sentierone e a nord da S. Apollinare sino al territorio di Usmate Velate, intersecando l'asse principale di progetto alla km 14+500. Presumibilmente da essa, forse all'altezza di Cascina Sentierone, si distaccavano due diverticoli, per i quali è stata avanzata l'ipotesi della rivitalizzazione di un percorso protostorico di lungo raggio di collegamento tra centri golasecchiani: il primo si sviluppava in direzione sudest verso Oreno e Vimercate e potrebbe intersecare la viabilità connessa TRMI17 in corrispondenza della costruenda rotonda lungo via Arcore; il secondo si estendeva nella direzione opposta verso Biassono, attraversando Peregallo – toponimo che alcuni studiosi collegano alla viabilità – e ricongiungendosi al tracciato sopra menzionato che a Biassono è prossimo alle evidenze 2187 e 2198. E' possibile che fosse attivo anche un collegamento con Lesmo, emerso dalla fotointerpretazione eseguita per la redazione della *Carta del potenziale archeologico della provincia di Monza e Brianza (108004-FT1)* che potrebbe dunque intersecare l'asse principale di progetto alla km 11+800. Per l'età medievale le uniche fonti disponibili per Arcore sono documentarie e ricordano la presenza ad Arcore di un *vicus* e di un *castrum*, oltre a chiese e conventi.

Per il contiguo territorio di Usmate Velate i rinvenimenti archeologici sono altrettanto rarefatti, limitandosi alla segnalazione di alcune epigrafi tardoantiche presso la distrutta chiesa di San Cassiano (34652), per altro senza ulteriori riscontri nelle fonti. Per l'età romana il territorio di Usmate Velate, come detto sopra, doveva essere attraversato dal tracciato della *Mediolanum-Leuceris/Olginate-Bergomum*, ma non vi sono ulteriori testimonianze antiche che possano consentire di ricostruire la trama del popolamento del territorio per quest'epoca, come per le successive. Si segnalano i materiali assegnati ad età moderna emersi durante il survey effettuato per il documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico del quale il presente studio costituisce un aggiornamento (1376); le trincee di verifica qui effettuate a seguito di tale rinvenimento hanno tuttavia dato esito negativo.

Parimenti per Carnate le uniche attestazioni note sono quelle emerse durante il survey sopra menzionato, che non hanno interferenze con le tratte oggetto del presente aggiornamento, collocandosi qualche centinaio di metri ad est della fine della tratta C. Esse sono rappresentate da

un'area di materiale mobile con frammenti fittili datati genericamente alla preistoria e frammenti di laterizi (**1307**) e da un tratto di circa 100 m di una strada in ciottoli di cronologia incerta (**1306**), larga circa 2 m, con orientamento approssimativo est-ovest, isorientata rispetto alla cd. maglia A della centuriazione. E' possibile dunque che il territorio fosse frequentato in età preromana, come indizierebbero anche relitti toponomastici di ascendenza celtica, mentre i toponimi prediali Carnate e Passirano e le tracce centuriali afferenti alla cd. griglia C, identificate nel settore settentrionale del territorio, indicano la presenza in età romana, ma gli elementi sono troppo scarsi per avanzare ipotesi sulle forme del popolamento del territorio in antichità. Come per Arcore, anche per Carnate in età medievale le uniche fonti disponibili sono documentarie.

Il territorio di Vimercate, infine, risulta molto più ricco di attestazioni che si dispongono per la maggior parte al di fuori dell'area indagata in questa sede. Se per l'età protostorica non vi sono evidenze archeologiche e la presenza di uno stanziamento può essere ipotizzata solo su base topografica e geomorfologica, l'età preromana conta alcuni rinvenimenti sparsi nel territorio, fra i quali la tomba a cremazione con spada celtica (**108050-29**), datata entro la prima metà del I sec. a.C., rinvenuta ad Oreno. In età romana il record archeologico è più fitto ed è rappresentato in grande maggioranza da sarcofagi, epigrafi funerarie e are funerarie e votive rinvenute per lo più come elementi di reimpiego in costruzioni più tarde, come l'ara con iscrizione dalla canonica di San Michele (**1271**) o l'urna funeraria presso villa Gallarati-Scotti (**108050-26=VIM22**). Esso lascia comunque intravedere la presenza di nuclei insediativi sparsi, dislocati lungo le direttrici viarie; tra questi i principali – corrispondenti all'attuale centro storico di Vimercate e alla frazione di Moriano – erano ubicati sulle due sponde del torrente Molgora, in prossimità del guado attraversato già in età augustea o tardo imperiale dall'odierno ponte S. Rocco. Accanto a questi il territorio doveva essere punteggiato da ville e fattorie rustiche, come quella in località Castellazzo (**108050-10**) 300 m circa a sudest della viabilità secondaria di progetto di interconnessione con la strada comunale Vimercate-USmate

Nel territorio sono inoltre numerosi i relitti centuriali riconosciuti, pertinenti ai tre sistemi con differente orientamento messi in luce nella provincia di Monza e Brianza (le cd. griglie A, B e C più volte ricordate nella presente relazione); di interesse ai fini del presente lavoro sono le tracce riferibili alla griglia C identificate nel settore sudoccidentale del territorio comunale e pertinenti a due decumani (**108050-33**), che intersecano viabilità connessa TRMI17 all'altezza della Strada Comunale della Santa; lungo uno di questi era presente un'area sepolcrale testimoniata dal rinvenimento di un ossario datato al II sec. d.C. presso Cascina Cavallera (**1283**); alle tracce centuriali si accompagnano inoltre i numerosi toponimi di origine prediale ancora in uso che testimoniano del fitto popolamento in età romana, quando Vimercate amplia e consolida il ruolo di importante snodo viario dove si saldano i percorsi di collegamento tra Milano e Monza da un lato e Bergamo e Brescia dall'altro. Qui confluiva infatti la strada che, provenendo da *Modicia* e Concorezzo e attraversando l'abitato con andamento approssimativamente nord-sud, a nord dello stesso si biforcava: il troncone con andamento nord-nordovest proseguiva attraverso San Maurizio e Castellazzo – dove il passaggio di un asse viario potrebbe essere confermato dalla villa romana sopra menzionata e dal toponimo viario *ad miliarium* attestato nelle fonti documentarie per Castellazzo – per andare a ricongiungersi con la *Mediolanum-Leuceris/Olginate-Bergomum* tra Arcore ed Usmate, intersecando l'asse principale di progetto intorno alla km 16+400. Un secondo tracciato viario, di collegamento con l'area di Trezzo e la bergamasca, seguiva un andamento approssimativamente est-ovest e, varcato il guado sul Molgora ricalcato dal ponte di S. Rocco, attraversava Oreno in direzione di Arcore andando a confluire nel sopra ricordato diverticolo orientale che da Arcore si distaccava dal percorso della *Mediolanum-Leuceris/Olginate-Bergomum*.

6. CARTOGRAFIA STORICA

Nel corso del PFTE e del Progetto Definitivo era stata eseguita un'analisi della cartografia storica generica, più interessata agli elementi di interesse storico-culturale diffuso nel territorio dei diversi comuni attraversati dall'opera piuttosto che ad evidenziare le effettive interferenze tra il tracciato di progetto ed eventuali infrastrutture storiche presenti.

Si è quindi utilizzata la Carta Militare dell'Impero Asburgico fogli sez. n. 4, colonna n. IX e X levata 1818, sez. n. 5 colonna IX levata 1819, sez. n. 5 colonna n. X levata 1823.

La sovrapposizione del tracciato alla cartografia storica evidenzia delle interferenze soprattutto con percorsi legati alla viabilità minore. Solo in alcuni punti, che si presentano qui di seguito nel dettaglio delle immagini, il tracciato interferisce con strutture presenti in cartografia e attualmente non visibili.

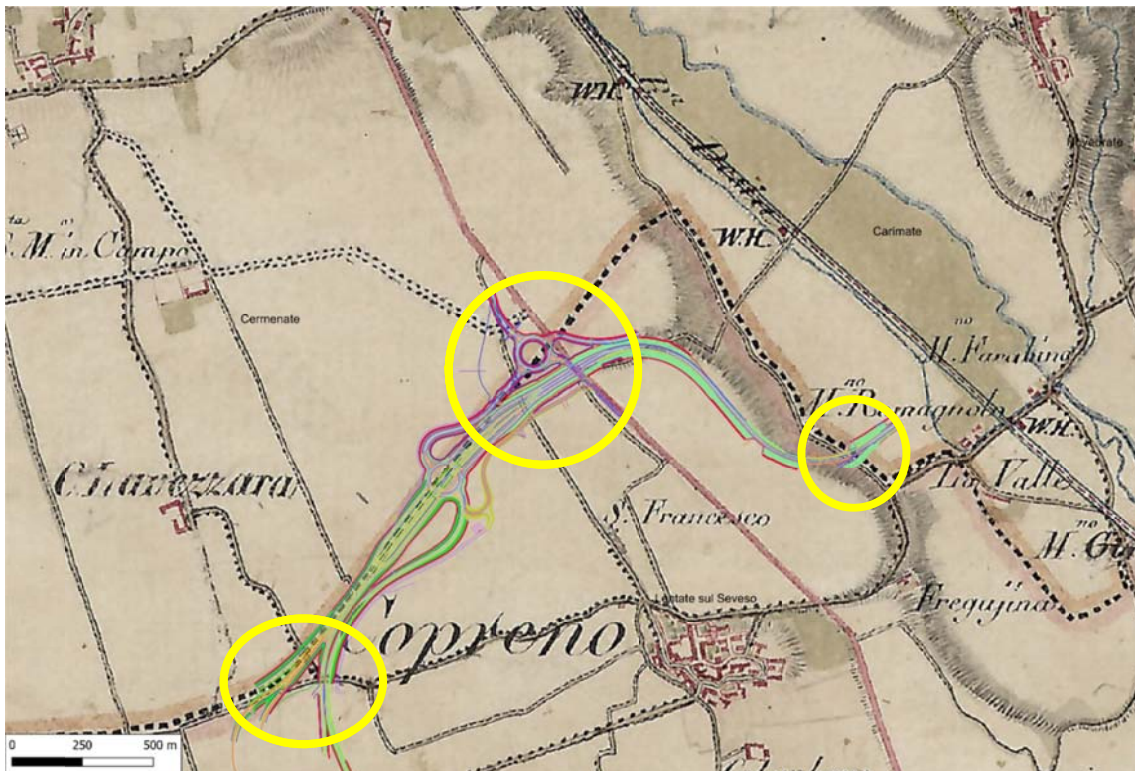


fig. 18 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: nel tratto più settentrionale della tratta B2 il tracciato viario intercetta solo percorsi legati alla viabilità minore

