



Assessorato al Territorio

Settore Programmazione e Pianificazione Territoriale,
Urbanistica Operativa, Mobilità e Viabilità

Servizio Programmazione e Pianificazione Territoriale
Ufficio Piani Urbanistici

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO

COLLAZIONATO SUCCESSIVAMENTE ALLA DELIBERAZIONE C.C. N° 71 DEL 29/11/2007: 18/12/2007

**Elaborato
E01**

**Estratto relazione
e schede informative PTCP**

Sindaco

Marco Maria Mariani

Assessore al Territorio

Paolo Romani

Segretario Generale

Dott.ssa Ileana Musicò

Direttore di Settore

Arch. Mauro Ronzoni

Coordinamento Generale e Documento di Piano: Arch. Massimo Giuliani

Coordinamento di Piano dei Servizi, Piano delle Regole e Norme di PGT: Arch. Roberto Almagioni, Arch. Carlo Gerosa

Valutazione Ambientale Strategica: Ing. Marco Pompilio

Revisione giuridica: Avv. Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte geologica e sismica): REA s.c.r.l. (Dott. Geol. D. D'Alessio)

Componente Geologica, Idrogeologica e Sismica (parte idraulica): Ing. F. Gianoli, Ing. M. Schena

P.U.G.S.S.: Studio ambientale (Dott. Geol. N. Bosco)

Allegati al P.G.T.

Consulenze:

Piano Urbano del Commercio: Arch. A. Patrizio, Arch. V. Lorenzelli

Norme di Urbanistica Commerciale: Prassicoop, R. Cavalli

Piano Energetico Comunale: Dott. L. Andreoli

Ufficio Piani Urbanistici

Collaboratori tecnici:

Arch. Francesca Corbetta, Arch. Angela Cortini, Ing. Chiara Della Rossa,
Arch. Enzo Dottini, Arch. Andrea Giambarda, Arch. Gianluca Marangoni,
Arch. Giuseppe Palmati, Arch. Stefania Zamberlan, Dott. Ivana Pederiva
Geom. Massimo Monguzzi

Altri collaboratori:

Natalia Colombo, Maria Meregalli, Emilia Pesenti, Patrizia Sacchetti

LE PROCEDURE DEL PTCP PREVISTE PER GLI AMBITI E LE EMERGENZE ALL'INTERNO DEL COMUNE DI MONZA

Il PTCP, all'interno del territorio del Comune di Monza, individua le seguenti emergenze:

- *Sistema insediativo (TAV. 1 del Sistema insediativo - infrastrutturale)*
- AMBITO 10: ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperti ed ex TPM;
- AMBITO 12: polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovracomunali Villa Reale e Parco di Monza;
- AMBITO 13: centro servizi polifunzionali

- *Difesa del suolo (Tav. 2)*
- Aree dismesse;
- Aree in corso di caratterizzazione e/o bonifica;
- Stabilimenti a rischio di incidente rilevante;

SISTEMA INSEDIATIVO - INFRASTRUTTURALE

Nella relazione generale allegata al P.T.C.P. vengono richiamati i singoli ambiti (Elenco aree e interventi di rilevanza sovracomunale di cui alla Tavola 1), identificati come **"aree ed interventi di rilevanza sovracomunale"** e per la loro attuazione si demanda alla redazione del Piano Attuativo di Interesse Sovracomunale o di strumenti di pianificazione e programmazione negoziata, così come enunciato al comma 2 dell'Art.81 **Aree e interventi di rilevanza sovracomunale.**

Il rimando agli articoli 9, 10 e 12 delle NTA consente una ricognizione maggiormente dettagliata delle modalità d'intervento:

Art. 9, che disciplina gli accordi organizzativi di pianificazione, al comma 3 assegna a questi strumenti di pianificazione il valore di **accordo di programma ai sensi della LR 14/1994.**

Art. 10 elenca gli strumenti per l'attuazione del PTCP e al punto C dell'elenco individua **"la formazione dei Piani Attuativi di interesse sovracomunale di cui all'art. 9 della L.R. 23/1997"**

Art. 12 specifica le modalità per il ricorso ai Piani Attuativi di interesse sovracomunale subordinando gli interventi di rilevanza sovracomunale al ricorso di queste modalità d'intervento ovvero a strumenti di **Pianificazione e Programmazione negoziata.**

DIFESA DEL SUOLO

A questo sistema appartengono le problematiche riconducibili alle Aree Dismesse a quelle in corso di caratterizzazione e/o bonifica e ai stabilimenti a rischio di incidente rilevante a cui il PTCP dedica un approfondimento nella Relazione Illustrativa.

Per le aree dismesse e per quelle soggette a bonifica nella relazione del PTCP vengono riassunti gli aspetti quantitativi generali, a livello provinciale e, all'interno di un processo di riqualificazione ambientale, fornisce indicazioni in merito ai siti da bonificare, agli stabilimenti a rischio rilevante.

In questo ambito il ruolo della Provincia è finalizzato al controllo della progettazione degli interventi di bonifica, di ripristino ambientale e di messa in sicurezza dei siti, nonché alle attività specifiche di verifica della conformità tra opere e progetto e di verifiche periodiche nei casi di messa in sicurezza permanente dei siti bonificati.

Gli **art. 48 e 49 e 90 e 91 delle NTA** regolamentano le attività di questo ambito, nello specifico l'art. 48 è dedicato alle procedure da adottarsi per le aree dismesse e l'art. 49 è riferito agli stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

L'**art. 48** fissa dei criteri per il recupero delle aree dismesse e per le aree da bonificare da perseguire secondo le normative vigenti (DM 471/99; D. Lgs 22/97) con particolare riferimento ai cambi di destinazione d'uso. Il **comma 4** dello stesso articolo specifica che **le attività della Provincia e del Comune sono finalizzate al censimento delle aree dismesse all'aggiornamento periodico dello stesso elenco e all'individuazione tramite la verifica della documentazione geologica, delle situazioni di degrado ambientale in atto.**

L'**art. 49** sottolinea come uno degli obiettivi prioritari sia quello di restituire un quadro conoscitivo delle relazioni tra gli insediamenti a rischio rilevante e gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili.

L'**art. 90 (aree industriali e aree ecologicamente attrezzate)** al comma 9 sottolinea come l'insediamento di nuovi impianti a rischio di incidente rilevante (o l'ampliamento di quelli esistenti) debba avvenire preferibilmente all'interno di aree ecologicamente attrezzate, ovvero aree dotate delle infrastrutture e dei servizi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente.

L'**art. 91**, richiamato nell'art. 10, specifiche le direttive a cui si devono attenere i comuni nell'individuazione ed attrezzatura delle aree destinate agli insediamenti produttivi.

ELENCO DELLE PROBLEMATICHE RILEVATE DAL PTCP IN MERITO AL TERRITORIO COMUNALE DI MONZA

RELAZIONE GENERALE

Nel capitolo relativo alle **UNITA' PAESISTICO-TERRITORIALI** il PTCP interessa il territorio Comunale di Monza nei seguenti casi:

- Pag. 68 in merito alle *Colline Brianteee*;
- Pag. 69 in merito alle *Colline Briantee e del Parco del Medio Lambro*;
- Pag. 70 per le specifiche in merito al *Fiume Lambro e al Parco Regionale della Valle Lambro*;
- Pag. 72 vengono richiamate le *Superfici a Terrazzi di Monza*
- Pag. 81 nel paragrafo Valli dei Corsi d'Acqua viene elencato il corso del *Fiume Lambro*;
- Pag. 83 vengono descritte le caratteristiche geomorfologiche *dell'incisione Valliva del Fiume Lambro*;
- Pag. 98 all'interno dei sistemi dei percorsi vengono citati i seguenti percorsi *P25 Il Lambro Settentrionale - paesaggio della valle del Lambro e P26 Valassina - paesaggio dell'alta pianura, da Milano verso il Ghisallo*.
- Da pag. 117 a pag. 124 *i richiami sono relativi alle aree dismesse in quanto individuate anche all'interno del territorio comunale*;
- Nel capitolo dedicato al SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA' a:
 - Pag. 151 il *tracciato ferroviario Chiasso-Monza*;
 - *In riferimento alla mobilità si sottolinea che a:*
- Pag. 164 vengono individuati gli interventi prioritari del PTCP che interessa anche il territorio di Monza;
- Pag. 165 per quanto riguarda gli interventi di potenziamento del sistema ferroviario al servizio dei traffici merci con *il quadruplicamento delle tratte interessanti le linee di Monza*
- Pag. 166 negli interventi di lungo periodo sono previste azioni di *potenziamento della tratta Milano-Monza, nonché al potenziamento dei servizi ed infrastrutture complementari alle stazioni*
- Pag. 166 per Monza il PTCP prevede il prolungamento dei tratti di Metropolitana esistenti fino a *Monza Bettola e la formazione di nuove linee da Sesto e da Cà Granda verso Monza*;
- Pag. 167-168 vengono richiamati i Centri di interscambio che interessano anche *Monza con la predisposizione di progetti di potenziamento del sistema dei nodi di interscambio modale sia per le linee ferroviarie (SFR) che per le linee metropolitane (Monza - Bettola)*;
- Pag. 169 - potenziamento viabilistico della tratta Rho - Monza
- Pag. 189 - Il paragrafo dedicato ai centri di rilevanza sovracomunale mettono in evidenza il ruolo di Monza come polarità della Brianza (pag. 191/192);
- Pag. 203-204 sono evidenziati gli ambiti che interessano la città di Monza (ambito 10, 12, 13)
- Pag. 242 sono evidenziate le schede degli interventi a progetti di carattere sovracomunale

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Dalle NTA sono stati stralciati gli articoli che interessano le modalità degli interventi riguardanti il territorio comunale della Città di Monza, che sono:

- art. 9 Accordi organizzativi di pianificazione;
- art. 10 Strumenti per l'attuazione del PTCP;
- art. 12 Piani attuativi d'interesse sovracomunale;
- art. 48 Aree dismesse ed aree di bonifica;
- art. 49 Stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
- art. 81 Aree ed interventi di rilevanza sovracomunale;
- art. 90 Aree industriali e aree ecologicamente attrezzate;
- art. 91 Direttive per gli insediamenti produttivi.

Rapporto tra la proposta di PGT e il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Regionale).

Premessa.

Come noto, la provincia di Milano ha approvato il proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale con deliberazione del Consiglio provinciale del 14 Ottobre 2003 n. 55 (Pubblicata sul BURL n. 45 del 5 Novembre 2003). Da tale data tale strumento è divenuto esecutivo ai sensi di legge (LR 1/2000).

In questo scritto vengono esaminati i rapporti esistenti tra la nuova proposta di Piano Comunale e tale strumento sovraordinato ed in particolare tutte le parti del PTCP (descrittive, normative e grafiche) relative al territorio di Monza. A tale scopo sono stati redatti i seguenti elaborati:

- Elaborato 1 - Estratto relazione e schede informative PTCP
- Tav. 2 - Inquadramento Provincia e Comune di Monza scala 1:40.000
- Tav. 3 - Sistema Insediativo scala 1:50.000
- Tav. 4 - Difesa del suolo scala 1:30.000
- Tav. 5 - Sistema Paesistico Ambientale scala 1:30.000
- Tav. 6 - Rete Ecologica scala 1:100.000
- Tav. 7 - Sistema Vincoli Paesistici e Ambientali scala 1:100.000
- Tav. 8 - Unità Paesistico-Ambientali scala 1:130.000
- Tav. 9 - Mosaico Informatizzato dei PRG (MISURC) scala 1:25.000
- Tav. 9a - Legenda del MISURC
- Piano d'Area della Brianza - Brianza Centro
- Elaborato 10 - Documento di Inquadramento
- Tav. 11- Sistema paesistico-ambientale scala 1:20.000
- Tav. 12- Sistema infrastrutturale della mobilità scala 1:20.000
- Tav. 13 - Sistema insediativo scala 1:20.000
- Tav. 14 - Riquadrificazione Sistema Urbano scala 1:20.000
- Tav. 15 - Quadro di riferimento scala 1:20.000

Sono stati poi riprodotti gli studi per il Piano d'Area della Brianza, approvati dall'Assemblea dei Sindaci in data 16.05.2003. Si ricorda, infine, che con Legge n. 146 del 11.06.2004 è stata istituita la nuova Provincia di Monza e della Brianza che comprende 51 comuni (si veda la tav. 2.).

• Inquadramento Territoriale (tav. 3)

Rispetto alle previsioni del PTCP la proposta di PGT prevede la costruzione di una metrotramvia con rami ad est, ad ovest ed a nord del territorio comunale con capolinea di partenza in località Bettola (prolungamento dalla MM1). Nel PGT viene confermato il ruolo di interscambio della Stazione FS Monza Centro, resa accessibile anche dalla parte est del territorio comunale, mentre si prevedono 3 fermate ferroviarie a sud, in località Casignolo, ad est in Viale Libertà e ad ovest in viale Elvezia.

Per quanto riguarda i poli di rilevanza sovracomunale si ha la seguente situazione: polo 10: Ex Fossati & Lamperti: è stato promosso dal Comune un concorso di livello europeo (European 7) ed è in corso la definizione di una STU i cui studi preliminari sono stati finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Polo 12 - Villa Reale: è in corso di svolgimento un concorso internazionale sul destino della Villa per la definizione delle funzioni, promosso dal Comune, dalla Regione e dalla Soprintendenza.

Polo 13 - Centro Servizi Polifunzionali: è in corso di realizzazione un centro commerciale ed annesse funzioni terziarie direzionali e ricettive;

Difesa del Suolo (tav. 4) : per quanto riguarda la questione relativa alla difesa del suolo si rimanda agli studi di dettaglio (della componente geologica e della zonazione del rischio idraulico) che sono stati posti in allegato al presente PGT (vedi CD allegati).

Sistema Paesistico Ambientale (tav. 5) : tutti gli elementi rilevati dalla tavola del PTCP sono stati sottoposti a tutela dalla proposta di Piano ad esclusione delle aree e degli ambiti già edificati o in corso di edificazione (centro servizi polifunzionale). In particolare si precisa che il nuovo Piano vede una perimetrazione del Centro Storico diversa da quella indicata dal PTCP, in quanto, la stessa, comprende in modo acritico parti di città che nel tempo sono state trasformate o sostituite da edificazione recente. Sono invece stati tutelati, attraverso specifica disciplina, singoli edifici (con soglia retroattiva dal 1930) e cortine continue. Tali immobili e insieme di case sono individuabili con campitura e con classificazione "edifici storico/testimoniali: tale classificazione è stata preceduta da schedatura di circa 3.000 casi.

Rete Ecologica (tav. 6): tutti i principali corridoi ecologici individuati dal PTCP sono stati salvaguardati in tutto o in parte con destinazione F3 (parchi intercomunali) o con zona agricola ed in particolare i corridoi posto lungo il fiume Lambro (andamento nord/sud) ed il canale Villoresi (est/ovest). Per quanto riguarda il sistema dei vincoli paesistici e ambientali (tav. 7 ed 8) si chiarisce che le indicazioni ricognitive del PTCP sono state riportate, ampliate e dettagliate nella tavola dei vincoli giuridici del Piano.

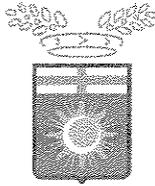
Mosaico dei Piani Regolatori (MISURC - tav. 9): si tratta del mosaico informatizzato dei Piani Regolatori dei comuni confinanti. Non emergono particolari problemi degni di nota e rilievo.

Studi per il Piano d'Area della Brianza (tavv. da 11 a 15): si tratta degli studi di maggior dettaglio, pur alla scala vasta (1:20.000), propedeutici alla stesura del Piano d'Area della Brianza, documenti che sono stati approvati dall'Assemblea dei Sindaci della Brianza in data 16.05.2003 e poi trasmessi alla Provincia come apporto collaborativi per il perfezionamento del PTCP, allora in itinere.

VERIFICA DEGLI INDICATORI DI PGT (compatibilità del Piano).

Per quanto riguarda la verifica delle zone di espansione e di erosione del territorio agricolo non si procede ad un verifica in quanto il presente PRG prevede la cancellazione di mq 624.000 (e 1.800.000 mc circa) edificabili nel PRG vigente (approvato con DM 4150 del 22.11.1971) e nel rispetto della norma di PTCP per tale tipo di strumenti (art. 84, punto 2, ultimo comma) . Si allega, di seguito, la tabella di verifica di cui all'art. 86 del PTCP.

Indicatore 1	Trasformazione Sup territoriale		Espansione Sup territoriale		Rapporto percentuale		Valore raccomandato		Valore obiettivo	
	Ambiti Strategici	Aree Sistema	Ambiti Strategici	Aree Sistema						
	705.692	186.552	1.023.482	832.994						
	892.244		1.856.476		48%		= o > 10%		= o > 70%	
Indicatore 2 (residenza)	Superficie permeabile residenza trasformazione	Superficie permeabile residenza espansione	Superficie fondiaria residenza trasformazione	Superficie fondiaria residenza espansione	Rapporto percentuale residenza trasformazione	Rapporto percentuale residenza espansione	Valore raccomandato residenza trasformazione	Valore raccomandato residenza espansione	Valore obiettivo residenza trasformazione	Valore obiettivo residenza espansione
	238.622	380.998	653.622	488.777	37%	78%	= o > 30%	= o > 40%	= o > 40%	= o > 50%
Indicatore 2 (non residenza)	Superficie permeabile non residenza trasformazione	Superficie permeabile non residenza espansione	Superficie fondiaria non residenza trasformazione	Superficie fondiaria non residenza espansione	Rapporto percentuale non residenza trasformazione	Rapporto percentuale non residenza espansione	Valore raccomandato non residenza trasformazione	Valore raccomandato non residenza espansione	Valore obiettivo non residenza trasformazione	Valore obiettivo non residenza espansione
	32.255	84.867	123.243	656.400	26%	13%	= o > 10%	= o > 15%	= o > 20%	= o > 25%
ICS (per indicatore 3)	Superficie urbanizzata		Superficie comunale		Rapporto percentuale					
	16.850.000		32.975.054		51%					
Indicatore 3	Aree piantumate		Superficie comunale		Rapporto percentuale		Valore raccomandato con ICS = 51%			
	3.469.200		32.975.054		11%		= o > 6%			
Indicatore 4 (insieme previste)	Perimetro insieme aree produttive previste		Superficie insieme aree produttive previste		Frammentazione insieme produttive previste		Valore raccomandato per insieme previste		Valore obiettivo	
	55.570		2.287.720		2,43		< o = 2		< o = 1,5	
Indicatore 4 (esistenti e previste)	Perimetro aree produttive esistenti	Perimetro aree produttive previste	Superficie aree produttive esistenti	Superficie aree produttive previste	Frammentazione produttive esistenti	Frammentazione produttive previste	Valore raccomandato per esistenti e previste		Valore obiettivo	
	46.060	9.510	1.696.339	591.381	2,72	1,61	Riduzione rispetto esistente		< o = 1,5	
Indicatore 5	Posti auto nei parcheggi di interscambio		Numero degli spostamento su ferro (uscite ferro ISTAT)		Rapporto percentuale		Valore raccomandato		Valore raccomandato	
	5.657		6.820		83%		= o > 10%		= o > 20%	
Indicatore 6	Lunghezza delle piste ciclopedonali esistenti e previste dal PRG		Lunghezza della rete stradale		Rapporto percentuale		Valore raccomandato		Valore obiettivo	
	92.000		245.000		38%		= o > 15%		= o > 30%	
Indicatore 7	Si veda la relazione illustrativa e la tavola 6 dell'inquadramento territoriale									



**Provincia
di Milano**

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14/10/2003
pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Inserzioni -
n. 45 - 5/11/2003, ai sensi dell'art. 3 comma 36 della L.R. 5/1/2000 n. 1

Relazione generale

Ottobre 2003

Indice

1.	Premessa	11
	Presente e futuro della provincia di Milano.....	15
2.	Il processo di costruzione e la base programmatica di riferimento del piano territoriale di coordinamento provinciale.....	23
2.1	Ruolo e contenuti del PTCP, sulla base della normativa di riferimento	23
2.2	Il PTCP in riferimento alla legislazione regionale in materia di pianificazione e ai relativi documenti di indirizzo	26
2.3	Metodologia.....	40
2.4	Obiettivi generali e specifici.....	43
2.5	Il percorso di copianificazione	46
2.6	Rapporto fra PTCP e Piani di settore - quadro programmatico di riferimento.....	49
2.6.1	Rapporti tra PTCP e PAI.....	49
2.6.2	Rapporto fra PTCP e PTC dei Parchi.....	50
2.6.3	Gli strumenti per la costruzione del PTCP.....	51
2.6.4	Quadro sistematico di riferimento dei piani di settore.....	53
2.7	Gli elaborati del piano	56
3.	Il progetto di PTCP – i sistemi territoriali.....	61
3.1	Il sistema paesistico ambientale e di difesa del suolo.....	61
3.1.1	Tutela e valorizzazione del sistema paesistico-territoriale	65
3.1.2	Difesa del suolo.....	103
3.1.3	Tutela e sviluppo degli ecosistemi.....	126
3.1.4	Politiche di orientamento in campo ambientale	131
3.2	Sistema infrastrutturale della mobilità	148
3.2.1	Dotazione infrastrutturale e criticità del sistema.....	149
3.2.2	Articolazione della domanda di mobilità: l’approccio metodologico del piano e scenari di sviluppo	157
3.2.3	Le azioni del PTCP	161
3.3	Sistema insediativo.....	174
3.3.1	Il quadro delle criticità.....	175
3.3.2	I criteri di compatibilità per la sostenibilità delle previsioni insediative	178
3.3.3	I centri di rilevanza sovracomunale.....	189
3.3.4	Aree e interventi di rilevanza sovracomunale.....	199
3.3.5	Funzioni e contenuti del PTCP in materia di commercio	207
3.3.6	Le indicazioni del PTCP per gli insediamenti produttivi: riqualificazione e sviluppo compatibile	213
3.3.7	Indicazioni della Provincia di Milano in materia di edilizia residenziale sociale	221
4.	Le vocazioni territoriali e la valorizzazione delle potenzialità locali, attraverso la metodologia del marketing territoriale.....	225
4.1	La metodologia del marketing territoriale per la promozione dell’area milanese	226
4.2	Interventi e iniziative di interesse sovracomunale a sostegno del sistema policentrico.....	242
5.	Attuazione e Monitoraggio del PTCP.....	269
5.1	Gli strumenti per l’attuazione del Piano	271
5.2	Gli strumenti per il monitoraggio del Piano.....	279
	Allegati	285

A black and white photograph of a town square. In the foreground, a curved road with a metal railing runs along the left side. A river or canal flows through the center of the square, reflecting the buildings and sky. On the right side, there are several multi-story buildings with windows. In the background, a prominent church tower with a dome and a bell tower is visible. The sky is bright and overcast. The text is overlaid on the right side of the image.

