

Lo stato dell'ambiente

(Allegato 13)

PARTE I

LA RICOSTRUZIONE DEL QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

E

COMUNE DI VAREDO
AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI VAREDO
Protocollo N. 0023796/2022 del 21/11/2022

Indice

1.	Il quadro programmatico sinottico di riferimento	002
2.	Il Piano Territoriale Regionale (PTR)	006
2.1.	<i>L'integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14</i>	012
3.	Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	022
3.1.	<i>Il sistema degli obiettivi derivanti dal Piano Paesaggistico Regionale</i>	029
4.	La programmazione settoriale di livello regionale	033
5.	Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza (PTCP)	054
5.1.	<i>Gli aspetti territoriali e programmatici di interesse provinciale interessanti il comune di Varedo</i>	055
5.2.	<i>Il sistema degli obiettivi derivanti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</i>	063
6.	La programmazione settoriale di livello provinciale	067
7.	La programmazione settoriale di livello comunale	073
8.	Le progettualità di riferimento	089
8.1.	<i>Le progettualità derivanti dagli obiettivi prioritari di interesse regionale</i>	091
8.2.	<i>Le progettualità derivanti dalla programmazione regionale di settore</i>	099
8.3.	<i>Le progettualità derivanti da altri livelli di programmazione</i>	105
8.4.	<i>Il disegno di rete ecologica</i>	113

1.

Il quadro programmatico sinottico di riferimento

L'art. 4 comma 3 della legge regionale 12/2005 prevede che nell'ambito della valutazione ambientale di piani e programmi si evidenzii "la congruità delle scelte rispetto agli obiettivi di sostenibilità del piano e le possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione". Risulta quindi necessario procedere alla puntuale disamina del quadro ricognitivo e programmatico vigente, mettendo a sistema gli obiettivi, i criteri, gli indirizzi e le prescrizioni derivanti dalla pianificazione locale e sovralocale e dalle varie disposizioni normative inerenti le componenti ambientali, al fine di traguardare elevati obiettivi di coerenza esterna ed interna dell'atto programmatico (Masterplan); sia la verifica della considerazione degli "obiettivi di protezione ambientale" pertinenti al progetto, da traguardare¹. A tal fine, vengono qui riportati i differenti livelli di programmazione e il relativo contributo in termini di indirizzi rispetto a cui il Masterplan deve confrontarsi in termini di coerenza.

	PROGRAMMAZIONE REGIONALE	PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	ULTERIORI LIVELLI DI PROGRAMMAZIONE
Aria e fattori climatici	<i>Emissioni e concentrazioni in atmosfera</i> <input type="checkbox"/> Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, (PRQA) aggiornamento Dgr n. VIII/5547 2007 <input type="checkbox"/> Piano per una Lombardia sostenibile, D.g.r. 10 febbraio 2010, n. 11420 <input type="checkbox"/> Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA), 2018 <input type="checkbox"/> Piano d'azione per l'ozono, approvato con Dgr. 11 luglio 2012, n. 3761 <input type="checkbox"/> Programma regionale della mobilità ciclistica (PRMC) – approvato con delibera n. X/1657 dell'11 aprile 2014	<input type="checkbox"/> Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC)	
	<i>Settore energetico</i> <input type="checkbox"/> Programma energetico ambientale regionale (PEAR) – approvato con D.G.R. n. 3706 del 12/06/2015 <input type="checkbox"/> Piano d'azione per l'energia (PAE), 2008	<i>Settore energetico</i> <input type="checkbox"/> Programma provinciale di efficienza energetica (2006)	<i>Settore energetico</i> <input type="checkbox"/> Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES) comunale. Agg. novembre 2013.

¹ Ex lettera e) Allegato VI Parte II del D.Lgs. 152/2006 e smi "Contenuti del Rapporto Ambientale".

	PROGRAMMAZIONE REGIONALE	PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	ULTERIORI LIVELLI DI PROGRAMMAZIONE
Acqua	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Programma di tutela ed uso delle acque (2017) <input type="checkbox"/> Programma d'Azione regionale per la protezione delle acque dall'inquinamento provocato dai nitrati provenienti da fonti agricole nelle zone vulnerabili ai sensi della Direttiva nitrati 91/676/CEE – 2020-2023, approvato con DGR 2 marzo 2020, n. XI/2893 <input type="checkbox"/> Consorzio di bonifica Est Villoresi 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano d'ambito (ATO), 2015 <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav.1 - Sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 2 - Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 4 - Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 8 - Assetto idrogeologico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 9 - Sistema geologico e idrogeologico 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Studio AIPO – Studio idraulico del Torrente Seveso (giugno 2011) <input type="checkbox"/> Contratto di fiume Seveso - SOTTOSCRITTO IL 13 DICEMBRE 2006 <input type="checkbox"/> Progetto strategico di sottobacino del Torrente Seveso (approvato con Dgr. n. X/7563 del 18/12/2017) <input type="checkbox"/> Studio geologico, idrogeologico e sismico comunale ex art. 57 Lr. 12/2005 e smi. <input type="checkbox"/> Studio reticolo idrico minore comunale <input type="checkbox"/> Piano Fognario Comunale (2018) <input type="checkbox"/> Studio comunale di gestione del rischio idraulico (RR. 23 novembre 2017, n.7, art.14, c.7) – giugno 2020
Suolo e sottosuolo	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Programma regionale di gestione rifiuti e di bonifica aree inquinate (PRGR) – approvato con d.g.r. n. 1990 del 20/06/2014 <input type="checkbox"/> “Linee guida per il recupero delle cave nei paesaggi lombardi”, Approvate con D.g.r. 25 luglio 2013 n. X 495. <input type="checkbox"/> Piano di Gestione Rischio Alluvioni nel bacino del Fiume Po (PGRA), 2010 <input type="checkbox"/> PTR approvato con d.c.r. n. 64 del 10 luglio 2018 <input type="checkbox"/> PTR, adeguamento alla Lr. 31/2014 e smi in tema di consumo di suolo, d.g.r. 1882 del 9 luglio 2019 <input type="checkbox"/> Piano territoriale regionale d'area Navigli – sezione TERRITORIO (2011) <input type="checkbox"/> Il Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei rischi (PRIM) – approvato con DGR. n.7243 del 08.05.2008 <input type="checkbox"/> Piano di indirizzo forestale regionale (in fase di redazione) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano cave provinciale, 2016 <input type="checkbox"/> Piano di indirizzo forestale (non vigente) <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav.1 - Sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 4 - Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 5a - Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 7a - Rilevanze del sistema rurale, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 9 - Sistema geologico e idrogeologico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 16 - Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate <input type="checkbox"/> Autorità di Bacino - Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Valutazione ambientale strategica del Pgt vigente e successive Varianti <input type="checkbox"/> Progetto area di laminazione del torrente Seveso nei comuni di Varedo, Limbiate (MB) e Paderno Dugnano (MI) - agg.2017 <input type="checkbox"/> Progetto strategico di sottobacino del Torrente Seveso (approvato con Dgr. n. X/7563 del 18/12/2017) <input type="checkbox"/> Studio geologico, idrogeologico e sismico comunale ex art. 57 Lr. 12/2005 e smi.

	PROGRAMMAZIONE REGIONALE	PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	ULTERIORI LIVELLI DI PROGRAMMAZIONE
Natura e biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Rete ecologica regionale. 2009². <input type="checkbox"/> Linee guida per la valorizzazione dell'agricoltura nella RER. 2013. <input type="checkbox"/> Linee guida del Piano Regionale delle Aree Protette (PRAP), marzo 2008. <input type="checkbox"/> Piano Territoriale Regionale. Delibera CR VIII/951 del 19/01/2010, aggiornamento 2017. <input type="checkbox"/> Piano Faunistico Venatorio Regionale (PFVR). (2016) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Il progetto di Dorsale verde nord Milano <input type="checkbox"/> Piano Faunistico Venatorio provinciale, 2013 (non vigente) <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 2 - Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3b - Rete della mobilità dolce, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 5a - Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 5b - Parchi locali di interesse sovra comunale, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6a - Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6b(a) - Viabilità di interesse paesaggistico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6b(b) - Viabilità di interesse paesaggistico - Tracciati guida paesaggistici e strade panoramiche, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6c - Ambiti di azione paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6d - Ambiti di interesse provinciale. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Valutazione ambientale strategica del Pgt vigente e successive Varianti <p><i>Rete verde territoriale</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Programma pluriennale degli interventi del PLIS del Grugnotorto <p><i>Sistema del verde urbano</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tavola dei vincoli comunali e sovra comunali
Paesaggio e beni culturali	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano Territoriale Regionale, Delibera CR VIII/951 del 19/01/2010, aggiornamento 2017. <input type="checkbox"/> Piano Paesaggistico Regionale (sezione del PTR). Delibera CR VIII/951 del 19/01/2010, aggiornamento 2017. <input type="checkbox"/> Piano territoriale regionale d'area Navigli – sezione PAESAGGIO (2011) <input type="checkbox"/> Decreto ministeriale individuazione beni di interesse storico-culturale 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav.1 - Sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 4 - Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 5a - Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 7a - Rilevanze del sistema rurale 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano di Governo del Territorio vigente, Piano delle Regole, vigente e successive Varianti: <ul style="list-style-type: none"> - Tav. PR04 -Carta degli elementi di caratterizzazione paesaggistica - Tav. PR05 -Carta della sensibilità Paesaggistica

² Con la deliberazione n. 8/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale, aggiungendo l'area alpina e prealpina. Successivamente con BURL n. 26 Edizione speciale del 28 giugno 2010 è stata pubblicata la versione cartacea e digitale degli elaborati. La Rete Ecologica Regionale è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

	PROGRAMMAZIONE REGIONALE	PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	ULTERIORI LIVELLI DI PROGRAMMAZIONE
Assetto urbano e qualità del sistema insediativo	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Programma pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale (PPSSC) – approvato con dc n. Viii/0215i del 02.10.2014 <input type="checkbox"/> Programma operativo regionale del fondo europeo di sviluppo regionale (POR FESR) – approvato con d.g.r. n. 3251 del 06/03/2015 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav.1 - Sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 3b - Rete della mobilità dolce, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6b(a) - Viabilità di interesse paesaggistico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 6b(b) - Viabilità di interesse paesaggistico - Tracciati guida paesaggistici e strade panoramiche, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 8 - Assetto idrogeologico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 10 - Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 11 - Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 12 - Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano, <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 13 - Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 14 – Ambiti di accessibilità sostenibile <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 15 - Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade a elevata compatibilità di traffico operativo <input type="checkbox"/> Ptcp, Tav. 16 – Aree urbane dismesse e sottoutilizzate 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano di Governo del Territorio vigente, Piano delle Regole, vigente e successive Varianti <input type="checkbox"/> Regolamento edilizio; <input type="checkbox"/> Pgr cimiteriale; <input type="checkbox"/> Piano urbano del traffico (PUT) – Comune di Varedo – Deliberazione di Giunta Comunale n. 42 del 11 maggio 2016 <input type="checkbox"/> Progettazione di fattibilità tecnica ed economica per la risoluzione delle criticità relative al passaggio a livello di Via Umberto I e realizzazione di un manufatto per l'attraversamento ciclo-pedonale della linea ferroviaria regionale Milano-Seveso-Asso. Marzo 2018; <input type="checkbox"/> Dismissione depuratore Varedo. Demolizione impianti, riqualificazione e rinaturalizzazione area, maggio 2014
Fattori di pressione ambientale	<p><i>Rifiuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Programma Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR). Delibera GR X/1990 del 20/06/2014. <input type="checkbox"/> Piano d'Azione per la Riduzione dei Rifiuti Urbani in Regione Lombardia (PARR). Giugno 2009. 	<p><i>Rifiuti</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano provinciale di gestione dei rifiuti (PPGR) 	
		<p><i>Rischio incidente rilevante</i></p> <p>Programma provinciale di previsione e prevenzione dei rischi (2013)</p>	
			<p>Traffico</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Piano urbano del traffico (PUT) – Comune di Varedo – Deliberazione di Giunta Comunale n. 42 del 11 maggio 2016
			<p><i>Clima acustico</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Valutazione ambientale strategica del Pgt vigente e successive Varianti <input type="checkbox"/> Piano di zonizzazione acustica vigente (PZA), 2016

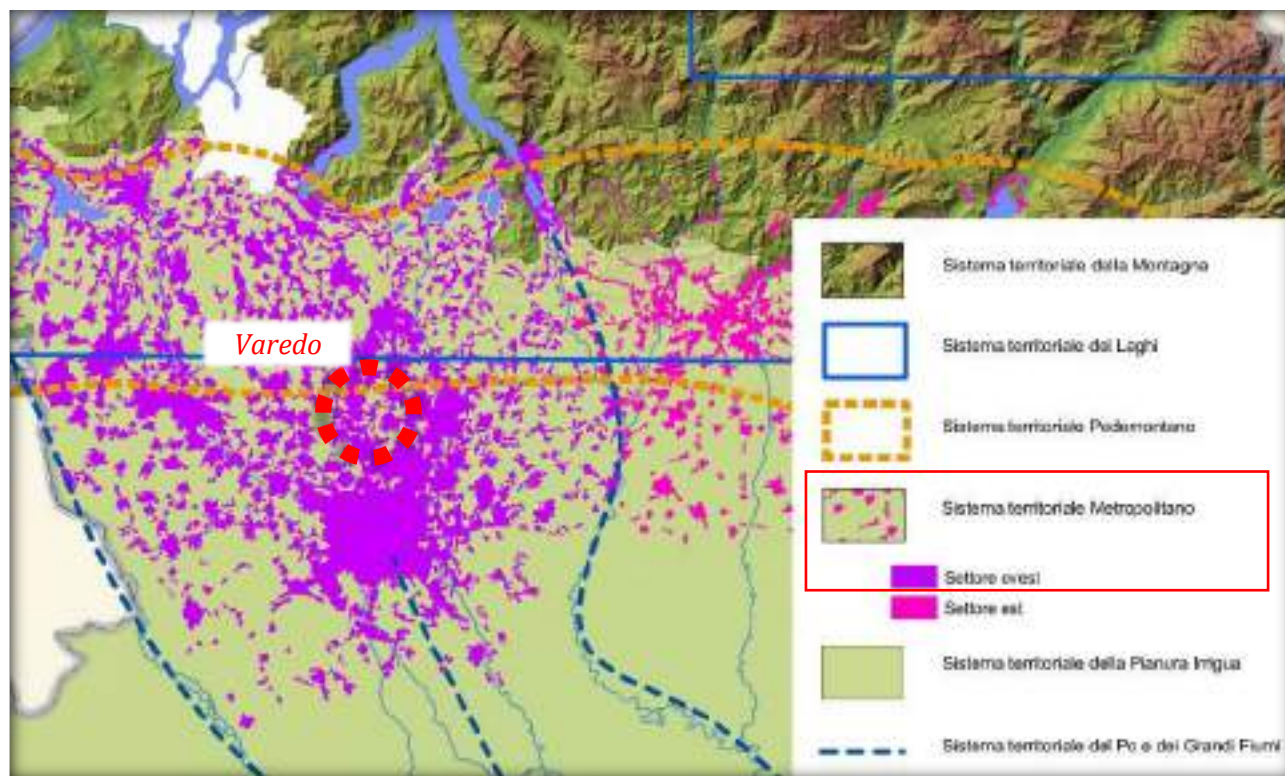
2.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

A livello regionale il Piano Territoriale Regionale è strumento di supporto a tutte le attività che interessano direttamente e indirettamente il territorio regionale, quale punto di convergenza di temi cruciali per il futuro della regione, che corrispondono alle questioni di compatibilità tra crescita economica e qualità della vita nel suo complesso, in termini di ambiente, accessibilità, sicurezza, bellezza e paesaggio. Il PTR vuole essere lo strumento di riferimento rispetto al quale le azioni sul territorio, da chiunque promosse, possano trovare un efficace coordinamento, in modo da contemperare le diverse esigenze locali e verificare la loro compatibilità con i più generali obiettivi di sviluppo territoriale definiti per ogni sistema territoriale in cui è articolato il territorio regionale.

Dal punto di vista dell'assetto territoriale regionale, il Comune di Varedo: i.) non è riconosciuto dal PTR come polarità regionale (cfr. Tav. 1 del DDP); ii.) non è interessato da specifiche zone di preservazione e salvaguardia ambientale individuate nel PTR (cfr. Tav. 2 del DDP)³, ad eccezione delle aree allagabili individuate dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (successivamente trattato); iii.) non è ricompreso all'interno di ambiti interessati da Piani Regionali Territoriali d'Area; iv.) è interessato da specifici obiettivi di interesse prioritario sia per il sistema della mobilità che per la difesa del suolo⁴; v.) è interessato dalla **RETE VERDE REGIONALE** (PTR – Piano Paesaggistico, normativa art.24) e della **RETE ECOLOGICA REGIONALE** (Deliberazione Giunta Regionale 30 dicembre 2009 - n. 8/10962), entrambe riconosciute dal PTR come Infrastrutture Prioritarie per la Lombardia⁵. Dal punto di vista dei sistemi territoriali in cui viene articolato il territorio Regionale, il **comune di Varedo ricade all'interno del settore ovest del SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO**.

Estratto della tavola 4 del PTR – I sistemi territoriali del PTR



³ Aggiornamento 2019.

⁴ Per la trattazione si rimanda al successivo par. 3.8.1. della presente sezione.

⁵ Per la trattazione si rimanda al successivo par. 3.8.4. della presente sezione.

Sistema territoriale metropolitano

Il Sistema Territoriale Metropolitano lombardo, ancor più rispetto agli altri Sistemi del PTR, non corrisponde ad un ambito geografico-morfologico; interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta. Esso fa parte del più esteso Sistema Metropolitano del nord Italia che attraversa Piemonte, Lombardia e Veneto e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si "irradia" verso un areale ben più ampio, che comprende l'intero nord Italia e i vicini Cantoni Svizzeri, e intrattiene relazioni forti in un contesto internazionale.

Il Sistema Metropolitano lombardo può essere distinto in due sub sistemi, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

Ad ovest dell'Adda si situa l'area metropolitana storica incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese-Lecco-Milano, convergente sul capoluogo regionale, caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli. Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitano, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.

Dal punto di vista del paesaggio, l'area metropolitana soffre di tutte le contraddizioni tipiche di zone ad alta densità edilizia e in continua rapida trasformazione e crescita. Questo fa sì che a fronte di un ricco patrimonio culturale - sono infatti presenti nell'area metropolitana lombarda città d'arte, singoli monumenti importanti e istituzioni culturali ed espositive di grande prestigio- si assista ad un peggioramento della qualità dei luoghi dell'abitare. I processi convulsi di crescita hanno in questi anni spesso cancellato o compromesso gli originari sistemi e strutture organizzative della città e del territorio, secondo logiche e disegni di cui spesso si fa fatica a cogliere il senso e l'unitarietà.

Si propone, di seguito, l'analisi SWOT relativa al Sistema territoriale Metropolitano.

Analisi SWOT del Sistema Territoriale Metropolitano

FATTORI ENDOGENI

PUNTI DI FORZA	
<i>Qualità utili al conseguimento degli obiettivi del sistema</i>	
Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> Abbondanza di risorse idriche Presenza o prossimità di molti Parchi regionali e aree protette
Territorio	<ul style="list-style-type: none"> Morfologia territoriale che facilita gli insediamenti e gli scambi Posizione strategica, al centro di una rete infrastrutturale importante di collegamento al resto d'Italia, all'Europa e al mondo Dotazione di una rete ferroviaria locale articolata, potenzialmente in grado di rispondere ai bisogni di mobilità regionale Dotazione di un sistema aeroportuale significativo Presenza capillare della banda larga e progressiva diffusione della banda ultra larga
Economia	<ul style="list-style-type: none"> Presenza del polo fieristico italiano a maggiore attrattività e di un importante sistema fieristico Eccellenza in alcuni campi produttivi ed innovativi (es. moda e design) Presenza di molte e qualificate università e centri di ricerca Presenza di forza lavoro qualificata e diversificata Presenza del principale centro finanziario italiano, sede della borsa Sistema ricettivo importante e presenza di fattori di attrazione turistica di rilievo (affari e cultura) Forte attrattività della città di Milano dal punto di vista turistico Presenza di un vivace centro di produzione culturale, editoriale, teatrale e televisiva Elevata propensione all'imprenditorialità Apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato
Paesaggio e patrimonio culturale	<ul style="list-style-type: none"> Presenza di parchi di considerevoli dimensioni e di grande interesse naturalistico Numerose città d'arte e prestigiose istituzioni espositive (Triennale) Aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale, paesaggistico e turistico Presenza di una realtà paesaggistica di valore, centri storici con una propria identità culturale, rete di navigli di interesse storico-paesaggistico
Sociale e	<ul style="list-style-type: none"> Sistema scolastico complessivamente buono, anche in termini di diffusione sul territorio

servizi	Integrazione di parte della nuova immigrazione Rete ospedaliera di qualità
---------	---

PUNTI DI DEBOLEZZA

Qualità dannose al conseguimento degli obiettivi del sistema

Ambiente	Elevato livello di inquinamento: atmosferico, delle acque, acustico, elettromagnetico, del suolo Presenza di impianti industriali a rischio di incidente rilevante Frammentazione del territorio: infrastrutture, linee tecnologiche, urbanizzazione
Territorio	Elevato consumo di suolo determinato da una forte dispersione degli insediamenti Elevata congestione da traffico veicolare e dei mezzi pubblici nei principali poli e sulle vie di accesso ai poli principali Necessità di allineamento della dotazione infrastrutturale e dei servizi per la mobilità rispetto ad una domanda crescente Spostamenti nelle conurbazioni e nelle aree periurbane fondati prevalentemente sul trasporto su gomma Esigenza di completamento dei nuovi collegamenti delle polarità di nuova formazione (es. Malpensa rispetto alla rete nazionale) Trasporto merci ferroviario di attraversamento che penetra nel nodo milanese Difficoltà di "fare rete" tra le principali polarità del Sistema Metropolitano Mancanza di una visione d'insieme e difficoltà di coordinamento tra enti locali per la pianificazione di area vasta e la gestione degli impianti di scala sovra comunale
Economia	Mancanza di un polo congressuale di rilevanza internazionale Percezione mancata o debole della complessità e dei problemi emergenti e irrisolti che devono essere affrontati per far fronte alle sfide della competitività internazionale Diffusione produttiva e tessuto caratterizzato da aziende di piccole dimensioni che non facilita ricerca e innovazione Elevata presenza di un'agricoltura di tipo intensivo ambientalmente non sostenibile
Paesaggio e patrimonio culturale	Bassa qualità degli insediamenti e dell'edificazione recente, dal punto di vista formale, funzionale e della vivibilità Scarsa attenzione alla tutela del paesaggio e tendenza alla tutela del singolo bene paesaggistico estraniandolo dal contesto Edificazione diffusa a bassa densità, che porta all'erosione di aree verdi, a parco, agricole o di pregio Scarsa qualità architettonica e inserimento paesaggistico delle opere infrastrutturali che contribuisce al loro rifiuto da parte delle comunità interessate Percezione di un basso livello di qualità della vita, in particolare per la qualità dell'ambiente e la frenesia del quotidiano, in un'economia avanzata in cui l'attenzione a questi aspetti diventa fondamentale
Sociale e servizi	Difficoltà a facilitare l'integrazione di parte della nuova immigrazione Presenza di sacche di marginalità e disparità sociale, in particolare in alcune zone delle grandi città

FATTORI ESOGENI

OPPORTUNITÀ

Qualità utili al conseguimento degli obiettivi del sistema

Ambiente	Possibilità di ottenere buoni risultati nella riduzione delle differenti tipologie di inquinamento cui è sottoposta l'area attraverso la ricerca, in particolare sfruttando modalità innovative
Territorio	Riconsiderazione del sistema di mobilità regionale e conseguente riduzione dell'uso dell'automobile, oltre all'avvio di una seria politica territoriale di potenziamento dei poli esterni al capoluogo connessa all'entrata a regime del Servizio Ferroviario Regionale Maggiore funzionalità del nodo ferroviario di Milano per il SFR e allontanamento di quote significative di traffico pesante dal nodo metropolitano centrale con risvolti positivi anche sulla qualità dell'aria attraverso la realizzazione di un sistema logistico lombardo con le relative infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne Sviluppo della rete ferroviaria nazionale per il traffico merci in cooperazione con la realizzazione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lotschberg) Valorizzazione della polarità urbane complementari rendendo l'assetto territoriale più sostenibile rispetto all'attuale modello insediativo Possibilità di attuare la riconversione di aree dismesse di grandi dimensioni Ridisegno in senso multipolare della regione metropolitana con uno sviluppo insediativo più sostenibile attraverso la realizzazione del Corridoio Mediterraneo Riequilibrio territoriale e produttivo connesso al pieno funzionamento di Malpensa POST EXPO – rafforzare le connessioni dell'Area dell'ex sito EXPO e Nuova Fiera Rho-Però con Milano, promuovendo una nuova centralità vitale; recuperare contesti degradati e di dismissione valorizzando le progettualità e l'azione di rinnovamento per migliorare i contesti paesaggistici e ambientali

Economia	Possibilità di completare la copertura della banda ultra larga mediante reti multifunzione, nella prospettiva “smart city”
	Presenza di aree industriali dismesse di grandi dimensioni e di elevata accessibilità per l'insediamento di impianti produttivi e di servizio (verde compreso)
	Possibilità di valorizzazione territoriale e produttiva connesse all'operatività della nuova fiera
	Possibilità di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a obiettivi di innovazione, condivisione di conoscenza, di competitività, di crescita sostenibile
	Ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, condivisione di servizi e intervento comune nell'affrontare i problemi del sistema, migliorandone nel complesso la competitività attraverso la cooperazione con le altre realtà che fanno parte del Sistema Metropolitano del Nord Italia
	Consolidamento della matrice rurale dell'area metropolitana quale azione strategica per contenere il consumo di suolo e definire un modello di sviluppo urbano-rurale più equilibrato che trovi nella multifunzionalità del territorio e nella diversificazione dell'attività agricola una risposta ai nuovi bisogni di cibo, energia, qualità ambientale e rigenerazione del paesaggio
	POST EXPO – riqualificazione dell'ex sito EXPO 2015 quale hub di ricerca e innovazione, non solo nell'ambito Life science ma in un'ottica multidisciplinare, volto a rafforzare la competitività e l'attrattività del sistema lombardo e generare un indotto positivo per tutto il territorio, attirando capitali e competenze
Paesaggio e patrimonio culturale	POST EXPO – sviluppare e promuovere il sistema dei servizi, riorganizzare e rafforzare il sistema della ricettività nelle diverse tipologie, privilegiando la qualità dell'offerta
	Maggiore fruizione e visibilità anche in termini turistici attraverso la creazione di una rete tra istituzioni culturali, anche al di fuori della regione
	Miglioramento della qualità di vita attraverso la realizzazione di una rete di parchi e aree a verde pubblico
	POST EXPO: garantire che il progetto di riqualificazione dell'area dell'ex sito EXPO sia occasione per promuovere la qualità progettuale dell'inserimento paesistico; strutturare la rete del verde regionale, mettendo a sistema le risorse ambientali e paesistiche

MINACCE / RISCHI

Qualità dannose al conseguimento degli obiettivi del sistema

Ambiente	Ulteriore riduzione della biodiversità a causa della tendenza alla progettazione di insediamenti e infrastrutture su un territorio saturo
	Rischio idraulico elevato in mancanza di un'attenta pianificazione territoriale e di una maggiore tutela della naturalità dei corsi d'acqua
	Peggioramento della qualità ambientale verso limiti irreversibili a causa del mancato intervento decisionale in materia di sostenibilità
Territorio	Rischio di non affrontare direttamente il problema della generazione del traffico alla radice a causa della rincorsa continua al soddisfacimento della domanda di mobilità individuale
	Rischio di un depotenziamento del polo di Milano a causa della mancanza di un progetto complessivo per il Sistema Metropolitano
	Congestione da traffico merci per un mancato sviluppo della rete nazionale prima dell'entrata in funzione a pieno regime delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg)
	POST EXPO – incrementare la gestione delle aree in carenza del coordinamento e dell'armonizzazione delle iniziative di rafforzamento dell'accessibilità
Economia	Rischio che le città e aree metropolitane europee in competizione con Milano attuino politiche territoriali, infrastrutturali e ambientali più efficaci di quelle lombarde e che di conseguenza l'area metropolitana perda competitività nel contesto globale
	Abbandono da parte di investitori e organizzazioni scientifiche avanzate, e incapacità di attrarre di nuovi a causa di problemi legati alla qualità della vita
	POST EXPO – benefici sullo sviluppo di nuove attività limitato alle aree più prossime
Paesaggio e patrimonio culturale	Rischio di una banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali a causa della mancata attenzione al tema paesaggistico
	Riproduzione delle caratteristiche negative che hanno spinto all'allontanamento dai luoghi di intensa urbanizzazione per ricercare una migliore qualità della vita (ambientale, sociale) nelle località di destinazione
	Diffusione, anche all'estero, di una percezione distorta del vivere nel Sistema Metropolitano lombardo, un'immagine grigia che potrebbe oscurare la bellezza del grande patrimonio storico-culturale ivi presente
	POST EXPO – limitata attenzione al contesto paesistico/ambientale nella realizzazione degli interventi

Si evidenziano, di seguito, gli obiettivi territoriali e gli indirizzi per l'uso del suolo che il PTR definisce per il Sistema territoriale Metropolitano.

Gli obiettivi del sistema territoriale di riferimento	
Obiettivi del Sistema territoriale Metropolitano	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ST1.1. Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale (ob. PTR 7,8,17) <input type="checkbox"/> ST1.2. Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale (ob. PTR 14, 17), tra cui: <ul style="list-style-type: none"> a) Sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa b) Favorire uno sviluppo rurale nelle aree periurbane in grado di presidiare gli spazi aperti e di contrastare il consumo di suolo, attraverso la capacità dell'attività agricola di generare funzioni multiple oltre a quella produttiva, contribuendo al riequilibrio ecosistemico, ambientale e paesaggistico oltre a creare occasioni di servizio alla città (manutenzione del territorio, punti vendita, fruizione, turismo, etc) <input type="checkbox"/> ST1.3. Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità (ob. PTR 16, 17) <input type="checkbox"/> ST1.4. Favorire uno sviluppo e riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia (ob. PTR 2, 13) <input type="checkbox"/> ST1.5. Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee (ob. PTR 2, 12, 24) <input type="checkbox"/> ST1.6. Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili (ob. PTR 2, 3, 4) <input type="checkbox"/> ST1.7. Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche territoriali (ob. PTR 3, 4, 5, 9, 14, 19, 20, 21), tra cui: <ul style="list-style-type: none"> a) Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'edificazione e dai fenomeni di dispersione insediativa, in particolare per quanto riguarda le aree agricole periurbane b) Valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura <input type="checkbox"/> ST1.8. Riorganizzare il sistema del trasporto merci (ob. PTR 2, 3) <input type="checkbox"/> ST1.9. Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza (ob. PTR 11, 23, 24) <input type="checkbox"/> ST.1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio (ob. PTR 5, 12, 18, 19, 20) <input type="checkbox"/> ST.1.12 Uso ottimale e razionale della risorsa suolo, tra cui: <ul style="list-style-type: none"> a) Limitare l'ulteriore espansione urbana: coerenza le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo b) Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio c) Limitare l'impermeabilizzazione del suolo <input type="checkbox"/> Favorire il recupero delle aree periurbane degradate con la riprogettazione di paesaggi compatti, migliorando il rapporto tra spazi liberi e edificati anche in relazione agli usi insediativi e agricoli
Indirizzi per l'uso del suolo nel Sistema territoriale Metropolitano	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Limitare l'ulteriore espansione urbana: coerenza le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo <input type="checkbox"/> Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio <input type="checkbox"/> Limitare l'impermeabilizzazione del suolo <input type="checkbox"/> Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale <input type="checkbox"/> Evitare la dispersione urbana <input type="checkbox"/> Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture <input type="checkbox"/> Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile, di buona qualità architettonica ed adeguato inserimento paesaggistico

Vengono di seguito riportati gli **obiettivi tematici** (TM) dei sistemi territoriali entro cui il territorio comunale di Varedo ricade, di maggiore pertinenza rispetto alla pianificazione comunale.

<p>Obiettivi tematici Ambiente Punto 2.1.1. DdP PTR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti (ob. PTR 1, 5, 7, 17) ➤ TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili, per assicurare l'utilizzo della "risorsa acqua" di qualità, in condizioni ottimali (in termini di quantità e di costi sostenibili per l'utenza) e durevoli (ob. PTR 3, 4, 7, 16, 17, 18) ➤ TM 1.7 Difendere il suolo e la tutela dal rischio idrogeologico e sismico (ob. PTR 1, 8, 15) ➤ TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli (ob. PTR 7, 8, 13, 16, 17) ➤ TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate (ob. PTR 14, 17, 19) ➤ TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale (ob. PTR 9, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24) ➤ TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico (ob. PTR 1, 2, 5, 7, 17, 18, 20, 22) ➤ TM 1.13 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento elettromagnetico e luminoso (ob. PTR 1, 2, 5, 7, 8, 11, 15, 17, 20, 22)
<p>Obiettivi tematici Assetto territoriale Punto 2.1.2. DdP PTR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TM 2.2 Ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate (ob. PTR 3, 4, 5, 7, 13, 18, 22) ➤ TM 2.3 Garantire un servizio di trasporto pubblico locale di qualità (ob. PTR 2, 3, 4, 5, 7, 17, 18, 22) ➤ TM 2.6 Promuovere la pianificazione integrata delle reti infrastrutturali e una progettazione che integri paesisticamente e ambientalmente gli interventi infrastrutturali (ob. PTR 7, 9, 13, 14, 15, 20, 21, 24) ➤ TM 2.9 Intervenire sulla capacità del sistema distributivo di organizzare il territorio affinché non si creino squilibri tra polarità, abbandono dei centri minori e aumento della congestione lungo le principali direttrici commerciali (ob. PTR 5, 6, 9, 13, 20, 21, 22) ➤ TM 2.10 Perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano (ob. PTR 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16, 20) ➤ TM 2.12 Garantire un'equilibrata dotazione di servizi nel territorio e negli abitati al fine di permetterne la fruibilità da parte di tutta la popolazione, garantendo ai comuni marginali un adeguato accesso ai servizi per arrestarne e ridurre l'emarginazione (ob. PTR 1, 2, 3, 9, 13) ➤ TM 2.13 Contenere il consumo di suolo (ob. PTR 2, 5, 6, 13, 14, 21)
<p>Obiettivi tematici Assetto economico/produttivo Punto 2.1.3. DdP PTR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TM 3.3 Incentivare il risparmio e l'efficienza energetica, riducendo la dipendenza energetica della Regione (ob. PTR 1, 3, 4, 5, 9, 11, 16, 17, 18, 21, 22) ➤ TM 3.7 Migliorare la sostenibilità ambientale del sistema delle imprese lombarde (ob. PTR 1, 7, 11, 17, 22, 24) ➤ TM 3.8 Migliorare la competitività del sistema industriale lombardo (ob. PTR 1, 2, 3, 11, 22, 23, 24)
<p>Obiettivi tematici Assetto economico/produttivo Punto 2.1.4. DdP PTR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TM 4.5 Riconoscere e valorizzare il carattere trasversale delle politiche inerenti il paesaggio e il loro carattere multifunzionale, con riferimento sia ai settori di potenziale rapporto sinergico (cultura, agricoltura, ambiente, turismo), sia a quei settori i cui interventi presentano un forte impatto sul territorio (infrastrutture, opere pubbliche, commercio, industria) e che possono ottenere un migliore inserimento ambientale e consenso sociale integrando i propri obiettivi con gli obiettivi di valorizzazione paesaggistica del contesto (ob. PTR 5, 10, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 24) ➤ TM 4.6 Riquilibrare e recuperare dal punto di vista paesaggistico le aree degradate o compromesse e mettere in campo azioni utili a impedire o contenere i processi di degrado e compromissione in corso o prevedibili (ob. PTR 5, 6, 8, 10, 13, 15, 16, 19, 20)
<p>Obiettivi tematici Assetto sociale Punto 2.1.5. DdP PTR</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TM 5.6 Incentivare comportamenti che riducano il rischio derivante ai cittadini da un cattivo utilizzo del mezzo di trasporto privato (ob. PTR 4, 7, 8) ➤ TM 5.7 Promuovere la salute e aumentare la sicurezza della popolazione e dei lavoratori (ob. PTR 4, 7, 8)

2.1.

L'integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14

A livello regionale il Piano Territoriale Regionale⁶ è strumento di supporto a tutte le attività che interessano direttamente e indirettamente il territorio regionale, quale punto di convergenza di temi cruciali per il futuro della regione, che corrispondono alle questioni di compatibilità tra crescita economica e qualità della vita nel suo complesso, in termini di ambiente, accessibilità, sicurezza, bellezza e paesaggio.

La revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR) costituisce un progetto complesso di conoscenza, valutazione e orientamento delle politiche per il governo del territorio, dove la connotazione territoriale rappresenta la sintesi di più strati di lettura delle diverse componenti: territoriale, paesaggistico-ambientale, socio-economica e culturale che, per la loro intrinseca natura, assumono connotati variabili nel tempo, difficilmente assemblabili tra loro e spesso indeterminabili a priori. Inoltre, è indubbia la complessità di questo percorso analitico-interpretativo, dinanzi ad una società liquida dove la capacità di leggere in anticipo i cambiamenti (socio-economici e quindi territoriali) diviene l'elemento nodale per progettare con lungimiranza la pianificazione territoriale dei prossimi decenni.

La Commissione europea ha posto un obiettivo quantitativo esplicito: consumo di suolo "zero" nel 2050.

A tale obiettivo è necessario e opportuno giungere progressivamente, valutando le reali previsioni di crescita e la concreta possibilità di riuso del patrimonio edilizio esistente.

La legge regionale 31/2014 pone pertanto un obiettivo chiaro per il governo del territorio della Lombardia: ridurre, attraverso l'adeguamento della pianificazione urbanistica vigente, il consumo di suolo libero in quanto "risorsa non rinnovabile e bene comune di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale ...", attivando al contempo la rigenerazione del suolo attualmente occupato da edificazioni.

La legge regionale assegna ai Comuni il compito di ridurre il consumo di suolo e di rigenerare la città costruita: è infatti il PGT lo strumento finale che, in ragione della legge urbanistica regionale, decide le modalità d'uso del suolo e sono i Comuni, con il supporto di Regione, Province e Città Metropolitana, che devono dare attuazione alle politiche urbanistiche e sociali per la rigenerazione.

La legge affida al Piano Territoriale Regionale (PTR) il compito invece di stabilire i criteri per ridurre il consumo di suolo differenziati per Ambiti territoriali omogenei; il PTR deve anche fornire alle Province, alla Città Metropolitana e ai Comuni i criteri per adeguare la pianificazione in atto, impostare i nuovi PTCP/PTM/PGT e rigenerare il suolo urbanizzato.

La legge 31 del 2014 conferisce al PTR un'efficacia maggiore di quanto non prevedesse la legge urbanistica del 2005, prima delle integrazioni introdotte dalla stessa legge 31.

Il PTR, dunque:

- si connota come progetto territoriale, in quanto stabilisce obiettivi quantitativi di riduzione del consumo di suolo articolati per territori (a scala provinciale e d'Ambito territoriale omogeneo);
- indica le procedure a livello di pianificazione locale per ottenere tale obiettivo;
- si pone l'obiettivo di salvaguardare i suoli liberi, anche in rapporto alla loro qualità, e detta criteri precisi per raggiungere tale obiettivo;
- compie una prima individuazione delle parti del territorio regionale ove la rigenerazione assume carattere territoriale.

⁶ il Consiglio regionale ha approvato, con deliberazione n. XI/411 del 19/12/2018, il Progetto di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14.

Il Progetto di Piano è suddiviso in CINQUE QUADRI:

1. QUADRO DELLA MISURA DELLE GRANDEZZE IN CAMPO E LE SOGLIE DI RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO

Il Piano misura il consumo di suolo in corso, ovvero la disponibilità di aree edificabili su suolo libero previste nei PGT vigenti, i fabbisogni di aree per la residenza e per le attività economiche della Regione, valutati sulla base di proiezioni demografiche ed economiche e la disponibilità di aree da recuperare attraverso processi di rigenerazione.

Sulla base di tali grandezze il Piano fissa le soglie regionali e provinciali tendenziali di riduzione del consumo di suolo, in funzione dei fabbisogni dei prossimi anni allocabili in aree di rigenerazione urbana.

2. QUADRO DELLA DEFINIZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI - ATO

Il PTR individua, nella tavola 01, sulla base delle analisi della struttura insediativa, della pianificazione di area vasta e delle unità tipologiche e geografiche di paesaggi, gli Ambiti territoriali omogenei per caratteristiche insediative, ambientali e paesaggistiche, quali “elementi base” per differenziare i criteri di riduzione del consumo di suolo e quali riferimenti territoriali unitari per l’articolazione del PTR e per la pianificazione sovralocale e locale.



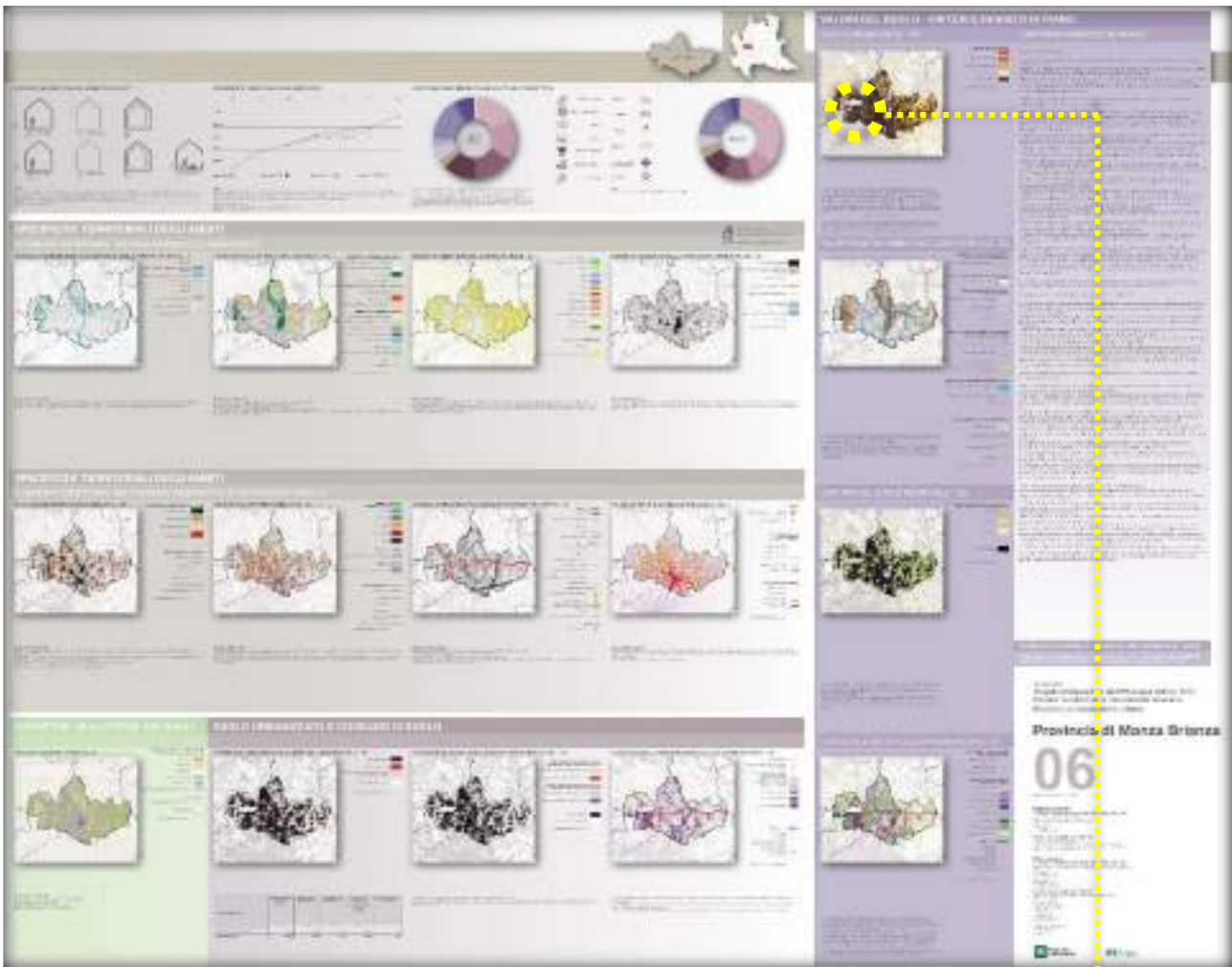
Tavola 01 dell’integrazione del PTR (approvato con DCR n. XI/411 del 19/12/2018): Ambiti Territoriali Omogenei

 Ambito della Brianza e Brianza orientale
Il comune di Varedo si colloca nell’ambito della Brianza, al confine con l’ambito Nord Milanese.

3. QUADRO DELLA QUALITÀ DEI SUOLI COME CRITERIO PER LA PIANIFICAZIONE

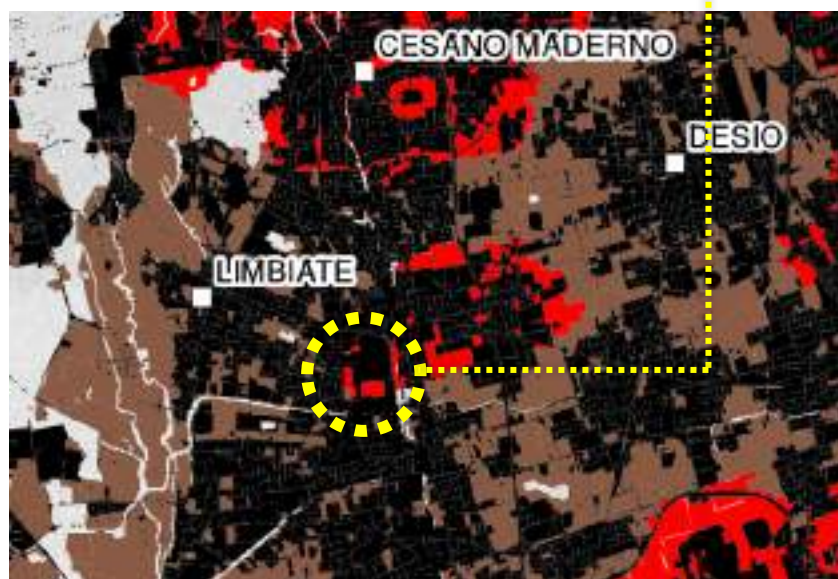
Il Piano delinea la struttura naturale e antropica del territorio lombardo e attribuisce ai suoli scale di valori per indirizzare le scelte di piano delle amministrazioni locali, ovvero per valutare, in funzione dell’attuazione della soglia di riduzione e delle necessità dimostrate dai fabbisogni, le localizzazioni edificatorie meno critiche.

I giudizi di valore sono riportati nelle tavole 05.D1, 05.D2 e 05.D3 e attengono alla rarità dei suoli utili netti (ossia i territori non urbanizzati ma potenzialmente idonei per conformazione fisica e per assenza di vincoli di totale inedificabilità ad accogliere sia le attività agricole, che gli insediamenti urbani), all’indice di urbanizzazione, alla qualità ambientale e paesaggistica e alla qualità agricola dei suoli.



Tav.06 dell'integrazione del PTR (approvato con DCR n. XI/411 del 19/12/2018): Provincia di Monza e della Brianza

Per la provincia di Monza e Brianza, la soglia provinciale di riduzione del consumo di suolo tra il 25 e il 30% per le funzioni residenziali e pari al 20% per le altre funzioni urbane (art. 3, comma 1 lett.o, l.r.31/14).



Committenti:
M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:
Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

Elementi della caratterizzazione degli Ambiti territoriali omogenei⁷

Brianza e Brianza Orientale: caratterizzazione dell'Ato di riferimento del Comune di Varedo

Territorio ricompreso tra il Lambro, l'Adda, i monti della Vallassina, e le ultime ondulazioni delle Prealpi che muoiono a Usmate. L'estensione dell'area ha fatto accostare al termine proprio (Brianza) la specificazione delle zone di relativa influenza: Brianza monzese (Monza, Vimercate), Brianza lecchese (Oggiono).

L'ambito della Brianza e della Brianza Orientale è di carattere interprovinciale e una parte insiste sul territorio della Provincia di Lecco.

L'indice di urbanizzazione provinciale, del 52,7%, è secondo, in tutta la Regione, solo a quello dell'Ambito di Milano della Cintura Metropolitana, di cui costituisce la naturale prosecuzione verso nord.

Il livello elevato del consumo di suolo restituisce il quadro di un sistema insediativo altamente conurbato, con concentrazioni particolarmente intense lungo le direttrici storiche della SS36 (Milano-Monza-Lecco), della SP6 (Monza-Carate) e verso Arcore-Vimercate. All'esterno di queste direttrici permane comunque un alto livello di urbanizzazione, connotato anche da alta diffusione insediativa.

A ciò si associa un'alta commistione tra diverse funzioni, terziarie, commerciali, manifatturiere, residenziali e di servizio. Nonostante siano presenti numerose infrastrutture, il grado di congestione dell'ambito è elevato.

Le modalità di sviluppo, per addizioni successive lungo tutte le direttrici viarie, hanno, infatti, progressivamente degradato l'efficienza complessiva del sistema.

Il tessuto rurale è, pertanto, relegato a funzioni periurbane e il valore dei suoli è più connotato alla loro rarità che non agli specifici caratteri agricoli. Solo nell'est Brianza e al confine con la Brianza lecchese la strutturazione delle aree libere assume caratteri più consistenti.

Il disegno della RER, di scala regionale, non è sufficiente ad affrontare i dettagli di progetto richiesti per la soluzione delle connessioni ambientali residue, di scala locale e localissima. Le residue aree libere sono comunque interessate da vari livelli di salvaguardia, di scala regionale o locale (Parco Regionale delle Groane, Parco Regionale della valle del Lambro, Parco regionale dell'Adda Nord, SIC e ZPS, PLIS Agricolo La Valletta, PLIS della Brianza Centrale nel Comune di Seregno, PLIS dei Colli Briantei, PLIS della Cavallera, PLIS della Brughiera Briantea, Parco del Molgora, Parco del Rio Vallone, classificazione delle aree agricole strategiche del PTCP).

Il sistema infrastrutturale è composto da alcune porzioni delle principali tratte viarie regionali (SS 35 del Lago di Como e dello Spluga – Valassina, SP dei Giovi - Comasina, tratta finale della A51 – tangenziale est di Milano e tratta finale della tangenziale nord di Milano) e dalla rete delle radiali ferroviarie di Milano. Il sistema dei trasporti pubblici è comunque connesso a quello di Milano.