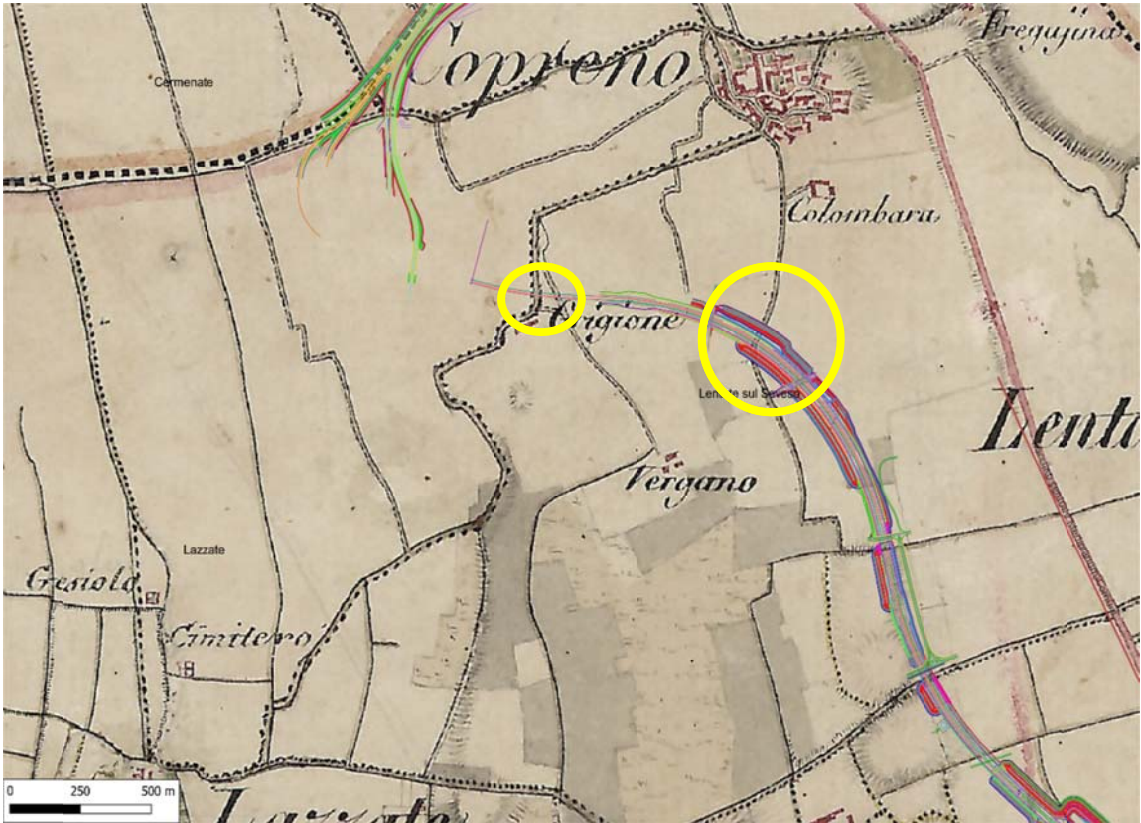


fig. 19 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: nel tratto successivo, nel territorio di Lentate sul Seveso, non ci sono significative interferenze se non con tratti della viabilità minore

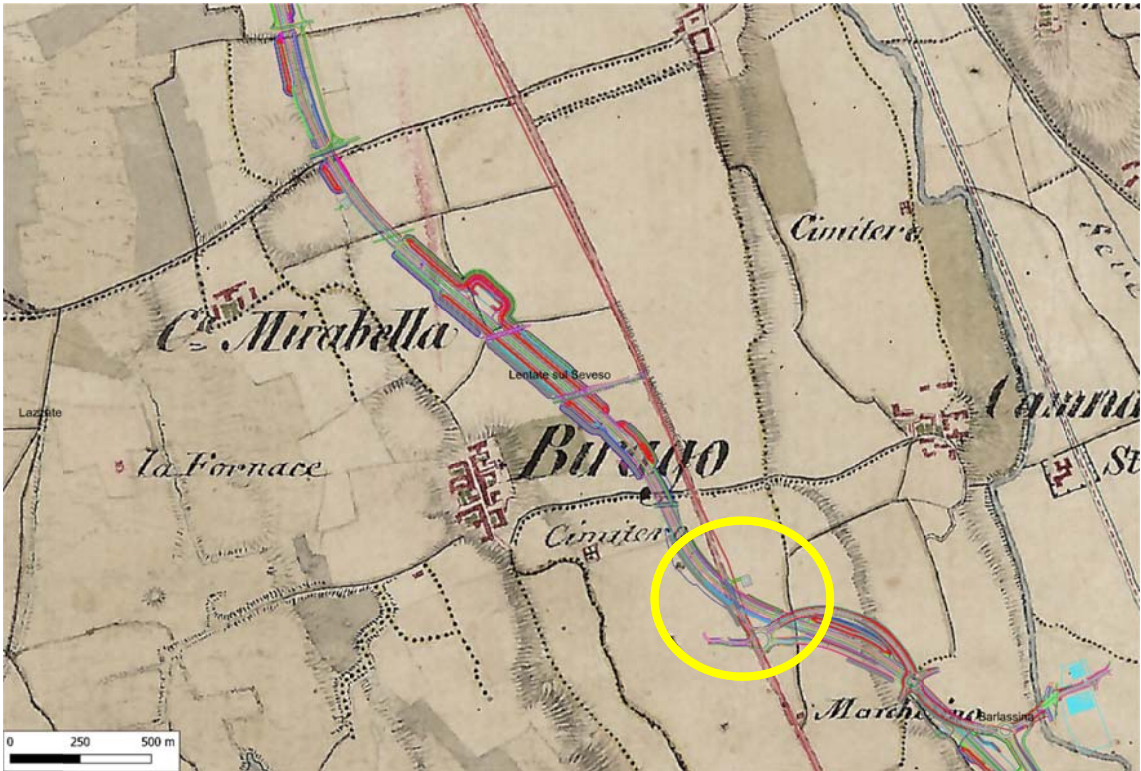


fig. 20 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: sempre nel territorio di Lentate sul Seveso, tra Mirabello e Birago, non sono presenti interferenze se non con la viabilità minore; immediatamente a sud di Birago invece il tracciato intercetta il percorso della cosiddetta "Mediolanum-Comum", coincidente oggi con la ex S.S. 35

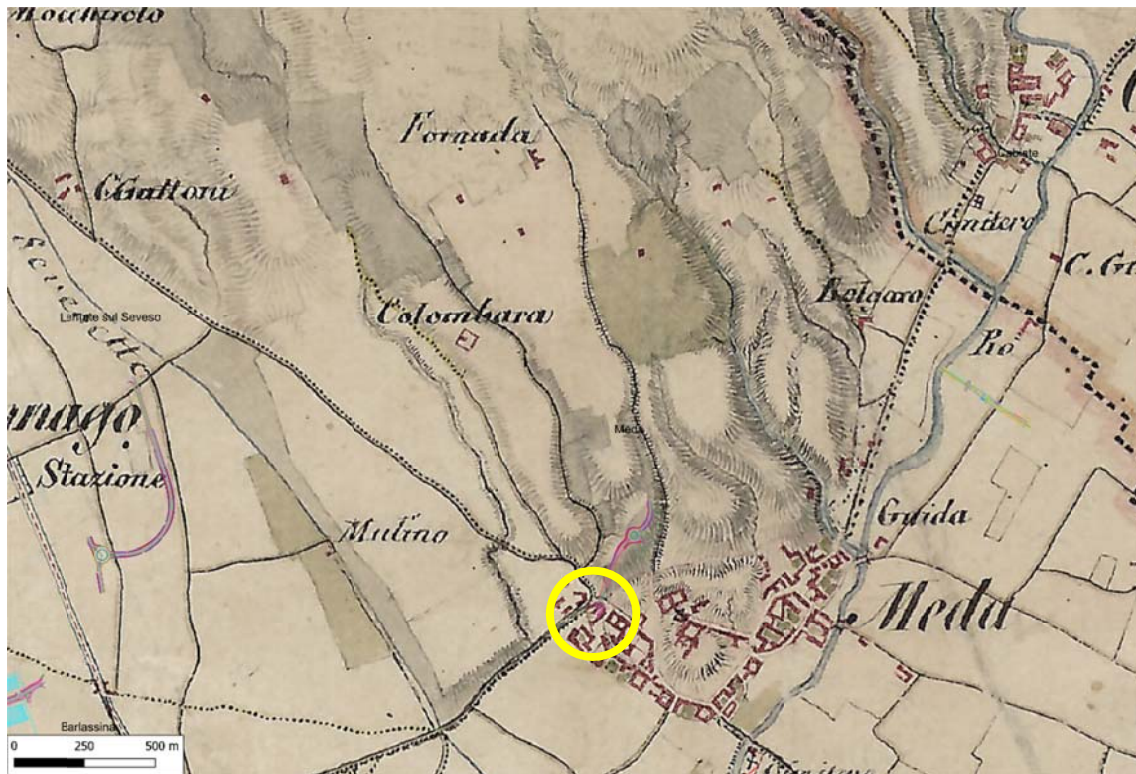


fig. 21 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: uno dei tratti secondari che si sviluppano nel territorio di Meda mostra, nella sua parte meridionale, la possibile interferenza con un edificio non più esistente coincidente con l'attuale rotonda tra via Manzoni e via S. Martino

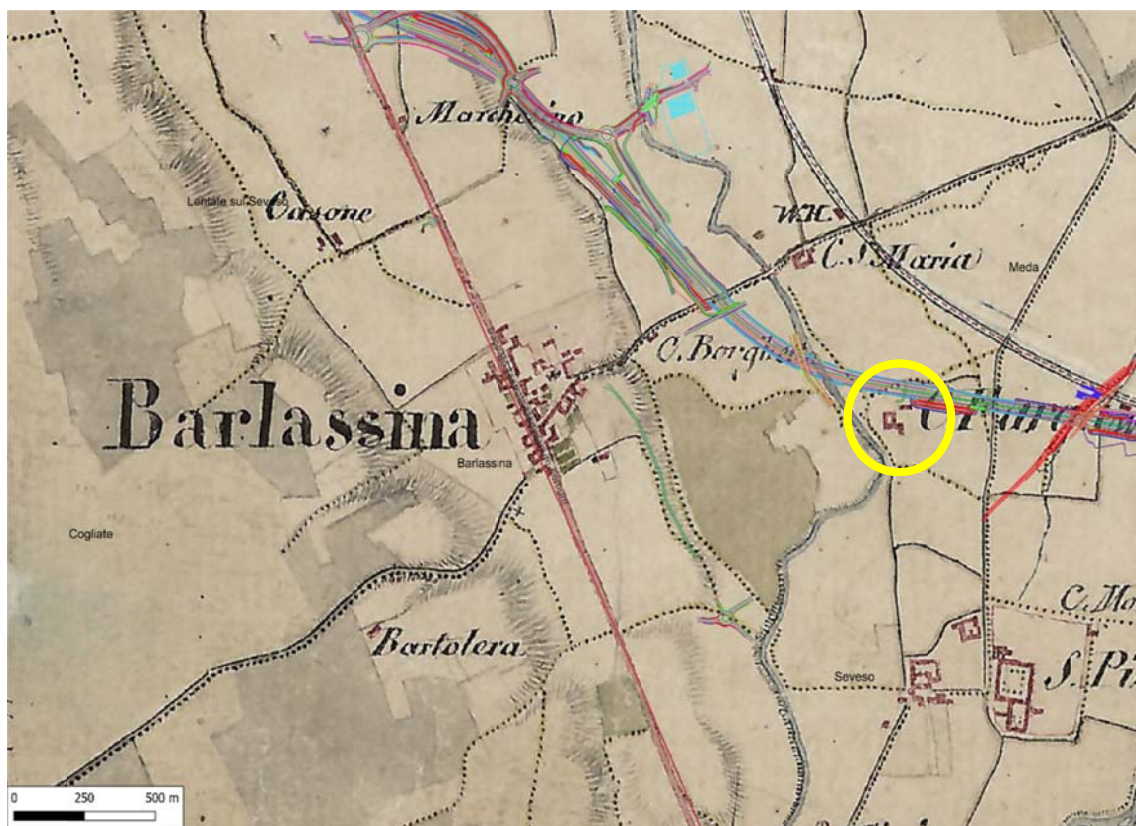


fig. 22 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: il tratto che attraversa il Comune di Barlassina non mostra particolari interferenze se non nelle lavorazioni all'incrocio tra via S. Pellico, via F. De Sanctis e la S.P. 44 (ex S.S. 35) che potrebbero coinvolgere il tracciato della via Mediolanum-Comum. Nel piccolo tratto in cui attraversa il territorio di Seveso il tracciato si sviluppa nelle vicinanze di C. Farga (cerchio giallo)



fig. 23 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX: i tratti che si sviluppano nel territorio di Meda, nella parte occidentale del territorio di Seregno e nella parte settentrionale di Seveso, non mostrano alcuna interferenza



fig. 24 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna IX e sez. 4 colonna X: nel tratto meridionale, tra il territorio del comune di Seveso e quello di Cesano Maderno, sono presenti piccole interferenze con la viabilità minore