**Il processo di
costruzione e
la base
programmatica
di riferimento
del piano
territoriale di
coordinamento
provinciale**

tra Giussano e Besana, generalmente attribuiti alla glaciazione più recente (Wurm); il glaciale Riss è invece rappresentato da una serie di dossi poco strutturati, mentre il cordone più esterno (attribuibile al Mindel) si attesta tra Canonica, Camparada e Velate. La quota massima è raggiunta ad est di Besana (circa 370 m). I dossi morenici sono intervallati da ampie piane, dove si sono formate zone umide e torbiere, come a Cortenova e a Renate che, nonostante la forte urbanizzazione, presentano caratteri molto interessanti dal punto di vista ambientale e naturalistico. L'intero ambito collinare è profondamente segnato dalla presenza di numerosi terrazzi fluviali che permangono a testimonianza delle diverse fasi erosive dei corsi d'acqua. Si tratta dei solchi fluviali dei torrenti Bevera, Pegorino, Cantalupo e Brovada, affluenti di sinistra del Lambro, che si presentano fortemente caratterizzati dalla presenza di formazioni boschive in cui si concentra una notevole diffusione della robinia, favorita nel tempo dall'estensione delle pratiche silvo-colturali.

L'attività agricola ha attualmente un ruolo marginale pur avendo lasciato tracce che caratterizzano il paesaggio con gradonature artificiali dei pendii più ripidi ed estesi; la maggior parte dei complessi rurali storici è stata abbandonata o riconvertita ad altro uso, mentre le aziende attive hanno prodotto una elevata frammentazione della superficie agricola, gran parte della quale è coltivata a prato.

L'assetto insediativo di quest'area appare caratterizzato da una rete di centri di dimensioni contenute, disseminati su tutto il territorio, e al cui interno si riconoscono sia i micro addensamenti dei piccoli centri urbani caratterizzati da un'espansione contenuta, composta soprattutto da singoli impianti produttivi, da allineamenti di case unifamiliari o, più recentemente, da edificazione in linea, sia urbanizzazioni più disorganiche distribuite sul territorio sotto forma di strade urbanizzate con insediamenti residenziali e produttivi, di nuovi interventi edilizi immersi nel verde e da significativi riusi del tradizionale sistema delle ville e delle cascine sparse per residenza pregiata.

Il sistema territoriale della collina è stato infatti condizionato dalle relazioni con la città di Milano, che hanno portato dapprima alla costruzione di una fitta rete di ville e residenze suburbane per l'aristocrazia milanese, poi alla costruzione di seconde case, e infine a un fenomeno di più estesa suburbanizzazione legato alla presenza di una popolazione che lavora in gran parte nel capoluogo ma è interessata a mantenere la residenza in un ambiente di vita a bassa densità, caratterizzato da particolari tipologie edilizie, da un paesaggio aperto e da elementi di ruralità.

L'ambito appare attualmente connotato dall'intensificarsi di uno sviluppo insediativo che riprende l'articolazione orografica e la maglia della viabilità minuta, essendo solo marginalmente interessato dai grandi assi storici di collegamento con il nord; l'immagine che ne deriva è di un territorio fittamente abitato, ma privo di centri urbani forti, in cui emergono alcuni spazi ineditati di dimensioni cospicue, e assai più debolmente le conurbazioni lineari.

Nell'ambito degli obiettivi di valorizzazione e riqualificazione paesistica il PTCP individua e promuove i seguenti Programmi di azione paesistica:

- l'istituzione, in accordo con le amministrazioni comunali interessate, del Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) delle colline Briantee e del Parco del Medio Lambro;
- la fruizione turistica della collina attraverso il sostegno al recupero dei fabbricati rurali esistenti anche per funzioni di agriturismo, e degli elementi storici e naturalistici;
- la realizzazione di percorsi ciclopedonali ai fini dello sviluppo turistico dell'ambito di collina;

- incentivi per il recupero delle aree fortemente degradate lungo il Fiume Lambro e i corsi d'acqua minori;
- lo sviluppo di tecniche di ingegneria naturalistica per la sistemazione dei corsi d'acqua;
- il sostegno alle aziende agricole quali presidi diffusi del territorio rurale strumentali alla riqualificazione del paesaggio agrario, attraverso incentivi e specifici accordi tra gli operatori agricoli e le amministrazioni comunali facenti parte dei PLIS istituiti;
- la conservazione delle visuali panoramiche caratteristiche del pianalto, delle fasce pedocollinari e delle valli dei corsi d'acqua Lambro e minori;
- il sostegno alle iniziative dei parchi locali di interesse sovracomunale e del Parco Regionale della Valle del Lambro;
- la valorizzazione del cordone morenico di Camparada come geosito da tutelare.

Collina di San Colombano

La **collina di San Colombano** rappresenta una singolarità orografica e paesistica molto riconoscibile all'interno di un contesto territoriale di pianura. Essa presenta versanti a morfologia variata e conformazione prevalentemente argillosa o con il substrato roccioso a debole profondità, all'interno dei quali si possono individuare porzioni modellate dai terrazzamenti artificiali, tipici della coltivazione a vigneto specializzato, che costituisce una pratica intensiva su tutto il rilievo. I versanti naturali, che presentano una frequente copertura arborea a bosco, sono interessati da incisioni spesso profonde che costituiscono gli assi di drenaggio di tutta l'emergenza collinare.

L'area si presenta caratterizzata fin dal '700 da una polverizzazione della proprietà fondiaria che ha inciso in modo evidente sulle forme del paesaggio attraverso elementi quali la fitta rete di viabilità di adduzione ai poderi, i sistemi di chiusura dei campi e la specifica modalità della coltivazione a ritocchino.

Questo ambiente del tutto particolare e sicuramente anomalo rispetto alla completa uniformità del contesto da cui la collina emerge, è parzialmente compromesso a causa del parziale abbandono della pratica della viticoltura come attività prevalente e dalla edificazione sporadica e abusiva che ha snaturato il tipico edificio rurale della collina.

Oltre che dal peculiare impianto agrario, l'area è caratterizzata dalla presenza di un borgo dalla complessa morfologia e dalla varietà tipologica degli insediamenti, tra cui primeggia il Castello Barbarossa che, seppur modificato nel suo impianto originale, mantiene un fortissimo rapporto con l'intorno costituendo l'elemento cerniera tra il costruito e l'ambiente naturale.

Il progetto di sviluppo del paesaggio individuato dal PTCP per questa Unità paesistico-territoriale si basa sui seguenti Programmi di azione paesistica:

- istituzione, in accordo con le Amministrazioni comunali interessate, del parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) della collina di San Colombano;
- promozione del Parco fluviale della valle del Lambro meridionale;
- sostegno per la riqualificazione delle aree degradate lungo il Fiume Lambro attraverso la progettazione e la ricostruzione del paesaggio fluviale come risorsa territoriale fruibile, anche al fine di ridurre il rischio idraulico;
- realizzazione di percorsi ciclabili in continuità con i territori limitrofi alla collina e valorizzazione degli elementi storici, tra cui il Castello Barbarossa, e di quelli naturalistici;
- valorizzazione dal punto di vista della fruizione turistica delle acque termali denominate "Gerette";

Lentate; la seconda, che si sviluppa a partire dal Comune di Meda e si estende verso nord-est, è anch'essa legata a un percorso di collegamento locale.

Il **terrazzo di Trezzo** presenta un paesaggio nel complesso piuttosto monotono, anche se mantiene caratteri salienti legati alla morfologia ondulata e alla presenza di aree boscate a ceduo. Sulle scarpate ed entro le valli dei torrenti che incidono il terrazzo si sviluppano aree boscate ad elevato valore ecologico. Gli insediamenti agricoli, comunque piuttosto numerosi, sono spesso riconvertiti ad abitazione, mentre si assiste alla progressiva erosione del territorio da parte dei nuovi insediamenti residenziali. L'attività agricola di quest'area, pur non essendo comparabile con quella della pianura, assume comunque un ruolo determinante nella conservazione del territorio.

In quest'area il reticolo stradale storico, seppure in via di urbanizzazione, continua a fungere da elemento di organizzazione del territorio, senza annullare l'identità morfologica dei singoli centri e senza eliminare la presenza dei grandi spazi aperti. Due telai insediativi tra loro differenti si sono sovrapposti nello sviluppo urbano: da un lato l'andamento del Rio Vallone e i leggeri avvallamenti hanno comportato uno sviluppo lineare degli insediamenti secondo un orientamento nord-sud, dall'altro le anse dell'Adda, e in particolare Trezzo, sono state un punto di focalizzazione per uno sviluppo "a ventaglio" dei singoli centri intorno ad esso.

Le **superfici a terrazzi di Monza** sono poste immediatamente a nord della città e si estendono fino a Carate. Il loro limite orientale è costituito da orli di scarpate, ben evidenti nel Parco di Monza e dall'incisione della Valle del Lambro. Ad occidente invece il limite è meno evidente e il passaggio alle zone di pianura è spesso poco riconoscibile, presentando superfici intensamente edificate con i pochi spazi non urbanizzati coltivati a seminativo asciutto a prevalenza di mais. Le superfici inserite nel Parco di Monza sono quelle di maggior interesse ambientale, in quanto forniscono un esempio di ciò che doveva essere il paesaggio di questa zona nei secoli scorsi. Da segnalare inoltre il pregevole Bosco Bello, ubicato nel Parco sul terrazzo più basso, che conserva esemplari di specie autoctone.

I **terrazzi di Bernareggio** si collocano a ridosso del terrazzo elevato, formando una fascia ad andamento nord-sud che da Bernareggio arriva fino a Cavenago Brianza, nella quale sono riconoscibili alcuni terrazzi. Queste superfici si presentano leggermente mosse, generalmente coltivate a seminativo e nel complesso molto urbanizzate. Si distinguono dalla pianura per la presenza di scarpate dolci.

L'area agricola, non irrigua, è caratterizzata da elevata frammentazione poderale con impianti fissi di cascina dotati di grandi volumi a destinazione residenziale, conseguenza della organizzazione storica del lavoro in quest'area, e dalla quasi generale assenza di strutture per l'allevamento.

Il PTCP si prefigge la valorizzazione di questa Unità paesistico-territoriale attraverso i seguenti Programmi di azione paesistica:

- ampliamento, in accordo con le Amministrazioni comunali interessate, del Parco locale di interesse sovracomunale del Rio Vallone e salvaguardia dei corridoi ecologici;
- valorizzazione del patrimonio ambientale e storico/culturale costituito da ville storiche, giardini, palazzi, archeologia industriale e luoghi della memoria storica, attraverso la realizzazione di circuiti turistico-culturali;
- valorizzazione dei parchi mediante attività di diffusione delle conoscenze storiche e culturali e dei valori ambientali in essi evidenziati, con particolare riferimento al Parco della Villa Reale di Monza;

Comune di Rozzano, storicamente legato alla direttrice del Naviglio Pavese, e i centri di Opera, Locate e Pieve (agricoli fino agli anni '50), legati alla strada Vigentina e alla presenza del Lambro Meridionale. Lo sviluppo lineare, prevalentemente residenziale e terziario produttivo, che da Rozzano attraverso Opera e Pieve Emanuele arriva fino a Siziano, si sviluppa poi in modo più rarefatto verso est passando per Lacchiarella fino oltre Binasco e infine si attesta sull'autostrada, formando un reticolo in via di urbanizzazione al cui centro è situato il grande insediamento residenziale di Milano 3. Questa conurbazione, non essendo chiaramente strutturata su assi storici continui e ben marcati come le direttrici della via Emilia e dei navigli, appare molto frastagliata, disomogenea e connotata dalle tipiche presenze di frange periferiche metropolitane degradate.

Infine la conurbazione della Via Emilia si è sviluppata non solo sullo storico asse stradale ma anche sulla ferrovia (Milano, Piacenza, Roma) e, per certi insediamenti più recenti, ubicati nel versante più prossimo a Milano, anche sull'Autostrada del Sole. Tale direttrice costituisce, nella sua configurazione fisica, un sistema unitario che, a partire dalle ultime propaggini del Comune di Milano, si estende fino a Melegnano.

Ai fini di uno sviluppo territoriale integrato con le peculiarità paesistico-ambientali della bassa pianura, il PTCP propone i seguenti Programmi di azione paesistica:

- promozione, in accordo con le Amministrazioni locali, di manifestazioni culturali e interventi di riqualificazione paesistica all'interno del parco culturale della battaglia dei Giganti a Melegnano;
- realizzazione dei percorsi ciclabili lungo i Navigli Pavese e Bereguardo quali tratti del progetto provinciale delle "strade azzurre in bicicletta";
- recupero a fini naturalistico-fruttivi degli ambiti di cava prevedendo barriere filtranti naturali attorno agli specchi d'acqua in modo da ridurre i rischi di contaminazione della falda acquifera scoperta;
- sostegno delle aziende agricole medio-piccole quali presidi diffusi del territorio rurale strumentali alla riqualificazione del paesaggio agrario, attraverso incentivi e specifici accordi con gli operatori agricoli;
- introduzione nella produzione agricola di tecniche colturali ecocompatibili (agricoltura biologica); devono essere favoriti e incentivati la coltivazione di prodotti tipici della tradizione locale, l'equipaggiamento della campagna (formazione di siepi e filari), gli interventi di forestazione (redazione di piani di indirizzo forestale);
- promozione dell'intervento di valorizzazione paesistico-ambientale del territorio interessato dal progetto sovracomunale "Camminando sull'acqua" (Comuni ricompresi nell'ambito dell'Abbiatense-Binaschino e Sud-Milano);
- realizzazione di una rete di accessibilità per la fruizione del patrimonio storico e naturalistico, strutturata su percorsi ciclopedonali ed equestri protetti;
- promozione del sistema museale territoriale lungo i Navigli storici (Magentino, Abbiatense-Binaschino e Martesana-Adda).

Valli dei Corsi d'acqua

Sono rappresentate dalle valli del Ticino, dell'Olona, del Seveso, del Lambro (porzione nord), del Lambro Meridionale e della Vettabbia, dell'Adda.

I principali sistemi vallivi rappresentano soluzioni di continuità nella pianura sia dal punto di vista morfologico che dell'uso del suolo. In queste valli fluviali le tipologie di suolo sono molto variabili, legate alla dinamica e all'età di deposizione, nonché alla natura dei materiali trasportati, e meritano quindi di essere considerate separatamente dalle

del Sempione, paralleli all'Olona, hanno accentuato l'estendersi della conurbazione, provocando la saldatura dei centri urbani di Legnano e Busto Arsizio con i piccoli centri limitrofi. La valle dell'Olona prosegue il suo corso a sud di Milano assumendo il nome di *Lambro Meridionale* attraverso il territorio agricolo del Parco Agricolo Sud Milano in cui è visibile e delineato il proprio ambito vallivo. La sinuosità del suo corso determina nicchie di panoramicità qualificata. Nei tratti iniziali ha più caratteristica di colatore e diverse sono le aree degradate presenti.

La morfologia incassata della **Valle del Seveso**, soprattutto nella porzione settentrionale del corso d'acqua, aiuta ad individuare il limite di quest'area, peraltro molto degradata fino al punto da non ospitare più un'attività agricola redditizia. A quest'area sono stati aggregati il lembo allungato di terrazzo intermedio di Barlassina, fortemente antropizzato, e gli analoghi terrazzi in sponda opposta. L'attività agricola, laddove presente, è frammista all'urbanizzato. Gli elementi del paesaggio agrario sono pressoché scomparsi o inglobati entro l'urbanizzato, nella porzione settentrionale della valle permangono segni di attività agricola in alcuni insediamenti (mulini e qualche cascina) oggi trasformati ad altro uso, mentre più a sud la valle si confonde con la pianura e percorre i centri abitati, dove i pesanti interventi di regimazione rendono quasi impossibile il riconoscimento della valle.

L'incisione valliva del **fiume Lambro** procede in direzione nord-sud, attraversando tutto il territorio provinciale, dai rilievi collinari di Briosco a San Zenone al Lambro, e interessando anche quella particolarità orografica isolata che è il Comune di San Colombano al Lambro.

Si può distinguere un tratto fino all'abitato di Monza dove la valle si presenta abbastanza profonda e generalmente boscata, mentre, all'altezza del Parco di Monza, sono presenti ampie superfici a prato. Tra gli insediamenti rurali sono da segnalare i mulini, che sfruttavano le acque del Lambro o di rogge da esso derivate. Storicamente la coltura prevalente in questa zona era costituita dalle marcite, ora non più presenti. Le superfici agricole si alternano ad aree boscate in genere non naturali anche se di pregio (tra queste si trova ad esempio il Bosco Bello, ubicato nel Parco sul terrazzo più basso). Più a nord, verso Villasanta, sono presenti numerosi insediamenti rurali, abbinati a una rete viaria minore di una certa qualità.

Il sistema insediativo della valle si presenta fortemente condizionato dalla presenza di alcune infrastrutture storiche. Nella parte settentrionale la strada provinciale Monza-Carate, con diramazione per Giussano e Besana, ha costituito il supporto fondamentale alla conurbazione dei centri di Monza, Veduggio, Biassono, Macherio e Sovico. I tessuti urbani di Carate e Verano, ormai pressoché saldati, si connettono a quelli formati dall'espansione di Seregno, Giussano e Arosio, formando un'unica conurbazione che si allunga a nord del territorio provinciale fino ad Inverigo e Lurago. Sul lato sinistro della valle il processo di urbanizzazione è avvenuto, in modo meno evidente, lungo le strade situate tra gli spazi delimitati dalle fasce di verde che seguono gli affluenti del Lambro. Nel tratto intermedio della valle il tessuto insediativo è connotato da grandi quartieri residenziali, dalle strutture industriali del complesso automobilistico dell'Innocenti e dall'ampia distesa dell'aeroporto Forlanini; l'elemento di coesione strutturale tra le parti del tessuto urbano è costituito dalla Tangenziale Est, che assume in quest'ambito l'immagine di un'autostrada urbana.

