



Settore Governo del Territorio e SUAP  
Servizio Piani Urbanistici - SIT

VARIANTE AL PGT VIGENTE  
(AVVIO DI PROCEDIMENTO DEL. G.C. N. 403/2012):  
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE DEFINITIVA

**ALLEGATO 1**

Approvato con Del. C.C. n.8 del 6/2/2017

**VALUTAZIONE DEI PARERI DEGLI ENTI**

*Febbraio 2017*

**VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' CON IL PTR DELLA REGIONE LOMBARDIA  
IN ORDINE ALLA VARIANTE AL PGT  
ADOTTATA CON DELIBERAZIONE C.C. N. 53/2016  
Ai sensi e per gli effetti art. 13, comma 5 e 8, L.R. n. 12/2005 e s.m.i.  
(Di cui alla DGR n. X/6034 del 19/12/2016)  
P.G. 187950 del 22/12/2016)**

## **1. PREMESSA**

La Regione Lombardia ha espresso le proprie determinazioni sulla Variante al Piano di Governo del Territorio rispetto al Piano Territoriale Regionale attraverso il “PARERE IN MERITO ALLA VARIANTE DEL PGT DEL COMUNE DI MONZA (MB) AI SENSI DELL'ART. 13, COMMA 8, L.R. n. 12/05. DELIBERAZIONE CONSILIARE DI ADOZIONE N. 53 DEL 7/7/16”.

Il Parere è allegato (A) alla DGR n. X/6034 del 19 dicembre 2016 a costituirne parte integrante e sostanziale.

Il parere è finalizzato alla verifica dell'assunzione degli obiettivi del Piano Territoriale Regionale della Lombardia (PTR), approvato con D.C.R. n. 951 del 19/01/101, all'interno delle politiche e delle strategie della variante al Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Monza, ovvero all'accertamento della rispondenza generale della variante al sistema degli obiettivi del PTR e, in particolare, alle previsioni costituenti gli obiettivi prioritari di interesse regionale.

Secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 5, della L.R. n. 12/05, il confronto con il Comune di Monza è stato garantito in occasione degli incontri del 12/10/16 (dove l'Amministrazione comunale ha illustrato il PGT) e del 29/11/16, di interlocuzione con le varie Direzioni generali nell'ambito del procedimento regionale.

Per quando la legge preveda che il vaglio regionale sia limitato al Documento di Piano, la Regione ha ritenuto opportuno “...nel quadro dell'unicità del processo di pianificazione e in considerazione dell'interazione reciproca delle 3 sezioni di Piano ... estendere l'analisi al PGT nella sua interezza”.

In tal senso, l'allegato alla D.G.R. citata precisa che “...i riferimenti a PDR, PDS, presenti nel testo del parere, sono da intendersi finalizzati ad una maggiore comprensione di tematiche che - poste in sede di DDP - trovano piena attuazione solo nella lettura trasversale del PGT, anche in considerazione degli elementi di dettaglio gestionale disciplinati all'esterno del DDP.”

La regione inoltre ha tenuto conto nell'istruttoria dei disposti dalla LR 31/14 “Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato”, entrata in vigore il 2 dicembre 2014.

## **2. INQUADRAMENTO DEL COMUNE NEI SISTEMI TERRITORIALI DI RIFERIMENTO DEL PTR E COERENZA DELLE STRATEGIE ED AZIONI INDIVIDUATE DALLA VARIANTE RISPETTO ALL'ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE**

Alla luce della premesse sopra illustrate, al fine di procedere alla valutazione del Parere regionale, si ritiene opportuno ripercorrere in sintesi le richieste e le osservazioni ivi contenute a carattere condizionante e le indicazioni prevalenti per poi procedere alla loro puntuale valutazione.

Si dà atto che nel parere presentato vengono effettuati anche rilievi e segnalazioni in merito a tematiche generali e/o non di diretta competenza della pianificazione comunale.

### **2.1 OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

#### **SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI**

- Rendere esplicito il quadro complessivo del dimensionamento di Piano che tenga conto di tutte le potenzialità edificatorie contenute nella variante.
- Si richiamano i disposti dall'art. 8, comma 2 e-quinquies della L.R. n. 12/05 in relazione all'individuazione degli ambiti *nei quali avviare processi di rigenerazione urbana e territoriale* la cui puntuale indicazione di quali sono da ritenersi tali, consentirà la successiva redazione, in aderenza con le disposizioni regionali, dell'elaborato denominato *carta del consumo di suolo* di cui all'art. 10, comma 1 e-bis, L.R. n. 12/05.

#### **VALUTAZIONI**

- Il quadro complessivo del dimensionamento di Piano è esplicitato nel documento Appendice al DP.re - Integrazioni documentali e approfondimenti in recepimento delle richieste formulate dall'autorità competente nell'ambito della procedura di VAS, allegato alla delibera di adozione della Variante, n. 53 DEL 7/7/16, riassunto in particolare nelle due tabelle di pag. 9 e pag. 10.
- Le aree di cui all'Art. 8, comma 2 e-quinquies della L.R. n. 12/05, sono individuate nel Piano delle Regole come aree D2 perimetrare di Riordino urbano e ambientale. Queste aree, che interessano una superficie complessiva di circa 7 ettari, sono caratterizzate da uso incontrollato del suolo, tale da generare disordine urbanistico, degrado del paesaggio e disagio sociale per gli abitanti. La disciplina del piano prevede, per non meno dei due terzi della superficie, il recupero fisico e vegetativo delle aree per uso agricolo e/o ecologico, con rigenerazione del paesaggio agrario e uso funzionale a tale destinazione.

### **2.2 PARERE ESPRESSO DALLA DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ**

#### **SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI**

1. In relazione alla previsione di prolungamento della linea M5 si prescrive “di apportare opportuni correttivi agli elaborati descrittivi e cartografici del P.G.T. al fine di esplicitare che il tracciato rappresentato nelle tavole di Piano è da ritenersi del tutto indicativo rispetto alla definizione puntuale che per esso potrà conseguire dagli esiti dello studio di fattibilità”.
2. Si chiede di provvedere all' inserimento del tracciato ciclabile lungo via Buonarroti a confine con il Comune di Brugherio nelle tavole di Piano, nonché di introdurre un apposito richiamo nelle relative relazioni.
3. Si chiede di integrare il contenuto della tavola DP.01.d "Vincoli" nei termini di seguito indicati: - specificazione dei riferimenti normativi inerenti le mappe di vincolo dell' Aeroporto di Milano Linate approvate da ENAC con dispositivo dirigenziale n.005/IOP/MW del 15 settembre 2011; rappresentazione delle fasce di rispetto stradale istituite ai sensi del vigente Codice della Strada.
4. Con riferimento all'ambito di trasformazione "AcT1 Bettola-Parco del Casignolo" si ritiene opportuno definire “in normativa un percorso attuativo che garantisca un adeguato confronto con i principali soggetti a vario titolo coinvolti nel complesso degli interventi di sviluppo del territorio a livello intercomunale.” Si ritiene “quantomeno necessario subordinare lo sviluppo di tale strumento attuativo alla preventiva attivazione, da parte dell'Amministrazione Comunale, di uno specifico *Tavolo tecnico* con Regione Lombardia, Provincia di Monza e Comune di Cinisello Balsamo finalizzato a definire congiuntamente: il progetto di trasformazione complessiva dell'ambito AcT1, in termini di articolazione funzionale e di volumi per singola destinazione d'uso; le eventuali misure di potenziamento del già citato nodo di interscambio metropolitano da realizzarsi con oneri a carico dei soggetti attuatori (pubblici e/o privati) dell'ambito AcT1, o quantomeno le modalità di compartecipazione dei medesimi soggetti alla realizzazione delle opere già previste negli Accordi sopra richiamati.”

## VALUTAZIONI

I punti 1. 2. 3. sono approvati con il presente documento e integrati nella collazione finale di tutti gli elaborati, conseguente all'approvazione.

Il punto 4. integra l'art. 11 delle Norme di attuazione del Documento di Piano con un testo normativo che riprende quanto espresso da Regione Lombardia come segue:

*8. Per l'AcT1, lo sviluppo del Piano Particolareggiato attuativo è subordinato alla preventiva attivazione, da parte dell'Amministrazione Comunale, di uno specifico Tavolo tecnico con Regione Lombardia, Provincia di Monza e Comune di Cinisello Balsamo finalizzato a definire congiuntamente: il progetto di trasformazione complessiva dell'ambito AcT1, in termini di articolazione funzionale e di volumi per singola destinazione d'uso; le eventuali misure di potenziamento del già citato nodo di interscambio metropolitano da realizzarsi con oneri a carico dei soggetti attuatori (pubblici e/o privati) dell'ambito AcT1, o quantomeno le modalità di compartecipazione dei medesimi soggetti alla realizzazione delle opere già previste negli Accordi sopra richiamati.*

## 2.3 CONTRIBUTO DELLA DG AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE· STRUTTURA AZIONI PER IL CLIMA, IL PAESAGGIO E AUTORITA AMBIENTALE

### SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI

1. In relazione agli ambiti AT\_2, AT\_19, AT\_21 e AT\_37 “si invita l'amministrazione comunale a considerare una riduzione volumetrica al fine di limitare l'impatto visivo”
2. In relazione all'AT\_3 si invita “l'amministrazione comunale a considerare una riduzione della volumetria e del numero dei piani dell'edificio pubblico previsto.”

### VALUTAZIONI

Relativamente al punto 1, si accoglie l'invito di Regione Lombardia di operare per una riduzione in altezza per le volumetrie degli AT\_2 e AT\_37. Per quanto riguarda invece gli AT\_19 e AT\_21 peraltro visto la sensibilità del contesto paesaggistico in sede di Programma Integrato d'Intervento in itinere si sono svolte le necessarie valutazioni ambientali (si vedano le relative VAS), i cui iter si sono conclusi senza sottolineare criticità, neppure da parte della Soprintendenza competente in materia

Per il punto 2 sopracitato, si precisa che l'edificio pubblico previsto all'AT\_3 è da realizzare utilizzando un contenitore già esistente, avente valore di archeologia industriale (cd. Padiglione Nervi) che ha altezza e numero di piani, peraltro contenuti, già definiti.