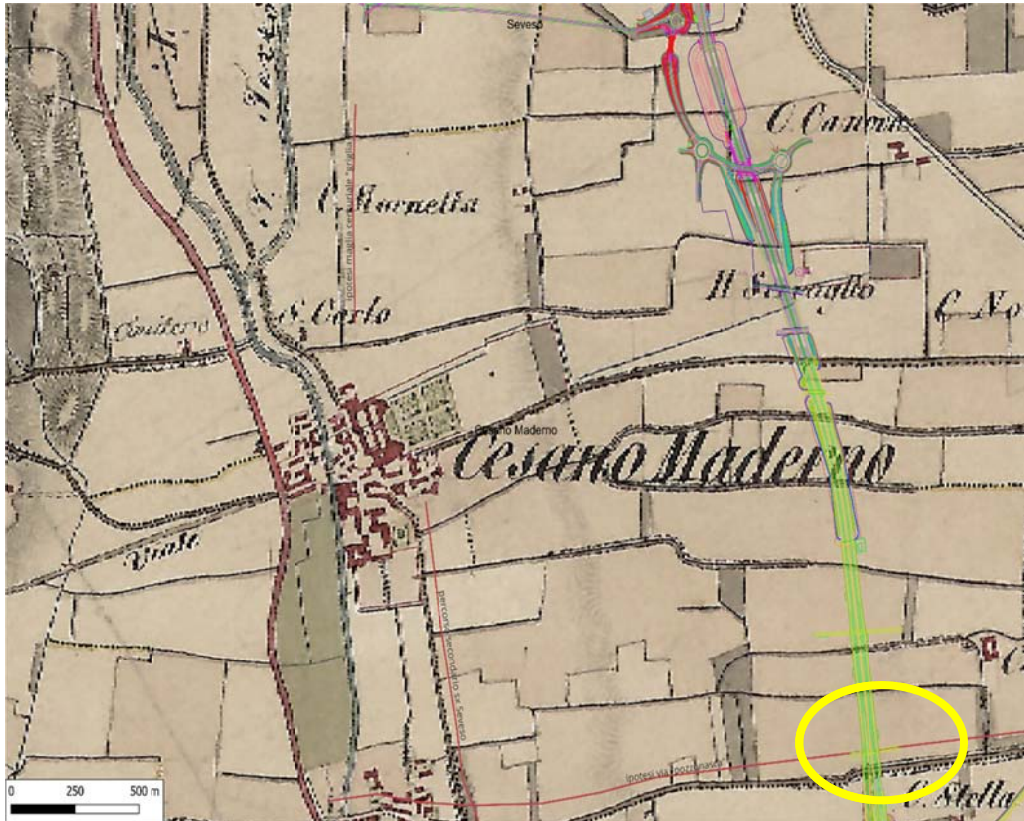


fig. 25 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: il tracciato qui attraversa il territorio di Cesano Maderno e non mostra particolari interferenze se non nella parte meridionale, con l'ipotetico tracciato cosiddetto via Pozonasca, oggi corrispondente a via Manzoni. Le suddivisioni agrarie qui presenti non sono orientate secondo l'andamento della cosiddetta griglia B

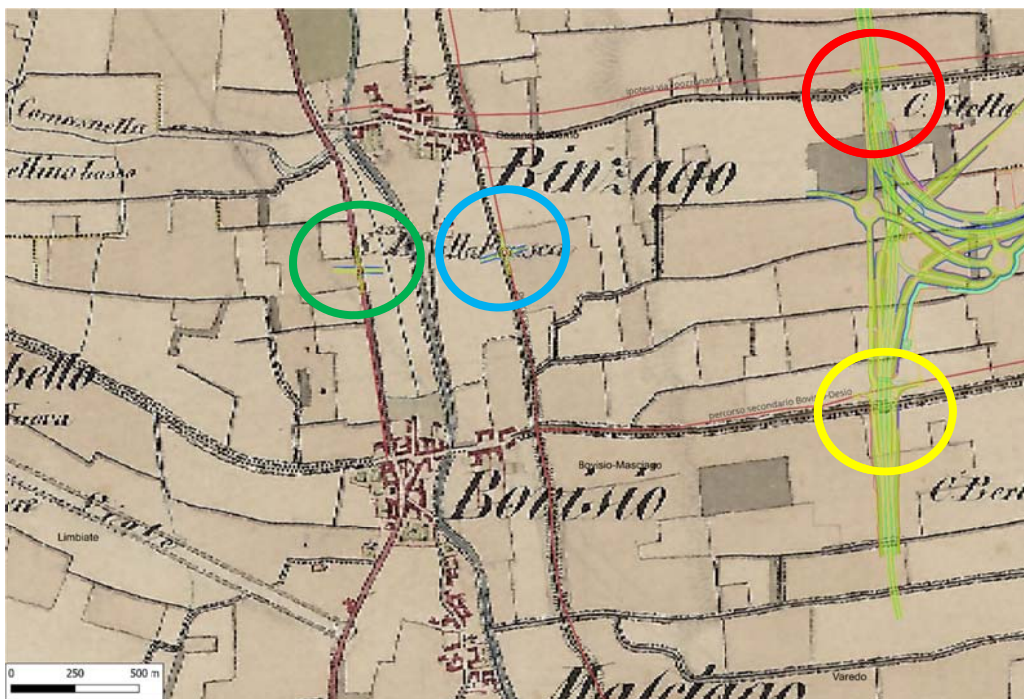


fig. 26 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: il tracciato intercetta in due punti tratti della viabilità principale, in particolare nella parte settentrionale l'ipotetico tracciato della cosiddetta via Pozonasca (cerchio rosso) e, più a sud, il percorso Bovisio-Desio (cerchio giallo). Anche le due rotonde nel territorio meridionale di Cesano Maderno intercettano due tracciati importanti tracciati storici: ad ovest il percorso della Mediolanum-Comum (cerchio verde), ad est il collegamento tra Bovisio Masciago, Binzago, Cesano e Maderno (cerchio blu)

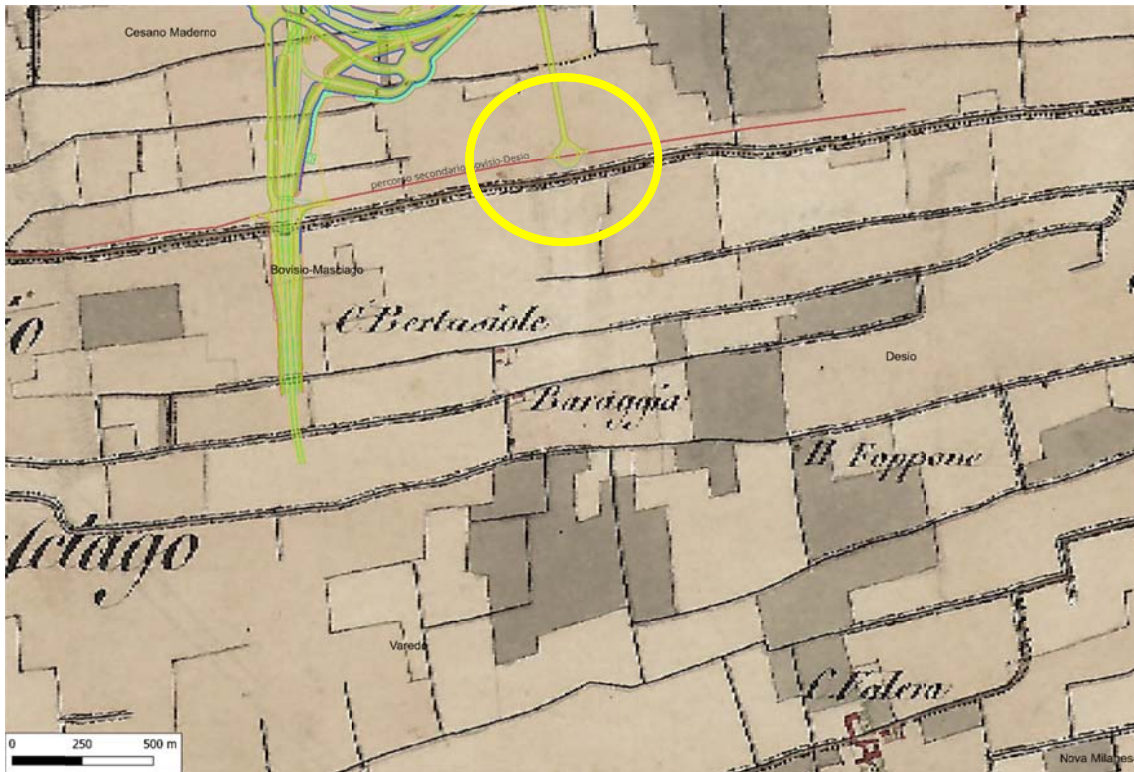


fig. 27 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: una rotonda di raccordo con la S.P. 173 nel territorio di Bovisio Masciago intercetta il percorso secondario Bovisio – Desio, allineato secondo la cosiddetta griglia B della centuriazione di Mediolanum, come tutte le suddivisioni dei campi in quest'area

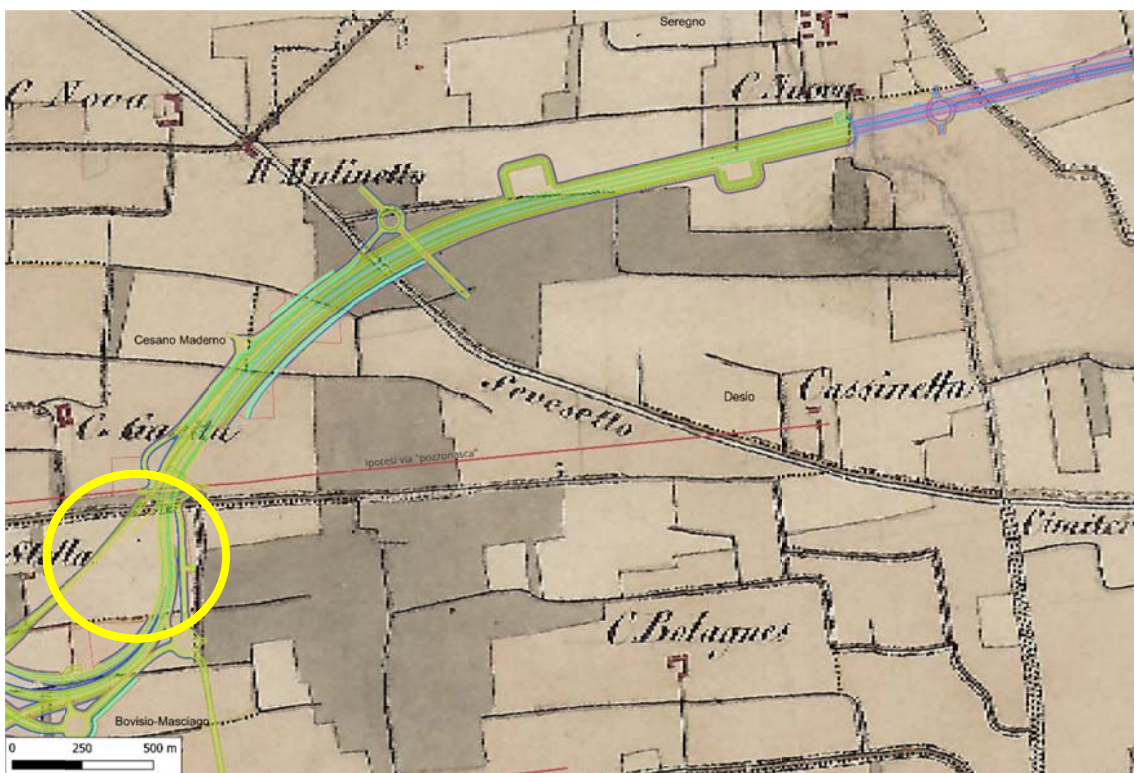


fig. 28 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: il tracciato, tra i territori di Cesano Maderno e Desio, si sviluppa fundamentalmente in un'area a destinazione agricola ma interferisce con l'attuale via Manzoni, percorso storico ipotizzato come la cosiddetta via Pozonasca nota dalle fonti