Alcuni degli elementi infrastrutturali programmati, di livello regionale, dovrebbero permettere un miglioramento dell'accessibilità dall'esterno e dell'attraversabilità, in senso est-ovest dell'area (completamento della Pedemontana Lombarda, da Lomazzo a Dalmine, terza corsia della Milano Meda, adeguamento della linea ferroviaria Chiasso-Seregno-Monza-Milano, metro-tramvia Seregno Milano e prolungamento della metro-tramvia Limbiate Milano).

L'area gravita, storicamente, su Milano.

Alla scala locale il sistema di gravitazione è policentrico. Oltre a Monza, polo di livello regionale, è presente una fitta serie di poli di rango inferiore (Meda, Carate Brianza, Lissone, Desio, Seveso, ecc...), erogatori di servizi di scala sovracomunale e sede di centri produttivi (commerciali e manifatturieri) di elevata importanza.

Morfologia ed elementi costitutivi della struttura fisica	Sistema fisico delle colline e degli anfitratti morenici, dell'alta pianura diluviale e delle incisioni fluviali (Lambro e Seveso). Elementi del soprassuolo: fiumi principali (Lambro e Seveso, Torrente Molgora, Rio Vallone); residue presenze ripariali nei solchi incisi dei corsi d'acqua; residui boschivi nel bacino del Molgora.
---	---

Elementi di valore emergenti	<p><i>Parchi regionali:</i> Parco dell'Adda Nord, Parco delle Groane, Parco della valle del Lambro.</p> <p><i>SIC:</i> Boschi delle Groane, Valle del Rio Cantalupo, Valle del Rio Pegorino.</p> <p><i>Geositi:</i> Bevera di Briosco, Sasso di guidino, Morena di Camparada, Forra di Porto d'Adda.</p>
------------------------------	--

⁷ Estratto dal Documento "Analisi Socio-economiche e territoriali" della revisione del PTR.

Elementi identitari del sistema rurale	<p><i>PLIS:</i> Parco Agricolo La Valletta, Parco della Brianza Centrale nel Comune di Seregno, Parco dei Colli Briantei, Parco della Cavallera, Parco della Brughiera Briantea, Parco del Molgora, Parco del Rio Vallone.</p> <p><i>Tipologia:</i> paesaggio agrario dell'alta pianura asciutta, discontinuo e destrutturato, con perdita del carattere ordinatore lungo le direttrici di forte conurbazione. Presenza prevalente dell'agricoltura periurbana, con assunzione di valore delle aree libere residuali. Maggior strutturazione nella porzione orientale.</p> <p><i>Elementi:</i> prati e coltivazioni cerealicole residuali ad occidente. Vigneti, florovivaismo e prati stabili ad oriente. Vegetazione ripariale lungo i corsi d'acqua minori. Canale Villoresi e sistema irriguo all'estrema porzione meridionale.</p>
Elementi originari della struttura territoriale	<p><i>Elementi:</i> nuclei di antica formazione; torri, Castelli e architettura fortificata; archeologia industriale; molini e folle della valle del Lambro; ville e palazzi signorili, parchi e giardini; edifici religiosi e oratori; edifici rurali; strutture ferroviarie di interesse storico; centrali elettriche di interesse storico, dimore rurali ad elementi giustapposti a portico e loggiato.</p>
Evoluzione dei processi insediativi	<p><i>Soglia 1954:</i> area urbana di Monza, direttrici insediative conurbata della Comasina e per nuclei distinti delle radiali monzesi (Valassina, tra Monza e Carate e tra Monza e Vimercate).</p> <p><i>Periodo 1954 – 1980:</i> conurbazione indistinta di tutte le direttrici viarie, con addensamento delle conurbazioni preesistenti (Comasina). Forti espansioni di cintura dei nuclei urbani isolati periferici, con frammentazione e occlusione territoriale.</p> <p><i>Periodo 1980 – 2000:</i> ulteriore addensamento insediativo con completamento della occlusione territoriale.</p> <p><i>Periodo 2000 – 2012:</i> ulteriori addizioni urbane di margine dei sistemi conurbati.</p>
Densità e caratteri insediativi	<p><i>Tipologie insediative:</i> sistema insediativo prevalentemente conurbato della Brianza, ad alta frammentazione territoriale, con addensamenti o direttrici a più forte grado di conurbazione (Valassina, Monza-Carate, Monza-Vimercate).</p> <p><i>Caratteri dei sistemi insediativi:</i> densità da alte a medie nel sistema urbano di Monza e verso il nord Milano. Densità generalmente medie nel sistema territoriale esteso e frammentato della Brianza. Densità basse nella porzione di pendii morenici. Forte compresenza di sistemi produttivi, anche estesi, comunque diffusi in tutto il sistema insediativo.</p>
Sistema infrastrutturale esistente e di progetto	<p>Sistema viario passante (SS 35 del Lago di Como e dello Spluga – Valassina, SP dei Giovi - Comasina).</p> <p>Sistema tangenziale di Milano (A51 – tratta finale tangenziale est Milano).</p> <p>Sistema ferroviario, di livello regionale, passante. Presenza diffusa di stazioni del SFR.</p> <p>Elementi di progetto strategico: Pedemontana Lombarda. Adeguamento della linea Chiasso-Seregno-Monza-Milano. Metrotranvia di progetto Seregno Milano e Limbiate Milano (tratta finale). Terza corsia Milano-Meda.</p>
Polarità PTCP e sistema di relazioni	<p>Sistema fortemente policentrico su base locale. Oltre a Monza, polo di livello regionale, sono rilevabili una fitta serie di poli di rango inferiore (Meda, Carate Brianza, Lissone, Desio, Seveso, ecc...) rilevabili, pur se ad un rango inferiore al capoluogo, per tutte le componenti dei flussi stimati dalla matrice OD 2014 (motivi di lavoro, di studio e altro motivo).</p> <p>L'ambito ha un alto grado di gravitazione anche sull'area milanese.</p>
Qualità dei suoli	<p>Qualità dei suoli liberi residuali distribuita in modo disomogeneo.</p> <p>Alternanza delle classi "media" e "alta".</p> <p>Prevalenza della classe "alta" ad est e ad ovest.</p> <p>Prevalenza della classe "media" nel settore centrale.</p>

4. QUADRO DEI TERRITORI DELLA RIGENERAZIONE

Il Piano dichiara la rigenerazione territoriale e urbana come obiettivo prioritario. La rigenerazione urbana e il riuso delle aree dismesse e da bonificare, sostanziali per il contenimento del consumo di suolo, sono compiti che la legge affida ai Comuni lombardi, supportati da Regione, Province e Città Metropolitana.

Il PTR individua territori densamente urbanizzati ove la rigenerazione assume un ruolo determinante per la riduzione del consumo di suolo e la riorganizzazione dell'assetto insediativo a scala territoriale e urbana. In queste porzioni di territorio regionale le amministrazioni locali sono chiamate a un ruolo attivo e a procedure di collaborazione per ottenere in concreto la rigenerazione del tessuto esistente.

La Giunta regionale stabilisce con proprio atto gli incentivi e le misure di semplificazione delle procedure amministrative per facilitare la rigenerazione territoriale e urbana.

Areale 3 – Nord milanese e Brianza

Inquadramento dell'ambito di riferimento, in termini di territorio della rigenerazione, del Comune di Varedo.

Territorio di rilevante peso demografico, fortemente infrastrutturato con indice di suolo utile netto complessivo basso, forte incidenza di aree da recuperare ma alta qualità dei suoli utili netti. L'Areale contiene un capoluogo provinciale e numerosi poli di secondo e terzo livello – strettamente connessi alla Città Metropolitana. L'Amministrazione sovra comunale di riferimento è la Provincia di Monza e Brianza.

5. QUADRO DEL MONITORAGGIO

Il PTR attiva il processo di adeguamento della pianificazione delle Province/CM e dei Comuni chiesto dalla legge 31/2014 e lo organizza in modo da perseguire il raggiungimento della soglia regionale di riduzione del consumo di suolo, ma anche gli obiettivi della salvaguardia dei suoli liberi e di elevata qualità e del riuso del suolo urbanizzato, o meglio della rigenerazione del territorio e della città.

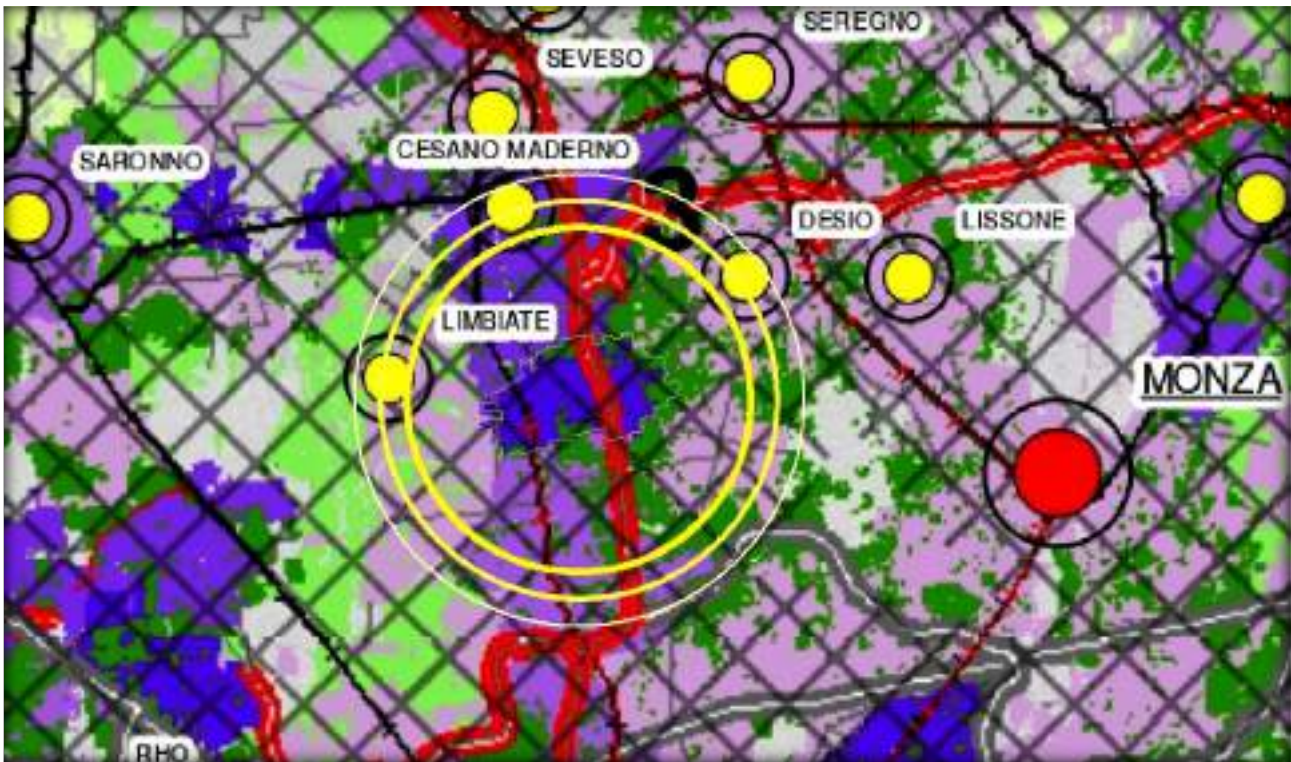


Tavola 05.D4 dell'integrazione del PTR (approvato con DCR n. XI/411 del 19/12/2018): Strategie e sistemi della rigenerazione





❖ Aree di programmazione della rigenerazione territoriale

Sono gli ambiti in cui i caratteri strategici e le potenzialità della rigenerazione assumono una rilevanza di scala regionale e in cui è opportuna una visione d'insieme delle aree della rigenerazione, affinché le strategie di sviluppo e riqualificazione, così come gli interventi, si inquadrino in un programma organico e sinergico di sviluppo e riorganizzazione territoriale.

1 – 21 (numero progressivo).
Il comune di Varedo si colloca nell'ambito di programmazione della rigenerazione territoriale n.3

❖ Incidenza delle aree da recuperare su superficie urbanizzata (rif. Tavola 04.C1)

L'incidenza è determinata dal rapporto tra superficie delle aree da recuperare e superficie urbanizzata. Le aree da recuperare comprendono le aree dismesse, come risultano nel SIT della Regione e le aree contaminate da bonificare, come risultano dalla banca dati AGISCO. La superficie urbanizzata è definita nella tavola 04.C1.

	0,01 – 2%	Incidenza trascurabile – le aree da recuperare non connotano la struttura urbana; la rigenerazione non costituisce una risorsa strategica
	2,01 – 5%	Incidenza bassa – le aree da recuperare non connotano la struttura urbana; la rigenerazione costituisce una risorsa
	5,01 – 12%	Incidenza alta – le aree da recuperare connotano la struttura urbana; la rigenerazione è necessaria
	12,01 – 42%	Incidenza critica – la presenza di aree da recuperare connota negativamente la struttura urbana; la rigenerazione costituisce una priorità <i><u>Il comune di Varedo si colloca nella classe di incidenza critica, espressiva dell'importanza di avviare una strategia rigenerativa del comparto ex Snia, che costituisce una priorità anche dal punto di vista della struttura urbana del comune stesso.</u></i>

CRITERI PER ORIENTARE LA RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO PER ATO

Come indicato dal punto 2 lettera b-bis del comma 2 dell'art. 19 della l.r. 12/05, il PTR declina i criteri di contenimento del consumo di suolo alla scala d'ambito, con specifico riferimento agli elementi di caratterizzazione evidenziati nella fase di analisi.

ATO 4 della Brianza e della Brianza Orientale

L'ambito della Brianza e della Brianza Orientale è di carattere interprovinciale e una parte insiste sul territorio della Provincia di Lecco.

L'indice di urbanizzazione provinciale, del 52,7%, è secondo, in tutta la Regione, solo a quello dell'Ambito di Milano della Cintura Metropolitana, di cui costituisce la naturale prosecuzione verso nord.

Il livello di criticità indotto dall'elevata urbanizzazione è ulteriormente aggravato dalla sua collocazione nella porzione più densa del sistema metropolitano lombardo. In quest'ambito, pertanto, deve trovare applicazione il criterio generale del PTR, di correlazione diretta tra alto indice di urbanizzazione, scarsità di suolo utile netto e incisività della politica di riduzione del consumo di suolo.

L'indice di urbanizzazione dei Comuni (tavola 05.D1) evidenzia una diversa distribuzione, sul territorio, dei livelli di criticità.

Le porzioni ad est e ad ovest dell'ambito sono caratterizzate da indici di urbanizzazione comunale inferiori (tavola 05.D1) a quelli della Brianza centrale e sono, quindi, connotate da un consumo di suolo minore.

In queste porzioni, però, si registrano condizioni diverse tra est e ovest.

La porzione ad ovest, ove si colloca Varedo, è connotata da una qualità dei suoli variabile (da alta a bassa – tavola 05.D3) e da un sistema delle tutele ambientali che investe una grossa percentuale di aree libere (Parco Regionale delle Groane – tavola 05.D2).

Probabilmente per effetto anche delle tutele indotte dal Parco Regionale e dalla sua posizione decentrata rispetto alle direttrici di primo sviluppo della Brianza, le previsioni di trasformazione sono, qui, meno intense che nel resto dell'ambito.

L'apporto della politica della rigenerazione al soddisfacimento dei fabbisogni insediativi sembra di scarsa entità, o comunque con un'incidenza non rilevabile alla scala regionale (tavole 04.C3 e 05.D4).

Le previsioni di trasformazione (tavole 04.C1 e 04.C2) non sembrano occludere i varchi di connessione ambientale residui e assumono, perlopiù, il carattere di completamento dei margini urbani.

Tuttavia, anche questo territorio appartiene alla porzione più densa dell'area metropolitana lombarda, dove i suoli liberi periurbani (rurali e non) assumono uno specifico ruolo per la definizione delle politiche di consumo di suolo.

La diminuzione di consumo di suolo deve essere incisiva. Sembra però possibile, stante l'assenza di significative alternative di rigenerazione, che il soddisfacimento di fabbisogni di breve periodo (indicativamente un ciclo di vigenza del DdP) possa anche riguardare quote di aree libere.

La maggior parte dell'ATO è ricompresa nella zona critica di qualità dell'aria di cui alla DGR IX / 2605 del 30/11/2011, corrispondente alle propaggini settentrionali dell'agglomerato di Milano e ai relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A. In tale porzione la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Inoltre, l'eventuale consumo di suolo previsto e/o riconfermato dovrà privilegiare i suoli direttamente connessi a reti infrastrutturali di trasporto pubblico o ai nodi di interscambio e definire meccanismi compensativi e/o di mitigazione che concorrano ad elevare il valore ecologico del tessuto urbano e delle reti ecologiche locali. Gli interventi di rigenerazione o riqualificazione del tessuto urbano dovranno partecipare in modo più incisivo che altrove alla strutturazione di reti ecologiche urbane, anche attraverso la restituzione di aree libere significative al sistema ecologico locale. Anche nel resto dell'ATO, ricompreso nella zona A (pianura ad elevata urbanizzazione) di qualità dell'aria, la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Laddove imprescindibile, il nuovo consumo di suolo dovrà privilegiare localizzazioni limitrofe al sistema locale dei servizi, alle reti di mobilità (preferibilmente di trasporto pubblico) e ai nodi di interscambio, prevedendo meccanismi compensativi e/o di mitigazione del sistema ambientale.

LA STRATEGIA REGIONALE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE (SRSA)

La Strategia⁸, prevista anche dal d.lgs. 152/2006, si pone, a monte, come strumento di riferimento per i piani che agiscono sul territorio, siano essi territoriali, settoriali o di altra natura ed è intesa come quadro di riferimento per tutte le valutazioni ambientali.

Aspetto fondamentale della SRSA è l'avvio di un processo di progressiva territorializzazione delle programmazioni urbanistiche e di pianificazione di scala regionale.

La proposta di territorializzazione⁹ avanzata in questa fase consta di tre momenti distinti:

- a. l'individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), proposti in questa fase di integrazione del PTR;
- b. la declinazione dei Quadri Ambientali di Riferimento (QAR) e la determinazione degli indicatori identificativi ai fini della applicazione della l.r.31/2014.
- c. Il progressivo popolamento degli indicatori di contesto riferiti ai QAR

I Quadri Ambientali di Riferimento (d'ora in poi QAR) qui prospettati sono finalizzati a delineare insiemi territoriali minimi, connotati da caratteri ambientali congruenti al loro interno, entro i quali gli indicatori di contesto assumano una ridotta variabilità così da consentire, in prospettiva, la definizione di un panel di indicatori con valori omogenei internamente alla realtà territoriale considerata, in termini di:

- Biopotenzialità territoriale (BTC). Unità di misura [Mcal/m³/anno]
La Biopotenzialità è una grandezza funzione del metabolismo degli ecosistemi presenti in un certo territorio e delle capacità omeostatiche e omeoretiche (di auto/riequilibrio) degli stessi. Rappresenta l'energia latente che gli ecosistemi presenti in un territorio sono in grado di accumulare.
- Habitat standard (HS). Unità di misura [m² abitante]
L'Habitat Standard pro-capite è uno standard ecologico che mette in relazione lo spazio utilizzato dall'uomo per vivere (Habitat umano) con il numero di individui che utilizzano quello spazio.

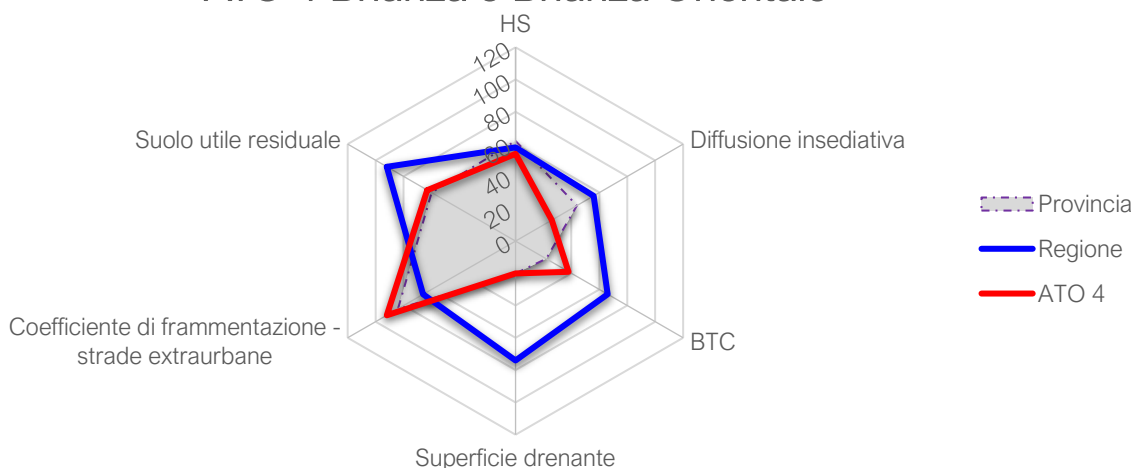
⁸ Dettagliatamente descritta all'interno del Rapporto ambientale della Valutazione Ambientale Strategica (Allegato, parte I) del processo di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14.

⁹ Questo strumento di territorializzazione trova le basi nel documento "Strategia di Sostenibilità ambientale per i Programmi Comunitari 2014/2020".

- -Indice di Superficie drenante. Unità di misura: [valore %]
L'indice misura, in termini percentuali, gli effetti dell'urbanizzazione sulla riduzione dei servizi erogati dal suolo libero. L'indice viene valutato secondo soglie di vulnerabilità.
- Diffusione insediativa. Unità di misura [adimensionale; valore %]
La diffusione insediativa induce un aumento di vulnerabilità sui sistemi sia ecologico che sociale. La frammentazione che l'urbanizzazione diffusa determina influisce sulla possibilità di utilizzo del territorio circostante, sui servizi ecosistemici erogabili dal suolo e sulle relazioni proprie dei sistemi paesistico-ambientali.
- Coefficiente di frammentazione. Unità di misura [adimensionale, classi]
indice di frammentazione riferito al territorio extraurbano, calcolato considerando la superficie degli ambiti territoriali e la somma degli sviluppi lineari delle strade di diverso livello gerarchico che insistono su tali ambiti, esternamente agli agglomerati urbani. Più alta è la frammentazione, più si riduce la dimensione media degli ambiti di territorio interclusi tra le infrastrutture.

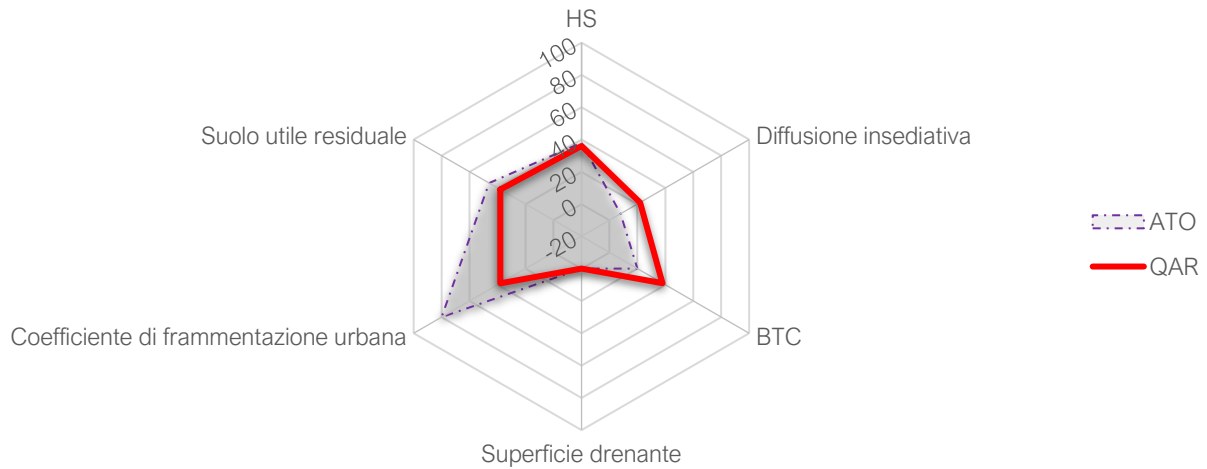
Segue, come prospetto di confronto immediato, il diagramma radar del singolo ATO, messo a confronto con i dati provinciali e regionali, e dei QAR di cui si compone, con la finalità di rappresentare graficamente lo scostamento dei valori dei 5 macroindicatori unitamente al suolo residuale per il singolo ATO/QAR rispetto ai valori degli stessi relativamente la Regione e la Provincia di appartenenza per l'ATO, mentre per il QAR rispetto all'ATO di appartenenza.

ATO 4 Brianza e Brianza Orientale



Premesso che il comune di Varedo si colloca nel **QAR 4-155** insieme ai comuni di Ceriano Laghetto, Cogliate, Lazzate e Misinto per un totale di oltre 5.200 ettari (che corrisponde a circa all'8,6% della superficie dell'ATO di riferimento) e 157.601 abitanti (ovvero il 15,2% del totale degli abitanti dell'ATO di riferimento), segue il diagramma radar di riferimento per lo scostamento dei valori del QAR dall'ATO di riferimento.

QAR 4-155 Brianza e Brianza Orientale



LA CORRELAZIONE TRA QAR E “CRITERI PER L’ATTUAZIONE DELLA POLITICA DI RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO”

Il supporto conoscitivo fornito dai QAR, in termini di aggregazione territoriale minima congruente e in termini di esito di calcolo degli indicatori descrittivi, offre ai diversi livelli di pianificazione strumenti aggiuntivi al fine di determinare le quote di riduzione delle previsioni di consumo di suolo, avendo come riferimento gli effetti sulla vulnerabilità, sulla dotazione di servizi ecosistemici, sulla resilienza estesi ad insiemi territoriali coerenti e omogenei.

A tale fine, il progetto di integrazione del PTR l.r.31/2014, assume tra i suoi “Criteri per l’attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo”, nei “Criteri per la specificazione, da parte dei PTCP, delle soglie di consumo di suolo alla scala comunale” il titolo “Territorializzazione della soglia per Quadri Ambientali di Riferimento (QAR)” con il quale si specifica che il PTCP valuta la soglia di riduzione anche in base ai contenuti della scheda: “Il PTCP considera gli effetti sugli indicatori di VAS, per Ato e per singolo QAR, conseguenti all’applicazione della soglia di riduzione di consumo di suolo anche valutando scenari alternativi nella definizione della soglia.”

3.

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Piano paesaggistico regionale (PPR), pur essendo sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantiene comunque una propria compiuta unitarietà ed identità¹⁰, e presenta una duplice natura (articolo 10, comma 1 della Normativa del PPR):

- il PPR ha natura di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo;
- il PPR ha natura di strumento di disciplina paesaggistica del territorio.

IL PPR COME QUADRO DI RIFERIMENTO PAESAGGISTICO (QRP)

Il QRP contribuisce alla programmazione regionale, in quanto costituisce quadro di orientamento (articolo 12, comma 2 della normativa del PPR) della tutela paesaggistica. Nello specifico:

- tratta i temi relativi alle specificità paesaggistiche del territorio lombardo, alle sue articolazioni interne, alle strategie utili a conseguire gli obiettivi di tutela;
- propone, nel dettaglio, letture strutturate e articolate del territorio e dei paesaggi lombardi, segnalando i valori e i fattori di identità, ovvero i processi di degrado [omissis] proponendo le opportune azioni di tutela e di recupero;
- i contenuti del Quadro di Riferimento Paesaggistico hanno in generale valore indicativo.

Nello specifico, il quadro di riferimento paesaggistico del Piano paesistico regionale (articolo 11 della normativa del PPR) con cui la Variante deve confrontarsi per la costruzione del quadro di riferimento paesaggistico locale, è costituito dai seguenti elaborati:

- I paesaggi della Lombardia: ambiti e caratteri tipologici (volume 2)¹¹;
- L'immagine della Lombardia (volume 2)¹²;
- Osservatorio paesaggi lombardi (volume 2 bis);
- Principali fenomeni regionali di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado (volume 2)¹³;
- Analisi delle trasformazioni recenti (volume 3)¹⁴;
- Cartografia di piano (si veda di seguito);
- Abachi delle principali informazioni di carattere paesistico-ambientale articolato per comuni:
 - Volume 1 – “Appartenenza ad ambiti di rilievo paesaggistico regionale”;
 - Volume 2 – “Presenza di elementi connotativi rilevanti”;
- Repertori (volume 2)¹⁵.

¹⁰ Il Piano Territoriale Regionale, in applicazione dell'art. 19 della L.R. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.Lgs. 42/2004). Il PTR recepisce consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente in Lombardia dal 2001, integrandone e adeguandone contenuti descrittivi e normativi e confermandone impianto generale e finalità di tutela.

¹¹ Elaborato contenente la descrizione degli ambiti geografici e delle unità tipologiche di paesaggio rilevate a scala regionale entro cui vengono collocati i territori comunali e i corrispettivi indirizzi di tutela (trovano rappresentazione nella Tavola A).

¹² Illustrazione fotografica esemplificativa delle forme fisiche, ambienti naturali, paesaggio storico, paesaggio agrario, i paesaggi della montagna e i paesaggi della trasformazione.

¹³ Fenomeni che trovano rappresentazione nelle tavole F, G e H del Piano paesistico regionale.

¹⁴ Le tavole evidenziano le trasformazioni rilevate dal confronto tra le due edizioni 1980/83 e 1994 della Carta Tecnica Regionale. La comparazione di queste tavole con le cartografie e le foto aeree più recenti permette di comprendere le tendenze trasformative che si sono poi arrestate o modificate e quelle che invece risultano confermate anche nei successivi 10/15 anni.

¹⁵ Elenco articolato per comune degli elementi di interesse paesaggistico di interesse regionale, rappresentazione nella rispettiva cartografia di Piano (Tavole B, C, D ed E), articolati in: i.) Luoghi dell'identità, ii.) paesaggi agrari tradizionali, iii.) geositi e siti Unesco,

IL PPR COME STRUMENTO DI DISCIPLINA PAESAGGISTICA

È possibile dunque ricostruire l'inquadramento paesaggistico territoriale dall'analisi della Cartografia di Piano di corredo al Piano Paesaggistico Regionale, la quale permette di individuare in modo mirato gli elementi paesaggistici di rilevanza naturale presenti sul territorio comunale, ovvero permette di accedere in modo mirato alla lettura dei documenti del quadro paesaggistico regionale, rimandando non solo ai principali strumenti ed elaborati descrittivi ovvero prescrittivi di riferimento per desumere le principali prescrizioni, ma anche alle linee di indirizzo per la tutela e valorizzazione delle rilevanze paesaggistiche esistenti sul territorio comunale.

ELABORATO	INQUADRAMENTO COMUNALE	INDIRIZZI DI TUTELA VIGENTI
Tavola A Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio	Fascia Alta Pianura: paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta	(cfr. indirizzi di tutela Paesaggi Lombardia Vol. 2 par. 4.4., par. VIII) (cfr. Indirizzi tutela, Parte I, punti 4.1)
Tavola B Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico	Rete idrografica naturale	(cfr. art. 20 delle Nta PPR Titolo III)
Tavola C Istituzioni per la tutela della natura	-	
Tavola D Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale	-	
Tavola D1 a Quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici: Lago Maggiore e Ceresio	-	
Tavola D1 b Quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici: Lago di Lugano, di Como e di Lecco	-	
Tavola D1 c Quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici: Lago d'Iseo	-	
Tavola D1 d Quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici: Lago di Garda e Lago d'Idro	-	
Tavola E Viabilità di rilevanza paesaggistica	-	-
Tavola F Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale	Area del sistema metropolitano lombardo con forte presenza di aree di frangia destrutturate	Indirizzi di Tutela, Parte IV, par. 2.1
Tavola G Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale	Area del sistema metropolitano lombardo con forte presenza di aree di frangia destrutturate; ambiti interessati da interventi di	Indirizzi di Tutela, Parte IV, parr. 2.1, 2.3.

iv.) strade panoramiche, tracciati guida paesaggistici, belvedere, visuali sensibili, punti di osservazione del paesaggio; v.) infrastrutture idriche artificiali e principali navigli storici, vi.) canali di bonifica e irrigui, vii.) monumenti naturali, viii.) riserve naturali, parchi regionali e nazionali, ix.) Siti Natura 2000 e aree di particolare interesse ambientale-paesistico.

ELABORATO	INQUADRAMENTO COMUNALE	INDIRIZZI DI TUTELA VIGENTI
	grande viabilità programmati (Pedemontana)	
Tavole H Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti	Area del sistema metropolitano lombardo con forte presenza di aree di frangia destrutturate, neo-urbanizzazioni (incremento della superficie urbanizzata maggiore del 1% nel periodo 1999-2004), interventi di grande viabilità programmati, aree industriali dismesse.	(Cfr. Elaborato “Principali fenomeni di degrado e compromissione del paesaggio e situazioni a rischio di degrado”) (cfr. Indirizzi Tutela, Parte IV, p.ti 2.1, 2.2., 2.3., 4.5.)
Tavole I (a b, c, d, e, f, g) Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge – articoli 136 e 142 del D. Lgs. 42/04	Aree di rispetto dei corsi d’acqua tutelati ¹⁶	Art. 14 Nta PPR (adeguamento 2017)

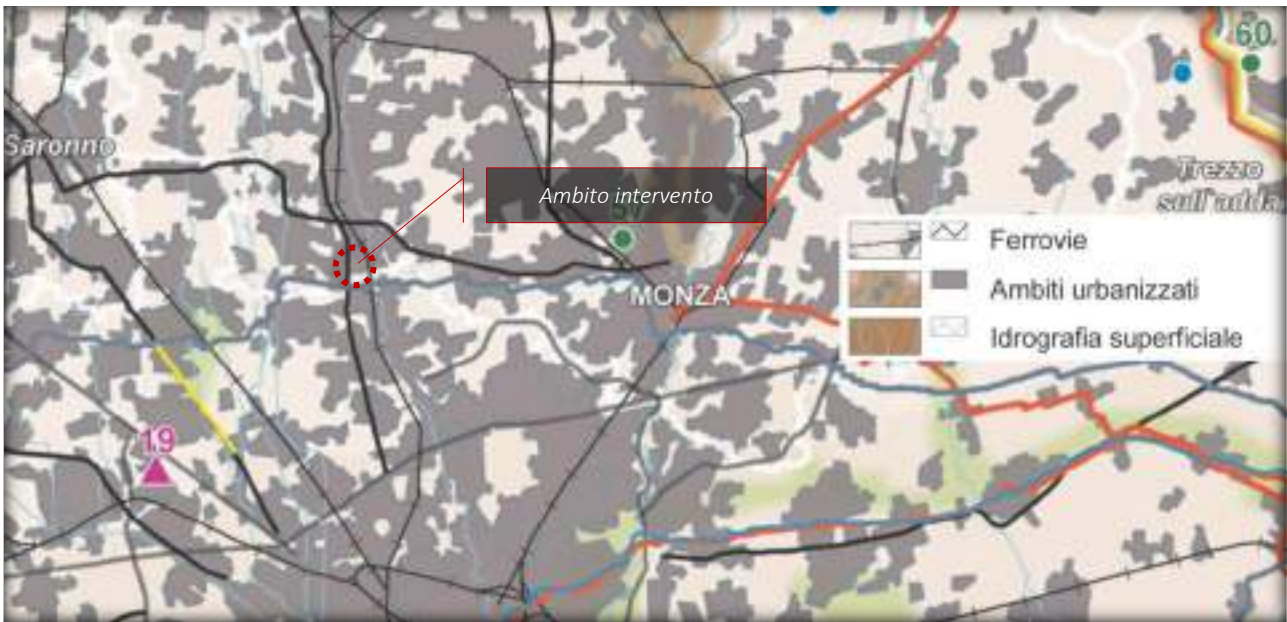
Dall’analisi delle prescrizioni paesaggistiche regionali, si dà evidenza che:

- il PTR non individua il sito ex SNIA come sito contaminato di interesse nazionale (Tav. H3)
- il territorio comunale non è direttamente interessato da elementi di disciplina immediatamente operativi di cui al Titolo III delle norme del Piano paesistico regionale, ad eccezione della presenza del corso d’acqua naturale del torrente Seveso (tuttavia non interessato dal Masterplan in oggetto), per cui la normativa regionale definisce i seguenti obiettivi di tutela e riqualificazione paesaggistica (cfr. c. 2 art. 20 Nta del PPR):
 - a. Salvaguardare e migliorare i caratteri di naturalità degli alvei e degli ambiti dei corsi d’acqua, anche tramite un’attenta gestione della risorsa idrica e degli interventi di regimazione idraulica, al fine di garantire un’adeguata presenza d’acqua;
 - b. Tutelare le specifiche connotazioni vegetazionali e gli specifici caratteri geo-morfologici dei singoli torrenti e fiumi;
 - c. La tutela e il miglioramento dei paesaggi naturali anche in funzione degli obiettivi regionali di salvaguardia della biodiversità e di ricostruzione di connessioni ecologiche
 - d. salvaguardare e valorizzare il sistema di beni e opere di carattere storico-insediativo e testimoniale che connotano i diversi corsi d’acqua, quale espressione culturale dei rapporti storicamente consolidati tra uomo e fiume, compatibilmente con il livello di rischio idrogeologico presente;
 - e. riqualificare le situazioni di degrado ambientale e la riqualificazione ambientale e ricomposizione paesaggistica, correlati ad interventi di difesa e gestione idraulica, con specifico riferimento alla individuazione di nuovi spazi di possibile esondazione del fiume, coerentemente agli indirizzi del PAI.
 - f. La promozione di forme di fruizione sostenibile tramite l’individuazione di itinerari, percorsi e punti di sosta da valorizzare e potenziare o realizzare

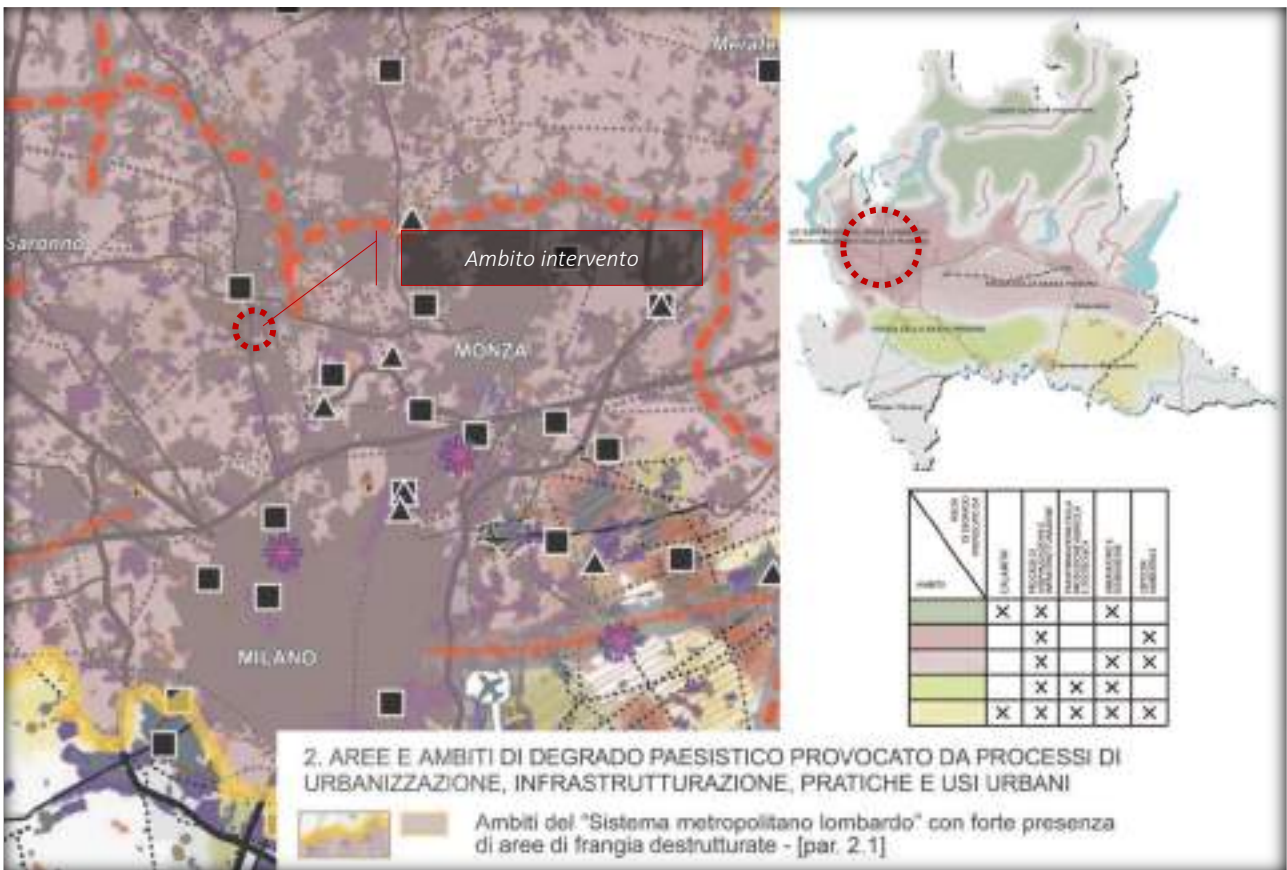
Predetti obiettivi vengono assunti e declinati operativamente nell’ambito del Contratto di fiume e del Progetto strategico di sottobacino del Torrente Seveso (approvato con Dgr. n. X/7563 del 18/12/2017) approfonditi nella presente sezione.

A seguire si dà conto delle informazioni essenziali, oltre che propedeutiche per la verifica di assoggettabilità dell’ambito oggetto di Variante, derivanti dagli estratti dell’impianto cartografico del PPR.

¹⁶ La Regione Lombardia in attuazione dell’art.1-quater della legge 431/85, ha approvato, con deliberazione della Giunta Regionale n. 4/12028 del 25 luglio 1986, l’elenco dei corsi d’acqua pubblici lombardi vincolati ai sensi dell’art.1, 1° comma, lett.c), della legge 431/85 e quelli esclusi dal suddetto vincolo per la loro irrilevanza ai fini paesaggistici (vanno prese in considerazione anche le due successive delibere di rettifica della G.R., n.4/14809 del 25.11.86 e n.4/32665 del 17.5.1988).



Estratto tav. B del PPR di Lombardia



Estratto tav. F-G-H del PPR di Lombardia

Il territorio di Varedo, per quanto non soggetto a rilevanti ambiti di potenziale degrado, rientra nella vasta categoria di aree di frangia destrutturate, intese come parti del territorio periurbano costituite da piccoli e medi agglomerati, dove spazi aperti urbanizzati e oggetti architettonici molto eterogenei fra loro, privi di relazioni spaziali significative, alterano fortemente le regole dell'impianto morfologico preesistente fino a determinarne la sua totale cancellazione e la

sostituzione con un nuovo assetto privo di alcun valore paesaggistico ed ecosistemico, che presenta situazioni in essere o a rischio di degrado e/o compromissione. Le criticità riguardano soprattutto l'impovertimento/perdita di qualsiasi forma di identità paesaggistica e talvolta di condizioni minimali di abitabilità. Per il comune in oggetto si ha soprattutto:

- frammentazione, omologazione e “banalizzazione” del paesaggio degli spazi aperti, aggravata dalla recente tendenza alla densificazione o alla rarefazione degli insediamenti, con interclusione, frammentazione e dequalificazione diffusa delle aree agricole periurbane, insufficienza e mancanza di qualità architettonico-spaziale e funzionale degli spazi d'uso pubblico, perdita delle visuali lontane;
- scarsa qualità architettonica e ambientale degli insediamenti produttivi e logistici;
- presenza invasiva delle infrastrutture a rete, sia viabilistiche che per il trasporto dell'energia e delle opere finalizzate alla sua produzione;
- presenza di aree sottoutilizzate e dismesse in abbandono;

Per far fronte a talune criticità, gli indirizzi di riqualificazione del PPR prevedono l'integrazione degli aspetti paesaggistici nelle politiche e nelle azioni di Pianificazione territoriale e di Governo locale del territorio, in riferimento all'intero territorio comunale; in riferimento all'ambito in oggetto, si tiene conto degli indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio per i quali si prevede l'integrazione degli aspetti paesaggistici nelle politiche e nelle azioni di Pianificazione territoriale e di Governo locale del territorio. Infatti, tra le azioni puntuali, il PPR pone l'accento sulla pianificazione attenta delle nuove previsioni di sviluppo, alla chiara forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con una specifica attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa.



Estratto tav. I del PPR di Lombardia

IL QUADRO DI RIFERIMENTO PAESAGGISTICO: I PAESAGGI DI LOMBARDIA

Il territorio regionale è stato suddiviso in 6 fasce longitudinali corrispondenti alle grandi articolazioni dei rilievi, che partendo dalla bassa pianura a nord del Po, si svolgono attraverso l'alta pianura, la collina, la fascia prealpina fino alla catena alpina. Entro queste fasce sono identificati i caratteri tipologici del paesaggio lombardo.

La fascia entro cui si trova il comune di Varedo è l'Ambito geografico n. 8 della Brianza e Brianza orientale, così descritto all'interno del par. 3.8. del volume 2 del Piano paesistico "I paesaggi della Lombardia: ambiti e caratteri tipologici":

Paragrafo 3.8 Brianza

«Brianza è denominazione della quale non si conoscono né l'origine, né il significato, né i limiti, sebbene i più la conterminino fra il Lambro, l'Adda, i monti della Vallassina, e le ultime ondulazioni delle Prealpi che muoiono a Usmate». Secondo l'opinione di Cesare Cantù il territorio della Brianza sarebbe dunque da limitare entro un ambito molto più ridotto di quanto la notorietà del nome abbia potuto amplificare specie negli ultimi decenni. L'eccessiva estensione dell'area ha peraltro fatto accostare al termine proprio (Brianza) la specificazione delle zone di relativa influenza: Brianza monzese (Monza, Vimercate), Brianza lecchese (Oggiono), Brianza comasca (Cantù, Mariano Comense).

Solennemente celebrato da Stendhal, il paesaggio della Brianza dei secoli XVIII e XIX possedette probabilmente il primato fra quelli prodotti dalla tenace applicazione dell'uomo alla natura. Le colture del gelso e della vite, le coltivazioni sui terrazzi naturali („ronchi”), il disegno insediativo composto da una miriade di piccoli nuclei rurali, la trama diffusa delle residenze nobiliari, la morbida connotazione dei rilievi specchianti talora in piccoli o piccolissimi laghi, l'inviluppamento della vegetazione a cingere i colli e a discendere i solchi fluviali, tutto ciò componeva il pregio e il valore ineguagliabile di tale paesaggio. Lo si sarebbe detto quasi predisposto dalla natura, cioè dalle morene dei ghiacciai quaternari, a essere nei secoli plasmato in questa fatta.

Già Gadda, nella prima metà del Novecento, coglie però con ironia i processi involutivi del paesaggio brianzese: l'affastellarsi delle piccole imprese artigianali, l'adozione di tipologie edilizie del tutto avulse dalla tradizione locale come segno di affrancamento dal passato e di un raggiunto benessere economico, la perdita insomma di una nobile identità locale che non solo la villa gentilizia, ma pure la più modesta cascina aveva fino ad allora saputo conservare.

Questa involuzione ha raggiunto negli anni „80 il suo parossismo con la quasi generale rimozione di connotati, scenari, ambienti che possano, entro certi limiti spaziali, identificare i caratteri costitutivi di questo paesaggio. Caratteri peraltro non deboli, ma di forte consistenza (basti pensare solo al sistema delle residenze nobiliari se inteso nella sua articolazione spaziale che spesso debordava oltre lo spazio proprio della villa per abbracciare i dintorni con filari, fughe prospettiche, pertinenze campestri ecc.), che probabilmente hanno ceduto sotto l'eccezionale dinamismo produttivo di questa zona negli ultimi decenni. In alcuni casi (p.e. Inverigo) i vincoli paesaggistici, peraltro diffusi, hanno saputo preservare almeno in parte l'integrità del paesaggio ma non forse la riproposizione di un canone interpretativo delle modificazioni più vicino alla lettura storica del territorio. Valgano a questo titolo le troppe realizzazioni di aree residenziali a bassa densità e con largo consumo di suolo, contro il degrado e lo spopolamento dei vecchi nuclei rurali; oppure l'evidentissima dissonanza delle moderne tipologie industriali non solo rispetto alla tradizione vetero-produttiva della zona, capace di ragguardevoli modelli, ma anche fra loro stesse nell'uso di materiali, forme e stili.

Il nuovo paesaggio della Brianza è un paesaggio d'importazione, contaminato dalle tentazioni metropolitane, ridondante d'immagini e messaggi fino a costruire nuove forme di percezione (basata su pochi, enumerabili, nuovi „fuochi” di riconoscibilità: svincoli, ipermercati, edifici con particolari accenti espressivi ecc.) e di fruizione (esclusivamente veicolare). Lontanissimo in questo senso da un processo rinnovativo coerente e duraturo, il paesaggio di questo territorio riflette invece tutta la precarietà, il senso di polimorfismo e di transitorietà della nostra civiltà post-industriale. Già oggi si avverte la decadenza del paesaggio urbano delineato nella Brianza da non più di tre decenni or sono: i vecchi mobilifici e la teoria dei loro spazi commerciali espositivi, il tessuto dei villini di prima espansione, la trama delle strade vicinali. Ed è questo il probabile futuro, vale a dire una continua, progressiva metabolizzazione di scenari paesistici, mutabili nel trascorrere di poche generazioni, su spazi più o meno dilatati e con un sempre più ingombrante repertorio di scorie edilizie o infrastrutturali difficili da reinserire o rimuovere.

Dall'analisi della tavola A del PPR, si può vedere come Varedo risulti collocato nella Fascia dell'alta pianura, caratterizzata da paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta, di seguito descritto.