Nella parte più meridionale della **valle del Lambro** e in quella **della Vettabbia** gli elementi del paesaggio presenti sono pochi e slegati, restano un discreto numero di complessi rurali e una buona diffusione della rete irrigua. Quest'area si caratterizza per due differenti logiche insediative: nei territori più prossimi al capoluogo l'urbanizzazione sviluppatasi lungo la via Emilia si configura come una delle più consolidate conurbazioni

Incroci con altri percorsi: P02 (Naviglio Martesana), P06 (Canale Villoresi), P23 (Rio Vallone), P25 (valle Lambro).

P25 il Lambro Settentrionale - paesaggio della valle del Lambro

Il percorso segue le due sponde del fiume, mettendo in relazione i due più significativi sistemi di elementi architettonici dell'alta pianura, all'interno del Parco della Valle del Lambro:

- sistema delle ville signorili sei-settecentesche;
- sistema dell'archeologia industriale tessile e manifatturiera;
- il parco della villa Reale di Monza.

Sono indicati i punti di vista relativi ai nuclei storici e agli elementi architettonici di maggiore interesse.

Comuni interessati: Vimercate, Arcore, Lesmo, Triuggio, Albiate, Sovico, Macherio, Biassono, Vedano al Lambro, Monza.

Il percorso si avvale principalmente di strade comunali e provinciali, e si collega, nella parte alta della valle del Lambro, ai percorsi P26 e P28.

Incroci con altri percorsi: P06 (Villoresi), P24 (Molgora), P26 (Valassina), P28 (dal Seveso al Lambro).

P26 Valassina - paesaggio dell'alta pianura, da Milano verso il Ghisallo

Il percorso proposto segue la direttrice della Valassina, oggetto di specifico progetto per la ciclabilità da parte della Regione Lombardia: si discosta dall'itinerario ciclabile per collegare centri urbani ed elementi architettonici di interesse generale.

Interessa i Parchi Locali del Grugnotorto-**Villoresi** e della Valle del Lambro.

Gli elementi architettonici lungo il percorso fanno parte dei sistemi:

- sistema dell'archeologia industriale manifatturiera;
- ville e cascine dell'alta pianura;
- centri e nuclei storici;
- sistema urbano del nord-milano.

Comuni interessati: Milano, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Muggiò, Lissone, Desio, Seregno, Carate Brianza, Giussano, Verano Brianza, Briosco.

Il percorso si avvale in parte della strada Valassina, con pista ciclabile affiancata, in parte di strade comunali e provinciali.

Incroci con altri percorsi: P27 (Groane), P33 (dal Parco Nord alla Martesana), P06 (Villoresi), P25 (valle Lambro), P28 (dal Seveso al Lambro).

P27 dal Parco Nord alle Groane - paesaggio del terrazzo groanico

Il percorso dalla città di Milano al Parco delle Groane è oggetto di diverse ricerche in quanto attraversa l'area densamente popolata del nord-milano: si propone qui un itinerario in uscita dal Parco Nord, attraverso le frazioni del Comune di Bollate.

Interessa i Parchi Regionali Nord Milano e delle Groane.

Gli elementi architettonici lungo il percorso fanno parte dei sistemi:

- sistema dell'archeologia industriale delle fornaci;
- il sistema groanico dei torrenti e della vegetazione;
- la villa Arconati del Castellazzo e altre ville minori.

Comuni interessati: Milano, Sesto San Giovanni, Bresso, Cormano, Bollate, Garbagnate, Cesate, Limbiate, Solaro, Ceriano Laghetto, Cogliate, Barlassina, Lentate sul Seveso.

Il percorso si avvale di strade comunali e provinciali, ma anche di sentieri e strade rurali del Parco delle Groane.

indissolubile. La conservazione dei siti geologici presenta una chiara valenza estetica e paesistica, una elevata potenzialità in termini di fruizione pubblica ed è finalizzata ad assicurare il mantenimento di tutte le forme del terreno o di sequenze geologiche utili alla ricerca scientifica.

L'obiettivo finale a livello internazionale è infatti quello di garantire che ogni categoria dei fenomeni geologici sia rappresentata in un insieme significativo di siti protetti in modo da produrre una completa informazione e testimonianza dei processi geologici. A questo riguardo sono stati individuati dal PTCP in Tavola 2 tre ambiti rappresentativi di depositi fluviali e glaciali, in quanto manifestazione dei principali fenomeni geologici caratterizzanti il territorio della provincia di Milano:

- gli affioramenti di conglomerati presso Porto d'Adda;
- il Sasso di Guidino (masso erratico istituito come Monumento Naturale con D.G.R. 38948 del 22/05/1984);
- il cordone morenico di Camparada.

Aree dismesse e aree di bonifica

Nella generale prospettiva di ecostenibilità del PTCP, i luoghi della produzione risultano oggetto di particolare attenzione e le modalità della loro riqualificazione diventano tema ricorrente sui diversi versanti delle politiche insediative e degli usi del suolo, della prevenzione dagli inquinamenti e degli incidenti. Per ciò che concerne gli aspetti insediativi, il piano detta indirizzi generali e fornisce criteri per la localizzazione delle aree industriali (di cui si rimanda la trattazione al paragrafo 3.3.6), mentre, con più specifico riferimento agli impatti sull'ambiente fisico delle attività produttive, fornisce indicazioni riguardo alla bonifica dei siti dismessi, agli stabilimenti a rischio di incidente rilevante ed al settore delle attività estrattive. Le aree dismesse contenute nella Tavola 2 sono individuate in via preliminare e a titolo ricognitivo.

Nelle politiche di sviluppo insediativo perseguite dal piano, il risparmio della risorsa suolo ed il privilegio agli interventi di riuso di aree già urbanizzate rappresentano riferimenti essenziali ed, in tal senso, la trasformazione dei siti industriali dismessi rappresenta un'opportunità per riequilibrare situazioni di degrado territoriale e per appoggiare lo sviluppo ad una dotazione infrastrutturale consolidata. Tale opportunità riguarda soprattutto le realtà urbane della provincia in cui sono più forti i segni del cambiamento dei modi di produrre; la presenza delle aree dismesse riflette infatti la distribuzione dell'urbanizzazione industriale e della storia produttiva, con una maggiore concentrazione nella zona centro settentrionale della provincia.

La Tabella riporta i Comuni con le maggiori superfici occupate da aree dismesse (Fonte: RSA Provincia di Milano 2000).

Comune	Superficie comuni [m²]	Superficie aree dismesse [m²]	Aree dismesse [%]
Milano	181.748.582	7.349.244	4,04
Sesto S.Giovanni	11.775.045	1.434.706	12,18
Rho	22.415.989	1.342.049	5,99
Arese	6.570.123	685.191	10,43
Lainate	12.803.367	586.836	4,58
Desio	14.667.596	499.298	3,40
Bollate	15.893.547	485.680	3,06
Corsico	5.394.738	446.710	8,28

Comune	Superficie comuni [m ²]	Superficie aree dismesse [m ²]	Aree dismesse [%]
Garbagnate M.	8.895.390	416.674	4,68
Monza	33.081.678	402.656	1,22
Varedo	4.869.216	480.000	10,14

Le aree dismesse costituiscono quindi una delle principali opportunità di trasformazione territoriale nella provincia di Milano ma i siti industriali, attivi e dismessi, rappresentano anche spesso le aree a più elevato rischio per la contaminazione di suolo e sottosuolo, in relazione al tipo di produzione che le caratterizza o le ha caratterizzate in passato.

Negli stabilimenti in attività anteriormente agli anni Ottanta erano spesso stoccati, accatastati ed interrati, se non addirittura utilizzati per livellare o rialzare terreni sia all'interno che all'esterno dello stabilimento stesso, sia scarti e residui di produzione che prodotti secondari e rifiuti di varia tipologia, che formavano così delle vere e proprie discariche prive di opere di protezione.

Nel 1989 era stato effettuato in Lombardia un primo censimento dei siti contaminati, a seguito del quale era stato definito un documento di indirizzo (Circolare VI/17252 del 1/8/1996) circa la bonifica dei siti. Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 22 del 5/2/1997, che rappresenta il recepimento nell'ordinamento italiano della Direttiva dell'Unione Europea 91/156/CEE sui rifiuti, della 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e della 94/62/CEE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio, è stata introdotta una disciplina specifica relativa alla bonifica ed al ripristino ambientale dei siti inquinati (articolo 17, il cui testo originario è stato successivamente in parte modificato ed integrato dal D.Lgs. 389/1997 e le cui norme attuative sono oggetto del successivo D.M. 471/1999); dal novembre 1997 la Provincia di Milano svolge i compiti assegnati alle provincie da tale normativa. In particolare, alla Provincia spetta il controllo della progettazione degli interventi di bonifica, di ripristino ambientale e di messa in sicurezza permanente redatti in base alle linee guida previste nell'Allegato 4 del D.M. 471/1999. Alla Provincia spetta inoltre sia l'accertamento del completamento degli interventi di bonifica e ripristino ambientale e della conformità degli stessi al progetto, che le verifiche bimestrali previste per i casi di messa in sicurezza permanente per i cinque anni successivi al completamento degli interventi stessi.

Dal momento dell'emanazione di tale Decreto ad oggi, sono stati complessivamente individuati circa 19 milioni di metri quadrati di aree da bonificare nella provincia di Milano. Tale dato risulta elevato rispetto a quelli relativi alle altre provincie lombarde, a causa della notevole concentrazione nel territorio provinciale di attività industriali. Le aree già bonificate, pari ad un totale di circa 600.000 metri quadrati, costituiscono il 3% del totale delle aree contaminate conosciute. Tra le opere di portata rilevante al Marzo 1999 ed alle quali la Provincia di Milano ha dato un notevole contributo si ricordano: l'avvenuta bonifica dell'area ACNA di Cesano Maderno che ha interessato una superficie di 1.500.000 m², il progetto di bonifica dell'area ex Falck di Sesto San Giovanni che rappresenta un sito di rilevanza nazionale ed interessa una superficie di 2.500.000 metri quadrati; la bonifica in corso della ex raffineria AGIP di Rho che interessa una superficie pari a 1.400.000 metri quadrati.

Il PTCP individua nella Tavola 2 le aree per le quali sono state attivate le procedure previste dall'art. 17 del D.Lgs. 22/1997 e D.M. 471/1999, in istruttoria presso il Settore Suolo e Sottosuolo, Industrie a Rischio della Provincia di Milano e aggiornate ad aprile 2002. Le procedure di cui sopra comprendono le fasi di indagine ambientale per

l'accertamento e la caratterizzazione dello stato di inquinamento, l'avvio delle operazioni di messa in sicurezza e/o bonifica e la certificazione dell'avvenuta decontaminazione. Nella Tavola 2 si è scelto di raggruppare le aree oggetto delle sopraccitate fasi nelle voci "aree in corso di caratterizzazione/bonifica" e "aree con bonifica certificata". Si sottolinea che nel primo gruppo sono incluse anche aree in cui lo stato di contaminazione è potenziale e per le quali la fase di caratterizzazione può determinare l'esclusione di ulteriori operazioni di bonifica.

Va sottolineato, relativamente alle aree per le quali la bonifica è stata certificata, che eventuali cambiamenti di destinazione d'uso possono comportare l'applicazione di limiti di accettabilità di contaminazione più restrittivi e, pertanto, richiedere ulteriori interventi di bonifica (comma 13 art. 17 D.Lgs. 22/1997).

Considerato il continuo evolversi dello stato di tali aree la loro rappresentazione cartografica in Tavola 2 ha valore puramente ricognitivo.

Industrie a rischio di incidente rilevante

Altro tema di rilievo affrontato dal piano riguarda la presenza sul territorio di stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

Il sistema di prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti è stato introdotto con la prima direttiva comunitaria, 82/501/Ce, che tuttavia prescindeva da un coordinamento con la pianificazione territoriale. Il D.P.R. 175/88 si riferiva unicamente ad una fattispecie di incidente rilevante (definito come un avvenimento di rilievo /incendio, esplosione, emissione di nubi tossiche, ecc.- connesso alla presenza di un'attività industriale che comporta l'utilizzo e la detenzione di sostanze chimiche pericolose) e non contemplava alterazioni dell'ambiente causate da rilasci continuativi in contesti diversi da quello di incidente rilevante e che possono protrarsi in intervalli temporali anche molto lunghi.

Con la direttiva 96/82/Ce ("Seveso-bis") si è prefigurato un sistema di controlli per la localizzazione di nuovi stabilimenti e la modifica di quelli esistenti che si confronta con lo sviluppo delle aree urbane intorno agli impianti, con l'obiettivo di ridurre al minimo le eventuali ricadute territoriali. Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 334/99, di recepimento della direttiva, vengono introdotte, entro la classificazione delle sostanze pericolose, quelle che rappresentano un pericolo per l'ambiente e la possibilità di causare effetti negativi a lungo termine nell'ambiente idrico. Le relazioni tra normativa in materia di prevenzione del rischio e disposizioni per l'assetto del territorio trovano infine recepimento nel recente Decreto Min. LL.PP. 9/5/2001, che costituisce provvedimento di attuazione del D.Lgs. 334/99 e che prevede l'obbligo di adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica ai piani di emergenza ex art.20 dello stesso D.Lgs. 334/99.

L'ambito di applicazione del Decreto Ministeriale 9/5/2001 è esteso alle zone interessate da stabilimenti soggetti agli obblighi di cui agli articoli 6, 7 e 8 del D. Lgs. 334/99, ovvero stabilimenti in cui sono presenti sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'allegato I del D.Lgs.334/99.

Finalità del Decreto è la prevenzione degli incidenti rilevanti connessi alla presenza di sostanze pericolose e la limitazione delle eventuali conseguenze sulla salute umana e sull'ambiente, con particolare riferimento alla necessità di mantenere opportune distanze di sicurezza tra gli stabilimenti stessi e le zone abitate.

Alla disciplina del Decreto risultano pertanto sottoposti:

- a) insediamenti di stabilimenti nuovi;
- b) modifiche degli stabilimenti di cui all'articolo 10, comma 1 D. Lgs. 334/99;

c) nuovi insediamenti o infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti, quali ad esempio, vie di comunicazione, luoghi frequentati dal pubblico, zone residenziali, qualora l'ubicazione o l'insediamento o l'infrastruttura possono aggravare il rischio o le conseguenze di un incidente rilevante.

Secondo il D.M. 9 maggio 2001, compito specifico delle Regioni è assicurare il coordinamento:

- delle norme in materia di pianificazione urbanistica, territoriale e di tutela ambientale con quelle del D.lgs.334/99 e del D.M. 9 maggio 2001;
- delle procedure di individuazione delle aree da destinare agli stabilimenti con quanto previsto dal D.P.R. 20 ottobre 1998, n.447 (sportello unico);
- dei criteri e delle modalità per l'acquisizione e la valutazione delle informazioni che il gestore dell'impianto deve, in ogni caso, predisporre per le autorità competenti nell'ambito dell'analisi dei rischi e della stima delle possibili conseguenze in caso di incidente (Rapporto di sicurezza) e quelli relativi alla pianificazione urbanistica e territoriale.

La normativa di settore, a livello regionale, è tuttora in corso di definizione: è stata infatti approvata la legge L.R. 19/01 che, pur non afferendo al controllo dell'urbanizzazione, introduce novità in merito alle modalità di esercizio delle funzioni inerenti al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, estendendo di fatto gli adempimenti attualmente in essere per le aziende di cui all'art.8 del D.Lgs 334/99 anche alle aziende di cui all'art.6 del medesimo D.Lgs. Le disposizioni contenute nella nuova legge regionale avranno tuttavia efficacia a decorrere dalla stipula dell'accordo di programma tra Stato e Regione di cui all'art. 72 del D.Lgs 112/98.

Nella vacatio delle norme regionali, il D.M. 9/5/2001 assegna al PTCP il compito di disciplinare le relazioni degli stabilimenti a rischio con gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili e con le reti ed i nodi infrastrutturali, di trasporto, tecnologici ed energetici, esistenti e previsti. In sede di pianificazione di area vasta, una questione particolarmente significativa riguarda le localizzazioni di stabilimenti prossime ai confini amministrativi comunali che comportano un'estensione dei fattori di rischio sui Comuni limitrofi. A tale proposito è stata istituito, all'ultimo comma dell'articolo 91 delle norme di attuazione del PTCP, l'obbligo per i Comuni di prevedere adeguate forme di partecipazione degli eventuali Comuni confinanti interessati ai potenziali effetti di incidente.

Altro contenuto del PTCP riferibile alle problematiche degli stabilimenti a rischio risulta l'individuazione delle aree ecologicamente attrezzate, di cui all'art.26 del D.Lgs. 112/98, che in caso di localizzazione di nuovi stabilimenti o di rilocalizzazione di esistenti possono costituire, per il loro specifico equipaggiamento di dispositivi di sicurezza, prevenzione e controlli di qualità, sedi preferenziali. In tal senso, l'articolo 90 delle norme di attuazione del PTCP, nell'ambito della più ampia trattazione dei contenuti in materia di insediamenti produttivi, dispone che per l'insediamento di nuovi stabilimenti o le modifiche di un certo rilievo siano da privilegiare collocazioni all'interno di aree ecologicamente attrezzate.

Il Decreto del maggio 2001 colloca al livello degli strumenti urbanistici comunali l'individuazione e la specifica regolamentazione delle aree interessate, disponendo la redazione di un apposito elaborato tecnico (RIR - Rischio di incidenti rilevanti), secondo i criteri guida riportati nell'allegato al decreto stesso. I Comuni sul cui territorio insistono stabilimenti classificati ex art.6, 7 e 8 devono adeguare, mediante una apposita variante, il proprio strumento urbanistico generale ai contenuti del RIR, che, anche come elaborato autosufficiente, diventa parte integrante e sostanziale dello stesso strumento urbanistico. Nei casi di insediamenti di stabilimenti nuovi (lett.a) o di modifiche degli stabilimenti di cui ex articolo 10, comma 1 D. Lgs. 334/98 (lett.b), la variante urbanistica ha origine da una proposta di intervento del gestore e, secondo quanto indicato nei criteri guida

contenuti nell'allegato, risulta applicabile la procedura di approvazione ai sensi dell'art.2 del D.P.R. 447/98 (sportello unico).

Riguardo invece alle previsioni di nuovi insediamenti e infrastrutture attorno agli stabilimenti esistenti (lett.c), il procedimento di approvazione delle eventuali variazioni di tali previsioni deve seguire l'iter ordinario stabilito dalle diverse leggi regionali in materia urbanistica.

La specifica regolamentazione, mediante individuazione cartografica e prescrizioni normative, delle aree interessate dagli stabilimenti non determina vincoli all'edificabilità dei suoli, ma distanze di sicurezza: i suoli non perdono pertanto la possibilità di generare diritti edificatori ma l'eventuale edificazione dovrà essere trasferita oltre la distanza prevista dal piano.

Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica devono inoltre recepire (secondo quanto disposto dall'art.5, c.3 del Decreto Ministeriale) gli elementi pertinenti dei piani di emergenza esterna di cui all'articolo 20 del D. Lgs. 334/99, quali, ad esempio le previsioni di localizzazione dei presidi di sicurezza (casermi VV.FF., presidi sanitari, ecc.). Considerata la dinamicità e la complessità delle informazioni in gioco e le molteplici relazioni settoriali, risulta sempre più evidente la necessità di disporre di una modalità di raccolta e gestione dei dati omogenea e il più possibile aggiornabile.

La complessità e la diffusione del fenomeno, in particolare nella realtà densamente industrializzata della Provincia di Milano, non possono infatti essere affrontate semplicemente con i tradizionali strumenti della pianificazione territoriale e/o urbanistica, che hanno tempi e modalità che poco si adeguano ad una problematica in continua evoluzione e che presenta caratteri fortemente immateriali, eppur così vincolanti per l'assetto insediativo esistente e programmato.

Inoltre la nozione di requisiti minimi del D.M. consente alle Regioni un ampio potere legislativo e normativo di implementazione, di modifica, di sostituzione della norma in relazione alle condizioni specifiche delle singole realtà locali.