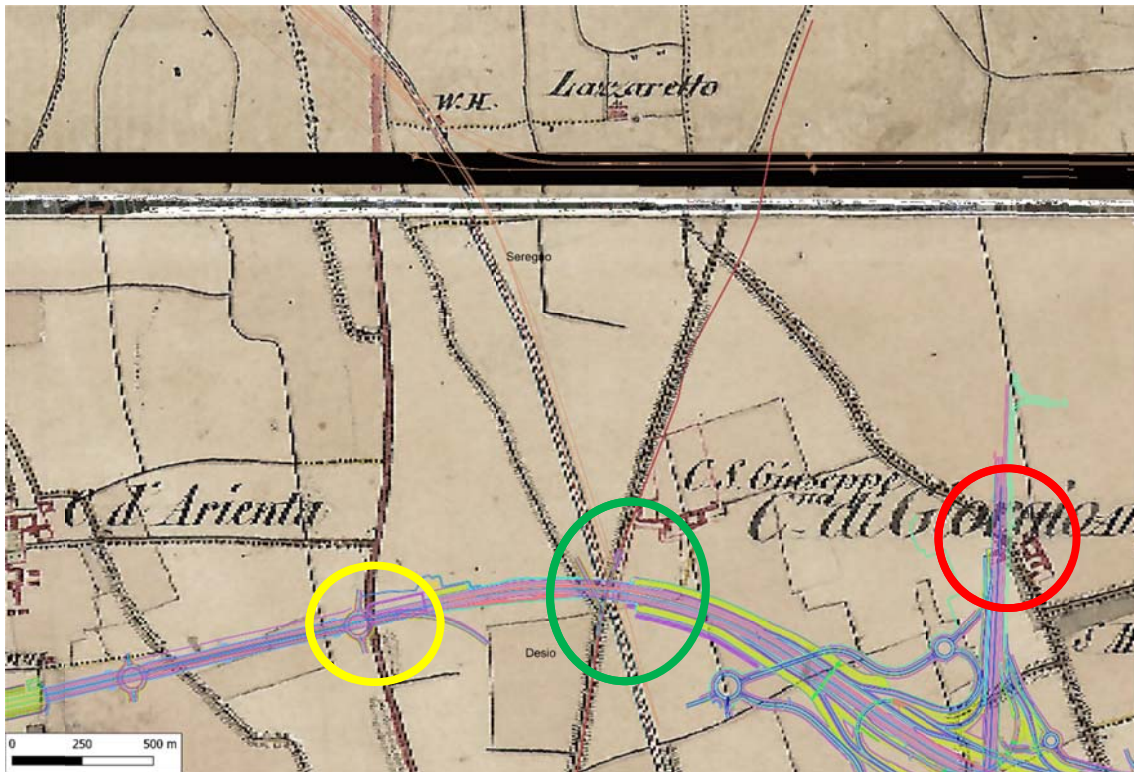


fig. 29 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: nella parte più orientale del territorio di Desio il tracciato interferisce con un percorso di collegamento tra Desio e Seregno che nella parte meridionale è orientato come la cosiddetta griglia B (cerchio giallo) e successivamente l'attuale via Due Palme, ipotetico tracciato orientale della Mediolanum-Comum (cerchio verde); infine un tratto di raccordo della SS36 intercetta degli edifici in località C. di Giorgio Aliprandi (cerchio rosso)

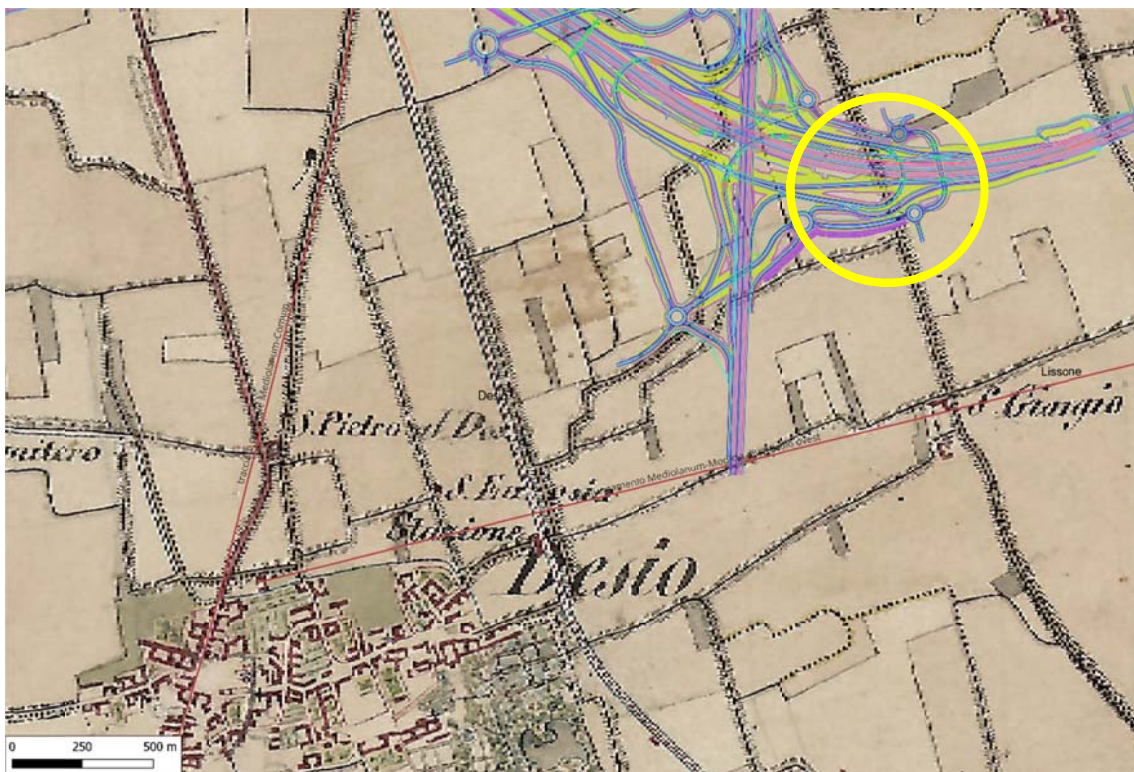


fig. 30 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X: lo svincolo in progetto interferisce con elementi della viabilità minore e con un percorso di collegamento tra Lissone e la Mediolanum-Comum

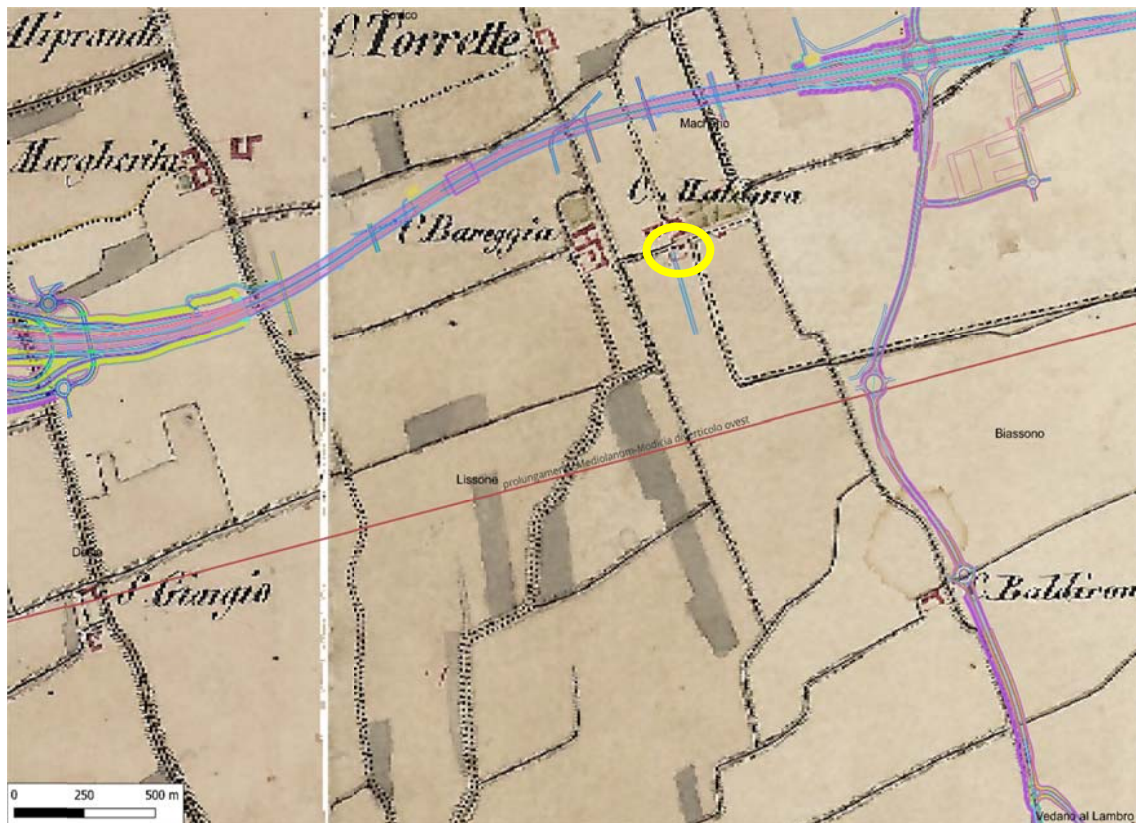


fig. 31 - Carta Militare asburgica, sez. 4 colonna X, sez. 5 colonna X: diverse suddivisioni agrarie conservano l'andamento della cosiddetta griglia B. Il piccolo raccordo nel territorio di Lissona in via Pietro Cantù mostra nella parte settentrionale una possibile interferenza con un edificio storico oggi non più conservato (cerchio giallo)

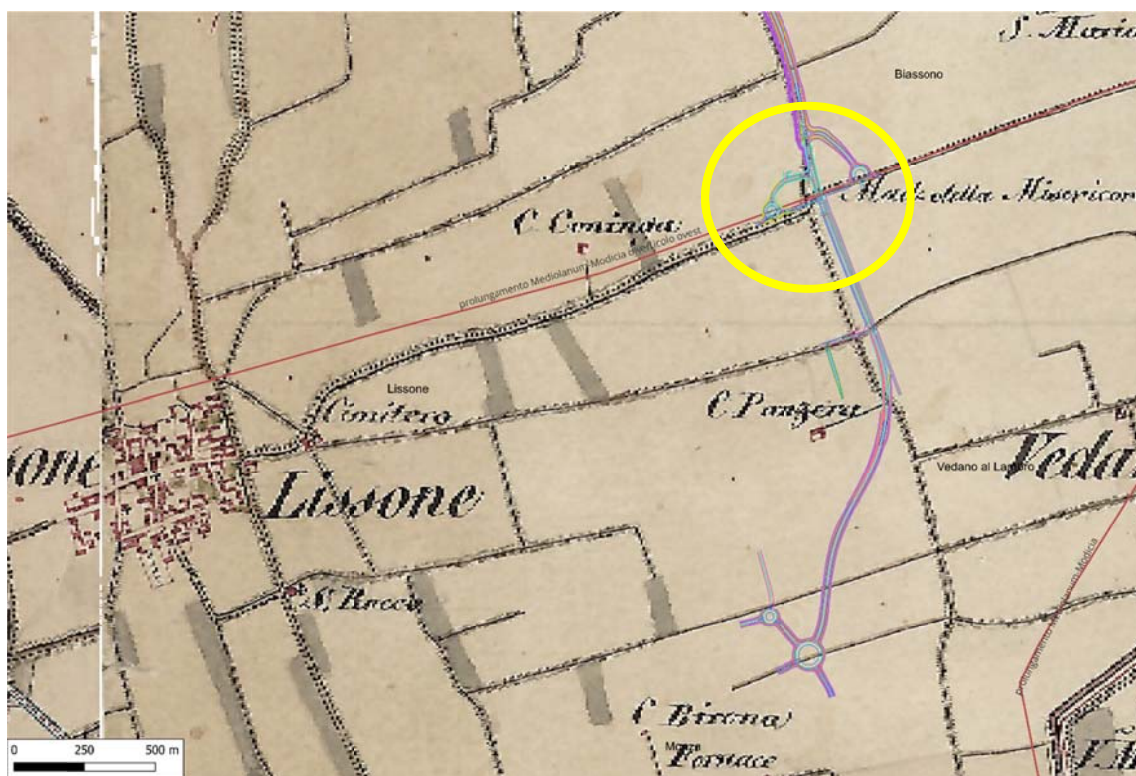


fig. 32 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: il tratto che da Biassono va a Vedano al Lambro intercetta un tracciato identificato con il diverticolo ovest della Mediolanum – Modicia e intercetta alcune suddivisione poderali orientate secondo la cosiddetta griglia B della centuriazione



fig. 33 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: in questo tratto non sono evidenziate particolari interferenze