Paragrafo 4.4 Fascia dell'alta pianura – VIII Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta

Nella parte occidentale della Lombardia il passaggio dagli ambienti prealpini alla pianura non è repentino. Vi si frappongono le ondulazioni delle colline moreniche ma anche, in un quadro ormai definito da linee orizzontali, le lingue terrazzate formati dalla disgregazione delle morene terminali dei ghiacciai quaternari. Il successivo passaggio alla fascia dell'alta pianura è quasi impercettibile risultando segnato perpendicolarmente solo dallo spegnersi dei lunghi solchi d'erosione fluviale (Olona, Lambro, Adda, Brembo ecc.). La naturale permeabilità dei suoli (antiche alluvioni grossolane, ghiaiose-sabbiose) ha però ostacolato l'attività agricola, almeno nelle forme intensive della bassa pianura, favorendo pertanto la conservazione di vasti lembi boschivi - associazioni vegetali di brughiera e pino silvestre - che in altri tempi, assieme alla bachicoltura, mantenevano una loro importante funzione economica. Il tracciamento, sul finire del secolo scorso, del canale irriguo Villoresi ha mutato queste condizioni originarie solo nella

Committenti:

M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:

Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

Lo stato dell'ambiente – Parte I: Il quadro programmatico di riferimento

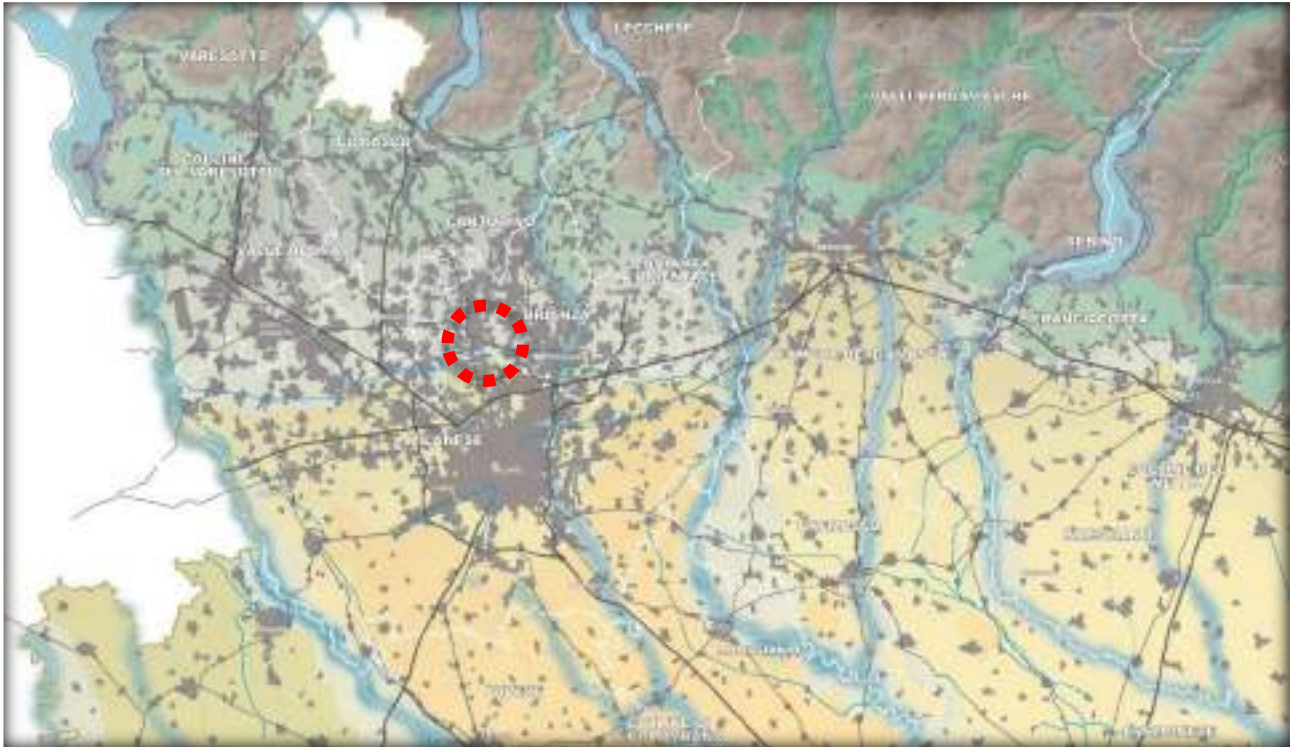
Parte I

27

parte meridionale dell'alta pianura milanese, in aree peraltro già allora interessate da processi insediativi. È su questo substrato che si è infatti indirizzata l'espansione metropolitana milanese privilegiando dapprima le grandi direttrici stradali irradiantesi dal centro città (Sempione, Varesina, Comasina, Valassina, Monzese) e poi gli spazi interclusi.

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

Estratto della tavola A del PPR – Ambiti geografici e Unità Tipologiche di paesaggio



3.1.

Il sistema degli obiettivi derivanti dal Piano Paesaggistico Regionale

Si estraggono di seguito gli obiettivi della programmazione regionale rispetto agli ambiti paesaggistici in cui ricade il territorio comunale di Varedo.

PAESAGGI DEI RIPIANI DILUVIALI E DELL'ALTA PIANURA ASCIUTTA*Il suolo, le acque.*

L'eccessiva urbanizzazione tende a compromettere il sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo. Occorre dunque tutelare le residue aree di natura e la continuità degli spazi aperti.

Il sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo deve essere ovunque salvaguardato, come condizione necessaria di un sistema idroregolatore che trova la sua espressione nella fascia d'affioramento delle risorgive e di conseguenza nell'afflusso d'acque irrigue nella bassa pianura.

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

Le brughiere.

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

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

I coltivi.

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

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

Gli insediamenti storici e le preesistenze.

Nell'ambito territoriale oggetto di studio gli insediamenti storici seguono tendenzialmente l'andamento, pure longitudinale dei terrazzi o delle depressioni vallive (per esempio la valle del Seveso). Il forte addensamento di questi abitati e la loro matrice rurale comune - si tratta in molti casi dell'aggregazione di corti - costituisce un segno storico in via di dissoluzione per la generale saldatura degli abitati e le trasformazioni interne ai nuclei stessi. Si tratta, nei centri storici, di applicare negli interventi di recupero delle antiche corti criteri di omogeneità constatata l'estrema parcellizzazione proprietaria degli immobili che può dar luogo a interventi isolati fortemente dissonanti. Come pure vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinatori di un intero agglomerato. Gli interventi di riorganizzazione o riqualificazione territoriale devono, inoltre, evitare l'accerchiamento e "l'annegamento" di tali nuclei e abitati nel magma delle urbanizzazioni recenti, anche tramite un'adeguata e mirata pianificazione del sistema degli spazi pubblici e del verde.

Le percorrenze.

Si impongono consistenti interventi di ridefinizione paesaggistica delle maggiori direttrici stradali essendo ormai quasi del tutto compromessi gli orizzonti aperti e i traguardi visuali sul paesaggio. È il caso, emblematico, della statale 35 dei Giovi, nel tratto da Milano a Como, lungo la quale, ancora fino a una ventina d'anni fa, l'automobilista poteva apprezzare la tenue ma significativa modulazione del paesaggio: dalle campiture ancora segnate da rivi e colatori, bordate di gelsi e pioppi, dell'immediata periferia milanese all'attraversamento lineare dei borghi d'incrocio (Varedo) o di strada (Barlassina), dai lievissimi salti di quota (a Seveso, a Cermenate) che stabiliscono le giaciture estreme delle

lingue alluvionali alle tessiture agrarie più composite degli orli morenici che già preludono all'ambiente collinare, infine alla discesa nell'anfiteatro comasco e nella conca lariana. Occorre riprendere e conferire nuova dignità a questi elementi di riferimento paesaggistico, tutelando gli ultimi quadri visuali, riducendo l'impatto e la misura degli esercizi commerciali.

RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA E CONTENIMENTO DEI PROCESSI DI DEGRADO PAESAGGISTICO: TEMATICHE RILEVANTI

I fenomeni più consistenti e percepibili di degrado/compromissione paesaggistica rilevabili nel territorio lombardo sono certamente connessi alle recenti dinamiche di sviluppo economico insediativo che spingono i nuovi processi di urbanizzazione, di infrastrutturazione e di diffusione di pratiche e usi urbani a sovrapporre sul territorio una moltitudine di interventi settoriali, spesso contraddittori tra loro, senza un adeguato confronto con una visione di insieme, determinando una condizione sempre più estesa di obliterazione dei caratteri identitari e di marcato disordine, non solo fisico, con effetti rilevanti anche sulle condizioni ambientali e sulla qualità della vita.

Nella fascia pedecollinare e della pianura, caratterizzata da una sommatoria di conurbazioni, sono significativi gli effetti di degrado/compromissione provocati dai processi di urbanizzazione e infrastrutturazione, particolarmente accentuati nella zona nord-occidentale.

I fenomeni più consistenti e percepibili di degrado/compromissione paesaggistica che interessano il territorio oggetto di studio afferiscono a due macro fattori: a.) i processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche ed usi urbani; b.) i processi di sottoutilizzo, abbandono e dismissione di ambiti urbanizzati.

Per ciò che riguarda le "Aree e ambiti di degrado paesaggistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche ed usi urbani" il PTR riconosce i seguenti principali fenomeni:

- Area con forte presenza di aree di frangia destrutturate
- neo-urbanizzazioni (incremento della superficie urbanizzata maggiore del 1% nel periodo 1999-2004),
- territori contermini alle reti infrastrutturali della mobilità e del trasporto e interventi di grande viabilità programmati.

Per ciò che riguarda le "Aree e ambiti di degrado e/o compromissione paesaggistica provocata da sottoutilizzo, abbandono e dismissione" particolare rilievo è costituito dalla presenza delle aree industriali dismesse.

Si estraggono di seguito gli obiettivi della programmazione regionale rispetto agli indirizzi di riqualificazione paesaggistica e contenimento e prevenzione dei rischi afferenti alle principali tematiche interessanti il territorio oggetto di approfondimento.

Aree di frangia destrutturate

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

Criticità: impoverimento/perdita di qualsiasi forma di identità paesaggistica e talvolta di condizioni minimali di abitabilità, cui fanno riscontro:

- frammentazione, omologazione e "banalizzazione" del paesaggio degli spazi aperti, aggravata dalla recente tendenza alla densificazione o alla rarefazione degli insediamenti, con interclusione, frammentazione e dequalificazione diffusa delle aree agricole periurbane, insufficienza e mancanza di qualità architettonico-spaziale e funzionale degli spazi d'uso pubblico, perdita delle visuali lontane
- accerchiamento e progressiva interclusione di elementi isolati del patrimonio storico-architettonico e/o naturale che vengono estraniati dal loro contesto
- diffusione di oggetti monofunzionali privi di alcun legame o di riferimenti ai luoghi con formazione di nuove centralità urbane senza alcuna logica di continuità con le preesistenti
- usi e riusi spesso impropri del patrimonio edilizio e conflitti d'uso dei suoli
- scarsa qualità architettonica e ambientale degli insediamenti produttivi e logistici
- presenza invasiva delle infrastrutture a rete, sia viabilistiche che per il trasporto dell'energia e delle opere finalizzate alla sua

Committenti:

M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:

Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

Lo stato dell'ambiente – Parte I: Il quadro programmatico di riferimento

Parte I

30

<p>produzione</p> <ul style="list-style-type: none"> - forte concentrazione di impianti per le telecomunicazioni e la radiotelevisione che determinano, in alcune aree, oltre a forti criticità di tipo percettivo, anche emergenze per la salute della popolazione - presenza di aree sottoutilizzate e dismesse in abbandono 	
<p>Indirizzi di riqualificazione paesaggistica: <u>Parte IV, Punto 2.1</u></p>	<p>Ridefinizione di un chiaro impianto morfologico prioritariamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> La conservazione e il ridisegno degli spazi aperti, secondo un'organizzazione sistemica e polifunzionale, come contributo alla costruzione di una rete verde di livello locale che sappia dare continuità alla rete verde di scala superiore; in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ▪ conservando, proteggendo e valorizzando gli elementi del sistema naturale e assegnando loro un ruolo strutturante ▪ riqualificando il sistema delle acque ▪ attribuendo alle aree destinate a verde pubblico esistenti e previste nell'ambito considerato una elevata qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva ▪ rafforzando la struttura del paesaggio agricolo soprattutto nei casi ove questo sia ancora fortemente interconnesso con il grande spazio rurale, conservando e incentivando le sistemazioni colturali tradizionali, promuovendo programmi specifici per l'agricoltura in aree periurbane, etc. <input type="checkbox"/> La riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ▪ conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico ▪ definendo elementi di relazione tra le diverse polarità, nuove e preesistenti ▪ preservando le 'vedute lontane' come valori spaziali irrinunciabili e curando l'architettura dei fronti urbani verso i territori aperti ▪ riconfigurando l'impianto morfologico ove particolarmente destrutturato ▪ orientando gli interventi di mitigazione al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra <input type="checkbox"/> Il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesistico-fruitivo e ambientali
<p>Indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio: <u>Parte IV, Punto 2.1</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Pervenire ad una pianificazione attenta delle nuove previsioni di sviluppo alla chiara e forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con specifica attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa; in particolare: <ul style="list-style-type: none"> ▪ conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico ▪ difendendo gli spazi aperti e attribuendo al loro ridisegno un valore strutturante ▪ localizzando in modo mirato le eventuali nuove necessità in modo tale da riqualificare i rapporti tra i margini urbani e i territori aperti ▪ impedendo la saldatura di nuclei urbani continui ▪ conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico ▪ individuando e promuovendo prestazioni di elevata qualità per i piani attuativi e i progetti urbani

Ambiti ove insistono Interventi di grande viabilità programmata

Frattura e frammentazione ecosistemica, d'uso e delle relazioni percettive, con formazione di aree marginalizzate, perdita di continuità e relazioni del sistema del verde e degli spazi agricoli, conseguente riduzione di caratterizzazione identitaria e progressiva omologazione dei paesaggi attraversati

<p>Indirizzi di riqualificazione paesaggistica: <u>Parte IV, Punto 2.3</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Interventi di mitigazione anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio; <input type="checkbox"/> Interventi correlati alle infrastrutture esistenti attenti alle zone marginali e volti a ridurre la loro estraneità al contesto e l'effetto frattura che generano; <input type="checkbox"/> Attenta considerazione degli interventi di servizio alle infrastrutture cercando di evitare la possibile accentuazione dell'effetto di frattura indotto, operando riconessioni funzionali tra i territori separati e recuperando gli ambiti marginali con la massima riduzione dell'impatto intrusivo, in particolare: <ul style="list-style-type: none"> A. le barriere antirumore dovranno avere caratteristiche di qualità paesaggistica, oltreché ambientale, sia per quanto riguarda il lato interno, verso l'infrastruttura stessa, sia per quanto riguarda il lato esterno, rivolto verso il territorio circostante; B. gli interventi di manutenzione e adeguamento delle aree di servizio dovranno porsi obiettivi di riqualificazione paesaggistica.
---	---

<p>Indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio: <u>Parte IV, Punto 2.3</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Progettazione integrata del tracciato, comprensivo del suo equipaggiamento verde, attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti; <input type="checkbox"/> Progettazione unitaria dei manufatti e delle relative aree di servizio attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti; <input type="checkbox"/> Eventuale acquisizione delle aree laterali all'infrastruttura in misura adeguata allo sviluppo e attuazione di un progetto di valorizzazione paesaggistica dei territori attraversati;
---	--

Conurbazioni

Tra i fenomeni conurbativi conseguenti ai recenti processi di espansione che hanno fortemente inciso sull'assetto paesistico lombardo, determinando condizioni di degrado/compromissione in essere o a rischio, è possibile annoverare le estese e dilatate conurbazioni formate dalla saldatura di nuclei e centri urbani diversi, fenomeno al quale si legano le seguenti criticità:

- perdita di caratterizzazione identitaria dei diversi nuclei urbani
- peggioramento delle condizioni ecosistemiche
- perdita di continuità e relazioni funzionali e percettive del sistema del verde e degli spazi agricoli

<p>Indirizzi di riqualificazione paesaggistica: <u>Parte IV, Punto 2.2</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> salvaguardia e potenziamento dei varchi esistenti e delle relazioni interne ai sistemi degli spazi aperti per il rafforzamento della rete verde provinciale e del sistema del verde comunale e per una chiara individuazione delle relazioni tra gli elementi costitutivi del paesaggio <input type="checkbox"/> attenta considerazione in tal senso dei progetti di recupero degli ambiti degradati e dismessi <input type="checkbox"/> sistemazione paesistica degli ambiti contermini alle infrastrutture con attenta contestualizzazione dell'equipaggiamento vegetale
<p>Indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio: <u>Parte IV, Punto 2.2</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> salvaguardia e potenziamento dei varchi esistenti e chiara individuazione delle relazioni tra gli elementi costitutivi del paesaggio: <ul style="list-style-type: none"> - disincentivando l'occupazione di nuove aree - garantendo la massima continuità degli spazi aperti naturali e agricoli <input type="checkbox"/> potenziamento della fruizione panoramica delle direttrici di collegamento territoriale con particolare riguardo agli elementi morfologici e storico-culturali che devono mantenere la leggibilità del ruolo e della funzione storicamente avuta nell'organizzazione territoriale <input type="checkbox"/> accompagnamento dei progetti di nuova infrastrutturazione con correlati progetti di contestualizzazione volti alla ricucitura delle relazioni e alla riconnessione paesaggistica dell'intorno, anche tramite la riqualificazione delle aree degradate

Aree industriali e complessi impiantistici dismessi

Si tratta della parte più consistente delle cosiddette *derelict lands*: a.) insediamenti produttivi non più in attività costituiti da parti edificate, spazi aperti di pertinenza, infrastrutture e impianti cui non corrispondono interventi di bonifica e di risanamento dei suoli e del patrimonio edilizio, che vengono abbandonati e che prendono progressivamente forma di ruderi e rovine.

In linea di massima le aree e gli ambiti di degrado e/o compromissione paesistica dovuti a sotto-utilizzo, abbandono e dismissione sono da considerarsi occasioni prioritarie per interventi integrati di riqualificazione e di valorizzazione urbanistica, paesaggistica e ambientale.

Le difficoltà maggiori stanno nella riassegnazione di significati coerenti per fattibilità socioeconomica e di ruolo in riferimento ad una strategia più generale di riconfigurazione coerente.

<p>Indirizzi di riqualificazione paesaggistica: <u>Parte IV, Punto 4.5 e 4.6</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> definizione di scenari complessivi che valutino come utilizzare in modo prioritario le aree dismesse per le trasformazioni urbanistiche e paesaggistiche anche in coerenza con gli obiettivi di potenziamento del sistema del verde, di ricomposizione/riqualificazione paesaggistica, e in coordinamento con altre forme di <input type="checkbox"/> interventi di bonifica e risanamento dei suoli, ove necessario; <input type="checkbox"/> interventi di mitigazione anche in attesa di interventi di rimozione definitiva <input type="checkbox"/> conservazione e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente di qualità (ad es. archeologia industriale) o comunque di presenze testimoniali anche a fini didattico-museale
<p>Indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio: <u>Parte IV, Punto 2.2</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> promozione di iniziative organiche e integrate di intervento sul patrimonio edilizio coordinando le azioni di adeguamento localizzativo e tecnologico con quelle di smantellamento e recupero degli insediamenti in via di dismissione

4.

La programmazione settoriale di livello regionale

Si riporta l'insieme dei piani e programmi che governano il territorio oggetto di intervento e che attualmente ne costituiscono il quadro pianificatorio e programmatico: l'analisi di tale quadro è stata finalizzata a stabilire le relazioni con gli altri piani o programmi considerati, con specifico riferimento alla materia ambientale.

L'ACCORDO QUADRO DI SVILUPPO TERRITORIALE: CONTRATTO DI FIUME SEVESO – LR. 14.03.2003 N.2 ED ALLEGATO DGR. 13.12.2006 N.3793

Anno
2003

L'AQST – Contratto di Fiume è teso all'attuazione delle finalità ed obiettivi previsti dalla Comunità Europea in materia ambientale ed in particolare in materia di acque, così come declinati nel VI Programma di Azione per l'Ambiente e nella Direttiva 2000/60/CE.

A tal fine, per far fronte allo stato di criticità delle acque superficiali, Regione Lombardia ha promosso i Contratti di Fiume. Il comune di Varedo ha sottoscritto il Contratto di Fiume Seveso, in data 13/12/2006 tra 46 Comuni del bacino del Seveso, le Province di Como e Milano, l'ATO città di Milano, Provincia di Milano e Provincia di Como, Arpa Lombardia, Autorità di Bacino del Fiume Po, Agenzia Interregionale per il Po, Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia e 6 Enti Parco. In particolare, il contratto di fiume è diretto a realizzare gli **obiettivi** di seguito specificati, coerenti con le indicazioni contenute nei documenti di programmazione regionale e che, per rilevanza e complessità, necessitano di un approccio integrato su area vasta sono, quali:

- la riduzione dell'inquinamento delle acque*¹⁷
- la riduzione del rischio idraulico*¹⁸
- la tutela, qualificazione e valorizzazione sostenibile dei sistemi e delle dotazioni ambientali e paesistiche*¹⁹
- la riqualificazione dei sistemi insediativi all'interno del territorio del bacino del Seveso e il miglioramento della fruibilità delle aree perfluviali al fine di ridare al fiume centralità nelle politiche di sviluppo*²⁰
- la condivisione delle conoscenze sul fiume e delle informazioni sulle azioni in corso o in progetto tramite lo sviluppo di attività di comunicazione, formazione ed educazione ambientale adeguate al raggiungimento degli obiettivi condivisi*²¹

¹⁷ I soggetti sottoscrittori si impegnano a mettere in atto tutte quelle azioni previste dalle normative comunitarie, statali e regionali atte a ridurre l'inquinamento delle acque e a perseguire gli obiettivi di qualità secondo i modi ed entro i tempi definiti da tali normative. In questo contesto assume particolare rilievo il Programma di Tutela ed Uso delle Acque della Regione Lombardia, alla cui attuazione i soggetti sottoscrittori convengono si debba pervenire in modo coordinato e partecipato.

¹⁸ I soggetti sottoscrittori si impegnano a concorrere e a favorire la messa a punto di un adeguato programma di interventi per la difesa idraulica del territorio e a mettere in atto tutte le azioni previste dall'AdBPo atte a ridurre il rischio idraulico nel bacino del Seveso.

¹⁹ I soggetti sottoscrittori si impegnano a rimodulare le proprie politiche ambientali affinché il corso d'acqua principale, le sue fasce ripariali laterali e il reticolo idrico minore siano riqualificati per costituire un corridoio funzionale alla continuità ecologica sul territorio, alla tutela della biodiversità e alla valorizzazione paesistica.

²⁰ I soggetti sottoscrittori si impegnano altresì a mettere in atto le azioni urbanistiche, generali e di settore, atte a riqualificare in termini di sostenibilità, fruibilità e sicurezza il rapporto tra fiume e territorio.

²¹ I soggetti sottoscrittori ritengono fondamentale, per il raggiungimento delle finalità e degli obiettivi qui declinati, lo sviluppo di un adeguato sistema per la piena condivisione, tra di loro, delle informazioni e l'attivazione di adeguate forme di pubblicizzazione delle stesse, utilizzando tutti gli strumenti a disposizione con particolare attenzione alle tecnologie informatiche. I soggetti sottoscrittori si impegnano pertanto a realizzare un sistema informativo aperto e interattivo, che consenta la pubblicazione e l'accesso alle conoscenze in essere e a quelle che verranno acquisite, a tutti gli attori del presente AQST-Contratto di Fiume e, più in generale, a tutti i cittadini. I soggetti sottoscrittori provvederanno altresì a dare piena informazione, degli obiettivi e delle attività condivise e previste dall'AQST-Contratto di Fiume, alle comunità che insistono sul territorio, mediante l'organizzazione di appositi momenti di confronto pubblico, la pubblicazione e diffusione di strumenti informativi di facile e ampia comunicazione.

La Regione Lombardia riconosce l'AQST-Contratto di Fiume come lo **strumento prioritario** per la programmazione, il finanziamento e l'attuazione degli interventi sul bacino del fiume Seveso, riservando la priorità dei propri interventi di sostegno finanziario sul predetto territorio ai progetti in esso definiti.

Alla luce dell'impegno sottoscritto, i soggetti sottoscrittori si impegnano a sviluppare **azioni** e programmi finalizzati a promuovere e diffondere la cultura dell'acqua, sia sotto l'aspetto etico che cognitivo, sollecitando e permettendo una piena partecipazione dei cittadini alle iniziative volte alla valorizzazione, alla tutela e all'utilizzo razionale delle risorse idriche. La diffusione della cultura dell'acqua deve tradursi altresì nella formazione tecnico- scientifica dei tecnici che operano nella pubblica amministrazione.

Le azioni previste (all'interno dei programmi di azione) e quelle successivamente definite e concordate nel Programma d'azione, possono essere realizzate anche mediante l'attivazione di appositi strumenti attuativi previsti dall'ordinamento e, in particolare, specifici Accordi di Programma per l'esecuzione di opere di particolare rilevanza.

Il Comune di Varedo risulta direttamente interessato dal Contratto di Fiume relativamente agli interventi sul bacino del fiume Seveso, come si dirà nel capitolo 3.8.2. della presente relazione.

PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC) – APPROVATO CON DELIBERA N. X/1657 DELL'11 APRILE 2014

Anno
2014

Il Piano approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014 è stato redatto sulla base di quanto disposto dalla L.R. 7/2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica".

Il Piano regionale della mobilità ciclistica ha lo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza"; propone una segnaletica unica per i ciclisti; definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

Il Comune di Varedo non risulta direttamente interessato da corridoi della rete ciclabile, sebbene in prossimità di esso si sviluppi una rete (a sud dalla rete 06 Villoresi e a nord dalla rete 14 Greenway Pedemontana), come è reso evidente dalla cartografia di Piano.

Tuttavia, si ravvisa come la vicinanza di obiettivi regionali prioritari possa essere considerata un'opportunità per l'integrazione delle reti tra il comparto ex SNIA e le progettualità regionali che insistono nell'intorno. In particolare, la sinergia configurabile tra le reti, può trovare applicazione nella fase progettuale con la possibilità di declinare quindi una rete di percorsi regionali, a livello locale sfruttando le progettualità locali che insistono nell'intorno.

PERCORSO CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE:



PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PRMT) – APPROVATO CON D.G.R. N. 4665 DEL 23/12/2015 E D.C.R. N. 1245 DEL 20/09/2016

Anno
2016

Il documento orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell'offerta e l'efficienza della spesa, per una Lombardia "connessa col mondo", competitiva e accessibile. Il PRMT è stato costruito a partire da un rilevante lavoro di analisi della domanda di mobilità che ha anche prodotto una banca dati, quale la "Matrice regionale origine/destinazione 2014". È frutto di un articolato processo di confronto con gli stakeholder territoriali e di settore, che si è svolto nell'ambito di un percorso di Valutazione ambientale strategica. Le scelte compiute nel Programma

Committenti:

M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:

Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

Parte I

considerano la sua complessità e l'articolato contesto territoriale allargato con cui la Lombardia si confronta. Con il supporto di modelli di previsione specifici sono stati stimati i benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020: ridurre la congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati; migliorare i servizi del trasporto collettivo; incrementare l'offerta di trasporto intermodale; contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente; favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE. L'approccio integrato che caratterizza il Programma lo rende strumento sensibile alle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico. Tale approccio ha determinato la scelta di due livelli correlati di obiettivi: obiettivi generali (che contemplano aspetti intersettoriali) e obiettivi specifici (più specificamente legati al settore trasportistico). Dagli obiettivi specifici discendono strategie e azioni. Pensato come strumento di lavoro dinamico, che vive e si aggiorna nel tempo, il Programma definisce strumenti trasversali e attività di monitoraggio utili al raggiungimento degli obiettivi prefissi: ha come orizzonte temporale di riferimento il breve-medio periodo (indicativamente 5 anni), con un orizzonte di analisi e di prospettiva di medio-lungo termine. Anche strumenti precedentemente predisposti da Regione sono importante supporto all'attuazione di quanto previsto nel PRMT, soprattutto nel contesto della nuova normativa nazionale sugli appalti. In particolare, il riferimento è alle Linee guida per la redazione di studi di fattibilità per gli interventi infrastrutturali.

Anche in questo frangente è possibile notare la forte sinergia che si può configurare nella declinazione degli obiettivi regionali a scala locale nel comune di Varedo, tramite le progettualità di cui al capitolo 5 della presente relazione.

PROGRAMMA PLURIENNALE PER LO SVILUPPO DEL SETTORE COMMERCIALE (PPSSC) – APPROVATO CON DC N. VIII/02151 DEL 02.10.2014

Anno
2014

Il PPSSC, il cui iter formativo è iniziato nel 2014, sostituisce l'omonimo piano triennale (PTSSC), approvato con Deliberazione consiliare n. VIII/02151 del 2 ottobre 2006, che localizzava Varedo nell'ambito di addensamento commerciale metropolitano, per il quale il Piano prevede indirizzi di riqualificazione e sviluppo sostenibile attraverso: riqualificazione, razionalizzazione e ammodernamento degli insediamenti e dei poli commerciali già esistenti, compresi i parchi commerciali di fatto; forte disincentivo all'eccessivo ampliamento e alla apertura di grandi strutture di vendita mediante l'utilizzo di nuova superficie di vendita; disincentivo al consumo di aree libere e attenzione alla localizzazione in aree dismesse di nuovi insediamenti distributivi; incremento della presenza di esercizi di vicinato e di media distribuzione, di maggiore accessibilità diretta da parte dell'utenza; prioritaria localizzazione di attività commerciali in aree servite dai mezzi di trasporto pubblico; valorizzazione dell'attrattività consolidata degli spazi urbani in relazione all'esistenza del patrimonio storico e architettonico e integrazione della funzione commerciale con le altre funzioni di attrattività urbana (attività para-commerciali, artigianali, pubbliche) e promozione del loro servizio commerciale unitario.

Si rileva dunque come l'atto programmatico (Masterplan) risulta perfettamente in linea con le disposizioni del Programma Pluriennale per lo sviluppo del settore commerciale, con il quale deve necessariamente confrontarsi.

PROGRAMMA REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E DELLE BONIFICHE 2014-2020 (PRGR) – APPROVATO CON D.G.R. N. 1990 DEL 20/06/2014

Anno
2014

La modifica della parte IV del D.lgs. n. 152/2006, conseguente al recepimento della Direttiva n. 98/2008, stabiliva che le Regioni approvassero o adeguassero il Piano regionale di gestione dei rifiuti (PRGR) entro il 12 dicembre 2013 e provvedessero, sentite le Province, a valutare la necessità di aggiornare il Piano regionale di gestione dei rifiuti ogni sei anni. Regione Lombardia, avendo approvato il precedente PRGR nel 2005 e trovandosi nella condizione di doverlo adeguare in considerazione delle rilevanti novità introdotte con la modifica del D.lgs. n. 152/2006, ha ritenuto opportuno redigerlo ex novo. L'art. 19, comma 3, della Legge regionale n. 26 del 12 dicembre 2003 stabilisce che la "pianificazione regionale" sia costituita da un Atto di indirizzi (approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta) e dal Programma regionale di gestione dei rifiuti (approvato dalla Giunta), con il quale vengono individuati tempi e azioni per il raggiungimento degli obiettivi contenuti nell'Atto di indirizzi. Con Dgr. n. 1990 del 20 giugno 2014, Regione Lombardia ha approvato con D.G.R. N. 1990 DEL 20/06/2014 il nuovo Piano Regionale per la Gestione dei Rifiuti (PRGR) comprensivo del Piano Regionale delle Bonifiche. Il Piano, che concorre all'attuazione dei programmi comunitari di sviluppo sostenibile, rappresenta lo strumento di programmazione attraverso il quale Regione Lombardia definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché di gestione

dei siti inquinati da bonificare, oltre che i criteri di idoneità localizzativa (macro e micro localizzazione) per le tipologie di attività di trattamento e smaltimento rifiuti di cui agli Allegati B e C Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e smi.

SITO DI INTERESSE REGIONALE DECARICA EX SNIA, AREA INDUSTRIALE RIGIATA, CON VAREDO Comune di Palermo Sogno, Varedo (MI), Lirioleto (MI)	
<p>Mappe: 194C Provincia: MILANO Superficie Mq: 63400</p>  	
<p>Caratteristiche e tipologie dell'inquinamento</p>	<p>La caratterizzazione del consorzio ex-SNIA ha evidenziato la presenza di diverse tipologie di contaminazione in funzione dei settori di attività presenti nell'area.</p> <p>Siti inquinati (arredati) riscontrati nei vari settori: Idrocarburi (C1-C4), PCB, metalli (As, Cd, Cr, Ni, Pb, Zn), PAH.</p>
<p>Interventi gestionali</p>	<p>L'area oggetto di intervento di bonifica è stata in passato interessata dall'attività produttiva dell'azienda ex-SNIA, oggi dismessa.</p> <p>Carri e oggi utilizzata in 4 diverse attività (sic. rifiuti in fullment, mobilite Milano 2016, immobiliare SNIA, ARBO LpA). Le attività produttive hanno realizzato le attività di caratterizzazione.</p> <p>Per le aree di proprietà M&L e l'industriali SNIA sono in corso studi e autorizzati interventi di bonifica per fini, attualmente previsti, ulteriori studi di completamento.</p> <p>ARPA Lombardia, dal 2010, coordina il monitoraggio per taloni delle acque sotterranee, relativo all'area compresa ex-SNIA.</p>

In particolare, nel piano è contenuta anche l'area ex SNIA con ID anagrafe 2345 come sito di interesse regionale interessato dalla bonifica di aree inquinate²².

Estratto scheda ex SNIA (fonte: Programma di bonifica delle aree inquinate, allegato 2 "Siti di interesse regionale" alla parte II)

I CRITERI REGIONALI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE IDONEE E NON IDONEE ALLA LOCALIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI DI TRATTAMENTO DEI RIFIUTI

Con l'entrata in vigore della L.R. 5 agosto 2015, n. 22, i Piani provinciali per la Gestione dei Rifiuti vengono aboliti. Alla luce della sopravvenuta normativa regionale in materia, i Piani provinciali in regione Lombardia sono stati sostituiti dalle seguenti deliberazioni:

- DGR. n. 1990 del 20 giugno 2014, con il quale è stato approvato il Programma Regionale di Gestione dei Rifiuti (PRGR), il quale fornisce i criteri con i quali le Province e la Città metropolitana di Milano provvedono all'individuazione delle aree idonee e non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento dei rifiuti.;
- DGR. n. 7701 del 12 gennaio 2018, con la quale è stata approvata la relazione di dettaglio relativa all'individuazione delle aree idonee e non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento rifiuti urbani e speciali della provincia di Monza e Brianza;
- DGR. n. 7860 del 12 febbraio 2018, con la quale sono state aggiornate le Norme tecniche approvate con Dgr.1990/2014, alla luce del PGRA e del PTUA regionali.

Rimangono in essere unicamente i contenuti previsti dal nuovo comma 2 bis dell'art. 16, ovvero l'individuazione, in base alle previsioni del PTCP e degli specifici strumenti di pianificazione territoriale²³, delle aree idonee e di quelle non idonee alla localizzazione degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti urbani e speciali.

I criteri localizzativi regionali sono stati successivamente aggiornati con d.g.r. X/7860 del 12/02/2018 al fine di recepire sopravvenuti provvedimenti normativi. Con d.g.r. n. 7701 del 12/01/2018, la Regione Lombardia ha approvato la

²² Al 2020 si è provveduto alla certificazione di avvenuta bonifica di determinati settori, come riportato nel capitolo dedicato all'interno della presente relazione (cfr. par. 4.2.1.), tra cui i settori ricadenti all'interno del Masterplan di rigenerazione e rifunzionalizzazione del compendio ex SNIA.

²³ Le Province, sulla base dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, possono poi individuare criteri aggiuntivi che devono essere approvati dalla Regione.

relazione della Provincia di Monza-Brianza contenente alcuni criteri localizzativi aggiuntivi²⁴ rispetto a quelli regionali, in coerenza col vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Tali criteri, di natura principalmente territoriale e ambientale, si dividono in "escludenti"²⁵, "penalizzanti"²⁶ e "preferenziali"²⁷. I criteri vengono ulteriormente distinti in base alla tipologia di impianto che si intende realizzare²⁸.

Come mostra la cartografia sotto riportata, relativa ai criteri localizzativi, è possibile distinguere:

- "Aree escludenti tutte le tipologie di impianti (diversi da discariche e inceneritori)": sono le aree dove è presente almeno un criterio localizzativo escludente, indipendentemente dalla tipologia di impianto;
- "Aree escludenti discariche": sono le aree dove è presente almeno un criterio localizzativo escludente relativamente ai soli impianti di discarica;
- "Aree escludenti impianti incenerimento": sono le aree dove è presente almeno un criterio localizzativo escludente relativamente ai soli impianti di incenerimento;
- "Aree penalizzanti tutte le tipologie di impianti (diversi da discariche e inceneritori)": sono le aree dove è presente almeno un criterio localizzativo penalizzante, indipendentemente dalla tipologia di impianto;
- "Aree penalizzanti impianti incenerimento": sono le aree dove è presente almeno un criterio localizzativo penalizzante relativamente ai soli impianti di incenerimento.

Criteri localizzativi impianti rifiuti - Varedo (MB)



²⁴ Tali criteri localizzativi aggiuntivi si applicano alle istanze presentate successivamente alla pubblicazione della D.G.R. 147/2018 sul BURL.

²⁵ Criterio ESCLUDENTE: esclude la possibilità di realizzare nuovi impianti o la modifica degli impianti esistenti.

²⁶ Criterio PENALIZZANTE: non esclude la possibilità di realizzare nuovi impianti o la modifica degli impianti esistenti, in ogni caso devono essere preventivamente acquisite le necessarie autorizzazioni/pareri. Il criterio implica una particolare attenzione nella realizzazione delle opere, in virtù delle sensibilità ambientali/paesaggistiche che hanno generato l'indicazione; l'ente competente autorizza solo a fronte di adeguate misure di mitigazione e compensazione e/o di piani di monitoraggio specifici.

²⁷ Criterio PREFERENZIALE: esprime, sulla base di informazioni e/o di considerazioni aggiuntive di natura logistico/economica/strategica, la preferenzialità del sito.

²⁸ Criteri escludenti per tutte le tipologie impiantistiche; Criteri escludenti per le sole discariche; Criteri escludenti per i soli impianti di incenerimento; Criteri penalizzanti per tutte le tipologie impiantistiche; Criteri penalizzanti per i soli impianti di incenerimento.

L'intero territorio comunale risulta penalizzato per l'inserimento di tutte le tipologie di impianti, compresi gli impianti di incenerimento. Porzioni di territorio comunale, come l'area oggetto di intervento, risultano escludenti per tutte le tipologie di impianti, comprese discariche e inceneritori²⁹.

PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020 (PSR) – APPROVATO CON D.G.R. N. 3895 DEL 24/07/2015

Anno
2015

Il Programma settennale di finanziamenti europei nasce dal Regolamento (UE) n. 1305/2013. Si tratta della più importante fonte di contributi e di sostegno per gli imprenditori agricoli e forestali lombardi. Il PSR mette a disposizione delle aziende agricole lombarde, tra "Misura" e "Operazioni", 1.157 milioni di euro (133 milioni di euro in più rispetto alla precedente programmazione 2007-2013): il programma prevede l'attivazione di 59 Operazioni che rappresentano le tipologie di sostegno offerte, a loro volta associate a 38 sottomisure e 13 misure. La finalità del Programma è potenziare il settore agricolo e forestale perseguendo 3 obiettivi trasversali: innovazione, ambiente e mitigazione e adattamento climatico. Gli obiettivi da perseguire con il sostegno allo sviluppo rurale si declinano in 6 priorità d'azione: formazione e innovazione; competitività e reddito; filiera agroalimentare e gestione del rischio; ecosistemi; uso efficiente risorse e cambiamenti climatici; sviluppo economico e sociale delle zone rurali.

A tal fine, il territorio della Regione Lombardia è stato suddiviso in aree, caratterizzate da specifici requisiti in funzione della classificazione adottata. In particolare, ai fini dell'attuazione del Programma di Sviluppo Rurale 2014 – 2020, sono state individuate le seguenti aree:

- 1) Aree rurali: Varedo ricade entro i "Poli urbani", ovvero è caratterizzato da una elevata densità abitativa, da una limitata incidenza della superficie agricola e forestale rispetto alla superficie complessiva territoriale e da una sostanziale marginalità delle attività agricole e forestali rispetto alle altre attività produttive.
- 2) Aree svantaggiate di montagna: Varedo non ricade entro le "Aree svantaggiate".
- 3) Aree Leader: Varedo non rientra nelle "Aree leader ammissibili" ovvero potenzialmente ammissibili alle iniziative di sviluppo locale nel periodo di programmazione 2014 – 2020.
- 4) Aree Interne: Varedo rientra nelle "Aree di cintura", esterne alle "Aree interne", ovvero non rientra nelle aree costituite da comuni piuttosto distanti dai grandi centri di agglomerazione e di servizio e con percorsi di sviluppo instabili ma, al tempo stesso, dotati di risorse che mancano alle aree centrali, con problemi demografici ma, contestualmente, fortemente policentrici e caratterizzati da un considerevole potenziale di attrazione.

Non rientrando il comune di Varedo tra le potenziali aree Leader, facendo parte dei Poli urbani, risulta come il comune resti escluso dalla possibilità di accedere alle iniziative di sviluppo rurale nel periodo di programmazione 2014 – 2020.

PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE DEL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE (POR FESR) – APPROVATO CON D.G.R. N. 3251 DEL 06/03/2015, AGG. 2019

Anno
2015

Il Programma operativo del Fondo europeo per lo sviluppo regionale - POR FESR 2014-2020 di Regione Lombardia si colloca all'interno di un quadro complessivo che fa riferimento alla Strategia europea "Europa 2020", declinata nelle tre priorità - crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - che rappresentano le direttrici base dello sviluppo della strategia regionale. Regione Lombardia intende attuare la propria strategia del POR FESR 2014-2020 attraverso l'implementazione di azioni di sistema che si tradurranno nella promozione di progetti complessi e multidisciplinari di investimento che dovranno essere in grado di valorizzare e mettere a sistema le risorse endogene (capitale umano, dotazione infrastrutturale e di attrezzature e strumentazioni avanzate e competitive anche a livello internazionale, posizionamento strategico dell'ecosistema dell'innovazione lombardo, etc.) e, allo stesso tempo, garantire il coinvolgimento e il collegamento di qualificati soggetti del territorio da identificare anche nell'ambito dei cluster tecnologici lombardi e nazionali. Il POR FESR 2014-2020 è strutturato sui seguenti assi: Asse 1 "Rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione"; Asse 2 "Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impegno e la qualità delle medesime"; Asse 3 "Promuovere la competitività delle PMI"; Asse 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori"; Asse 5 "Sviluppo urbano sostenibile"; Asse 6 "Strategia turistica Aree Interne".

²⁹ Come visibile dal viewer cartografico di Regione Lombardia: <https://www.cgrweb.servizirl.it/menu.do?method=criloc>

Nel quadro della Programmazione comunitaria 2014-2020, l'articolo 37 par.2 del Reg. (UE) n. 1303/2013 stabilisce che lo sviluppo di ciascuno strumento finanziario, legato a misure del POR FESR 2014-2020, deve basarsi su una "Valutazione ex-ante", documento di valutazione funzionale alla sua costituzione che fornisce elementi circa l'esistenza di fallimenti di mercato e di condizioni di investimento sub-ottimali, valuta il potenziale valore aggiunto dello strumento e stima le risorse pubbliche e private che lo strumento sarebbe potenzialmente in grado di drenare. Nel Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria (PRIA, di seguito riportato) si evince come il Comune di Varedo faccia parte di una programmazione che sfrutta appunto tale programma operativo regionale del Fondo europeo di sviluppo.

PROGRAMMA D'AZIONE REGIONALE PER LA TUTELA E IL RISANAMENTO DELLE ACQUE DALL'INQUINAMENTO CAUSATO DA NITRATI DI ORIGINE AGRICOLA PER LE AZIENDE LOCALIZZATE IN ZONA VULNERABILE 2016-2019 (PAR NITRATI) – APPROVATO CON D.G.R. N. 5171 DEL 16/05/2016

Anno
2016

Il 29 aprile 2010 è stato approvato dalla Conferenza Stato-Regioni il Piano strategico nazionale nitrati (PSNN), a valle del quale è stato approvato e recentemente aggiornato il programma d'azione regionale. Il documento rappresenta un importante supporto per agevolare gli adempimenti della normativa comunitaria in materia di ambiente e sostenere la competitività delle aziende agricole. Il piano ha il duplice intento di fornire un contributo conoscitivo sull'impatto della Direttiva Nitrati e di facilitare le singole Regioni nella corretta implementazione della norma, al fine di migliorare il contesto ambientale e socioeconomico dei territori.

PROGRAMMA ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR) – APPROVATO CON D.G.R. N. 3706 DEL 12/06/2015

Anno
2015

L'art. 30 della L.r 26/2003 prevede che la pianificazione energetica regionale sia costituita da indirizzi del Consiglio regionale, proposti dalla Giunta regionale, e dal successivo Programma energetico ambientale regionale (PEAR), che costituisce lo strumento di programmazione strategica in ambito energetico ed ambientale, con cui Regione Lombardia definisce i propri obiettivi di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili (FER), in coerenza con le quote obbligatorie di utilizzo delle FER assegnate alle Regioni nell'ambito del cosiddetto decreto "burden sharing", e con la nuova Programmazione comunitaria 2014-2020.

Il territorio di Varedo si trova all'interno della fascia 1 soggetta ai criteri localizzativi per gli impianti di produzione di energia. Ai sensi della DGR n. 5290/2007 "Suddivisione del territorio regionale ai sensi del D.Lgs. 351/99 e della L.R. 24/06 per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente" Varedo rientra all'interno della zona A1 "area critica" per le quali il PER fissa dei limiti (Allegato C: Criteri e limiti di emissioni per gli impianti di produzione di energia). Per il comune di Varedo quindi si definiscono:

-Criteri di autorizzazione secondo i quali "Nelle "zone critiche e nei comuni critici", possono essere autorizzati nuovi impianti di produzione energia, di potenzialità limitata al fabbisogno energetico del richiedente entro la zona o il comune "critico" in cui si intende realizzare l'impianto stesso. Non possono pertanto essere autorizzati impianti di produzione di energia elettrica per scopi commerciali. Per le "zone critiche e nei comuni critici", le modifiche sostanziali ad impianti esistenti non possono essere autorizzate se prevedono un aumento delle emissioni totali annue rispetto a quelle calcolate per l'impianto nella potenzialità e tecnologia precedenti alla modifica applicando i limiti previsti per l'adeguamento."

-Criteri per la fissazione dei limiti che dispongono che per le zone critiche "deve essere adottata la miglior tecnologia disponibile sia per la produzione dell'energia e che per l'abbattimento delle emissioni generate. Sono previste in alcuni casi limitazione per l'impiego di alcuni combustibili."

PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRIA) – APPROVATO CON D.G.R. N. 449 DEL 02/08/2018

Anno
2018

Il PRIA è il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione per Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria, aggiornando ed integrando quelli già esistenti. Il PRIA è dunque lo strumento specifico mirato a prevenire l'inquinamento atmosferico e a ridurre le emissioni a tutela della salute e dell'ambiente. Gli obiettivi generali della pianificazione e programmazione regionale per la qualità dell'aria sono:

1. rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;

2. preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

La proposta di piano si articola in una componente di inquadramento normativo, territoriale e conoscitivo e in una componente di individuazione dei settori di intervento e delle relative misure da attuarsi secondo una declinazione temporale di breve, medio e lungo periodo. Si tratta di 91 misure strutturali che agiscono su tutte le numerose fonti emissive nei tre grandi settori della produzione di inquinanti atmosferici. Le misure previste sono 40 per il settore dei trasporti, 37 per l'energia e il riscaldamento, 14 per le attività agricole. Ciascuna è corredata da indicatori e analizzata sotto il profilo dei risultati attesi in termini di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione delle emissioni, e sotto il profilo dei costi associati, dell'impatto sociale, dei tempi di attuazione e della fattibilità tecnico-economica.

Il Comune di Varedo è interessato da diversi programmi di intervento che stabiliscono relazioni dirette con l'ambito di intervento.