## 2.4 CONTRIBUTO DELLA DG AGRICOLTURA

### SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI

1. Si chiede di integrare l'art. 22 con specifiche norme di valorizzazione, uso e tutela degli ambiti agricoli strategici, nonché con il richiamo all'art. 6 delle NTA del PTC Provinciale (contenuto a p. 9 delle NdA del Documento di Piano), riguardante gli ambiti agricoli strategici.
2. Con riferimento alle misure di compensazione ambientale disciplinate all'art. 10 delle NTA del PR, che comportano *“/a cessione gratuita al Comune di aree aventi destinazioni agricole (E) nel PdR comprese in PLIS o proposte di PLIS ovvero di aree aventi destinazione a verde (V) nel PdS prioritariamente comprese nella RVRP comunale .... (omissis) ... In luogo della cessione medesima sarà consentita la realizzazione su altre aree, già di proprietà comunale, di opere di valore pari alla mancata cessione ... (omissis) .... E' altresì consentita la corresponsione economica di pari valore a quello stabilito per la monetizzazione delle aree a servizi”* si chiede di privilegiare misure che effettivamente compensino tali perdite, tramite l'individuazione di superfici da ricondurre a usi agro-naturali e ricorrendo, ove possibile, alle deimpermeabilizzazioni.
3. Si suggerisce di includere la carta delle “aree agricole nello stato di fatto” tra gli elaborati del Documento di Piano.

## VALUTAZIONI

Per quanto attiene il punto 1. L'integrazione dell'Art. 22 delle Norme di attuazione del Piano delle Regole avviene con un testo normativo che riprende quanto espresso dal PTCP di Monza e Brianza collegandolo ai contenuti del PGT di Monza:

### 5. Valorizzazione, uso e tutela degli Ambiti Agricoli Strategici (AAS)

*Gli ambiti di aree "E" classificati come Aree agricole d'interesse strategico sono assoggettati ad usi, tutele e valorizzazioni compatibili con le disposizioni del PTCP di Monza e Brianza e dalla vigente disciplina regionale. Il PGT esercita su alcuni aspetti primari i seguenti indirizzi:*

- a) Non depauperare e disperdere i grandi investimenti che la comunità ha fatto nel passato per attrezzare le strutture agricole alla migliore resa produttiva (rete di canali, sistemazione dei terreni, filari frangivento, percorsi interpoderali ecc.);*
- b) Disporre la massima attenzione alla qualità delle colture in funzione della riduzione dei gas serra, e della protezione delle falde idriche dallo spargimento di eccessivi composti chimici;*
- c) Conservare armonioso e vitale il paesaggio rurale, coniugando la flora e la fauna con le opere dell'uomo, mantenendo l'equilibrio tra tutte le componenti.*

Per il punto 2 si precisa che già una parte delle aree identificate di "Riordino urbano e ambientale" sono di proprietà comunale, e verso queste può indirizzarsi prioritariamente l'eventuale monetizzazione relativa alla compensazione ambientale da disciplinare con apposita regolamentazione, come già avviene per la monetizzazione degli "standard".

Relativamente al punto 3. Si raccoglie il suggerimento collocando la tavola già presente nel documento "Appendice al DP.re" dal titolo "Spazi verdi e agricoltura: tipologia di colture presenti" tra le tavole ricognitive del Documento di Piano.

## **2.5 CONTRIBUTO DELLA DG CASA, HOUSING SOCIALE, EXPO 2015 E INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE IMPRESE**

### SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI

1. Si ravvisa la necessità di completare la ricognizione delle aree attualmente destinate a ERP, anche di proprietà non comunale (ALER o altri soggetti), qualificandole nelle diverse componenti e caratterizzazioni (tipologia, stato di conservazione del patrimonio, utilizzo...).

## VALUTAZIONI

La ricognizione allo stato attuale delle aree destinate a ERP è stata svolta nell'ambito della redazione del Piano dei Servizi e riporta i risultati nella relazione (elaborato PS.04 e nella tavola PS.01.f - Sistema dell'edilizia residenziale pubblica. Tale elaborato, facente parte della serie PS.01 che, ai sensi dell'art. 1 delle NTA del PS, "sono aggiornati, con

*periodicità almeno biennale, attraverso determinazione dirigenziale, effettuate le opportune attività di ricognizione con gli uffici dell'ente.”* L'indicazione della DG regionale verrà pertanto recepita nell'ambito di tale aggiornamento.

## **2.6 CONTRIBUTO DELLA STRUTTURA PIANIFICAZIONE DELL'ASSETTO IDROGEOLOGICO, RETICOLI E DEMANIO IDRICO DELLA DG TUDS&CM**

### **SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI**

1. Si segnala che la componente geologica, idrogeologica e sismica del Piano non contiene alcun riferimento alle perimetrazioni di pericolosità e rischio di cui al Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni (PGRA) adottato dall'Autorità di Bacino del Fiume Po, con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 4 del 17 dicembre 2015 ed approvato con deliberazione C.1. n.2 del 3 marzo 2016.
2. Si comunica che l'aggiornamento annuale del Piano Territoriale Regionale (PTR), che individua all'interno del territorio comunale di Monza, un'area destinata alla laminazione delle piene del fiume Lambro, dichiarata infrastruttura strategica di interesse regionale e si richiama pertanto l'opportunità di inserire tale previsione negli elaborati urbanistici del P.G.T. (ivi compresa la componente geologica), con una destinazione e una normativa specifica di uso del suolo coerenti con la realizzazione di un'area di laminazione.

### **VALUTAZIONI**

1. L'assenza nelle tavole della componente geologica delle perimetrazioni della pericolosità e rischio di cui al PdGRA è motivata dalla successiva adozione di tale piano rispetto alla stesura della componente geologica. Inoltre, considerate le indicazioni operative relative alle misure di salvaguardia, trasmesse ai comuni dalla Regione Lombardia in data 12/5/2016, essendo il comune di Monza dotato di studio di approfondimento idraulico del F. Lambro nelle aree ricadenti nelle fasce fluviali A, B del PAI, si ribadisce che sul territorio comunale non si applichino le misure di salvaguardia determinate dall'adozione del Progetto di Variante al PAI.
2. Si recepisce tale indicazione nella tav.7 della componente geologica, nella relativa normativa e nella tav. DP.01d del Documento di Piano.

## **2.7 CONTRIBUTO DELLA DG SVILUPPO ECONOMICO**

### **SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI**

Con riferimento agli obiettivi indicati nel PGT del Comune di Monza non si rilevano elementi di incompatibilità con i contenuti del Piano Territoriale Regionale relativamente al Sistema Territoriale Metropolitano.

## **2.8 CONTRIBUTO DELLA DG SICUREZZA, PROTEZIONE CIVILE E IMMIGRAZIONE U.O PROTEZIONE CIVILE**

## SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI

Si chiede di verificare *la conformità e il coordinamento dei contenuti della Variante al Piano di Governo del Territorio con il Piano di Emergenza Comunale.*

### VALUTAZIONI

Risulta verificata la conformità e il coordinamento dei contenuti della Variante con il Piano di Emergenza Comunale.

## **2.9 CONTRIBUTO DELLA D.G. AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE • STRUTTURA PIANIFICAZIONE TUTELA E RIQUALIFICAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE**

### SINTESI CONSIDERAZIONI E RICHIESTE REGIONALI

Si chiedono le seguenti integrazioni:

1. aggiungere in fondo al comma 3 dell'art. 9 delle NTA del DP quanto segue:

*“Nel disciplinare tali interventi verrà previsto un sistema finalizzato ad incentivare la diminuzione delle superfici impermeabilizzate onde aumentare la capacità drenante degli ambiti di trasformazione e a restituire ai suoli le loro funzioni ecosistemiche”.*

2. in fondo al comma 2 dell'art. 10 delle NTA del DP aggiungere quanto segue:

*“Gli AfT contermini ai corsi d'acqua principali e quelli attraversati dal reticolo minore sono altresì funzionali alla tutela e/o al ripristino della qualità delle acque e degli ambienti perifluviali e, pertanto gli interventi in essi previsti saranno volti al ripristino e potenziamento delle funzioni ecosistemiche legate alle acque superficiali e sotterranee”.*

### VALUTAZIONI

Si recepiscono le proposte regionali, provvedendo ad integrare l'Art. 9, comma 3 e l'Art. 10, comma 2 delle Norme di attuazione del Documento di Piano.

## **2.10 CONTRIBUTO DELLA D.G. AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE • U.O. ARIA, CLIMA E PAESAGGIO**

### SINTESI CONSIDERAZIONI

Si richiama la necessità di assicurare la coerenza tra PGT e sue varianti e classificazione acustica del territorio comunale come previsto dall'articolo 4 della legge regionale 13/01.

Si evidenzia che sulla base della classificazione acustica comunale, laddove ne ricorrano i presupposti, è prevista l'adozione, ai sensi della legge 447/95 e dell'articolo 11 della legge regionale 13/01, del piano di risanamento acustico comunale.

## **2.11 CONTRIBUTO DELLA DG WELFARE· STRUTTURA INVESTIMENTI**

### **SINTESI CONSIDERAZIONI**

Non si rilevano elementi ostativi e si esprime parere favorevole alla variante.

**VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA'**  
**DELLA VARIANTE AL PGT ADOTTATA CON DELIBERAZIONE C.C. N. 53/2016**  
**CON IL PTCP DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA**  
ai sensi e per gli effetti art. 13, comma 5, L.R. n. 12/2005 e s.m.i.  
(PG 186907 del 21 dicembre 2016)  
di cui alla Determinazione Dirigenziale Settore Complesso Territorio  
n.2249 del 20 dicembre 2016

1. Premessa

A conclusione dell'istruttoria relativa alla valutazione di compatibilità con il PTCP vigente della Variante adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.53/2016, la Provincia di Monza e della Brianza, con Determinazione Dirigenziale Settore Complesso Territorio n.2249 del 20 dicembre 2016, ha espresso *“valutazione di compatibilità condizionata al recepimento delle prescrizioni e delle indicazioni specificate nell'allegata relazione istruttoria...”*. La Provincia ha richiesto inoltre al Comune di Monza *“di dimostrare che la variante al Piano di Governo del Territorio recepisca, in sede di approvazione definitiva, le prescrizioni e indicazioni specificate nell'allegata relazione ...”*. La determinazione e la relazione allegata sono state inviate al Comune con nota PG n.186907 del 21 dicembre 2016.

2. Sintesi della Relazione Istruttoria

La relazione istruttoria descrive in primo luogo i contenuti principali del piano, enunciando i vari punti su cui effettuare la riflessione, comparandoli con gli obiettivi analoghi del Piano Territoriale di Coordinamento, alla cui compatibilità il PGT si deve attenere.