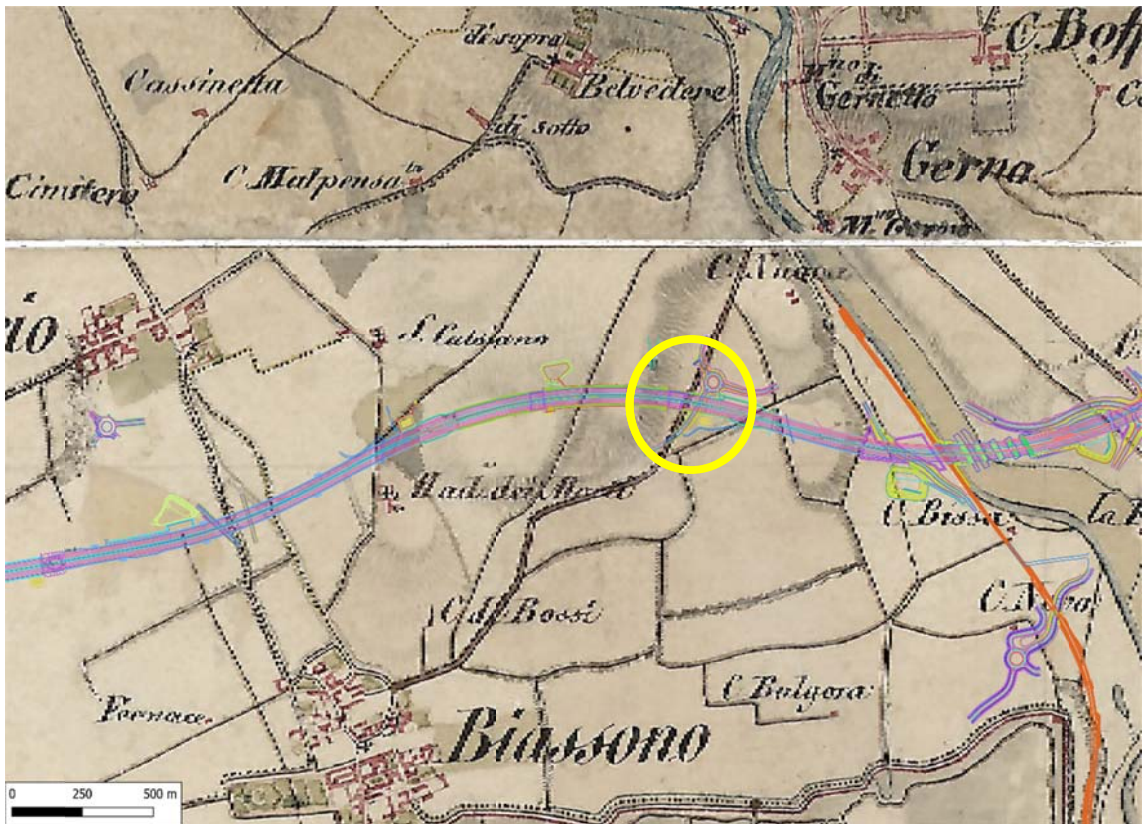


fig. 34 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: il tratto che attraversa il territorio di Biassono intercetta, oltre che numerosi percorsi secondari, un percorso viario che congiunge Biassono al fiume Lambro

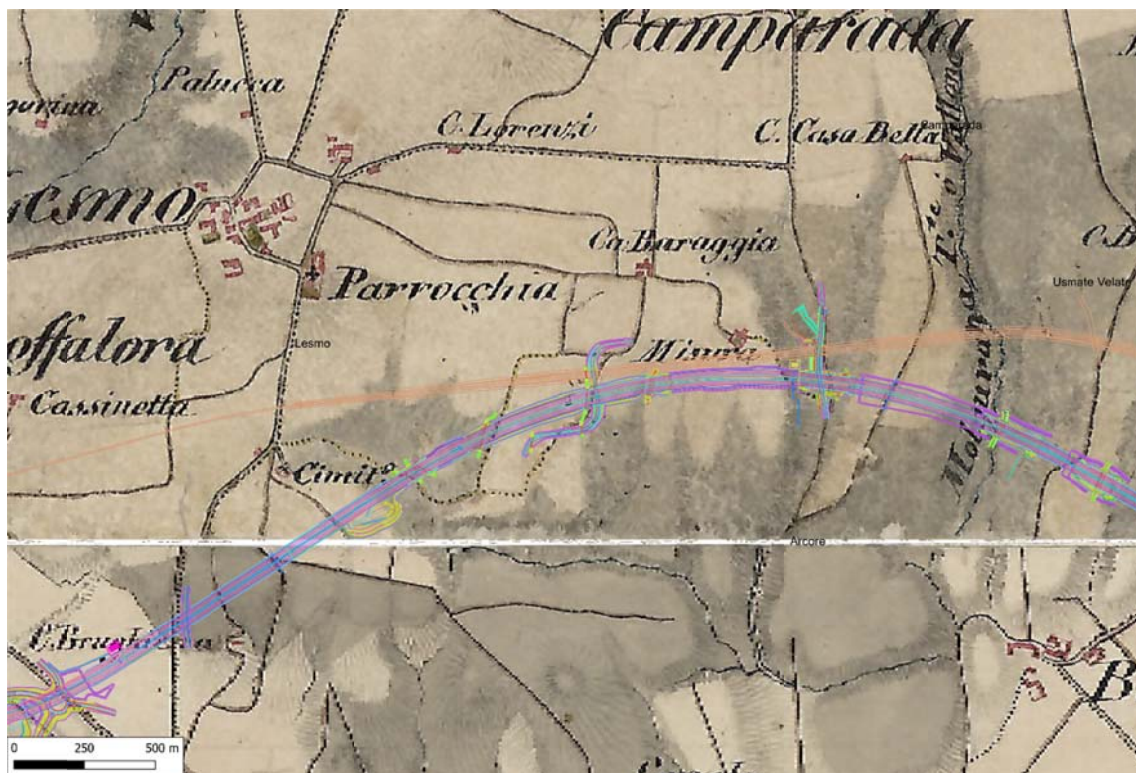


fig. 35 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna IX e sez. 5 colonna X: il tracciato attraversa i territori di Lesmo e Arcore senza avere interferenze significative

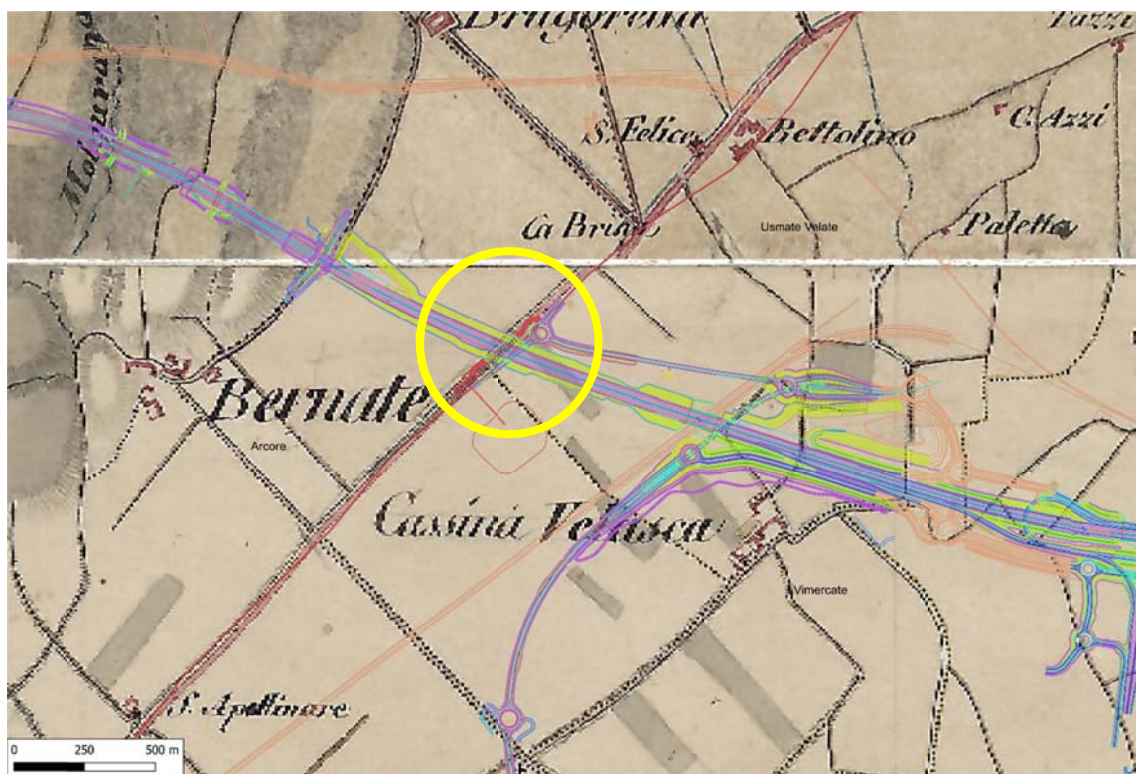


fig. 36 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: nel territorio a cavallo tra Arcore ed Usmate Velate il tracciato interferisce direttamente su un percorso viario principale che congiungeva Arcore ad Usmate Velate

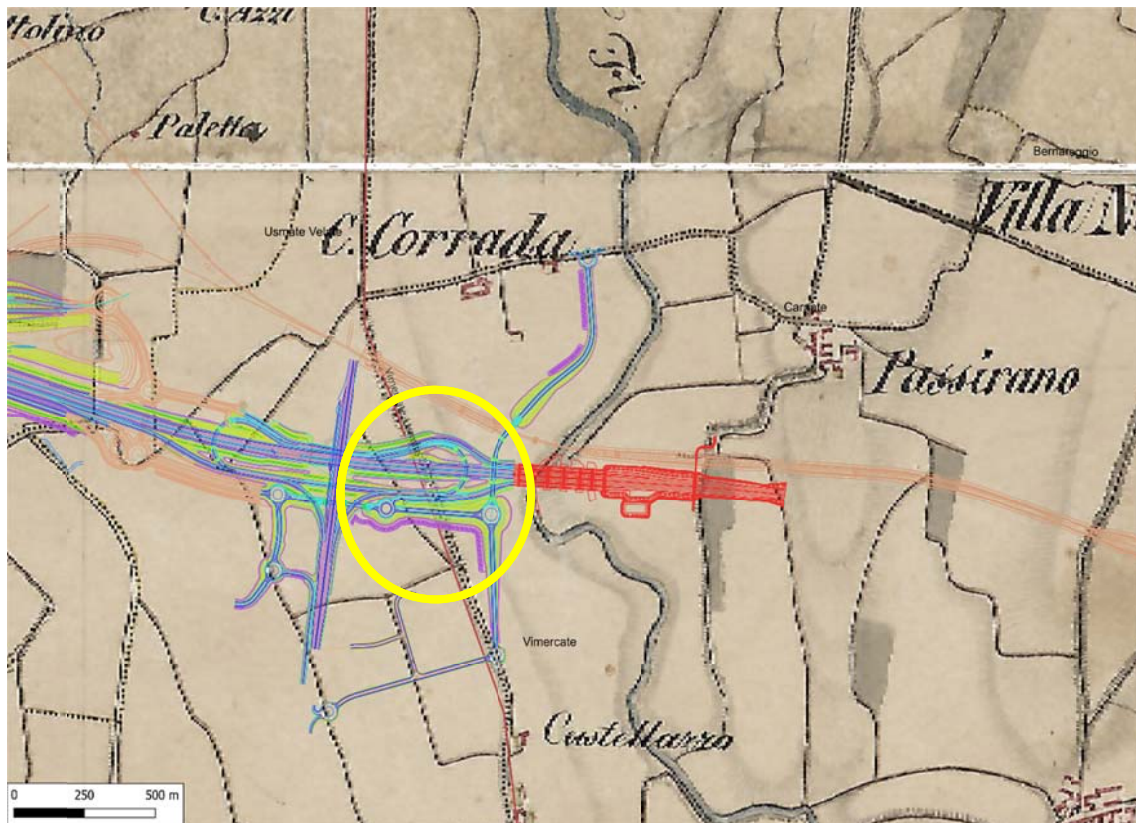


fig. 37 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: nel territorio di Vimercate viene intercettato un percorso viario che congiungeva Vimercate a Usmate Velate