Di seguito si riportano le 3 schede di riferimento degli interventi:

- a. Azione TPL-1n: PROGRAMMI DI INTERVENTO NEL SETTORE METROPOLITANO E METROTRANVIARIO
- b. Azione TPL-3n: INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA
- c. Azione TPL-6n: MOBILITÀ CICLISTICA

MACROSETTORE "TRASPORTI STRADA E MOBILITÀ"	
SETTORE: Trasporto pubblico locale e servizi infrastrutturali	
AZIONE: TPL-1n (ex azione TPL-1)	
PROGRAMMI DI INTERVENTO NEL SETTORE METROPOLITANO E METROTRANVIARIO	
I programmi di intervento nel settore metropolitano hanno visto la realizzazione, nel periodo 2013-2023 di 12,6 km di nuove tratte d'intesa nuova linea MB Siguani-Sar Sini). Entro l'esercizio finanziario 2025 si prevede che potranno essere realizzati e qualificati complessivamente ulteriori 52,8 km di seguito esposti in dettaglio.	
Rafforzamento del sistema delle linee metropolitane di Milano:	
- nuova linea M1 (Corstegge-Linate) (13,2 km)	
- prolungamento linea M1 Sesto FS - Monza Settola (3,8 km)	
Sviluppo delle metropolitane extraurbane di Milano:	
- realizzazione metrotreno Milano-Della Seraglia (14,3 km)	
- ripulificazione metrotreno Milano-Limbiate (11,7 km)	
Sviluppo del sistema metrotreno di Bergamo:	
- realizzazione della nuova linea T1 Bergamo-Villa d'Armi (9,0 km)	
Tipologie di intervento:	Finanziario per la realizzazione di nuove tratte metropolitane e metrotreno, ripulificazione di metrotreno esistenti
DG responsabile:	DG coinvolto:
Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile	Trasporti e Protezione Civile
DOTAZIONE FINANZIARIA	
Finanze pubbliche stesole (statali, regionali, ...)	Risorse regionali (datato € 69.025.706,63) con la seguente ripartizione: anno 2010-2016: € 31.793.484,82 anno 2017: 1.764.904,58 anno 2018: € 6.081.911,13 anno 2019: € 14.865.000,00 anno 2020: € 17.380.000,00 anno 2021: € 9.434.500,47 anno 2022: € 1.629.866,63 Risorse statali complessive: € 1.065.438.001,18
Tipologie di finanziamento (contto capitale, fondo di gestione, fondo corrente, ...)	Spese in conto capitale
INTERAZIONE CON PIANI E PROGRAMMI SPEDIALI	
(Programma Infrastrutture Strategiche nazionali approvato: lo allegato alle Leggi Finanziarie) P.R.L. 2000-2021, PNMT, PMA	
ATTUAZIONE MRLA	
Modalità di attuazione:	
Realizzazione nuove tratte/qualificazione linee esistenti	
Tempi di attuazione:	
Attività, program. nel breve/medio/longo periodo	
Soggetti coinvolti:	
Enti/aziende statali, aziende di trasporti pubbliche e private	

Riduzione delle emissioni inquinanti					
Azione locale	Impatto sulla riduzione delle emissioni	Status	Modalità	Settore	Azione globale
	NOx	11			
	Particolato	11			
	COV	11			
	SO _x				

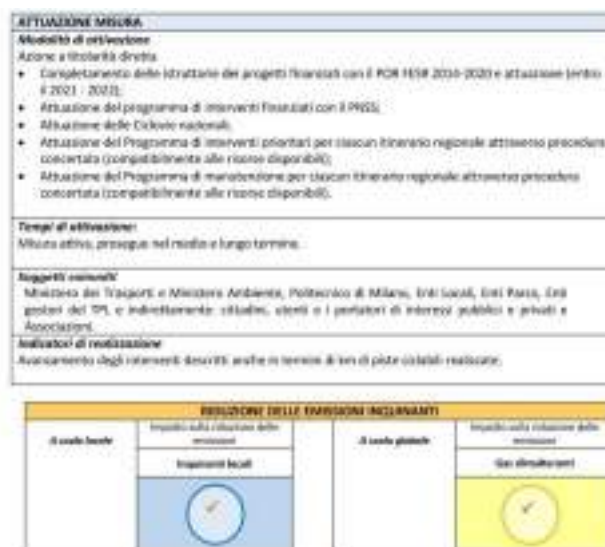
Impatto sulla riduzione delle emissioni (con indicatori) - Con (in verde) e (in giallo)

MACROSETTORE: TRASPORTI STRADA E MOBILITÀ	
SETTORE: Trattamento pubblico locale e opere infrastrutturali	
AZIONE: TP1-3a (ex azione TP1-3)	
INTERVENTI SULLA RETE FERRROVIARIA	
<p>Descrizione</p> <p>Per le rete RFI sono previsti in particolare i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entro il 2020: potenziamento tecnologico Chiasso-Milano, fermate Tivoli e Ronano in carriera di Aniano, Ferrara Albate-Camerata nodo di interscambio RH-NMV Entro il 2024: linea AVIAC BS-VR Entro il 2025: raddoppio Ponte San Pietro-BO-Monello, quadruplicamento MI-Roggeno-PV con fermata Pi Mond, raddoppio CR-MV (fase), raddoppi CR-Cianvera e BS-San Zeno con potenziamenti oltre limiti, potenziamento Rho-Italiate Entro il 2022 sono inoltre previsti le realizzazioni di sedi di incrocio e riqualificazione delle stazioni di Mercuria, Bellano, Agovine, Abbiategrasso, Ponte di Veduggia, Dubino, la soppressione di n. 13 passaggi a livello su un tot. di 35 lungo le linee Pavia-Lavino-Laverno-Gallarate/Sesto Colaninno <p>La programmazione degli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria in concessione prevede l'insediamento dei lavori, entro il 2020, di realizzazione di opere infrastrutturali di potenziamento e di eliminazione di passaggi a livello. Le risorse aggiuntive, stanziare per la nuova programmazione, ammontano a circa 180 milioni di Euro di fondi statali e 31 milioni di Euro regionali.</p> <p>Si tratta, nel dettaglio, del potenziamento dell'impianto di Garbagnate Milanese per l'adattamento della linea S13 e la realizzazione del terzo binario da Milano Affari a Carraro - Casario ML, per le quali è prevista la suddivisione in quattro fasi: la seconda riguarderà gli anni 2021 e il 2022, riguarda l'eliminazione dei passaggi a livello, gli interventi che si attengono verso il 2021 e il consolidamento entro il 2021, l'interconnessione i comuni di Locate Varesina, Cassio Medesimo, Noviglio e Caronno e la tangenziale Est-Ovest Casario ML - Sesto.</p> <p>Con orizzonte temporale ancora più ampio, fino al 2025, verranno realizzati il potenziamento del nodo di livello colpendo dei raddoppi ferroviari anno Caronno e Sesto Meda, il raddoppio selettivo della tratta tra Inverigo ed Anzio e il potenziamento del nodo di Novara.</p>	
<p>Tipologie di intervento: Economico-finanziaria</p>	<p>Finanziamento di intervento per il potenziamento di tratta ferroviaria o impianti ferroviari/stazioni, realizzazione di opere sostituite per l'eliminazione di passaggi a livello.</p>
<p>DG responsabile: Infrastruttura e Mobilità</p>	<p>DG coinvolte: Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile Territorio, urbanistica, difesa del suolo e Città Metropolitana</p>

DOTAZIONE FINANZIARIA																												
<p>Risorse pubbliche stanziate (statali, regionali, ...)</p>	<p>Risorse statali stanziare per la realizzazione degli interventi sulla rete RFI:</p> <ul style="list-style-type: none"> ANVAC 95-VR 1.400 mil€ <p>Risorse regionali per il consolidamento degli interventi sulla rete RFI:</p> <ul style="list-style-type: none"> 32,5 mil€ (sedi di incrocio) 8,4 mil€ (soppressione passaggi a livello) <p>Gli interventi di nuova programmazione sulla rete ferroviaria regionale concessa sono finanziati con risorse relative sia statali che regionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> circa 200 milioni di Euro di trasferimenti statali di cui 5,8 milioni stanziati dallo Stato per l'attuazione del piano nazionale per la sicurezza ferroviaria; 31 milioni di Euro di risorse regionali autonome. 																											
<p>Tipologie di finanziamento (conto capitale, fondo di garanzia, fondo sanatorio, ...)</p>	<p>Collaudamenti regionali per interventi sulla rete RFI: risorse autonome. Risorse in conto capitale per la rete in concessione</p>																											
INTEGRAZIONE CON PIANI E PROGRAMMI REGIONALI																												
<p>PR1, PFR, Programma Regionale Mobilità e Trasporti</p>																												
ATTUALITÀ AMBILE																												
<p>Indicatore di criticità:</p> <p>Realizzazione nuove linee, potenziamento tratti esistenti, potenziamento impianti ferroviari esistenti, potenziamento nodi di interscambio e realizzazione nuovi nodi, realizzazione di nuove opere di viabilità, aree pedonali e ciclistiche, per l'eliminazione di passaggi a livello.</p> <p>Tempi di attuazione: Breve/medio/lungo periodo</p> <p>Soggetti coinvolti: Ministero Infrastrutture e Trasporti, Regione Lombardia, EEL, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., Ferrovienord s.p.a.</p> <p>Indicatori di realizzazione: Km di rete costruita/programmata; N. sedi di incrocio rimosse; N. passaggi a livello soppresi</p>																												
RISOLUZIONE DELLE EMISSIONI INQUINANTI																												
<p>A code locale</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Impatto sulla riduzione delle emissioni</th> <th>Acque</th> <th>Atmosfera</th> <th>Terreno</th> <th>Acustici</th> <th>Impatto sulla riduzione delle emissioni</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NOI</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td rowspan="4"> <p>Non dimensionati</p> </td> </tr> <tr> <td>Particolato</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>CO₂</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>NO_x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Impatto sulla riduzione delle emissioni	Acque	Atmosfera	Terreno	Acustici	Impatto sulla riduzione delle emissioni	NOI					<p>Non dimensionati</p>	Particolato					CO ₂					NO _x					<p>A scala globale</p>
Impatto sulla riduzione delle emissioni	Acque	Atmosfera	Terreno	Acustici	Impatto sulla riduzione delle emissioni																							
NOI					<p>Non dimensionati</p>																							
Particolato																												
CO ₂																												
NO _x																												

MACROSETTORE: TRASPORTI STRADA E MOBILITÀ	
SETTORE: Trattamento pubblico locale e opere infrastrutturali	
AZIONE: TP1-6a (ex azioni TP16, TP1-7 e TP1-8)	
MOBILITÀ CICLISTICA	
<p>Descrizione</p> <p>Al sensi della L.R. n.7/2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", Regione Lombardia si è dotata nel 2010, di uno specifico strumento per la pianificazione della mobilità ciclistica (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PRMC), cui il PRMT (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti - 2010) rimanda come strumento di riferimento delle politiche regionali di settore.</p> <p>Il PRMC ha lo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale integrata con quella di livello locale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.</p> <p>Il PRMC ha individuato la Rete Ciclabile di Interesse Regionale, costituita da 17 percorsi ciclabili di lunga percorrenza, per una lunghezza di oltre 2.000 km.</p> <p>Aggiornamento del PRMC</p> <p>A partire dall'approvazione del PRMC ad ogni nuovo intervento, a livello nazionale, provvedimenti normativi e finanziari a favore della mobilità ciclistica.</p> <p>E' pertanto necessario dar seguito al primo aggiornamento del PRMC con riferimento a:</p> <ul style="list-style-type: none"> Legge 2 del 11 gennaio 2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"; Del 30/5/2016 "Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche e standard Eurovelo"; Protocolli sottoscritti per l'attuazione delle ciclovie nazionali (Vento, Sole e Garda); Aggiornamento dei tracciati dei Percorsi ciclabili di interesse regionale (PCR) sulla base delle regolazioni acquisite, del PDT aggiornati dopo il 2016 e degli interventi in fase di attuazione e già realizzati con le risorse della Programmazione Comunitaria 2006-2020 (asse IV - Misura Mobilità ciclistica). <p>Per l'aggiornamento del Piano si dovrà operare coinvolgendo i soggetti operanti sul tema della ciclabilità: le DDOG regionali, la Fondazione Ciclop, Politecnico di Milano, Provincia, Comuni e Enti Parco al fine di orientare la loro attività e le loro risorse di risorse nell'attuazione della rete ciclabile che dovrebbe assicurare la stessa valenza delle altre reti di trasporto.</p> <p>In attuazione dello ZP azione prevista dal PRMC per lo sviluppo della mobilità ciclistica si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> Progettazione e realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT - Vento, Sole e Garda) in attuazione dei Protocolli sottoscritti con il MIT, MIBACT e le Regioni territorialmente interessate; Progettazione e completamento della rete ciclabile di interesse regionale (PCR: 17 itinerari del PRMC che comprenderà anche Vento, Sole e Garda); Progettazione e realizzazione delle reti ciclabili locali passanti per i nodi del TR. <p>Priorità in base ai futuri stanziamenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> Interventi di riqualificazione del traffico in ambito urbano anche attraverso sperimentazioni; Definizione di un Programma di interventi per i turisti per ciascun itinerario regionale; Definizione di un Programma di manutenzione per ciascun itinerario regionale; Individualizzazione di un unico soggetto gestore della rete regionale. <p>Le attività di divulgazione del PRMC e dello potenziamento della mobilità ciclistica anche in termini di miglioramento della qualità dell'aria potrà essere realizzata anche attraverso l'attuazione del Progetto LIFE PRMC/MI in linea con la Regione del Basso Po (Progetto Life Project, 2018-2024), che prevede un'iniziativa</p>	

<p>di formazione sul tema della mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclabile, rivolto agli amministratori e tecnici degli EOL. In tale contesto si sono svolte 3 edizioni su 12 previste nell'arco del triennio 2018-2019-2020. La finalità dell'iniziativa è anche quella di diffondere la conoscenza del PRMC quale strumento di pianificazione regionale di riferimento per la riduzione dei BIC/PANI previsti alla legge n. 2/2018.</p>	<p>Tipologie di intervento: Normativo/regolamentare Azioni di governance (Accordi, Convenzioni, ecc.) Azioni di accompagnamento (sensibilizzazione, divulgazione, ecc.)</p>	<p>L.R. n. 7 del 30 aprile 2009 Legge 2 dell'11 gennaio 2018 Attribuzione del SNCT e del PCR Interventi di modernizzazione del traffico in ambito urbano</p>
<p>DG responsabile: Infrastruttura, Trasporti e Mobilità Sostenibile</p>	<p>DG coinvolte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ambiente e clima Scienze Welfare Agricoltura, Alimentazione e Sistemi Verdi Territorio, Marketing Territoriale e Moda Enti locali, Montagne e Piccoli Comuni 	
DOTAZIONE FINANZIARIA		
<p>Risorse pubbliche stanziate (statali, regionali, ...)</p>	<p>Europee, Statali, regionali, Erariali e del privati (Europee: PCR ATSA 2014-201-20 mil€ Statali: PRMC 2017: 2,9 mil€ Statali: PRMC 2018: 2,9 mil€ Statali: Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche (in fase di implementazione per VENTO SOLE e GARDA, Collaudamenti Regionali e degli EOL)</p>	
<p>Tipologie di finanziamento (conto capitale, fondo di garanzia, fondo sanatorio, ...)</p>	<p>Generalmente in conto capitale o fondo perduto attraverso Bandi e Convenzioni (es. ciclovie nazionali).</p>	
INTEGRAZIONE CON PIANI E PROGRAMMI REGIONALI		
<p>Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) Programma Operativo Regionale del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR 2014-2020) Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) Programma di Sviluppo Rurali (PSR) Piano Territoriale Regionale (PTR) e suoi decreti attuativi annuali nel Piano Regionale di Sviluppo (PRS) Pian Territoriali Regionali d'Aree (PTRA)</p>		



PIANO DELLA TUTELA E DELL'USO DELLE ACQUE (PTUA) – APPROVATO CON DELIBERA N. 6990 DEL 31 LUGLIO 2017

Anno
2016

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) è uno strumento previsto dall'art. 121 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia di acque", costituisce uno specifico piano di settore e rappresenta lo strumento per regolamentare le risorse idriche del distretto idrografico del fiume Po in Lombardia, attraverso la pianificazione della tutela qualitativa e quantitativa delle acque. Come stabilito dalla L.R. 12 dicembre 2003, n. 26, "Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche", il PTA regionale è costituito da un Atto di Indirizzo, approvato dal Consiglio regionale, che contiene gli indirizzi strategici regionali in tema di pianificazione delle risorse idriche, e dal Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA), approvato dalla Giunta regionale. Il Programma di Tutela e Uso delle Acque, che costituisce, di fatto, il documento di pianificazione e programmazione delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale. Il PTUA che qui viene presentato (PTUA 2016) ha valenza per il secondo ciclo di pianificazione 2016/2021 indicato dalla direttiva quadro acque 2000/60/CE.

Tenendo conto degli obiettivi già adottati col precedente PTUA 2006 e delle esigenze evidenziate dai recenti indirizzi europei e in piena coerenza con l'evoluzione della pianificazione di distretto idrografico padano, il nuovo Piano di tutela e uso delle acque regionale si pone il perseguimento dei seguenti obiettivi strategici³⁰:

- promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
- mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, erogate a terzi mediante impianto di acquedotto che riveste carattere di pubblico interesse, nonché tutelare lo stato delle risorse; la tutela delle acque sotterranee, per la loro particolare valenza anche in relazione all'approvvigionamento potabile attuale e futuro, perseguendo l'equilibrio del bilancio idrico, identificando ed intervenendo in particolare sulle aree sovra sfruttate.
- recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;
- promuovere l'aumento della fruibilità degli ambienti acquatici nonché l'attuazione di progetti e buone pratiche gestionali rivolte al ripristino o al mantenimento dei servizi ecosistemici dei corpi idrici.

³⁰ Al fine di contribuire ad una efficace e omogenea attuazione sul territorio delle politiche, degli indirizzi e delle misure previste dal PTUA – anche in attuazione dell'art. 44, comma 1, lettere a), b) e c) della Lr. 26/2003 – Regione Lombardia prevede l'attivazione di un'apposita "Cabina di regia" sul tema "Risorse idriche" (ai sensi dell'art. 53 delle Nta del Piano), in cui saranno coinvolti i soggetti pubblici aventi competenze e responsabilità nell'attuazione delle pertinenti politiche regionali.

- ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, contemperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.
- migliorare la funzionalità dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque reflue urbane attraverso la definizione di criteri per la gestione sostenibile del deflusso delle acque meteoriche in fognatura compatibile con la funzionalità dei sistemi di raccolta e trattamento, mediante l'introduzione del principio di "invarianza idraulica e idrologica" nel governo del territorio³¹, e l'incentivazione di sistemi di "drenaggio urbano sostenibile" ³² per il conseguimento degli obiettivi e delle misure di "invarianza idraulica ed idrologica" stessa.

Al fine di "mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, erogate a terzi mediante impianto di acquedotto che riveste carattere di pubblico interesse, nonché per la tutela dello stato delle risorse" il PTUA individua "all'interno dei bacini imbriferi e delle aree di ricarica della falda, le zone di protezione" ai sensi della Direttiva 2000/60/CE, per le quali definisce specifiche misure di tutela, nella fattispecie:

- a.) le aree sensibili e le zone vulnerabili, richiedenti specifiche misure di prevenzione dall'inquinamento e di risanamento previste dagli artt. 91 e 92 del D.Lgs. 152/2006 e smi;
- b.) le zone di protezione delle acque sotterranee per l'utilizzo potabile, designate come "aree di salvaguardia" ai sensi dell'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 e smi³³.
- c.) le "aree designate per l'estrazione delle acque destinate al consumo umano" e le "zone di riserva"³⁴ di acque superficiali e sotterranee, contenute negli strati acquiferi meno produttivi e difficilmente ricaricabili.

Alla luce di quanto detto, per il territorio di Varedo si individuano le seguenti specificità:

- è considerato zona vulnerabile e compare nell'Allegato 2 della D.G.R.3297/2006 Nuove aree vulnerabili in Regione Lombardia, Comuni interamente compresi nell'area vulnerabile, Comuni vulnerabili SAU, con una superficie SAU di 132,74 Ha (come da estratto cartografico tav.11B "Registro delle aree protette" quadro D del PTUA);
- non risulta tra le aree sensibili ai sensi della Direttiva 91/271/CEE (concernente il trattamento delle acque reflue urbane);
- rientra tra i Comuni il cui territorio è totalmente ricompreso in zona vulnerabile da nitrati (Elaborato 4 PTUA "Registro delle aree protette");
- è considerato, per l'intero territorio comunale, area di ricarica per l'idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS) e Intermedia (ISI) (come da estratto cartografico tav.11A "Registro delle aree protette" quadri A, B, C, D del PTUA);
- è considerato, per l'intero territorio comunale, zona designata per l'estrazione di acqua per il consumo umano per l'idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS) e Profonda (ISP) (come da estratto cartografico tav.11A "Registro delle aree protette" quadro A e D del PTUA).

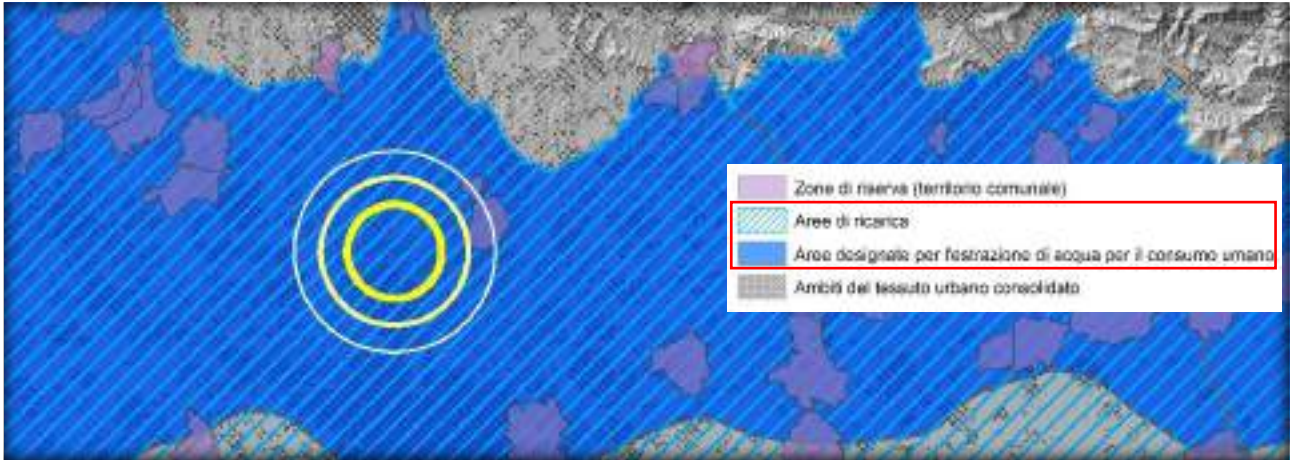
³¹ Misura scheda n. 60 delle Misure di Piano.

³² L'art. 50 delle norme del Piano definisce in tal senso il ruolo della Giunta comunale nel favorire la gestione sostenibile delle acque meteoriche mediante: i.) lo sviluppo di sistemi di drenaggio urbano sostenibile, in relazione al beneficio sulla funzionalità dei sistemi di raccolta e depurazione delle acque reflue urbane, prevedendo l'introduzione nel regolamento regionale sulla disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue appositi indirizzi, ivi compresi i criteri di limitazione delle portate meteoriche adottate alle reti fognarie; ii.) l'implementazione del principio di invarianza idraulica ed idrologica negli strumenti urbanistici e nei regolamenti edilizi comunali. Il PTUA prevede una specifica misura di piano recante "Disciplina e indirizzi per la gestione del drenaggio urbano" (n. 59) da intendersi attuata in primis con l'approvazione del regolamento regionale 7/2017 e smi. contenente i criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica, attraverso l'inserimento di specifiche disposizioni per la migliore gestione della porzione di acque di drenaggio convogliate in rete fognaria al fine di garantire la valorizzazione diffusa di tali acque prima dello scarico in rete e poi della valorizzazione delle acque di sfioro delle reti stesse. In secondo luogo, anche attraverso la divulgazione del "Manuale di gestione del drenaggio urbano" (2016).

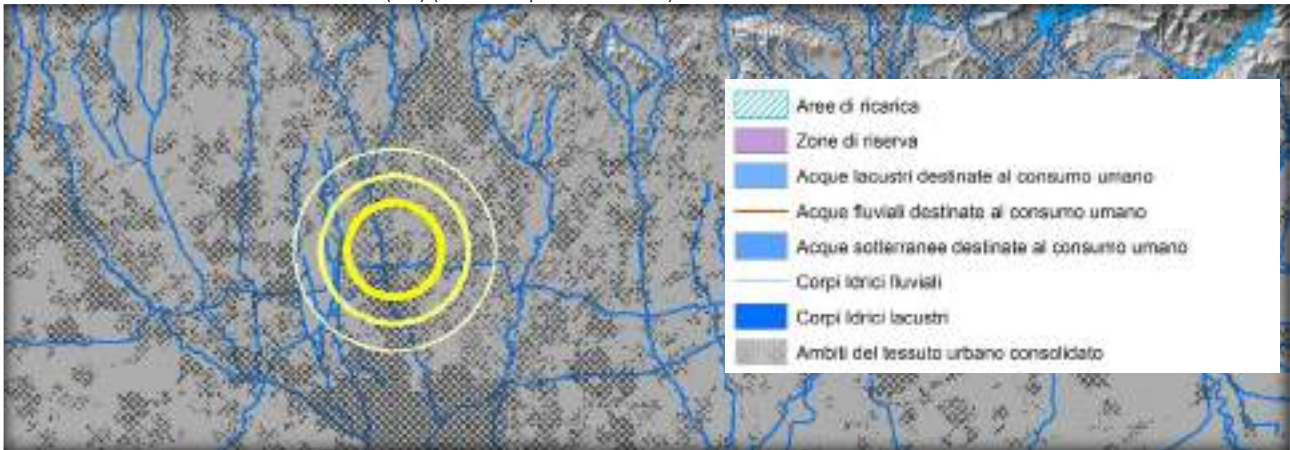
³³ Il comma 7 art. 94 del D.Lgs. 152/2006 e smi reca infatti che "le zone di protezione devono essere delimitate secondo le indicazioni delle regioni o delle province autonome per assicurare la protezione del patrimonio idrico. In esse si possono adottare misure relative alla destinazione del territorio interessato, limitazioni e prescrizioni per gli insediamenti civili, produttivi, turistici, agro-forestali e zootecnici da inserirsi negli strumenti urbanistici comunali, provinciali, regionali, sia generali sia di settore".

³⁴ Si riscontra che il Comune di Varedo non è designato come "zone di riserva di acque superficiali e sotterranee" dal vigente PTUA regionale.

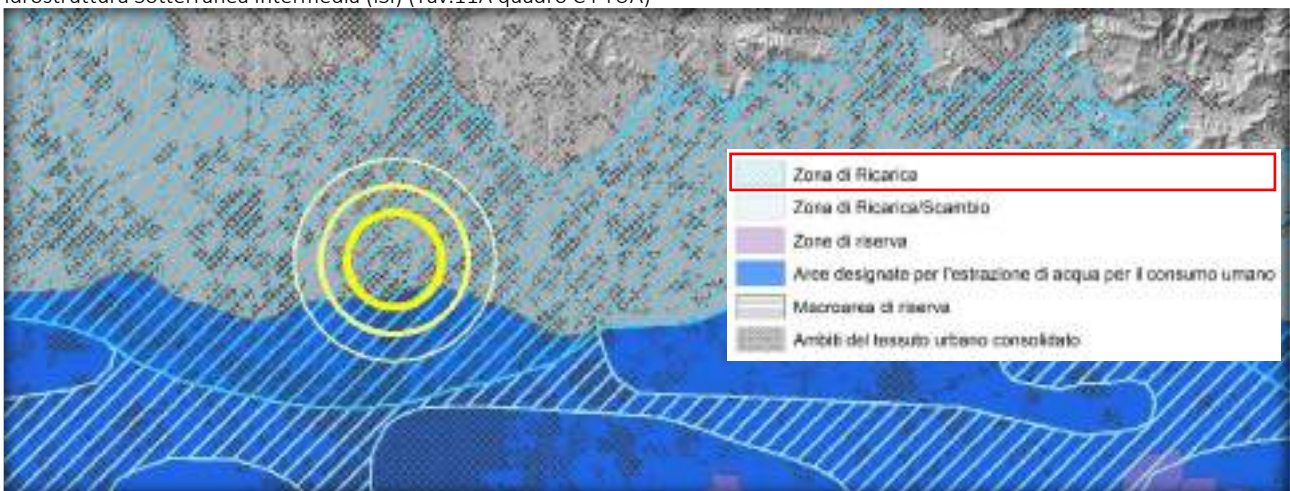
Aree designate per l'estrazione di acqua per il consumo umano e Zone di protezione:
Idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS) (Tav.11A quadro A PTUA)



Aree designate per l'estrazione di acqua per il consumo umano e Aree di Protezione Acque superficiali:
Idrostruttura Sotterranea di fondovalle (ISF) (Tav.11A quadro B PTUA)



Aree designate per l'estrazione di acqua per il consumo umano e Zone di protezione:
Idrostruttura Sotterranea Intermedia (ISI) (Tav.11A quadro C PTUA)



Aree designate per l'estrazione di acqua per il consumo umano e Zone di protezione:
Idrostruttura Sotterranea Profonda (ISP) (Tav.11A quadro D PTUA)



Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola (Tav.11B quadro D PTUA)



IL PRINCIPIO DI INVARIANZA IDRAULICA E IDROGEOLOGICA [ANNO 2017]

Nel 2016, Regione Lombardia ha approvato una nuova legge regionale sulla difesa del suolo (L.R. n. 4 del 2016). Tale normativa introduce al capo II, articolo 7 il principio di Invarianza Idraulica, Invarianza idrologica e drenaggio urbano sostenibile. Tale principio è stato integrato nella legge regionale 12/2005 e smi di governo del territorio e formalizzato all'art. 58-bis della legge stessa. In attuazione dell'articolo 58bis della Lr. 12/2005 e smi, che ha introdotto nell'impalcato normativo regionale del governo del territorio il principio dell'invarianza idraulica e idrologica, Regione Lombardia ha approvato i criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica (regolamento regionale n. 7 del 23 novembre 2017³⁵). Il regolamento si occupa della gestione delle acque meteoriche non contaminate, al fine di far diminuire il deflusso verso le reti di drenaggio urbano e da queste verso i corsi d'acqua già in condizioni critiche, con l'obiettivo ultimo di ridurre l'impatto inquinante degli scarichi urbani sulle portate di piena dei corpi idrici ricettori tramite la separazione e gestione locale delle acque meteoriche non suscettibili di inquinamento. A tal fine, il regolamento regionale detta una nuova disciplina per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni di quelle esistenti, nonché per le infrastrutture stradali, da adottare per tutti gli interventi che

³⁵ Il regolamento n. 7 del 2017 sull'invarianza idraulica e idrologica è stato poi aggiornato con il r.r. n. 8 del 19 aprile 2019, recante "Disposizioni sull'applicazione dei principi di invarianza idraulica ed idrologica. Modifiche al regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7" è pubblicato sul BURL n. 17, Serie Supplemento, del 24 aprile 2019" che introduce semplificazioni e chiarimenti a seguito di osservazioni tecniche ed esigenze di precisazioni e di chiarimenti

prevedono una riduzione della permeabilità del suolo rispetto alla sua condizione preesistente all'urbanizzazione (art.3 del regolamento), a partire dalla definizione di un preciso ordine decrescente di priorità di utilizzo dei sistemi di controllo e gestione delle acque pluviali applicabili per il conseguimento degli obiettivi di invarianza e drenaggio urbano sostenibile. Il regolamento integrato deve essere applicato su tutto il territorio regionale, tenendo conto del periodo di disapplicazione, in modo diversificato a seconda della criticità dell'area in cui si ricade; a tal fine, il territorio regionale è stato infatti suddiviso in aree a criticità alta, media e bassa. È previsto un monitoraggio e una verifica tecnica dell'applicazione del regolamento ogni 3 anni, con lo scopo di apportare eventuali correzioni o aggiornamenti.

Il regolamento definisce, in particolare:

- le misure differenziate per le aree di nuova edificazione e per quelle già edificate, anche ai fini dell'individuazione delle infrastrutture pubbliche di cui al piano dei servizi, definendo gli interventi sul territorio richiedenti le misure di invarianza idraulica e idrologica (art. 3);
- le modalità e i parametri funzionali al calcolo dei volumi da gestire per il rispetto del principio di invarianza idraulica o idrologica da applicare per ogni intervento e i limiti allo scarico ammissibili al ricettore per ogni tipologia di area;
- le indicazioni tecniche costruttive ed esempi di buone pratiche di gestione delle acque meteoriche in ambito urbano;
- le modalità di integrazione tra pianificazione urbanistica comunale e previsioni del piano d'ambito (di cui all'articolo 48, comma 2, lettera b) della l.r. 26/2003), nonché tra le disposizioni del regolamento di cui al presente comma e la normativa in materia di scarichi di cui all'articolo 52, comma 1, della stessa l.r. 26/2003, al fine del conseguimento degli obiettivi di invarianza idraulica e idrologica.

In particolare, per ciò che concerne la progettazione delle infrastrutture di smaltimento delle acque pluviali, in relazione all'intervento in oggetto, il Regolamento regionale introduce l'obbligo di redigere, nello sviluppo del progetto degli interventi che prevedono una riduzione della permeabilità del suolo rispetto alla sua condizione preesistente all'urbanizzazione (di cui all'art. 3), il progetto di invarianza idraulica e idrologica, redatto conformemente alle disposizioni del presente regolamento, secondo i contenuti di cui all'articolo 10, comma 1. Tale progetto dovrà essere allegato alla domanda, in caso di permesso di costruire, o alla segnalazione certificata di inizio attività o alla comunicazione di inizio lavori asseverata.

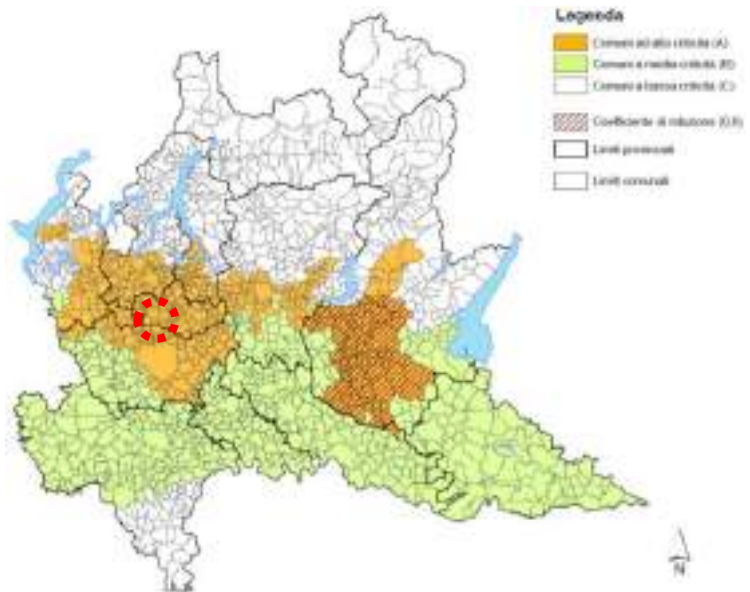


Tabella 1

CLASSI DI INTERVENTO	RIFERENZE ABBONDI (M3 PER EVENTO)	CORREZIONE IN LITRI (M3 PER EVENTO)	AZIENDA DI RICEZIONE	
			Area A, B	Area C
I.1. Interventi di nuova edificazione (edifici residenziali)	0,00 m ³ (0,00 m ³ a 0,00 m ³)	0,00 m ³	0,00 m ³	0,00 m ³
I.2. Interventi di nuova edificazione (edifici industriali)	0,00 m ³ a 0,00 m ³ (0,00 m ³ a 0,00 m ³)	0,00 m ³	0,00 m ³	0,00 m ³
II. Interventi di nuova edificazione (edifici pubblici)	0,00 m ³ a 0,00 m ³ (0,00 m ³ a 0,00 m ³)	0,00 m ³	0,00 m ³	0,00 m ³
III. Interventi di nuova edificazione (edifici commerciali)	0,00 m ³ a 0,00 m ³ (0,00 m ³ a 0,00 m ³)	0,00 m ³	0,00 m ³	0,00 m ³

Inoltre, al fine dell'applicazione del calcolo dei volumi di invarianza idraulica o idrologica di cui alla Tabella 1 di cui l'art. 9 del regolamento (in seguito riportata), si evidenzia che il comune di Varedo è classificato come "comune ad altra criticità A" (cfr. Allegato C del Rr 7/2017 e smi).

Da ultimo, in attuazione del regolamento 7/2017, si evidenzia che i comuni possono promuovere l'applicazione dei principi dell'invarianza idraulica o idrologica, nonché del drenaggio urbano sostenibile, attraverso i seguenti meccanismi:

- a) incentivazione urbanistica, nelle modalità stabilite dal comma 5 art. 11 della Lr. 12/2005 e smi, così come modificato dalla nuova Lr. 39/2019;
- b.) riduzione degli oneri di urbanizzazione o anche del contributo di costruzione, nelle modalità stabilite dal comma 2-quinquies art. 43 della Lr. 12/2005 e smi, così come modificato dalla nuova Lr. 39/2019;
- c.) uso degli introiti derivanti della monetizzazione di cui all'articolo 16 del Regolamento.

In sintesi, rispetto a quanto detto per il PTUA e il principio di invarianza idraulica, gli obiettivi e i contenuti della Variante dovranno risultare coerente con gli obiettivi del Piano della tutela e dell'uso delle acque in materia di tutela delle acque sotterranee e gestione sostenibile delle acque meteoriche, ai fini di garantire il conseguimento del principio di invarianza idraulica, invarianza idrogeologica e drenaggio urbano sostenibile (di cui al Rr. 7/2017 e smi).

PIANO FAUNISTICO VENATORIO REGIONALE (PFVR) – APPROVATO CON D.G.R. N. 6017 DEL 19/12/2016

Anno
2016

Il PFVR è uno strumento di pianificazione che ha l'obiettivo di mantenere e aumentare la popolazione di tutte le specie di mammiferi e uccelli che vivono naturalmente allo stato selvatico in Lombardia, sviluppando anche una gestione della caccia sempre più adeguata alle conoscenze ecologiche e biologiche. Il PFVR individua e sistematizza gli strumenti per il monitoraggio della fauna selvatica mirando a salvaguardare le specie in diminuzione ma anche a fornire un quadro di riferimento per il controllo numerico di alcune specie problematiche per il territorio e per l'agricoltura. Il Piano, ai sensi della normativa nazionale e regionale, ha in dettaglio i principali contenuti e finalità: definire gli obiettivi per il mantenimento, l'aumento e la gestione delle popolazioni delle specie di mammiferi e uccelli viventi naturalmente allo stato selvatico sul territorio regionale; definire indirizzi e contenuti per la pianificazione faunistica territoriale; descrivere e cartografare le potenzialità e le vocazioni faunistiche; elaborare programmi di protezione della fauna selvatica in diminuzione; individuare le attività volte alla conoscenza delle risorse naturali e delle consistenze faunistiche; articolare il regime della tutela della fauna secondo le tipologie territoriali.

Il territorio di Varedo risulta essere interessato dalla programmazione regionale in materia faunistico-venatoria nel seguente modo, attraverso gli estratti delle carte del PFVR:

- all'interno della carta delle "Emergenze naturalistiche e Istituti di gestione faunistico-venatoria" sono segnalate, in qualità di Istituti di gestione venatoria, le Oasi di Protezione della Fauna, individuate nella fattispecie dalle aree facenti parte del Plis del Grugnotorto-Villoresi. L'area oggetto di valutazione non risulta interessata da tale istituto, collocandosi marginalmente al confine comunale opposto.
- all'interno della carta "Principali rotte migratorie e località interessate dalla migrazione in Lombardia", il territorio di Varedo non è direttamente interessato da rotte migratorie importanti a livello regionale.

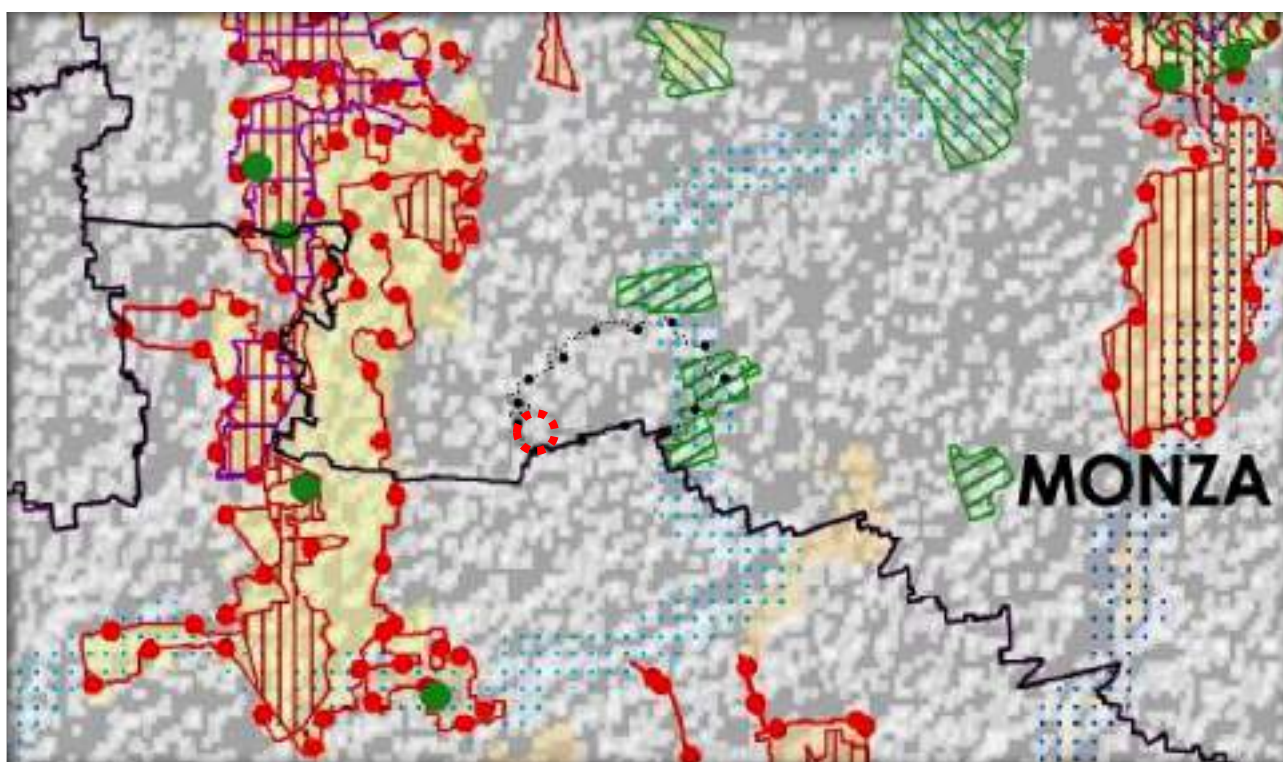


Figura. Estratto della carta "Emergenze naturalistiche e Istituti di gestione faunistico-venatoria" del PFVR



Figura. Estratto della carta “Principali rotte migratorie e località interessate dalla migrazione in Lombardia” del PFVR

IL PROGRAMMA REGIONALE INTEGRATO DI MITIGAZIONE DEI RISCHI (PRIM) – APPROVATO CON DGR. N.7243 DEL 08.05.2008

Anno
(agg.)2015

Regione Lombardia, con la D.G.R. n.7243 dell'08/05/2008, ha approvato il Programma Regionale di Mitigazione dei Rischi che analizza i rischi, singoli e integrati, sul territorio regionale al fine di identificare le aree maggiormente critiche su cui approfondire le valutazioni effettuate. Per ogni tipologia di rischio³⁶ è stato valutato il rischio totale, rappresentato su specifiche mappe, le quali sono state combinate per generare una mappa del rischio integrato e del rischio dominante a diverse scale. Le mappe, opportunamente inserite nel quadro conoscitivo del presente Rapporto Ambientale, ove pertinenti, sono rielaborate ogni qualvolta siano disponibili nuovi e significativi aggiornamenti dei dati su cui si basano i modelli utilizzati. Per ogni tipologia di rischio considerata il PRIM prevede l'elaborazione delle mappe a scala di 20x20 m, 1x1 Km e a base comunale. In questo ambito si riportano le mappe più significative. In particolare, gli indici di rischio elaborati nel PRIM (Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei rischi) sono raggruppabili in classi corrispondenti a differenti livelli di criticità rispetto alla media del territorio regionale (posta uguale ad 1). Per tale motivo le classi di criticità non esprimono un valore assoluto, ma devono essere di volta in volta considerate e valutate da tecnici qualificati, analogamente a quanto comunemente avviene nella restituzione di valori analitici di diverso tipo (es. analisi ambientali e analisi mediche).

Estratto del report statistico del PRIM – Rischio idrogeologico

Aree allagabili - scenario H ⁴	km ²	0,02	2,35	841,90
Aree allagabili - scenario M ⁴	km ²	0,00	7,00	303,19
Aree allagabili - scenario L ⁴	km ²	0,23	6,47	2403,06
Superficie aree a rischio idrogeologico molto elevato [267] ⁴	km ²	0,00	1,00	1803,48
Superficie zone soggette a valanghe ⁷	km ²	0,00	0,00	1697,94
Superficie aree in frana ²	km ²	0,00	0,06	4014,90

³⁶ In particolare, sono stati esaminati: *i*) Rischio idrogeologico; *ii*) Rischio sismico; *iii*) Rischio industriale; *iv*) Rischio meteorologico; *v*) Rischio incendi boschivi; *vi*) Incidenti stradali; *vii*) Incidenti sul lavoro; *viii*) Insicurezza urbana.

Viene qui riportato l'estratto di report statistico comunale elaborato all'interno del Programma regionale integrato di mitigazione dei rischi da cui si evince l'interessamento comunale di Varedo dalle aree interessate dagli scenari di rischio (cfr. immagine "Estrazione Direttiva Alluvioni, revisione 2015" del paragrafo successivo sul Piano di gestione rischio alluvioni del bacino del fiume Po).

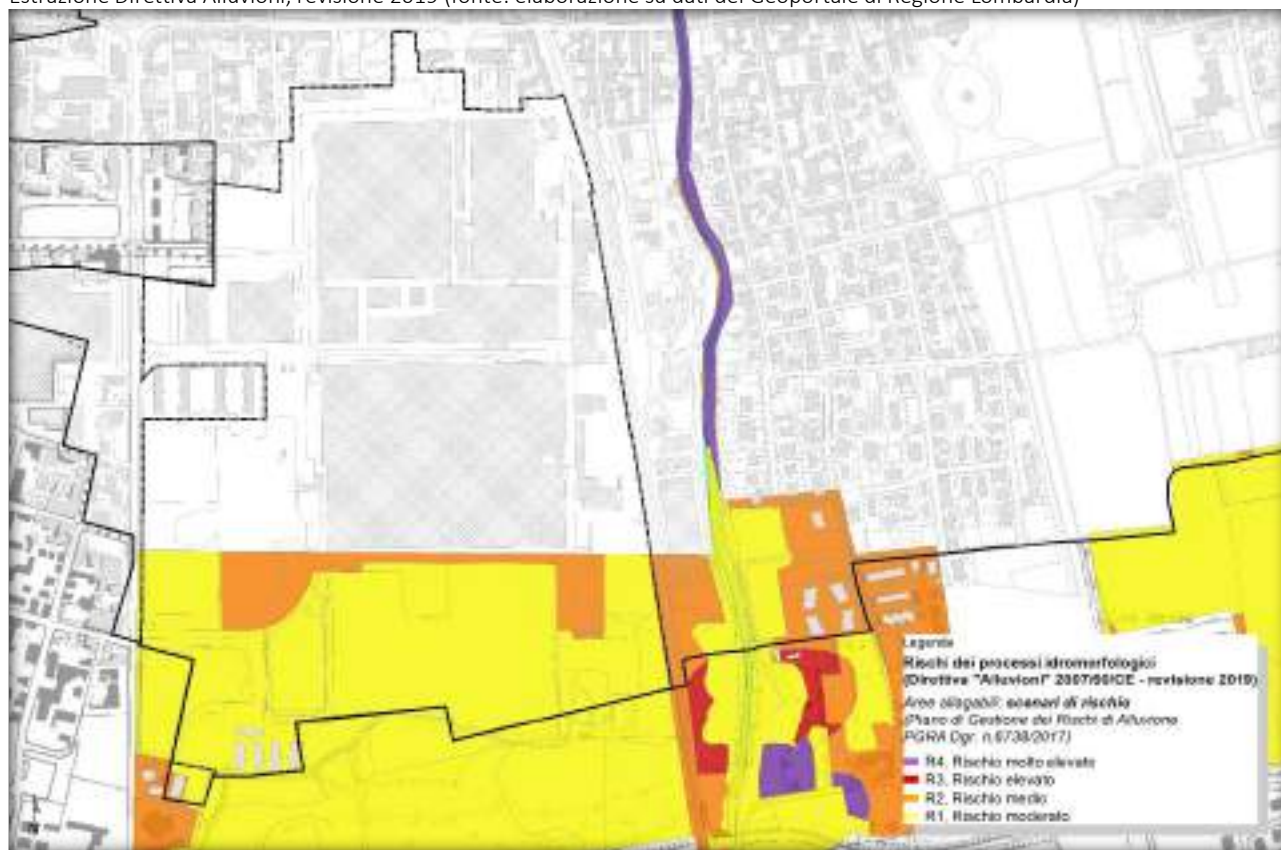
IL PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI DEL BACINO DEL FIUME PO (PGRA)

Anno
2010

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) è lo strumento operativo previsto dalla legge italiana, in particolare dal d.lgs. n. 49 del 2010, che dà attuazione alla Direttiva Europea 2007/60/CE, per individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni³⁷ per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali. Il PGRA, introdotto dalla Direttiva per ogni distretto idrografico, dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.

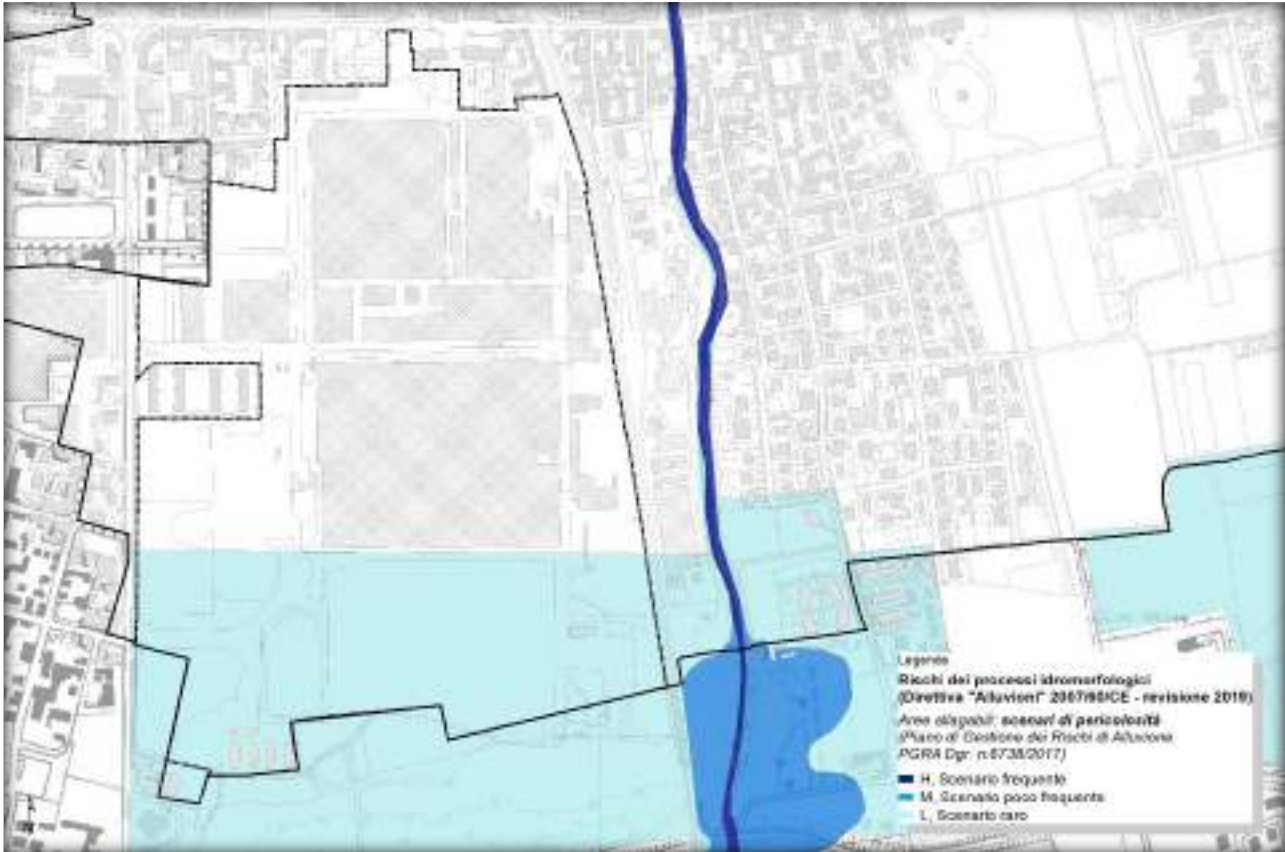
Il Comune di Varedo risulta interessato da uno scenario di rischio moderato (R1) e medio (R2) ad esclusione di alcune aree collocate lungo l'asta del Seveso.

Estrazione Direttiva Alluvioni, revisione 2019 (fonte: elaborazione su dati del Geoportale di Regione Lombardia)



³⁷ Per alluvione si intende qualsiasi evento che provoca un allagamento temporaneo di un territorio non abitualmente coperto dall'acqua, purché direttamente imputabile a cause di tipo meteorologico. Per il Distretto Padano, cioè il territorio interessato dalle alluvioni di tutti i corsi d'acqua che confluiscono nel Po, dalla sorgente fino allo sbocco in mare, è stato predisposto il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Po (PGRA-Po).