Le Amministrazioni si trovano di fatto chiamate a gestire una materia altamente specializzata, regolata da un complesso di leggi molto tecniche i cui risvolti in termini di pianificazione spesso sfuggono perché immersi in un complesso di dati di non semplice interpretazione. Pertanto conformemente con quanto indicato dalla rinnovata disciplina, il PTCP individua in via preliminare nella tavola 2 "Difesa del suolo" gli stabilimenti a rischio (nella situazione aggiornata al dicembre 2002 - rientranti nelle tipologie ex art. 5.3, 6 e 8 del D.Lgs 334/99⁵).

Nella Fig.15, riportata in calce alla relazione, sono individuati i Comuni sul cui territorio sono localizzate le aziende a rischio (ex art. 5.3, 6 e 8 D.Lgs 334/99), i comuni in cui le aziende comportano delle potenziali ricadute, in termini di danno, esterne al perimetro delle loro proprietà, e i comuni limitrofi a quelli sede degli impianti a rischio, che sono

⁵ Art 8 comma 1: "Per gli stabilimenti in cui sono presenti sostanze pericolose in quantità uguali o superiori a quelle indicate nell'allegato 1, parti 1 e 52, colonna 3, il gestore è tenuto a redigere un rapporto di sicurezza".

Art. 6 "Il gestore degli stabilimenti di cui all'articolo 2, comma 1, oltre a quanto disposto agli articoli 7 e 8 è obbligato a trasmettere al Ministero dell'ambiente, alla regione, alla provincia, al comune, al prefetto e al Comitato Tecnico regionale o interregionale del Corpo dei Vigili del Fuoco (...) una notifica (...) la notifica (...) deve contenere le seguenti informazioni (...) f) l'ambiente mediamente circostante lo stabilimento e, in particolare, gli elementi che potrebbero causare un incidente rilevante o aggravarne le conseguenze (...)".

Art 5.3 "Il gestore degli stabilimenti industriali di cui all'all. A in cui sono presenti sostanze in quantità superiori ai valori di soglia di cui al punto 3 dell'allegato B e, per le sostanze e categorie elencate nell'allegato I, in quantità inferiori ai valori di soglia, deve: a) presentare una relazione (...) contenente le informazioni relative al processo produttivo, alle sostanze pericolose presenti, alla valutazione dei rischi di incidente rilevante, all'adozione di misure di sicurezza appropriate, all'informazione, formazione (...)".

interessati dalle potenziali ricadute degli stessi. Di seguito vengono riportate le Tabelle A e B che sintetizzano le informazioni descritte.

Tabella A: elenco dei comuni interessati da stabilimenti a rischio di incidente rilevante D.Lgs. 334/99

ELENCO COMUNI CON AZIENDE A RISCHIO (art. 5.3, 6 e 8 D.Lgs. 334/99)	TIPOLOGIA INDUSTRIE PRESENTI			PRESENZA DI INDUSTRIE CON POTENZIALI RICADUTE ESTERNE	
	art. 5.3	art. 6	art. 8	SI	NO
ABBIATEGRASSO		1			X
AGRATE BRIANZA		1		X	
ALBAIRATE	1				X
ARCORE	1				X
ARESE			1	X	
ARLUNO			2	X	
ASSAGO			1	X	
BINASCO	1				X
BOLLATE		1	2	X	
BUSNAGO		1		X	
CALVIGNASCO		1		X	
CAMBIAGO		1			X
CAPONAGO			1		X
CARPIANO		1		X	
CARUGATE	1				X
CASSINA DE PECCHI			1	X	
CERIANO LAGHETTO	1				X
CERNUSCO SUL NAVIGLIO		1			X
CESANO MADERNO		1	1		X
COLOGNO MONZESE		1			X
CORNAREDO	1				X
CUSAGO	1		1	X	
DESIO	1				X
GARBAGNATE MILANESE			1		X
GIUSSANO			1	X	
INZAGO		1			X
LACCHIARELLA			1	X	
LAINATE	1		2		X
LIMBIATE	1				X
LISCATE		1			X
LISSONE		2		X	
MACHERIO		1		X	
MEDA		1			X
MILANO	1	5			X
MONZA		2			X
NERVIANO	1	1			X

NOVATE MILANESE			1		X
OPERA		2	1	X	
OSSONA	1	1			X
OZZERO		1		X	
PADERNO DUGNANO	1	1	1	X	
PARABIAGO	1				X
PAULLO		1			X
PERO			2		X
PESCHIERA BORROMEO		1			X
PIOLTELLO			1		X
POZZO D'ADDA		1		X	
PREGNANA MILANESE		1	1	X	
RESCALDINA	1				X
RHO		3	3	X	
RODANO		1	2	X	
ROZZANO		1			X
SAN DONATO MILANESE	2	1			X
SAN GIULIANO MILANESE		2	2	X	
SEGRATE		2		X	
SESTO SAN GIOVANNI		1			X
SETTALA	1		2	X	
SETTIMO MILANESE	1		1		X
SOLARO	1				X
TREZZANO SUL NAVIGLIO		1			X
TRIBIANO	1	1		X	
TRUCCAZZANO			2	X	
VILLASANTA			2	X	
VIMERCATE		1			X
VIMODRONE			1		X

Tabella B:

COMUNI CON POTENZIALI RICADUTE DA AZIENDE IN COMUNI LIMITROFI	COMUNE LIMITROFO ORIGINE DELLA RICADUTA
BASIGLIO	Lacchiarella
BOLLATE	Paderno Dugnano
BUCCINASCO	Assago
CONCOREZZO	Villasanta
CORMANO	Paderno Dugnano
MEDIGLIA	Tribiano
MONZA	Villasanta
OSSONA	Arluno
PIOLTELLO	Rodano
PREGNANA MILANESE	Rho
VAPRIO D'ADDA	Pozzo d'Adda

In tabella A viene riportato l'elenco dei Comuni sede di aziende a rischio, il numero corrispondente di aziende che ricadono rispettivamente negli art 5.3, 6 e 8 e la presenza o meno di aziende con potenziali ricadute esterne. In tabella B vengono elencati i comuni coinvolti dalle potenziali ricadute esterne di aziende in Comuni limitrofi e l'elenco dei corrispondenti comuni sede delle aziende origine delle ricadute. I dati utilizzati per l'elaborazione della Tav. 2 del PTCP, della fig.15 e delle tabelle A e B sono desunte da fonti regionali e da un censimento frutto della collaborazione tra Direzione Centrale Ambiente (Servizio Controllo Centri di Pericolo e Industrie a Rischio), Direzione Assetto del Territorio (Servizio Protezione Civile) e Direzione di Progetto Pianificazione Territoriale della Provincia di Milano. Il censimento è stato realizzato sia ai fini della predisposizione del PTCP che del Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione dei rischi, approvato con D.C.P. n Rep. Gen. 16/2003 del 20/02/2003. Tutti i dati riportati, aggiornati al dicembre 2002, sono soggetti a verifica e validazione da parte delle autorità competenti in materia. (C.T.R. - Regione Lombardia).

Stante la difficoltà di reperibilità e costante aggiornamento dei dati, nonché la necessità di analisi tecniche approfondite di dettaglio, il PTCP sviluppa in questa fase una prima analisi della tematica che necessiterà di approfondimenti e verifiche da svilupparsi a livello provinciale anche con riferimento agli aggiornamenti del Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione dei Rischi nonché a livello comunale a seguito del necessario adeguamento di tutti gli strumenti urbanistici dei comuni interessati (RIR).

Di seguito sono inoltre indicati alcuni elementi critici che potranno essere oggetto di specifiche indagini. Infatti, pur estendendo il suo campo di applicazione a molte più attività di quelle individuate dal precedente decreto del 1988, il D.Lgs. 334/99 non contempla una serie di tipologie di attività industriali od attività ad esse correlate (tra cui gli stabilimenti, gli impianti od i depositi militari, il trasporto di sostanze pericolose ed il deposito temporaneo intermedio su strada, per idrovia interna e marittima o per via aerea, il trasporto di sostanze pericolose in condotta, l'attività delle industrie estrattive, le discariche di rifiuti") per le quali non possono escludersi fenomeni di dispersione nel sottosuolo di contaminanti diversi dalle sostanze definite pericolose ai sensi di legge ed in condizioni diverse dall'incidente (es. perdita da serbatoi interrati o da tubazioni, avvenuta immissione di reflui a mezzo pozzi perdenti, ecc.). I siti industriali dismessi, la cui dimensione già molto consistente nel settore nord dell'area metropolitana aumenterà probabilmente nei prossimi anni con una maggiore diffusione territoriale, non smettono di essere dei centri di pericolo ma, al contrario, incrementano la loro pericolosità in funzione inversa allo stato di conservazione degli impianti e dei sottoservizi. Ciò vale in particolare per i depositi di sostanze di scarto che, potendo andare incontro a deterioramento chimico e/o fisico, potrebbero portare gli inquinanti ad entrare in contatto con la falda, soprattutto in caso di escursioni del livello piezometrico o di piogge intense che ne potrebbero causare la fuoriuscita.

Attività estrattiva

Le cave rappresentano un fattore di pressione ambientale molto importante in quanto comportano trasformazioni profonde degli ambiti interessati in funzione dello sfruttamento economico della risorsa mineraria.

Nel territorio della provincia circa 18 milioni di metri quadrati sono utilizzati da cave attive, pari a poco meno dell'1% dell'intera superficie provinciale. I Comuni con cave attive sono prevalentemente distribuiti nella parte centro settentrionale della provincia e

previsti interventi sull'offerta infrastrutturale che abbiano come obiettivo la riduzione dei livelli di congestione, la razionalizzazione e la riorganizzazione delle reti; infine, andranno utilizzati tutti gli strumenti che possono portare ad una riorganizzazione strutturale del settore del trasporto, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo delle varie modalità in modo coordinato ed integrato...».

Il Piano definisce quindi uno schema di riferimento progettuale basato sull'individuazione di assi e di nodi trasportistici e sulla proposta di una caratterizzazione gerarchica dei diversi elementi; vengono definiti gli assi viabilistici, ferroviari e metro-tranviari esistenti, quelli su cui sono previsti interventi di potenziamento, e le previsioni per la realizzazione di nuove tratte; parallelamente il Piano ricostruisce il quadro dei nodi, sistema di connessioni tra i diversi livelli gerarchici delle reti e tra diverse reti di trasporto.

I progetti sono distinti per livello di definizione, e la normativa ha differenti approcci a seconda che un progetto sia più o meno condiviso e più o meno approfondito. La classificazione, riportata in cartografia, è basata sulle seguenti categorie:

- Interventi programmati: sono i progetti (nuove costruzioni e potenziamenti) per i quali il processo decisionale è sostanzialmente definito (sono cioè condivisi dal punto di vista programmatico), e per le quali sono già stati predisposti o sono in fase di predisposizione gli elaborati progettuali. Per tali opere nella tavola di Piano è indicato il tracciato;
- Interventi previsti: sono i progetti formalizzati (nuove costruzioni e potenziamenti) con processo decisionale in itinere; all'interno di tale categoria rientrano sia i progetti condivisi ma non ancora approvati, che i progetti ancora in verifica di fattibilità. Per tali opere nella tavola di Piano sono indicati schematicamente i corridoi dove l'infrastruttura potrà inserirsi;
- Collegamenti strategici con tracciato da definire: sono le connessioni infrastrutturali previste per le quali è necessario procedere alla definizione del corridoio, e quindi del tracciato del progetto.

Temi ed interventi prioritari del PTCP

Al fine di soddisfare la domanda di mobilità pregressa e di offrire una risposta adeguata alle nuove esigenze di mobilità, il PTCP, attraverso un'analisi concertata, individua gli interventi che saranno poi esplicitati e puntualizzati in fase di redazione del PBMT e, specificatamente per quanto riguarda le infrastrutture, la collocazione di queste sul territorio a livello di corridoio o a livello più puntuale in relazione allo stato di avanzamento della progettualità delle opere. Il PTCP interviene sul piano territoriale, introducendo modelli insediativi e standard infrastrutturali tali da favorire da un lato l'uso del mezzo pubblico, dall'altro l'efficienza delle reti, il PBMT individuerà puntualmente gli interventi necessari in termini di infrastrutture e di servizi, anche attraverso il previsto Programma Triennale dei Servizi.

Per quanto riguarda le opere infrastrutturali, il piano dedica particolare attenzione alla realizzazione di opere che favoriscano l'integrazione modale, cioè punti adeguatamente attrezzati ove le diverse modalità e tipologie di trasporto (treni, bus, auto private) trovino reciproca corrispondenza; il buon funzionamento di questi nodi è presupposto essenziale per la realizzazione di un sistema trasportistico multimodale efficiente.

Di seguito sono indicati schematicamente gli interventi e le principali opere infrastrutturali che compongono lo schema di PTCP, in riferimento agli obiettivi definiti dalle *Linee guida del PTCP*, e in accordo con le previsioni del "Documento Strategico di Indirizzo" propedeutico alla redazione del PBMT.

Sistema aeroportuale

Il PTCP assume come riferimento lo scenario regionale impostato sulla conferma del ruolo di hub di Malpensa, e sottolinea la necessità di procedere in tempi brevi alla realizzazione di tutte le opere di connessione infrastrutturale in grado di "mettere in rete" l'aeroporto. Si tratta quindi di sostenere la realizzazione delle opere ferroviarie che consentano la connessione aeroportuale con Milano (intero sistema ferroviario del nodo), con l'area della Brianza, col bacino bergamasco-bresciano, con Novara e il Piemonte.

In relazione al previsto sviluppo del traffico aereo nei prossimi anni (stimato da studi di settore pari al 5-6% annuo, e con previsioni di diffusione di collegamenti regionali operati con aeromobili di piccole dimensioni), dovranno essere approfondite e verificate le ipotesi di ulteriore potenziamento dell'hub di Malpensa o di sviluppo di un sistema a due hub.

Il Piano conferma il ruolo di Linate quale aeroporto per collegamenti nazionali ed europei, in funzione della sua prossimità al capoluogo; anche in questo caso sarà necessario promuovere la realizzazione di connessioni efficienti tra aeroporto e città e tra aeroporto e reti metropolitane e regionali.

Le ferrovie

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria, il piano, recependo anche le indicazioni ed i programmi di livello sovraordinato, persegue l'obiettivo del miglioramento della specializzazione delle infrastrutture, e data la condizione di saturazione delle tratte attuali, prevede la realizzazione di nuove tratte che aumentino la capacità del sistema. Sulle nuove linee potrà essere instradato il traffico a media-lunga distanza e linee esistenti dovranno essere adattate ad un uso metropolitano e regionale. In accordo con il PBMT, il piano individua i nodi di "accesso alla rete", cioè stazioni e fermate, dove dovranno essere realizzate tutte quelle opere che consentano di utilizzarle al meglio, e di realizzare una efficiente integrazione dei servizi ferroviari con il trasporto privato e con gli altri trasporti pubblici.

Il piano sottolinea inoltre la necessità di risolvere alcune importanti questioni, che stante la progettualità fino ad oggi sviluppata, necessitano di significativi approfondimenti. Si tratta in primo luogo di individuare, soprattutto per il traffico merci, ipotesi per nuovi assi nord-sud che connettano la Svizzera con i porti del Tirreno (Gottardo/Sempione-Milano-Genova), e di assi nord-nord/est che connettano sempre la Svizzera con la direttrice medio-padana Milano-Venezia; in tal senso assumono particolare importanza le proposte contenute nel Protocollo d'Intesa "per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione europea" (luglio 2002). È inoltre indispensabile approfondire e verificare il sistema di attestamento in Milano delle merci.

I temi prioritari che vengono assunti dal piano sono:

- Realizzazione degli interventi per attivazione SFR: completamento Passante, completamento interventi sui nodi di Rogoredo e Certosa, quadruplicamento Milano-Treviglio, terzo binario Rho-Gallarate, altri interventi individuati nel Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale (aprile 2001);
- Avvio cantieri per realizzazione tratta AC Milano-Torino, completamento lavori tratta AC Milano-Bologna, approfondimenti su progetti AC Milano-Verona;
- Potenziamento delle connessioni con l'aeroporto di Malpensa (connessione con Milano Centrale e con altre polarità regionali);
- Approfondimento studi per il potenziamento del sistema ferroviario al servizio dei traffici merci transalpini lungo l'asse del Gottardo e di attraversamento dell'area

- milanese (quadruplicamento della tratta Bivio Rosales-Seregno-Monza, soluzione nodi di Seregno e Monza, potenziamento tratta Monza-Milano);
- Definizione interventi per potenziamento sistema gronda ferroviaria (riqualificazione Saronno-Novara, nodi di Seregno, Carnate, ponte Adda, accesso a Bergamo, ipotesi nuova linea di gronda "nord-est" per il trasporto merci da Seregno a Treviglio/Bergamo, ipotesi gronda merci sud);
 - Realizzazione interventi prioritari per la riqualificazione del sistema FNM (riqualificazione/interramento tratta Milano-Seveso, riattivazione tratte Seveso-Camnago e Saronno-Seregno);
 - Definizione progetti per il raddoppio linea FS Milano-Mortara (soluzione nodo Abbiategrasso in relazione all'utilizzo della linea per trasporto merci);
 - Ristrutturazione del sistema di attestamento delle merci, realizzazione nuovi scali, nuovi terminal intermodali, riorganizzazione dei poli logistici;
 - Definizione interventi di lungo periodo per il potenziamento nodo ferroviario di Milano (secondo passante, nuova organizzazione stazioni, potenziamento tratta Milano-Monza);
 - Potenziamento servizi e infrastrutture complementari alle stazioni SFR sulle linee Milano-Novara, Milano-Saronno, Milano-Monza, Monza-Seregno, Monza-Molteno-Lecco, Milano-Treviglio, Milano-Piacenza e Milano-Pavia, per favorirne l'integrazione nel sistema intermodale di trasporto pubblico;
 - Potenziamento e sviluppo della accessibilità alla rete ferroviaria nel nodo di Monza anche mediante la creazione di nuove fermate/stazioni, quali quelle in località Sant'Alessandro e tra Monza e Lissone sulla linea per Chiasso.

Le metropolitane

Il piano propone, coordinatamente con il PBMT, un significativo rafforzamento dell'attuale rete, attraverso la realizzazione di nuove linee di forza (M4 e M5) ed il prolungamenti delle linee esistenti; a tal proposito è importante sottolineare la necessità di prolungare le linee fino a raggiungere località esterne all'area urbana ove realizzare strutture di interscambio.

I temi prioritari che vengono assunti dal PTCP, oltre alle opere già in corso di realizzazione, sono:

- prolungamento tratte esistenti verso i nodi di interscambio di Assago Milanofiori, Fiera Rho-Però, Affori Comasina, Monza Bettola;
- realizzazione nuove tratte Garibaldi-Ca' Granda (M5), Lorenteggio-Linate (M4).
- sviluppo progetti definizione prolungamenti da Sesto e da Ca' Granda verso Monza (M1 e M5);
- sviluppo approfondimenti studi e ipotesi progettuali per prolungamenti sulle direttrici Cologno-Vimercate, (con diverse ipotesi di tracciato allo studio), San Donato-Peschiera-Paullo, Gessate-nuovo interscambio, Ronchetto sul naviglio-Buccinasco, "tre ponti"-Rogoredo, Linate-Pioltello.

Le metro-tranvie

Il PTCP propone, in accordo con quanto previsto dal PBMT, la realizzazione di nuove linee urbane e interurbane nell'area più densa, e la trasformazione delle principali direttrici della rete tranviaria urbana di Milano secondo moderni standard prestazionali.