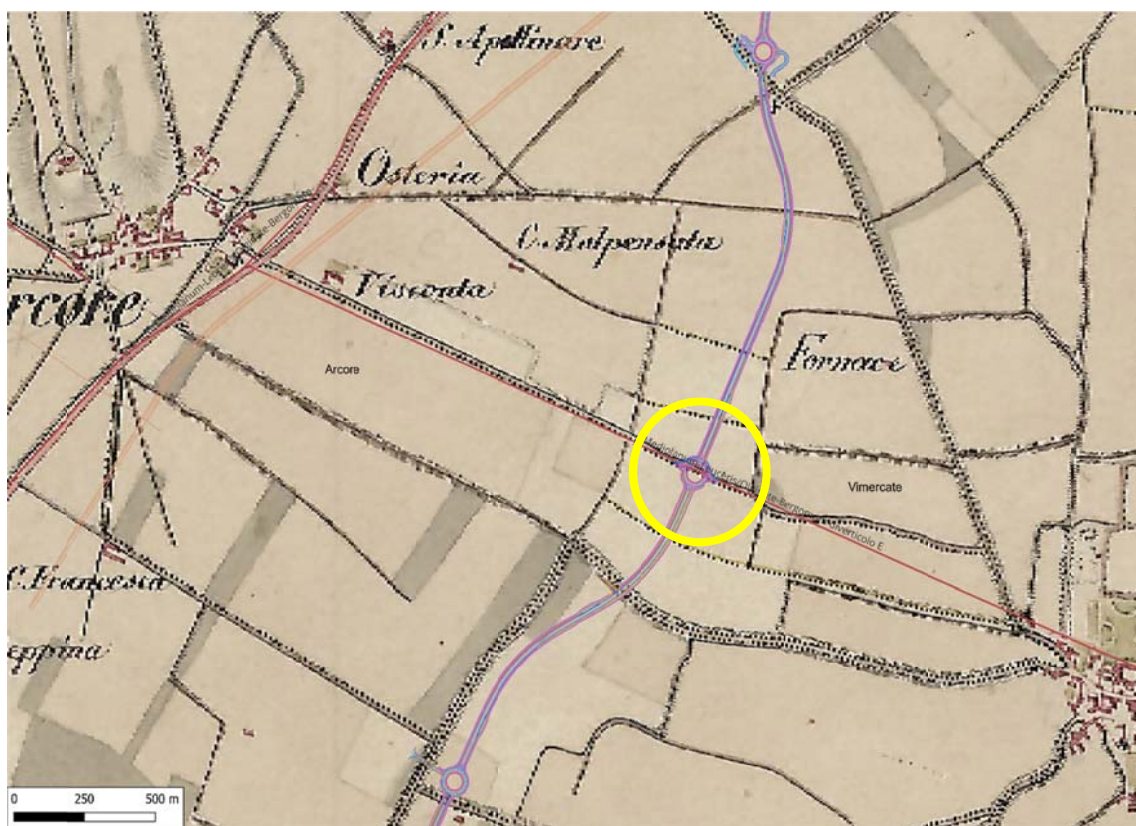


fig. 38 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: fra Vimercate ed Arcore il tracciato intercetta numerosi percorsi secondari fra cui un asse identificato con un diverticolo della Mediolanum-Leucaris/Olginate-Bergomum



fig. 39 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna X: anche nella parte meridionale del collegamento che si sviluppa nel territorio di Vimercate non si evidenziano particolari interferenze

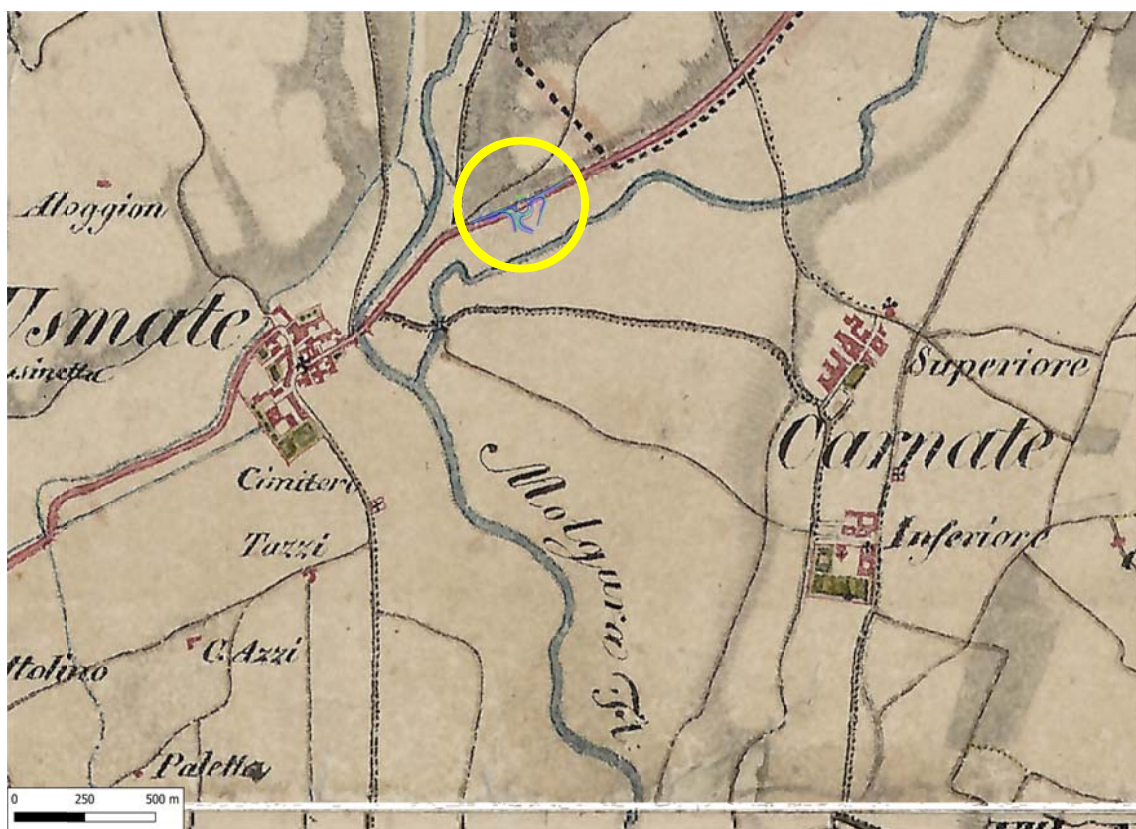


fig. 40 - Carta Militare asburgica, sez. 5 colonna IX: il tracciato in questa rotonda di raccordo nel territorio di Usmate Velate intercetta un percorso viario di lunga percorrenza che da Milano, attraverso Monza ed Olginate, giungeva a Bergamo (cerchio giallo)

7. RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE

7.1 METODOLOGIA

La ricognizione archeologica effettuata per il presente studio ha costituito un aggiornamento del precedente documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico; dunque si è stabilito di non procedere al survey dell'intero tracciato, ma di operare una selezione sulla base dei criteri di seguito illustrati. Si è preceduto innanzitutto al confronto tra il tracciato del PD e quello del PE per identificare i tratti di nuova progettazione o quelli stralciati, al fine di eliminare le aree ricognite durante la stesura del PD che non rientrano nel PE e inserire quelle da ispezionare ex novo. Creata la base, sono state controllate le precedenti indagini visive effettuate sul campo (campagne del 2008, 2009 e 2010) suddividendole in base alla visibilità (buona, parziale, nulla e non rilevabile) ed escludendo dal survey effettuato per il presente studio le aree per cui le ricognizioni precedenti a visibilità buona erano risultate diagnostiche, non necessitanti quindi di una nuova ispezione visiva.

Si è poi tenuto conto delle anomalie risultanti dalla fotointerpretazione eseguita per la redazione del precedente documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico, al fine di identificare le anomalie ricadenti nell'areale da sottoporre a ricognizione archeologica per il presente aggiornamento non precedentemente verificate sul terreno; i dati sono stati implementati anche con le anomalie ricadenti nelle zone da sottoporre a ricognizione identificate nella *Carta del potenziale archeologico della provincia di Monza e Brianza*.

E' stata così effettuata la ricognizione estensiva dell'areale selezionato con l'ausilio di un sistema GPS per il corretto posizionamento delle UR identificate e delle riprese fotografiche eseguite.

La ricognizione a terra è stata integrata da fotografie aeree scattate utilizzando un drone modello DJI Mini 2³. La fotografia aerea non sostituisce la ricognizione a terra, ma la completa da una parte documentando ove necessario la non visibilità dei campi, dall'altra facilitando la contestualizzazione delle UT rispetto al territorio circostante, come illustrato dalle figure fig. 41 - fig. 43.

³ Operatori abilitati Cinzia Rampazzo (numero di registrazione ITA-RP-000046252ack) e Massimo Zanfini (numero di registrazione ITA-RP-000046158acg).



fig. 41 - Esempio di UT a visibilità nulla a causa della coltivazione



fig. 42 - Esempio di UT a visibilità nulla a causa della copertura boschiva



fig. 43 - Esempio di UT non accessibile (area privata) e comunque a visibilità nulla

La fotografia dall'alto permette anche di apprezzare anomalie che da terra non erano state identificate: in questo caso è possibile enfatizzare l'anomalia intervenendo sui parametri del file raster.



fig. 44 - Anomalie, già note dalle precedenti ricognizioni, e verificate dalla nostra fotografia aerea: in realtà si tratta della traccia di un metanodotto, vicino ai punti rossi sono presenti le colonnine di segnalazione del tracciato.



fig. 45 - Esasperazione dell'anomalia ottenuta intervenendo sul bilanciamento dei livelli RGB del file raster

Prima di arrivare alla fase di volo, è però necessario pianificare le missioni al fine di ottimizzare i tempi sia di volo del drone (ogni batteria ha una durata di circa 20 minuti) sia i tempi di spostamento da una UT all'altra: questi ultimi, in un progetto come quello in esame che si sviluppa lungo decine di km, possono incidere molto sulla tempistica generale.

In fase di progettazione delle missioni è fondamentale, e obbligatorio, verificare la possibilità di volare sul portale D-Flight (<https://www.d-flight.it/web-app/>): qui sono segnalate tutte le aree in cui siano vigenti restrizioni al volo (volo consentito solo in determinate fasce orarie o entro una quota di volo massima) o dove il volo sia interdetto (in caso di vicinanza ad aree aeroportuali, elisuperfici, istituti penitenziari, ospedali, aree militari).

Sul portale è possibile caricare in formato .kml il tracciato o l'area in cui si intende operare, procedendo poi all'accertamento di restrizioni o interdizioni lungo il percorso.

Come si evince dalla fig. 46 l'area oggetto del nostro lavoro è ampiamente coperta da restrizioni e interdizioni: si è così reso necessario delimitare in maniera accurata le porzioni in cui fosse possibile fare alzare in volo il drone.