Il Comune di Varedo, in termini generali, risulta interessato dal Piano di Gestione in termini di aree allagabili con scenario di pericolosità P3/H “alluvioni frequenti” lungo il corso del Seveso e P1/L “alluvioni rare” nella parte industriale a sud del comune e una porzione minore di territorio a nord, in adiacenza al corso del Seveso. Inoltre, il ponte di attraversamento del Seveso risulta interessato da rischio con scenario di pericolosità P1/L “alluvioni rare”. L'ambito risulta interessato parzialmente da aree allagabili (alluvioni rare) a sud dell'area, e da una vasca di laminazione (come da obiettivo strategico regionale).



Dall'estratto cartografico sopra riportato si mette in evidenza come la parte inferiore del comparto ATS ex Snia, ad oggi interessato dalla vigente previsione regionale di realizzazione della vasca di laminazione del torrente Seveso, risulti caratterizzata da uno scenario di rischio moderato (R1) e di pericolosità P1/L “alluvioni rare”.

La variante di aggiornamento della delimitazione delle Fasce fluviali del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Po: torrente Seveso da Lucino alla confluenza nella Martesana in Milano è stata definitivamente approvata con decreto del Segretario generale dell'ADBPO n. 484 del 30 dicembre 2020.

Come si può osservare dall'immagine che segue l'area individuata dalla proposta di fascia C è la medesima riportata nel PGRI con rischio basso. L'ulteriore dettaglio è dato dal fatto che la parte relativa alle vasche di laminazione è quella sottesa dalla fascia B (linea rossa continua) mentre l'area C si estende per alcuni tratti anche nelle aree oggetto di intervento.

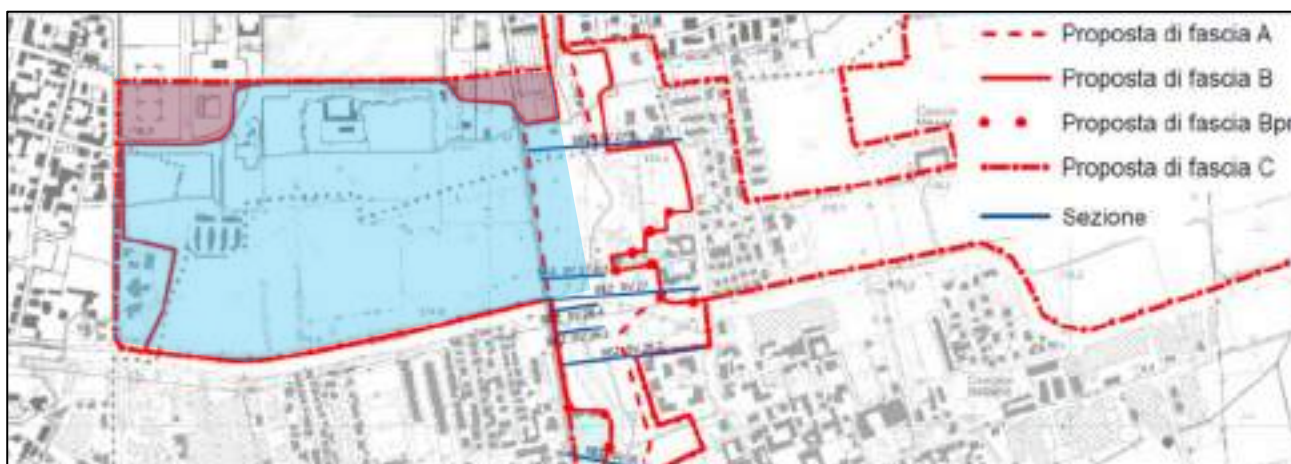


Figura: fasce PAI per l'area oggetto di intervento

Per queste due aree evidenziate in rosa, che afferiscono ai comparti denominati C3 e C2 sarà necessario osservare le norme previste dal Piano, ed in particolare le seguenti:

Art.31 – Area di inondazione per piena catastrofica (Fascia C):

1. Nella Fascia C il Piano persegue l'obiettivo di integrare il livello di sicurezza alle popolazioni, mediante la predisposizione prioritaria da parte degli Enti competenti ai sensi della legge 24 febbraio 1992, n.225 e quindi da parte delle Regioni o delle Province, di Programmi di previsione e prevenzione, tenuto conto delle ipotesi di rischio derivanti dalle indicazioni del presente Piano.

5. Nei territori della Fascia C, delimitati con segno grafico indicato come "limite di progetto tra la Fascia B e la Fascia C" nelle tavole grafiche, per i quali non siano in vigore misure di salvaguardia ai sensi dell'art.17, comma 6, della legge n.183/1989, i Comuni competenti, in sede dei adeguamento degli strumenti urbanistici, entro il termine fissato dal suddetto art.17, comma 6, ed anche sulla base degli indirizzi emanati dalle Regioni ai sensi del medesimo art.17, comma 6, sono tenuti a valutare le condizioni di rischio e, al fine di minimizzare le stesse ad applicare anche parzialmente, fino alla avvenuta realizzazione delle opere, gli articoli delle presenti Norme relative alla Fascia B, nel rispetto di quanto previsto dall'art.1, comma 1, lett. b), del D.L. n.279/2000 convertito, con modificazioni, in legge n.365/2000.

Per completezza si riportano quindi anche le prescrizioni relative alle aree ricomprese in Fascia B per valutare eventuali interventi già da subito compatibili.

Art.30 – Fascia di esondazione (Fascia B)

1. Nella Fascia B il Piano persegue l'obiettivo di mantenere e migliorare le condizioni di funzionalità idraulica ai fini principali dell'invaso e della laminazione delle piene, unitamente alla conservazione e al miglioramento delle caratteristiche naturali e ambientali.

2. Nella Fascia B sono vietati:

- a) gli interventi che comportino una riduzione apprezzabile o una parzializzazione della capacità di vaso, salvo che questi interventi prevedano un pari aumento delle capacità di vaso in area idraulicamente equivalente;
- b) la realizzazione di nuovi impianti di smaltimento e di recupero dei rifiuti, l'ampliamento degli stessi impianti esistenti, nonché l'esercizio delle operazioni di smaltimento e recupero dei rifiuti, così come definiti dal D.Lgs. 5 febbraio 1997, n.22, fatto salvo quanto previsto al precedente art.29, comma 3, lett. l);
- c) in presenza di argini, interventi e strutture che tendano a orientare la corrente verso il rilevato e scavi o abbassamenti del piano di campagna che possano compromettere la stabilità delle fondazioni dell'argine.

3. Sono per contro consentiti, oltre agli interventi di cui al precedente comma 3 dell'art.29:
- a) gli interventi di sistemazione idraulica quali argini o casse di espansione e ogni altra misura idraulica atta ad incidere sulle dinamiche fluviali, solo se compatibili con l'assetto di progetto dell'alveo derivante dalla delimitazione della fascia;
 - b) gli impianti di trattamento di acque reflue, qualora sia dimostrata l'impossibilità della loro localizzazione al di fuori delle fasce, nonché gli ampliamenti e messa in sicurezza di quelli esistenti; i relativi interventi sono soggetti a parere di compatibilità dell'Autorità di bacino ai sensi e per gli effetti del successivo art.38, espresso anche sulla base di quanto previsto all'art.38bis;
 - c) la realizzazione di complessi ricettivi all'aperto, previo studio di compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente;
 - d) l'accumulo temporaneo di letame per uso agronomico e la realizzazione di contenitori per il trattamento e/o stoccaggio degli effluenti zootecnici, ferme restando le disposizioni all'art.38 del D.Lgs. n.152/1999 e successive modifiche e integrazioni;
 - e) il completamento degli esistenti impianti di smaltimento e recupero rifiuti a tecnologia complessa, quand'esso risultasse indispensabile per il raggiungimento dell'autonomia degli ambiti territoriali ottimali così come individuati dalla pianificazione regionale e provinciale; i relativi interventi sono soggetti a parere di compatibilità dell'Autorità di bacino ai sensi e per gli effetti del successivo art.38, espresso anche sulla base di quanto previsto all'art.38bis;
4. Gli interventi consentiti debbono assicurare il mantenimento o il miglioramento delle condizioni di drenaggio superficiale dell'area, l'assenza di interferenze negative con il regime delle falde freatiche presenti e con la sicurezza delle opere di difesa esistenti.

5.

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza (PTCP)

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) recepisce il Piano paesaggistico regionale e integra il Piano del paesaggio lombardo per il territorio interessato³⁸, configurandosi come atto paesaggistico di maggior definizione rispetto al Piano paesaggistico regionale³⁹. Assume, da un lato, le indicazioni di carattere ricognitivo, valutativo e dispositivo contenute nel Ppr⁴⁰ e, dall'altro, le precisa, arricchisce e sviluppa formando il quadro di riferimento per i definitivi contenuti paesaggistici della pianificazione comunale, definendo i diversi gradi di cogenza delle proprie prescrizioni cui il PGT deve adeguarsi sulla base dei suddetti criteri ed in coerenza con le norme e gli indirizzi del Piano Territoriale Paesistico Regionale vigente⁴¹.

Il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Monza e Brianza, in adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della L.R. 31/2014, approvato con D.C.P. n. 4 del 15/02/2022, e divenuto vigente con la pubblicazione sul BURL n. 14 del 06/04/2022, costituisce il quadro programmatico provinciale vigente, individuando gli indirizzi generali di assetto e tutela del territorio, definendo un coordinamento delle opere e delle azioni che interagiscono con la programmazione svolta a livello locale; inoltre, il PTCP assume valore di piano paesaggistico a livello provinciale, in quanto individua le azioni atte a raggiungere le previsioni del Piano territoriale regionale in materia di tutela e valorizzazione del paesaggio.

Nello specifico il PTCP della Monza e Brianza definisce e individua per l'intera estensione del territorio provinciale: *i.)* le caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale (Tavola 1); *ii.)* gli elementi di caratterizzazione ecologica del territorio (Tavole 2); *iii.)* gli ambiti, i sistemi e gli elementi di rilevanza paesaggistica (Tavola 3a) nonché la rete della mobilità dolce (Tavola 3b); *iv.)* gli ambiti, i sistemi e gli elementi di degrado e compromissione paesaggistica (Tavola 4); *v.)* Il sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali, compresi i territori interessati dai Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (Tavv. 5); *vi.)* gli ambiti a valenza prescrittiva e prevalente afferenti al Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio (Tav. 6a)⁴², comprensivi della Rete verde di ricomposizione paesaggistica (RV)⁴³, della viabilità di interesse paesaggistico (Tav. 6b), degli ambiti di azione paesaggistica (Tavola 6c) e degli ambiti di interesse provinciale (Tavola 6d); *vii.)* gli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico e le rilevanze del sistema rurale (Tavv. 7); *viii.)* l'assetto idrogeologico e il sistema geologico ed idrogeologico (Tavv. 8 e 9); *ix.)* gli interventi previsti sulla rete stradale (Tavola 10) e del trasporto su ferro (Tavola 11) nello scenario programmatico di Piano, e relativi schemi di assetto (Tavv. 12 e 13); *x.)* gli ambiti di accessibilità sostenibile (Tavola 14) garantiti dalla presenza del trasporto pubblico locale (TPL); *xi.)* infine: la classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico, con l'individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo (Tavola 15)

³⁸ Ai sensi degli artt. 30 e 31 Nta del Piano paesistico regionale.

³⁹ Per la parte inerente alla tutela paesaggistica, il PTCP dispone quanto previsto dall'articolo 78, individua le previsioni atte a raggiungere gli obiettivi del piano territoriale regionale e può inoltre individuare gli ambiti territoriali in cui risulta opportuna l'istituzione di parchi locali di interesse sovracomunale. Fino all'approvazione del PTR, i PTCP sono approvati o adeguati, per la parte inerente alla tutela paesaggistica, in coerenza con le previsioni del PTR e nel rispetto dei criteri a tal fine deliberati dalla Giunta regionale. (c. 6 art. 15 Lr. 12/2005)

⁴⁰ Con il piano territoriale di coordinamento provinciale, dunque, la provincia definisce, di rango provinciale o sovracomunale o costituenti attuazione della pianificazione regionale; sono interessi di rango provinciale e sovracomunale quelli riguardanti l'intero territorio provinciale o comunque quello di più comuni (c. 1 art. 15 Lr. 12/2005 e smi).

⁴¹ Secondo i contenuti di cui al comma 2 art. 15 della Lr. 12/2005.

⁴² A seguito di *modifica n. 1 del 16 marzo 2016; modifica n. 2 del 14 giugno 2018.*

⁴³ Di cui agli artt. 31 e 32 delle norme del Ptcp.

5.1.

Gli aspetti territoriali e programmatici di interesse provinciale interessanti il comune di Varedo

Dal punto di vista dell'assetto territoriale e dello scenario infrastrutturale si riscontra come l'**ambito di intervento oggetto del Masterplan** risulti interessato dai seguenti aspetti territoriali e programmatici di interesse provinciale:

Da Tavola 1 "Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza comparti produttivi intervallati al tessuto residenziale. Insiste sull'area anche il progetto di recupero dell'area ex Snia come grande progetto di recupero e trasformazione urbana.

Da Tavola 2 "Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza di aree verdi incolte per la porzione ad ovest del Piano attuativo ricompresa tra l'edificato dismesso del comparto ex Snia e la direttrice stradale ex statale dei Giovi.

Da Tavola 3a "Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" (Elaborato prescrittivo):

- La presenza di fasce boscate del Pif vigente (art.12) a sud dell'ambito, in concomitanza con un orlo di terrazzo (art. 11).

Da Tavola 3b "Rete della mobilità dolce" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza, a circa 300 metri a sud del comparto, del percorso di interesse paesaggistico lungo il canale Villorosi.

Da Tavola 4 "Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza di aree sterili e incolte come ambiti di degrado/detrattori potenziali, localizzate all'interno del perimetro di Piano attuativo e interessanti l'intera fascia delle aree verdi incolte

Da Tavola 5a "Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali" (Elaborato prescrittivo):

- La presenza di area boscata (da PIF 2004) in prossimità dell'estremità inferiore dell'ambito di intervento (incidenza minima) e la presenza della fascia di rispetto di 150 metri da torrenti e fiumi incidente sulla porzione orientale dell'ambito.

Da Tavola 6a "Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio" (Elaborato prescrittivo):

- Sebbene il comune sia interessato dal disegno di rete ecologica (cfr. par. 3.8.4), il comparto oggetto di valutazione non risulta interessato direttamente né prossimo alla rete verde provinciale, sebbene la presenza di elementi di rete ecologica posti a sud (Villorosi) e ad est (Seveso) del comparto possano rappresentare una indicazione delle possibili direttrici di connessione.

Da Tavola 6b (a) e (b) "Viabilità di interesse paesaggistico" (Elaborato prescrittivo):

- Il Piano attuativo non interessa alcun elemento di viabilità paesaggistica, ne risulta prossimo. L'elemento maggiormente prossimo è il Canale Villorosi, che si configura come possibile ricettore, in qualità anche di "tracciato guida paesaggistico".

Da Tavola 6c “Ambiti di azione paesaggistica” (Elaborato non prescrittivo):

- Non compaiono ambiti di azione paesaggistica né all'interno dell'area né in prossimità.

Da Tavola 6d “Ambiti di interesse provinciale” (Elaborato prescrittivo):

- L'ambito di Piano attuativo non interessa Ambiti di interesse provinciale disciplinati dall'art. 34 delle Nda del Ptcp.

Da Tavola 7/a “Rilevanze del sistema rurale” e 7b “Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico” (Elaborato prescrittivo):

- Non sono presenti ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico nel comparto, né in prossimità. Né rilevanze del sistema rurale.

Da Tavola 8 “Assetto idrogeologico” (Elaborato prescrittivo):

- Nel comune si articolano gli ambiti caratterizzati dal fenomeno degli occhi pollini, per fasce che vanno da moderato a quasi nullo. In particolare, l'ambito di intervento risulta interessato dalla fascia con “molto basso o nullo” fenomeno degli occhi pollini. Non si riscontrano altri elementi di caratterizzazione.

Da Tavola 9 “Sistema geologico e idrogeologico” (Elaborato non prescrittivo):

- L'intero territorio comunale di Varedo ricade all'interno dell'“area di ricarica degli acquiferi”; l'ambito del Masterplan risulta esterno alle “aree di ricarica diretta” del sistema delle acque sotterranee (di cui all'art. 9 delle Nda del Ptcp).

Da Tavola 10 “Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico” (Previsioni di carattere prevalente):

- Il tratto di Via Milano (ex statale dei Giovi) su cui si attesta il Piano attuativo in Variante in esame è definito come “viabilità urbana principale da riqualificare” e risulta interessato dalla previsione di riqualificazione metrotramvia esistente⁴⁴

Da Tavola 11 “Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico” (Previsioni di carattere prevalente):

- L'ambito oggetto di Piano attuativo in Variante si attesta lungo Via Milano, interessata dalla previsione di riqualificazione tecnologica della metrotramvia Milano-Limbiato, intervento codice n. 121⁴⁵. (Previsione prevalente)⁴⁶
- Inoltre, l'attuazione del Piano attuativo si inserisce in un quadro infrastrutturale programmatico più ampio, costituito dalle seguenti previsioni di intervento:
 - “Collegamento della metrotramvia Milano-Limbiato con la stazione di Varedo”, indicato come “Nuovo tracciato”, intervento codice n. 128⁴⁷.
 - Potenziamento infrastrutturale linea ferroviaria e riqualificazione della stazione, intervento codice n. 001 “Ammodernamento (terzo binario) della linea FNM Milano-Asso, tratto compreso tra Affori e Varedo” (Previsione prevalente)⁴⁸

Da Tavola 12 “Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano” (Elaborato prescrittivo):

- L'attestamento del comparto di intervento lungo un tratto di viabilità urbana principale esistente di III° livello

⁴⁴ Cfr. par. 3.8.1. della presente sezione di inquadramento programmatico.

⁴⁵ Progetto definitivo approvato. Ente competente: Metropolitana Milano MM.

⁴⁶ Previsione prevalente, in quanto obiettivo regionale di interesse prioritario del PTR, Strumenti operativi 2019 (cfr. par. 3.8.1. della presente sezione di inquadramento programmatico).

⁴⁷ Stato di avanzamento progettuale: Studio di fattibilità. Ente competente: Provincia di Milano.

⁴⁸ Previsione prevalente, in quanto obiettivo regionale di interesse prioritario del PTR, Strumenti operativi 2019 (cfr. par. 3.8.1. della presente sezione di inquadramento programmatico).

(art. 40), oltre che l'individuazione nella parte inferiore del comparto di intervento di una "nuova connessione/corridoio da salvaguardare" di III° livello, denominata "Variante a sud dell'abitato di Varedo"⁴⁹

Da Tavola 13 "Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano" (Elaborato non prescrittivo):

- L'individuazione della previsione di metrotramvia con l'attraversamento est/ovest del comparto ATS e la riqualificazione del tratto esistente nord/sud lungo Via Milano (ex statale dei Giovi), a ovest del comparto, all'interno dello scenario di Piano come linee di II° livello. Individuazione del potenziamento della linea ferroviaria che attraversa da nord a sud il lato orientale del comparto, con riqualifica dell'interscambio di Varedo, come linea di I° livello.

Da Tavola 14 "Ambiti di accessibilità sostenibile" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza di Ambiti di accessibilità del servizio di trasporto pubblico su gomma e la prossimità ad Ambiti di accessibilità delle stazioni del servizio di trasporto pubblico su ferro art. 39.

Da Tavola 15 "Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade a elevata compatibilità di traffico operativo" (Elaborato prescrittivo):

- Si individua la rete di trasporto pubblico su ferro dello scenario programmatico (cfr. Tav. 13) sia metrotramviario che ferroviario, oltre che la viabilità urbana principale nello scenario programmatico (di cui alla Tav. 10)
- Assenza della Viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo individuata a livello provinciale.

Da Tavola 16 "Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate" (Elaborato non prescrittivo):

- La presenza, nel comparto, di aree urbane dismesse (art.47) segnate come "Industriale/artigianale", afferenti ai manufatti e pertinenze degli stabilimenti ex Snia.



Tav.1 Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale



Tav.2 Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio

⁴⁹ Come da indicazione del PGT del Comune di Varedo vigente (2010 e 2016).



Tav. 3a Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica



Tav. 3b Rete della mobilità dolce



Tav. 4 Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica



Tav. 5a Sistema dei vincoli e delle tutele paesistico-ambientali



Tav. 6a Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio



Tav. 6b (a, b) Viabilità di interesse paesaggistico



Tav. 6c Ambiti di azione paesaggistica



Tav. 6d Ambiti di interesse provinciale



Tav. 7b Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico



Tav. 8 Assetto idrogeologico



Tav. 9 Sistema geologico e idrogeologico



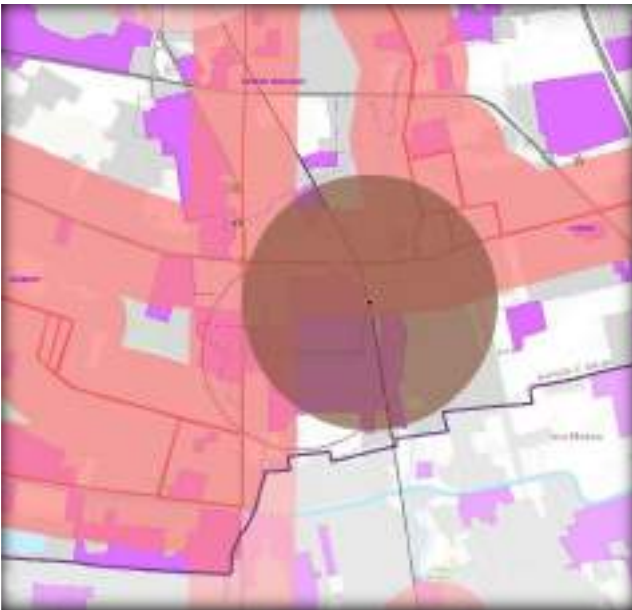
Tav. 10 Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico



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



Tav. 13 Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano



Tav. 14 Ambiti di accessibilità sostenibile



Tav. 16 Aree urbane dismesse e aree urbane sottoutilizzate



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



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

Legenda Tav.12

<p>Viabilità: scenario di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Autostada esistente ● Autostada ristrutturata ● Autostada nuova ● Superstrada esistente ● Superstrada ristrutturata ● Superstrada nuova <p>Viabilità: connessioni di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ livello medio ■ livello-qualifica ■ livello nuovo ■ livello-qualifica ■ livello nuovo ■ livello-qualifica 	<p>Viabilità: scenario di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Autostada esistente ■ Autostada ristrutturata ■ Autostada nuova ■ Superstrada esistente ■ Superstrada ristrutturata ■ Superstrada nuova ■ livello esistente ■ livello-qualifica ■ livello potenziamento ■ livello nuovo ■ livello-qualifica ■ livello nuovo 	<p>Viabilità: scenario di piano</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ livello esistente ■ livello-qualifica ■ livello nuovo <p>Linee ferroviarie: scenario programmatico</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ HFG esistente ■ HFG esistente ■ HFG esistente ■ HFG nuovo ■ HFG nuovo ■ HFG nuovo ■ HFG nuovo <p>Linee ferroviarie: scenario programmatico</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ metropolitana esistente ■ metropolitana-qualifica ■ metropolitana nuovo <p>Linee ferroviarie: scenario programmatico</p> <ul style="list-style-type: none"> →
--	---	--

Legenda Tav.15

Viabilità: traffico operativo, scenario programmatico

- grande comunicazione
- grande comunicazione-nuova
- compatibilità traffico operativo
- compatibilità traffico operativo-nuova
- compatibilità traffico operativo-da esistente
- compatibilità traffico operativo-stralcata

Si riscontra che l'ambito oggetto di valutazione si colloca all'interno di un quadro di riferimento viabilistico che prevede nelle vicinanze la realizzazione di differenti previsioni di riqualificazione e potenziamento della rete su ferro (metrotramvia) oltre che diverse connessioni, in particolare, l'ambito di ATS ex SNIA risulta interessato da (tav.12, PTCP):

- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III° livello (art. 40) (Strade di interesse provinciale P2 e di interesse locale L-Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004): Connessione n.724, Variante a sud dell'abitato di Varedo, Indicazione del PGT del Comune di Varedo approvato (gennaio 2010).

La previsione di tracciato viene confermata, seppur con tracciato differente, anche nella Variante 2016 ad oggi vigente e correlata allo sviluppo complessivo dell'ambito ATS ex Snia (si veda anche sezione Piano Urbano del Traffico Comunale, scenario di lungo periodo, Tav.06).

5.2.

Il sistema degli obiettivi derivanti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Si estraggono gli obiettivi della programmazione provinciale:

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA (PTCP)

Il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Monza e Brianza, in adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della L.R. 31/2014, approvato con D.C.P. n. 4 del 15/02/2022, e divenuto vigente con la pubblicazione sul BURL n. 14 del 06/04/2022, costituisce il quadro programmatico provinciale vigente, individuando gli indirizzi generali di assetto e tutela del territorio, definendo un coordinamento delle opere e delle azioni che interagiscono con la programmazione svolta a livello locale.

Obiettivi generali: (Ob)	<p>A. BRIANZA CHE FA SISTEMA: RILANCIARE LO SVILUPPO ECONOMICO</p> <p><input type="checkbox"/> Ob2.1. Competitività del territorio (<i>Ob. Specifici: Artt. 13-27 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione del patrimonio storico artistico di pregio, per renderlo un punto di attrazione internazionale e formare, assieme all'autodromo, al sistema dei parchi e delle ville storiche, percorsi di fruizione turistica. <p><input type="checkbox"/> Ob2.2. Qualità e sostenibilità degli insediamenti per attività economiche e produttive (<i>Ob. Specifici: Artt. 43, 47 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riquilibrare dal punto di vista ambientale le aree produttive e favorire interventi di finanziamento per l'infrastrutturazione delle aree industriali; - Realizzare insediamenti produttivi che rispettino i principi di compatibilità urbanistica, logistica, infrastrutturale e paesaggistico-ambientale. <p><input type="checkbox"/> Ob2.3. Razionalizzazione e sviluppo equilibrato del commercio (<i>Ob. Specifici: Art. 44 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'integrazione degli insediamenti commerciali all'interno del sistema insediativo provinciale al fine di garantire un giusto equilibrio tra media e grande distribuzione e rete degli esercizi di vicinato; - Qualificazione del settore commerciale attraverso l'integrazione degli insediamenti commerciali all'interno del sistema insediativo provinciale; - Garantire un adeguato livello di accessibilità pubblica degli insediamenti commerciali; - Coerenza dei nuovi progetti con gli indirizzi fissati dal PTCP per l'impatto paesaggistico.
	<p>B. BRIANZA SOSTENIBILE: CONTENERE IL CONSUMO DI SUOLO</p> <p><input type="checkbox"/> Ob3.1. Contenimento del consumo di suolo (<i>Ob. Specifici: Artt. 45, 46, 47 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - controllo delle previsioni insediative, dal punto di vista: <ul style="list-style-type: none"> • quantitativo: minore espansione dei tessuti urbani e produttivi; • qualitativo: tutela delle aree agricole più produttive e della permeabilità ecologica del territorio; • localizzativo: mantenere la compattezza degli insediamenti, evitare le urbanizzazioni lineari lungo le strade.
	<p>C. BRIANZA CHE SI SVILUPPA ORDINATAMENTE: LA RAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA INSEDIATIVO</p> <p><input type="checkbox"/> Ob3.2. Razionalizzazione degli insediamenti produttivi (<i>Artt. 43, 47 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ridurre le incompatibilità tra insediamenti produttivi e residenziali e tra insediamenti produttivi e valori ambientali e paesaggistici. <p><input type="checkbox"/> Ob3.3. Promozione della mobilità sostenibile attraverso il supporto alla domanda (<i>Ob. Specifici: Art. 39 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - mantenere i nuovi insediamenti residenziali, produttivi e di servizio entro distanza di agevole accesso pedonale dal trasporto pubblico; - collocare i servizi di rango elevato entro distanza di agevole accesso pedonale dai nodi di interscambio di rango più elevato del trasporto su ferro; <p><input type="checkbox"/> Ob3.4. Migliorare la corrispondenza tra domanda e offerta nel mercato residenziale (<i>Ob. Specifici: Art. 42 Nda Ptcp</i>)</p>
	<p>D. BRIANZA DEL MUOVERSI IN LIBERTÀ: INFRASTRUTTURE E SISTEMI DI MOBILITÀ</p> <p><input type="checkbox"/> Ob4.1. Rafforzamento della dotazione di infrastrutture viarie per rispondere alla crescente domanda di mobilità (<i>Ob. Specifici: Artt. 38, 40, 41 Nda Ptcp</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio; - Favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili; - favorire la migliore integrazione possibile tra gli interventi previsti e il territorio nel quale andranno ad inserirsi; - migliorare le condizioni di sicurezza delle strade e diminuire i livelli di inquinamento prodotto dal traffico, grazie ad

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA (PTCP)

	<p><i>una maggiore fluidità di percorrenza complessiva della rete.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ob4.2. Potenziamento del trasporto pubblico per favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili (<i>Ob. Specifici: Artt. 30, 39, 41 Nda Ptcp</i>) <p>E. BRIANZA CHE RISCOPRE LA BELLEZZA: TUTELE E COSTRUZIONE DEL PAESAGGIO</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ob5.1. Limitazione del consumo di suolo; promozione della conservazione degli spazi liberi dall'edificato e creazione di una continuità fra gli stessi attraverso il disegno di corridoi verdi, (<i>Ob. Specifici: Artt. 31, 32, 33, 36, 37 Nda Ptcp</i>) Tavv. 6a, 6c e 6d. <input type="checkbox"/> Ob5.2. Conservazione dei singoli beni paesaggistici, delle loro reciproche relazioni e del rapporto con il contesto, come capisaldi della più complessa struttura dei paesaggi della provincia e dell'identità paesaggistico/culturale della Brianza (<i>Ob. Specifici: Artt. 10, 12-16, 18, 20-25, 27, 35, 37 Nda Ptcp</i>) <input type="checkbox"/> Ob5.3. Promozione della conoscenza dei valori paesaggistici del territorio e della loro fruizione da parte dei cittadini (<i>Ob. Specifici: Artt. 13, 14, 15, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 27 Nda Ptcp</i>) <input type="checkbox"/> Ob5.4. Promozione della qualità progettuale, con particolare riguardo agli interventi di recupero e trasformazione in ambiti di segnalata sensibilità in rapporto alla presenza di elementi e sistemi costitutivi del patrimonio paesaggistico/ambientale. (<i>Ob. Specifici: Artt. 10, 12, 14, 16, 17, 20, 23, 24, 27, 35, 37 Nda Ptcp</i>) <input type="checkbox"/> Ob5.5. Individuazione e salvaguardia di ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio, con particolare riferimento alla mobilità ecocompatibile e al rapporto percettivo con il contesto. (<i>Ob. Specifici: Artt. 10, 14, 15, 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28, 35, 37 Nda Ptcp</i>) <p>F. BRIANZA RITROVATA: CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO RURALE</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ob6.1. Conservazione del territorio rurale (<i>Ob. Specifici: Artt. 6, 7 Nda Ptcp</i>) <ul style="list-style-type: none"> - <i>Conservazione dell'integrità, della continuità e dell'estensione del sistema rurale esistente come condizione basilare per garantire il mantenimento e lo sviluppo delle attività agricole e forestali.</i> <input type="checkbox"/> Ob6.2. Valorizzazione del patrimonio esistente (<i>Ob. Specifici: Artt. 6, 7 Nda Ptcp</i>) <ul style="list-style-type: none"> - <i>Riconoscimento della multifunzionalità dell'attività agricola che acquista particolare rilievo e sinergia per la sua collocazione all'interno di un territorio densamente abitato ed urbanizzato, con particolare riferimento alla funzione ecologica, paesaggistica, ambientale, ricreativa e turistica educativa</i> <p>G. BRIANZA COME TERRITORIO SICURO: PREVISIONE, PREVENZIONE E MITIGAZIONE DEI RISCHI IDROGEOLOGICI</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ob7.1. Prevenzione, mitigazione e informazione relativamente al rischio di esondazione e di instabilità dei suoli (<i>Ob. Specifici: Art. 8 Nda Ptcp</i>) <input type="checkbox"/> Ob7.2. Riqualficazione, tutela e valorizzazione delle risorse idriche (<i>Ob. Specifici: Artt. 9, 10 Nda Ptcp</i>) <input type="checkbox"/> Ob7.3. Valorizzazione dei caratteri geomorfologici (<i>Ob. Specifici: Art. 11 Nda Ptcp</i>) <ul style="list-style-type: none"> - <i>Valorizzare i caratteri che connotano il territorio dal punto di vista morfologico, attraverso la conservazione e tutela degli elementi geomorfologici quali parti integranti del paesaggio naturale, concorrendo altresì alla stabilizzazione di potenziali fenomeni di instabilità idrogeologica.</i> <input type="checkbox"/> Ob7.4. Contenimento del degrado (<i>Ob. Specifici: Artt. 29, 30 Nda Ptcp</i>). <ul style="list-style-type: none"> - <i>Favorire progetti di recupero delle attività estrattive tesi a integrare le aree oggetto di modificazioni dovute all'attività estrattiva rispetto al contesto circostante migliorando la qualità paesistica ed ambientale dei luoghi;</i> - <i>Favorire, attraverso i progetti di recupero, la rinaturazione e contribuire alla costituzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica.</i>
<p>Obiettivi specifici*: 2.1 Difesa del suolo e Assetto Idrogeologico (Os)</p>	<p>II. AMBITI A PREVALENTE VALENZA AMBIENTALE E NATURALISTICA</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aree di ricarica degli acquiferi e aree di ricarica diretta (art.9) cf. Tav. 9 Ptcp <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os7.2.1 <ul style="list-style-type: none"> - Prevenire e ridurre l'inquinamento delle risorse idriche sotterranee; - Favorire lo sfruttamento della risorsa idrica sotterranea differenziandone gli usi - potabile, produttivo, geotermico - compatibilmente con le sue caratteristiche qualitative e quantitative
<p>Obiettivi specifici*: 2.2 Sistema rurale paesaggistico e ambientale (Os)</p>	<p>III. AMBITI, SISTEMI ED ELEMENTI DI RILEVANZA PAESAGGISTICA cf. Tav. 3a Ptcp</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Boschi e fasce boscate (art.12) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.11 a) Tutela del sistema delle componenti vegetali del territorio come base della rete verde provinciale di ricomposizione paesaggistica e come condizione di sussistenza di habitat favorevoli alla conservazione della biodiversità; ▪ Os5.2.11 b) Tutela delle aree a bosco esistenti, riconoscendone uno specifico valore naturalistico ed ecologico. ▪ Os5.4.9 Mantenimento o reintroduzione delle specie vegetali autoctone; controllo ed eventuale eliminazione delle specie estranee ed infestanti <input type="checkbox"/> Beni storico architettonici (art.13) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.1 Tutelare gli ambiti, le architetture e i manufatti identificabili come permanenze del processo storico/insediativo che ha caratterizzato il territorio provinciale <input type="checkbox"/> Architetture e manufatti della produzione industriale (art.20)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA (PTCP)

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.5 Salvaguardare edifici e manufatti di maggiore caratterizzazione che documentano l'attività produttiva che ha storicamente improntato il territorio della Brianza e caratterizzato il suo paesaggio con pregevoli soluzioni architettoniche ▪ Os5.4.5 Promuovere programmi di recupero che evitino l'abbandono e la dismissione di tali architetture, in quanto fattori che inducono il loro potenziale degrado e perdita □ Siepi e filari (art.25) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.12 Conservazione e reimpianto dei filari campestri e delle ripe boscate, anche finalizzati al consolidamento delle sponde di canali e rogge, con l'obiettivo di ricostruire i caratteri storici del paesaggio agrario del territorio e potenziare i valori naturalistici residui dell'area ▪ Os5.5.6 Conservare ed eventuale incremento del patrimonio vegetale attuale nelle sue diverse manifestazioni come scansioni e alternanza alla uniformità delle superfici coltivate della pianura con vantaggio per la qualità dei paesaggi □ Viabilità di interesse storico (art.27) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.13 Conservare e valorizzare i tratti stradali aventi sostanza storica per manufatti e caratteristiche plano-altimetriche ▪ Os5.5.8 Favorire la pedonalizzazione o la moderazione del traffico veicolare, in prospettiva di una fruizione più allargata, degli assi fondativi dei centri storici <p>IV. AMBITI DI DEGRADO O COMPROMISSIONE PAESAGGISTICA IN ESSERE <i>cfr. Tav. 4 Ptcp</i></p> <ul style="list-style-type: none"> □ Trasformazione della produzione agricola e zootecnica <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os7.4 Favorire, attraverso i progetti di recupero, la rinaturazione e contribuire alla costituzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica <p>V. SISTEMI DI TUTELA PAESAGGISTICA</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Rete verde di ricomposizione paesaggistica (art.31) e corridoio trasversale (art. 32) <i>cfr. Tav. 6a Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.1.1 a) Assicurare il mantenimento degli spazi non costruiti esistenti, il potenziamento e il recupero del verde forestale e delle attività agricole, la conservazione delle visuali aperte, al fine di soddisfare obiettivi di sostenibilità ecologica e di fruizione paesaggistica di rilevanza provinciale; ▪ Os5.1.1 b) Assicurare, attraverso la conservazione di tali spazi, la funzione di ricarica della falda acquifera sotterranea evitando una eccessiva impermeabilizzazione dei suoli; □ Ambiti di azione paesaggistica (art.33) <i>cfr. Tav. 6b Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.1.2 a) Tutelare attivamente gli spazi aperti residui; ▪ Os5.1.2 b) Promuovere azioni integrate di riqualificazione in un'ottica agronomica, fruttiva e paesaggistica ▪ Os5.1.2 c) Promuovere un disegno unitario di ricomposizione paesaggistica e ambientale degli spazi aperti che induca una riqualificazione urbanistica dei tessuti edificati dei loro margini □ Ambiti di interesse provinciale (art.34) <i>cfr. Tav. 6a Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.1.3 Mantenimento spazi ineditati tra tessuti urbani limitrofi □ Rete della mobilità dolce (art.35) <i>cfr. Tav. 3b Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os5.2.14 Recuperare infrastrutture territoriali dismesse/sottoutilizzate ▪ Os5.4.11 Separare le infrastrutture della mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata ▪ Os5.5.9 a) Favorire flussi turistici, spostamenti quotidiani per lavoro, scuola, consumi con mezzi e modalità ecologiche ▪ Os5.5.9 b) Connettere il sistema delle aree naturali protette e le polarità urbane con mezzi di trasporto alternativi all'auto
<p>Obiettivi specifici *: 2.3 Sistema della mobilità (Os)</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Promozione dell'accessibilità sostenibile <i>cfr. Tav. 14 Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os3.3 a) Evitare che si realizzino insediamenti i cui abitanti o utenti siano nelle condizioni di non potere servirsi agevolmente del TPL, mantenendo i nuovi insediamenti residenziali, produttivi e di servizio entro distanza di agevole accesso pedonale dal trasporto pubblico; ▪ Os3.3 b) Collocare i servizi di rango elevato entro distanza di agevole accesso pedonale dai nodi di interscambio di rango più elevato del trasporto su ferro □ Salvaguardia della nuova viabilità <i>cfr. Tav. 1 Ptcp</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os4.1 a) Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio; ▪ Os4.1 b) Definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale ▪ Os4.1 c) Favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili
<p>Obiettivi specifici *: 2.4 Sistema insediativo (Os)</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ Sistema insediativo residenziale (art.42) <i>cfr. Tav. 1 Ptcp</i> □ Grandi strutture di vendita (art.44) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Os2.3 a) Regolazione del rapporto tra nuovi insediamenti e sistema stradale provinciale e regionale ▪ Os2.3 b) Garanzia di un adeguato livello di accessibilità pubblica degli insediamenti commerciali ▪ Os2.3 c) Organizzazione delle attività commerciali all'interno di insediamenti polifunzionali, nuovi e/o esistenti (centri storici, quartieri urbani soprattutto se degradati) in stretta connessione con il sistema dei servizi pubblici e privati, sviluppando con questi opportune sinergie

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA (PTCP)

- Os2.3 d) Promozione di Sistemi integrati del Commercio, in grado di garantire un giusto equilibrio tra media e grande distribuzione e rete degli esercizi di vicinato

6.

La programmazione settoriale di livello provinciale

Si riporta l'insieme dei piani e programmi che governano il territorio di Varedo e che attualmente costituiscono il quadro pianificatorio e programmatico dell'ambito oggetto di Masterplan: l'analisi di tale quadro è stata finalizzata a stabilire la rilevanza del Masterplan e la sua relazione con gli altri piani o programmi considerati, con specifico riferimento alla materia ambientale.

PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE (PIF) – IN FASE DI REDAZIONE

Anno

-

Il Piano di Indirizzo Forestale della Provincia di Milano approvato il 22 aprile 2004 risulta ormai decaduto a seguito dell'approvazione del nuovo Piano con Deliberazione del Consiglio metropolitano n.8 del 17 marzo 2016, in adeguamento ai contenuti delle nuove disposizioni di redazione dei Piani di Indirizzo Provinciale dettati dalla D.G.R. 24 luglio 2008 n. 8/7728. Attualmente la Provincia di Monza e Brianza è priva di PIF vigente, poiché nel frattempo le competenze in materia forestale sono state assunte da Regione Lombardia.

La legge forestale regionale (Lr. 31/2008) prevede infatti che a Provincia di Sondrio, le comunità montane, gli enti gestori dei parchi e la Regione Lombardia predispongano, per i territori di competenza, i piani di indirizzo forestale per la tutela delle superfici boscate e la valorizzazione delle risorse silvo-pastorali. Nello specifico i piani di indirizzo forestale *“in relazione alle caratteristiche dei territori oggetto di pianificazione, delimitano le aree in cui la trasformazione può essere autorizzata; definiscono modalità e limiti, anche quantitativi, per le autorizzazioni alla trasformazione del bosco; stabiliscono tipologie, caratteristiche qualitative e quantitative e localizzazione dei relativi interventi di natura compensativa”* (c. 4 art. 43 Lr. 31/2008 e smi).

I Piani di Indirizzo Forestale sono strumenti di settore dei Piani Territoriali di Coordinamento provinciali e dei Parchi, concernenti l'analisi e la pianificazione del territorio forestale, attuativi della più generale pianificazione territoriale urbanistica con valenza paesistico – ambientale di raccordo tra la pianificazione forestale e la pianificazione territoriale⁵⁰

Dal documento *“Piani di Indirizzo Forestale in Regione Lombardia - situazione al 15.02.2020”* disponibile sul portale regionale si riscontra che lo strumento di settore forestale per il territorio provinciale di Monza e della Brianza esterno ai parchi regionali è attualmente in redazione da parte di regione Lombardia.

Lo strumento di settore forestale (PIF) per il territorio provinciale di Monza e della Brianza esterno ai parchi regionali è attualmente in redazione da parte di regione Lombardia. Pertanto, ad oggi, sull'intero comune di Varedo non esiste uno strumento di analisi e di indirizzo di riferimento vigente per la gestione del territorio forestale e la pianificazione territoriale.

In tale situazione, occorre applicare le disposizioni di cui al comma 4 art. 43 della legge forestale, ossia che:

“In mancanza dei piani di indirizzo forestale, è vietata la trasformazione dei boschi d'alto fusto non autorizzata dall'ente territorialmente competente [omissis]”; per cui, “l'autorizzazione può essere concessa, dopo aver valutato le possibili alternative, esclusivamente per:

- a) opere pubbliche o di pubblica utilità;*
- b) viabilità agro-silvo-pastorale;*
- c) allacciamenti tecnologici e viari agli edifici esistenti;*

⁵⁰ La legge (art. 47 comma 3 della Lr. 31/2008) afferma che il piano di indirizzo forestale costituisce uno strumento: (i) di analisi e di indirizzo per la gestione dell'intero territorio forestale ad esso assoggettato; (ii) di raccordo tra la pianificazione forestale e la pianificazione territoriale; (iii) di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi; (iv) di individuazione delle attività selvicolturali da svolgere.

Il PIF inoltre (art. 43, commi 5 e 6, art. 51, comma 4): (i) individua e delimita le aree classificate “bosco”; (ii) regola i cambi di destinazione d'uso del bosco; (iii) regola il pascolo in bosco.

- d) ampliamenti o costruzione di pertinenze di edifici esistenti;
 e) manutenzione, ristrutturazione, restauro e risanamento conservativo di edifici esistenti purché non comportino incremento di volumetria e siano censiti dall'agenzia del territorio.
 e bis) adeguamento igienico sanitario, o altri adeguamenti derivanti da obblighi di legge, di edifici esistenti e censiti dall'agenzia del territorio”.

L'intervento in oggetto non ricade all'interno delle esclusioni per cui viene ammesso il rilascio dell'autorizzazione alla trasformazione dei boschi di alto fusto.

PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PSMC) - APPROVATO CON DGP N. 54 DEL 14.05.2014

Anno
2014

Con la redazione del Progetto Moving Better – Indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile – la Provincia di Monza e Brianza ha provveduto a comporre il quadro d'insieme, analitico e progettuale, per la mobilità. I contenuti inerenti alla ciclabilità sono divenuti oggetto di una trattazione dedicata e approfondita all'interno del Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC)⁵¹, redatto ai sensi della L.R. Lombardia 7/2009 e in coerenza con i contenuti del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC approvato con Dgr. n. X/1657 dell'11.04.2014.

Il Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) costituisce Piano di settore del vigente Ptcp, quindi costituisce quadro di riferimento strategico per i Comuni su cui orientare politiche di mobilità sostenibile, per la redazione del proprio piano ciclistico nella definizione delle previsioni del sistema della mobilità dolce e come indicazioni per le priorità attuative sulla base del metaprogetto, delle strategie riportate nelle schede progetto sulle polarità (in allegato al Piano), e della definizione delle priorità da realizzare anche attraverso la compartecipazione dei privati (ad esempio, cogliendo l'occasione della presentazione di Piani Attuativi degli operatori immobiliari ai Comuni)

Obiettivo primario, insito nella stesura stessa del Piano, è il disegno della rete provinciale, oltre che l'individuazione della rete minuta di adduzione e supporto: dal metaprogetto, che connette le varie polarità al territorio provinciale, si è dunque arrivati al disegno della rete, riportata nella tavola di progetto che conclude il percorso di redazione del Piano.

Il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica si sviluppa secondo due principi cardine⁵², individuando una serie di obiettivi⁵³, che dapprima hanno orientato le analisi e successivamente hanno dato origine alle strategie di progetto, che tengono altresì conto di priorità assegnate agli interventi possibili, nonché del sistema dei vincoli definito dal PTCP. Le elaborazioni di dettaglio hanno portato alla realizzazione di schede tematiche di approfondimento (“Schede di progetto”), finalizzate a ricostruire il quadro della ciclabilità e a individuare interventi puntuali specifici per ogni situazione analizzata.

Le priorità di intervento riconosciute dal Piano sono così sintetizzabili: i.) completamento dei piccoli tratti della rete mancanti per ricucire e valorizzare i percorsi esistenti, mettendo a sistema itinerari lunghi e significativi ma attualmente scollegati, creando così un effetto rete; ii.) potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi della mobilità ciclabile in quelle porzioni di territorio interessate dalla cantierizzazione delle opere di Pedemontana, per promuovere il cambio

⁵¹ Approvato con Dgp n. 54 del 14.05.2014 e Avviso pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia Serie Awvisi e Concorsi n. 24 dell'11 giugno 2014.

⁵² Mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico, che integri azioni innovative e tradizionali e Mobilità ciclistica come forma di “micromobilità” legata agli spostamenti a corto raggio, sia di tipo pubblico che privato.

⁵³ Tra cui: i.) potenziare l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma, privilegiando il ruolo di complementarità della bicicletta rispetto al trasporto pubblico su ferro e su gomma; ii.) favorire l'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro e casa-studio (mobilità quotidiana “oltre il tempo libero”); iii.) promuovere la rete di bike sharing, al fine di incentivare l'utilizzo della bicicletta non di proprietà; iv.) individuare funzioni e ambiti tematici (delle stazioni ferroviarie, dell'istruzione, della mobilità pubblica su gomma, del benessere e della salute, del commercio, del tempo libero, ecc.), la cui fruizione può avvenire tramite tipologie di spostamento che prevedano l'utilizzo della bicicletta (di proprietà o del bike sharing, primo e/o ultimo chilometro, ecc.), con particolare riguardo nel favorire l'accessibilità ciclabile agli istituti scolastici superiori, al sistema delle medie strutture di vendita di scala locale; v.) favorire i progetti di connessione fruitiva di rilevanza extra provinciale di natura ludico-ricreativa, volti a connettere gli elementi di pregio architettonici, storici e naturalistici della Provincia.

modale nei confronti dell'utenza che effettua tragitti in ambito locale e limitare gli impatti negativi della cantierizzazione sulla viabilità; iii.) promozione della creazione di una rete provinciale del bike sharing; iv.) incremento dell'accessibilità ciclabile a funzioni forti (attrattori/generatori di traffico) localizzate in prossimità della rete di scala provinciale, mediante l'allacciamento agli itinerari provinciali; v.) connessione delle emergenze paesaggistiche e architettoniche, anche con riferimento alla rete verde provinciale, con l'ambizione di integrare il sistema del verde provinciale con un anello di mobilità debole denominato "brianteo", che vede nei pressi del territorio di Varedo la presenza di un ambito territoriale di interesse paesaggistico interessato dal passaggio del percorso principale del Canale Villoresi.



Entro tale progetto si inquadra il Patto per lo sviluppo del sistema verde "V'arco Villoresi"

Il PSMC individua all'interno del territorio provinciale:

- i percorsi ciclabili di interesse regionale contenuti nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC approvato con Dgr. n. X/1657 dell'11.04.2014;
- il disegno degli itinerari ciclabili, oltre che l'individuazione della rete minuta di adduzione e supporto, esistente ed in progetto;
- Gli ulteriori elementi che compongono il sistema della mobilità ciclabile, volti a suggerire possibili traiettorie di sviluppo per il tema della mobilità ciclabile e consolidare, quali: i.) sistema della sosta per le biciclette⁵⁴; ii.) velostazioni; iii.) ciclofficine; iv.) bike sharing; v.) shared space; vi.) comunicazione; vii.) schede guida alla progettazione (esempi e buone pratiche di progettazione, con i riferimenti alla normativa e alle specifiche di legge per i percorsi ciclabili).