La relazione quindi descrive le risposte date dal Piano ai seguenti temi:

2.2 Dimensionamento: *“La variante di Pgt adottata rivede profondamente le strategie del DdP del 2007 e incide significativamente sul dimensionamento anche mediante l'eliminazione di diverse previsioni di trasformazione non attuate.”* ... Rispetto all'attuazione delle previsioni di Piano il Comune quantifica *“... in 265.00 mq il limite per le trasformazioni ammissibili e derivanti sia da previsioni del DdP che da PdR, in assenza di interventi correttivi.”*

3.1. Struttura socio-economica

In relazione alla tematica, il PTCP declina i propri obiettivi specifici avendo a riferimento i seguenti obiettivi generali:

Ob. 2.1, competitività e attrattività del territorio, artt. 13-17

Ob. 2.2, qualità e sostenibilità degli insediamenti per attività economiche-produttive, artt. 43, 47

Ob. 2.3, razionalizzazione e sviluppo equilibrato del commercio, art. 44

*“La variante in esame tratta gli obiettivi di PTCP summenzionati in modo trasversale nei tre atti di PGT”* ... *“Il Documento di Piano individua nella “rete dell'urbanità e della naturalità diffusa” l'elemento strutturante delle azioni strategiche di Piano che operano, a seconda degli ambiti disciplinati, nel Documento di piano, nel Piano delle regole e nel Piano dei servizi”*... *“Tale progetto, che mira non solo a garantire una connessione fisica tra i diversi luoghi significativi della città, ma anche a scoprire e valorizzare gli spazi più minuti, alla scala di quartiere e ad orientare le scelte attuative delle previsioni nei tre atti di PGT, risulta coerente con gli obiettivi generali e specifici del PTCP volti non solo alla promozione della competitività e dell'attrattività del territorio (ob. 2.1), ma anche a quelli di carattere paesaggistico-ambientale per la connessione dei capisaldi urbani valorizzandone il rapporto con il contesto (ob. 5.2), per la promozione della qualità progettuale in rapporto alla presenza di elementi costitutivi del patrimonio paesaggistico-ambientale (ob. 5.4), per la*

conservazione degli spazi liberi esistenti e alla messa a sistema degli stessi (ob. 5.1) e per la costruzione di spazi collettivi di fruizione della città (ob. 5.5)”

“Per quanto riguarda gli obiettivi di PTCP inerenti le attività economico-produttive, si evidenzia che particolare attenzione è stata dedicata, all’interno del Documento di piano, al tema del “lavoro” e a quello del commercio (cfr. DP.re-Relazione, Scheda 6 e Scheda 7) sia in relazione alle nuove previsioni, che a quelle che agiscono su tessuti esistenti aventi già destinazione produttiva prevalente, ovvero compatibile”.

“Benché le strategie messe a punto dal Documento di piano risultino nel complesso coerenti con gli obiettivi e le previsioni del piano provinciale volte a limitare il consumo di suolo e tutelare e valorizzare gli spazi aperti, si rileva che rispetto ai contenuti minimi degli atti di PGT inerenti la compatibilità degli insediamenti produttivi esistenti e previsti sotto i profili urbanistici, logistici, infrastrutturali e paesaggistico-ambientali (art. 43 delle Norme del PTCP), non risulta invece adeguatamente trattata la componente logistico infrastrutturale, per la quale, pertanto, dovranno essere condotti puntuali approfondimenti”.

### **3.2. Uso del suolo e sistema insediativo.**

In relazione alla tematica, il PTCP declina i propri obiettivi specifici avendo a riferimento i seguenti obiettivi generali:

Ob. 3.1, contenimento del consumo di suolo, artt.45, 46 e 47;

Ob. 3.2, razionalizzazione degli insediamenti produttivi, artt. 43 e 47;

Ob. 3.3, promozione della mobilità sostenibile attraverso il supporto alla domanda, art.39;

Ob. 3.4, migliorare la corrispondenza tra domanda e offerta nel mercato residenziale, art.42.

“Per quanto attiene il prioritario obiettivo di PGT di limitare il consumo di suolo, si prende atto della valutazione effettuata dal Comune in coerenza a quanto previsto tra i contenuti minimi degli atti di PGT dall’art. 46 delle Norme del PTCP. In particolare, si evidenzia che la verifica è stata condotta sulla base delle Linee guida per la determinazione del consumo di suolo a scala comunale di cui all’Allegato del piano provinciale ...

... si ritiene che le strategie definite dalla variante in esame ed assunte anche dal Piano delle regole e dal Piano dei Servizi per quanto di competenza, soddisfino gli obiettivi del PTCP volti al contenimento del consumo di suolo e alla verifica inerente la sostenibilità degli ambiti di trasformazione di cui all’art. 45 delle Norme del PTCP” che tra gli indirizzi esplicita che le nuove espansioni su suoli non antropizzati siano localizzate all’esterno degli ambiti destinati all’attività agricola d’interesse strategico, della rete verde di ricomposizione paesaggistica e delle fasce di rispetto della viabilità.”

“Carenti invece, risultano le verifiche condotte sulla localizzazione degli AT, nel rispetto delle indicazioni relative al tema dell’accessibilità sostenibile mediante il trasporto pubblico locale e all’esterno dei corridoi di salvaguardia dei tracciati infrastrutturali”

“In tema di razionalizzazione degli insediamenti produttivi, le strategie proposte dal Documento di piano e gli indirizzi dettati al Piano delle regole risultano coerenti con gli obiettivi posti dal PTCP inerenti l’uso del suolo e il sistema insediativo. Tuttavia ... non risulta adeguatamente trattata la componente logistico-infrastrutturale, per la quale si ritiene vi siano profili di incompatibilità che necessitano di puntuale valutazione”.

Per quanto riguarda la corrispondenza tra domanda e offerta del mercato residenziale, “In coerenza a quanto previsto dagli artt. 42.3.a e 45.3.b delle Norme del PTCP, la variante in esame ha determinato la capacità insediativa complessiva di Piano assumendo a riferimento sia l’analisi delle dinamiche demografiche recenti, che i possibili scenari di fabbisogno derivanti dall’applicazione di indicatori di scala regionale e utilizzati da Regione Lombardia nel progetto di integrazione del PTR alla LR 31/2014” ... “Rispetto agli indirizzi regionali contenuti nel PRERP 2014-2016 (Programma Regionale per l’Edilizia Residenziale Pubblica) e alla classificazione del fabbisogno “da capoluogo” del Comune di Monza, ovvero “ad alta

*tensione abitativa” ... “Le strategie promosse dal Comune risultano coerenti con gli obiettivi posti in materia dal Ptcp e con gli indirizzi di cui all’art. 42, comma 2 lettera b delle Norme del PTCP ai fini di una coerente determinazione dell’offerta di edilizia residenziale sociale per i soggetti che non possono accedere al mercato libero”*

### **3.3. Sistema infrastrutturale esistente e scenari di sviluppo**

In relazione alla tematica, il PTCP declina i propri obiettivi specifici avendo a riferimento i seguenti obiettivi generali:

Ob. 4.1, rafforzamento della dotazione di infrastrutture viarie per rispondere alla crescente domanda di mobilità, artt. 38-41;

Ob. 4.2, potenziamento del trasporto pubblico per favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili, artt. 38-41.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali e la classificazione viabilistica, *“La variante al PGT in esame, in coerenza ai contenuti minimi degli atti di PGT di cui all’art. 40.4 delle Norme del PTCP, recepisce la classificazione gerarchica della rete stradale riportata in tav. 12 del piano provinciale e, al contempo, propone alcune modifiche a tale assetto (cfr. Tavola DP.01.c-Carta della viabilità comunale e rete della mobilità dolce)” ... “Con riguardo ai contenuti minimi di cui all’art. 40.4 delle Norme del PTCP per le strade classificate di primo e secondo livello, si evidenzia che la tavola del Documento di Piano “DP.01.d-Vincoli” non riporta né le fasce di rispetto stradali per la viabilità esistente (a differenza, ad esempio, di quanto fatto per le infrastrutture ferroviarie), né i corridoi di salvaguardia per gli eventuali futuri allargamenti. Analogamente, per quanto attiene la salvaguardia e la tutela delle nuove infrastrutture per la mobilità (art. 41.4.a delle Norme del Ptcp), non sono definiti i corridoi di salvaguardia per le nuove opere, in particolare per quanto riguarda il nuovo tunnel della variante alla SP6 in prossimità dell’Ospedale di Monza (ingresso dalla cosiddetta rotonda “Della Birona”*

*“Per tutto quanto sopra, si rende pertanto necessario:*

- *Prendere atto integralmente della classificazione dell’assetto stradale così come definito in Tavola 12 del PTCP;*
- *Ottemperare ai contenuti minimi di cui all’art. 40 delle Norme del PTCP in relazione alle strade di primo e secondo livello, circa l’individuazione delle fasce di rispetto inedificabili e la definizione di un sistema di regole che disciplini l’accesso e le intersezioni da/con le strade suddette;*
- *Verificare, in relazione alla nuova infrastruttura di variante alla SP6 (tunnel presso l’Ospedale), il corretto inserimento del progetto definitivo negli elaborati del PGT e l’individuazione dei relativi corridoi di salvaguardia, definendone l’ampiezza ed escludendo ogni nuova previsione insediativa (gli uffici del Settore sono a disposizione per ogni necessità a riguardo).*

Con riferimento alle previsioni infrastrutturali di mobilità pubblica su ferro il documento della Provincia si sofferma sul tracciato di linea metropolitana dal nodo di Bettola, ritenendo “utile approfondire tali aspetti con l’obiettivo di sviluppare una coerente previsione di pianificazione delle infrastrutture con il progetto insediativo del PGT, potenziando le connessioni tra attrattori/generatori di mobilità (esistenti e previsti) e le integrazioni tra sistemi funzionali differenti.

### **VALUTAZIONE DEL COMUNE**

Si accolgono le richieste della Provincia di Monza e della Brianza che, per quanto riguarda i primi due punti, hanno già trovato individuazione negli atti del PGT adottato, fatta eccezione per l’ultimo tratto di Viale Lombardia/Viale Elvezia di cui si adotterà la nuova classificazione. Relativamente alla nuova infrastruttura di variante alla SP6 verrà effettuato il corretto inserimento grafico negli elaborati di PGT con l’individuazione dei

relativi corridoi di salvaguardia, fermo restando il fatto che non sono previste ai margini, dalla variante adottata, nuove previsioni insediative.

Per quanto riguarda il tracciato della linea metropolitana, la soluzione più opportuna è seguire il suggerimento del parere di Regione Lombardia che in relazione alla previsione di prolungamento della linea M5 prescrive “di apportare opportuni correttivi agli elaborati descrittivi e cartografici del P.G.T. al fine di esplicitare che il tracciato rappresentato nelle tavole di Piano è da ritenersi del tutto indicativo rispetto alla definizione puntuale che per esso potrà conseguire dagli esiti dello studio di fattibilità”.

### 3.3.2. Sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità

*“A livello generale, gli elaborati grafici e descrittivi del PGT restituiscono un quadro dell’assetto della rete del trasporto locale e di macro-area, ma non affrontano il tema del sistema della mobilità in modo compiuto rispetto alle indicazioni contenute all’art. 8 della L.R. 12/05 e all’art. 2 della DGR 8/1681 del 29/12/2005 (Modalità per la pianificazione comunale). L’approccio di valutazione richiesto dalla Provincia ai Comuni per quanto attiene la sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità, è volto a verificare la funzionalità della rete nello scenario di maggior aggravio di traffico possibile generato dalle trasformazioni del Pgt. In questo senso apprezzando la seria impostazione metodologica e il lavoro condotto dall’Amministrazione e dagli estensori del PGT (cfr. doc. Documento di piano-Allegato D-Valutazione sostenibilità dei carichi sulla rete viabilistica), si coglie l’occasione per contribuire al miglioramento dell’approfondimento condotto, al fine di meglio correlare le scelte insediative di Piano con gli aspetti infrastrutturali e trasportistici”.*

L’istruttoria della Provincia si sofferma quindi con diverse considerazioni sulle modalità tecniche per il calcolo del traffico indotto dai nuovi insediamenti previsti dalla variante al PGT.

*“Tali considerazioni fanno pertanto supporre che gli incrementi di traffico derivanti dalle previsioni di trasformazione del PGT, possano risultare diversi (e soprattutto più gravosi), da quelli prospettati dallo studio allegato al PGT. Inoltre, ai fini di una corretta e puntuale “Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità”, è necessaria una verifica dell’impatto dei carichi indotti sui livelli di servizio esistenti e attesi della rete stradale. Senza una verifica sui volumi complessivi di traffico, sulle caratteristiche geometriche delle strade principali, sul calcolo dei livelli di servizio attuali e delle capacità residue delle infrastrutture sul territorio di assorbire nuovi carichi di traffico, le positive valutazioni espresse nell’Allegato D non sono condivisibili”.*

*... “Pertanto, in relazione a tutto quanto sopra esposto e al fine di contribuire ad una corretta valutazione degli effetti di Piano sulla rete, risulta necessario:*

- *Assumere gli scenari correlati alla realizzazione delle grandi infrastrutture (Pedemontana), così come dei sistemi di TPL su ferro e degli eventuali altri interventi di scala sovralocale già previsti/in corso di realizzazione, al fine di non limitare le verifiche di merito alle sole aree di trasformazione e non valutando gli effetti (anche benefici) derivanti dalla realizzazione di infrastrutture al contorno;*
- *Riformulare la valutazione sui carichi di sostenibilità assumendo i criteri più gravosi possibili in termini di aumento dell’indotto e del traffico;*
- *Mettere in relazione i nuovi scenari con idonee verifiche sui livelli di servizio delle strade principali, valutandone la capacità residua;*
- *Valutare, conseguentemente, le eventuali necessarie azioni correttive sia in termini strutturali (nuove infrastrutture e parcheggi di interscambio) che di politiche per il governo della mobilità veicolare (controllo degli accessi, car-sharing, previsioni di ZTL, etc...).*

### 3.3.3. Rete del trasporto pubblico locale e ambiti di accessibilità sostenibile

Su questo tema la relazione della Provincia chiede di estendere le valutazioni sull'impatto della rete della mobilità anche alla rete dei trasporti sovracomunale (ampliando quindi l'ambito di valutazione) ed inoltre verificare preventivamente, già in fase preliminare di progetto, ogni eventuale intervento sulla rete viabilistica (adeguamento infrastrutturale o diversa regolamentazione della circolazione), sia con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, che con i competenti uffici della Provincia qualora siano interessati tratti stradali di rilevanza provinciale.

#### **3.3.4. Viabilità ad alto traffico operativo**

La relazione raccomanda, in particolare per gli insediamenti produttivi e nell'ambito delle più complessive valutazioni sui livelli di servizio delle strade principali, puntuale valutazione degli effetti sulla viabilità ad alto traffico operativo, ovvero delle possibili sinergie con detta rete.

### **VALUTAZIONE DEL COMUNE**

Nel confermare i due rapporti inviati di verifica della sostenibilità dei carichi urbanistici individuati dal PGT sulla rete della mobilità, costituenti "Allegato D" del documento di Piano, di cui gli organi tecnici della Provincia hanno apprezzato "la seria impostazione metodologica", si ribadisce in generale la primaria ipotesi di lavoro, non ripresa né contraddetta nel parere, la quale asserisce che la rete viaria principale monzese, che comprende gli assi identificati alla tav. 12 del PTCP come viabilità urbana principale, subisce ogni giorno dall'esterno molto più traffico di quanto ne produca Monza e di quanto Monza ne andrà a produrre pur realizzando tutto quanto previsto in questa variante PGT.

Ciò premesso, la struttura tecnica comunale, accogliendo le prescrizioni provinciali, procederà prima dell'approvazione degli atti, alla riformulazione delle valutazioni dei carichi di sostenibilità relativamente alle situazioni che si ripercuotono sugli assi viari principali identificati alla tav. 12 del PTCP, rendendo come richiesto più gravosi i criteri dell'indotto e del traffico.

Gli assi viari di interesse sono: Viale Battisti, Via Borgazzi, Via Lecco, Via Monte Santo, Viale Sicilia, Viale Stucchi.

Per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale, nel corso del 2016 è stato svolto uno studio per la progettazione della rete TPL integrato per i servizi provinciali extraurbani e per quanto riguarda la città di Monza, sia quelli comunali che dell'area urbana. I contenuti di questo studio saranno consegnati all'Agenzia di Bacino MI-MB-LO-PV per il TPL, per la definizione del nuovo assetto di rete che dovrà essere messo a gara. Questo studio è stato inizialmente commissionato proprio da Provincia di Monza e della Brianza e il Comune di Monza lo ha successivamente esteso. Si sono già svolti incontri congiunti Provincia MB - Comune di Monza negli ultimi mesi 2016 con anche il coinvolgimento dell'Agenzia di Bacino.

Per quanto attiene agli scenari correlati alla realizzazione delle grandi infrastrutture, si ritiene di valutare gli effetti che si andranno a determinare nell'ambito delle azioni di monitoraggio contemplate dalla Valutazione Ambientale Strategica.

### **3.4. Sistema paesaggistico ambientale**

In relazione all'articolata tematica inerente il sistema paesaggistico ambientale, il PTCP declina i propri obiettivi specifici avendo a riferimento i seguenti obiettivi generali:

Ob. 5.1, limitazione del consumo di suolo, promozione della conservazione degli spazi liberi dall'edificato e creazione di una continuità fra gli stessi attraverso il disegno di corridoi verdi;

Ob. 5.2, conservazione dei singoli beni paesaggistici, delle loro reciproche relazioni e del rapporto con il contesto, come capisaldi della più complessa struttura dei paesaggi della provincia e dell'identità paesaggistico/culturale della Brianza;

- Ob. 5.3, promozione della conoscenza dei valori paesaggistici del territorio e della loro fruizione da parte dei cittadini;
- Ob. 5.4 promozione della qualità progettuale, con particolare riguardo agli interventi di recupero e trasformazione in ambiti di segnalata sensibilità in rapporto alla presenza di elementi e sistemi costitutivi del patrimonio paesaggistico/ambientale;
- Ob. 5.5 individuazione e salvaguardia di ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio, con particolare riferimento alla mobilità eco-compatibile e al rapporto percettivo con il contesto.

#### 3.4.1. Rete verde di ricomposizione paesaggistica e PLIS

... “Le previsioni di Piano per le aree comprese nella rete verde del PTCP risultano coerenti con la disciplina di PTCP” ...

*“La variante propone anche una significativa estensione della rete verde in virtù delle proposte di ampliamento/annessione ai PLIS.”*

*In relazione al tema della rete ecologica comunale ... “si segnala, e si dettaglia a seguire, che il Documento di piano in taluni aspetti descrittivi genera confusione tra le funzioni proprie della REC e gli indirizzi che lo stesso detta agli altri strumenti del PGT (Piano delle regole e Piano dei servizi) in materia paesistico-ambientale.” ... “Nel Piano dei Servizi la Rete Ecologica Comunale risulta invece meglio descritta. Si coglie l’occasione per segnalare alcune imprecisioni che possono trovare migliore definizione: ...”.*

Il parere di Provincia si addentra quindi in punti di tipo tecnico per segnalare correzioni da apportare, ritenendo “opportuno intervenire puntualmente sugli elaborati di PGT (testuali e cartografici), e si suggerisce pertanto di apportare le ritenute correzioni al fine di migliorare non solo la coerenza tra Documento di piano e Piano delle regole, ma anche la lettura complessiva delle previsioni di Piano.”

*“In tema di parchi locali di interesse sovracomunale si rileva che la variante adottata conferma la volontà del Comune, già anticipata con la variante del 2014 al Piano delle regole e al Piano dei servizi, di promuovere annessioni di aree ai PLIS esistenti. Nel complesso le aree che il Comune destina all’ampliamento dei PLIS esistenti ammontano a 4.888.000 mq (3.013.000 mq da variante 2014 per i PLIS Grugnotorto-Villoresi e Media Valle del Lambro) e 1.875.000 mq dalla presente variante in cui è prevista anche l’annessione al PLIS della Cavallera”.*

... “Si ritiene necessario integrare gli elaborati di PGT con una specifica tavola in cui risultino evidenti i perimetri:

- *Dell’unico PLIS sul territorio già vigente, ossia del PLIS Media Valle del Lambro, come riconosciuto dalla Provincia con DDP n. 81 del 24/10/2016;*
- *Del PLIS Grugnotorto-Villoresi proposto con i vigenti Piano delle Regole e Piano dei Servizi, ma non ancora oggetto di istanza di riconoscimento da parte del Parco;*
- *Dei PLIS (Media Valle Lambro, Grugnotorto-Villoresi e Cavallera) come ampliati/inseriti con la variante adottata”.*

#### VALUTAZIONE DEL COMUNE

**Sul tema della Rete ecologica comunale e dei PLIS si accolgono le indicazioni della Provincia di Monza e della Brianza di meglio chiarire dal punto di vista grafico i punti segnalati e di rappresentare con un’apposita tavola i perimetri degli ambiti proposti a PLIS.**

Il Parere della Provincia di Monza e della Brianza, esamina poi le scelte compiute dal PGT su alcuni capitoli attinenti la materia ambientale quali gli Ambiti di interesse provinciale (AIP) e gli ambiti di azione paesaggistica (AAP); le Componenti vegetali; la Rete della mobilità sostenibile; i Sistemi ed elementi di prevalente valore storico-culturale e simbolico-sociale;

gli Ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico (AAS). Insieme queste tematiche vengono valutate in un successivo capitolo che riguarda gli effetti delle proposte di Piano sulle tutele paesaggistiche del PTCP.

### **3.6. Effetti delle proposte di Piano sulle componenti paesaggistiche del PTCP**

- a. Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (AAS);
- b. Ambiti di azione paesaggistica (AAP);
- c. Ambiti di interesse provinciale (AIP);
- d. Parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS).

Relativamente agli AAS

- “1. Sono compatibili le proposte di ampliamento degli AAS.*
- 2. Sono complessivamente coerenti le modifiche agli AAS tendenti a ricondurre ad una scala di maggior dettaglio l'individuazione effettuata dal PTCP (proposte riconducibili alle tipologie di rettifica, precisazione miglioramento).*
- 3. Non è invece ascrivibile alle tipologie di rettifica, precisazione miglioramento la nuova previsione di ampliamento della viabilità esistente che ricade parte in AAS e RV, parte in AIP e interamente inserita in perimetro di PLIS proposto in zona Boscherona.*
- 4. Relativamente alle proposte di modifica che si configurano come stralci da AAS ... le proposte di riduzioni non sono ammissibili. Non si rileva invece incompatibilità con la destinazione a AFT e con la realizzazione del parco, a condizione che tali aree costituiscano, del parco, una componente naturalistica e non siano destinate alla realizzazione di attrezzature di servizio. ... Fa eccezione la proposta di stralcio della sola porzione di area a sud della tangenziale Nord (4.300 mq circa), a confine con il territorio del Comune di Cinisello Balsamo, che si ritiene possa rientrare tra le casistiche di cui al precedente punto 2 (proposte riconducibili alle tipologie di rettifica, precisazione miglioramento) e dunque ammissibile.*

Relativamente agli AIP

- 1. La proposta di miglioramento degli AAS incide sugli AIP individuati dal PTCP nella misura di circa 1.026.000 mq. Il passaggio da AIP a AAS rappresenta la principale incidenza delle scelte del PGT sul PTCP ed è valutato in termini positivi perché in linea con gli obiettivi del PTCP. ... Considerata l'accogliibilità di tali proposte di miglioramento degli AAS (vd. precedente punto), la Provincia, in esito al percorso comunale di approvazione della presente variante (e successiva efficacia del PGT), avvierà la connessa variante del PTCP per recepire la nuova individuazione di AAS, come previsto all'art.34, comma 1 delle Norme del PTCP stesso.*
- 2. Anche le proposte di PLIS ricadenti in AIP sono in linea con gli obiettivi del PTCP (vd. anche art.34.3.b). Una volta formalmente riconosciuti ai sensi della DGR n.6148 del 12/12/2007, le aree degli AIP in PLIS entreranno a fare parte della rete verde di ricomposizione paesaggistica provinciale.*
- 3. Il passaggio, in tempi differenti, da AIP a AAS (punto 1) e da AIP a rete verde (punto 2), costituisce un progressivo processo di frammentazione degli AIP. Con ciò si intende che aumenteranno numericamente gli ambiti minimi di riferimento per le azioni di coordinamento previste dal comma 3 dell'art.34 e diminuiranno sensibilmente le dimensioni di tali ambiti minimi. Considerato che per tali AIP dovranno continuare a essere applicate le previsioni prescrittive e prevalenti previste dal PTCP in caso di previsioni a nuovo consumo di suolo (comma 3 dell'art.34), a titolo collaborativo si segnala che in sede di azione di coordinamento Provincia-Comuni si terrà conto delle scelte migliorative apportate dalla presente variante alle tutele paesaggistiche del PTCP.*
- 4. A differenza di quanto previsto per AAS e per RV, le Norme del piano non danno indicazioni relativamente alla possibilità di apportare rettifiche, precisazioni e miglioramenti agli AIP (non essendo contemplate tra le azioni di pianificazione comunale compatibili con il PTCP, tali ipotesi di modifica configurerebbero pertanto proposta di*

modifica del PTCP ai sensi dell'art. 13.5 della LR 12/2005). Ciò in quanto, come anticipato in sede di contributo alla VAS del PGT, tali modifiche sono demandate (nel caso) all'azione di coordinamento Provincia-Comune o, nel caso, alla redazione di Programmi di azione paesaggistica. Le modifiche proposte non sono pertanto ammissibili.

### VALUTAZIONE DEL COMUNE

Alla luce delle considerazioni sopra svolte da parte della Provincia, a fine di non appesantire il procedimento di approvazione della variante al PGT, innestando una conseguente variante al PTCP, il Comune rinuncia per il momento alla proposta relativa all'ampliamento ed alla rettifica degli AIP e rinuncia per il momento alla proposta di rettifica degli AAS. Presenterà la stessa proposta in sede più idonea, avviando un'azione di coordinamento Provincia/Comune.

Di conseguenza si recepisce a livello cartografico l'individuazione degli ambiti destinati all'attività agricola strategica di PTCP corredata dalle sole rettifiche, precisazioni, miglioramenti qui valutati come ammissibili.

Per quanto riguarda la disciplina delle Aree agricole strategiche (AAS) da integrare nelle Norme di attuazione del Piano delle Regole, si utilizza la formulazione già indicata nella valutazione del Parere Regione Lombardia.

### 3.7. Difesa del suolo

In relazione alla tematica, il PTCP declina i propri obiettivi specifici avendo a riferimento i seguenti obiettivi generali:

Ob. 7.1 prevenzione, mitigazione e informazione relativamente al rischio di esondazione e instabilità dei suoli, art. 8;

Ob. 7.2 riqualificazione, tutela e valorizzazione delle risorse idriche; 7.2.1 sistema delle acque sotterranee, art. 9 • 7.2.2 sistema delle acque superficiali, art. 10

Ob. 7.3 valorizzazione dei caratteri geomorfologici, art. 11

Ob. 7.4 contenimento del degrado, artt 29-30

*“Per gli aspetti legati all'analisi del rischio sismico, si evidenzia che l'indagine è adeguata al quadro normativo vigente a livello regionale ed è stata elaborata adottando la procedura di primo livello, delegando analisi più approfondite di livello superiore alla fase attuativa degli interventi di trasformazione urbanistica ricadenti nelle aree identificate in Tavola 6 “Carta della pericolosità sismica locale”.*

*La definizione del rischio idraulico è invece derivata da specifico studio redatto nel 2008 e aggiornato nel 2015 secondo i criteri della citata Dgr 2616/2011”.*

*... “Inoltre, a seguito delle richieste formulate dall'autorità competente nell'ambito della procedura di VAS, si segnala che sono stati aggiornati i dati/cartografie relative alla ricostruzione dell'andamento della superficie piezometrica ... e ... l'Aggiornamento dei siti oggetto di procedimenti di bonifica: sulla base di nuovi dati (aggiornati al 14/07/2016)”.*

*Per quanto riguarda l'assetto idrogeologico “Vengono correttamente recepiti i contenuti del PAI con la perimetrazione delle fasce fluviali come da Variante al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con DPCM 24 maggio 2001 “Fasce Fluviali del fiume Lambro nel tratto dal Lago di Pusiano alla confluenza con il Deviatore Redefossi” ... “Per quanto riguarda invece la suscettività al fenomeno degli occhi pollini ... si suggerisce di recepire tutti gli areali di suscettività indipendentemente dal grado, adottando specifiche prescrizioni per le zone ove il fenomeno è ritenuto più probabile, oppure segnalare le motivazioni che hanno portato alla revisione della mappatura proposta dal piano provinciale”*

*“... Gli occhi pollini, oltre a rappresentare un fattore di rischio per le attività edificatorie, costituiscono anche una via preferenziale per la veicolazione di sostanze inquinanti verso la falda acquifera: in tal senso si chiede di circostanziare l'individuazione in Tavola 4 “Carta della vulnerabilità” del più basso grado di vulnerabilità dell'acquifero, proprio in corrispondenza di una larga parte di territorio individuato dal PTCP come ad alta suscettività*

al fenomeno degli occhi pollini. Si chiede in merito di valutare l'attribuzione all'area in oggetto di un grado di vulnerabilità maggiore, oppure di sostanziare il grado attualmente attribuito con valutazioni legate al fenomeno degli occhi pollini. Si segnala in merito che anche le mappe del PTUA disponibili sul Geoportale di Regione Lombardia attribuiscono all'area un grado di vulnerabilità intrinseca alto.

“Infine, per quanto riguarda il tema dei pozzi (pubblici ed attivi), si segnala, in ottica collaborativa e di raffinazione della base dati, che nella ricognizione effettuata risulta mancante il pozzo con codice “10803303-49” denominato “Pozzo Boscherona N.1” attivo dal maggio 2015 e gestito da Brianza Acque s.r.l.: si raccomanda l’inserimento di tale pozzo e della relativa zona di rispetto nelle individuazioni riportate sulla Tavola 7 “Carta dei vincoli” allegata alla Relazione.

#### 3.7.4. Elementi geomorfologici

L'individuazione delle emergenze geomorfologiche del territorio deriva dall'elaborazione di dati di studi geologici precedenti e da osservazioni realizzate direttamente per la stesura della relazione. La relazione fa riferimento all'art.11 delle Norme del PTCP dichiarando che allo stato attuale solo alcuni degli orli di terrazzo identificati dal piano provinciale sono riconoscibili e precisamente quelli che delimitano l'ambito vallivo del fiume Lambro, come individuati in Tavola n.1 “Geologia e geomorfologia” ... “si chiede di esplicitare se detta mancanza sia da attribuire ad un esito di puntuale valutazione dello stato dei luoghi o se, al contrario, debba ritenersi necessaria un'integrazione di tali elementi.”

In relazione a quanto illustrato ai precedenti paragrafi e con riferimento alle Norme del Ptcp, l'esito della valutazione è il seguente:

#### Valutazione di compatibilità al PTCP condizionata al recepimento di quanto segue.

Si prescrive:

1. Di recepire a livello cartografico (e disciplinare conseguentemente) l'individuazione degli ambiti destinati all'attività agricola strategica di PTCP corredata dalle sole rettifiche, precisazioni, miglioramenti qui valutati come ammissibili, secondo quanto dettagliatamente indicato al par. 3.6;
2. Di esplicitare se la mancanza degli orli che delimitano la sponda orientale dell'ambito vallivo del Fiume Lambro nel settore nord-orientale del territorio, costituisce miglior identificazione alla scala comunale degli elementi geomorfologici, in coerenza a quanto previsto come contenuto minimo degli atti di PGT all'art. 11.5 delle Norme del PGT, secondo quanto indicato al par. 3.7.14.

Risulta altresì necessario:

- a. Condurre puntuali approfondimenti in relazione ai contenuti minimi degli atti di PGT di cui all'art. 43 delle Norme del PTCP al fine di valutare compiutamente la compatibilità degli insediamenti produttivi esistenti e previsti in particolare sotto il profilo logistico-infrastrutturale, secondo quanto indicato ai paragrafi 3.1, 3.2 e 3.3;
- b. Sviluppare i contenuti minimi degli atti di PGT di cui all'art. 40 comma 4 delle Norme del PTCP, circa la classificazione della viabilità effettuata dal piano provinciale, l'individuazione delle relative fasce di rispetto inedificabili e dei corridoi di salvaguardia per le strade di primo e secondo livello e la definizione della normativa per gli accessi laterali e le intersezioni, secondo quanto indicato al par. 3.3.1;
- c. Verificare puntualmente sulle tavole di Piano, per quanto concerne la nuova infrastruttura del tunnel della variante alla SP6. (completamento della variante nei pressi dell'Ospedale di Monza), tracciato e accessi, coerenziando le informazioni con il progetto definitivo dell'opera, secondo quanto indicato al par. 3.3.1;
- d. Individuare, in relazione ai contenuti minimi degli atti di Pgt di cui all'art. 41 delle Norme del Ptcp, i corridoi di salvaguardia della nuova infrastruttura del tunnel della variante alla SP6 definendone l'ampiezza ed escludendo ogni nuova previsione insediativa, secondo quanto indicato al par. 3.3.1;

- e. Integrare la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete della mobilità con gli scenari correlati alla realizzazione delle infrastrutture di carattere sovracomunale (anche TPL), assumendo le ipotesi più gravose del mix funzionale ammesso nei vari ambiti di trasformazione e valutando le capacità residue della rete, così come gli effetti sulla rete dei trasporti sovracomunale, secondo quanto indicato ai par. 3.3.2, 3.3.3 e 3.3.4;
- f. Integrare gli elaborati di PGT con una specifica tavola dedicata all'individuazione dei perimetri dei PLIS, secondo quanto indicato al par. 3.4.1 nella parte dedicata ai parchi locali di interesse sovracomunale;
- g. Determinare l'ampiezza della fascia di rispetto delle strade panoramiche ai sensi dell'art. 28 delle Norme del PTCP, secondo quanto indicato al par. 3.4.3;
- h. Valutare, in relazione agli approfondimenti della Componente Geologica sulle aree individuate dal PTCP a suscettività al fenomeno degli occhi pollini, l'attribuzione di un grado di vulnerabilità maggiore, secondo quanto indicato al par. 3.7.1 e 3.7.2;
- i. Un puntuale confronto tra i repertori disponibili circa l'identificazione dei pozzi, comprendendo le relative zone di rispetto, in relazione a quanto stabilito all'art. 9 delle Norme del PTCP tra i contenuti minimi degli atti di Pgt e secondo quanto indicato al par. 3.7.1;
- j. Integrare l'individuazione del Reticolo Idrico consortile in relazione alle indicazioni della Dgr 4229/2015 e secondo quanto indicato al par. 3.7.13.

#### VALUTAZIONE FINALE DEL COMUNE

Rispetto alle prescrizioni sopra esposte ed alle correzioni/precisazioni da apportare, che il Comune di Monza interamente recepisce, l'integrazione dei punti a. ed e. avverrà prima dell'approvazione definitiva degli atti del PGT, mentre l'integrazione degli altri punti, che costituiscono mera azione esecutiva di adempimenti tecnici, avverrà in sede di collazione finale di tutti gli atti risultanti dall'approvazione.

La provincia di Monza e della Brianza “rammenta infine che, ai sensi dell'art. 4 bis delle Norme del PTCP, “I Comuni recepiscono nei propri strumenti di governo del territorio le previsioni ad efficacia prescrittiva e prevalente previste dal Piano territoriale di coordinamento provinciale” e che, ai sensi dell'art. 5 comma 2, “Gli atti di pianificazione privi dei contenuti minimi specificati nelle presenti norme sono valutati non compatibili”, il che comporta che il recepimento di quanto sopra deve riferirsi in un quadro unitario a tutti gli atti di PGT e non già ad una quota parte degli stessi.

#### **4. RETE ECOLOGICA REGIONALE: criteri per la gestione e la manutenzione della RER**

Richiamato l'art. 3-ter, comma 3, della LR 86/1983 come modificata dall'art. 6 della LR 4/08/2011 n. 12, in base al quale “...le province controllano, in sede di verifica di compatibilità dei PGT e delle loro varianti, l'applicazione dei criteri (per la gestione e la manutenzione della RER) e, tenendo conto della strategicità degli elementi della RER nello specifico contesto in esame, possono introdurre prescrizioni vincolanti...”, si ritiene che i “criteri di gestione e manutenzione della RER”, come delineati al Cap. 5 dell'allegato alla DGR 10962/2009, fatte salve le puntuali indicazioni rese in merito al precedente paragrafo 3.4.1, siano nel complesso correttamente applicati. La Rete Ecologica Regionale è presente a Monza lungo l'asse del fiume Lambro con un corridoio primario ad alta antropizzazione caratterizzato dall'elemento di secondo livello rappresentato dalle aree più prossime al corso d'acqua. Tale corridoio confluisce a nord nell'elemento di primo livello della Rete Ecologica Regionale costituito dall'intero parco della villa reale. Ciò premesso i “criteri di gestione e manutenzione della RER”, come delineati al Cap. 5 dell'allegato alla DGR 10962/2009, si possono ritenere soddisfatti.

**PARERE FORMULATO DAL PARCO REGIONALE DELLA VALLE DEL LAMBRO  
IN ORDINE ALLA VARIANTE AL PGT  
ADOTTATA CON DELIBERAZIONE C.C. N. 53/2016  
per le parti che riguardino il territorio del PTC  
(Prot. n. 6477 del 30 novembre 2016 Area Tecnica  
Parco Regionale della Valle del Lambro)**

**1. PREMESSA**

Il Parco Regionale della Valle del Lambro ha espresso il parere di propria competenza formulato attraverso delle osservazioni a carattere puntuale e a carattere generale, ai fini della migliore comprensione della normativa generale.

L'attività di valutazione è stata svolta in riferimento alle aree comprese all'interno del Parco Regionale della Valle del Lambro, al Parco Naturale istituito con L.R. n.18/2005 e in riferimento alle Norme Tecniche Attuative del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale della Valle del Lambro di cui alla D.G.R. n.7/601 del 28 luglio 2000, rettificato con D.G.R n. 7/6757 del 9 novembre 2001.

**2. Sintesi osservazioni di carattere puntuale:**

**OSSERVAZIONI RIGUARDANTI GLI ELABORATI CARTOGRAFICI DEL PIANO DELLE REGOLE E DEL PIANO DEI SERVIZI:**

- 1.** Elaborato PS.03 Rete ecologica comunale: La tavola deve essere aggiornata riportando i percorsi ciclopedonali del Parco Regionale della Valle del Lambro.
- 2.** Elaborato PR.01 Aree urbanizzate e aree non urbanizzate: Nell' area compresa fra Via Lecco e Via Montecassino gli interventi devono essere quelli previsti all'art. 18 delle Vigenti N.T.A del Vigente P.T.C. del Parco Valle del Lambro.
- 3.** Elaborato PR.03 Aree urbanizzate e aree non urbanizzate: Nell' area compresa fra Viale Regina Margherita e Viale Petrarca gli interventi ammissibili devono essere quelli previsti all'art. 17 delle Vigenti N.T.A del Vigente P.T.C. del Parco Valle del Lambro.
- 4.** Elaborato PR.04 Sistema del Commercio. Ricognizione attività commerciali esistenti: Sarebbe opportuno inserire nella tavola PR.04 tutte le attività commerciali esistenti nel Parco di Monza.

**OSSERVAZIONI RIGUARDANTI LE NORME DI ATTUAZIONE DEL PIANO DEI SERVIZI:**

**Elaborato PS.05 art. 13 Complesso Monumentale Parco e Villa Reale:**

- 5.** Il comma 1 dell'art. 13 del PdS della Variante al Vigente PGT deve essere esteso non solo alle aree comprese nel Parco di Monza, ma anche a quelle comprese fra Viale Regina Margherita e Viale Petrarca, essendo tale porzione di territorio disciplinata anch'essa dall' art. 17 "Ambito del Parco Reale di Monza" delle Vigenti NTA del Vigente PTC del Parco Valle del Lambro.
- 6.** In riferimento all'elaborato PS.05 - Piano dei Servizi, Norme di Attuazione, pagina 10, anche per le aree interne all'impianto dell'Autodromo dev'essere applicato l'art. 17 delle Vigenti NTA del PTC del Parco Valle del Lambro.

### 3. Osservazioni di carattere generale:

Il Parco Regionale della Valle del Lambro ha inoltre formulato le seguenti osservazioni di carattere generale:

- Nel territorio del Parco e nelle aree adiacenti al confine dello stesso e per una fascia di m 500 è tassativamente vietata l'ubicazione di discariche di rifiuti tossici, nocivi speciali e solidi urbani, nonché la realizzazione di inceneritori, nonché risulta inibita l'apertura di nuovi impianti per l'ammasso ed il trattamento di carcasse di autoveicoli;
- Nelle aree del Parco regionale Valle Lambro è vietato l'insediamento di centri commerciali per i quali risulta necessario il preventivo rilascio di nulla-osta regionale;
- Deve essere recepito il maslerplan delle piste ciclopedonali del Parco Regionale della Valle del Lambro;
- Per quanto concerne la rete viaria all'interno dei confini del Parco regionale Valle Lambro, sono consentiti gli interventi espressamente previsti dalle NTA del PTC del Parco Valle del Lambro, previa emissione del previsto parere.
- Ai sensi dell'art. 8 comma 4 del Vigente P.T.C. dell'Ente Parco, le aree marginali al perimetro del Parco devono essere preferibilmente destinate all'esercizio dell'agricoltura, ovvero ad attrezzature pubbliche o di interesse pubblico, con particolare riferimento al verde, gioco, sport.

### VALUTAZIONI

Si ritiene opportuno, per l'effettivo carattere di prevalenza delle previsioni del PTC della Valle del Lambro, adeguare norme di attuazione di PR e PS ed elaborati della Variante al Piano di Governo del Territorio, laddove puntualmente indicato dall'osservazione con riferimento ai punti 1-2-3-5-6.

Non si ritiene invece (punto 4) di aggiornare la tav. PR.04 Sistema del Commercio poiché presuppone un'attività ricognitiva non attuabile in questa fase del procedimento di variante.

Si prende atto delle ulteriori prescrizioni di carattere generale riportate al capitolo 3. adeguando conseguentemente gli atti normativi.

## APPROFONDIMENTO SUL CAPITOLO 3.3.2 DEL PARERE DI COMPATIBILITA' DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

A conclusione dell'istruttoria relativa alla valutazione di compatibilità con il PTCP vigente della Variante adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n.53/2016, la Provincia di Monza e della Brianza, con Determinazione Dirigenziale Settore Complesso Territorio n. 2249 del 20 dicembre 2016, ha espresso "valutazione di compatibilità condizionata al recepimento delle prescrizioni e delle indicazioni specificate nella ... relazione istruttoria...". La Provincia ha richiesto inoltre al Comune di Monza "di dimostrare che la variante al Piano di Governo del Territorio recepisca, in sede di approvazione definitiva, le prescrizioni e indicazioni specificate nell'allegata relazione ...". La determinazione e la relazione allegata sono state inviate al Comune con nota PG n.186907 del 21 dicembre 2016.

In particolare al Capitolo 3.3.2 "Sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete della mobilità" la relazione istruttoria "apprezzando la seria impostazione metodologica e il lavoro condotto dall'Amministrazione e dagli estensori del PGT (cfr. doc. Documento di piano-Allegato D-Valutazione sostenibilità dei carichi sulla rete viabilistica), ... coglie l'occasione per contribuire al miglioramento dell'approfondimento condotto, al fine di meglio correlare le scelte insediative di Piano con gli aspetti infrastrutturali e trasportistici"... "Pertanto, in relazione a tutto quanto sopra esposto e al fine di contribuire ad una corretta valutazione degli effetti di Piano sulla rete, risulta necessario:

- Assumere gli scenari correlati alla realizzazione delle grandi infrastrutture (Pedemontana), così come dei sistemi di TPL su ferro e degli eventuali altri interventi di scala sovralocale già previsti/in corso di realizzazione, al fine di non limitare le verifiche di merito alle sole aree di trasformazione e non valutando gli effetti (anche benefici) derivanti dalla realizzazione di infrastrutture al contorno;
- Riformulare la valutazione sui carichi di sostenibilità assumendo i criteri più gravosi possibili in termini di aumento dell'indotto e del traffico;
- Mettere in relazione i nuovi scenari con idonee verifiche sui livelli di servizio delle strade principali, valutandone la capacità residua;

Valutare, conseguentemente, le eventuali necessarie azioni correttive sia in termini strutturali (nuove infrastrutture e parcheggi di interscambio) che di politiche per il governo della mobilità veicolare (controllo degli accessi, car-sharing, previsioni di ZTL, etc...).

Nella proposta di Controdeduzione al suddetto parere la struttura tecnica comunale "...accogliendo le prescrizioni provinciali, ... si è impegnata a procedere ... prima dell'approvazione degli atti, alla riformulazione delle valutazioni dei carichi di sostenibilità relativamente alle situazioni che si ripercuotono sugli assi viari principali identificati alla tav. 12 del PTCP, rendendo come richiesto più gravosi i criteri dell'indotto e del traffico.

Gli assi viari di interesse sono: Viale Battisti, Via Borgazzi, Via Lecco, Via Monte Santo, Viale Sicilia, Viale Stucchi".

### 1. SCENARI CORRELATI ALLE GRANDI INFRASTRUTTURE

Il Piano di Governo del Territorio in corso di approvazione prevede 39 ambiti di trasformazione (AT) che possono portare complessivamente, a 438.440 mq di SLP. La capacità insediativa compatibile è individuata in 265.000 mq di SLP di cui 150.000 a destinazione residenziale e 115.000 a destinazione non residenziale. Quelli a destinazione non residenziale possono essere di varie tipologie e, dunque, avere differenti generazioni di traffico.

A queste considerazioni va aggiunto il fatto che queste aree sono attualmente edificate ed hanno insediamenti che, benché dismessi o sottoutilizzati, possono essere oggetto di apertura di attività compatibili alle attuali destinazioni. Questo porterebbe, per ogni singola area, alla necessità di valutare anche questi ipotetici scenari di traffico.

Quindi, dal punto di vista della nuova domanda di trasporto, individuare quale sia l'effettivo scenario di maggior carico e quali siano i vari probabili scenari alternativi diventa un tema estremamente delicato e di difficile soluzione.

Anche dal punto di vista dell'offerta di trasporto la definizione di un quadro generale di riferimento, legato a differenti orizzonti temporali, diventa di difficile redazione.

Sono in corso le seguenti opere, il cui elenco non è esaustivo, il cui impatto varia di molto il traffico sulla rete monzese:

- Il completamento dell'allargamento a quattro corsie del tratto urbano dell'A4;
- La realizzazione del tratto centrale di Pedemontana;
- La realizzazione delle opere complementari di Pedemontana (esempio: variante alla SP6);
- L'apertura della stazione di Bettola della MM1 con il parcheggio di Interscambio;
- Il prolungamento della MM5, la realizzazione della Stazione Ponte a Sesto FS ed il relativo parcheggio di interscambio;
- La realizzazione della fermata ferroviaria di Monza Est Parco;
- La modifica dello svincolo dell'A52 (Tangenziale Nord di Milano) a Sesto San Giovanni;
- La realizzazione della variante di Arcore (opera connessa Pedemontana);
- Il sottopasso Fermi/Libertà a Monza;

Nella prospettiva di medio-lungo periodo queste opere, quando compiute, possono generare trasformazioni del livello di traffico, sia di tipo privato che logistico, per quanto attiene la città di Monza. A questo scenario guarda la variante del PGT.

La realizzazione del tratto centrale di Pedemontana e delle altre opere connesse chiuderà infatti la cosiddetta "quadra" a nord di Monza, permettendo al traffico privato ed a quello logistico di non entrare in Monza sull'asse ovest-est (Battisti – Boccaccio – Cantore – Libertà), seguendo flussi non più radiali verso Milano ma ortogonali tra le provincie a nord della metropoli.

La realizzazione delle modifiche alla rete ferroviaria consentirà di agevolare l'utenza privata, soprattutto per gli spostamenti lavorativi, verso il trasporto pubblico, così come le linee metropolitane in progetto sgraveranno di molto l'asse nord – sud, in direzione Villa Reale e Ospedale.

Il Documento di Piano del PGT ipotizza soluzioni per i prossimi 5/10 anni e in questo contesto diventa difficile identificare opere da mettere a carico dei singoli operatori, se non gli aggiustamenti delle situazioni locali per migliorare la scorrevolezza dei flussi e ridurre i principali punti di conflitto.

## **2. VALUTAZIONE SUI CARICHI DI SOSTENIBILITA'**

Partendo dalle analisi già espresse nell'Allegato "D" del Documento di Piano, e dai dati già assunti circa il peso che tutti gli ambiti di trasformazione (AT), i comparti di possibile trasformazione (CD) e quelli residenziali di completamento (C) danno sulla rete urbana, vengono approfonditi in questa relazione gli ulteriori carichi conseguenti ad una teorica maggiore gravosità e ai progetti già approvati ma che non si sono ancora concretizzati, o che comunque al momento dei rilievi sui flussi orari non si erano ancora sviluppati. Al riguardo si precisano le caratteristiche dei predetti indicatori:

- I valori contenuti nell'Allegato "D", che vengono evidenziati più avanti con ombreggiatura, hanno considerato tutti i carichi sulla rete di mobilità, pur enunciando che la scadenza quinquennale del Documento di Piano rende praticamente impossibile che tutti gli interventi previsti si realizzino entro tale scadenza. Il dato espresso è quindi volutamente sovrastimato.

- Per quanto attiene la maggiore gravosità si è ipotizzato di caricare di un ulteriore 20% i dati di progetto, nell'ipotesi che in tutti i comparti e su tutti gli interventi prevasse la destinazione con maggiore generazione di traffico (per esempio quella terziaria/commerciale che differisce da quella residenziale per circa il 20% in più).
- Per quanto attiene i dati dei progetti già approvati, ma non ancora eseguiti, si fa riferimento agli appositi studi che sono stati condotti preliminarmente all'approvazione dei piani attuativi, e che sono reperibili agli atti comunali.

Lo scenario ipotetico di attuazione di tutte le previsioni risulta in tale modo sintetizzato:

### Viale Battisti

Ai dati riferiti agli ambiti e ai comparti di trasformazione che generano carico sul viale si aggiungono i dati dei due Programmi Integrati di Intervento approvati e non ancora iniziati. Ne consegue un impiego intensivo del viale, classificato come strada urbana di tipo F, la cui capacità di servizio è di 800 veicoli/h per corsia. Si determina in tal modo una capacità residua del 14% ancora positiva

ASSE	TMA	Veicoli/h	Traffico veicolare indotto (ora di punta)		Corsie	Tipo	Portata di servizio	Livello di servizio	Traffico veicolare indotto max		Capacità residua %	Criticità %
			Mattino (Ing + usc)	Sera (Ing + usc)					Veicoli/h			
<b>VIALE BATTISTI</b>	<b>16.368.060</b>	<b>2.491</b>	<b>122</b>	<b>81</b>	4	F	800	<b>3200</b>	2.613	Attuale		
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>24</b>	<b>16</b>					2.638			
P.le Virgilio			6	6					2.644			
Ex Scotti			109	85					2.753	Max	14%	

Il Viale Cesare Battisti non può essere modificato nella sua sezione con opere di allargamento delle sedi stradali in considerazione del vincolo paesaggistico esistente. Un importante apporto alla diminuzione della congestione veicolare, soprattutto nelle ore di punta, verrebbe dalle opere strategiche di rilevanza sovracomunale come la pedemontana e la variante SP6, che possono orientare diversamente il traffico di attraversamento ovest – est. Un contributo rilevante verrebbe altresì, in direzione nord - sud dalla linea metropolitana M5 per il servizio verso Villa Reale, Ospedale, Polo istituzionale.

### Via Monte Santo – Via Borgazzi

Queste due importanti arterie, sono interessate da numerose intersezioni con frequenti svolte a sinistra. La Via Monte Santo, di tipo F, è stata recentemente ridefinita a due corsie per facilitare la mobilità ciclabile in lato sud. La Via Borgazzi ha una sezione di quattro corsie, a partire dall'incrocio con Via Guerrazzi sino al confine comunale.

ASSE	TMA	Veicoli/h	Traffico veicolare indotto (ora di punta)		Corsie	Tipo	Portata di servizio	Livello di servizio	Traffico veicolare indotto max		Capacità residua %	Criticità %
			Mattino (Ing + usc)	Sera (Ing + usc)					Veicoli/h			
<b>VIA MONTE SANTO</b>		<b>1.200</b>	<b>439</b>	<b>268</b>	2	F	800	<b>1600</b>	1.639	Attuale		
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>88</b>	<b>54</b>					1.727	Max		108%
<b>VIA BORGAZZI</b>	<b>7.140.134</b>	<b>1.087</b>	<b>814</b>	<b>476</b>	4	F	800	<b>3200</b>	1.901	Attuale		
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>163</b>	<b>95</b>					2.064			
ex Diefenbach			314	200					2.378	Max	26%	

La Via Monte Santo, con un maggior aggravio del peso insediativo entrerebbe in criticità, per cui il controllo delle destinazioni d'uso ed il monitoraggio costante può garantire il livello di servizio che compete ad una strada urbana di tipo F. Per via Borgazzi vi è ancora una modesta capacità residua. Per

entrambi gli assi stradali, la realizzazione della rotatoria già approvata e prevista all'intersezione Aquileia/Borgazzi/Campania, porterebbe a benefici in termini di scorrevolezza e di aumento della capacità residua, per l'eliminazione delle due svolte a sinistra.

L'esecuzione della rotatoria all'incrocio Borgazzi – Aquileia, prevista dal Piano attuativo ex Diefembach denominato Porta Sud, non ancora in esecuzione, dovrebbe consentire un miglioramento dei flussi per l'eliminazione su quell'incrocio delle svolte a sinistra che attualmente non possono essere soppresse.

### Viale Stucchi – Viale Sicilia

Per Viale Stucchi si è considerato per metà il traffico indotto dalla nuova media struttura di vendita di Esselunga, anche se la stessa ha più ripercussioni su Viale Libertà.

L'arteria, classificata C per il codice stradale ma avente le caratteristiche proprie di strada di tipo B, presenta già allo stato attuale criticità elevata, riversandosi sulla stessa oltre alle provenienze dalla rete provinciale (SP60) anche l'indotto logistico della zona industriale est.

Per quanto riguarda invece Viale Sicilia, la considerazione da fare riguarda le eccessive intersezioni che lo interessano e che rendono difficoltoso il transito su un'arteria con un livello di servizio elevato.

ASSE	TMA	Veicoli/h	Traffico veicolare indotto (ora di punta)		Corsie	Tipo	Portata di servizio	Livello di servizio	Traffico veicolare indotto max		Capacità residua %	Criticità %
			Mattino (Ing + usc)	Sera (Ing + usc)					Veicoli/h			
<b>VIALE STUCCHI</b>	<b>22.600.800</b>	<b>3.440</b>	<b>972</b>	<b>631</b>	4	B	1000	<b>4000</b>	4.412	Attuale		
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>194</b>	<b>126</b>					4.606			
Esselunga			84	84					4.496	Max		112%
<b>VIALE SICILIA</b>		<b>1.200</b>	<b>822</b>	<b>540</b>	4	F	800	<b>3200</b>	2.022	Attuale		
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>164</b>	<b>108</b>					2.186	Max	32%	

Per entrambi gli assi stradali la soluzione che il PGT propone a breve e medio periodo è l'eliminazione delle intersezioni attraverso la formazione di svincoli a due livelli all'intersezione Libertà/Stucchi/SP60 e a quella Sicilia/Stucchi. E' attualmente in fase di cantierizzazione anche l'attraversamento ciclopedonale sulla rotatoria Stucchi/Salvadori, in prossimità del Cimitero urbano

### Viale Libertà – Via Lecco

Viale Libertà risente notevolmente delle criticità legate all'attraversamento della città ovest-est, a cui possono porre rimedio le previsioni di mobilità sovracomunali. Il progettato svincolo a due livelli con Viale Stucchi e la SP60 inoltre diminuirà sensibilmente il carico derivante dalla MSV recentemente attuata.

Per quanto riguarda Via Lecco, odierna SP58, la capacità residua è ancora elevata. Entrambe le strade hanno trovato giovamento dalla ristrutturazione degli esercizi commerciali che si sta attuando nella zona prossima al centro storico.

ASSE	TMA	Veicoli/h	Traffico veicolare indotto (ora di punta)		Corsie	Tipo	Portata di servizio	Livello di servizio	Traffico veicolare indotto max			Capacità residua %	Criticità %
			Mattino (Ing + usc)	Sera (Ing + usc)					Veicoli/h				
<b>VIALE LIBERTÀ'</b>		<b>1.400</b>	<b>238</b>	<b>148</b>	4	F	800	<b>3200</b>	1.638	Attuale			
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>48</b>	<b>30</b>					1.686				
Esselunga			160	160					1.846	Max	42%		
<b>VIA LECCO</b>	<b>4.313.570</b>	<b>657</b>	<b>55</b>	<b>36</b>	2	F	800	<b>1600</b>	712	Attuale			
<b>Aggravio + 20%</b>			<b>11</b>	<b>7</b>					723				
Trasformazione ex Esselunga			-212	-212					511				
Nuova Coop			50	50					561	Max	65%		

### 3. AZIONI CORRETTIVE

Già si è detto delle principali azioni correttive che si propongono in relazione agli scenari descritti e alla capacità residua della rete viaria a fronte delle azioni di Piano definite dalla variante allo strumento urbanistico del Comune di Monza. Queste azioni si traducono da una parte in progetti strutturali rilevanti, previsti dalle opere pubbliche già programmate (incrocio a due livelli Libertà/Stucchi/SP60; rotonda Borgazzi/Aquileia/Campania); attraversamento ciclo pedonale Stucchi/Salvadori) e dall'altra in azioni in ambito provinciale e regionale per il sostegno dei progetti infrastrutturali più ampi, elencati al primo capitolo della presente relazione.

Per quanto riguarda invece i progetti previsti dal nuovo strumento urbanistico, sul piano gestionale è ormai prassi consolidata che l'operatore, per poter procedere alla valutazione dei singoli interventi e delle opere necessarie a mitigare l'impatto, debba redigere un apposito studio che deve tenere conto anche di tutti i piani approvati e non ancora realizzati e dei criteri provinciali per la valutazione dell'impatto trasportistico contenuti nel PTCP. Allo scopo di consolidare tale pratica nelle Norme tecniche del Piano delle Regole si emenda l'art. 1 al comma 5, aggiungendo il seguente periodo:

*(...) I Piani attuativi relativi ad Ambiti di trasformazione (AT) ed Ambiti compatibili con la Trasformazione (ACT) del Documento di Piano, devono essere preceduti da Valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità comunale e sovracomunale, che tenga conto anche dei piani approvati e non ancora realizzati e che prospetti le eventuali azioni di mitigazione dell'impatto e di miglioramento dei flussi di mobilità.*

#### Rete del Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Su questo tema il parere di compatibilità della Provincia di Monza e della Brianza chiede di estendere le valutazioni sull'impatto della rete della mobilità anche alla rete dei trasporti sovracomunale, ed inoltre verificare preventivamente, già in fase preliminare di progetto, ogni eventuale intervento sulla rete viabilistica (adeguamento infrastrutturale o diversa regolamentazione della circolazione), sia con l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, che con i competenti uffici della Provincia qualora siano interessati tratti stradali di rilevanza provinciale.

Per quanto riguarda la viabilità ad alto traffico operativo la relazione istruttoria raccomanda, in particolare per gli insediamenti produttivi e nell'ambito delle più complessive valutazioni sui livelli di servizio delle strade principali, puntuale valutazione degli effetti sulla viabilità ad alto traffico operativo, ovvero delle possibili sinergie con detta rete.

Nel corso del 2016 è stato svolto uno studio per la progettazione della rete TPL integrato per i servizi provinciali extraurbani e per quanto riguarda la città di Monza, sia quelli comunali che dell'area urbana. Lo studio è stato inizialmente commissionato da Provincia di Monza e della Brianza e il Comune di Monza lo ha successivamente esteso. Si sono già svolti incontri congiunti Provincia MB - Comune di Monza negli ultimi mesi 2016, con anche il coinvolgimento dell'Agenzia di Bacino.

Tale studio è stato sviluppato al fine di creare una programmazione coordinata tra i servizi di trasporto pubblico locale di competenza provinciale e quelli di competenza della città di Monza.

Nell'ottica di una prossima futura gestione dei trasporti in capo all'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, lo studio predisposto potrà confluire e fare parte del Piano di Bacino.

L'analisi e la revisione della rete sono state condotte in coerenza con quanto indicato dalla L.R. 6/2012 e dalla D.G.R. X/2486/2014, attraverso l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze, sviluppando l'intermodalità e l'integrazione con gli altri sistemi di trasporto collettivo, con l'obiettivo di incrementare l'efficacia e l'efficienza dei servizi.

Punto di partenza per la predisposizione del nuovo assetto della rete è lo studio del Piano Programmatico di riferimento desunto dalle previsioni degli strumenti programmatici di livello regionale (Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti) e provinciale (P.S.M.S. della Provincia di Monza e della Brianza, progetto "Moving Better" e P.T.C. della Provincia di Monza e della Brianza).

Il quadro che ne scaturisce e sul quale si svilupperà e coordinerà il nuovo assetto della rete, è quello di una progressiva estensione del sistema ferroviario suburbano, della rete tranviaria e metropolitana; tale nuovo assetto consentirà, attraverso il coordinamento di scambi intermodali ferro-gomma in punti strategici della rete, un sistema di trasporto integrato e cadenzato.

Monza 23 Gennaio 2017

A cura del Dirigente del Settore Governo del Territorio e SUAP

**Arch. Giuseppe Maria Riva**

Collaborazioni tecniche di:

**Arch. Elena Beretta**

**Arch. Ilaria Bertilotti**

**Ing. Lucia Terruzzi.**