La fig. 47 riporta la suddivisione del tracciato nei vari fogli che sono stati la base della nostra ricognizione, le aree campite in azzurro sono quelle in cui è possibile volare. Una porzione, come si vede, comunque piuttosto ridotta rispetto al tracciato complessivo.

In tutto sono state scattate dal drone 157 fotografie, ad una altezza variabile tra i 40 e i 120 m dal suolo (altezza massima consentita al volo con drone).

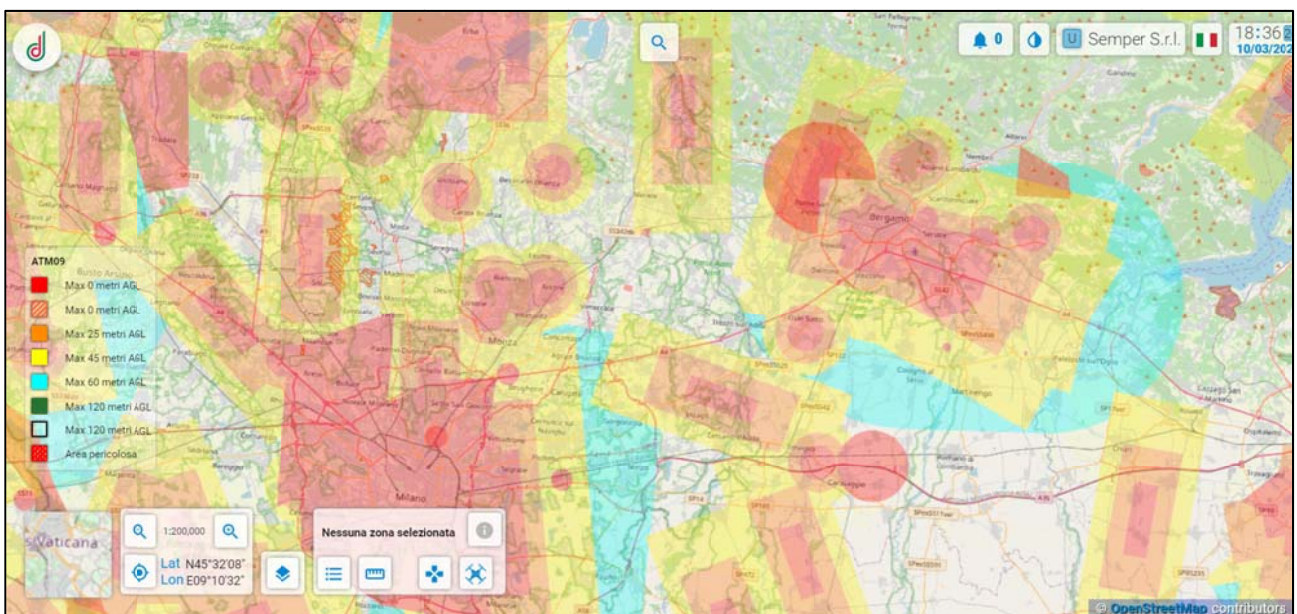


fig. 46 - schermata del portale D-Flight relativa all'area a nord di Milano, in rosso le aree interdette, in giallo quelle con restrizioni

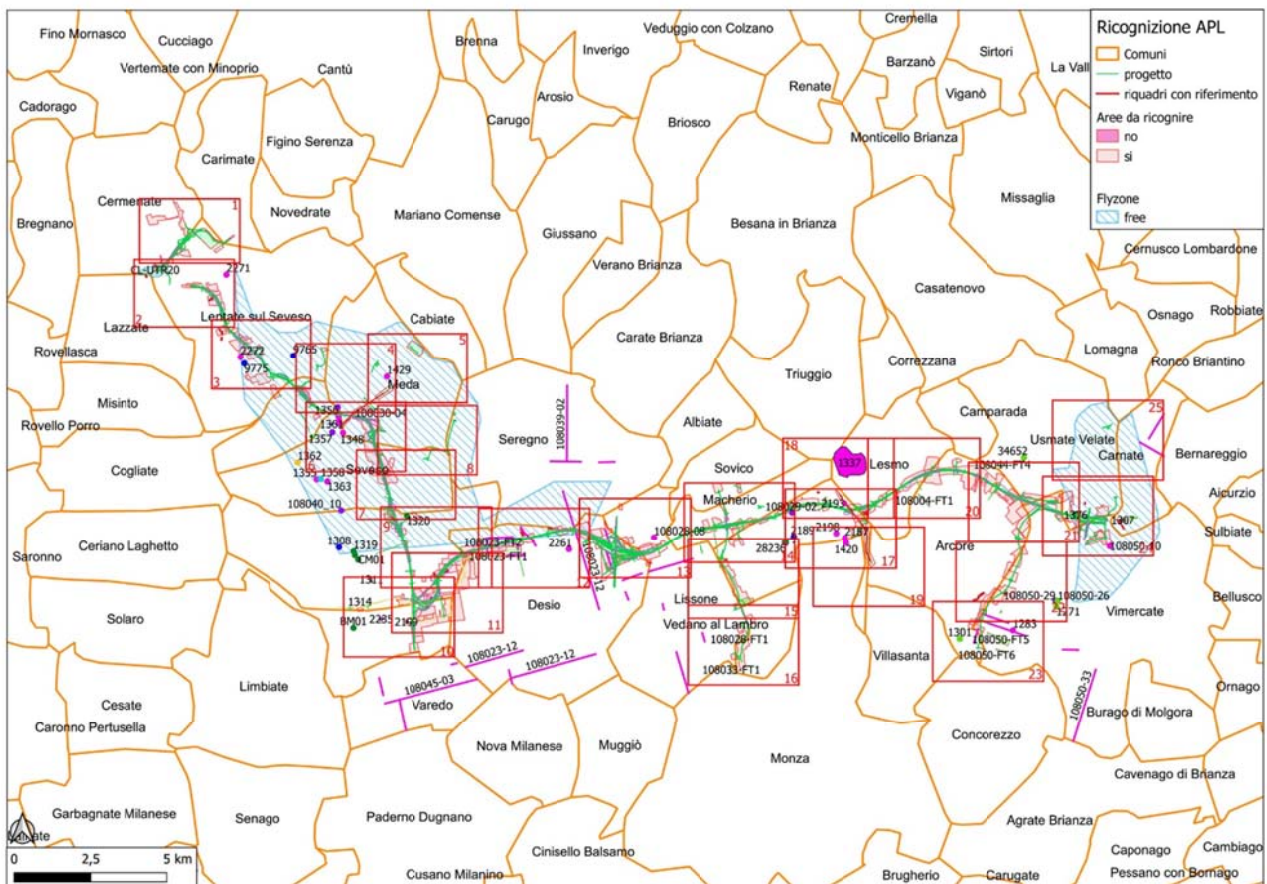


fig. 47 - quadro di insieme dei fogli in cui è stato suddiviso il tracciato ai fini della ricognizione

7.2 RISULTATI

Sono state identificate 379 Unità Territoriali per ciascuna delle quali è stata compilata la corrispondente scheda all'interno del Template, assegnando a ciascuna di esse il relativo grado di visibilità e identificandone l'uso del suolo, in modo da restituire graficamente le relative carte.

Sulla base della visibilità del suolo le UT identificate sono ripartite come di seguito indicato: 112 sono risultate inaccessibili perché in area privata recintata (categoria 0 – “area non accessibile”), 216 a visibilità nulla a causa della vegetazione coprente o perché superficie artificiale (categoria 1), 37 a visibilità parziale a diversi gradi (categorie da 2 a 4) e solo 14 a visibilità buona o ottima (categoria 5).

Sulla base dell'uso del suolo le UT identificate sono ripartite come di seguito indicato: 49 a superficie artificiale (categoria 1), 261 a superficie agricola utilizzata (categoria 2) e 69 a superficie boscata e ambiente seminaturale (categoria 3).

Come si evince dalle schede allegate, la ricognizione archeologica effettuata per il presente aggiornamento non è risultata particolarmente diagnostica per la prevalenza di aree non accessibili o a visibilità nulla, che non hanno inoltre consentito nella quasi totalità dei casi la verifica sul terreno delle anomalie da fotointerpretazione. Nelle aree a visibilità sufficiente non sono state identificate tracce indizianti preesistenze archeologiche sepolte, dal momento che – laddove emersi – i pochi frammenti ceramici sono risultati moderni o non riconoscibili.

8. CRITERI DI VALUTAZIONE DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO

I dati raccolti e dettagliati nei capitoli precedenti hanno consentito di suddividere l'opera di progetto in aree a differente potenziale archeologico assoluto e rischio archeologico relativo, includendo nelle stesse il tracciato di progetto principale, le opere connesse e la viabilità locale interferita ed una zona di buffer coassiale ad esse ed approssimativamente coincidente con quella impiegata per l'aggiornamento delle ricognizioni.

Come dettagliato nel D.P.C.M. 14 febbraio 2022 (*Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati*) e nel relativo Allegato I, in fase di Verifica Preventiva di Interesse Archeologico ex art. 25, c. 1, D. Lgs. 50/2016, il potenziale archeologico assoluto esprime, sulla base dell'analisi comparata dei dati sopra raccolti e processati, il grado di probabilità che nel territorio si conservino stratigrafie archeologiche attraverso l'utilizzo dei seguenti lemmi, ai quali è associata nella tavola relativa un differente colore (Carta del potenziale archeologico):

- potenziale alto
- potenziale medio
- potenziale basso
- potenziale nullo
- potenziale non determinabile

Per la determinazione del grado di potenziale sono stati impiegati i criteri esplicitati nella tabella di cui all'Allegato I della Circolare MIC n. 53 del 22 dicembre 2002 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche*), come di seguito dettagliato.

Al grado di potenziale non valutabile sono associate le aree per le quali si ha scarsa o nulla conoscenza del contesto archeologico e geomorfologico/ambientale sia in età antica sia in età post antica, connotate da scarsa o nulla visibilità del suolo oppure non accessibili. Tale grado di potenziale è stato assegnato ad una sola area della tratta C, per la quale alla ridottissima conoscenza del contesto archeologico e delle trasformazioni post antiche si associa la totale inaccessibilità sia in occasione del presente studio sia del precedente documento di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Al grado di potenziale nullo sono associate le aree per le quali non è documentata alcuna frequentazione antropica, anche a seguito di ricognizione archeologica effettuata in condizioni di buona visibilità del suolo, mentre è certa la presenza esclusiva di livelli geologici privi di tracce/materiali archeologici o l'asportazione completa delle stratigrafie archeologiche preesistenti a seguito di trasformazioni naturali o antropiche post antiche. Tale grado di potenziale è stato assegnato ad un'unica, ridotta area di progetto pertinente alla tratta C priva di tracce di frequentazioni antropiche documentate e completamente alterata da trasformazioni post antiche, in particolare dallo scavo di una cava, ora rifunzionalizzata come bacino d'acqua artificiale.

Al grado di potenziale basso si associano le aree prive di rinvenimenti diretti ed inserite in un contesto territoriale nel quale le tracce di frequentazioni antropiche antiche sono scarse, ma che si trovano in una posizione favorevole all'insediamento per ragioni geografiche o geomorfologiche e che conservano ancora zone non alterate dall'intensa urbanizzazione degli ultimi decenni, dove è possibile la conservazione di stratigrafie archeologiche, se preesistenti. Tale grado di potenziale è stato assegnato a diciassette aree di progetto di entrambe le tratte, che si dispiegano in un territorio spesso connotato dalla rarefazione del record archeologico, ma in linea generale

favorevole all'insediamento antico e per il quale l'assenza di dati non consente di escludere la presenza di tracce sepolte.

Al grado di potenziale medio si associano le aree inserite in contesti geomorfologici o ambientali favorevoli all'insediamento per le quali, anche in assenza di rinvenimenti materiali, la frequentazione in età antica è da ritenersi probabile sulla base delle conoscenze relative al territorio di pertinenza, in ragione del loro inserirsi in un comprensorio dove sussistono elementi documentari oggettivi di tipo geografico/geomorfologico, toponomastico, cartografico o riconducibili a notizie di rinvenimenti oppure dove dati topografici e/o osservazioni remote accertino la persistenza nel tempo di elementi di nota, ad esempio tracce centuriali o percorsi viari secondari. Tale grado di potenziale è stato assegnato a diciassette aree di progetto dislocate lungo entrambe le tratte, per le quali la presenza di zone non sconvolte da trasformazioni post antiche, pur se residuali, rende probabile la conservazione di stratigrafie archeologiche sepolte.