I temi prioritari che vengono assunti dal PTCP, oltre alle opere già in corso di realizzazione, sono: Milano Lagosta – Cinisello Balsamo, Milano – Desio - Seregno, Milano – Limbiate – ferrovia Saronno-Seregno, Milano Axum – Settimo M.se; condividendo,

Potenzialità. Il potenziamento della centralità urbana di Cassano D'Adda trova nella proposta di insediamento di un tecnoparco per le medie e piccole imprese, l'elemento guida di una nuova fase di sviluppo e promozione. La creazione di un centro dedicato alla piccola industria, collegato alla ricerca e allo sviluppo tecnologico, con offerta di servizi alle imprese e ai distretti produttivi dell'area bergamasca, rappresentano in sintesi i contenuti strategici del progetto del tecnoparco. Tale iniziativa si lega al futuro quadro infrastrutturale, che vede la città al centro di importanti interventi infrastrutturali programmati come il nuovo tracciato della strada Milano - Brescia (BREBEMI) e del quadruplicamento della linea FS Milano - Treviglio. Al contempo la promozione delle attività culturali, sociali e ricreative legate al Parco Regionale Adda Nord, la riqualificazione e recupero delle aree dismesse in connessione con il centro storico, l'attenzione e le iniziative legate agli ambiti agricoli, il crescente rapporto con la provincia di Bergamo, in particolare con la città di Treviglio, qualificano ancor più il ruolo del sistema urbano Cassanese.

3.3.4 Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

La normativa regionale attribuisce al PTCP, quale atto di programmazione generale, la competenza in tema di funzioni che, per loro natura e dimensioni, trascendono l'ambito locale, subordinando la loro localizzazione e individuazione puntuale alla stipula di intese con le amministrazioni interessate.

In particolare il documento di indirizzo regionale "*Linee generali di assetto del territorio lombardo*" sottolinea l'esigenza di localizzare le funzioni con significativa ricaduta sul sistema della mobilità in prossimità dei nodi della rete di trasporto e dove le connessioni abbiano caratteristiche funzionali e prestazionali tali da garantirne la compatibilità.

In ragione di tali premesse e dell'obiettivo assunto nelle *Linee guida del PTCP* di promuovere lo sviluppo di un sistema policentrico che valorizzi la complessità e dinamicità dell'area milanese e corredi le logiche insediative alla struttura della mobilità, limitandone le ricadute sull'ambiente, il PTCP, per la gestione degli aspetti sovracomunali, ha assunto un sistema di criteri guida e un metodo di valutazione delle scelte che permette la gestione e il controllo nel tempo degli aspetti sovracomunali non individuabili oggi.

Tale impostazione è strettamente coerente alla scelta operata di costruire un piano processuale e flessibile che sappia gestire l'evoluzione di un ambito territoriale estremamente dinamico e complesso come quello milanese e che permetta di gestire le domande future, che nasceranno alla scala locale, nel rispetto dell'obiettivo di sostenibilità assunto.

Al fine di sostenere lo sviluppo del sistema policentrico il Piano intende favorire il decentramento delle funzioni di interesse sovracomunale. Tale azione permette di innescare la riqualificazione e rivitalizzazione dei vari ambiti della provincia, incentivare la valorizzazione del cospicuo patrimonio delle aree dismesse presenti sul territorio e, soprattutto se attuata coerentemente ai principi localizzativi individuati dal Piano, può avere notevoli effetti positivi sul sistema della mobilità nel suo complesso riducendo la forte dipendenza dalle aree centrali. In particolare il Piano, tramite gli interventi previsti e programmati per il sistema della mobilità, garantisce ai Comuni riconosciuti come centri di rilevanza sovracomunale condizioni di accessibilità adeguate alla localizzazione di funzioni strategiche.

Per l'attuazione degli obiettivi assunti il Piano ha introdotto un metodo che consente di valutare e concordare le scelte anche nella fase attuativa del PTCP e garantisce nel lungo periodo il controllo delle esternalità negative o positive che molti interventi, proposti alla scala comunale, producono anche su altre aree territoriali.

Tale approccio nasce anche dalla consapevolezza che la rigidità di piani meramente localizzativi risulta spesso inadatta alla dinamicità dei processi economici che il Piano, compatibilmente con l'obiettivo di sostenibilità assunto, intende promuovere e sostenere.

Il piano coerentemente con quanto premesso individua pertanto:

- alla Tavola 1 la localizzazione di massima delle aree o interventi di rilevanza sovracomunale, strategici per la provincia, la maggior parte dei quali già oggetto, nel processo di costruzione del piano, di accordi con gli enti interessati e che pertanto hanno ottenuto un'ampia condivisione alla scala locale (tali aree e interventi sono elencati e descritti nelle schede allegate al paragrafo);
- al capitolo 4 gli interventi sovracomunali che, anche se non strategici per l'intera provincia, sono rilevanti per gli ambiti territoriali omogenei d'area vasta;
- le procedure di attuazione che tramite la normativa di piano consentono, in fase di attuazione del PTCP, la gestione degli aspetti sovracomunali attraverso gli strumenti urbanistici comunali e la programmazione negoziata e ne assicurano, sia in termini di accessibilità che di inserimento paesistico-ambientale, la compatibilità agli obiettivi di piano.

Il Piano affianca a questo primo programma strategico di scala provinciale idonei strumenti per la sua modifica e integrazione, sulla base dell'iniziativa delle amministrazioni comunali, attraverso l'individuazione di categorie di intervento riconosciute di rilevanza sovracomunale in considerazione delle loro potenziali ricadute sui sistemi territoriali provinciali.

La definizione del percorso di attuazione contenuta nel Piano e l'individuazione di categorie funzionali che possono produrre effetti sovracomunali sono stati costruiti con la finalità di promuovere:

- il principio di sussidiarietà e di condivisione delle scelte;
- la partecipazione dei Comuni nei processi decisionali futuri;
- localizzazioni e condizioni di accessibilità che garantiscono la compatibilità e sostenibilità delle scelte future rispetto agli obiettivi assunti dal piano, soprattutto in riferimento alle condizioni di accessibilità definite nelle Tabelle 1 e 2 allegate alla normativa di piano;
- la compatibilità paesistico-ambientale delle scelte, al fine di garantire requisiti urbanistici, morfologici e tipologici adeguati e assicurare la mitigazione degli impatti, l'inserimento paesistico-ambientale e la compatibilità ecologica delle trasformazioni.

In considerazione delle potenziali ricadute sui sistemi territoriali, sono considerati "*interventi di rilevanza sovracomunale*" le seguenti categorie di intervento:

- grandi strutture di vendita;
- strutture espositive o legate a manifestazioni fieristiche di rilevanza provinciale o sovraprovinciale;
- centri congressi e funzioni ricettive annesse;
- ospedali e centri per l'assistenza medica di livello sovracomunale;
- istituti per l'istruzione universitaria;
- centri per lo spettacolo di livello sovracomunale;

- attrezzature per lo sport o ricreative di eccellenza, idonee ad ospitare manifestazioni di rilievo provinciale, regionale o nazionale;
- insediamenti direzionali e terziari di livello sovracomunale ;
- insediamenti per la logistica intesa come attività di stoccaggio, movimentazione e trasporto merci e per attività produttive che contemplino elevata movimentazione di merci ;
- insediamenti produttivi ed aree ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale.

L'attuazione delle aree e interventi di rilevanza sovracomunale è di norma subordinata alla redazione del Piano attuativo di interesse sovracomunale o ad altre forme di programmazione negoziata, come meglio disciplinato nella normativa di piano.

Per la sua influenza a livello territoriale il Piano ha approfondito anche la tematica del commercio che però, in riferimento alla normativa specifica di riferimento, ha un'impostazione a se stante¹⁷. La normativa di piano per il settore della distribuzione definisce specifici indirizzi volti a garantire la compatibilità paesistico-ambientale degli interventi, ad assicurare il ricorso a soluzioni tipologiche adeguate, a promuovere mix funzionali e ad evitare la compromissione della rete infrastrutturale. In relazione alle specifiche competenze attribuite dalla normativa alla Provincia in tema di grandi strutture di vendita il Piano introduce per tali interventi di trasformazione lo strumento del parere di compatibilità espresso dalla Provincia in sede di conferenza di servizi sulla base dei seguenti obiettivi e indirizzi :

- contenimento del consumo di suolo agricolo e mantenimento del suo livello di produttività;
- corretto inserimento paesistico e assunzione di adeguati interventi di mitigazione ambientale;
- adeguate condizioni di accessibilità.

Coerentemente all'obiettivo assunto dal Piano di promuovere e sviluppare la competitività del sistema produttivo milanese che riveste, anche rispetto al contesto economico europeo, per capacità di produrre ed innovare, per tradizioni industriali, per ricchezza di capitale e di imprenditorialità, una grande importanza il PTCP promuove lo sviluppo e, in particolare, la riqualificazione delle aree industriali incentivando lo sviluppo delle aree ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale¹⁸.

Questo aspetto, rilevante soprattutto in relazione all'obiettivo trasversale di valorizzazione economica individuato nelle *Linee guida del PTCP*, ha determinato la scelta di sostenere lo sviluppo del sistema produttivo e, in particolare, di promuoverne la qualificazione in campo ambientale attraverso l'incentivo alla localizzazione in aree dotate di adeguate infrastrutture e servizi, che consentano un contenimento del consumo e della frammentazione di suolo, e alla promozione dell'innovazione anche attraverso la diffusione di forme di certificazioni ambientali.

¹⁷ Per una trattazione completa dell'argomento si rimanda al paragrafo successivo.

¹⁸ Per una trattazione completa dell'argomento si rimanda al paragrafo 3.3.6

inoltre, le linee urbane del Comune di Milano Gobba – Precotto, Certosa – Bovisa – Maciachini e Garibaldi - Axum.

Il PTCP inoltre individua la necessità di verificare la realizzazione di due interventi tangenziali, come indicato nel "Documento Strategico di Indirizzo" del PBMT; il primo con andamento est-ovest nella fascia maggiormente urbanizzata a nord del Comune di Milano, come collegamento tra le linee su ferro esistenti oppure proposte (ad esempio il prolungamento della linea tranviaria 12 da Milano Roserio a Bollate) e il secondo nel continuum urbanizzato tra Milano Bisceglie e Rozzano attraverso i Comuni di Cesano Boscone, Corsico, Buccinasco e Assago, sempre con la funzione di interconnessione delle linee su ferro esistenti o programmate, come il prolungamento della linea M2 da Milano Famagosta ad Assago. È inoltre in fase di studio l'opportunità di completare con altre tratte interperiferiche le linee di cui sopra, per costituire un sistema circolare completo nella prima cintura milanese.

Per Monza il PTCP recepisce le indicazioni per la realizzazione di un sistema metro-tranviario che colleghi la M1 al centro di Monza, alla Villa Reale ed all'ospedale Sacco.

Trasporto pubblico su gomma

La Provincia di Milano, attraverso il Programma Triennale dei Servizi (PTS) ai sensi della L.R. 22/1998, definisce l'assetto della rete in funzione dell'applicazione del regime di affidamento dei servizi mediante procedura concorsuale. Il PTCP, coordinatamente con il PBMT, propone di razionalizzare il sistema degli autoservizi privilegiando il ruolo di adduzione alla rete di forza su ferro, in funzione della maggior capacità di trasporto di quest'ultima. Il PTCP, recependo le indicazioni del PTS, individua la possibilità di valutare l'utilizzo di tecnologie innovative per servizi bus "personalizzati", a chiamata, a percorso variabile in particolare nelle aree a domanda debole e su percorsi trasversali.

Per quanto attiene il sistema tariffario, il PTCP evidenzia la necessità di una verifica del sistema orientata al raggiungimento dell'obiettivo generale della correlazione tra tariffa e lunghezza del viaggio, con modalità che favoriscano l'integrazione su tutto il territorio provinciale. Al fine di favorire inoltre la massima integrazione della mobilità andrà ridefinita l'area milanese conurbata caratterizzata dall'utilizzo della tariffa unica.

Centri di interscambio

Il piano riconosce a tali nodi importanza centrale e peculiarità di riferimento per la programmazione delle attività insediative; nei confronti di tale tema il piano ha un approccio prevalentemente territoriale, tenendo comunque in dovuta considerazione le caratteristiche trasportistiche e funzionali dei nodi. Da un lato, quindi, il piano definisce le caratteristiche dell'interscambio per un funzionamento corretto dal punto di vista trasportistico (percorsi ciclo-pedonali di accesso, parcheggi di corrispondenza, fermate bus); dall'altro lato, il piano indica il ruolo di centralità urbana che i centri di interscambio potranno avere nell'ambito delle politiche territoriali/insediative, proprio in funzione del loro elevato livello di accessibilità.

Il piano individua gli interscambi per il loro livello prestazionale, distinguendo:

- interscambi "con caratteristiche di intermodalità di eccellenza" (sistema aeroportuale, servizi ferroviari a lunga percorrenza e di rilevanza regionale, rete metropolitana, trasporto automobilistico), che garantiscono interscambi tra servizi di valenza internazionale, nazionale e regionale e necessitano di dotazioni infrastrutturali di elevata capacità: zone attrezzate per il parcheggio degli autoveicoli, zone di sosta per gli attestamenti dei mezzi pubblici su gomma e dei taxi, aree attrezzate con servizi per l'utenza;

- interscambi "di rilevanza sovralocale" (servizi ferroviari regionali, autolinee extraurbane, trasporto automobilistico), che raccolgono utenza anche da bacini esterni al territorio regionale o provinciale e necessitano di dotazioni infrastrutturali di elevata capacità: zone attrezzate per il parcheggio degli autoveicoli, zone di sosta per gli attestamenti dei mezzi pubblici su gomma, aree attrezzate con servizi per l'utenza;
- interscambi "con la metropolitana" ("porte del sistema metropolitano" in quanto garantiscono interscambi tra vettori del servizio suburbano e urbano del Comune di Milano), che necessitano di specifiche dotazioni infrastrutturali: parcheggi di corrispondenza per gli autoveicoli, zona di sosta per gli attestamenti dei mezzi pubblici su gomma;
- interscambi "con caratteristiche di intermodalità locale" (servizi ferroviari di rilevanza locale, trasporto automobilistico, mobilità ciclabile), che necessitano di contenute dotazioni infrastrutturali: parcheggi per gli autoveicoli, fermate dei mezzi pubblici su gomma, accessibilità ciclabile.

Gli interscambi di eccellenza, di rilevanza sovralocale e gli interscambi con la metropolitana sono riportati nella Tavola 1; gli interscambi con caratteristiche di intermodalità locale, non indicati espressamente nella tavola, corrispondono a tutte le stazioni/fermate di SFR non individuate come interscambi di altro livello.

Il piano intende promuovere, coordinatamente con il PBMT, la definizione e lo sviluppo degli interscambi, in particolare, per gli interscambi di eccellenza e di rilevanza sovralocale, mediante Strumenti di programmazione negoziata o Piani attuativi di interesse sovracomunale. Per gli altri livelli il piano prevede la redazione di piani attuativi o studi di inquadramento volti alla localizzazione delle funzioni strategiche di rango sovracomunale.

I temi prioritari che vengono assunti dal PTCP sono:

- definizione progetti di potenziamento del sistema dei nodi di interscambio modale con SFR ed in particolare presso le seguenti stazioni: fiera Rho-Però, Rogoredo, Monza, Magenta, Albairate, Gaggiano, Romolo, Porta Romana, Locate Triulzi, Melegnano, Melzo, Pozzuolo Martesana, Cassano d'Adda, Carnate Usmate, Arcore, Seregno, Cesano Maderno, Seveso, Garbagnate Milanese, Bollate nord, Vanzago, Parabiago, Castano Primo;
- definizione progetti di potenziamento del sistema dei nodi di interscambio modale con metropolitana presso Assago Milanofiori, Affori-Comasina, Monza Bettola e sviluppo approfondimenti progettuali per interscambi in corrispondenza degli ipotizzati prolungamenti metropolitani.

Strutture per le merci e logistica

Per quel che riguarda il tema della mobilità delle merci, è utile ricordare che il piano persegue l'obiettivo di ridurre l'impatto che il settore oggi ha sulle reti di mobilità; per far ciò il piano da un lato prevede la realizzazione di tutti quegli interventi volti ad aumentare la quota dei sistemi di trasporto meno impattanti (essenzialmente la ferrovia), dall'altro propone modelli organizzativi e insediativi delle attività del settore che abbiano minori impatti territoriali.

Il piano ritiene quindi indispensabile che si provveda a realizzare tutte le infrastrutture necessarie ad offrire un servizio ferroviario merci più concorrenziale (soprattutto in termini di tempi e di affidabilità), i nuovi terminal intermodali, le piattaforme logistiche specializzate, gli scali di smistamento, sistemi di raccordo per gruppi di imprese. Grande importanza assume anche la necessità di realizzare linee ferroviarie nuove, in modo che il traffico merci non debba fare i conti con la saturazione delle tratte; si tratta

essenzialmente degli assi principali nord-sud ed est-ovest comprese eventuali gronde, senza dimenticare le direttrici transalpine e le connessioni con i porti.

Il piano fa proprio il quadro regionale composto da una corona interna di impianti di dimensioni medio-piccole (Segrate, Melzo, Desio, Certosa, Rho, Vittuone), affiancati da piattaforme locali (Smistamento), ed una seconda corona più esterna di impianti più complessi (Busto-Gallarate, Malpensa Cargocity, Novara, Casalpusterlengo-Bertonico, Montello, Lucino). Si sottolinea in ogni caso la necessità di individuare e approfondire altre localizzazioni soprattutto nella fascia più prossima al capoluogo milanese.

Oltre agli interventi sulle infrastrutture, il piano introduce anche l'importante concetto dell'organizzazione della domanda secondo modelli meno impattanti; attraverso i "criteri localizzativi". Il piano prescrive alle attività a forte impatto sulle reti di localizzarsi prioritariamente in posizioni particolari, ad esempio in prossimità di scali ferroviari, in modo che la movimentazione di merci possa avvenire convenientemente via treno. Ciò vale soprattutto per le imprese che si occupano di movimentazione e stoccaggio di merci, la cui localizzazione, secondo criteri che tengano conto prevalentemente della disponibilità delle reti, produce sicuramente effetti meno impattanti sulle reti medesime.

La viabilità

Per quanto riguarda la viabilità, il PTCP persegue l'obiettivo della razionalizzazione del sistema esistente, sottolineando la prioritaria necessità di riqualificare e riorganizzare la rete in modo gerarchico, al fine di evitare l'intenso ed indifferenziato utilizzo della rete che è oggi rilevante causa della saturazione delle capacità delle strade. È cioè necessario fluidificare la circolazione laddove il traffico di un certo tipo utilizza impropriamente strade destinate ad altri tipi di spostamento (come già descritto nelle analisi, le autostrade sono utilizzate per spostamenti di breve raggio e le strade locali come percorso alternativo per spostamenti medio-lunghi). Come per le ferrovie, gli interventi assunti a riferimento dal piano mirano ad incrementare l'estensione della rete principale al fine di fornire itinerari efficienti ai flussi di traffico di media-lunga percorrenza, risolvendo i problemi generati dall'attuale uso intensivo e non specialistico della rete.

Particolare attenzione è dedicata al tema della "trasversalità", sia nella porzione settentrionale della provincia (Sistema Viabilistico Pedemontano), che lungo le aree ad est ed ovest dell'area milanese (Malpensa-Boffalora-Vigevano e tangenziale est esterna). Inoltre, vengono individuati interventi per risolvere i problemi di congestione di particolari nodi o di assi storici inglobati in "conurbazioni lineari dense", per rispondere alla necessità di collegamento delle funzioni di importanza regionale (aeroporti, fiera, centri merci). Anche in questo caso, come per le ferrovie, la maggior specializzazione delle reti si otterrà grazie alla realizzazione di nuovi assi da dedicare ai flussi di livello regionale.

Per la maglia autostradale il piano pone il problema della revisione dei criteri di tariffazione e dei medesimi sistemi di esazione, proponendo ad esempio di favorire l'uso delle autostrade laddove parallele a congestionati assi storici.

Ma se in termini di "portata" gli interventi sulla grande maglia sono certamente più significativi, altrettanto importanti sono una serie di minori interventi di potenziamento della maglia provinciale e locale assunti dal PTCP ed indispensabili per un reale miglioramento dell'intero sistema. Si tratta di interventi su strade minori, che hanno come obiettivo la fluidificazione degli itinerari complementari (attraverso la realizzazione di circonvallazione dei centri storici, ad esempio), la messa in sicurezza ed il recupero anche qualitativo degli ambiti urbani.