Come si evince dallo stralcio cartografico riportato nella pagina seguente, ripotante la Tav. 4 del PSMC, il comune di Varedo non è considerato come "comune polo" all'interno dello schema di assetto della mobilità ciclabile provinciale;

⁵⁴ Vengono a tal fine proposte indicazioni come "standard minimi" in fase di progettazione di nuovi punti per la sosta delle bici e nella riqualificazione di aree per la sosta già esistenti (cfr. par. 6.2. relazione illustrativa di Piano).

l'intero territorio comunale non è interessato dalla rete portante ciclopeditonale definita dal PSMC, ma solo da limitati tratti di ciclopeditonale in progetto, che tuttavia non interessano l'ambito di Variante.

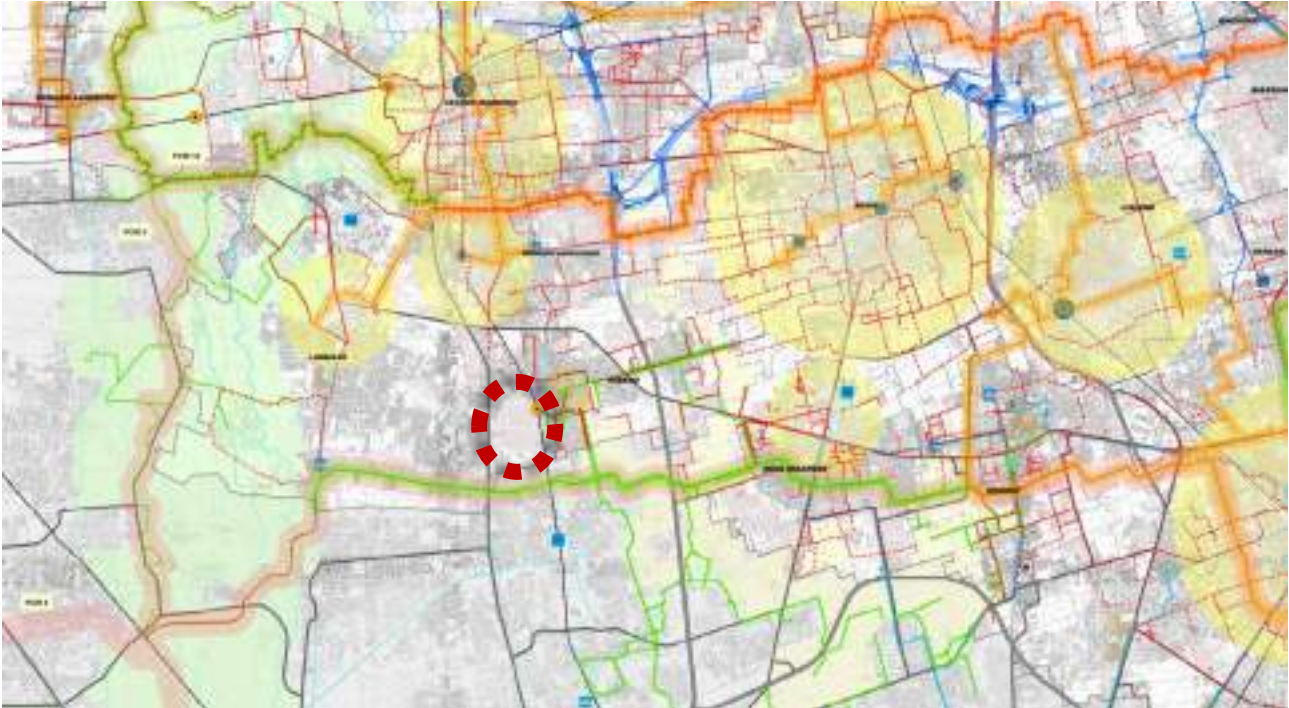


Fig. Rete ciclabile provinciale. Ambiti di intervento (Tav. 4 PSMC)

Per ciò che riguarda i *livelli di utenza attuale e potenziale per la bicicletta*, in base allo studio per l'individuazione di comuni con utenza potenziale per la bicicletta, a seconda della quota percentuale di flussi casa-lavoro interni al Comune, al fine di rilevare le situazioni di prossimità del luogo di residenza e di lavoro (Comuni con alto livello di auto-contenimento), e della quota percentuale di spostamenti con percorrenze inferiori ai 15 minuti, al fine di rilevare la presenza di viaggi di breve durata, considerando tale tempo come quello massimo accettabile per uno spostamento in bicicletta, il PSMC riconosce per il Comune di Varedo una situazione *“di sostenibilità e virtuosità”*⁵⁵, caratterizzata da distanze brevi e tempi di viaggio brevi, *“che presenta un basso utilizzo della bici, con margini di crescita ulteriori”*, dunque *“con maggiori potenzialità per incrementare l'uso della bicicletta”*.



Tav. Rappresentazione del potenziale utilizzo della bicicletta.



Tav. Classificazione dei livelli di utenza potenziale per il bike sharing.

⁵⁵ Si considerano come virtuosi quei Comuni in cui almeno il 22% dei viaggi casa-lavoro sono interni al territorio comunale e in cui almeno il 52% dei viaggi casa-lavoro ha tempi di percorrenza inferiori ai 15 minuti.

Mentre per ciò che riguarda i *livelli di utenza potenziale per il bike sharing*, in base allo studio per l'individuazione di comuni con utenza potenziale per il servizio di bike sharing, volto ad investigare la presenza delle condizioni (presenza di polarità territoriali forti e di nodi di interscambio), il PSMC riconosce per il Comune di Varedo una "bassa utenza potenziale", classificandolo tra i comuni in cui estendere successivamente la rete di bike sharing.

PIANO D'AZIONE DELLA RETE STRADALE PROVINCIALE PRINCIPALE – APPROVATO CON DDP N. 126 DEL 16/10/2018

Anno
2018

Con Decreto deliberativo presidenziale n° 126 del 16-10-2018 viene approvato l'aggiornamento del "Piano d'Azione della Rete stradale principale, riguardante gli assi stradali principali con flusso veicolare superiore ai 3 milioni di veicoli annui, appartenenti alla Provincia di Monza e della Brianza (D.Lgs. N. 194/2005 e s.m.i.)".

Secondo quanto stabilito nell'art.1, c.5 del D.Lgs. 194/2005, i Piani d'Azione devono essere aggiornati ogni 5 anni. Il report ivi riportato, successivo alla fase di Mappatura acustica redatta nell'anno 2017, è relativo al secondo step di aggiornamento del Piano d'Azione (dopo quello redatto nell'anno 2013). Le infrastrutture stradali per le quali viene predisposto il piano sono quelle evidenziate nella presente cartografia di localizzazione delle fonti di rumore.

Il Comune di Varedo è interessato dalla mappatura di due assi infrastrutturali come evidenziato:

- i. Superstrada Milano/Meda/Lentate (SPexSS35)
- ii. Strada provinciale Saronno/Monza (SP527)



L'ambito di ATS ex SNIA non risulta direttamente collegato con la viabilità evidenziata, non risultando dunque interessata dagli aspetti programmatici del Piano.

Dalle analisi emerse si evince che l'ambito di Variante non è interessato dalle misure di intervento previste dal Piano d'Azione.

PIANO CAVE PROVINCIALE – APPROVATO CON DCP N.16 DEL 10.09.2015

Anno
2016

Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. X/1316 del 22/11/2016 pubblicato sul BURL n. 50 - serie ordinaria - del 13/12/2016 è divenuto vigente il Piano Cave della Provincia di Monza e della Brianza, approvato con d.c.p. n. 16 del 10 settembre 2015, ai sensi della l.r. 8 agosto 1998, n. 14.

Ai fini paesaggistici, gli ambiti estrattivi e le cave di recupero sono definibili, ai sensi dell'art. 28 del PPR come compromessi e/o degradati per la perdita definitiva o reversibile delle risorse naturali e dei caratteri paesaggistici originari, causata dall'esercizio dell'attività di estrazione di inerti.

Tali aree, non sempre percettivamente leggibili dagli spazi pubblici, costituiscono un'importante risorsa. Nel caso di cave dismesse si tratta di aree libere assolutamente strategiche per estensione e collocazione ai fini dei programmi di riqualificazione ambientale e paesistica dell'ambito interessato, che possono essere recuperate mediante progetti paesaggistici finalizzati alla realizzazione di strutture ricreative che intervengano sui territori interessati dalle attività dismesse, favorendo il recupero delle depressioni mediante riempimenti per il recupero morfologico o la realizzazione di specchi d'acqua, all'intorno dei quali provvedere alla ricucitura naturalistico ambientale con il contesto.

Committenti:

M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:

Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

Parte I

Non sono individuati ambiti estrattivi nel comune di Varedo, quindi si intende escluso l'ambito di intervento.

PIANO FAUNISTICO VENATORIO PROVINCIALE (PFVP) – NON PIÙ VIGENTE

Anno
2013

La pianificazione faunistico-venatoria territoriale è attuata mediante piani a scala provinciale. Ai sensi dell'art. 14 della legge regionale n. 26 del 16 agosto 1993 le Province, nell'esercizio delle loro funzioni oggi modificate dalla legislazione nazionale e regionale, hanno predisposto i Piani Faunistico Venatori Provinciali (PFVP) relativi al territorio agro-silvo-pastorale. Ai sensi della legge regionale n. 7 del 25 marzo 2016, che ha mutato alcuni contenuti della legge regionale n. 26/ del 1993 in conseguenza della riforma dell'ordinamento delle Province, i piani provinciali vigenti restano efficaci fino alla pubblicazione dei piani faunistico-venatori territoriali da parte della Regione.

Il Piano Faunistico Venatorio della provincia di Monza e della Brianza, vigente dal 2013, risulta quindi attualmente non più valido. Tuttavia, se ne riportano i tratti prevalenti per evidenziare eventuali ricadute rispetto all'ambito di Variante oggetto di valutazione.

Il Piano Faunistico Venatorio provinciale si propone, quale obiettivo generale:

- la conservazione della fauna selvatica nel territorio della Provincia di Monza e Brianza attraverso azioni di tutela e di gestione;
- la realizzazione di un prelievo venatorio impostato in modo biologicamente ed economicamente corretto e, conseguentemente, inteso come prelievo commisurato rispetto a un patrimonio faunistico di entità stimata, per quanto concerne le specie se dentarie, e di status valutato criticamente per quanto riguarda le specie migratrici.

Con riferimento all'articolo 14 e ai relativi commi della sopracitata L.R. Lombardia n. 26/93 e successive modificazioni, il Piano ha perseguito i seguenti obiettivi specifici.

Individuazione:

- delle Oasi di Protezione (OP) e delle zone di cui all'articolo 1, comma 4 della sopracitata legge;



- delle Zone di Ripopolamento e Cattura (ZRC);
- dei Centri Pubblici di Riproduzione (CPuR) di fauna selvatica allo stato naturale;
- delle Aziende Faunistico - Venatorie (AFV) e delle Aziende Agri-Turistico-Venatorie (AATV);
- dei Centri Privati di Riproduzione (CPuR) di fauna selvatica allo stato naturale;
- delle zone e dei periodi per l'addestramento, l'allenamento e le gare di cani (ZAAC);
- degli Ambiti Territoriali di Caccia (ATC);

Non presenti in territorio di Varedo

Non presenti in territorio di Varedo

Non presenti in territorio di Varedo

Non presenti in territorio di Varedo

Non presenti in territorio di Varedo

Nell'ambito di una specifica visione di carattere faunistico-venatorio finalizzata all'individuazione di unità territoriali cui fare riferimento per una pianificazione di carattere generale del territorio provinciale, è possibile riconoscere un unico Comprensorio omogeneo sul territorio provinciale, denominato "ATC Unico Brianteo".

Le Oasi di Protezione (OP) sono localizzate all'interno del Plis del Grugnotorto-Villoresi e Brianza centrale, quindi collocate a nord e ad est del territorio comunale, distanti dall'ambito oggetto di valutazione.

7.

La programmazione settoriale di livello comunale

Si riporta infine l'insieme dei piani che governano il territorio di Varedo e che attualmente ne costituiscono il quadro pianificatorio di livello comunale: l'analisi di tale quadro è stata finalizzata a stabilire le relazioni del Masterplan con la programmazione comunale, con specifico riferimento alla materia ambientale.

STUDIO COMUNALE DI GESTIONE DEL RISCHIO IDRAULICO – * DA RECEPIRE ALL'INTERNO DEL PGT COMUNALE

Anno
2020

Il regolamento regionale 7/2017 introduce inoltre l'obbligo, per i comuni ricadenti nelle aree ad alta criticità – come nel caso di Varedo - di redigere lo studio comunale di gestione del rischio idraulico, contenente oltre *“la delimitazione delle aree soggette ad allagamento (pericolosità idraulica) per effetto della conformazione morfologica del territorio e/o per insufficienza delle rete fognaria”*, anche *“la determinazione delle condizioni di pericolosità idraulica”* che, *“associata a vulnerabilità⁵⁶ ed esposizione al rischio, individua le situazioni di rischio, sulle quali individuare le misure strutturali⁵⁷ e non strutturali, atte al controllo e possibilmente alla riduzione delle suddette condizioni di rischio”*.

Le ricadute di tale studio sulla programmazione urbanistica comunale sono molteplici, nella misura in cui il Regolamento prevede che *“gli esiti dello studio comunale di gestione del rischio idraulico [omissis] devono essere recepite ed inserite nel PGT⁵⁸”*, ed in particolare:

- la delimitazione delle ulteriori aree individuate come soggette ad allagamento⁵⁹, che dovranno essere inserite nella componente geologica, idrogeologica e sismica del PGT, redatta in conformità ai criteri attuativi di cui all'articolo 57 della l.r. 12/2005;
- l'indicazione, comprensiva di definizione delle dimensioni di massima, delle misure strutturali, quali vasche di laminazione con o senza disperdimento in falda, vie d'acqua superficiali per il drenaggio delle acque meteoriche eccezionali, ivi comprese le misure strutturali definite dal programma di riassetto delle fognature e degli sfioratori di cui all'art. 14 del nuovo RR. 6/2019⁶⁰.
- l'indicazione delle misure non strutturali ai fini dell'attuazione delle politiche di invarianza idraulica e idrologica a scala comunale, quali l'incentivazione dell'estensione delle misure di invarianza idraulica e idrologica anche sul tessuto edilizio esistente;
- la definizione di una corretta gestione delle aree agricole per l'ottimizzazione della capacità di trattenuta delle acque da parte del terreno, nonché delle altre misure non strutturali atte al controllo e possibilmente alla riduzione delle condizioni di rischio, quali misure di protezione civile, difese passive attivabili in tempo reale;
- l'individuazione delle aree da riservare per l'attuazione delle misure strutturali di invarianza idraulica e idrologica, sia per la parte già urbanizzata del territorio, sia per gli ambiti di nuova trasformazione, con l'indicazione delle caratteristiche tipologiche di tali misure;
- l'individuazione delle porzioni del territorio comunale non adatte o poco adatte all'infiltrazione delle acque pluviali nel suolo e negli strati superficiali del sottosuolo, quali aree caratterizzate da falda sub-affiorante, aree con terreni a bassa permeabilità, zone instabili o potenzialmente instabili, zone suscettibili alla formazione, all'ampliamento o

⁵⁶ A tal fine, lo studio idraulico dovrà addivenire alla mappatura delle aree vulnerabili dal punto di vista idraulico (pericolosità idraulica) come indicate nella componente geologica, idrogeologica e sismica dei PGT e nelle mappe del piano di gestione del rischio di alluvioni.

⁵⁷ di cui al comma 7, lettera a), numeri 5 e 6 e di cui al comma 8, lettera a), numero 2.

⁵⁸ Approvato ai sensi dell'articolo 5 comma 3 della L.R. 31/2014e comma 4, quinto periodo.

⁵⁹ A tal fine, il comune redige uno studio idraulico relativo all'intero territorio comunale che sulla base della modellizzazione idrodinamica del territorio comunale per il calcolo dei corrispondenti deflussi meteorici, in termini di volumi e portate, per gli eventi meteorici di riferimento, valuta la capacità di smaltimento dei reticoli fognari presenti sul territorio, individuando le aree in cui si accumulano le acque, provocando quindi allagamenti. Per la redazione di tali strumenti i comuni potranno avvalersi del gestore del servizio idrico integrato. A tal fine, il gestore del servizio idrico integrato fornisce il rilievo di dettaglio della rete stessa e, se disponibile, fornisce anche lo studio idraulico dettagliato della rete fognaria.

⁶⁰ Cfr. comma 2 art. 10 del RR. 6/2019.

al collasso di cavità sotterranee, quali gli occhi pollini, aree caratterizzate da alta vulnerabilità della falda acquifera, aree con terreni contaminati.

Per quanto riguarda il comune di Varedo si dà conto dell'esistenza dello "Studio comunale di gestione del rischio idraulico RR. 23 novembre 2017, n.7 – art.14 c.7" redatto nel giugno 2020 da BrianzaAcque.

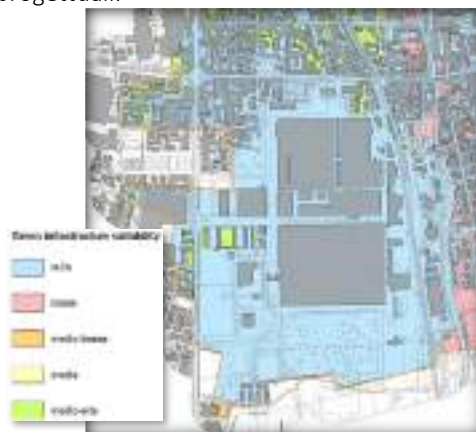
Lo studio⁶¹ è finalizzato all'analisi del territorio comunale in un'ottica di definizione delle opere e delle misure che dovranno essere attuate ai fini della riduzione della pericolosità idraulica nel territorio comunale, le quali vengono suddivise in due macro-categorie:

1. Interventi di tipo "strutturale": che comprendono le opere che eliminano o attenuano le criticità idrauliche rinvenute dalla modellazione idraulica;
2. Interventi di tipo "non strutturale": misure e strumenti atte al controllo e possibilmente alla riduzione delle suddette condizioni di pericolosità idraulica.

MISURE STRUTTURALI

Le misure strutturali previste nel presente Piano di Gestione del Rischio Idraulico prevedono interventi specifici individuati per risolvere puntualmente elementi di criticità. Una volta costruita la mappatura della pericolosità idraulica, per i diversi tempi di ritorno, vengono definiti gli interventi strutturali che si pongono l'obiettivo di ridurre la pericolosità da H3 ed H4 sino a H1/H2 (bassa pericolosità), attraverso i seguenti criteri progettuali:

- Opere strutturali previste sulla rete di fognatura: tempo di ritorno di progetto pari a 10 anni (in coerenza con le normative di riferimento);
- Opere strutturali previste per allagamenti dovuti alla conformazione morfologica del territorio: tempo di ritorno di progetto pari a 50 anni, si intendono ad esempio allagamenti dei sottopassi stradali o dovuti all'acqua di scorrimento dei campi, questi interventi vengono previsti solo qualora la criticità sia segnalata dagli uffici tecnici comunali;
- Opere strutturali sul reticolo minore e/o principale (solo se non mappato da PAI e PGR): tempo di ritorno di progetto pari a 100 anni;
- Opere strutturali per riduzione la pericolosità residua H3-H4⁶²: proposte di risoluzione degli allagamenti residui (a seguito della previsione delle opere strutturali riferite al sistema fognario, per accumuli dovuti alla conformazione morfologica e sul reticolo minore e/o principale) con tempo di ritorno di progetto pari a 50 anni. Tali



Estrato della Tavola B.2.2 della "Green

⁶¹ Di cui sono stati recepiti i contenuti conoscitivi all'interno del quadro ambientale di riferimento (sezione 4 del Rapporto preliminare)

⁶² La valutazione della modalità di intervento finalizzata alla riduzione della pericolosità idraulica residua viene definita secondo il seguente ordine logico-normativo:

- Opera Tipo A: nuovo sistema di drenaggio delle acque meteoriche integrato con opere a verde, con finalità di laminazione ed infiltrazione, da definirsi previa verifica della possibilità di infiltrazione sulla base dei contenuti della Tav.B.2.2 ("Green Infrastructure Land Suitability");
- Opera Tipo B: separazione delle acque meteoriche stradali con realizzazione di nuova fognatura di collettamento delle acque reflue, e conversione della rete di raccolta delle acque miste in rete meteorica; in alternativa: realizzazione di un sistema di canalette superficiali di drenaggio con recapito finale in nuova opera di infiltrazione, qualora l'area di interesse lo consenta (cfr. Tav. B.2.2);
- Opera Tipo C: opere di laminazione tipo "green" impermeabilizzate con scarico in corso d'acqua o in seconda scelta in fognatura comunale, regolato secondo normativa sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo;
- Opera Tipo D: potenziamento di interventi del Piano Fognario Comunale, adeguandoli a volumi e portate per tempi di ritorno 50-100 anni; fondamentalmente si intende un ampliamento di vasche volano fuori linea o con realizzazione di nuovi comparti in c.a. chiusi, o laddove dove possibile aperti; non sono contemplati potenziamenti di interventi "in linea";
- Opera Tipo E: in aree in cui non è possibile eseguire alcuna opera strutturale puntuale come sopra definite (Tipo A, B, C, D), ad esempio in aree densamente urbanizzate, si procederà con la definizione di misure di tipo strutturale diffuso (best-practice) al fine di ridurre gli apporti meteorici in fognatura o nel reticolo, provenienti da aree urbanizzate impermeabilizzate antropomorficamente.

interventi verranno valutati in base alle disponibilità territoriali, alle esigenze comunali e ad una valutazione di massima del rischio⁶³. (cfr. estratto a lato)

Infrastructure Land Suitability”, per le Opere strutturali di riduzione pericolosità residua.

L'obiettivo della progettazione dell'insieme di tutte le opere strutturali è quello di ridurre la pericolosità idraulica in modo tale che essa non superi i valori H1-H2 nell'intero territorio comunale, considerando eventi con tempo di ritorno di 50 anni; per eventi con tempo di ritorno superiore, le esondazioni verranno gestite tramite interventi di protezione civile (interventi non strutturali).

Gli interventi di progetto vengono classificati come segue:

- Laminazione;
- Infiltrazione;
- Laminazione combinata con infiltrazione;
- Adeguamento della rete fognaria;
- Adeguamento dell'alveo fluviale;

Per la visione delle misure strutturali si rimanda alla lettura dei capitoli 9 e 10 della relazione di riferimento dello “Studio comunale di gestione del rischio idraulico”. Si rimanda inoltre alla visione della Tav. 2.8 “Planimetria generale degli interventi strutturali” del suddetto studio, dalla quale si evince che l'ambito di intervento non risulta interessato da misure strutturali né in maniera diretta né indirettamente.

MISURE NON STRUTTURALI

Le misure non strutturali per la mitigazione del rischio idraulico comprendono una vasta serie di interventi e azioni mirate all'attuazione delle politiche di invarianza idraulica ed idrologica a scala comunale, finalizzate al miglioramento nella gestione delle acque meteoriche (c.d. drenaggio urbano sostenibile). Tali misure possono essere introdotte nel regolamento edilizio e negli strumenti di pianificazione territoriale quali PGT, Studio Geologico, Piano di Emergenza Comunale, al fine di renderle attuative e concrete.

Relativamente al territorio comunale di Varedo si ritiene che le misure non strutturali⁶⁴ da prediligere siano quelle relative alle seguenti macro-categorie:

- Incentivazione dell'estensione delle misure di invarianza idraulica e idrologica anche sul tessuto edilizio esistente al fine di sgravare le fognature miste dal contributo meteorico;
- Incentivazione alla separazione delle acque meteoriche nelle zone densamente urbanizzate anche sul tessuto edilizio esistente;
- Incentivazione all'uso di tecniche costruttive innovative in grado di ridurre o rallentare l'apporto di acque meteoriche al recettore;
- Best Practices nella gestione delle aree agricole, al fine di regimare e trattenere in loco le acque, evitandone il deflusso sulle viabilità ed in fognatura.

PIANO DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA (PZA) – APPROVATO CON DGC. N.41 DEL 11.04.2016

Anno
2016

Lo scopo del Piano è classificare il territorio comunale in zone acusticamente omogenee a cui corrispondono i limiti massimi dei livelli sonori equivalenti consentiti, secondo i criteri fissati dal D.P.C.M. 1/3/1991 e dal D.P.C.M. 14/11/1997.

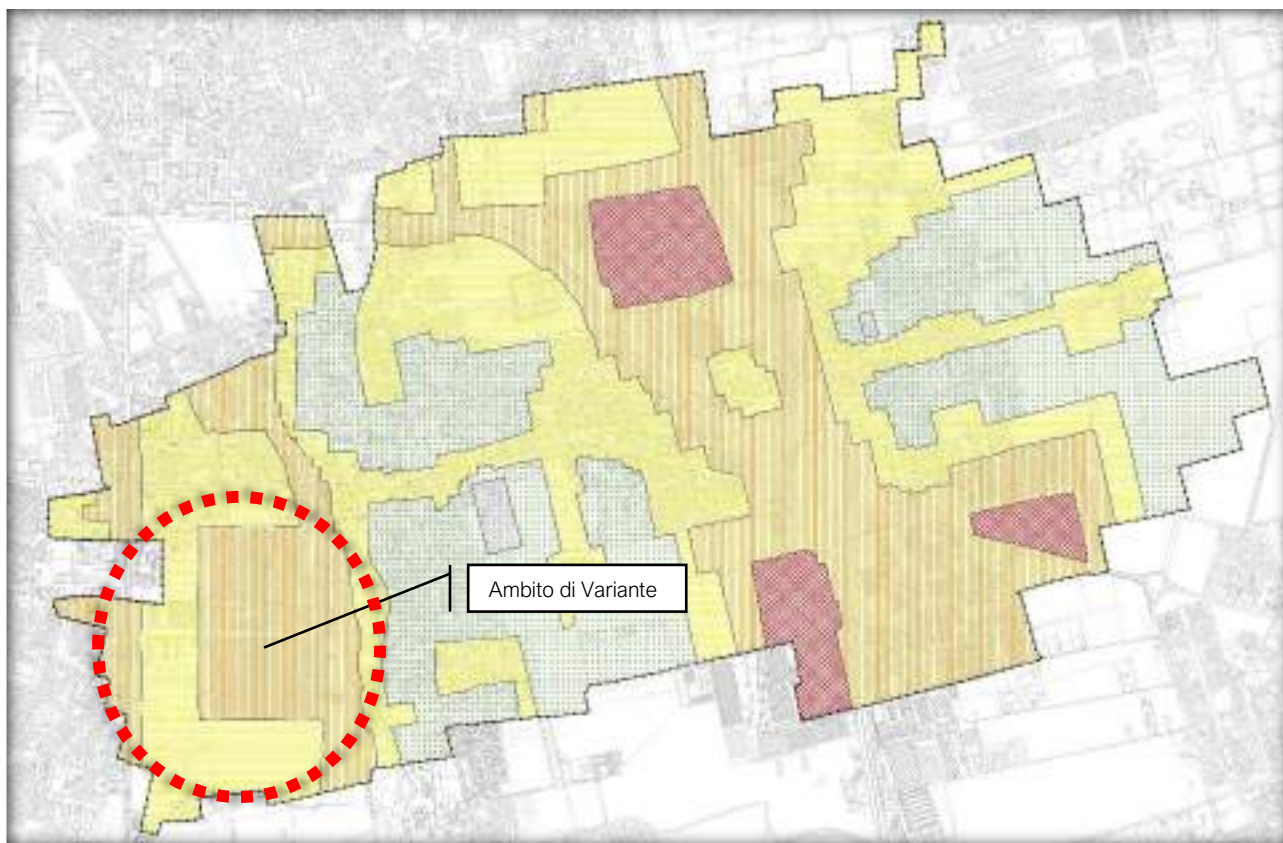
⁶³ A seguito dell'attuazione degli interventi sulla rete fognaria definiti dal suddetto studio, non sono state individuate porzioni di territorio comunale caratterizzate da pericolosità idraulica residua pari a H3 o H4.

⁶⁴ Molto importante inoltre è che il Piano/Regolamento Comunale di Protezione Civile venga integrato con l'elaborato grafico “A.2.6 - Planimetria delle criticità idrauliche” del suddetto Studio, così da disporre di un ulteriore strumento di controllo predittivo delle aree potenzialmente critiche e poter prevedere procedure specifiche in funzione dell'allerta meteo (cfr. par. XXX della presente relazione).




La proposta di classificazione acustica è stata elaborata a partire dalle definizioni riportate nella tabella A del D.P.C.M. 14 novembre 1997, le quali individuano le classi a partire dalle destinazioni d'uso del territorio, e secondo i criteri generali stabiliti dalla legge regionale 13/01 e dalla D.G.R. 2 luglio 2002, n° 7/9776 "Criteri tecnici di dettaglio per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale".

Nell'assegnare le classi si è cercato di evitare una eccessiva suddivisione del territorio, nello stesso tempo si è posta attenzione a non introdurre un'eccessiva semplificazione che avrebbe portato ad un appiattimento della classificazione sulle classi intermedie.

L'aggiornamento del piano di zonizzazione acustica (Approvato con DGC. n.41 del 11.04.2016) è coerente con la programmazione urbanistica del comune di Varedo e che l'attuazione dello stesso, soprattutto in merito agli ambiti di trasformazione, consentirà un controllo dell'impatto acustico delle nuove realtà, garantendo alle destinazioni a cui riservare una maggiore protezione acustica la giusta tutela. Pertanto, rispetto all'ipotesi di scenario acustico che si andrà a configurare con la nuova zonizzazione acustica comunale, non si attendono effetti peggiorativi sulle componenti ambientali di indagine rispetto al quadro ambientale di riferimento analizzato all'interno della Parte I del Rapporto ambientale. Nella disamina delle componenti ambientali non sono stati riscontrati elementi di impatto significativi in aggiunta a quelli esistenti, si ritiene pertanto che le proposte in esame contengono elementi di razionalità e sostenibilità rispetto all'esistente.



Estratto Tav. PZA01 "Carta di azionamento acustico"

	Classe I	Aree particolarmente protette
Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione; aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici etc.		
	Classe II	Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.		
	Classe III	Aree di tipo misto
Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con		

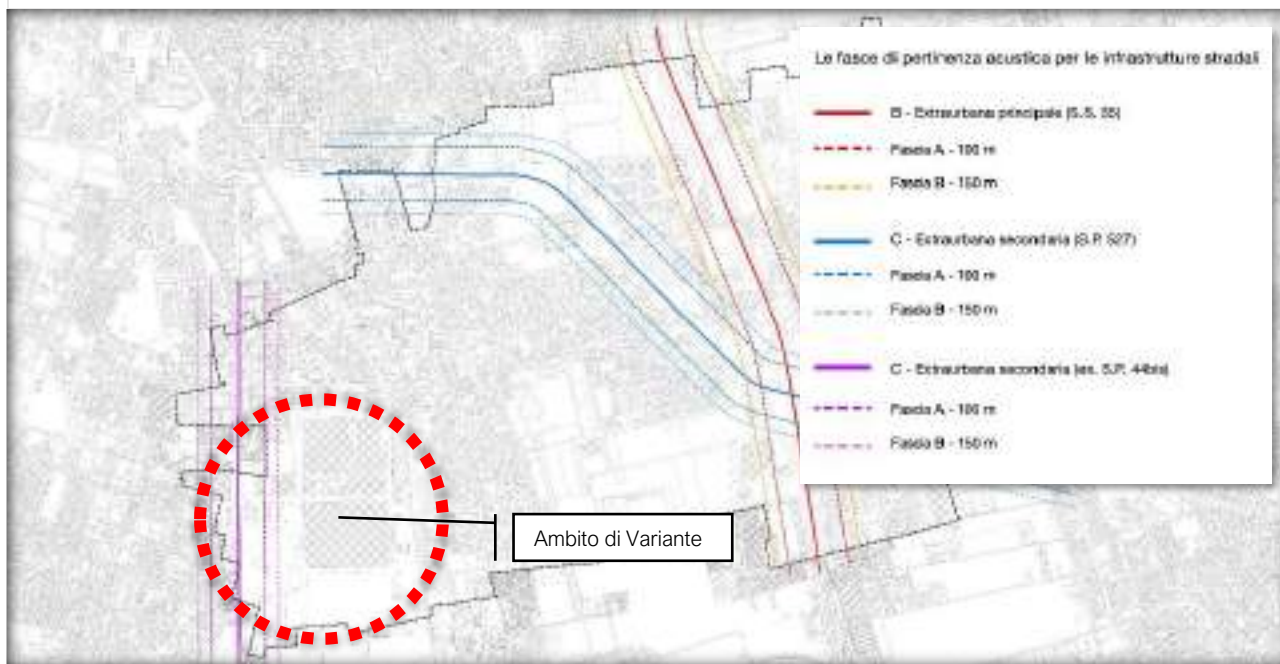
presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.

Classe IV Aree di intensa attività umana

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.

Classe V Aree prevalentemente industriali

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.



Estratto Tav. PZA02 “Carta della pertinenza acustica delle infrastrutture stradali”.

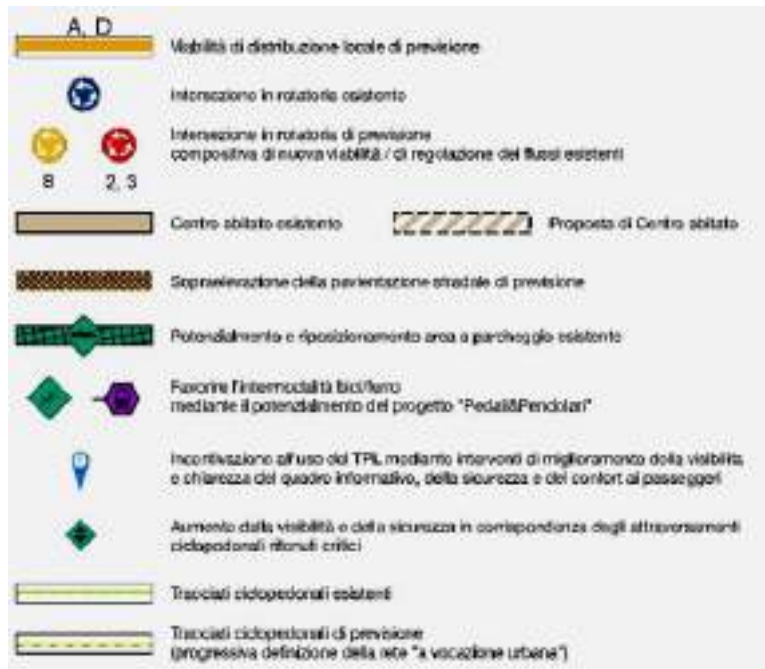
PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) – APPROVATO CON DGC. N.42 DEL 11.05.2016

Anno
2016

L’aggiornamento del Piano urbano del traffico, redatto contestualmente alla Variante al Pgt vigente 2016, ha rappresentato l’occasione per sottoporre a valutazione ambientale specifica le previsioni urbanistiche della Variante per ciò che concerne gli impatti complessivi e specifici generabili dalle previsioni urbanistiche di Variante sul sistema della mobilità comunale e intercomunale mediante l’utilizzo di modelli di simulazione (flusso grammi) al fine di addivenire ad una esaustiva valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità redatta ai sensi dell’Allegato A Sezione 5 del Ptcp vigente. Le specifiche valutazioni condotte su ogni ambito di sviluppo antropico hanno definito in ultimo gli indirizzi cui tendere per l’accessibilità ai comparti e gli eventuali interventi auspicabili per la sostenibilità del traffico nell’area di inserimento, e pertanto sono da ritenersi parte integrante delle previsioni di variante al PGT e da ritenersi indispensabili per garantire la sostenibilità della trasformazione prevista in termini di ricadute positive anche nell’intorno della trasformazione.

La redazione del piano urbano del traffico prevede inoltre una sua specifica programmazione strategica di azioni e interventi non valutati direttamente all’interno delle azioni di Variante, rispetto alla quale il Rapporto ambientale di Vas ha valutato la coerenza finalizzata a verificare la compatibilità e la congruenza delle proposte progettuali contenute nel Piano Generale del Traffico Urbano rispetto al quadro di riferimento ambientale delineato all’interno della Parte I, nelle componenti di rilievo in rapporto alla valutazione oggetto della presente relazione. Nello specifico sono due gli scenari oggetto di valutazione:

1.) *Scenario 1* con validità di due anni, che prevede i seguenti interventi: i.) Tracciato viario Nord-Sud, in Località Valera, di collegamento tra Via Pastrengo, Via Friuli e Via Sondrio. In tracciato interseca mediante rotonda l'asse di Viale Brianza; ii.) Rotatoria tra Via Pastrengo e Via Brennero; iii.) Rotatoria all'interno di Via Ponchielli con la SP527; iv.) Rialzo stradale calmierazione del traffico lungo Viale Brianza, tra Via Verona e Via Padova, e lungo l'asse di Via Vittorio Emanuele II, all'intersezione con Via Petrarca.



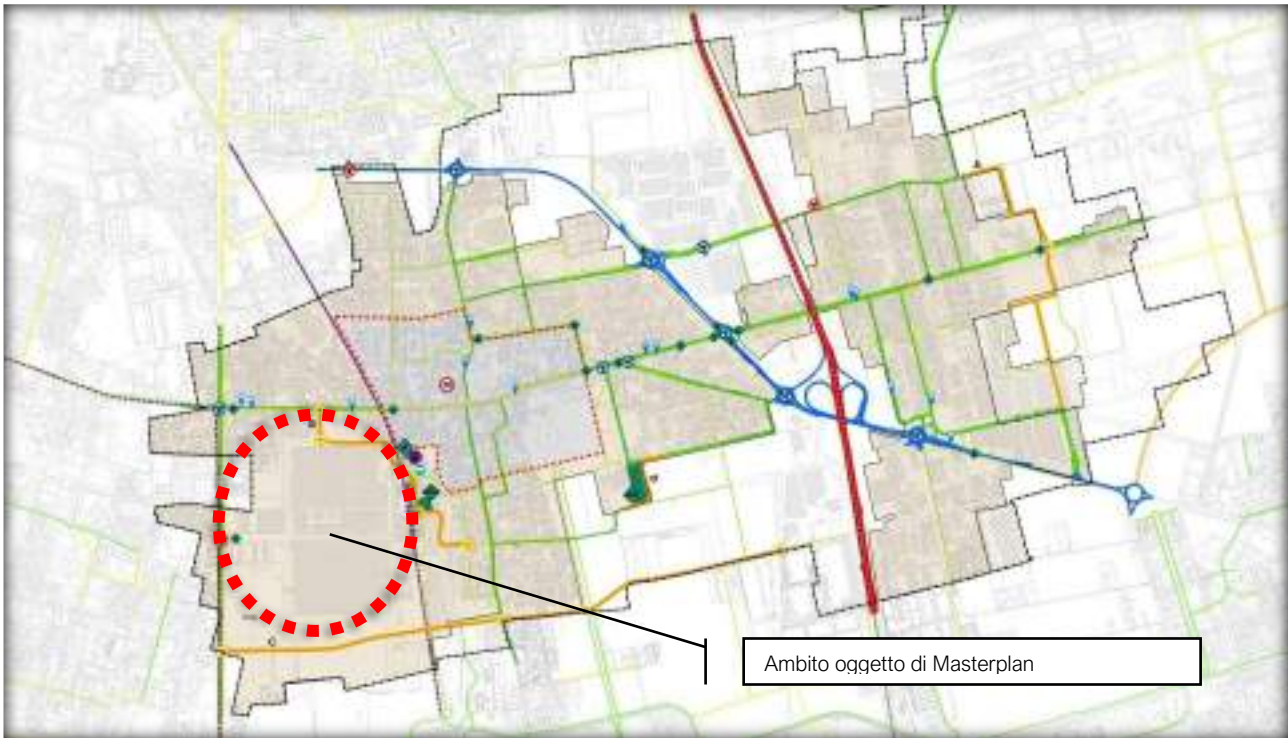
Lo schema di assetto infrastrutturale nello scenario programmatico 2017

2.) *Scenario 2* di lungo periodo (2025), che prevede i seguenti interventi: i.) Previsioni derivanti dai 2 anni di validità PUT; ii.) Tracciato Est-Ovest di collegamento tra la ex. SP44bis e via Parma, con la realizzazione di 3 rotonde in prossimità delle predette vie e all'innesto del tracciato di previsione con Via Madonnina; iii.) Tracciato viario con sottopasso che collegherà Via Tiepolo con Via Umberto Primo; entrambi gli innesti saranno mediante rotonda; iv.) Rotatoria in Piazza Panceri; v.) Viabilità interna all'Ambito ATS previsto dal PGT che conetterà il tracciato di previsione Est-Ovest, la ex. SP44bis e Via Umberto I. Gli innesti ai vari tracciati esistenti saranno mediante rotonda; vi.) Tracciato Pedemontano; vii.) Tracciato viario in Nova Milanese di collegamento tra la SP132, lungo Via Santi, nel territorio di Desio con la rotonda sulla SP527 in prossimità di Via Italia presente a Nova Milanese, in recepimento delle previsioni prevalenti del Ptcp provinciale (Tav. 12), non interessante direttamente il territorio comunale di Varedo.



Lo schema di assetto infrastrutturale nello scenario programmatico 2025

Tavola di sintesi degli interventi previsti dal Piano urbano del Traffico (PUT06)



L'ambito di intervento è interessato da alcune previsioni di lungo periodo, in particolare in riferimento:

- alla previsione di rotonda all'intersezione tra Via Milano e Via Turati, a sud del comparto
- alla previsione di tracciato ciclopedonale lato est di Corso Milano, per la progressiva definizione della rete "a vocazione urbana"
- alla previsione di viabilità di distribuzione locale (percorso "B"), nello scenario programmatico di lungo periodo
- alla previsione di bypass viabilistico (lett "C") di distribuzione locale a sud del comparto, connessa all'attuazione della previsione di riqualificazione de comparto ATS ex Snia del vigente Documento di Piano.

Inoltre, gli approfondimenti condotti nell'ambito dell'elaborazione della Variante 2016 riguardanti la Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità (i cui esiti sono riversati all'interno dell'Allegato 2 del Documento di Piano) hanno portato alla definizione per ogni ambito di trasformazione previsto dal Documento di Piano di specifici "indirizzi cui tendere per l'accessibilità ai comparti" oltre che degli "eventuali interventi auspicabili per la sostenibilità del traffico nell'area di inserimento".

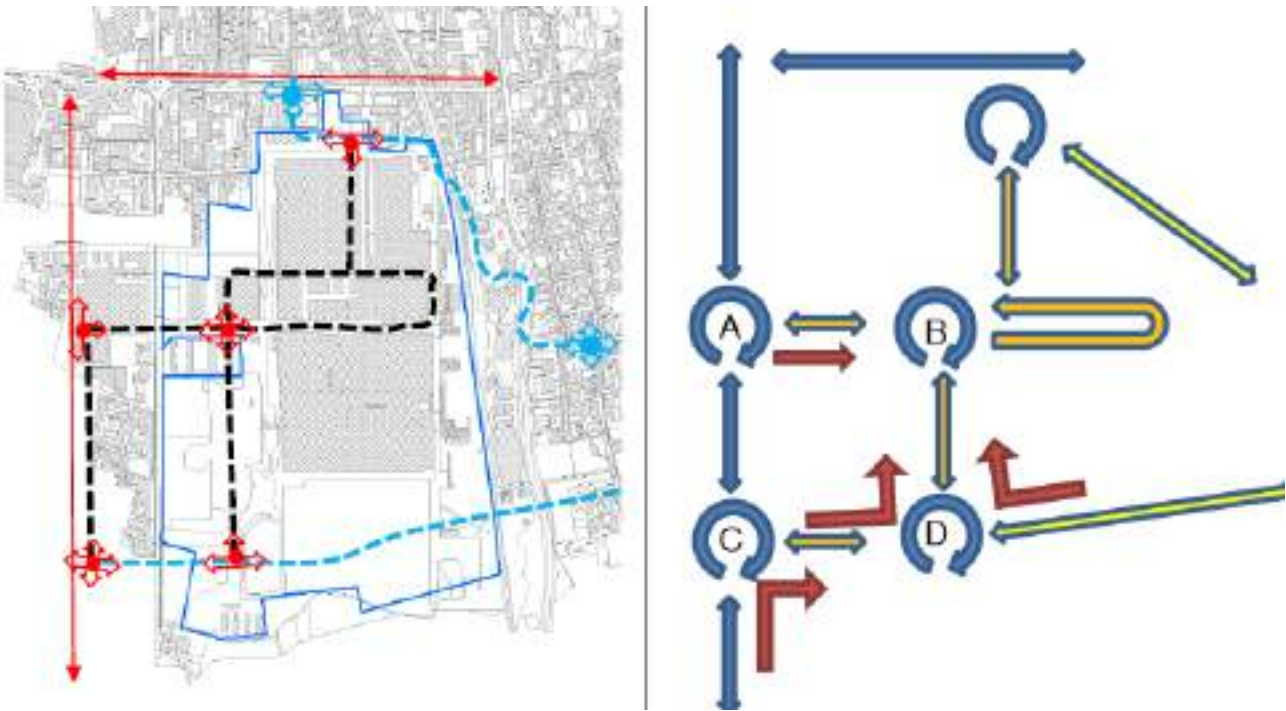


Fig. Approfondimento mobilità ed accessibilità del comparto ATS in cui ricade l'ambito oggetto di Variante (Allegato 2 del Documento di Piano)

PIANO URBANO GENERALE DEI SERVIZI NEL SOTTOSUOLO (PUGSS) – APPROVATO CON DGC. N.40 DEL 11.04.2016, AGG. |
CORREZIONE ERRORI MATERIALI APPROVATO CON DGC. N.98 DEL 08.08.2018

Anno
2016

Generalmente con “sottosuolo” si intende lo strato sottostante la superficie terrestre; l’accezione che viene più utilizzata attiene in particolare lo spazio all’interno del quale sono posate le infrastrutture in grado di fungere da trasporto, distribuzione e collettamento di quelli che conosciamo come “servizi di pubblica utilità”.

Come la stragrande maggioranza dei centri urbanizzati anche Varedo ha subito un processo di sviluppo internamente a questo spazio difficilmente gestibile dovuto principalmente a un’occupazione spesso disordinata, illogica e in molti casi, incontrollata dello stesso. Come più volte sottolineato il sottosuolo assume, soprattutto al giorno d’oggi, un ruolo di primaria importanza, se non addirittura strategico, nello sviluppo delle città verso un grado di gestione sempre più efficiente e sostenibile.

A seguito dell’analisi delle criticità territoriali inerenti al sistema della rete dei sottoservizi (cfr. cap 4 relazione tecnica PUGSS) il Piano urbano generale dei servizi del sottosuolo sviluppa una ipotesi d’infrastrutturazione che riguarda una dorsale principale, oltre che il sistema delle dorsali secondarie. I criteri da adottare evidenziano un quadro infrastrutturale da attivarsi attraverso differenti azioni in relazione anche alla tipologia di intervento e all’area in cui si andrà ad operare.

Complessivamente l’obiettivo che il Piano che si pone il PUGSS è quello di pervenire ad una operazione di conoscenza e rinnovo delle infrastrutture esistenti attraverso l’utilizzo di tecnologie più innovative e sostenibili, nonché adottando modalità di gestione tra le più moderne.

Nello specifico la proposta di infrastrutturazione del sottosuolo contenuta nel PUGS⁶⁵ delinea uno scenario di infrastrutturazione che si estende sul territorio comunale per una lunghezza di 6,5 km (che corrisponde al 9,5 % circa dell'intera rete stradale di Varedo) ed articolato rispetto ai seguenti livelli differenti di priorità:

- la **dorsale principale**, che interessa viale Brianza, via Desio, via Vittorio Emanuele II e via Umberto I e che rappresenta l'intervento più importante. Essa ha un'estensione totale di circa 3 km di cui la metà è interessata da azioni di indagine per la ricognizione dei sottoservizi. Esse formano "l'asse portante" del sistema di infrastrutturazione e hanno la caratteristica di connettere la parte più urbanizzata relativa al nucleo storico del comune con località Valera, attraversando l'intero territorio da est a ovest.
- le **dorsali secondarie**: il sistema delle dorsali secondarie costituisce un sistema di n. 3 assi che si innestano sulla dorsale principale per un'estensione totale di 3,3 Km. Essi sono composti dalle seguenti vie: i) Dorsale Via Agnesi/San Giuseppe/Madonnina; ii) Dorsale Via Pastrengo/ 8 Marzo; iii) Dorsale nuova viabilità Ex Snia (Via Snia Viscosa)

Lo scenario di infrastrutturazione proposto dal Piano Urbano di Gestione dei Servizi nel Sottosuolo



PIANO DI AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE (PAES) – APPROVATO CON DCC. N.10 DEL 06.03.2013

Anno
2013

Nel 2010 il Comune di Varedo, in concerto con i Comuni di Barlassina e Bovisio Masciago, ha sottoscritto il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES).

In particolare, nella realizzazione del PAES dei Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago si è data molta importanza alla partecipazione della società civile e al miglioramento della democrazia locale attraverso il coinvolgimento della comunità locale. La partecipazione della comunità locale e nello specifico dei cosiddetti "portatori di interesse" è un elemento essenziale e imprescindibile per l'effettiva realizzazione del PAES nel tempo sia perché una parte significativa delle azioni proposte nel PAES riguarda le attività degli operatori economici e sociali, sia perché l'impegno politico delle Amministrazioni future dipenderà dal supporto e dall'indirizzo fornito dalla comunità stessa nel suo insieme.

I Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago hanno l'intento di coinvolgere i portatori di interesse locali, non solo con attività di sensibilizzazione, formazione e informazione ma soprattutto per collaborare attivamente nella fase di attuazione di alcune azioni proposte nel PAES. Tale coinvolgimento è già iniziato durante la fase di stesura del PAES con eventi che hanno coinvolto i rappresentanti del settore immobiliare, edilizio e associativo.

⁶⁵ L'intero sistema riguardante l'ipotesi di infrastrutturazione è riportato nella sezione Cartografia – Tav 9 "Carta della rete progettuale del PUGS".

I Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago per poter attuare efficacemente gli impegni presi con l'adesione al Patto dei Sindaci, hanno partecipato in raggruppamento al progetto “Verso la sostenibilità energetica” che ha ottenuto un cofinanziamento dalla Fondazione Cariplo.

Il Progetto Verso la sostenibilità energetica ha i seguenti obiettivi:

- la predisposizione di un Inventario delle emissioni di gas climalteranti sui tre territori comunali
- la redazione e la ratifica di un Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) unitario, contenente però impegni separati per ogni Comune
- la redazione di un insieme di norme da inserire nel Regolamento edilizio comunale per la promozione dell'edilizia a bassi consumi energetici
- la predisposizione di un sistema di monitoraggio degli obiettivi e delle misure previste dal PAES
- la formazione del personale tecnico-amministrativo che seguirà l'attuazione del PAES
- la sensibilizzazione della cittadinanza sul processo in corso e il coinvolgimento nella definizione del PAES
- l'aggiornamento della apposita banca dati predisposta dalla Fondazione Cariplo

Il tutto è indirizzato a garantire una effettiva riduzione delle emissioni di gas climalteranti di una quota superiore al 20% sui territori comunali entro il 2020.