Al grado di potenziale alto si associano le aree inserite in contesti geomorfologici o ambientali favorevoli all'insediamento, dove la frequentazione antica è da ritenersi ragionevolmente certa sia perché sono stati effettuati rinvenimenti di natura puntiforme o diffusa sia perché dati topografici e/o osservazioni remote attestano la presenza nel tempo di elementi attrattori del popolamento, come percorsi viari principali e di lungo raggio. Tale grado di potenziale è stato assegnato a dodici aree di progetto dislocate lungo entrambe le tratte, per le quali la presenza di zone non sconvolte da trasformazioni post antiche, pur se residuali, rende molto probabile la conservazione di stratigrafie archeologiche sepolte.

Nelle schede di valutazione del potenziale archeologico è riportata per ciascuna area una sintesi delle motivazioni che hanno determinato l'assegnazione del grado di potenziale archeologico, sulla base dei rinvenimenti, del contesto archeologico, del contesto geomorfologico, degli esiti del survey e delle eventuali trasformazioni post antiche. Dal momento che il presente studio costituisce un aggiornamento di elaborati pregressi, facenti parte degli studi specialistici del progetto preliminare e del progetto definitivo, si è tenuto conto di tali documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico, che sono stati redatti in un momento anteriore sia alle più volte ricordate *Linee guida* del febbraio 2022 sia alla Circolare MiBACT Direzione Generale Archeologia 1/2016. Essi hanno pertanto seguito criteri per l'assegnazione del potenziale e dei gradi di quest'ultimo differenti da quelli adottati nel presente studio, portando all'individuazione di settori di rischio e non all'attribuzione di gradi di potenziale archeologico all'intera opera di progetto; a ciò si aggiunge il fatto che il quadro dei rinvenimenti noti, che ha potuto attingere nel presente studio ai dati contenuti nel sistema Raptor e nella *Carta del potenziale archeologico della provincia di Monza e Brianza*, risulta più articolato rispetto alla documentazione precedente. Nelle schede di valutazione del potenziale archeologico del presente studio sono riportati i riferimenti a tali settori di rischio; molti di questi perimetrano aree indiziate da anomalie individuate da fotointerpretazione che non è stato possibile verificare sul campo tramite ricognizione per il permanere di scarsa /nulla visibilità delle aree o per inaccessibilità delle stesse. In un caso (settore n. 46) l'esecuzione di successive indagini sul campo ha portato ad esiti negativi in ordine alla presenza di stratigrafie archeologiche; in altri casi il settore di rischio perimetrava aree intersecate dalla viabilità antica o che hanno restituito evidenze archeologiche dove il potenziale archeologico assegnato in questa sede è rimasto alto.

Il tracciato preso in esame (tratta B2, C, opere connesse e viabilità secondarie) è stato pertanto suddiviso in 51 aree omogenee per potenziale archeologico, portando alla perimetrazione di 14 aree a potenziale archeologico alto, 18 a potenziale archeologico medio, 17 a potenziale archeologico basso, 1 a potenziale archeologico nullo e 1 a potenziale archeologico non valutabile.

9. CRITERI DI VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

Come dettagliato nel D.P.C.M. 14 febbraio 2022 (*Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati*) e nel relativo Allegato I per ciascuna delle aree alle quali è stato assegnato il grado di potenziale archeologico, è stato espresso il grado di rischio relativo, che valuta la possibilità di compromissione delle stratigrafie archeologiche sepolte a causa dell'impatto delle lavorazioni previste dall'opera di progetto, attraverso l'uso dei medesimi lemmi impiegati per il grado di potenziale archeologico, distinti nella corrispondente Carta del rischio relativo dai medesimi colori impiegati per il potenziale archeologico:

- rischio alto
- rischio medio
- rischio basso
- rischio nullo

Per la valutazione del grado di rischio archeologico relativo è necessario incrociare due fattori: il grado di potenziale archeologico, valutato sulla base dei criteri sopra esplicitati, ed il grado di invasività dell'opera che, in relazione al patrimonio archeologico sepolto, è di fatto dipendente dalla quota degli scavi e dall'entità dei movimenti terra. Per quanto attiene a queste ultime in linea teorica gli interventi previsti dal progetto si possono suddividere in tre gruppi (bassa, media ed alta invasività) che incidono in maniera differente sul suolo, come di seguito dettagliato.

Al grado basso di invasività (azioni con scarsa incidenza) appartengono gli interventi di riqualificazione del sedime stradale o di realizzazione su nuova sede a raso o in rilevato, per il quale le lavorazioni previste comportano lo scotico del terreno superficiale per l'ammorsamento di quello di riporto sul suolo naturale e la realizzazione dei fossi di guardia, con quote di scavo fino ad 1 m dal p.c. Come si evince dalla descrizione sintetica del progetto, si tratta di interventi decisamente minoritari nel complesso delle opere previste sia per la tratta B2 sia soprattutto per la tratta C.

Al grado medio di invasività (azioni con significativa incidenza) appartengono gli interventi con scavi superiori 1 m dal piano attuale fino a circa 2 m, rappresentati essenzialmente dagli scatolari in cemento armato per la realizzazione di alcuni sottovia e sottopassi e delle fondazioni dei muri di sostegno che non hanno un marcato sviluppo in elevato. Anche in questo caso si tratta di interventi minoritari rispetto al complesso delle opere previste per entrambe le tratte.

Al grado alto di invasività (azioni con elevata incidenza) appartengono gli interventi che comportano scavi profondi e che rappresentano una voce maggioritaria nel complesso delle opere di progetto di entrambe le tratte: si tratta infatti dei tratti di riqualificazione o di nuova costruzione del tracciato e delle opere connesse da realizzarsi in trincea, dei muri di sostegno con marcato sviluppo in elevato, dei diaframmi ed infine delle opere d'arte sia maggiori sia minori, le prime comprensive di gallerie artificiali, ponti e viadotti, le seconde comprensive di cavalcavia, sottovia, sottopassi e ponticelli.

Calando tuttavia le opere di progetto nel quadro del territorio attraversato che si caratterizza per la presenza di un ridottissimo sedime ad obliterazione delle stratigrafie archeologiche conosciute, che risultano dunque fortemente compresse verso l'alto e giacenti immediatamente al di sotto dell'arativo, si può ritenere che anche gli interventi assegnati ad un grado scarso o medio di incidenza sul sottosuolo, in ragione della realizzazione di scavi poco profondi, possano andare ad incidere sulle quote di giacitura della stratificazione archeologica o delle sue prossimità. Ne consegue dunque che nel progetto in esame tutti gli interventi, a prescindere dalle quote di scavo

previste, abbiano un elevato grado di incidenza nel sottosuolo in relazione alla probabilità di intercettare evidenze archeologiche sepolte.

Per l'individuazione delle eventuali interferenze tra il tracciato di progetto e le presumibili evidenze archeologiche sepolte e la conseguente progettazione di interventi di risoluzione di tali interferenze, si è dunque ritenuto più efficace, contrariamente a quanto indicato nei precedenti documenti di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui il presente studio è un aggiornamento, evitare un'eccessiva parcellizzazione delle aree di rischio, assegnando un unico grado di rischio relativo alla corrispondente area di rischio assoluto, secondo i criteri esplicitati nella tabella di cui all'Allegato I della Circolare MIC n. 53 del 22 dicembre 2002 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche*).

Nelle schede di valutazione del rischio archeologico sono riportate per ciascuna area l'indicazione delle opere d'arte e delle lavorazioni previste ed una sintesi delle motivazioni che hanno determinato l'assegnazione del grado di rischio archeologico; quest'ultimo è in linea di massima coincidente con il grado di potenziale archeologico, tranne in alcuni casi dove la presenza di consistenti interventi post antichi, che può aver causato un'alterazione/asportazione delle eventuali stratigrafie sepolte, ha portato a ridurre il grado di rischio rispetto al potenziale. Come da Allegato I della Circolare MIC n. 53 del 22 dicembre 2002 (*Verifica preventiva dell'interesse archeologico. Aggiornamenti normativi e procedurali e indicazioni tecniche*) all'unica area a potenziale non valutabile è stato assegnato un grado di rischio medio. Di conseguenza delle 51 aree individuate, 12 sono risultate a rischio alto, 17 a rischio medio, 21 a rischio basso ed 1 a rischio nullo.

Dott.ssa Daria Pasini

Dott.ssa Cinzia Rampazzo

10. BIBLIOGRAFIA

AGUILHON 1890,

C. AGUILHON, *Scoperte archeologiche nell'antica corte di Monza*, in "Archivio Storico Lombardo: giornale della Società storica lombarda", VII, Milano 1890, pp. 754-762.

ANTICO GALLINA 1993,

M. ANTICO GALLINA, *L'assetto territoriale di Mediolanum: una proposta di lettura*, in "Civiltà Padana. Archeologia e Storia del territorio" IV, Modena 1993, pp. 51-90.

ANTICO GALLINA 2011,

M. ANTICO GALLINA, *Il Vimercatese. Il senso storico di un territorio*, in A. MARCHESI - M. PESSENTI (a cura di), "MUST. Museo del territorio vimercatese", Milano 2011, pp. 27-47.

ANTICO GALLINA 2012,

M. ANTICO GALLINA, *Da Treitio a Trecio. La gestione del territorio tra romanità e medioevo*. in S. LUSUARDI SIENA, C. GIOSTRA (a cura di), *Archeologia medievale a Trezzo sull'Adda. Il sepolcro longobardo e l'Oratorio di San Martino. Le chiese di S. Stefano e di S. Michele in Sallianense*, Milano 2012, pp. 8-26.

BARBIERI 2017,

E. BARBIERI, *Tombe del Bronzo Finale e del Golasecca II A Biassono (MB)*, in *LII Riunione Scientifica di Preistoria e Protostoria in Lombardia e Canton Ticino*, Milano 2017.

CASTELFRANCO 1892,

P. CASTELFRANCO, *Necropoli dell'età del bronzo e della prima età del ferro a Biassono (Milano)*, in *Bullettino di Paleontologia Italiana*, XXXVIII, Roma 1892, pp. 9-12.

DOLCI 2005,

M. DOLCI, *Ager Mediolanensis e Ager Comensis: il problema della centuriazione*, in *Agri centuriati*, Roma 2005, pp. 91-102.

DOLCI 2009,

M. DOLCI, *La viabilità antica nel Lecchese. Percorsi e problemi*, in M. RUFFA (a cura di), *Carta Archeologica della Provincia di Lecco. Aggiornamento, Materiali*, IV, Lecco 2009, pp. 99-104.

DOZIO 1999,

D. DOZIO, *Vimercate e il suo territorio in età romana*, in *Rassegna di Studi del Civico Museo Archeologico del Civico Gabinetto Numismatico di Milano - RASMi*, Milano 1999, pp. 63-64.

MINOJA 2001,

M. MINOJA, *Un'urna cineraria della cultura di Golasecca rinvenuta a Seregno*, in F. CAJANI (a cura di), *Nella città di Seregno per le generazioni del Terzo Millennio: le carte, le pietre, i muri*, Besana Brianza 2001, pp. 347-350.

MIRABELLA ROBERTI 1973,

M. MIRABELLA ROBERTI, *Itinerari per la Brianza romana*, in *Storia di Monza e della Brianza. L'arte dall'Età romana al Rinascimento*, IV, Milano 1973, pp. 9-80.

SACCHI 2011,

F. SACCHI, *Vimercate in età romana*, in A. MARCHESI, M. PESSENTI (a cura di), *MUST. Museo del territorio vimercatese*, Milano 2011, pp. 49-69.

11. SITOGRAFIA

<https://www.lombardiabeniculturali.it/>

<http://www.museobiassono.it/>