I temi prioritari che vengono assunti dal PTCP sono:

- Grandi interventi per l'area nord e nord-ovest, realizzazione Malpensa-Boffalora, variante SS 33 "del Sempione", completamento Rho-Monza e accessibilità Fiera Rho-

- Pero, completamento progetti e avvio opere per il Sistema Viabilistico Pedemontano, riqualificazione del tracciato storico della SP 44 bis tra Milano e Lentate sul Seveso;
- Definizione quadro degli interventi nell'area sud-ovest, valutazioni ipotesi di potenziamento asse Magenta-Abbiategrasso-Vigevano, asse Abbiategrasso-Milano, e riqualificazione viabilità esistente lungo gli assi Abbiategrasso/Gaggiano-Binasco-Melegnano;
 - Definizione quadro degli interventi nell'area est, nuova connessione A1 - A4 (tangenziale est esterna), nuova connessione con Brescia, realizzazione potenziamenti assi radiali Pallese, Cassanese, Rivoltana, riqualificazione e messa in sicurezza della SP 39 e della SS 9;
 - Realizzazione interventi prioritari sulla viabilità provinciale (risoluzione incroci critici, circonvallazioni centri urbani, potenziamento principali direttrici, ecc.);
 - Definizione quadro degli interventi per risolvere i problemi di congestione sui tratti di penetrazione in Milano delle radiali;
 - Valutazione delle moderne tecnologie per la tariffazione delle autostrade e revisione dei criteri di esazione.

Rapporti con la pianificazione degli insediamenti e indirizzi per una progettazione ecocompatibile

La programmazione delle infrastrutture per la mobilità, intesa come somma di interventi strategici riconducibili allo schema di riferimento delineato nella parte precedente, è tra le azioni di piano che concorrono in modo più incisivo alla trasformazione dell'assetto insediativo e sulle quali può trovare appoggio un disegno di riorganizzazione, sia sotto il profilo funzionale che sotto quello degli impatti sull'ambiente fisico.

Per valutare il rapporto tra le scelte insediative e le infrastrutture, il PTCP prevede che i comuni, in sede di avviamento di revisione degli strumenti urbanistici dedichino particolare attenzione a tali, possibili, interferenze.

L'azione sul sistema delle infrastrutture non si esaurisce tuttavia nel momento programmatico e le scale di intervento su cui operare nella prospettiva dell'ecosostenibilità delle trasformazioni risultano molto differenziate, spaziando dal governo dei fattori di localizzazione alle indicazioni tecniche ed all'adozione di modelli di riferimento per gli interventi infrastrutturali, tesi a introitare le componenti ambientali ed il paesaggio nella pratica delle progettazioni pubbliche e private. Gli obiettivi di ecosostenibilità, sviluppo compatibile e valorizzazione paesistica che informano tutto l'impianto conoscitivo, previsionale e normativo del piano, possono trovare concreta applicazione in una riconsiderazione dell'intero percorso decisionale e realizzativo delle infrastrutture, dalla fase di attribuzione delle priorità, a quella delle scelte di localizzazioni e tracciati, alla fase infine della definizione progettuale che, superando la concezione dell'intervento di mitigazione a posteriori, assuma il riequilibrio insediativo ed ecologico ed il rispetto del contesto paesaggistico-ambientale quali criteri guida.

Per ciascuna delle fasi richiamate, il piano detta disposizioni, applicabili in via generale o su base volontaria, come di seguito meglio dettagliato, che tratta nell'ordine: della dotazione di accessibilità quale essenziale requisito per le scelte insediative e delle procedure istituite per valutarla, delle indicazioni per regolare le interferenze tra insediamenti e rete viabilistica e per garantirne la funzionalità, delle indicazioni per l'integrazione ambientale delle reti infrastrutturali e, infine, della rete provinciale della ciclabilità, quale ulteriore campo di sperimentazione di politiche della mobilità in chiave ecosostenibile.

Per determinare il livello e la valenza delle iniziative comunali il PTCP attribuisce un punteggio, differenziato per ciascun indicatore, che varia da 0,5 a 3 in funzione dello scostamento dalla soglia limite indicata come minima nella fase precedente. Oltre a questo un Comune potrà ottenere un punteggio di 0,5 per ogni politica di riqualificazione urbanistica e ambientale attivata.¹⁵

Sono previsti tre livelli di incentivazione proporzionalmente al punteggio raggiunto:

- se il punteggio è uguale o superiore a 5, la quota di espansione ammessa può essere aumentata al massimo in ragione del 1%¹⁶; in alternativa è possibile accedere a un co-finanziamento per una quota massima del 20% rispetto al valore di riferimento della classe di appartenenza;
- se il punteggio è uguale o superiore a 8, la quota di espansione ammessa può essere aumentata al massimo in ragione del 2%, in alternativa è possibile accedere a un co-finanziamento per una quota massima del 40% rispetto al valore di riferimento della classe di appartenenza;
- se il punteggio è uguale o superiore a 11, la quota di espansione ammessa può essere aumentata al massimo in ragione del 3%, in alternativa è possibile accedere a un co-finanziamento per una quota massima del 60% rispetto al valore di riferimento della classe di appartenenza.

Vale la pena sottolineare ancora una volta che le forme di incentivazione e il meccanismo premiale sono associati agli Indicatori di Sostenibilità e alle Politiche e azione di riqualificazione a prescindere dal consumo di suolo, ovvero indipendentemente dalle previsioni insediative di sviluppo che comportano l'utilizzo delle quote previste in termini di incremento della superficie urbanizzata. Questo significa che qualsiasi variante di PRG verrà valutata secondo gli stessi parametri indicati in questa sezione: pertanto anche varianti di PRG finalizzate al recupero dei centri storici, alla riconversione o al riuso di aree già urbanizzate potranno accedere alle quote di co-finanziamento previste, nel rispetto del punteggio raggiunto durante la fase di verifica di compatibilità con il PTCP.

3.3.3 I centri di rilevanza sovracomunale

Nel tessuto insediativo storico provinciale, caratterizzato da una maglia urbana policentrica in cui si è sviluppata una rete importante di relazioni tra centri polarizzanti e ambiti territoriali d'influenza, emerge da sempre per dimensione e ruolo la centralità di Milano, evidente non solo a livello provinciale ma anche europeo.

L'urbanizzazione degli ultimi decenni, determinando la saldatura dei centri abitati in forma di conurbazione, ha in parte compromesso il sistema a rete e accentuato sempre più il ruolo nodale di Milano. All'interno di questo impianto sono però tuttora riconoscibili centri urbani caratterizzati dal ruolo di polarità attrattiva che svolgono rispetto al territorio circostante e all'interno della rete policentrica della provincia.

Il Piano, anche attraverso il riconoscimento dei 12 ambiti territoriali omogenei di area vasta, intende consolidare, valorizzare e potenziare il policentrismo, individuando i centri urbani che, per dotazione infrastrutturale e di servizi esistente o prevista, opportunità territoriali, ambientali e paesaggistiche, garantiscono una buona complessità urbana e svolgono un effettivo ruolo di "polarità" all'interno dell'ambito di riferimento.

¹⁵ Si vedano le Tabelle 6 e 7 allegate alle Norme di Attuazione del PTCP.

¹⁶ La percentuale aggiuntiva fa riferimento alla superficie urbanizzata alla data di adozione dello strumento urbanistico, ovvero è 1% (nei casi successivi 2% o 3%) della superficie urbanizzata alla data di adozione.

Questa impostazione è strettamente coerente con l'obiettivo strategico, definito nelle *Linee guida del PTCP*, di promuovere le potenzialità locali e il sistema policentrico e con la scelta nodale di coordinare politica insediativa e sistema della mobilità.

Una maglia policentrica ha infatti riflessi positivi anche su altre tematiche, non solo territoriali, quali la mobilità, la qualità e l'efficienza dei servizi, la competitività dei sistemi economici locali.

Il ruolo assegnato dal PTCP al Comune "centro" è infatti funzionale a garantire:

- la coerenza tra sistema insediativo e sistema della mobilità;
- la fruibilità diretta dei servizi di scala urbana;
- una buona accessibilità dei servizi sovracomunali tramite il trasporto pubblico;
- la facilità di spostamento a medio-lungo raggio attraverso sistemi di trasporto pubblico.

Inoltre la presenza di più centri che siano sufficientemente strutturati, da un punto di vista urbano, per accogliere iniziative anche importanti di tipo produttivo o per l'insediamento di funzioni di servizio di livello elevato alle attività economiche presenti, consente di incrementare e potenziare il sistema complessivo milanese che, come è ormai assodato, poggia la propria forza sia sulle grandi aziende storiche ma anche e soprattutto sulla piccola e media impresa diffusa sul territorio provinciale.

La strategia proposta dal Piano è fondata sul riconoscimento delle centralità storiche dell'area milanese che già chiaramente hanno questo ruolo rispetto all'ambito territoriale di riferimento quali, ad esempio, Abbiategrasso, Monza, Magenta, ecc., e sulla individuazione di nuovi centri di rilevanza sovracomunale.

Infatti alcuni Comuni, pur non avendo un ruolo storico di centralità, presentano molte potenzialità per assumerlo in quanto dotati di :

- grandi aree strategiche, anche da sottoporre a trasformazione;
- elevate condizioni di accessibilità pubblica e/o privata, esistente e/o programmata;
- presenza o previsione di importanti punti d'interscambio modale;
- buona dotazione di servizi di carattere sovracomunale.

Le scelte operate e recepite dal PTCP per l'assetto infrastrutturale quali, prolungamenti delle linee del sistema metropolitano o metrotranvie, potenziamento delle stazioni nell'ambito del SFR, potenziamento dei nodi di interscambio multimodale e miglioramento dell'accessibilità viabilistica, garantiscono condizioni di forte accessibilità alle polarità individuate.

Per i centri di rilevanza sovracomunale la normativa e gli indirizzi di Piano prevedono una serie di misure volte a valorizzare il loro ruolo di polarità urbana, quali:

- sostegno alla localizzazione di funzioni ad elevata frequentazione di pubblico attraverso cofinanziamenti provinciali finalizzati alla realizzazione di infrastrutture e servizi di supporto;
- sostegno del commercio al dettaglio nel centro urbano attraverso la partecipazione a progetti che creano sinergie tra attività private e servizi e portano alla rivitalizzazione dei centri storici;
- possibilità di utilizzo, rispetto agli altri Comuni, di una quota aggiuntiva di consumo di suolo, condizionata alla definizione di un accordo di pianificazione con i Comuni imitrofi

Il PTCP introduce l'Accordo organizzativo di pianificazione con la finalità di far convergere più Comuni su scelte strategiche di interesse sovracomunale ed eventualmente promuovere forme di perequazione territoriale.

All'Accordo organizzativo di pianificazione partecipano: la Provincia di Milano, il Comune definito "Centro di rilevanza sovracomunale", tutti i Comuni confinanti con quest'ultimo

ed eventuali altri Comuni della provincia che abbiano con esso strette interrelazioni funzionali o territoriali.

Stabilito che il riconoscimento e l'ampia condivisione del rango di centro sovracomunale costituiscono i presupposti fondamentali per garantire, nella fase di attuazione del PTCP, l'effettivo ruolo che tali centri andranno ad assumere soprattutto in relazione alle scelte di localizzazione di funzioni di grande importanza sono stati individuati, oltre al Comune di Milano, i seguenti Comuni: Vimercate, Monza, Seregno, Sesto S. Giovanni, Rho, Legnano, Castano Primo, Magenta, Abbiategrasso, Rozzano, San Donato Milanese, Melegnano, Gorgonzola e Cassano d'Adda.

Vimercate

Il ruolo di polarità di Vimercate in Brianza si è venuto caratterizzando storicamente in quanto riferimento socio-economico per i Comuni del nord-est di Milano.

Dotazione esistente. La polarità del Comune di Vimercate è data dalla presenza di numerosi servizi di livello sovracomunale (ospedale, polo scolastico, cinema multisala, ecc.) e di insediamenti anche terziari e direzionali legati prevalentemente ad attività tecnologiche innovative. Dal punto di vista viabilistico, la centralità del Comune deriva dal collegamento nord-sud (Lecco-Milano) rappresentato dal tracciato della Tangenziale Est e dal collegamento est-ovest della SP 2. L'area è fortemente caratterizzata dal punto di vista ambientale, sia per gli aspetti orografici (l'ambito del torrente Molgora e i primi rilievi del sistema precollinare) sia per il ruolo dell'agricoltura che ancora contraddistingue il paesaggio, sia per la presenza di parchi storici e aree verdi protette (Parco del Molgora).

Potenzialità. Il ruolo di polarità acquisito da Vimercate vedrà nei prossimi anni una conferma e un potenziamento con la localizzazione di nuove funzioni strategiche, tra cui il nuovo ospedale e il polo universitario-tecnologico, e l'istituzione del Parco agricolo sovracomunale "della Cavallera", di connessione tra i Parchi del Lambro e del Molgora. Dal punto di vista delle infrastrutture, il territorio sarà interessato da interventi viabilistici di grande portata, oggi allo studio all'interno del sistema viabilistico pedemontano, e dal prolungamento della linea M2 che favorirà la localizzazione di un interscambio ferro/gomma (MM/stazione bus e parcheggio privati) di importanza strategica per molti Comuni del Vimercatese.

Monza

Monza, la città più importante della Brianza sia sotto il profilo economico che demografico e culturale, svolge da sempre il ruolo di centro guida per l'economia e i servizi dell'intero territorio brianteo.

Dotazione esistente. Il buon livello di accessibilità ferroviaria (linee FS Milano-Monza-Chiasso e Milano-Monza-Tirano) e stradale (A4 Torino-Venezia, Tangenziale Nord, SS 36 "Valassina", SS 527 "Bustese") con la presenza di grandi funzioni socio-economiche (tribunale, università, sede decentrata della Provincia di Milano, centro espositivo fieristico, ospedale) al servizio dell'intero sistema urbano del nord Milano, hanno rafforzato nel tempo il ruolo di centralità urbana del Comune di Monza. L'economia, in particolare è caratterizzata dalla presenza di una terziarizzazione molto accentuata e da un sistema produttivo legato soprattutto ai settori del tessile e della meccanica. A Monza, inoltre, sono presenti impianti sportivi di richiamo nazionale e internazionale come lo Stadio Brianteo e l'Autodromo e un cospicuo patrimonio di alto valore storico e paesistico, tra cui un rilevante centro storico, la Villa Reale e il suo Parco e il Parco

Regionale della Valle del Lambro, che costituisce la "spina" verde del sistema paesistico ambientale del nord Milano.

Potenzialità. Il ruolo di polarità acquisito da Monza sarà ulteriormente rafforzato con la realizzazione dei progetti di riqualificazione e trasformazione urbana previsti. Tra questi vanno ricordati il polo culturale e di servizi nella Villa Reale e il centro polifunzionale nell'area Rondò dei pini in cui, oltre a diverse funzioni direzionali e commerciali, verrà insediata la nuova "Cittadella Giudiziaria". Infine, i progetti di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture viabilistiche, tra cui l'interramento della SS 36 e la variante alla SP 6 nell'ambito del sistema pedemontano, ferroviarie (FS Milano-Monza-Molteno-Lecco) e del sistema di trasporti pubblici a guida vincolata di connessione con Milano, sono cruciali nel rafforzamento del ruolo di centralità urbana di Monza rispetto al territorio della Brianza.

Seregno

Il rapporto e il ruolo di polarità che la città di Seregno sta intraprendendo con i Comuni dell'area nord-ovest della Brianza e con il contesto territoriale ed economico della Brianza "Comasca", benchè riconoscibile, appare oggi in forte crescita e si consoliderà con la realizzazione dei progetti di riqualificazione urbana e ambientale previsti.

Dotazione esistente. La città ospita strutture sanitarie, scolastiche e socio-culturali di livello sovracomunale, ed infrastrutture per il trasporto pubblico e la mobilità di livello regionale. In particolare, il nodo ferroviario di Seregno, di intersezione tra la linea ferroviaria FS Milano-Chiasso, il tracciato FNM della Saronno-Cesano M.-Seregno e quello FS Seregno-Carnate-Bergamo, riveste importanza strategica per il potenziamento del Sistema Ferroviario Regionale, anche nel quadro dell'accessibilità all'aeroporto Malpensa. La particolare sensibilità per gli aspetti di tutela e salvaguardia paesistico-ambientale, ha favorito l'avvio di azioni strategiche per il territorio, volte all'attuazione di una rete ecologica di connessione tra gli ambiti protetti e le aree non edificate.

Potenzialità: Il ruolo ricoperto da Seregno subirà certamente una decisa evoluzione con l'attuazione degli interventi previsti in tema di riqualificazione urbana, infrastrutturale e paesistica. A tal fine sarà molto importante la riqualificazione delle aree dismesse nella zona della stazione, area ad alta accessibilità che si configura come nodo d'interscambio fondamentale per il sistema ferroviario della Brianza. In questo senso sono strategici i progetti di riorganizzazione e potenziamento del nodo ferroviario, la realizzazione di collegamenti tra le fermate e i parcheggi in sinergia con la localizzazione di servizi e funzioni di livello sovracomunale (museo, biblioteca, multisala). Assumono particolare rilievo, sia per la fruizione del territorio che per la valorizzazione ambientale, le ipotesi di ampliamento del PLIS della Brianza Centrale, di realizzazione di percorsi ciclopedonali e di corridoi verdi che connettono il sistema dei parchi della Brianza centro-occidentale (Lambro, Grugnotorto-Villoresi, Groane, Brughiera Briantea).