Il Patto dei Sindaci richiede che i Comuni partecipanti ottengano entro il 2020 una riduzione di almeno il 20% delle emissioni annue di CO2 sul territorio comunale rispetto alle emissioni stimate per l'anno base, scelto per Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago al 2005.

Tendenzialmente tale riduzione dovrebbe essere una riduzione assoluta in quanto, nel contesto dei cambiamenti climatici e degli sforzi internazionali per il loro contenimento, l'obiettivo è la riduzione assoluta delle emissioni di gas climalteranti.

Tuttavia, il Patto dei Sindaci offre anche la possibilità per i Comuni di stabilire un obiettivo di riduzione pro capite e non assoluto.

Questo in considerazione del fatto che può essere difficile per i Comuni, soprattutto se medio-piccoli, ottenere una riduzione assoluta di CO2 sul territorio nel caso in cui la popolazione residente stia crescendo. In queste situazioni le eventuali azioni intraprese dai Comuni per limitare le emissioni di CO2 potrebbero essere rese vane dall'aumento di emissioni legato alla fornitura di nuovi servizi per la nuova popolazione.

D'altro canto, dove è in atto una delocalizzazione della popolazione residente, l'eventuale riduzione delle emissioni sarà dovuta in parte alla riduzione della richiesta per servizi non tanto agli sforzi intrapresi del Comune. Pur trattandosi di una riduzione assoluta delle emissioni sul territorio locale, al livello globale le emissioni semplicemente vengono spostate verso il luogo di migrazione.

Nei Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago è previsto un incremento di popolazione negli anni futuri fino al 2020, in parte già avvenuto dal 2005 ad oggi. Si è quindi scelto di stabilire un obiettivo di riduzione di emissioni di CO2 pro capite per tutti e tre i Comuni.

I macro obiettivi che i Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago si prefiggono di raggiungere sono sostanzialmente quelli di:

- razionalizzare i consumi energetici e ridurre le relative emissioni di gas serra;
- ridurre il consumo di combustibili tradizionali (fossili) e incrementare la quota di produzione da fonte rinnovabile;
- promuovere e favorire la diffusione di uno stile di consumo sostenibile.

Tali obiettivi, di tipo generale, sono stati suddivisi sotto il profilo temporale in obiettivi di breve periodo e obiettivi strategici di medio-lungo periodo.

Gli obiettivi di breve periodo rispondono all'esigenza di contenere i consumi energetici sul territorio, di aumentare la quota di produzione energetica da fonte rinnovabile e di sensibilizzare la società civile verso uno stile di vita sostenibile anche attraverso l'educazione, la sensibilizzazione e l'informazione.

Gli obiettivi strategici di medio-lungo periodo sono funzionali alla salvaguardia ambientale del territorio e ad uno sviluppo economico e sociale compatibile con l'ambiente.

Pertanto, considerando l'anno base scelto per l'IBE (2005) e le azioni già intraprese ad oggi (2011), nel seguito si farà riferimento a tre classi temporali:

- azioni già realizzate a partire dal 2005;

Committenti:

M.G. Sviluppo s.r.l.
Viale Montenero n.7 – 20135 Milano (MI)

Elaborato redatto da:

Dott. pt. Luca Terlizzi – Ordine architetti P.P.C. Prov. Varese n. 2.568
Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 – Castellanza (VA)

- azioni programmate o previste indicativamente entro il 2015 (obiettivo di breve periodo);
- strategia di riduzione delle emissioni al 2020 (obiettivo di medio periodo).

Nel lungo termine il PAES rappresenta il primo passo verso la sostenibilità energetica del Comune.

LE AZIONI DI SOSTENIBILITÀ ENERGETICA, GESTIONE E FINANZIAMENTO

Sono stati finora descritti gli obiettivi di sostenibilità energetica dei Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago in termini di riduzione di emissioni di CO2 entro il 2020 negli usi energetici nei settori edilizio, degli impianti e dei trasporti locali e delle fonti rinnovabili.

Vengono ora descritte nel dettaglio le azioni individuate per l'ottenimento di tali obiettivi. Come detto si tratta sia di **azioni strategiche** che i Comuni di Varedo, Barlassina e Bovisio Masciago intendono mettere in campo nel medio periodo per il raggiungimento di tali obiettivi, sia di **azioni a breve termine** da attuare indicativamente entro il 2015.

Le azioni individuate sono state raggruppate in 4 categorie, ognuna descritta in uno dei capitoli seguenti:

- a. Formazione, informazione, educazione, partecipazione
- b. Promozione dell'edilizia sostenibile e delle fonti rinnovabili
- c. Promozione della mobilità sostenibile
- d. Patrimonio dei Comuni e autofinanziamento degli interventi

Le schede d'azione hanno una struttura schematica standardizzata che ne facilita la lettura, ed un codice che le può facilmente individuare. Di seguito si elencano tali schede con i relativi codici.

INFO Formazione, informazione, educazione, partecipazione	INFO 01 Costituzione Gruppo di Lavoro "Verso la sostenibilità energetica"
	INFO 02 Costituzione rete operatori del settore edilizio
	INFO 03 Costituzione rete istituti di credito per sostenere l'edilizia virtuosa
	INFO 04 Campagna informativa
	INFO 05 Energy Day
	INFO 06 Formazione personale tecnico comunale
	INFO 07 Percorsi educativi nelle scuole
	INFO 08 Razionalizzazione degli spostamenti casa-scuola-casa
	INFO 09 Sportello energia
	INFO 10 Famiglia sostenibile

RES Promozione dell'edilizia sostenibile e delle fonti rinnovabili	RES 01 Miglioramento delle prestazioni energetiche dell'involucro edilizio
	RES 02 Utilizzo e diffusione di pompe di calore
	RES 03 Caldaie più efficienti e di sistemi di riscaldamento radiante
	RES 04 Impianti solari per la produzione di ACS
	RES 05 Elettrodomestici più efficienti
	RES 06 Impianti fotovoltaici per il proprio autoconsumo
	----- Regolamento edilizio comunale orientato alla sostenibilità energetica e strumenti urbanistici di incentivazione
	----- Finanziamento degli interventi sull'edilizia civile
MOB Promozione della mobilità sostenibile	MOB 01 Adozione Piano Urbano del traffico (PUT)
	MOB 02 Estensione e riqualificazione della rete delle piste ciclabili
	MOB 03 Miglioramento della sicurezza per i parcheggi delle biciclette
	MOB 04 Miglioramento della sicurezza per i pedoni
	MOB 05 Razionalizzazione dei percorsi casa-scuola-casa
	MOB 06 Promozione delle modalità di mobilità veicolare sostenibile
	MOB 07 Creazione di Zone a traffico limitato e moderazione della velocità dei veicoli
	MOB 08 Creazione di nuove rotonde
	MOB 09 Riorganizzazione ed ampliamento del servizio di trasporti pubblici
	MOB 10 Tariffazione dei parcheggi auto

PUB Patrimonio dei Comuni e autofinanziamento degli interventi	PUB 01 Riqualificazione dell'involucro edilizio degli edifici comunali
	PUB 02 Interventi sugli impianti termici degli edifici comunali
	PUB 03 Interventi sull'illuminazione interna degli edifici comunali
	PUB 04 Impianti a fonti energetiche rinnovabili
	PUB 05 Riqualificazione degli edifici comunali ad uso residenziale
	PUB 06 Edifici dimostrativi ad alta efficienza
	PUB 07 Riqualificazione degli impianti di illuminazione pubblica
	PUB 08 Riqualificazione del parco auto comunale
	PUB 09 Acquisto di "energia elettrica verde"
	----- Conoscenza e gestione del Patrimonio
	----- L'organizzazione interna, le responsabilità, il coinvolgimento e la formazione del personale
	PUB-FIN 01 Bandi di finanziamento
	PUB-FIN 02 Indebitamento
	PUB-FIN 03 Leasing e azionariato
	PUB-FIN 04 ESCo e Aziende partecipate
	PUB-FIN 05 Razionalizzazione degli appalti pubblici

Estrazione delle schede prioritarie:

MOB.1 | Adozione Piano Urbano del traffico (PUT)

DESCRIZIONE AZIONE

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è uno strumento tecnico-amministrativo di breve-medio periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.

Tale strumento necessita di aggiornamenti periodici sia per il monitoraggio dello stato di attuazione che per l'approfondimento particolareggiato di specifiche tematiche. È uno strumento di pianificazione subordinato rispetto allo strumento urbanistico comunale del Piano di Governo del Territorio (PGT).

Il Piano Urbano del Traffico si propone degli obiettivi di miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, nonché il contenimento dei consumi energetici.

I contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione.

Il 1° livello di progettazione è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), inteso piano quadro.

Il 2° livello di progettazione è quello dei Piani Particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato o a particolari tematiche.

Il 3° livello di progettazione è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del traffico urbano.

IL PGTU viene adottato dalla Giunta comunale e viene poi depositato per 30 giorni in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni anche da parte dei cittadini.

Successivamente il Consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine alla sua adozione definitiva.

Il PGTU si compone di una fase analitica e di una fase propositiva, precedute da una sintesi delle previsioni infrastrutturali comunali e sovramunicipali di medio-lungo periodo al fine di programmare/realizzare nel breve periodo interventi in sintonia con tali previsioni di più ampio respiro.

Comune di Varedo

Il Comune di Varedo si è dotato di un Piano Urbano del Traffico nel 2008, sostituito con quello predisposto nell'ambito della Variante 2016. Questi gli obiettivi principali:

- Riassetto del trasporto pubblico
- Riassetto delle piste ciclabili
- Nuovo modello della domanda (Tangenziale di Nova Milanese, che si stacca dalla S.S. 527 a est fino a collegarsi con la via Brianza; Ipotesi di realizzazione sottopasso tra la S.P. ex S.S. 527 e le vie Desio e Brianza; Tangenziale sud di Varedo che si innesta a ovest sulla S.P. 44 e costeggia il confine sud fino a collegarsi con lo svincolo tra SP ex SS. 527 e la superstrada Milano-Meda; Adeguamento dello svincolo previsto per la realizzazione del centro commerciale Esselunga tra SP. 527 e superstrada Milano-Meda in ragione dell'innesto della nuova tangenziale sud; Nuova viabilità interna relativa alla riqualificazione dell'area di intervento Snia)

È stata inoltre effettuata una valutazione in atmosfera delle emissioni da autoveicoli. Il calcolo dei consumi e delle emissioni degli inquinanti atmosferici associati alla circolazione automobilistica è stato prodotto attribuendo ai volumi di traffico opportuni coefficienti unitari di consumo/emissione, rappresentativi delle prestazioni ambientali degli autoveicoli circolanti.

RESPONSABILE DELL'AZIONE E ALTRI SOGGETTI COINVOLTI

Settore gestione del territorio; Settore polizia Amministrativa; Settore ambiente e attività produttive; Settore lavori pubblici

TEMPISTICA DI ATTUAZIONE PREVISTA

Comune di Varedo: PUT già redatto nel 2008 con variante nel 2016.

EVENTUALI SINERGIE CON ALTRE AZIONI DEL PAES O ALTRI SOGGETTI

Il PUT è alla base della gran parte delle azioni per promuovere la mobilità sostenibile descritte nelle schede successive.

INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Deve essere previsto un sistema di stima del flusso veicolare nello scenario business ad usual e nello scenario di intervento e questionari rivolti ai cittadini per capire come verranno modificati i normali comportamenti. L'obiettivo finale è razionalizzare gli spostamenti e diminuire il ricorso all'auto privata per gli spostamenti anche di breve distanza.

MOB 2 | Estensione e riqualificazione della rete delle piste ciclabili

DESCRIZIONE AZIONE

Trattare il tema della mobilità sostenibile significa partire dal presupposto che gli interventi infrastrutturali sono di certo i più efficaci, ma anche i più difficili da garantire. È necessario dunque dare vita ad azioni di accompagnamento che producano effetti positivi e immediati non solo sull'ambiente, ma anche sulla qualità della vita delle persone.

Con questa premessa i Comuni hanno realizzato le piste ciclabili attualmente presenti sul territorio comunale e destinate comunque ad aumentare, per favorire almeno a livello locale l'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile.

L'obiettivo dell'Amministrazione è di sostenere e stimolare la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio, incrementando le piste ciclabili esistenti e ponendo le basi per un loro utilizzo sempre crescente.

Comune di Varedo

Il Comune di Varedo prevede di intervenire lungo diverse direttrici:

- Potenziare il sistema di piste ciclabili al fine di consentire un collegamento funzionale e sicuro verso la stazione ferroviaria.
- Potenziare il sistema di piste ciclabili al fine di favorire i collegamenti con il centro del Comune, rendendo più fruibile il percorso lungo via Bagatti.
- Riqualificare la viabilità nella zona Ex Snia.
- Completare la pista ciclabile di via Palermo per il collegamento con il cimitero ed il centro del Comune

RESPONSABILE DELL'AZIONE E ALTRI SOGGETTI COINVOLTI

Settore lavori pubblici e sicurezza; Settore affari generali e ambiente; Settore urbanistica ed edilizia privata

TEMPISTICA DI ATTUAZIONE PREVISTA

Gli interventi principali citati è previsto che vengano realizzati fra il 2012 e il 2016.

In ogni caso interventi per il miglioramento delle reti delle piste ciclabili verranno attuati anche successivamente.

EVENTUALI SINERGIE CON ALTRE AZIONI DEL PAES O DI ALTRI SOGGETTI

Questa azione trova ideale sinergia con un possibile progetto di bike sharing, pedibus e bicibus rivolto a studenti, anziani e lavoratori e con tutta una serie di azioni mirate a promuovere la mobilità sostenibile.

INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Lunghezza totale delle piste ciclabili realizzate.

Stima con questionari e rilievi sul posto del grado di utilizzo delle piste ciclabili.

MOB 8 | Creazione di nuove rotatorie

DESCRIZIONE AZIONE

Negli anni '80 alcune amministrazioni locali, per ridurre il numero e, soprattutto, la gravità degli incidenti stradali, hanno cominciato a realizzare intersezioni con circolazione rotatoria a doppia deflessione e precedenza al traffico sulla corona giratoria, in sostanza: rotatorie di seconda generazione. Oggi le rotatorie di seconda generazione vengono realizzate in modo sempre più sistematico. L'obiettivo è quello di ridurre i punti di conflitto nelle intersezioni e, quindi, rendere il traffico più fluido e più sicuro anche per le biciclette con la creazione di un anello attorno alla rotatoria che possa ospitare l'attraversamento delle stesse. I tre Comuni hanno già realizzato una serie di rotatorie ed altre sono in programma.

RESPONSABILE DELL'AZIONE E ALTRI SOGGETTI COINVOLTI

Settore lavori pubblici e sicurezza; Settore affari generali e ambiente; Settore urbanistica ed edilizia privata

TEMPISTICA DI ATTUAZIONE PREVISTA

2012-2020

EVENTUALI SINERGIE CON ALTRE AZIONI DEL PAES O DI ALTRI SOGGETTI

Questa azione trova ideale sinergia con un possibile progetto di riqualificazione e nuove costruzioni di piste ciclo-pedonali.

INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Numero di rotatorie realizzate.

PIANIFICAZIONE DEI COMUNI CONTERMINI

Anno

L'ambito oggetto di Variante confina ad ovest (lato sinistra di Via Milano) con il territorio comunale di Limbiate, mentre a sud risulta limitrofo con il comune di Paderno Dugnano.

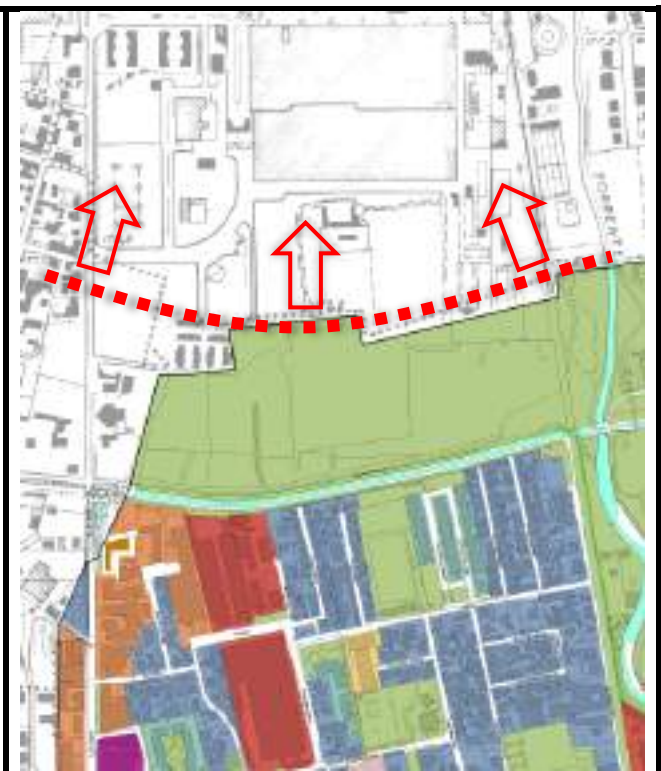
La parte di territorio di Limbiate confinante lungo Via Milano con l'ambito di Variante si caratterizza per la presenza di un tessuto edificato consolidato prevalentemente residenziale, di carattere discontinuo, a media densità (CER.2), con una significativa presenza di attività commerciali di dettaglio, attività economiche e pubblici esercizi al piano terra delle abitazioni. Non si rilevano previsioni di trasformazione di entità rilevante entro una distanza di oltre 500 metri, ad eccezione di un ambito dismesso da rigenerare da assoggettarsi a pianificazione convenzionata (APC.11) per funzioni di terziario amministrativo e commercio di vicinato con superfici di vendita singole massime di 250 mq. Pertanto, non si ravvisano situazioni di incoerenza od incompatibilità della trasformazione prevista dal Piano attuativo in Variante con l'assetto territoriale previsto dal PGT del comune di Limbiate.

La parte di territorio di Paderno Dugnano confinante con il comune di Varedo è caratterizzata invece per tutta la porzione a nord del Villorosi, interessata dal progetto di realizzazione dell'invaso di laminazione del torrente Seveso, da una previsione di "aree per servizi verdi", mentre lungo l'asta della ex statale dei Giovi è connotata da tessuti consolidati residenziali e a funzione commerciale.

In sintesi, dall'analisi della pianificazione comunale si ravvisa come le destinazioni d'uso previste dalla scheda di Piano risultano compatibili e coerenti con le destinazioni in essere e previste dai PGT dei comuni contermini, non rilevando specifici fattori localizzativi che possano incidere negativamente sulla localizzazione dell'insediamento commerciale nell'area di previsione, né diretti che indiretti.



Carta di disciplina dei suoli del Piano delle Regole del comune di Limbiate (MB)



Carta di disciplina dei suoli del Piano delle Regole del comune di Paderno Dugnano (CMM)

8.

Le progettualità di riferimento

Si dà conto, di seguito, del sistema degli obiettivi strategici regionali vigenti che instaurano, direttamente o indirettamente, una relazione con l'ambito oggetto di progettazione.

Nello specifico:

1. terzo binario linea ferroviaria (obiettivo prioritario di interesse regionale, cfr. par. 8.1 di illustrazione)
2. riqualificazione metrotramvia Milano-Limbrate (obiettivo prioritario di interesse regionale, cfr. par. 8.1 di illustrazione)
3. invaso di laminazione torrente Seveso (obiettivo prioritario di interesse regionale, cfr. par. 8.1 di illustrazione)
4. riqualificazione ambientale area ex depuratore (azione da Progetto strategico di sottobacino del torrente Seveso, cfr. par. 8.2)
5. progetto per la risoluzione delle criticità relative al passaggio a livello di Via Umberto I e la realizzazione di un manufatto per l'attraversamento ciclo-pedonale della linea ferroviaria regionale Milano-Seveso-Asso (progettazione di fattibilità tecnica, cfr. par. 8.3)
6. ipotesi di collegamento tramviario (da previsioni Ptcp e progetto FNM, cfr. par. 8.3)

Prima della disamina delle progettualità di cui all'elenco sovrastante, si dà conto che i punti "5a" e "6", di cui ai successivi capitoli, sono qui riportati e sviluppati dai relativi progetti di fattibilità, tuttavia non risultano vincolanti, difatti vanno considerati revisionabili in fase di stesura del masterplan nonché della progettazione definitiva.



8.1.

Le progettualità derivanti dagli obiettivi prioritari di interesse regionale

Dalla lettura del documento relativo agli **Strumenti Operativi** del PTR (aggiornamento dicembre 2020), predisposti da Regione Lombardia al fine di perseguire gli obiettivi proposti nel Documento di Piano, risulta come la città di Varedo sia interessata da numerose previsioni infrastrutturali afferenti al sistema della mobilità su strada e su ferro.

Intervento	Cod. PRMT	Progetto/i di riferimento	Salvaguardia	Verifica di compatibilità PGT (art. 13 Lr.12/2005)	Comuni interessati
Sistema autostradale					
Sistema Viabilistico Pedemontano	V 01	<i>Opera completata per le c.d. Tratte 'A', 'B1' e per i lotti 1 delle tangenziali di Como e Varese.</i> Per le c.d. Tratte 'B2', 'C' e 'D': Definitivo approvato dal CIPE (Delibera n. 97 del 6.11.2009 pubblicata sulla G.U. n. 40 del 18.2.2010). <i>Vincolo prorogato dal CIPE con Delibera n. 1 del 19.1.2017 pubblicata sulla G.U. n. 148 del 27.6.2017 e con Delibera n. 1 del 17.1.2019 pubblicata sulla G.U. n. 137 del 13.6.2019.</i>	art. 166 D.Lgs 163/2006	Provincia/ Città Metropolitana	Aicurzio, Arcore, Barlassina, Bellusco, Bernareggio, Biassono, Boltiere, Bonate Sopra, Bonate Sotto, Bottanuco, Bovisio Masciago, Brembate, Capriate S. Gervasio, Carnate, Cesano Maderno, Chignolo d'Isola, Cornate d'Adda, Desio, Filago, Lentate sul Seveso, Lesmo, Lissone, Macherio, Madone, Meda, Mezzago, Osio Sopra, Osio Sotto, Seregno, Seveso, Sovico, Suisio, Sulbiate, Terno d'Isola, Trezzo sull'Adda, Usmate Velate, Varedo, Vedano al Lambro, Vimercate.
3° corsia Milano - Meda	V 14	Studio di fattibilità trasmesso da Provincia di Milano / Soc. Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. il 25.5.2009.		Regione	Bovisio Masciago, Cormano, Nova Milanese, Paderno Dugnano, Varedo.
Sezione ferrovie					
Terzo binario Milano Affori - Varedo	F 12	Preliminare redatto da Nord Ing. per Ferrovienord nell'ambito del Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete ferroviaria in concessione a Ferrovienord e trasmesso alla Regione per l'approvazione il 22.9.2009.		Regione	Cormano, Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Varedo.
Sezione metrotranvie					
Milano - Limbiate	T 5	<i>Per il 1° lotto funzionale (da Milano Comasina a deposito di Varedo):</i> <i>Progetto di fattibilità tecnica ed economica trasmesso dal Comune di Milano nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare indetta il 13.6.2019 ai sensi della L. 241/90 (in atti regionali prot. n. S1.2019.019425 del 13.6.2019).</i> Completamento: Definitivo approvato in linea tecnica dalla Provincia di Milano con D.G.P. n. 550 del 20.12.2013.		Regione	Cormano, Limbiate, Milano, Paderno Dugnano, Senago, Varedo.

Inoltre, risulta interessato da progetti per le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo, in particolare dal progetto per l'invaso di laminazione del fiume Seveso.

Intervento	Progetto/i di riferimento	Vincoli operanti	Vincolo conformativo della proprietà (art.20 c.5 Lr.12/2005)	Comuni interessati
Invasi di laminazione del fiume Seveso	Progetto definitivo consegnato in Regione con note prot. Z1.34490 del 12/08/2019 e Z1.46415 del 25/11/2019	PGRA – ARS Milano – Reticolo Nord Milano – Codice misura ITN008-DI-046	Si	Limbiate, Varedo, Paderno Dugnano.

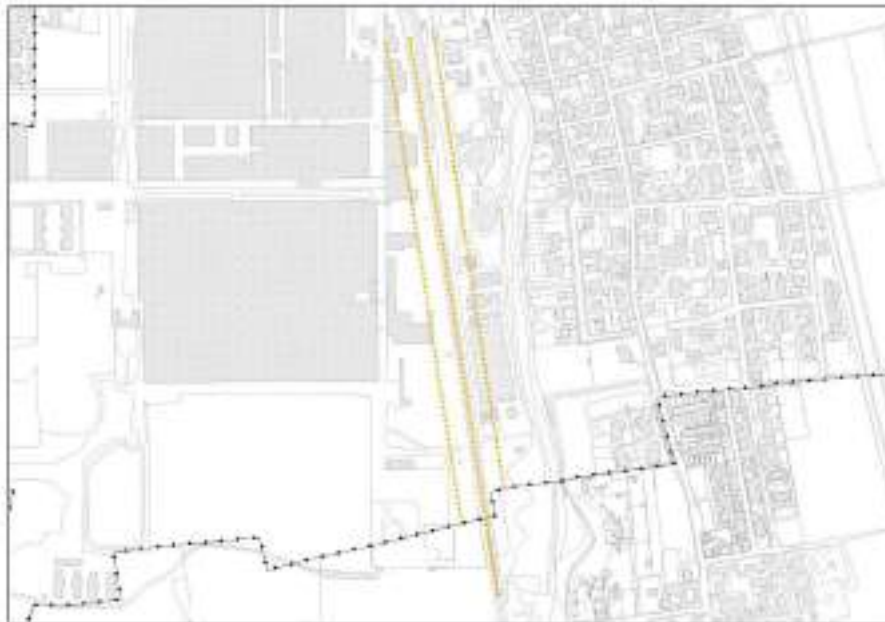
1 | REALIZZAZIONE DEL TERZO BINARIO MILANO – AFFORI – VAREDO

Anno
2012

Tale obiettivo si inserisce all'interno di una più ampia pianificazione urbanistica interessata dalla riqualificazione, con futura destinazione a parco urbano a connotazione fluviale, dell'area attualmente occupata dall'impianto di depurazione dismesso e dal miglioramento del trasporto pubblico locale, incentivando l'intermodalità in un'ottica di mobilità sostenibile, mediante il recupero dell'area ex Snia per la realizzazione di strutture dedicate all'interscambio.

L'attuale ipotesi di risoluzione, individuata all'interno del Piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Varedo redatto nel marzo 2016, prevede la realizzazione di un nuovo raccordo stradale che, staccandosi da Via Umberto I, mediante intersezione a rotatoria posta all'altezza dell'area verde di Via Baracca, attraversa l'area ex Snia, supera il tracciato ferroviario all'altezza dell'attuale stazione per infine raccordarsi con Via Tiepolo all'altezza di Via Crivelli.

Tale obiettivo, secondo il progetto preliminare redatto da Nord_ing per Ferrovienord nell'ambito del Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete ferroviaria in concessione a Ferrovienord e trasmesso alla Regione per l'approvazione il 22.9.2009, viene recepito come mera indicazione strategica di previsione nella carta delle previsioni DP13 del Documento di Piano, non essendoci ad oggi ancora un progetto tale da poter essere recepito nella documentazione conformativa di variante.



Per la previsione di realizzazione del Terzo binario Milano – Affori – Varedo è identificato un corridoio di salvaguardia⁶⁶ pari alla fascia di rispetto ferroviario stabilita dalla normativa vigente. La realizzazione dell'obiettivo strategico risulterà agevolata sia dalla previsione di dismissione del sedime dell'ex depuratore e conseguente ripristino ambientale, che dalla previsione di cessione di tutto il fronte est del comparto ex Snia contermine al tracciato ferroviario esistente (si veda ambito P.P. 3 dell'ATS del Documento di Piano), al fine di agevolare la realizzazione della previsione.

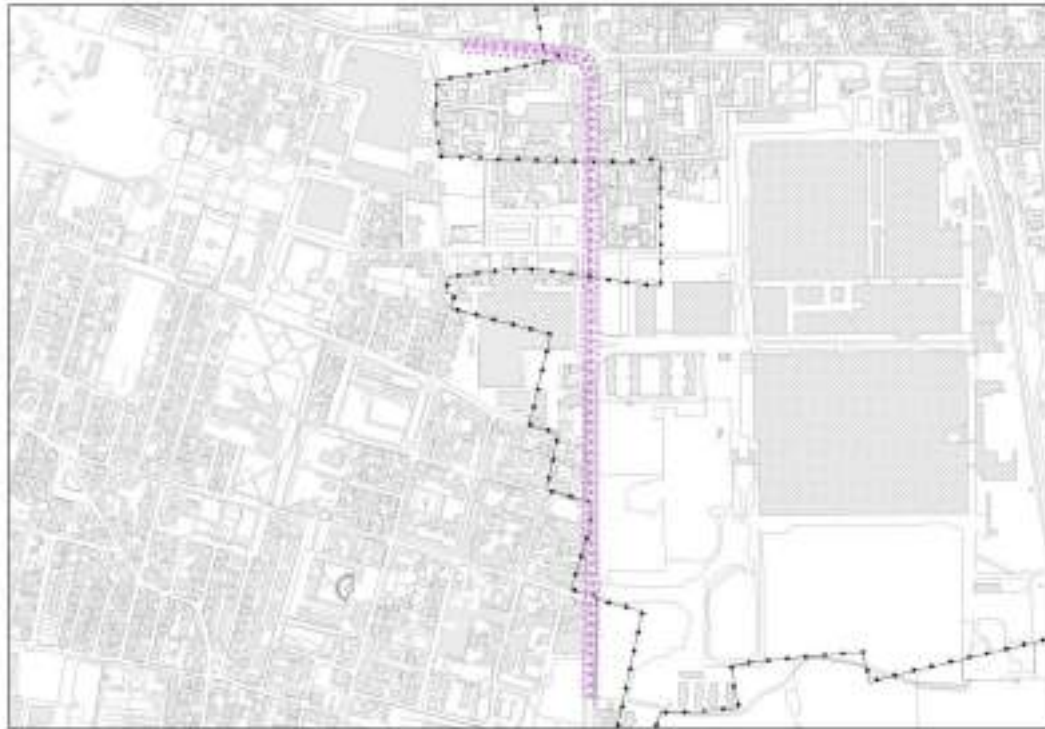
In relazione al perimetro dell'ATS (in grigio), la realizzazione del terzo binario (in rosso) si articola come riportato nell'immagine successiva, così come da progetto di Ferrovie Nord.

⁶⁶ Cfr. Tav. DP13, PR02, PR03 e PR06.

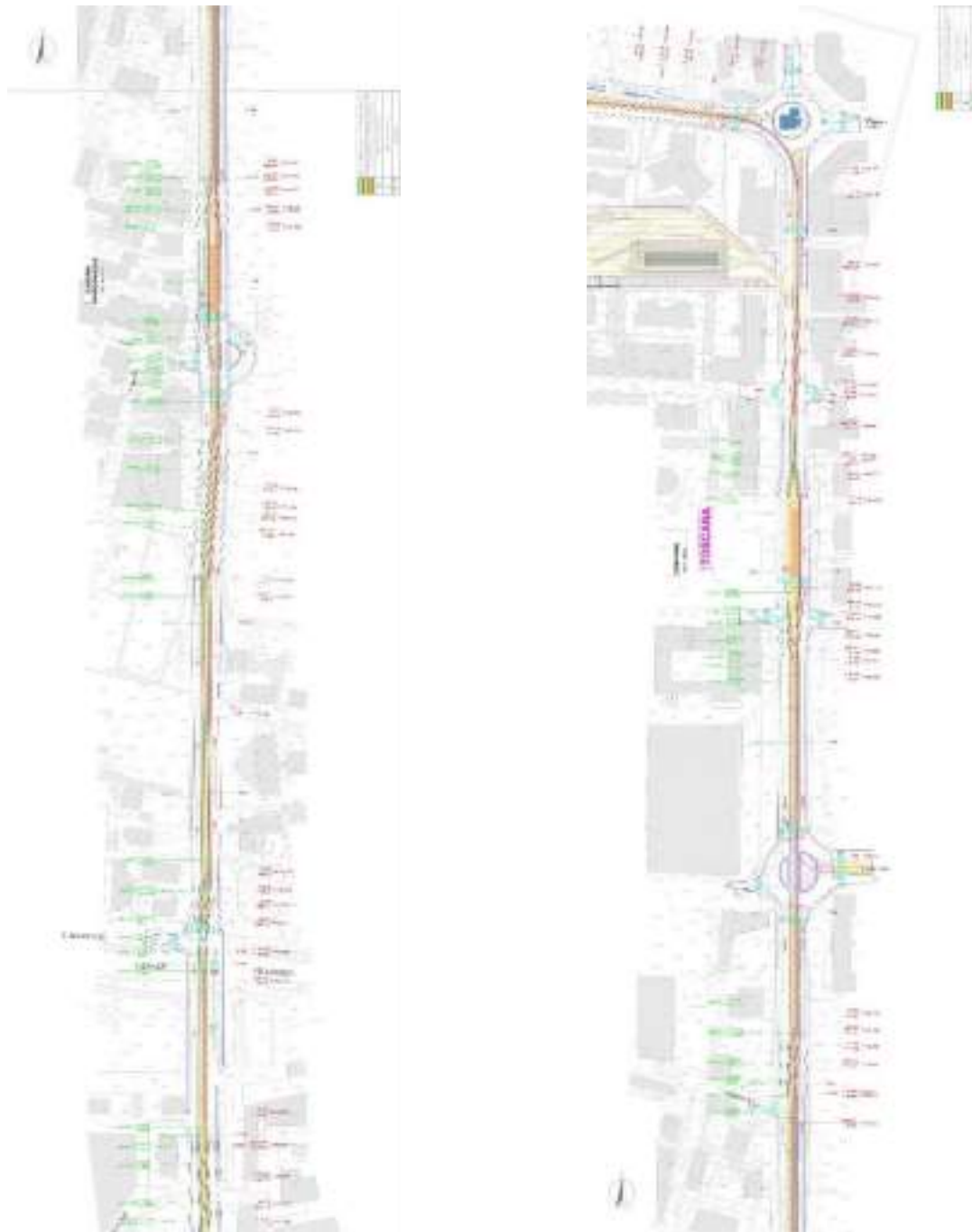


Estrazione del progetto di Ferrovie Nord Milano.

Per la previsione di realizzazione della Metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale, interessante anche il territorio comunale di Varedo, il PGT comunale vigente individua un corridoio di salvaguardia⁶⁷ pari a 5 mt dal confine stradale di riferimento, di seguito raffigurata.

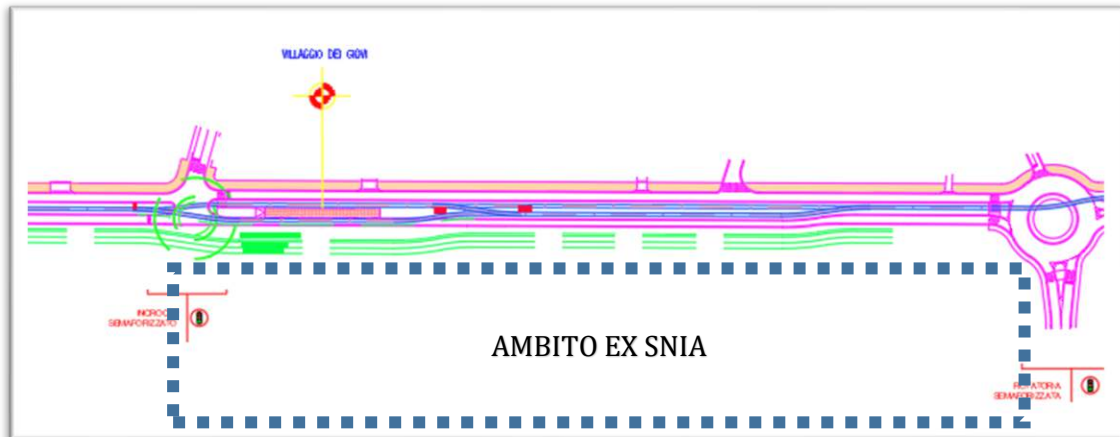


⁶⁷ Cfr. DP13, PR02, PR03 e PR06.



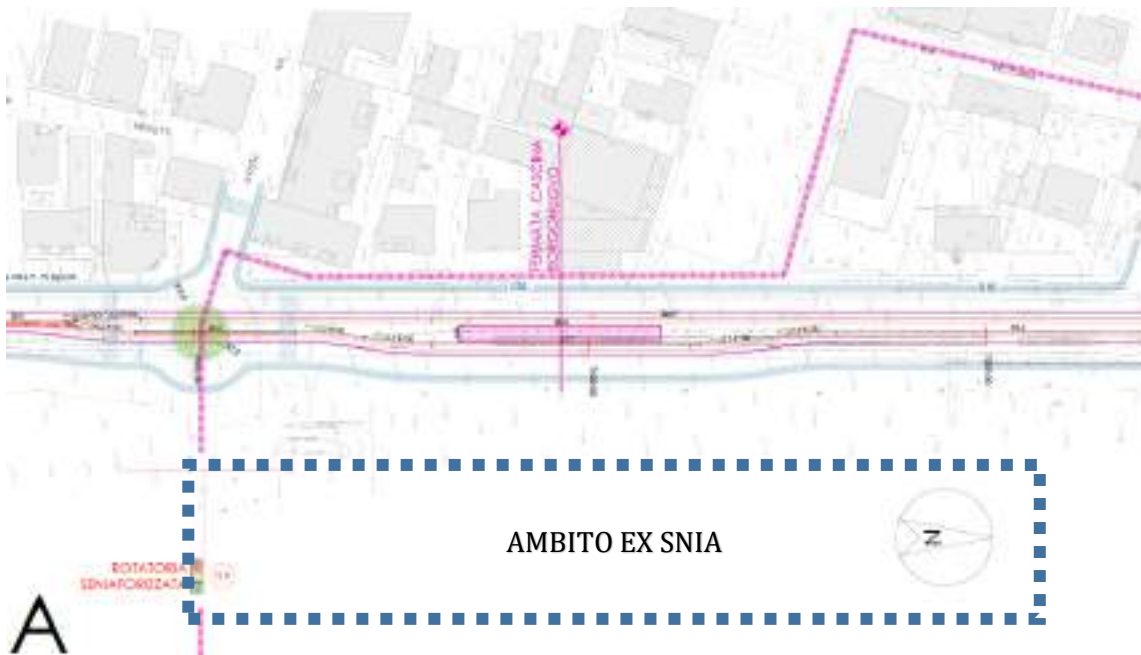
Il progetto definitivo approvato dalla Conferenza dei Servizi indetta dalla provincia di Milano ai sensi della L. 241/190 e conclusasi con Dgp. n. 550 del 20.12.2013, interessa all'interno del comune di Varedo tutto il tratto di strada della ex statale dei Giovi (Comasina) e parte del tratto di Via Saronno, e prevede il tracciato della metrotramvia su singolo binario.

In corrispondenza del tratto che si sviluppa lungo tutto il lato occidentale del comparto di Variante è previsto lo sdoppiamento dei binari per la realizzazione della fermata di Cascina Borgonuovo, con conseguente ampliamento del sedime stradale esistente, la realizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili su lato est della Giovi, all'interno del comparto di Variante, la realizzazione (a nord) della rotatoria con Via Garibaldi e infine, a sud, la realizzazione di un incrocio semaforizzato in corrispondenza dell'incrocio con Via Turati.



La soluzione progettuale contenuta all'interno delle "Analisi preliminari alla progettazione definitiva per la riqualificazione"⁶⁸ trasmessa dal Comune di Milano con nota in atti regionali del 23.10.2018 prevede invece:

- lo sdoppiamento del tracciato metrotramvia per tutto il tratto adiacente al comparto di Variante
- la realizzazione di una rotonda semaforizzata (T19) in corrispondenza dell'incrocio tra Via Turati e Via Milano, su cui si attesta il lotto funzionale 1 del Piano attuativo di Variante, già coerenziato con le due linee della metrotramvia
- l'ampliamento del sedime stradale esistente per la realizzazione della fermata "Cascina Borgonovo" in posizione centrale tra le due corsie di marcia stradali.



Stralcio Tav. AI-0011 "Analisi preliminari alla progettazione definitiva per la riqualificazione" interessante l'ambito di Variante

Le due rotonde si pongono come elemento di opportunità per razionalizzare i flussi di traffico che verranno generati dalla riqualificazione del comparto ATS Snia previsto dal PGT vigente.

⁶⁸ A seguito dell'apertura di una seconda fase di verifica/studio di aggiornamento del progetto a seguito delle osservazioni dei comuni.

3 | PROGETTO RELATIVO ALL'INVASO DI LAMINAZIONE DEL FIUME SEVESO

Anno
2017

L'opera rientra nell'ambito delle opere di laminazione previste nello "Studio idraulico del torrente Seveso nel tratto che va dalle sorgenti alla presa del Canale Scolmatore di Nord Ovest (CSNO) in Località Palazzolo in Comune di Paderno Dugnano (MI) e studio di fattibilità della vasca di laminazione del CSNO a Senago(MI)"(denominato Studio AIPO 2011), redatto nel 2011 dalla società ETATEC Studio Paoletti s.r.l. su incarico di AIPO e successivamente approvato nell'ambito dell'Accordo di Programma relativo alla difesa idraulica del territorio milanese.

Lo studio rappresentava un aggiornamento del precedente e più generale "Studio di fattibilità della Sistemazione idraulica dei corsi d'acqua naturali e artificiali all'interno dell'ambito idrografico di pianura Lambro-Olona", condotto tra il 2002 ed il 2004 per conto dell'Autorità di Bacino con l'obiettivo di risolvere i diffusi problemi di allagamento nella città di Milano e nei centri dell'alta pianura Milanese. Tale aggiornamento si era reso necessario a causa delle mutate condizioni del territorio, che avevano di fatto reso irrealizzabili gli interventi di sistemazione idraulica sull'asta del Seveso originariamente previsti dall'Autorità di Bacino.

A seguito di una vasta analisi del corso d'acqua e del territorio ad esso limitrofo, lo Studio AIPO 2011 pose alla base dell'assetto di progetto del torrente Seveso le seguenti aree di laminazione:

- aree esondabili di laminazione "golenale" a Vertemate con Minoprio, Cantù e Carimate (volume di laminazione complessivo pari a circa 220.000 m3);
- opere di laminazione in scavo lungo il T. Seveso a Lentate sul Seveso (850.000 m3 di invaso), Varedo (1.500.000 m3) e Paderno Dugnano (950.000 m3);
- opere di laminazione in scavo lungo il CSNO a Senago (1.000.000 m3).

L'assetto di bacino individuato dallo studio fu successivamente aggiornato ed integrato nelle fasi di progettazione delle singole aree di laminazione previste.

I nuovi aggiornamenti tenevano conto delle proposte di intervento presentate da alcuni Comuni nell'area settentrionale del bacino, a monte degli interventi inizialmente previsti.

Nel novembre 2015 veniva infine redatto il progetto preliminare, sviluppato nel presente definitivo, dell'area di laminazione del torrente Seveso nei Comuni di Varedo (MB), Paderno Dugnano (MI) e Limbiate (MI), che prevedeva una vasca di laminazione in scavo da circa 2.200.000 m3, posta esternamente all'alveo di piena del torrente Seveso, con funzionamento in derivazione. L'invaso in progetto, localizzato circa 1 km a monte dell'opera di presa del Canale Scolmate di Nord Ovest, veniva ad accorpate le due vasche in scavo originariamente previste dallo Studio AIPO 2011 a Varedo e a Paderno Dugnano.

GENERALITÀ

Il progetto definitivo del nuovo invaso di Varedo, Paderno Dugnano e Limbiate prevede la realizzazione di un invaso in scavo analogo a quello del progetto preliminare, del volume utile complessivo di circa 2,2 Mm3 e della profondità massima di 16 m dal piano campagna. L'invaso è sempre ubicato in sponda destra del T. Seveso, nell'area dell'ex stabilimento Snia interclusa tra la linea ferroviaria Milano – Como-Chiasso, a est, l'area industriale dismessa, a nord, il Canale Villoresi, a sud, e l'area residenziale di Limbiate, a ovest.

ELEMENTI PROGETTUALI

In accordo con le previsioni dei precedenti livelli progettuali, la vasca di laminazione ha un volume utile di invaso di circa 2.200.000 m3.

Nell'ambito del presente progetto risulta di fondamentale importanza l'adeguamento delle vasche dal punto di vista ambientale al fine di creare un sito con valenze naturali di pregio e possa al contempo costituire un polmone verde all'interno del nucleo urbanizzato circostante. L'intervento di inserimento paesaggistico ed ambientale non vuole stravolgere l'attuale assetto urbanistico con un elemento spiccatamente naturale (in modo da favorire la connettività ecologica e la fauna locale) che cerchi di contrastare il tessuto urbano di Varedo, Paderno Dugnano e Limbiate, ma piuttosto di inserirlo in continuità con esso, cercando di creare un parco verde integrato in un contesto quasi totalmente antropizzato. Pertanto, oltre naturalmente alla funzione idraulica dell'opera, si darà priorità alle funzioni

“sociali” delle vasche di laminazione, creando zone fruibili dal pubblico con la possibilità per le Amministrazioni comunali di utilizzare tali enormi spazi per la pubblica utilità.



Si sottolinea che la configurazione dell'opera oggetto degli interventi, nonché le opere a verde e gli allestimenti interni, originariamente previsti nel Progetto Preliminare “Area di laminazione del Torrente Seveso – Comune di Varedo (MB), Paderno Dugnano (MI), Limbiate (MB) – MI-E-795” datato Novembre 2015 e redatto dalla società ETATEC s.r.l. per conto di AIPO – Agenzia Interregionale per il fiume Po, sono stati modificati a causa delle nuove esigenze emerse per l'implementazione di adeguate misure di mitigazione ambientale e per l'inserimento paesaggistico dell'opera nel territorio.

Durante tutto l'iter progettuale, e in accordo con quanto già previsto dal Progetto Preliminare, è stato ampiamente condivisa all'interno del team di lavoro e ad AIPO la duplice funzione delle vasche: riduzione del rischio idraulico e sviluppo generale del territorio e delle aree a verde.

8.2.

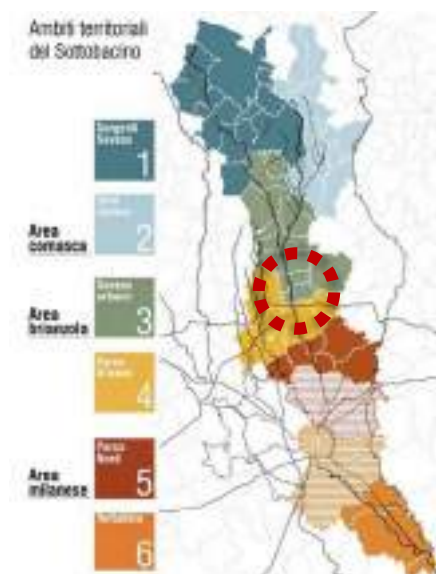
Le progettualità derivanti dalla programmazione regionale di settore

LA PROGETTAZIONE STRATEGICA DI SOTTOBACINO DEL TORRENTE SEVESO

Anno
2017

Con Deliberazione n.X/7563 del 18/12/2017, viene approvato il Progetto strategico di sottobacino del torrente Seveso come azione del contratto di Fiume Seveso. I Progetti strategici di sottobacino, definiti dall'art. 55bis della legge regionale 11 marzo 2005 ("Legge per il governo del territorio"), nascono come strumenti finalizzati alla riqualificazione dei territori dei sottobacini; essi vengono definiti "strategici" in quanto mirano a sintetizzare le conoscenze, le politiche, gli indirizzi e le misure riguardanti tutti gli aspetti che possono concorrere alla riqualificazione dei sottobacini idrografici, e devono inoltre essere l'esito di un processo di partecipazione e confronto che vede coinvolti tutti i soggetti del territorio.

Il Progetto strategico del sottobacino del torrente Seveso ambisce a sviluppare un'azione sinergica tra le specifiche caratteristiche del territorio e le progettualità sia locali che sovraordinate. Inoltre, attuando quanto prescritto dal Programma di tutela ed Uso delle acque di regione Lombardia (di seguito PTUA) e dal Piano di Gestione rischio Alluvioni del distretto idrografico del Po (di seguito PGrA), consegue uno degli indirizzi cardine comunitari, che chiede l'integrazione, ormai necessaria, tra strumenti di tutela delle acque (Direttiva 2000/60 Ce) e di prevenzione del rischio idraulico (direttiva 2007/60 Ce4).



Il Progetto di sottobacino del Seveso (di seguito Progetto) si articola in una relazione ed in elaborati cartografici che rappresentano le funzioni o le pressioni che il territorio - naturale e antropizzato - induce sul sistema delle acque (Mappa dell'acqua) e le sensibilità, le criticità accertate o potenziali del territorio e le misure relative (carta degli elementi di sensibilità, carte delle criticità e delle misure).

Ambito 3 - Seveso urbano (Varedo)

L'identificazione dell'ambito del Progetto risente della molteplicità dei temi trattati: l'idrografia, la morfologia, le reti di drenaggio urbano, gli aspetti paesaggistici, gli aspetti amministrativi, gli strumenti di governance già attivi, gli aspetti culturali e identitari.

Si è pertanto scelto di individuare e delimitare un ambito analitico e progettuale a "geografia variabile" che ha l'obiettivo di integrare quanto più possibile sia gli aspetti sopra elencati, sia le diverse necessità di analisi più allargata, sia di contenere l'ambito di applicazione delle misure nel bacino del Seveso.

Misure generali e localizzate

Le misure del Progetto consistono negli interventi che si intendono attuare in linea con la strategia e gli obiettivi delineati; esse rispondono pertanto alla necessità di combinare l'ottenimento di una migliore qualità delle acque con la mitigazione del rischio idraulico, operando in maniera quanto più possibile trasversale sui temi della qualità, del rischio, della promozione e tutela dei servizi ecosistemici, oltre che della governance.

Tutte le misure rispondono alle 15 criticità territoriali⁶⁹ individuate nella carta delle criticità e il loro ambito di applicazione, ossia l'ambito di applicazione delle misure del Progetto è quello definito dall'identificazione dell'ambito del Progetto.

⁶⁹ Le 15 criticità sono: (1) interferenza del tessuto urbano e della rete della mobilità con i corpi idrici superficiali, (2) ridotta capacità di drenaggio, (3) presenza di possibili fonti di pressione puntuali, (4) artificializzazione dell'alveo fluviale e delle sponde, (5) pressioni legate all'uso agricolo del suolo, (6) interferenze degli elementi di antropizzazione con la Rer e discontinuità della rete ecologica con

Le misure si articolano in:

- misure generali, che riguardano l'intero sottobacino o sue porzioni e derivano dalla normativa europea e dalla pianificazione sovraordinata, declinate in funzione delle caratteristiche del territorio. Le misure sono ricondotte ai macro-obiettivi del Progetto (qualità delle acque, sicurezza, promozione e tutela dei servizi ecosistemici) a cui si aggiunge anche l'obiettivo di garantire una corretta governance di sottobacino.
- misure localizzate, ossia quelle misure che hanno una specifica collocazione territoriale all'interno del sottobacino e che, per la maggior parte, attuano le misure generali rispondendo alle istanze e alle proposte degli attori locali durante e a seguito dei tavoli territoriali. Per individuare il set di misure localizzate, il Progetto è partito da una sistematizzazione delle progettualità emerse, alle quali sono stati applicati criteri per individuare le misure prioritarie.

Le misure localizzate per il territorio di Varedo:

COD.PSB Titolo misura	Misura PTUA / PGRA di referimento *	Misura generale di riferimento	Comuni interessati	Tipologia di azione	Macro Obiettivi	Tema	Criteri	Fonte
Psb_loc_10								
Conversione delle vasche del trattamento biologico dell'impianto del depuratore di Varedo in vasche di prima pioggia	KTM21-P1-a098 ITN008-DI-249	Psb_gen8 Psb_gen49	Varedo	Opera	Q	Q R	Cogenza Multifunzionalità	Piano d'Ambito
Psb_loc_11								
Progetto brianzastream - rilievo con drone degli scarichi su Seveso e Cerresa/ tarrò nei comuni di Lentate, Meda, Barlassina, Seveso, Cesano, Bovisio e Varedo e verifica delle eventuali forme di abusivismo	KTM14-P1-P2-b085	Psb_gen1 Psb_gen8	Lentate, Meda, Barlassina, Seveso, Cesano, Bovisio e Varedo	Studio / ricerca / fattibilità	Q	Q R	Multifunzionalità sovralocale Rispondenza a criticità particolarmente sentita a livello locale	Attività Brianza Acque Seduta plenaria 17.10.17
Psb_loc_14								
Realizzazione degli interventi previsti nel progetto "Acque di pioggia/acque di falda", opere per distogliere dalla fognatura comunale le acque di origine meteoriche	KTM21-P4-a098 ITN008-DI-249	Psb_gen8	Varedo	Opera	Q	D Q R	Cogenza Multifunzionalità Bando	Bando Regionale 2015 riqualific. funzionale
Psb_loc_42								
Progettazione e realizzazione della vasca di laminazione di Varedo e Paderno Dugnano (Palazzolo) in area ex Snia a	KTM06-P4-b027 KTM23-P4-b100 ITN008-DI-046	Psb_gen49 Psb_gen52	Varedo, Paderno Dugnano, Limbiate	Opera	R	R RF P	Cogenza Multifunzionalità	PGRA Gruppi di lavoro

compromissione dei varchi, (7) caratteristiche naturali del suolo e del sottosuolo non ottimali per la gestione delle acque meteoriche, (8) insufficiente azione di prevenzione dei rischi nella pianificazione alla scala locale, (9) fenomeni di disseminazione, (10) qualità morfologica e funzionalità fluviale del corso d'acqua al di sotto di "buono", (11) stato chimico del corpo idrico non buono, (12) stato ecologico del corpo idrico non buono, (13) pericolosità per fenomeni idraulici e idrogeologici, (14) rischio idraulico medio alto, (15) rischio idrogeologico medio alto.

COD.PSB Titolo misura	Misura PTUA / PGRA di referimento *	Misura generale di riferimento	Comuni interessati	Tipologia di azione	Macro Obiettivi	Tema	Criteri	Fonte
Varedo								
Psb_loc_48 Attuazione e proseguimento del progetto "Master adaPt: Mainstreaming experiences at regional and local level for adaptation to climate change" (sviluppo della strategia di adattamento climatico prevista dal progetto: preparazione PAeS, ecc.)	M43- ITN008-LO- 626	Psb_gen37 Psb_gen38 Psb_gen39 Psb_gen40 Psb_gen41 Psb_gen43	Bovisio Masciago, Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Varedo	Studio / ricerca / fattibilità	R	R G	Multifunzionalità Complementarietà	LIFE
Psb_loc_49 Progetto "Il fume ri-chiama", previsti interventi per la pulizia delle sponde fuviali e una migliore gestione del verde coinvolgendo proprietari aree private (aree boscate, giardini, orti, aree agricole, aziende).	M43- ITN008-LO- 626	Psb_gen42	Barlassina, Bovisio Masciago, Lentate SS, Meda, Seveso, Cesano M., Varedo	Progetto	R	RF R G	Multifunzionalità sovralocale Rispondenza a criticità particolarmente sentita a livello locale	Bando FC Comunità resilienti 2017
Psb_loc_52 Attuazione degli interventi previsti dal progetto "NEXUS Ultima frontiera. Interventi di realizzazione della rete ecologica tra Parco Valle Lambro e Parco delle Groane".	KTM06- P4-a019 KTM26- P4-a109 KTM26- P5-a105	Psb_gen61 Psb_gen62 Psb_gen67	Varedo, Bovisio Masciago, Seregno, Sovico	Progetto	SE	C SE	Multifunzionalità Complementarietà Sovralocale	Comune di Varedo e Bovisio – Bando FC 2016
Psb_loc_53 Interventi di forestazione per migliorare la connessione ecologica attraverso il potenziamento di infrastrutture verdi nel Comune di Varedo	KTM06- P4-a019 KTM26- P5-a105	Psb_gen61 Psb_gen62 Psb_gen67	Varedo	Studio / ricerca / fattibilità	SE	R C P	Multifunzionalità sovralocale	Comune di Varedo, Progetto sottobacino Seveso
Psb_loc_54 Interventi di rinaturazione delle aree interessate dalla delocalizzazione del depuratore di Varedo	KTM06- P4-a020 KTM06- P4-b027 KTM26- P5-a105 ITn008- DI-249	Psb_gen14 Psb_gen31 Psb_gen49	Varedo, Paderno Dugnano	Opera	SE	RF D SE	Multifunzionalità Complementarietà	Contratto di Fiume Seveso
Termini								
C	Connessioni ecologiche		SE	Sistemi ecosistemici				
RF	Riqualificazione fluviale		G	Governance				
Q	Qualità		D	Drenaggio				
R	Rischio		P	Paesaggio				

* Per la lettura integrale delle misure previste da PTUA e PGRA si rimanda alla lettura integrale dell'Appendice 2 "Le misure di PTUA e PGRA" del Progetto di Sottobacino del Fiume Seveso.

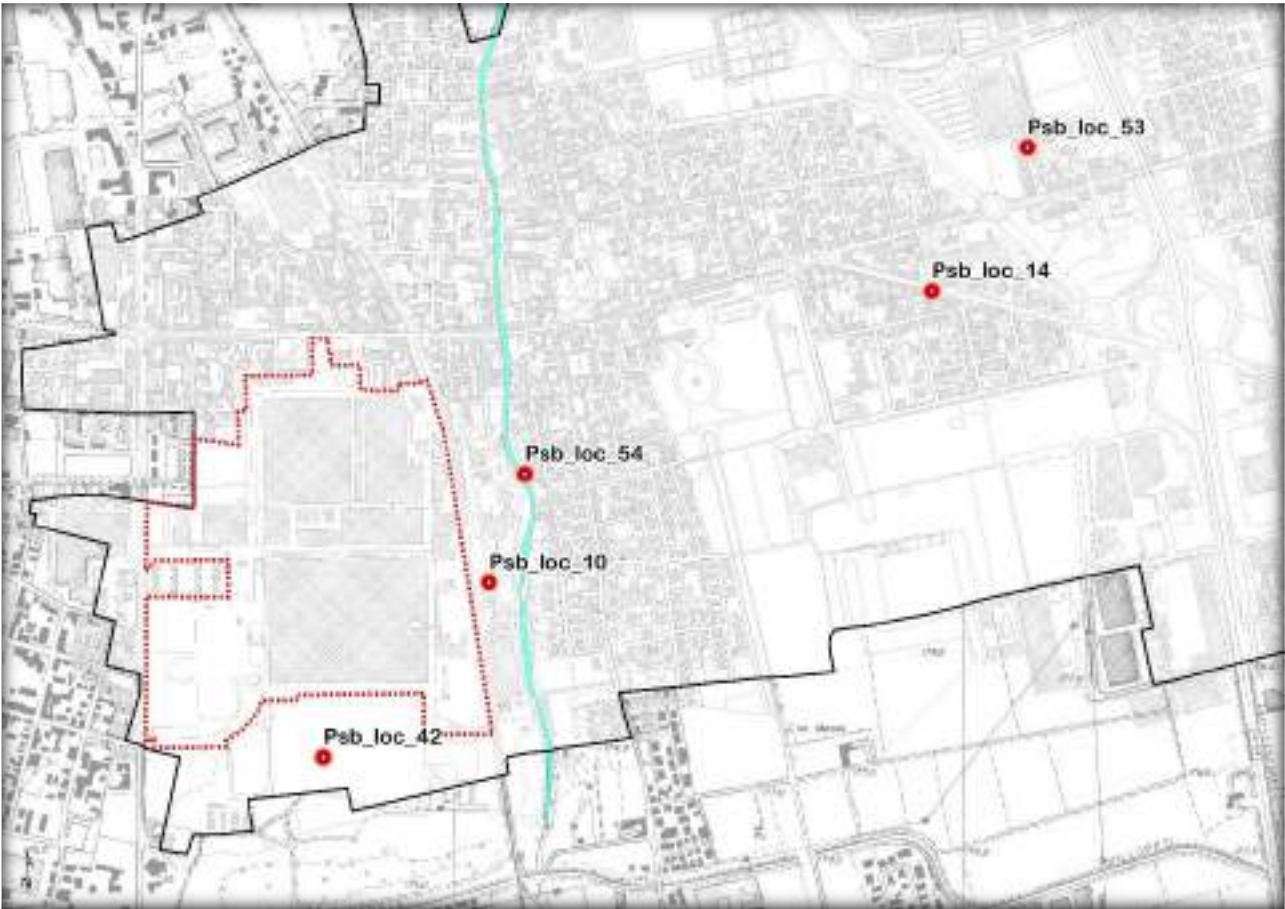


Immagine. Individuazione delle misure localizzate sul territorio di Varedo (fonte: elaborazione su dati vettoriali disponibili del Progetto strategico di sottobacino del torrente Seveso presenti nel Geoportale di Regione Lombardia)

Il progetto preliminare qui presentato sviluppa le ipotesi di trasformazione della destinazione delle aree ora occupate dagli impianti di trattamento del depuratore di Varedo, di proprietà della società CAP Holding. La proposta progettuale viene avanzata dapprima nel maggio 2014, tuttavia, come si vedrà nel cap. 3.8.3., le ipotesi progettuali di bypass viabilistico aggiornate al 2018 coinvolgeranno le aree interessate dal progetto di parco fluviale costituendo delle alternative progettuali al disegno qui presentato.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Le aree ora occupate dal depuratore di Varedo corrispondono al sedime, stretto e lungo, delimitato lateralmente dalla linea ferroviaria di FNM e dalla sponda destra dell'alveo del torrente Seveso mentre a sud è confinante dal canale Villorosi.

Tale superficie si estende per oltre 6 ettari; la parte più estesa si trova collocata sul territorio comunale di Varedo e la restante su quello di Paderno Dugnano; conseguentemente le aree ricadono sia in Provincia di Milano che in quella di Monza Brianza.

Sulla sponda destra del torrente sono presenti insediamenti residenziali di una certa rilevanza.

Negli strumenti urbanistici recenti, di entrambi i Comuni, queste aree, nel presupposto della dismissione del depuratore, sono destinate, inequivocabilmente, a parco urbano con connotazione fluviale, proprio nell'intento di valorizzare il corso d'acqua.

LA DISMISSIONE DELL'IMPIANTO

La scelta della dismissione del depuratore di Varedo ha comportato, a partire da 2012 impegni orientati prioritariamente verso una rapida realizzazione del collettore, atto a trasferire i liquami derivanti dall'agglomerato Seveso Nord al depuratore di Pero e nel contempo si è dovuto garantire, nel transitorio, fino alla fine del 2014, la funzionalità degli impianti esistenti e il trattamento, seppur con le note limitazioni, dei reflui e dei fanghi.

Successivamente, con la certezza che si potrà disattivare tutto il complesso delle opere adibite alla depurazione, si è posta l'esigenza tradurre in studi di fattibilità o in progettazione preliminare le fasi della dismissione del depuratore e la ricerca di una nuova destinazione delle aree, sgombrate dalle preesistenti opere impiantistiche, di proprietà della società CAP Holding, aventi una estensione complessiva di circa 60.000 mq.

La dismissione di un depuratore delle acque, che è bene ricordarlo, viene classificato tra le industrie insalubri di 1° classe, se di una certa potenzialità come nel caso in oggetto, comporta inevitabilmente la programmazione di verifiche ambientali, con eventuali operazioni di bonifica, alle quali seguire lo smantellamento degli impianti; il tutto finalizzato a ripristinare le aree al pregresso stato originale, prima della realizzazione delle infrastrutture.

Fermo restando la necessità per CAP Holding di farsi carico delle attività preliminari alla dismissione, tra le quali la messa in sicurezza del sito e l'eliminazione di rischi igienico sanitari, lo sgombero delle aree, le verifiche ambientali con eventuali attività di bonifica localizzate, non erano stati programmati a breve termine, date le ingenti risorse finanziarie richieste e gli impegni prioritari della società nell'esecuzione degli interventi connessi al superamento delle non conformità, di cui all'infrazione CE 2034/2009.

LE SCELTE PROGETTUALI

Un dato indiscutibile è determinato dal riscontro delle previsioni contenute dagli strumenti urbanistici dei due Comuni che confermano la ridestinazione di queste aree a verde pubblico/parco.

Un altro elemento significativo è rappresentato dall'inserimento di tale trasformazione, da parte delle Regione, nel Contratto di fiume Seveso (cfr. azione Psb_loc_10 descritta nel precedente paragrafo).

Secondo i primi orientamenti dei Comuni, la superficie da riqualificare può essere così distinta:

- Zona A, posta a nord tutta in Varedo, nella quale verrebbero concentrate, una futura viabilità comunale, aree più specificamente destinate alla fruibilità e ad eventi;
- Zona B, – posta prevalentemente in Paderno Dugnano, nella quale sviluppare una connotazione più spinta di rinaturalizzazione e ipotizzare la formazione di una superficie golenale.

In ogni caso, la progettazione preliminare relativa alla configurazione del nuovo parco viene, volutamente, mantenuta ad un livello molto generale, con, l'inserimento delle opere "di base" e di un consistente incremento della vegetazione,

in modo da lasciare aperte varie opzioni, da valutare e delineare nella successiva fase di progettazione definitiva esecutiva.

Soluzione progettuale 1



Tav.05 Planimetria stato di progetto

Soluzione progettuale 2: inserimento di area umida



Tav.06 Planimetria stato di progetto – ipotesi formazione zona umida

La Regione Lombardia, nello specifico l'Unità Organizzativa Risorse Idriche e Programmazione Ambientale, ha manifestato da sempre un particolare interesse alle vicende del depuratore di Varedo, facendosi parte attiva nell'affrontare le annose problematiche dell'agglomerato Seveso Nord.

Nell'ambito delle competenze e delle finalità del Contratto di fiume Seveso, che ricomprendono anche la tutela delle acque dall'inquinamento, sono state supportate le ricerche di una soluzione tecnica per il superamento delle criticità derivanti dai limiti oggettivi del depuratore nel rispettare i parametri allo scarico per le aree sensibili.

I risultati positivi emersi hanno consentito di progettare il collettore per il conferimento dei reflui al depuratore di Pero e la sua realizzazione in tempi brevi per poi dismettere gli impianti di trattamento.

Questo supporto attivo agli interventi in oggetto si è concretizzato con un importante impegno finanziario di € 1.000.000, previsto dal Programma delle Azioni (azione 2.2) dell'AQST "Contratto di Fiume Seveso, da utilizzare nell'attuazione del progetto mirato allo smantellamento delle opere impiantistiche e alla nuova destinazione delle aree recuperate, da rinaturalizzare e trasformare a parco fluviale.

È stata così sottoscritta una convenzione tra la società CAP Holding (affidataria del Servizio Idrico Integrato della Provincia di Milano) i Comuni di Varedo e Paderno Dugnano e la Regione per gli scopi di cui sopra e in particolare per l'attuazione degli interventi, con la loro progettazione ed esecuzione.

8.3.

Le progettualità derivanti da altri livelli di programmazione

5 | LA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA PER LA RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ RELATIVE AL PASSAGGIO A LIVELLO DI VIA UMBERTO I E REALIZZAZIONE DI UN MANUFATTO PER L'ATTRAVERSAMENTO CICLO-PEDONALI DELLA LINEA FERROVIARIA REGIONALE MILANO-SEVESO-ASSO

Anno
2018

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo alla "Risoluzione delle criticità relative al passaggio a livello di via Umberto I e realizzazione di un manufatto per l'attraversamento ciclo-pedonale della linea ferroviaria regionale Milano-Seveso-Asso" è stato sviluppato con diverse finalità, tra le quali:

- analisi di inserimento territoriale di tutte le possibili alternative di attraversamento veicolare e ciclo-pedonale nel territorio comunale, anche in considerazione dell'eventuale interessamento di parte delle aree ex SNIA interessate da procedimento di bonifica, individuando la scelta progettuale più indicata alla soluzione della criticità in un ambito territoriale più allargato, anche in considerazione delle funzioni insediative e delle categorie protette.

5A – 5B | LE SCELTE PROGETTUALI PER LE PASSERELLE E LA RISISTEMAZIONE DELL'ACCESSIBILITÀ ALLE BANCHINE DI ATTESA

La soluzione progettuale che è stata sviluppata viene di seguito descritta con particolare riferimento a:

- caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dei lavori da realizzare;
- alternative progettuali;
- la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare.

È stato esaminato un primo macrolivello di alternative in funzione dell'ipotesi localizzativa:

Soluzione progettuale A: risulta localizzata in corrispondenza della Via Umberto I con la stretta finalità connessa all'eliminazione del passaggio a livello;

Soluzione progettuale B: risulta collocata in corrispondenza delle Vie Rossini e Via Napoli, con finalità di connessione a livello urbano:



- Soluzione progettuale A: Sovrappasso ciclopedonale Via Umberto I (in corso di realizzazione)

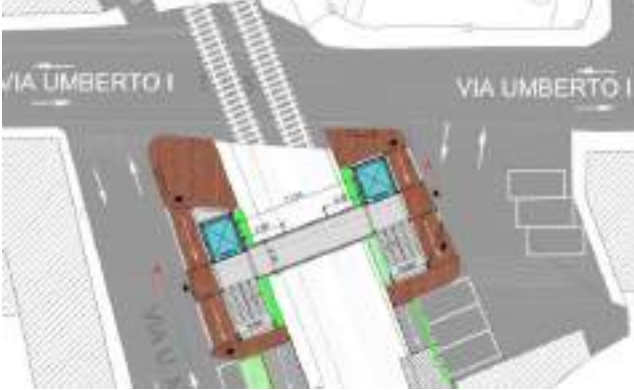
La via Umberto I costituisce l'asse principale dell'abitato e rappresenta l'asse di vita lungo il quale risultano presenti diverse funzioni commerciali e servizi.

La stretta correlazione di tale ipotesi con la corrispondente eliminazione del passaggio a livello la cui attuazione risulta subordinata alla realizzazione dell'ipotizzato sottopasso veicolare con affiancamento di percorso ciclopedonale, nonché

l'esigua disponibilità di spazi e l'adiacenza dell'edificato esistente, rendono obbligata la scelta di sovrappasso la cui accessibilità non può che essere risolta mediante impianti ascensori eventualmente supportati da scale.

La soluzione proposta risulta pertanto articolata mediante impianto ascensore, corpo scale, passerella di sovrappasso; sono state in tal senso esaminate alternative architettoniche che in ragione della ridotta disponibilità di spazi sono sostanzialmente riferite alla scelta dei materiali e delle finiture nonché alla tipologia strutturale della passerella stessa.

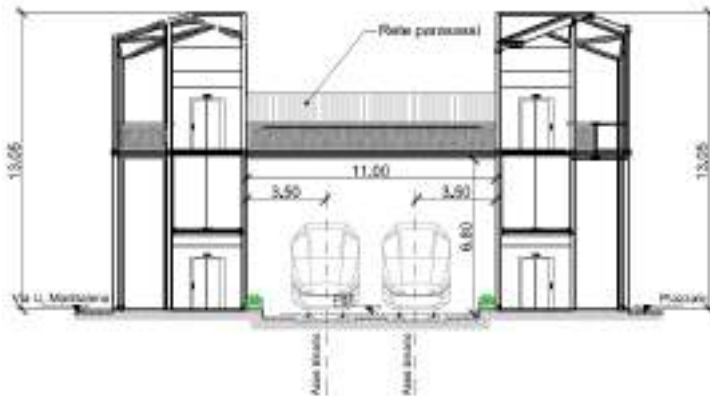
Assetto progettuale con il mantenimento del passaggio a livello



Assetto progettuale con eliminazione del passaggio a livello



In particolare:



Fotoinserimento lato nord – Soluzione in "Corten"



Fotoinserimento lato nord – Soluzione in "Bianco"



Fotoinserimento lato sud – Soluzione in “Bianco”



Fotoinserimento dall'alto lato sud – Soluzione in “Bianco”



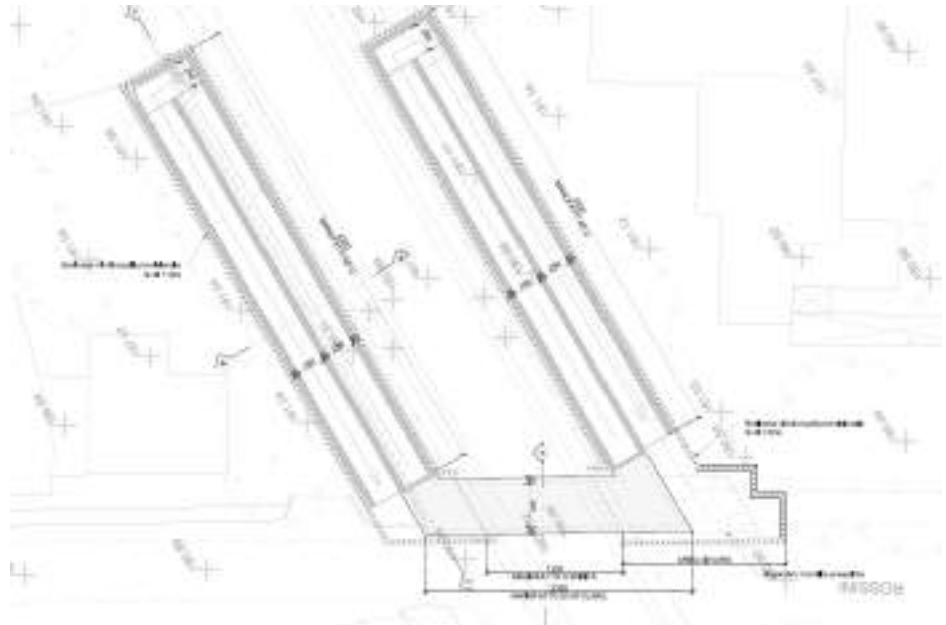
□ Soluzione progettuale B: Sovrappasso/sottopasso ciclopedonale Via Rossini

La posizione di tale interconnessione risulta indipendente dall'eventuale eliminazione del passaggio a livello, e risulta piuttosto motivata dalla necessità di connettere a livello pedonale le due parti dell'urbanizzato separate dalla presenza della linea ferroviaria, anche in ragione dell'adiacente presenza di plessi scolastici; considerato che attualmente l'attraversamento in tale posizione risulta impedito dalla presenza della ferrovia, tale asse urbano non risulta frequentato pertanto tale ipotesi deve essere accompagnata da interventi di ricucitura e creazione di percorsi ciclo pedonali estesi alle vie limitrofe e al contesto dei servizi presenti.

L'attestazione delle Vie Rossini e Via Napoli risulta interessata da urbanizzazione con accessi privati diffusi; l'eventuale soluzione di sottopasso/sovrappasso dotata di rampe ciclo-pedonali può trovare una soluzione plano-altimetrica limitatamente all'ipotesi di sottopasso in quanto il dislivello potrebbe essere limitato a 2,50 m netti interni oltre a circa 1 m rispetto al piano binari per complessivi 3,50 m; con la pendenza massima del 5% la necessità di sviluppo risulta pari a circa 70-80 m.

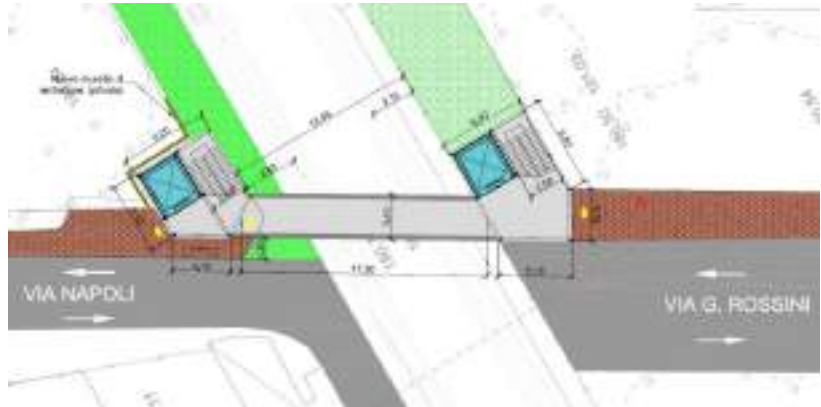
Diversamente l'ipotesi di sovrappasso dovendo necessitare di circa 7 m di dislivello può essere considerata nella sola soluzione mediante impianti ascensore eventualmente affiancati da scale.

La soluzione in sottopasso è stata sviluppata utilizzando gli unici spazi disponibili per lo sviluppo delle rampe (figura a lato), posizionate in parallelo alla linea ferroviaria:

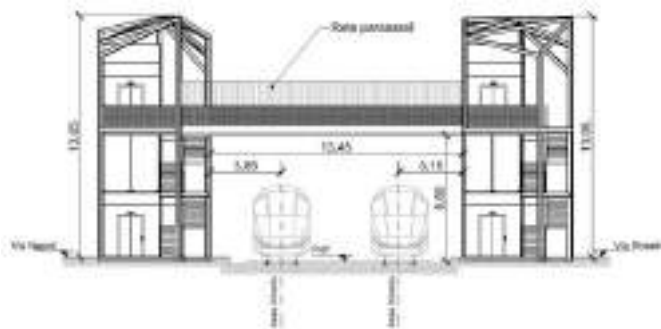


La soluzione in sovrappasso è stata sviluppata con localizzazione del corpo ascensori/scale lato Via Napoli internamente alla proprietà adiacente e lato Via Rossini negli spazi residuali stradali.

Analogamente all'ipotesi descritta per la localizzazione su Via Umberto I, la soluzione proposta risulta articolata mediante impianto ascensore, corpo scale, passerella di sovrappasso.



In particolare:



Fotoinserimento lato sud – Soluzione in "Corten"



Fotoinserimento lato sud – Soluzione in "Bianco"



Vista laterale ovest – Soluzione in "Corten"



5c | LE SOLUZIONI PROSPETTATE PER IL SOTTOPASSO VEICOLARE

In considerazione delle previsioni di potenziamento della linea ferroviaria con terzo binario e dell'ipotesi di ampliamento della stazione di Varedo a 4 binari, nonché dell'ipotizzata tramvia che in attraversamento dell'area SNIA avrebbe attestamento parallelamente alla stazione ferroviaria, sono state elaborate le soluzioni alternative di seguito descritte.

□ Ipotesi 1

Tale soluzione è stata elaborata a partire dallo schema di cui al PGT, opportunamente adeguato al rispetto delle caratteristiche plano-altimetriche del tracciato stradale e alle previsioni di sviluppo quali il potenziamento della linea ferroviaria e della stazione nonché l'eventuale attestamento della connessione tramviaria. L'angolo di attraversamento della linea ferroviaria risulta pari a circa 40 gradi, e risulta localizzata in modo da interferire il meno possibile con il comparto dismesso ex SNIA, ciò in modo da non condizionarne l'attuazione alla definizione degli interventi di trasformazione connessi al relativo recupero. Di contro risulta necessaria la demolizione e l'eventuale ricostruzione e fine lavori di un fabbricato esistente di servizio delle FNM (ex deposito biciclette).

Tale soluzione prevede l'attraversamento del fiume Seveso e il raccordo con la viabilità esistente in corrispondenza di Via Tiepolo, per risalire poi su Via Madonnina.

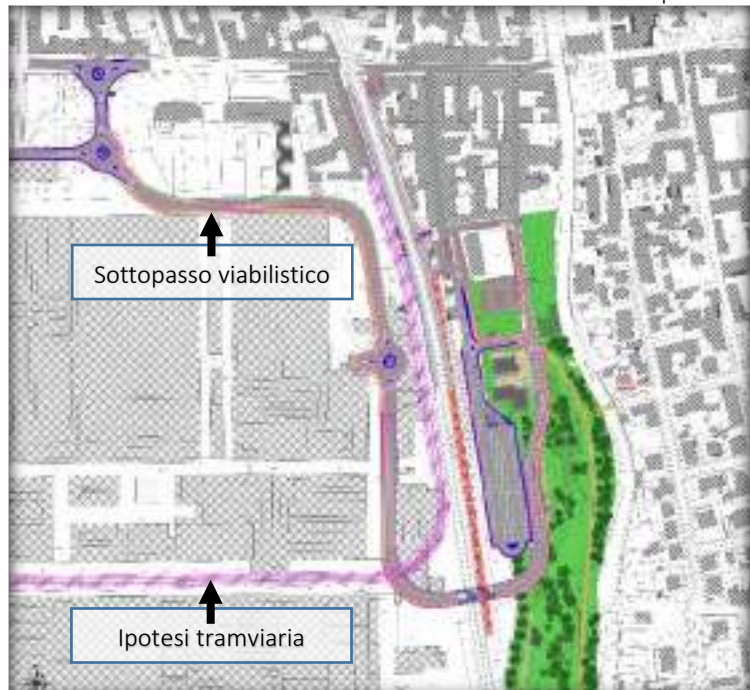
□ Ipotesi 2

Tale soluzione è stata elaborata al fine di ipotizzare una alternativa rispetto allo schema di cui al PGT; l'ipotesi prevede infatti di collocare il sottopasso alla linea ferroviaria più a sud, modificando l'andamento del tracciato stradale che non prevede l'attraversamento del Fiume Seveso ma l'attestamento alla viabilità che attualmente affrisce alla stazione ferroviaria. Viene pertanto previsto il mantenimento e il potenziamento dell'attuale parcheggio la cui accessibilità resta invariata; il tracciato sottopassa quindi la linea ferroviaria coerentemente con le previsioni del relativo potenziamento e si sviluppa parallelamente alla linea ferroviaria in area SNIA, interferendo con l'edificazione esistente prospiciente la linea ferroviaria, lungo la quale è stata inoltre ipotizzata la connessione tramviaria. Il tracciato si riconnette con la Via Umberto I mediante le medesime rotonde di cui alla soluzione da PGT.

Ipotesi 1



Ipotesi 2



□ Ipotesi 3

Prendendo in esame un comparto territoriale più ampio ed in particolare nell'ipotesi di interessare nella risoluzione della criticità del Passaggio a Livello anche l'area SNIA, lo studio di fattibilità ipotizza una terza soluzione che per le caratteristiche di intervento "esula dal mandato dello studio di fattibilità", ma che può presentare dei vantaggi a fronte di maggiore complessità e maggiore onerosità di attuazione.

In particolare, al fine di superare le criticità della connessione a livello locale ed in particolare della continuità del TPL attraverso il comparto est dell'abitato, si è optato per ripercorrere l'ipotesi contenuta nel PGT del relativo tracciato della Tangenziale Sud; per quanto riguarda il tratto a ovest della ferrovia invece si è optato per ripercorrere la connessione verso Via Umberto I.

Secondo tale schema, pertanto, la valenza della connessione presenta il duplice vantaggio di consentire l'attraversamento della linea ferroviaria riconnettendo sia le due parti dell'abitato sia di realizzare un percorso perimetrale sovralocale, attestando un nuovo parcheggio di interscambio con la stazione di Varedo sul lato opposto dell'attuale assetto.

Risulta evidente che oltre ai maggiori costi di seguito sommariamente indicati, occorre considerare la necessità di intervento di riqualificazione dell'area SNIA, che nel contempo risulterebbe servita da un nuovo assetto viario e di interscambio con la ferrovia.

Tale soluzione presenta i vantaggi di una connessione della parte est dell'abitato più esterna e perimetrale a beneficio della percorribilità dei mezzi pubblici, con la parte ovest, introducendo anche lo spostamento delle aree parcheggio e pertinenziali della stazione delle FNM; tale soluzione oltre ai maggiori costi, necessita uno stretto coordinamento con la definizione del recupero dell'area ex SNIA.



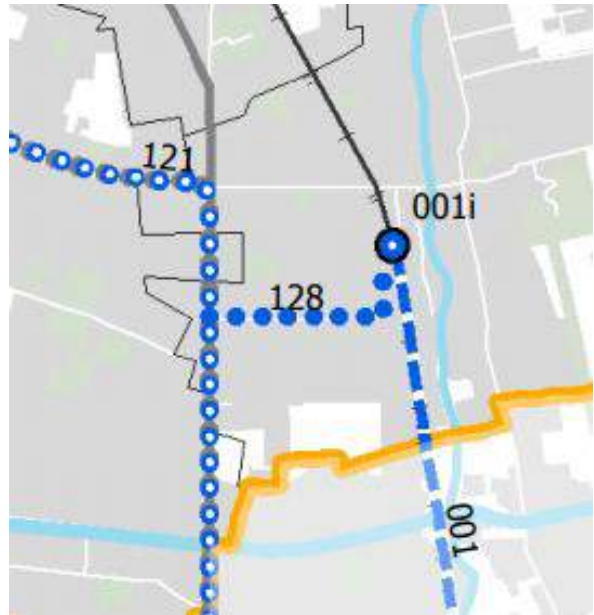
Si rileva che tutte e tre le soluzioni vanno ad incidere in termini di spazi sottratti all'interno dell'ambito ex Snia oggetto di recupero, con tre gradi di incidenza differenti. Se la soluzione 1 presenta un'incidenza "moderata" e tutto sommato contenuta e limitata al settore nord-est per l'attraversamento della viabilità di sottopasso, rispetto a cui si pongono esclusivamente questioni di "raccordo" con l'assetto viabilistico, senza interferire nell'uso e utilizzo dell'edificato esistente; la soluzione 2 e 3 prevedono delle soluzioni maggiormente invasive che comporterebbero in entrambi i casi la demolizione completa di tutti gli edifici ex Snia fronte stazione, per i quali invece l'operatore intende prevedere un recupero tramite interventi di ristrutturazione edilizia conservativa e un ripristino per attività terziario-direzionali e per incubatore di impresa attività di manifattura 4.0.

In tutti gli scenari di progetto proposti, rimane comunque da verificare la questione della previsione di collegamento tramviario tra la stazione e la metrotramvia di Corso Milano, la quale – essendo prevista all'interno della fascia di rispetto ferroviaria lato ex Snia – comporterebbe la demolizione degli edifici lato ferrovia che si vuole recuperare.

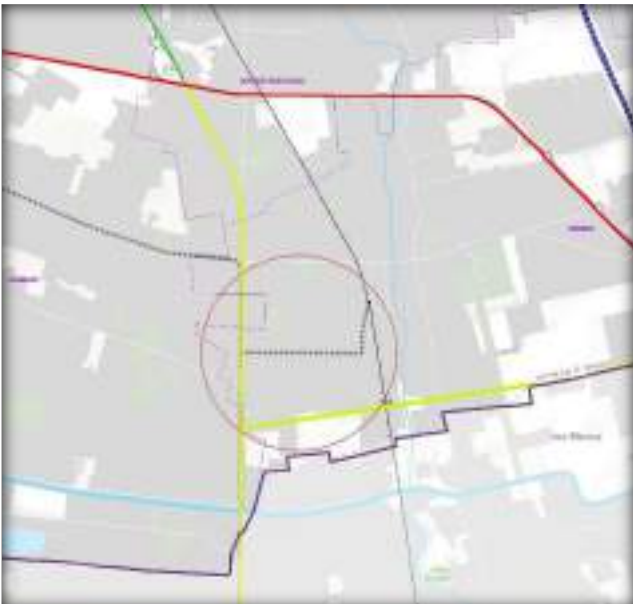
Dall'esame delle Tavv. da 10 a 13 del Ptcp della Provincia di Monza e Brianza, si riscontra come all'interno del quadro progettuale provinciale vigente è previsto, come obiettivo strategico per la rete del trasporto su ferro, il prolungamento della metrotramvia (linea di II livello, ID progetto = 128) per il collegamento della linea Milano-Limbiate esistente su Corso Milano (in corso di riqualificazione e potenziamento) con la stazione ferroviaria, in ottica di potenziamento dell'intermodalità. Tale previsione, in fase di studio di fattibilità, interessa la parte centrale dell'ambito ATS, per tutta la lunghezza di Via Garibaldi e il collegamento verso nord fino alla stazione.



Tav. 10 Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico



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



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



Tav. 13 Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano

Uno sviluppo di proposta preliminare del progetto di collegamento della stazione con la metrotramvia è contenuto nella Tav. A.05 dello studio di fattibilità tecnico ed economico per la realizzazione del sottopasso ferroviario, da cui si evince come l'ipotesi di tracciato comporterebbe la completa demolizione degli edifici Snia esistenti fronte ferrovia.



8.4.

Il disegno di rete ecologica

IL DISEGNO DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE | RER

Per quanto riguarda gli aspetti più prettamente ecologici e naturalistico-ambientali, il comune di Varedo è caratterizzato per quasi il 10% del suo territorio, dal Parco locale di interesse sovra comunale (PLIS) del Grugnotorto Villorosi, ora Plis del Grugnotorto Villorosi e della Brianza centrale (anche denominato Plis GruBria) a seguito della fusione dei due Plis che, oltre ai territori di Varedo, comprende anche ambiti dei comuni di Bovisio Masciago, Cusano Milanino, Cinisello Balsamo, Desio, Lissone, Muggiò, Nova Milanese, Paderno Dugnano e Seregno. Il sistema della connettività verde di valenza sovra locale risulta nel complesso molto frammentato dall'attraversamento del territorio di grandi infrastrutture stradali e ferroviarie, oltre che a una percentuale di urbanizzazione oltre il 70%.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) promuove la realizzazione della **RETE VERDE REGIONALE** (PTR – Piano Paesaggistico, normativa art.24) e della **RETE ECOLOGICA REGIONALE** (DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE 30 DICEMBRE 2009 - N. 8/10962), entrambe sono riconosciute dal PTR come Infrastrutture Prioritarie per la Lombardia e vengono articolate a livello provinciale e comunale. In particolare, i sistemi a rete sono prioritario elemento conoscitivo e di riferimento nell'ambito della valutazione delle scelte di trasformazione degli spazi liberi, che devono essere attuate con l'attenzione alla conservazione della continuità delle reti.

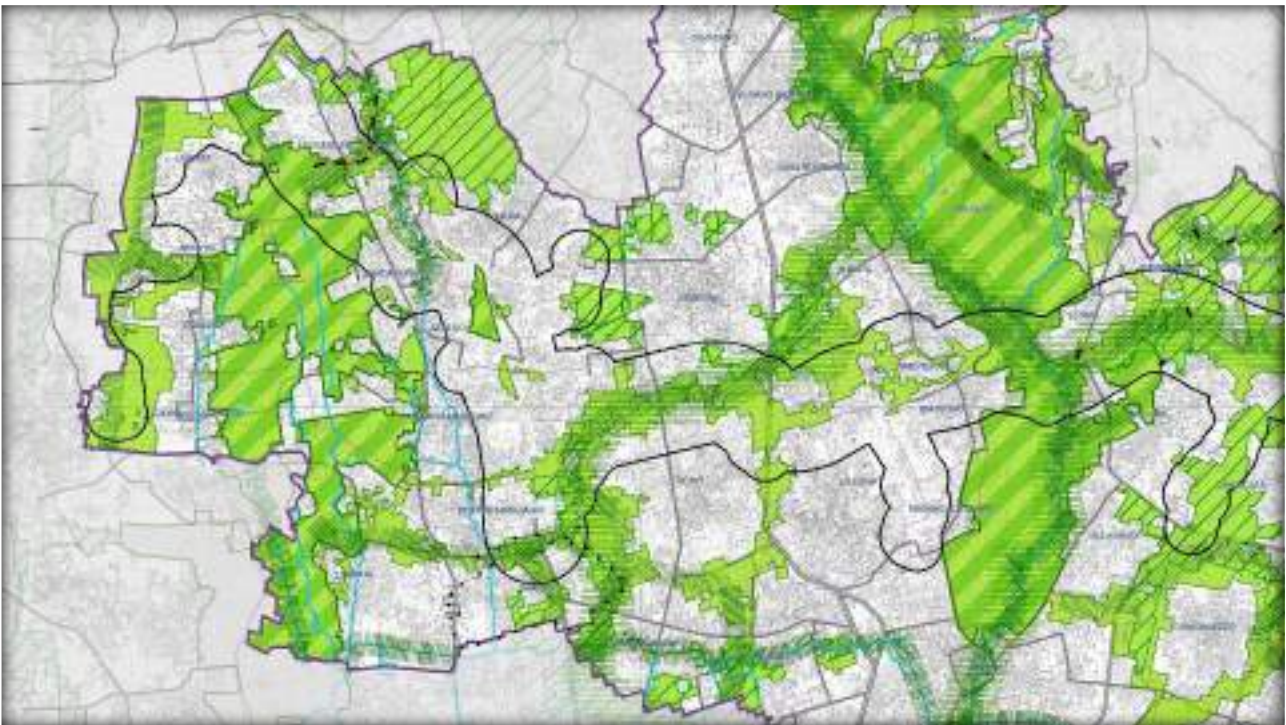


Figura: progetto di Rete verde regionale

Rete ecologica e biodiversità sono aspetti strettamente legati fra loro in quanto la rete ecologica, intesa come sistema di aree naturali protette e non, mira alla tutela degli ecosistemi più sensibili e degli ambiti idonei alla presenza di specie animali e vegetali di pregio, avendo pertanto, come principale risultato, l'incremento della biodiversità.

Per quanto riguarda gli scenari di valorizzazione delle condizioni di naturalità, si dà conto del complesso quadro di rete ecologica che interessa il territorio, meglio dettagliato in seguito.



Figura: quadro complessivo di articolazione della rete ecologica

Il territorio comunale risulta interessato da diversi elementi della rete verde e della rete ecologica, in particolare:



Il territorio comunale di Varedo è interessato inoltre dalla progettualità della **DORSALE VERDE NORD MILANO** per la presenza di un Plis in senso più stretto e per l'interessamento nelle immediate vicinanze di un corridoio (lungo il canale Villoresi) che si pone a sud del comune e per l'interesse ad ottimizzare il sistema delle tutele e a migliorare la fruizione e la connettività delle aree di rilevanza ambientale e protette.

Il progetto Dorsale Verde è un sistema di aree verdi di 29'000 ha che si sviluppa per 65 km tra i fiumi Ticino e Adda, ha la funzione di collegare molti parchi esistenti e di tutelare gli spazi aperti agricoli e periurbani creando una grande infrastruttura ecologica e ambientale che percorre tutto il Nord Milano. In accordo con la progettualità provinciale, la Dorsale Verde si propone come anello di congiunzione a nord di una infrastruttura ambientale complementare e sussidiaria ai grandi parchi regionali e compensativa della forte urbanizzazione che caratterizza tale regione

metropolitana, l'agricoltura assume un ruolo centrale nella gestione e nel mantenimento degli spazi aperti, indispensabili per l'equilibrio delle città.

La tematica della continuità ecologica è stata ampiamente anticipata all'interno del PTCP della provincia di Monza e della Brianza con il progetto di una **RETE ECOLOGICA PROVINCIALE**. Il concetto di rete ecologica nasce quale strumento strategico per la conservazione della biodiversità e della natura, come elemento ordinatore del territorio e di gestione del paesaggio.

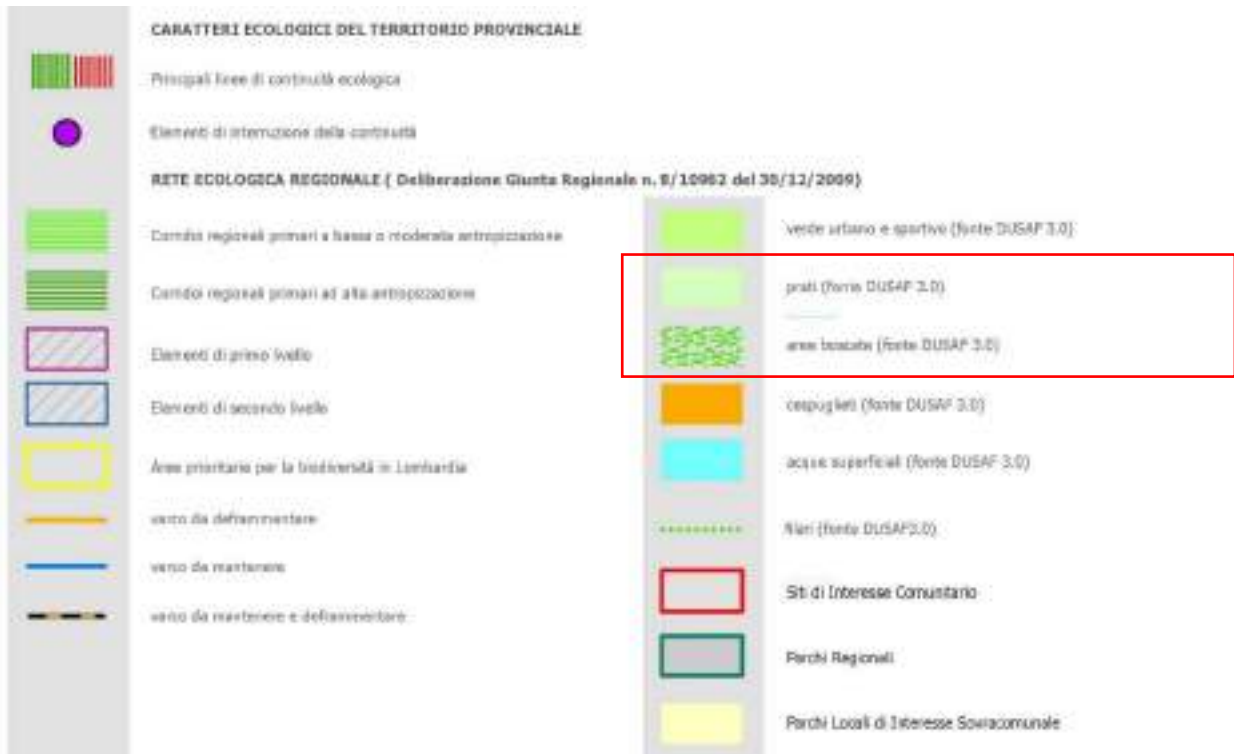
IL DISEGNO DELLA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE | REP

LA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE (REP) E LA RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA

Tra i compiti del Ptcp, come detto precedentemente, rientra l'individuazione della **RETE ECOLOGICA PROVINCIALE**, declinazione di maggior dettaglio della rete ecologica regionale, e la **RETE VERDE PROVINCIALE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA** e delle correlate proposte di Plis e green way, l'attento inserimento paesaggistico di corridoi tecnologici e delle infrastrutture della mobilità, i percorsi di fruizione paesaggistica.

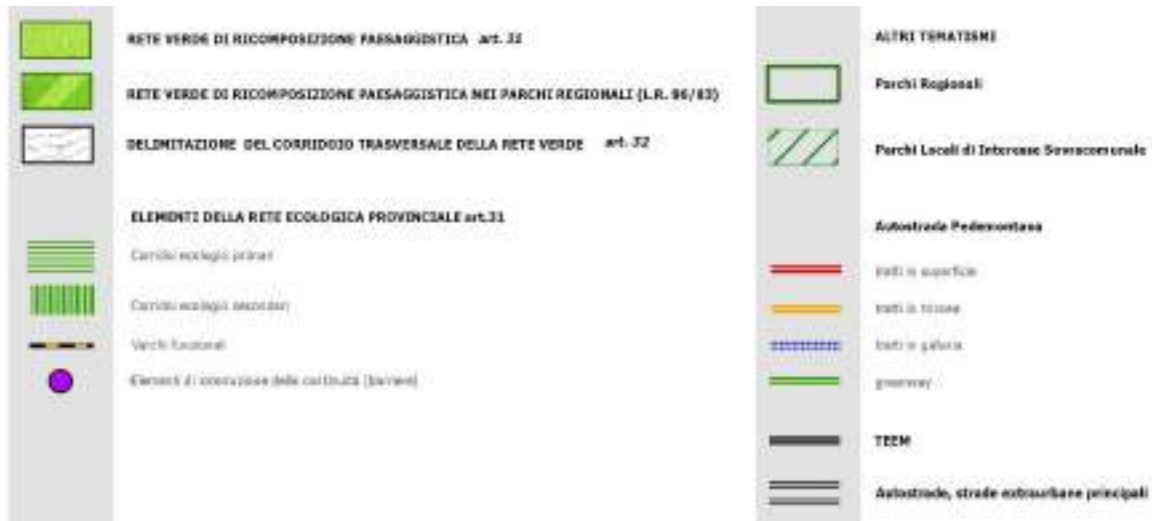
Tav.2 "Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio"





Tav.6a "La rete verde di ricomposizione paesaggistica"





IL DISEGNO DELLA RETE ECOLOGICA COMUNALE | REC

La declinazione del disegno di rete ecologica sovraordinata trova la sua declinazione dello schema direttore della rete ecologica verde comunale definito dal Documento di Piano (si veda stralcio seguente), declinato alla scala comunale all'interno della Tav. PS04 "Elementi della rete ecologica" del Piano dei servizi del PGT vigente.



Sintesi

L'ambito oggetto di Variante non incide né interferisce direttamente con alcun ambito/elemento programmatico della rete ecologica regionale e provinciale, né si colloca in corrispondenza di alcun elemento di rete ecologica locale. Tuttavia, nelle immediate vicinanze si collocano elementi di valorizzazione tra cui: (i) il progetto dell'invaso di laminazione a sud, che si struttura attraverso il disegno di aree verdi attrezzate e nella direttrice del Canale Villosi individuato attraverso la sua alzaia; (ii) il Parco lungo l'asta del Seveso a est, derivante dalla dismissione del depuratore; (iii) il Parco delle Rimembranze e il verde comunale lungo Via Umberto I a nord.