Sesto San Giovanni

Il Comune di Sesto S.Giovanni, dai primi del '900 simbolo dello sviluppo della grande industria fordista, ha scelto di affrontare la transizione verso una economia post-industriale (sviluppo dell'industria ad alta tecnologia e attività di servizio alle persone e alle imprese) attraverso un lavoro di cooperazione e coprogettazione a scala sovracomunale con gli altri Comuni del nord Milano (Cinisello B., Cologno M., Bresso). Per la storia e per le dotazioni infrastrutturali che lo contraddistinguono costituisce già oggi, anche se inserito nelle aree a grande densità urbana del nord-milano, un riferimento per

7 – Area C.na Vergani (Gorgonzola)	<p>L'area gode di un'ottima accessibilità in quanto direttamente servita dalla stazione metropolitana (Gorgonzola) e situata in prossimità della SP 13. La sua localizzazione e la rilevante estensione (2.000.000 mq circa), la rendono particolarmente adatta all'insediamento di funzioni strategiche di livello provinciale.</p>
8 – Tecnoparco (Cassano d'Adda)	<p>Il progetto, ancora in fase di studio ed approfondimento, sviluppa la proposta della possibile realizzazione, nelle aree a nord-ovest di Cassano, di un centro tecnologico produttivo e di ricerca, denominato "Tecnoparco", in coordinamento con la proposta di realizzazione di un museo "Dell'Energia e dell'Acqua", da insediare sull'area dismessa dell'ex Linificio Canapificio Nazionale. La proposta intende creare una connessione tra le aree e le funzioni insediabili, attraverso la localizzazione di servizi di supporto al Tecnoparco, alla struttura museale in relazione con il Parco Regionale Adda Nord.</p>
9 - Area multifunzionale ex Falck e aree di trasformazione connesse (Sesto San Giovanni)	<p>Le aree ex-Falck di Sesto San Giovanni (Unione, Concordia Transider e Vittoria) e le aree di trasformazione connesse (Vulcano, scalo ferroviario, Decapaggio), si presentano quali aree strategiche per la loro rilevante estensione (circa 170 ha) e centralità localizzativa.</p> <p>Sono destinate ad accogliere attività produttive di beni e servizi, residenza, attività del settore produttivo/terziario/commerciale e il grande parco urbano centrale (44 ha sulle aree ex Unione e Concordia). Tale progetto di trasformazione comporterà un significativo ridimensionamento dello scalo ferroviario, sia in termini di superficie che di funzione.</p> <p>L'ambito, adiacente alla Stazione FS e fermata M1, sarà attraversato dalla prevista metrotranvia urbana e dal previsto viale urbano e sarà connesso al peduncolo autostradale.</p>
10 – Ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperti e TPM (Monza)	<p>La proposta prevede la riqualificazione delle storiche aree dismesse ex Fossati Lamperti di proprietà comunale, nonché delle aree TPM, attraverso la realizzazione di un mix funzionale finalizzato alla formazione di una nuova centralità urbana in connessione con la vicina stazione ferroviaria e in corrispondenza della futura stazione metropolitana. Il progetto individua un'importante dotazione di spazi di uso pubblico e a verde in connessione con il sistema del verde esistente.</p>
12 - Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovracomunali Villa Reale e Parco - (Monza)	<p>L'area interessata dalla Villa Reale e dal Parco di Monza e' oggetto di riqualificazione ai fini dello sviluppo di un polo culturale e servizi di eccellenza, nonché di attrezzature sportive e ricreative di interesse sovracomunale.</p> <p>Gli interventi sono in corso di realizzazione anche mediante l'attuazione di Accordi di Programma tra i Comuni di Monza e di Milano, la Regione Lombardia e i Ministeri competenti.</p>

13 - Centro servizi polifunzionale Rondò dei Pini (Monza)	L'intervento, oggetto di Accordo di Programma tra il Comune di Monza, la Regione Lombardia e i Ministeri competenti, prevede l'insediamento delle seguenti principali funzioni: "cittadella giudiziaria", funzioni direzionali, commerciali e servizi.
14 - Area ex Lombardia Petroli (Villasanta)	L'area, originariamente occupata da impianti di raffinazione e stoccaggio di idrocarburi, è ormai quasi interamente dismessa. L'ipotesi progettuale prevede la localizzazione di servizi e funzioni di livello sovracomunale. Si tratta di un intervento strategico sia per le consistenti dimensioni dell'ambito (300.000 mq) che per il buon livello di accessibilità.
15 - Centro universitario tecnologico (Desio)	L'intervento prevede la realizzazione di un Polo Universitario Tecnologico da localizzarsi nell'ambito del progetto di recupero dell'area dismessa dello stabilimento ex Autobianchi.
16 - Centro servizi terziario (Seregno)	L'intervento è previsto nell'ambito degli accordi avviati al fine di coordinare gli interventi infrastrutturali, urbanistici e ambientali nel nodo ferroviario di Seregno. Prevede la localizzazione di servizi e funzioni qualificanti (di tipo culturale, formativo, di ricerca, di terziario) nel tessuto urbano, riutilizzando aree dismesse -zona stazione FS- e vuoti urbani, incentivando l'insediamento di attività innovative, favorendo il trasporto pubblico e promuovendo spazi pedonali.
17 - Museo della fotografia (Cinisello Balsamo)	Localizzato nella seicentesca Villa Ghirlanda, il museo è frutto di un accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Cinisello Balsamo. Il museo, di interesse nazionale, ospita materiale proveniente da diversi fondi regionali e da archivi privati. Lo spazio contiene sale esposizioni, scuola di restauro, fototeca e laboratori vari per un totale di circa 2.600 mq.
18 - Polo tecnologico-produttivo (Comuni Cesano M., Ceriano L., Limbiate e Bovisio Masciago)	In un'area di circa 2 milioni di mq, di cui oltre la metà (ex ACNA) bonificata, si è sviluppato un polo produttivo di eccellente qualità che interessa il territorio dei Comuni di Cesano Maderno, Ceriano Laghetto, Limbiate e Bovisio Masciago. Si stanno avviando azioni volte alla valorizzazione e allo sviluppo dell'ambito, anche riorganizzando e riqualificando il sistema della accessibilità alle aree, al fine di realizzare un moderno "polo tecnologico" di livello nazionale e internazionale. Nell'area è prevista anche la realizzazione del Terminal Merci Groane/Cesano Maderno.
19 - Polo culturale e di servizi (Castellazzo di Bollate)	L'ambito del Castellazzo di Bollate (2 milioni di mq di verde con la seicentesca Villa Arconati), per la sua localizzazione strategica, non lontano dalle aree di grande trasformazione urbana nel tessuto altamente urbanizzato del nord Milano e interno al Parco delle Groane, costituisce una risorsa preziosa per importanti usi quali centro culturale/centro congressi.

TAVOLO INTERISTITUZIONALE

Brianza

COMUNI INTERESSATI:

Agrate, Aicurzio, Albiate, Arcore, Barlassina, Bellusco, Bernareggio, Besana Brianza, Biassono, Bovisio Masciago, Briosco, Brugherio, Burago Molgora, Busnago, Cambiagio, Comparada, Caponago, Carate Brianza, Carugate, Carnate, Cavenago Brianza, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Cogliate, Concorezzo, Comate d'Adda, Correzzana, Desio, Giuszano, Lazzate, Lentate sul Seveso, Lesmo, Limbiate, Lissone, Macherio, Meda, Mezzago, Misinto, Monza, Muggiò, Nova Milanese, Ornago, Renate, Roncello, Ronco Briantino, Seregno, Seveso, Solaro, Sovico, Sulbiate, Triuggio, Usmate Velate, Varedo, Veduggio con Colzano, Verano Brianza, Villasanta, Vimercate

TEMA	INTERVENTO	DESCRIZIONE	NOTE
Infrastrutture	Potenziamento del servizio ferroviario sulla Milano - Monza - Seregno	Interventi di miglioramento dell'offerta (aumento della frequenza dei treni) correlati con il nodo d'interscambio di Seregno.	Protocollo d'intesa per la definizione degli interventi a completamento e adeguamento del sistema dei trasporti su ferro per l'area Brianza.
	Rilocalizzazione e potenziamento stazioni linea ferroviaria Milano-Seveso	Spostamento della stazione di Affori in corrispondenza dell'interscambio con M3; rilocalizzazione stazione di Bruzzano verso Bresso; accorpamento stazioni di Cornano e Cusano; nuova stazione Cesano Sud; rilocalizzazione stazione Cesano in corrispondenza dell'incrocio con la linea Saronno-Seregno.	
	Potenziamento strutture di interscambio (di interesse locale) presso le stazioni ferroviarie di: Besana Brianza, Biassono-Lesmo-Parco, Bovisio Masciago, Buttafava, Carate Brianza-Calo, Ceriano Laghetto, Ceriano-via Milano, Cusano Milanino, Desio, Lentate sul Seveso, Lesmo, Lissone, Macherio-Canonica, Macherio-Sovico, Monza-Sobborgi, Paderno Dugnano, Varedo, Veduggio-Renate, Villasanta, Triuggio.	Individuazione/programmazione di interventi relativi alla realizzazione di parcheggi di interscambio, sosta bus e miglioramento accessibilità ciclo-pedonale	Proposta da approfondire nell'ambito della definizione del Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti della Provincia di Milano, che individuerà caratteristiche e priorità degli interventi.
	Prolungamento della linea metropolitana 5 Monza Bettola Monza - Monza IV Novembre	Prolungamento del tracciato della M5 nel Comune di Monza, su tracciato da individuare lungo la direttrice SP5 - SS36	Proposta del Comune di Monza
	Viabilità di accesso al comparto produttivo e "Area bonificata ex ACNA" e all'area logistica	Verifica e potenziamento della viabilità a supporto del comparto produttivo "Area bonificata ex ACNA", del Parco Tecnologico Cesano Maderno e dell'area logistica.	Proposta dei Comuni di Ceriano Laghetto e Cesano Maderno.
	Percorso alternativo SP 118 Meda-Cogliate a Barlassina	Individuazione del tracciato alternativo dell'attraversamento del centro storico di Barlassina e realizzazione di un sottopasso della linea ferroviaria che eliminerebbe due passaggi a livello.	Proposta del Comune di Barlassina. Accordo di Programma in via di definizione tra i Comuni di Barlassina e Lentate sul Seveso, Regione, Provincia, Ministero delle Finanze, FNM e FS.

TEMA	INTERVENTO	DESCRIZIONE	NOTE
Infrastrutture	Progetto di tracciato alternativo SP6 Besana - Monticello (Lecco)	Alternativa all'attuale attraversamento dei centri storici; valutazione delle alternative proposte (una delle quali contempla l'interramento di un tratto di strada). Sono interessati anche i Comuni di Casatenovo e Monticello in Provincia di Lecco.	Progetto del Comune di Besana Brianza e della Provincia di Lecco.
	Riqualificazione SP51 (Provincia di Lecco) e SP7 (Provincia di Milano).	Verifica ipotesi riqualificazione dei tracciati viabilistici del collegamento tra Provincia di Milano e Provincia di Lecco, anche in riferimento alla definizione del Sistema Viabilistico Pedemontano. Sono interessati anche i Comuni di Casatenovo e Monticello in Provincia di Lecco.	Verifica di fattibilità in corso, a cura di Provincia di Milano e Provincia di Lecco, Regione Lombardia
	Riqualificazione SP155 a Veduggio con Colzano.	Verifica ipotesi riqualificazione SP155 a Veduggio con Colzano al confine con la Provincia di Lecco.	Proposta del comune di Veduggio con Colzano, sulla base di uno studio di fattibilità curato da Provincia di Milano.
	Nuova strada comunale Lesmo - Biassono	Il progetto prevede una nuova arteria per l'attraversamento della valle del Lambro. Comuni interessati: Lesmo e Biassono.	Accordo sulla realizzazione dell'intervento tra i due Comuni; Proposta del Comune di Lesmo.
	Riqualificazione delle stazioni ferroviarie di Monza e Monza Sobborgi	Miglioramento dei servizi ai passeggeri attraverso la dotazione di funzioni complementari.	Accordo Regione, Comune di Monza e RFI spa
	Progetto di nuovi insediamenti Area dismessa ex SNIA e TECNO a Varedo	Il progetto prevede la realizzazione di una struttura tecnico-scientifica tematico (museo o parco tecnologico).	L'area SNIA è in fase di bonifica; Programma Integrato di Intervento in fase preliminare. Proposta del Comune di Varedo.
	Rilocalizzazione in ambiti industriali di livello sovracomunale delle attività produttive intercluse nel Parco della Valle del Lambro	La normativa del PTC del Parco prevede che vengano rilocalizzate le attività produttive attualmente inserite nel Parco. Si tratta di individuare delle potenziali aree d'interesse sovracomunale, in territori limitrofi, atte a poter ospitare tali attività.	Proposta del Comune di Verano Brianza.
	Riqualificazione area ex Parco Militare di Barlassina - Lentate sul Severo	L'area attualmente dismessa, localizzata tra la linea FNM Milano-Asso, la linea FS Milano-Como-Chiasso e la strada Milano-Meda e ha una superficie di circa 185.000 mq. E' prevista la realizzazione di residenza, produttivo, servizi socio-culturali e sportivi e di un Centro Famiglia per handicappati psico-fisici.	Accordo di Programma in via di definizione tra i Comuni di Barlassina e Lentate sul Seveso, Regione, Provincia, Ministero delle Finanze, FNM e FS.
	Potenziamento e valorizzazione di funzioni sovracomunali a Seregno	Potenziamento e valorizzazione del sistema di attrezzature sportive e del servizio specialistico ospedaliero.	Proposta del Comune di Seregno.
	Localizzazione di funzioni strategiche a Vimercate	L'area, individuata nel PRG in itinere, è localizzata in prossimità alla tangenziale. E' in corso di valutazione l'ipotesi di localizzazione del nuovo ospedale di Vimercate o di un polo Universitario (Politecnico).	Proposta del Comune di Vimercate.

TEMA	INTERVENTO	DESCRIZIONE	NOTE
Insedivativo	Proposta per un Museo/Laboratorio dell'auto e della cultura imprenditoriale a Burago Molgora	Progetto di fattibilità riguardante la realizzazione di un museo-laboratorio dell'automobile. Il progetto prevede la realizzazione di servizi di tipo culturale e ricreativo.	Proposta del Comune di Burago Molgora.
	Nuovo polo fieristico a Desio – Lissone – Muggiò.	Sul progetto, ancora in fase iniziale, è in corso la verifica di fattibilità.	Proposta del Comune di Lissone.
	Centro universitario ospedaliero a servizio dell'Università di medicina di Monza	L'ipotesi, in via di definizione, prevede anche l'insediamento di un campus universitario.	Proposta del Comune di Veduggio al Lambro.
	Riqualificazione del Torrente Tarò - Certesa	Il programma d'intervento per la riqualificazione del torrente Tarò - Certesa prevede: monitoraggio per la valutazione delle qualità delle acque, valorizzazione paesistica, rinaturazione delle sponde e valutazione del rischio idraulico.	Proposta dei Comuni di Meda, Seveso, Cesano Maderno.
paesistico - ambientale	Progetto di recupero ambientale alveo e sponde del Torrente Comasinella	Oltre al recupero ambientale del Torrente, è in fase di cantierizzazione il progetto di vasca di laminazione a Cesano M.	Proposta del Comune di Cesano Maderno
	Creazione di corridoi verdi tra il Parco del Grugnotorto - Villoresti e il Parco delle Querce, tra il Parco delle Groane e il Parco del Lura e, in generale, tra gli ambiti verdi e le aree protette esistenti e previste	Il progetto prevede il collegamento tra gli ambiti verdi e le aree protette.	Proposta dei Comuni di Cogliate, Meda, Varedo.
	Creazione e completamento di percorsi ciclo-pedonali di connessione tra gli ambiti verdi e le aree protette esistenti e previste	Si propone la redazione di progetti preliminari e l'inserimento nella programmazione triennale della Provincia.	Proposta dei Comuni di: Varedo, Seregno, Meda, Cesano Maderno e Ceriano Laghetto.
	Recupero delle fornaci dismesse	Comune interessato: Meda.	Proposta del Comune di Meda
	Recupero vecchi mulini all'interno del Parco della Valle del Lambro	Comune interessato: Verano.	Proposta del Comune di Verano Brianza.



**Provincia
di Milano**

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14/10/2003
pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Inserzioni -
n. 45 - 5/11/2003, ai sensi dell'art. 3 comma 36 della L.R. 5/1/2000 n. 1

Norme di attuazione

Ottobre 2003

TITOLO II - FORMAZIONE, ATTUAZIONE E AGGIORNAMENTO DEL PTCP***Art. 7 Procedimento di formazione e attuazione del piano: partecipazione dei Comuni***

1. Al fine di favorire la più ampia partecipazione dei comuni alla pianificazione provinciale, ai sensi dell'art. 3 comma 30 della L.R. 1/2000, la Provincia procede mediante la concertazione diretta alla codeterminazione delle scelte di pianificazione degli interessi sovracomunali con i comuni.

La concertazione si attua tramite:

- a) Tavoli Interistituzionali;
- b) Accordi organizzativi di pianificazione.

Art. 8 Partecipazione al processo pianificatorio: Tavoli Interistituzionali e Conferenza dei Comuni

1. I Tavoli Interistituzionali sono sedi di copianificazione a carattere permanente per la formazione, l'attuazione, la gestione, la modifica e l'aggiornamento del PTCP.

2. I Tavoli Interistituzionali sono costituiti da raggruppamenti di comuni appartenenti ad ambiti territoriali sovracomunali con caratteri di omogeneità rispetto a specifiche problematiche e alla presenza di forme di associazione consolidate.

3. I Tavoli Interistituzionali operano per la costruzione di un quadro conoscitivo condiviso del territorio provinciale e per l'indicazione delle condizioni per il suo sviluppo sostenibile ed esprimono valutazioni preliminari in merito agli obiettivi e alle scelte di pianificazione in fase di formazione e revisione del piano.

4. La Conferenza dei Comuni è prevista e regolata dalla L.R. 1/2000 e successive modifiche e integrazioni. Essa può articolarsi per ambiti coincidenti col territorio di uno o più Tavoli Interistituzionali.

5. Ove l'interesse e la complessità delle iniziative e degli interventi proposti dagli enti competenti e dai soggetti operanti sul territorio provinciale impongano il coinvolgimento della totalità o di una parte dei Comuni della Provincia, la Conferenza dei Comuni, anche articolata per ambiti territoriali, può svolgere funzioni propositive e consultive ai sensi della L.R. 1/2000.

6. In particolare la Conferenza dei Comuni esprime il proprio parere obbligatorio in merito alle varianti e modifiche, anche conseguenti alla stipula di accordi di programma, relativi all'assetto delle infrastrutture contenuto nella Tavola 1.

7. Nei casi di cui ai precedenti commi il parere è formalmente richiesto al Presidente della Conferenza dalla Provincia o dai Comuni nei termini e con le modalità stabilite al relativo regolamento della Conferenza.

8. La Conferenza dei Comuni esprime altresì parere preventivo sulle modifiche al PTCP non soggette a valutazione regionale.

Art. 9 Accordi organizzativi di pianificazione

1. L'Accordo organizzativo di pianificazione recepisce le scelte di pianificazione di livello sovracomunale concertate all'interno dei Tavoli Interistituzionali.

2. All'Accordo organizzativo di pianificazione è allegato un elaborato tecnico contenente il quadro dei contributi conoscitivi, delle valutazioni e degli obiettivi delle

politiche e delle conseguenti scelte pianificatorie condivise o gli approfondimenti del PTCP relativi ad ambiti territoriali sovracomunali.

3. L'Accordo organizzativo di pianificazione può assumere, quando è diretto a modificare gli strumenti urbanistici comunali, il valore di accordo di programma ai sensi della L.R. 14/1994.

Art. 10 Strumenti per l'attuazione del PTCP

1. In rapporto ai diversi contenuti e alla diversa efficacia delle sue previsioni ai sensi dell'art. 4, il PTCP si attua attraverso:

- a) il recepimento delle disposizioni di PTCP negli strumenti urbanistici comunali ai sensi del successivo art. 11;
- b) la formazione dei nuovi strumenti urbanistici comunali secondo le disposizioni del PTCP;
- c) la formazione di Piani attuativi di interesse sovracomunale di cui all'art. 9 della L.R. 23/1997, secondo le modalità previste all'art. 12;
- d) la formazione di strumenti di pianificazione e programmazione negoziata d'interesse sovracomunale;
- e) i Programmi d'Azione Paesistica ex art. 23 del PTPR e di cui all'art. 70 delle presenti norme;
- f) il coordinamento con le disposizioni dei piani e dei programmi provinciali di settore;
- g) gli accordi ai sensi dell'art. 15 della L. 241/1990.
- h) i piani e i programmi atti ad approfondire le modalità e la fattibilità delle azioni per la valorizzazione e lo sviluppo di ambiti territoriali sovracomunali che presentino caratteri di omogeneità ambientale, insediativa e socio-economica, con particolare riferimento:
 - alla definizione dell'assetto insediativo coerentemente con le condizioni socio-economiche e con il sistema generale delle infrastrutture della mobilità e con la dotazione o la previsione di servizi degli ambiti interessati;
 - all'approfondimento delle problematiche relative al sistema della mobilità;
 - all'individuazione delle politiche e delle azioni per la valorizzazione del sistema paesistico ambientale;
 - all'individuazione di strategie per l'attuazione anche con l'eventuale applicazione di modelli di perequazione intercomunale per la compensazione delle esternalità comportate dagli interventi previsti.

Art. 11 Adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PTCP

1. Ai sensi del comma 38 dell'art. 3 della L.R. 1/2000 e del comma 2 dell'art. 13 della L.R. 18/1997, qualora sia necessario, i Comuni adeguano, entro due anni dall'approvazione del PTCP, i propri strumenti urbanistici alle disposizioni del PTCP.

2. L'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali ai contenuti del PTCP avviene attraverso l'aggiornamento degli elaborati dello strumento urbanistico comunale. La relazione illustrativa dello strumento urbanistico comunale conterrà apposito capitolo che descriva le scelte adottate per attuare gli obiettivi del PTCP, con riferimento allo specifico contesto comunale, e che illustri la compatibilità e la coerenza tra la normativa dello strumento urbanistico e quella del PTCP, nonché fornisca adeguata motivazione sulle ragioni degli eventuali discostamenti da singoli indirizzi e direttive.

Art. 12 Piani attuativi d'interesse sovracomunale

1. Al fine del soddisfacimento di specifici fabbisogni non risolvibili su scala comunale, il PTCP, anche in base agli esiti dei Tavoli Interistituzionali di cui all'art. 8 e agli Accordi organizzativi di pianificazione di cui all'art. 9, subordina l'attuazione delle aree e degli interventi di rilevanza sovracomunale di cui all'art. 81 alla redazione di Piani attuativi di interesse sovracomunale ovvero alla promozione, di concerto con i Comuni interessati, di strumenti di pianificazione e programmazione negoziata.

Art. 13 Perequazione territoriale

1. La perequazione territoriale persegue la ripartizione equa tra i Comuni dei vantaggi di concentrazione insediativa e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle infrastrutture di interesse generale e degli interventi necessari alla creazione delle condizioni di sostenibilità dello sviluppo.

2. Il PTCP incentiva l'applicazione del principio della perequazione territoriale prevedendo appositi Accordi organizzativi tra i Comuni nei seguenti casi:

- a) attuazione di aree e interventi di interesse sovracomunale di cui all'art. 81;
- b) compensazione degli effetti indotti da nuove previsioni insediative comunali nei Centri di rilevanza sovracomunale di cui al successivo art. 85;
- c) attuazione e compensazione delle infrastrutture di cui alla Tavola 1, programmate e previste.

3. La Provincia partecipa al processo di formazione e di concertazione delle scelte, anche fornendo supporto tecnico e conoscitivo o destinando apposite risorse economiche.

Art. 14 Revisione del piano provinciale

1. Il PTCP ha durata a tempo indeterminato. All'approvazione di eventuali revisioni generali e parziali si applica il procedimento di cui ai commi dal 31 al 36 dell'art. 3 della L.R. 1/2000.

2. Coerentemente ai contenuti della D.G.R. 21 dicembre 2001 n. 7/7582, relativamente ai caratteri e al processo di aggiornamento del PTCP, e nel rispetto degli obiettivi generali del PTCP per la trasformazione del territorio di cui all'art. 20, non costituiscono variante al PTCP:

- a) le parziali modifiche ai progetti infrastrutturali della mobilità di cui alla Tav. 1 e alle schede allegate al cap. 4.2 della Relazione generale, purché non siano in contrasto con gli obiettivi di PTCP per la mobilità e siano approvate d'intesa, mediante gli strumenti di cui ai precedenti artt. 9 e 10, tra Provincia, Comuni interessati e Regione nei casi in cui il programma riguardi i contenuti previsti dal PRS;
- b) eventuali modifiche rispetto ai valori dei parametri numerici inerenti il consumo di suolo e gli indicatori di sostenibilità, di cui alla Parte II, Titolo III, Capo II delle presenti norme;
- c) l'aggiornamento dei repertori e degli elenchi di cui al secondo comma dell'art. 6;
- d) le variazioni di adeguamento a sopravvenute disposizioni normative o ad atti amministrativi di maggior specificazione approvati;
- e) le scelte pianificatorie concordate che, in quanto approfondimenti del PTCP rispetto ad ambiti territoriali sovracomunali, comportino allo stesso le modificazioni indicate ai commi precedenti.

3. La Provincia assicura pubblicità alle proposte modificazione di cui al precedente

Art. 48 Aree dismesse ed aree di bonifica

1. Si definiscono dismesse le aree in cui la cessazione di attività pregresse ha determinato situazioni di abbandono e talvolta di degrado ambientale e paesaggistico. Si definiscono aree di bonifica quelle per le quali siano state attivate le procedure previste dall'art. 17 del D.lgs. 22/97 e del D.M. 471/99 a causa di un potenziale o reale pericolo di contaminazione del suolo, del sottosuolo e delle acque superficiali e sotterranee. Le aree sopra definite sono individuate in via preliminare ai soli fini ricognitivi alla Tavola 2. I criteri e le modalità di intervento ammesse in tali ambiti rispondono al principio della riqualificazione.

2. Gli indirizzi del PTCP sono finalizzati a:

- a) promuovere il recupero delle aree dismesse e di quelle da bonificare per il contenimento di consumo di suolo;
- b) eliminare la contaminazione dei suoli e delle acque e/o il rischio relativo alla propagazione degli inquinanti;
- c) evitare nuovi eventi di contaminazione.

3. Gli interventi urbanistici dovranno essere realizzati prioritariamente in corrispondenza delle aree dismesse, previa verifica della compatibilità ambientale.

Relativamente alle aree soggette a bonifica dovranno essere rispettate le prescrizioni tecniche ed urbanistiche previste nel progetto di bonifica redatto ai sensi del D.M. 471/1999, quelle contenute nel provvedimento di approvazione del progetto (art. 17 D.lgs. 22/1997) e le prescrizioni contenute alla certificazione provinciale di completamento degli interventi di bonifica rilasciata ai sensi dell'art. 17, comma 8 del D.lgs. 22/97 e dell'art. 12 comma 2 del D.M. 471/99, tra le quali, in particolare, quella che impone, nel caso di un'eventuale mutamento di destinazione d'uso dell'area rispetto a quella prevista dallo strumento urbanistico comunale vigente, che comporti valori di concentrazione limite accettabili più restrittivi, l'impegno di procedere ai sensi di quanto previsto all'art. 17, comma 13 del citato Decreto legislativo.

4. La Provincia e i Comuni promuovono il recupero delle aree dismesse.

Il Comune, in sede di adeguamento dello strumento urbanistico al PTCP:

- a) redige un censimento delle aree dismesse e provvede al suo periodico aggiornamento;
- b) individua, attraverso la relazione geologica ai sensi della L.R. 41/1997, situazioni di degrado ambientale e territoriale in atto.

Art. 49 Stabilimenti a rischio di incidente rilevante

1. Alla Tavola 2 sono rappresentati, in via indicativa, gli stabilimenti classificati a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.lgs. 334/1999. Obiettivo del PTCP è fornire un quadro delle relazioni tra gli stabilimenti e gli elementi territoriali e ambientali vulnerabili e con le reti e i nodi infrastrutturali. Il PTCP recepisce, anche attraverso successivi approfondimenti, i disposti di cui al D.M.LL.PP. 9 Maggio 2001.

2. Alle aree interessate dagli stabilimenti si applicano le disposizioni di cui ai successivi artt. 90, comma 9, e 91.

Art. 50 Ambiti di cava

1. Si definiscono cave attive gli ambiti ove è in corso attività estrattiva di inerti sulla base di atti autorizzativi regionali e provinciali, cave cessate gli ambiti alterati dall'esercizio di attività estrattiva non più in corso e cave parzialmente recuperate a uso fruitivo gli ambiti in cui vi è la presenza di interventi di recupero. Gli ambiti di cava

TITOLO III -SISTEMA INSEDIATIVO

CAPO I - Assetto Insediativo

Art. 80 Oggetto e contenuti

1. Il PTCP indica l'assetto del sistema insediativo provinciale, assume le scelte già concordate negli altri strumenti di programmazione negoziata, opera quelle strategiche concertate in sede di Tavoli Interistituzionali.

Alla Tavola 1 e alle schede allegate al cap. 4.2 della Relazione generale è rappresentato il primo programma di scala provinciale emerso dal confronto con i Comuni e valutato dal PTCP, dal punto di vista strategico, compatibile rispetto:

- a) al progetto complessivo del sistema della mobilità;
- b) al riconoscimento di Centri di rilevanza sovracomunale;
- c) alla localizzazione di aree di rilevanza sovracomunale.

2. Al fine di promuovere politiche insediative sostenibili e in considerazione del ruolo strutturante proprio dei sistemi paesistico - ambientale e della mobilità, il PTCP definisce la disciplina per orientare lo sviluppo degli insediamenti urbani e la localizzazione di categorie di interventi, in considerazione della valutazione degli effetti da essi indotti sul sistema territoriale provinciale con particolare riguardo all'assetto paesistico e ambientale.

3. Il programma citato al precedente comma 1 può essere modificato e integrato dai Comuni, d'intesa con la Provincia, mediante gli strumenti di cui ai precedenti artt. 9 e 10. All'Intesa partecipa anche la Regione nel caso il programma riguardi i contenuti previsti dal PRS.

Art. 81 Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

1. Ai sensi del precedente art. 3, commi 1 e 2, il PTCP contiene quale prima individuazione di aree ed interventi di rilevanza sovracomunale:

- le aree, indicate alla Tavola 1, già oggetto di specifici accordi tra gli enti competenti finalizzati alla localizzazione di interventi di rango provinciale;
- le aree, indicate alla Tavola 1, idonee alla localizzazione di interventi di rango provinciale, in considerazione delle relative caratteristiche fisiche, dimensionali e del livello di accessibilità e conformemente alle indicazioni dei Tavoli Interistituzionali;
- le categorie di intervento, elencate di seguito, in considerazione delle potenziali ricadute rispetto ai sistemi territoriali provinciali e quando ricorrono i requisiti di cui all'art. 9, comma 2 della L.R. 23 giugno 1997 n. 23:

- a) Grandi Strutture di Vendita ai sensi dell'art. 4 lettera f) D.lgs. 114/1998;
- b) strutture espositive o legate a manifestazioni fieristiche di rilevanza provinciale o sovraprovinciale;
- c) centri congressi e funzioni ricettive annesse;
- d) ospedali e centri per l'assistenza medica di livello sovracomunale;
- e) istituti per l'istruzione universitaria;
- f) centri per lo spettacolo di livello sovracomunale;

4. Gli strumenti urbanistici comunali prevedono apposite norme relative all'equipaggiamento delle fasce di rispetto stradale secondo quanto previsto al precedente art. 76 comma 3.
5. Fermo restando il divieto, di cui al Regolamento regionale, della localizzazione di Grandi Strutture di Vendita tra loro antistanti, gli strumenti urbanistici comunali prevedono altresì idonee fasce inedificate di mitigazione ambientale di ampiezza non inferiore a mt 100 tra insediamenti commerciali contigui.
6. La realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale, di cui ai precedenti commi 4 e 5, è posta in capo ai proponenti, anche con riferimento alle indicazioni contenute al Repertorio B.
7. Per le Grandi Strutture di Vendita da realizzarsi in ambiti extraurbani o in ambiti di trasformazione urbana, gli strumenti urbanistici comunali prevedono la realizzazione dei relativi parcheggi in strutture multipiano o interrato per una quota non inferiore rispettivamente al 30% ovvero al 60% delle aree a standard richieste. La rimanente quota di standard da destinarsi a parcheggi dovrà essere adeguatamente piantumata anche secondo le modalità di cui al Repertorio B.
8. Gli strumenti urbanistici comunali, avuto riguardo alla localizzazione di Grandi Strutture di Vendita in ambiti di trasformazione urbana, perseguono l'obiettivo della destinazione a verde attrezzato e di fruizione di una quota delle aree classificate a standard, fatti salvi i parcheggi, tendendo per quanto possibile al raggiungimento della percentuale del 50%.
9. Gli strumenti urbanistici comunali promuovono l'integrazione tra le diverse funzioni urbane, indicando, per le Grandi Strutture di Vendita localizzate in ambiti di trasformazione urbana, la previsione di mix funzionali di residenza e terziario, ovvero, per quelle localizzate in ambiti extraurbani, la produzione di beni e servizi e attività ricreative e del tempo libero.

Art. 90 Aree industriali e aree ecologicamente attrezzate

1. Il PTCP sostiene lo sviluppo delle attività produttive e promuove la qualificazione e l'innovazione delle stesse attraverso un innalzamento della qualità delle condizioni di compatibilità ambientale dei relativi insediamenti, per i quali detta i seguenti indirizzi specifici:
 - a) concentrazione ed integrazione delle attività produttive in aree ecologicamente attrezzate, ovvero dotate delle infrastrutture e dei servizi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente;
 - b) verifica degli effetti diretti ed indiretti sul paesaggio ai fini del corretto inserimento paesistico e ambientale degli interventi;
 - c) circoscrizione degli insediamenti di frangia e limitazione della presenza delle attività produttive nell'ambito degli insediamenti residenziali;
 - d) riqualificazione e recupero infrastrutturale e dei servizi delle aree produttive esistenti;
 - e) compattamento morfologico orientato a preservare ampi spazi pertinenziali per verde di mitigazione, parcheggi e altre opportunità di fruizione;
 - f) promozione di dispositivi premianti, anche all'interno degli strumenti urbanistici comunali sotto il profilo delle possibilità edificatorie, rivolti ad attività innovative e ad alto contenuto tecnologico.
2. La Provincia riconosce, secondo i criteri di cui al successivo terzo comma, quali aree industriali ed ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale, gli ambiti che per localizzazione, condizioni di accessibilità, dotazioni infrastrutturali esistenti o

previste, condizioni di contesto economico - occupazionale, si qualificano come strategici per lo sviluppo del sistema produttivo provinciale e presentano potenzialità insediative tali da innescare significative sinergie nella base economica e positive ricadute in termini di riqualificazione territoriale.

3. Il PTCP individua, anche ai fini dell'espletamento delle funzioni di cui ai commi 12, 32 e 33 dell'art. 2 della L.R.1/2000, i seguenti criteri per l'individuazione, nello strumento urbanistico comunale, delle aree industriali e di aree ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale:

- a) privilegio agli interventi di riuso di aree già occupate da attività produttive o comunque già urbanizzate;
- b) assenza di vincoli di natura paesistica, ambientale, idrogeologica, monumentale e architettonica;
- c) valutazione della sensibilità paesistica del contesto territoriale;
- d) insistenza su ambiti già destinati a completamenti dell'urbanizzato, per le aree ricadenti all'interno del territorio di Parchi Regionali;
- e) esistenza o previsione di condizioni di mobilità efficienti, con particolare riferimento ai servizi di raccordo ferroviari, alle infrastrutture per la movimentazione e la logistica delle merci connesse al ferro, alla intermodalità delle connessioni ed ai sistemi di trasporto pubblico per le maestranze;
- f) esistenza o previsione di dotazioni di infrastrutture tecnologiche a supporto degli insediamenti e ai fini di un corretto bilancio ambientale, con particolare riferimento ai sistemi dell'approvvigionamento energetico, idrico, del collettamento e della depurazione;
- g) presenza di un contesto economico caratterizzato da dinamiche di crescita, ovvero di riconversione ed integrazione.

4. La realizzazione di aree ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale è finalizzata all'insediamento di un complesso di imprese di produzione di beni e servizi che massimizzino il rendimento economico e minimizzino gli impatti ambientali attraverso la comune dotazione di infrastrutture e servizi e l'integrazione delle rispettive attività, con particolare riferimento a:

- a) sistemi di recupero e riciclo delle materie prime e degli scarti di produzione;
- b) sistemi di massimizzazione dell'efficienza energetica, quali la cogenerazione, l'uso di fonti rinnovabili ed il recupero del calore prodotto;
- c) sistemi integrati di gestione delle acque.

5. Sulla base di proposte formulate dai soggetti di cui al successivo comma 6, la Provincia promuove lo sviluppo delle aree industriali e di aree ecologicamente attrezzate di carattere sovracomunale a mezzo di Piani attuativi di interesse sovracomunale.

6. La gestione delle infrastrutture, dei servizi e delle attrezzature in dotazione alle aree ecologicamente attrezzate può essere esercitata da:

- a) Comuni, singoli o associati, anche mediante:
 - società per azioni o a responsabilità limitata a prevalente capitale pubblico locale, ai sensi della lettera e) dell'articolo 113 del D.lgs. 267/2000;
 - società per azioni senza il vincolo della proprietà pubblica maggioritaria, ai sensi della lettera f) dell'articolo 113 del D.lgs. 267/2000;
 - concessioni a terzi, ai sensi della lettera b) dell'articolo 113 del D.lgs. 267/2000;
- b) imprese associate, anche in forma consortile.

7. Nelle aree ecologicamente attrezzate, il soggetto gestore delle infrastrutture e servizi può acquisire, per conto delle imprese insediate, le specifiche autorizzazioni

ambientali necessarie per le attività, con particolare riferimento alla autorizzazione ambientale unica di cui al D.lgs. 372/1999.

8. Le proposte di aree ecologicamente attrezzate devono essere corredate di un'analisi dei siti atta a valutarne i potenziali impatti sull'ambiente, al fine di operare una valutazione ambientale strategica delle proposte stesse. Nei casi previsti dalla legge, la procedura VIA dei singoli impianti di prevista installazione all'interno delle aree ecologicamente attrezzate è limitata all'esame dei soli quadri progettuale e ambientale.

9. L'insediamento di nuovi stabilimenti a rischio di incidente rilevante, classificati ai sensi del D.lgs. 334/1999 e le modifiche di quelli esistenti di cui al primo comma dell'articolo 10 dello stesso Decreto sono da localizzare preferibilmente all'interno di aree ecologicamente attrezzate.

10. Al fine di conformare la disciplina comunale delle aree da destinare agli insediamenti produttivi agli indirizzi di cui al primo comma, il PTCP detta, al successivo art. 91, le disposizioni da seguire nell'individuazione e regolamentazione delle aree da destinare agli insediamenti produttivi di carattere comunale.

Art. 91 Direttive per gli insediamenti produttivi

1. I Comuni individuano le aree da destinare agli insediamenti produttivi di cui all'art. 2 del D.P.R. 447/1998 secondo i criteri di cui all'allegato B della D.G.R. 5 Febbraio 1999, n. VI/41318. Qualora l'individuazione delle aree da destinare agli insediamenti produttivi comporti variante allo strumento urbanistico comunale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del citato decreto, detta variante è sottoposta alla valutazione di compatibilità ai sensi e con le modalità di cui all'art. 22 delle presenti norme.

2. I procedimenti comunali aventi effetto di variante urbanistica, di cui all'art. 5 del D.P.R. 447/1998, come modificato dal D.P.R. 440/2000, sono sottoposti alla valutazione di compatibilità di cui all'art. 22 delle presenti norme. Oltre a quanto previsto dal comma 5 dello stesso art. 22, le suddette varianti saranno corredate dei seguenti elaborati:

- a) stato di attuazione delle previsioni di aree produttive nello strumento urbanistico generale vigente e giustificazione della necessità di individuare nuove aree;
- b) documentazione analitica dello stato delle reti energetiche e indicazione delle misure di contenimento energetico del progetto;
- c) documentazione analitica dello stato delle reti di approvvigionamento idrico, di collettamento e depurazione e indicazione del fabbisogno idrico e dei sistemi di smaltimento delle acque reflue del progetto;
- d) indicazione dei sistemi di smaltimento ed eventuale recupero/riciclo delle materie prime e degli scarti di produzione degli insediamenti in progetto.

3. Nel disciplinare le aree destinate a insediamenti produttivi, si rende opportuno che i Comuni dettino norme relative all'equipaggiamento del verde, con particolare riferimento alla piantumazione dei parcheggi, al trattamento delle recinzioni, alle fasce di mitigazione ed alle eventuali opere di compensazione, utilizzando anche le indicazioni del Repertorio B.

4. Nel disciplinare, ai sensi del D.M. LL.PP. 09/05/2001, le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, i Comuni prevedono adeguate forme di partecipazione ai procedimenti di competenza comunale, dei Comuni eventualmente interessati.

Scheda informativa per la valutazione di compatibilità con il PTCP

Comune di MONZA

Strumento urbanistico oggetto di valutazione di compatibilità:	
Delibera di C.C. di adozione n. _____ del _____	
Strumento urbanistico vigente Delibera di GR n. <u>1150</u> del <u>22.11.1971</u>	
Popolazione residente al <u>31.12.2003</u>	Abitanti <u>121.618</u>
Aspetti procedurali previsti dal PTCP	
Consultazione preliminare lett. a) art. 23 – (scooping)	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Invio ai Comuni contermini avviso di adozione – art. 22	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Presenza vincoli	
Presenza di vincoli beni storico-artistico (D.lgs. 42/2004 art. 10)	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Presenza di vincoli beni paesistico-ambientale (D.lgs. 42/2004 art. 136)	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Presenza di vincoli beni paesistico-ambientale (D.lgs. 42/2004 art. 142)	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Presenza di vincolo idrogeologico RD 3267/23.	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Piano Assetto Idrogeologico L. 183/89 (PAI)	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Aree protette LR 86/83	
Parco Regionale	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Riserve naturali	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Monumenti naturali	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Parco locale di interesse sovracomunle	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Siti di Importanza Comunitaria Dir. 92/43/CEE	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO

Piani di settore (qualora le relative disposizioni interessino il territorio comunale o l'ambito di variante)	
Piano Indirizzo Forestale	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Piano Provinciale Cave	<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
Presenza di altri elementi significativi	
aziende a rischio di incidente rilevante (RIR) (D.lgs. 334/99): - con ricadute esterne al perimetro aziendale, se interessano l'ambito in variante	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Adeguamento alla legislazione regionale	
<i>Variante di adeguamento alla LR 1/01</i>	
Piano dei Servizi	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
centro storico	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
destinazioni d'uso	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
<i>Variante di adeguamento alla LR 14/99</i>	
	<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
Piano Territoriale Paesistico Regionale	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO