Città di Vimercate

Provincia di Monza e della Brianza

Variante Generale al Piano di Governo del Territorio (PGT) ai sensi dell'art. 13 della L.R. 12/2005 e s.m.i.

(DGC n.247 del 17.12.2024)

Valutazione Ambientale Strategica

D.Lgs. 152/06
LR 12/2005
DGR 6420/2007 e smi
DGR 761/2010
DGR 3836/2012

Rapporto Ambientale

Maggio 2026

Redazione a cura di:

AUTORITA' PROCEDENTE

Dirigente dell'Area Governo del Territorio e Infrastrutture del Comune di Vimercate, Arch. Giancarlo Scaramozzino

In collaborazione con:

AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS

Segretario Generale del Comune di Vimercate, Dott. Fabrizio Brambilla

Con la consulenza di:

pianoB progetti

pianoB progetti srl società di ingegneria
Sede Legale: Erba (CO), 22036, via G. Leopardi n. 3

Referente:
Dott. Davide Bassi
Pianificatore Territoriale
mail: d.bassi@pianobprogetti.it
PEC: areatecnica@pec.pianobprogetti.it

ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI MILANO
BASSI DAVIDE
pianificatore territoriale
15751

INDICE

1. PREMESSA 1

2. LA VAS NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE 3

3. RIFERIMENTI NORMATIVI 4

4. PERCORSO METODOLOGICO E PROCEDURALE 5

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE 9

6. ANALISI DEL CONTESTO 10

6.1 Obiettivi ed indirizzi della pianificazione sovraordinata 10

6.1.1. Piano Territoriale Regionale (PTR) 10

6.1.2. Piano Paesistico Regionale (PPR) 27

6.1.3. Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) 35

6.1.4. Programma Regionale Energia Ambiente e Clima (PREAC) 40

6.1.5. Piano di Tutela delle Acque (PTA) 47

6.1.6. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Monza e della Brianza 49

6.1.7. Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della Provincia di Monza e della Brianza 94

6.1.8. Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Vimercate 96

6.2 Evoluzione socio-economica, stato dell'insediamento, delle componenti ambientali e dei rischi per la salute umana 104

7. ANALISI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT 109

7.1 Il Documento di Piano come progetto unico di valorizzazione complessiva del territorio di Vimercate dal nucleo centrale alle sue frazioni 109

7.2 Gli ambiti di trasformazione, le aree di completamento e le aree di riqualificazione come occasione del rilancio sociale e ambientale della città 111

7.2.1. Interventi di trasformazione, completamento e riqualificazione che portano con sé significativi elementi di rilievo sociale 111

7.2.2. Interventi di trasformazione, completamento e riqualificazione caratterizzati dalla presenza di elementi di rafforzamento del sistema ambientale del territorio 113

7.2.3. Altri interventi 114

7.3 La Mobilità dolce 115

7.4 Gli Ambiti agricoli e le aree agricole strategiche 116

7.5 La rete verde di ricomposizione paesaggistica 118

7.6 Le aree boscate 119

7.7 Varianti essenziali del PGT in materia normativa 120

7.7.1. Incentivazione Urbanistica 120

7.7.2. Sostituzione della quota di edilizia convenzionata – criteri applicativi del contributo sociale 121

7.7.3. Il sistema commerciale e dei servizi alla persona nel PGT. 122

7.7.4. Parcheggi privati 123

7.7.5. Perequazione e compensazione 124

7.7.6. Misure per favorire il rimboschimento sui territori agricoli 126

7.8 Il Dimensionamento del Piano 127

7.9 Il Piano dei Servizi 128

7.10 Verifica del Consumo di Suolo 134
8. PREMESSA ALLA VALUTAZIONE 139
9. ANALISI DI COERENZA 141
9.1 Coerenza con il Piano Territoriale Regionale 141
9.2 Coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale 144
9.3 Coerenza con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti 145
9.4 Coerenza con il Programma Regionale Energia Ambiente e Clima 147
9.5 Coerenza con il Piano di Tutela delle Acque 147
9.6 Coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 148
9.7 Coerenza con il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e della Brianza 154
9.8 Coerenza con il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Vimercate 155
9.9 Coerenza tra gli obiettivi di Variante e i criteri di sostenibilità assunti 156
9.10 Coerenza interna 159
9.11 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 162
10. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLE SCELTE DI VARIANTE SULLE COMPONENTI DEL CONTESTO 163
10.1 Ridefinizione degli Ambiti di Trasformazione 164
10.2 Ridefinizione delle Aree di Completamento 191
10.3 Ridefinizione delle Aree di Riqualificazione 217
10.4 Ridefinizione delle aree per nuovi servizi all'esterno degli ambiti di trasformazione 238
10.5 Nuove localizzazioni di Medie Strutture di Vendita esterne ad ambiti di trasformazione 243
11. VALUTAZIONE CUMULATIVA DEGLI EFFETTI 246
12. VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI 257
13. DEFINIZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO 264
14. FONTI UTILIZZATE 268
ALLEGATO 1 – QUADRO CONOSCITIVO DELLE COMPONENTI TERRITORIALI ED AMBIENTALI 269
1. Dinamiche socio-economiche 269
2. Infrastrutture per la mobilità e traffico 274
3. Qualità dell'aria 281
4. Acqua: Idrologia, qualità e gestione della risorsa 287
5. Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo 292
6. Paesaggio 304
7. Ecosistema e biodiversità 313
8. Gestione dei rifiuti 323
9. Consumi energetici 324
10. Analisi dei rischi per la salute umana 328

1. PREMESSA

L'articolo 4 della Legge Regionale n°12 del 11 marzo 2005 (Legge per il Governo del Territorio) stabilisce che: "al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione e gli enti locali, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e dei programmi di cui alla direttiva 2001/42/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e successivi atti attuativi, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi."
Al comma 2 del medesimo art. 4 viene specificato che "sono sottoposti alla valutazione di cui al comma 1 il piano territoriale regionale, i piani territoriali regionali d'area e i piani territoriali di coordinamento provinciali, il documento di piano, nonché le varianti agli stessi".
Nel 2012 è stata inoltre approvata dalla Regione Lombardia la DGR 3836 cui viene allegato il modello procedurale inerente la procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS delle varianti al Piano delle Regole e/o al Piano dei Servizi dei PGT.

La direttiva 2001/42/CEE definisce con l'articolo 2 in cosa consiste la Valutazione Ambientale:
"*l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione*".
In particolare il rapporto ambientale deve individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obbiettivi e dell'ambito territoriale del piano o delle sue varianti.
Il Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi Strutturali dell'UE definisce la VAS come "*un processo sistematico teso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti, affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale e poste sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale*".
Da ciò si evince chiaramente il carattere di processo della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), cioè un'azione sistematica di valutazione che è ben diversa dalla valutazione ambientale di singoli progetti, che nella normativa italiana è codificata dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).
La VAS non va infatti intesa come un atto di pianificazione, ma piuttosto come uno strumento di aiuto alla decisione, un processo che fornisce un supporto agli estensori dei Piani e dei Progetti e alle amministrazioni comunali nella scelta delle azioni più consone ad una gestione sostenibile del Territorio.
Il concetto chiave che sta a monte dell'introduzione della VAS è quello dello sviluppo sostenibile, cioè uno sviluppo che coniughi economia, società e ambiente senza che nessuno dei tre aspetti prevarichi gli altri in modo da garantire alle generazioni future le nostre stesse possibilità di scelta.

Con Delibera di Giunta Comunale n. 247 del 17.12.2024, l'Amministrazione Comunale di Vimercate ha dato avvio al procedimento di Variante Generale al PGT contestualmente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
Con successiva Deliberazione di Giunta Comunale n. 36 del 12.03.2025, il comune ha provveduto alla nomina delle autorità preposte al procedimento di VAS ed all'individuazione dei soggetti da coinvolgere

La prima fase del procedimento di VAS si è conclusa con la conferenza del 18.07.2025 a seguito della pubblicazione del Rapporto Preliminare di Scoping.
Con la I conferenza di VAS sono stati condivisi: le modalità di valutazione della Variante, l'ambito di influenza delle azioni eventualmente oggetto di valutazione e i contenuti del Rapporto Ambientale e del Sistema di Monitoraggio.
La seconda fase della procedura di VAS prevede la redazione del presente documento che costituisce il Rapporto Ambientale che verrà sottoposto ai soggetti con competenze ambientali per una verifica che, a valle della II Conferenza di Valutazione, potrà portare ad eventuali modifiche ed integrazioni che verranno recepite all'interno della Dichiarazione di Sintesi preliminare che farà parte dei documenti votati dal Consiglio Comunale in sede di adozione della Variante al PGT.
Parallelamente al presente documento verrà redatta la Sintesi non tecnica che conterrà le informazioni del Rapporto Ambientale in termini maggiormente accessibili concentrandosi solo sulle risultanze emerse dalle analisi e sulle conclusioni delle attività di Valutazione.

2. LA VAS NEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE

La VAS può essere considerata come lo strumento che accompagna il processo, ex ante, in itinere ed ex post la formulazione di un qualsiasi atto di pianificazione.
Il processo di valutazione ha lo scopo principale di orientare le scelte di piano favorendo una comprensione dell'oggetto del piano/programma nei suoi vari aspetti, economico, sociale, storico culturale e ambientale analizzando le relazioni tra questi ambiti e facendo emergere quali sono le priorità fra le soluzioni possibili in modo da raggiungere gli obiettivi di sostenibilità economica ambientale, soddisfacendo il più possibile le richieste di chi vive nei siti oggetto dei programmi stessi.
La Valutazione Ambientale Strategica garantisce che le eventuali criticità del contesto siano identificate e definite precocemente nel processo decisionale e siano valutate in modo interattivo ed ampio, dando così modo di porre l'adeguata attenzione alle diverse fasi di progettazione.
Il coinvolgimento del pubblico e delle Autorità Competenti interessate aumenta la trasparenza del processo di pianificazione.
I benefici potenziali che la VAS può dare sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- incoraggiare la considerazione della tematica ambientale nella sua accezione più ampia durante le attività di predisposizione di politiche, piani e programmi;
- facilitare la consultazione tra le autorità e favorire il coinvolgimento pubblico sulla valutazione della tematica ambientale nella formulazione della politica, del piano o del programma;
- permettere la formulazione di misure di mitigazione per progetti successivi;
- aiutare a determinare siti appropriati per progetti successivamente soggetti a VIA;
- permettere un'analisi più efficace degli effetti cumulativi di progetti di diverse dimensioni;
- incoraggiare e facilitare la considerazione degli effetti sinergici;
- consentire una considerazione più efficace di effetti ed attività indotti o secondari;
- facilitare la considerazione di impatti ad ampio raggio e dilatati nel tempo.

3. RIFERIMENTI NORMATIVI

I riferimenti normativi di scala sovranazionale, nazionale e regionale dai quali saranno tratte le indicazioni relative alla presente valutazione ambientale sono:

La Direttiva europea 2001/42/CE che ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica come strumento di accompagnamento e monitoraggio dei documenti di programmazione e pianificazione.

Il D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, provvedimento con il quale si è provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea.

Il D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale” che integra e modifica le “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)” presenti nel decreto precedente.
Inoltre chiarisce che nel caso di piani soggetti a percorso di adozione e approvazione, la VAS deve accompagnare l’intero percorso, sia di adozione sia di approvazione.

La Legge Regionale n. 12 dell’11 marzo 2005 della Regione Lombardia all’art. 4 comma 1 stabilisce l’assoggettabilità dei Piani Attuativi alla procedura di VAS, mentre al comma 3 specifica natura e compiti dell’autorità competente nel procedimento.

Il DCR n. VIII/0351 del 13 marzo 2007 “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi” contiene i criteri attuativi relativi al processo di VAS.

La DGR n. VIII/10971 del 30 dicembre 2009 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs 16 gennaio 2008 n.4, modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli” specifica la procedura per la VAS indicando esplicitamente in apposite schede i soggetti coinvolti nel processo, gli elaborati da produrre e l’iter della loro approvazione, oltre a contenere anche le indicazioni relative alle procedure di verifica di esclusione dalla procedura di VAS.

La DGR n. IX/761 del 10 novembre 2010 “Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010, n. 128, con modifica ed integrazione delle dd.g.r. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971” ripropone e corregge le schede già presenti nelle precedenti delibere approfondendo ulteriormente le possibilità per un ente di avvalersi di competenze tecniche esterne per la redazione di pareri e documenti.

La DGR n. IX/3836 del 25 luglio 2012 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, l.r. 12/2005; d.c.r.n. 351/2007) - Approvazione allegato 1u - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) - Variante al piano dei servizi e piano delle regole” che introduce la disciplina relativa alla valutazione ambientale del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi comprensiva delle casistiche per le quali non deve essere previsto l’avvio del procedimento di VAS.

4. PERCORSO METODOLOGICO E PROCEDURALE

Il percorso analitico e valutativo seguito nella redazione dei documenti facenti parte della VAS della Variante al PGT di Vimercate, è stato già condiviso in sede di I Conferenza e se ne riportano i principali contenuti.

1. Individuazione dei soggetti coinvolti nel procedimento e attività di partecipazione

La prima operazione che è stata compiuta è la selezione dei soggetti coinvolti nel procedimento tramite Delibera di Giunta Comunale n. 36 del 12.03.2025 che ha individuato:

Autorità procedente

- Dirigente dell'Area Governo del Territorio e Infrastrutture del Comune di Vimercate, Arch. Giancarlo Scaramozzino

Autorità competente per la VAS

- Segretario Generale del Comune di Vimercate, Dott. Fabrizio Brambilla

Soggetti competenti in materia ambientale

- A.T.S. (Azienda Territoriale Sanitaria);
- A.R.P.A., dipartimento di Monza e Brianza;
- P.A.N.E. (Parco Agricolo Nord Est);
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- Soprintendenza archeologica delle belle arti e del paesaggio per la Provincia di Monza e della Brianza;

Enti territorialmente interessati

- Regione Lombardia: D.G. Territorio e Urbanistica, D.G. Agricoltura, D.G. Qualità dell'Ambiente, D.G. Infrastrutture e Mobilità;
- Provincia di Monza e Brianza;
- Comuni confinanti: Agrate Brianza, Arcore, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Carnate, Concorezzo, Ornago, Sulbiate e Usmate Velate

Pubblico interessato all'iter decisionale

- Brianza Acque;
- Gestori delle reti (elettrica, gas, …)
- Milano Serravalle S.p.A.
- Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.
- Metropolitana Milanese S.p.A.;
- C.E.M. Ambiente S.P.A.;
- A.I.P.O. - Agenzia Interregionale per il Fiume Po;
- Protezione civile;
- Parrocchie di Vimercate;
- Associazione dei coltivatori;
- Associazione degli artigiani;
- Associazione degli industriali;
- Associazione dei commercianti;
- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale;
- Commissione territorio;

- Consulte di quartiere;
- I cittadini

2. Elaborazione del Rapporto Preliminare e Apertura della Conferenza di Valutazione

E' stato redatto il Rapporto Preliminare (documento di scoping) che ha permesso l'apertura della conferenza di valutazione durante la quale è avvenuto il confronto tecnico tra gli estensori della VAS e i soggetti convocati al fine di delimitare l'ambito di influenza dell'analisi e delle risultanze e condividere il sistema generale di valutazione e di monitoraggio.

3. Elaborazione del Rapporto Ambientale

Il documento principale esito del processo di VAS è il Rapporto Ambientale i cui contenuti definiti dalla DGR 761/10 sono i seguenti:

a) *illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del DdP e del rapporto con altri pertinenti P/P;*
b) *aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del DdP;*
c) *caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;*
d) *qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al DdP, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;*
e) *obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al DdP, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.*
f) *possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;*
g) *misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del DdP;*
h) *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;*
i) *descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;*
j) *sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.*

Il presente Rapporto Ambientale riporta ed aggiorna l'analisi dello stato di fatto delle componenti territoriali ed ambientali già presente all'interno del Rapporto Preliminare che è stato redatto sulla base di informazioni e banche dati già esistenti di livello comunale, sovracomunale, provinciale e regionale, selezionando tutte le informazioni utili alla valutazione dello stato del contesto, integrando anche quanto suggerito all'interno dei pareri pervenuti in sede di I Conferenza.

Il processo di Valutazione della Variante di Piano, è avvenuto in stretta collaborazione e sinergia con gli estensori della Variante medesima al fine di avere un confronto continuo e diretto sulla strategia generale di pianificazione e poter correggere o mitigare preventivamente le eventuali criticità ambientali.

4. Elaborazione della Sintesi non Tecnica

La DGR 761/10, oltre alla redazione del Rapporto Ambientale, richiede l'estensione di una Sintesi non Tecnica che riassuma in termini non tecnici le informazioni emerse nel processo di valutazione e, soprattutto le risultanze.

Tale documento è stato redatto mirando soprattutto alla comprensione dei punti chiave del Rapporto Ambientale:

1. Lo stato del contesto ex ante
2. La descrizione della Variante di Piano oggetto di Valutazione
3. La valutazione delle scelte e delle opzioni alternative
4. Il monitoraggio della Variante

Le fasi temporali definite dalla normativa per la procedura di VAS, successivamente all'apertura della Conferenza di Valutazione, sono le seguenti:

1. Redazione del Rapporto Ambientale parallelamente alla stesura della proposta della Variante.
2. Comunicazione della proposta di Variante, comprensiva di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica dello stesso, all'autorità competente per la VAS.
3. Messa a disposizione dei documenti da parte dell'autorità procedente e dell'autorità competente presso i propri uffici per quarantacinque giorni e pubblicazione degli stessi documenti sul sito web SIVAS.
4. Comunicazione, da parte dell'autorità procedente in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, della messa a disposizione e pubblicazione sul web del Documento di Piano e del Rapporto Ambientale, al fine dell'espressione del parere, che deve essere inviato, entro quarantacinque giorni dall'avviso, all'autorità competente per la VAS e all'autorità procedente.
5. Possibilità per chiunque, entro il termine di 45 giorni dalla pubblicazione dell'avviso, di prendere visione della proposta di Variante e del relativo Rapporto Ambientale e di presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.
6. Indizione della Conferenza di Valutazione finale
7. Formulazione del Parere Motivato, entro il termine di novanta giorni a decorrere dalla scadenza dei quarantacinque giorni definiti in precedenza, da parte dell'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, alla luce della proposta di Variante e del Rapporto Ambientale. Il parere motivato può essere condizionato all'adozione di specifiche modifiche ed integrazioni della proposta del Piano valutato.
8. Redazione da parte dell'autorità procedente della Dichiarazione di Sintesi volta a:
   - illustrare il processo decisionale seguito
   - esplicitare il modo in cui le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle risultanze di tutte le consultazioni;
   - descrivere le modalità di integrazione del parere ambientale motivato nel Piano.
9. Adozione della Variante al Piano comprensiva del Rapporto Ambientale nella sua forma finale e della Dichiarazione di Sintesi
10. Deposito dei documenti per la formulazione delle osservazioni secondo le tempistiche previste dalla normativa vigente.
11. Controdeduzione alle osservazioni e successiva approvazione definitiva dei documenti con relativa stesura del Parere Motivato finale e della Dichiarazione di Sintesi finale.

Di seguito si riporta lo schema generale del procedimento di VAS contenuto nella DGR 761/10:

Fase del DdP	Processo di DdP	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 **Preparazione**	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento[1] P0. 2 Incarico per la stesura del DdP (PGT) P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 **Orientamento**	P1. 1 Orientamenti iniziali del DdP (PGT)	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel DdP (PGT)
	P1. 2 Definizione schema operativo DdP (PGT)	A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'ente su territorio e ambiente	A1. 3 Verifica delle presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	**avvio del confronto**	
Fase 2 **Elaborazione e redazione**	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di DdP	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi A2. 4 Valutazione delle alternative di piano A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)
	P2. 4 Proposta di DdP (PGT)	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica
	deposito della proposta di DdP (PGT), del Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza (se previsto)	
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di DdP e del Rapporto Ambientale	
	Valutazione di incidenza (se prevista): acquisito il parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	
Decisione	**PARERE MOTIVATO** *predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente*	
Fase 3 **Adozione approvazione**	3. 1 ADOZIONE il Consiglio Comunale adotta: - PGT (DdP, Piano dei Servizi e Piano delle Regole) - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi	
	3. 2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / INVIO ALLA PROVINCIA - deposito degli atti del PGT (DdP, Rapporto Ambientale, Dichiarazione di sintesi, Piano dei Servizi e Piano delle Regole) nella segreteria comunale– ai sensi del comma 4 – art. 13, l.r. 12/2005 - trasmissione in Provincia – ai sensi del comma 5 – art. 13, l.r. 12/2005 - trasmissione ad ASL e ARPA – ai sensi del comma 6 – art. 13, l.r. 12/2005	
	3. 3 RACCOLTA OSSERVAZIONI – ai sensi comma 4 – art. 13, l.r. 12/2005	
	3. 4 Controdeduzioni alle osservazioni presentate a seguito di analisi di sostenibilità.	
Verifica di compatibilità della Provincia	La provincia, garantendo il confronto con il comune interessato, valuta esclusivamente la compatibilità del DdP con il proprio piano territoriale di coordinamento entro centoventi giorni dal ricevimento della relativa documentazione, decorsi inutilmente i quali la valutazione si intende espressa favorevolmente – ai sensi comma 5 – art. 13, l.r. 12/2005.	
	PARERE MOTIVATO FINALE *nel caso in cui siano presentate osservazioni*	
	3. 5 APPROVAZIONE (ai sensi del comma 7 – art. 13, l.r. 12/2005) il Consiglio Comunale: - decide sulle osservazioni apportando agli atti del PGT le modifiche conseguenti all'eventuale accoglimento delle osservazioni, predisponendo ed approvando la dichiarazione di sintesi finale - provvede all'adeguamento del DdP adottato, nel caso in cui la Provincia abbia ravvisato elementi di incompatibilità con le previsioni prevalenti del proprio piano territoriale di coordinamento, o con i limiti di cui all'art. 15, comma 5, ovvero ad assumere le definitive determinazioni qualora le osservazioni provinciali riguardino previsioni di carattere orientativo	
	deposito nella segreteria comunale ed invio alla Provincia e alla Regione (ai sensi del comma 10, art. 13, l.r. 12/2005); pubblicazione su web; pubblicazione dell'avviso dell'approvazione definitiva ALL'Albo pretorio e sul BURL (ai sensi del comma 11, art. 13, l.r. 12/2005) ;	
Fase 4 **Attuazione gestione**	P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione DdP P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

5. QUADRO DI RIFERIMENTO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Come esplicitato nel Rapporto Preliminare di Scoping sono stati analizzati i documenti che si ritiene contengano i principi basilari per la definizione dello sviluppo territoriale sostenibile, al fine di trarne Criteri di Sostenibilità che siano di guida per la valutazione delle scelte.
I documenti considerati sono:

1. Sesto programma comunitario di azione per l'ambiente (com 31/2001 del 24/01/01): "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta"
2. Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano (com 60/2004 del 11.02.04)
3. Riesame della strategia per lo sviluppo sostenibile: Una piattaforma d'azione (com 658/2005 del 13.12.05)
4. Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea (Commissione Europea, DGXI Ambiente, Sicurezza Nucleare e Protezione Civile, agosto 1998)
5. Obiettivi per lo Sviluppo sostenibile dell'ONU
6. Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile

Da questi documenti sono stati tratti i Criteri di Sostenibilità di seguito riportati e condivisi in sede di I conferenza di VAS.

1) Ridurre il disagio abitativo
2) Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico
3) Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione
4) Arrestare il consumo di suolo e combattere la desertificazione
5) Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera
6) Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori
7) Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti
8) Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni
9) Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali
10) Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale
11) Abbattere la produzione di rifiuti e promuovere il mercato delle materie prime seconde
12) Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio
13) Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci
14) Incrementare l'occupazione sostenibile e di qualità
15) Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile
16) Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici
17) Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità
18) Minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico dei sistemi naturali
19) Attuare la gestione integrata delle risorse idriche a tutti i livelli di pianificazione
20) Garantire la gestione sostenibile delle foreste e combatterne l'abbandono e il degrado

6. ANALISI DEL CONTESTO

Al fine di poter valutare gli effetti che le scelte introdotte dalla Variante di Piano potrebbero avere sul territorio, occorre in primo luogo avere un quadro piuttosto chiaro di come appaia il contesto oggi in quello che viene solitamente definito “Tempo 0”.
Come emerso dal Rapporto Preliminare di scoping l’ambito di influenza del PGT si ritiene possa essere prevalentemente riferito al confine comunale, sebbene si debba tenere in considerazione il ruolo di polarità svolto da Vimercate nel contesto sub-provinciale, di conseguenza l’analisi che segue si concentrerà prioritariamente sul territorio del Comune di Vimercate, senza tuttavia tralasciare l’immediato intorno che può avere influenze e può a sua volta esser influenzato da quanto accade a livello locale.

6.1 Obiettivi ed indirizzi della pianificazione sovraordinata

Gli aspetti legati alla tutela, alla gestione e alla valorizzazione del territorio e delle sue risorse, prima che nella pianificazione di livello comunale, trovano espressione all’interno degli strumenti, emanati dagli enti o organismi che hanno competenze di scala sovralocale, attraverso obiettivi, indirizzi e prescrizioni a carattere più o meno vincolante.
Alcuni di questi obiettivi o indirizzi hanno una stretta relazione con le scelte locali e saranno dunque approfonditi anche in sede di analisi di coerenza esterna della Variante di PGT, altri invece sono di carattere più generale e devono essere tenuti in considerazione soprattutto all’interno del monitoraggio del Piano in quanto devono essere confrontati principalmente con gli effetti indiretti derivanti dalla sua attuazione.

6.1.1. Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il **PTR** è stato approvato definitivamente dal Consiglio Regionale il 19 gennaio 2010 e successivamente soggetto a variazioni ed aggiornamenti di cui l'ultimo nel 2024.
Con Delibera del Consiglio regionale n. 411 del 19 dicembre 2018 è stata approvata l'Integrazione del PTR, ai sensi della LR n. 31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo, che ha acquistato efficacia il 13 marzo 2019 con la pubblicazione sul BURL n. 11, Serie Avvisi e concorsi, dell'avviso di approvazione.
Con DGR 367/2013, Regione Lombardia ha dato avvio al percorso di revisione del PTR che si è concluso con l'approvazione definitiva avvenuta con DCR 1157 del 18/11/2025, recependo ed aggiornando al suo interno anche l'integrazione del 2019. La pubblicazione è avvenuta sul BURL-SAC n. 5 del 28/01/2026.

1. OBIETTIVI E INDIRIZZI
Il Documento di Piano vigente individua 13 **obiettivi generali** che si pongono in linea con:

- il Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile;
- la Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile;
- i piani di settore e la programmazione nazionale e comunitaria.

Essi sono inoltre strettamente connessi con gli obiettivi di sviluppo sostenibile (SDG) dell’Agenda Onu 2030, i principi comunitari per lo Sviluppo del Territorio e la Strategia di Lisbona-Göteborg, avendo come principale finalità il miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

1. Rafforzare l'immagine di Regione Lombardia e farne conoscere il capitale territoriale e le eccellenze
2. Sviluppare le reti materiali e immateriali:
   a. per la mobilità di merci, plurimodali e interconnesse alla scala internazionale
   b. per la mobilità di persone, metropolitane e interconnesse alla scala locale
   c. per l'informazione digitale e il superamento del digital divide per uno sviluppo equilibrato, connesso e coeso del territorio
3. Sostenere e rafforzare lo storico sistema policentrico regionale confermando il ruolo attrattivo di Milano ma valorizzando contestualmente il ruolo delle altre polarità (regionali, provinciali e sub-provinciali) al fine di consolidare rapporti sinergici tra reti di città e territori regionali come smart land
4. Valorizzare in forma integrata le vocazioni e le specificità dei territori, le loro risorse ambientali e paesaggistiche come capitale identitario della Lombardia
5. Attrarre nuovi abitanti e contrastare il brain drain perseguendo la sostenibilità della crescita, con un utilizzo attento e responsabile delle risorse e promuovendo la qualità urbana
6. Migliorare la qualità dei luoghi dell'abitare, anche garantendo l'accessibilità, l'efficienza e la sicurezza dei servizi
7. Tutelare, promuovere e incrementare la biodiversità e i relativi habitat funzionali in un sistema di reti ecologiche interconnesse e polivalenti nei diversi contesti territoriali evitando prioritariamente la deframmentazione dell'esistente connettività ecologica
8. Promuovere e sostenere i processi diffusi di rigenerazione per una maggiore sostenibilità e qualità urbana e territoriale migliorando le interconnessioni tra le sue diverse parti, tra centro e periferia e tra l'urbanizzato e la campagna
9. Ridurre il consumo di suolo e preservare quantità e qualità del suolo agricolo e naturale
10. Custodire i paesaggi e i beni culturali, quali elementi fondanti dell'identità lombarda e delle sue comunità, e promuoverne una fruizione diffusa (sviluppando un turismo culturale sostenibile nelle aree periferiche e rurali anche per contrastare il sovraffollamento dei grandi centri)
11. Promuovere la pianificazione integrata del territorio, preservando un sistema ambientale di qualità, nei suoi elementi primari, ma anche nei suoi elementi residuali riconoscendo il valore e la potenzialità degli spazi aperti, delle reti ecologiche e della Rete verde ai fini del potenziamento dei servizi ecosistemici
12. Favorire un nuovo green deal nei territori e nel sistema economico incrementando l'applicazione dell'economia circolare in tutti i settori attraverso l'innovazione e la ricerca, la conoscenza e la cultura di impresa e la sua concreta applicazione
13. Promuovere un modello di governance multiscalare e multidisciplinare che sappia integrare i diversi obiettivi, interessi, esigenze e risorse, valorizzando ed incentivando il partenariato pubblico - privato

Il PTR contiene anche **indirizzi specifici per i sistemi territoriali** in quanto questi ultimi sono il riferimento per la territorializzazione delle politiche e delle programmazioni settoriali o di area vasta. Il Comune di Vimercate ricade all'interno del Sistema territoriale metropolitano.

Indirizzi Sistema territoriale metropolitano

Coesione e connessioni

1. Perseguire una maggiore coesione tra gli attori territoriali (amministrazioni locali, parti sociali, attori territoriali) per migliorare la vita dei cittadini e i servizi disponibili;
2. Perseguire la definizione di ruolo dei poli attraverso percorsi condivisi di partecipazione tra le amministrazioni finalizzata ad ottimizzare le potenzialità e ridurre le criticità;

3. Promuovere la copertura della banda ultra larga mediante reti multifunzione nell'ottica della promozione di smart city;
4. Valorizzare la rete delle polarità urbane minori preservandone i valori storico-culturali messi a rischio dalla pressione insediativa derivante dallo spostamento della popolazione dai centri maggiori a più alta densità, alla ricerca di più elevati standard abitativi;
5. Completare e mettere a regime un sistema logistico lombardo che incentivi l'intermodalità ferro/gomma con la realizzazione sia di infrastrutture logistiche esterne al polo centrale di Milano, atte a favorire l'allontanamento dal nodo del traffico merci di attraversamento, sia di infrastrutture di interscambio prossime a Milano atte a ridurre la congestione derivante dal trasporto merci su gomma
6. Riorganizzare i sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano (city logistic) al fine di ridurne gli impatti ambientali
7. Potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, atto a favorire le relazioni interpolo, ed estensione dei Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali
8. Sviluppare le applicazioni ICT (telelavoro, smart-working, e-commerce, e-government), al fine di ridurre la domanda di mobilità

Attrattività

1. Promuovere reti di percorsi culturali ed eno-grastronomici tra le regioni confinanti;
2. Ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il Sistema Ferroviario Regionale;
3. Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio
4. Promuovere iniziative di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a conseguire più elevati livelli di innovazione tecnologica, formativi, di condivisione della conoscenza, di competitività, di sviluppo
5. Garantire il mantenimento di attività agricole in funzione di miglioramento della qualità ambientale -complessiva e di valorizzazione del paesaggio
6. Migliorare la qualità della vita attraverso una rete di parchi e aree a verde pubblico supportati da una rete di collegamenti ciclabili sicuri;
7. Promuovere forme sostenibili di abitazioni e quartieri attraverso l'utilizzo di tecnologie smart;
8. Promuovere la qualità della vita attraverso spazi pubblici di qualità;
9. Facilitare l'interazione digitale tra amministrazioni e cittadini/imprese per servizi pubblici di alta qualità;
10. Favorire la mobilità transfrontaliera con servizi pubblici digitali interoperabili al fine di migliorare il funzionamento del mercato unico della UE;
11. Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati delle periferie;
12. Favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atta a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione e la mixité sociale;
13. Contrastare la gentrificazione nelle grandi città anche attraverso l'individuazione di un'offerta abitativa adeguata di servizi abitativi pubblici e sociali;
14. Valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa
15. Sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il

riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa

Resilienza e governo integrato delle risorse

1. Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi;
2. Prevenire il rischio idraulico attraverso un'attenta pianificazione del territorio;
3. Prevenire con interventi tempestivi la situazione delle aree urbane e periurbane critiche del milanese (bacino Lambro-Seveso-Olona) e del bresciano (Bacini Mella e Chiese) sia sotto il profilo del rischio idraulico sia sotto il profilo della qualità delle acque;
4. Promuovere piani di sottobacino idrografico per approfondire problematiche legate di pericolosità e rischio a scala di dettaglio, favorendo anche la messa a sistema delle informazioni prodotte a livello locale;
5. Promuovere una semplificazione delle procedure per una maggiore celerità delle azioni di intervento e per una maggiore flessibilità nella definizione e attuazione degli obiettivi da perseguire;
6. Favorire una integrazione maggiore tra le materie di sicurezza idraulica e idrogeologica con quelle dell'uso delle acque, dell'ambiente e del paesaggio;
7. Sviluppare politiche per la conoscenza e la tutela della biodiversità vegetale e animale sostenuta dal mosaico di habitat che si origina in città;
8. Sviluppare le reti ecologiche urbane e le infrastrutture verdi, con ecosistemi in grado di offrire servizi multifunzionali;
9. Valutare attentamente le esternalità sull'ambiente, anche cumulative, generabili dal recupero delle aree dismesse;
10. Integrare la funzionalità ecologica nelle trasformazioni del territorio, privilegiando l'utilizzo di soluzioni basate sulla natura (NBS);
11. Integrare nella definizione delle trasformazioni urbane e territoriali gli elementi di naturalità / paranaturalità esistenti, valorizzandone struttura e ruolo;
12. Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale
13. Tutelare il suolo e le acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione e bonifica dei siti contaminati anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private sostenute da programmi di marketing territoriale
14. Promuovere il tema della sicurezza come una politica esercitata e sostenuta da un ampio fronte istituzionale;
15. Promuovere una "cultura della resilienza" intesa come capacità del sistema socio-economico territoriale di convivere con i vari tipi di rischio e farvi fronte;
16. Promuovere una cultura della sicurezza su vari fronti: stradale, urbana, sul lavoro…;
17. Incentivare politiche per la salute a differenti livelli per contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici;
18. Tutelare e salvaguardare il ciclo delle acque e la gestione dei rifiuti

Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione

Oltre ai criteri dettati dalla specifica sezione sulla riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione definiti in applicazione alla lett. b-bis) comma 2 art. 19 della l.r. 12/05 si forniscono i seguenti indirizzi:

1. Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
2. Recuperare e rifunzionalizzare le aree dismesse o degradate, con attenzione a previsioni d'uso che non si limitino ad aree edificate ma prendano in considerazione l'insediamento di servizi pubblici e di verde;

3. Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'edificazione e dai fenomeni di dispersione insediativa, in particolare per quanto riguarda le aree agricole periurbane;
4. Limitare l'espansione urbana: coerenziare le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo;
5. Promuovere la forestazione diffusa o la forestazione urbana;
6. Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati;

Cultura e paesaggio

Oltre a quanto disposto dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR)" si forniscono i seguenti indirizzi:

1. Valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura;
2. Risignificare nel paesaggio la presenza delle numerose attività produttive;
3. Tutelare e valorizzare gli spazi aperti periurbani;
4. Promuovere l'integrazione del "progetto strategico" Spazi aperti metropolitani e di quello della Rete Verde Regionale all'interno di piani e politiche locali e regionali;
5. Tutela degli spazi verdi e delle aree interstiziali ricercando una ricomposizione delle lacerazioni derivate dalle espansioni recenti;
6. Promuovere il recupero di aree ed edifici abbandonati/non utilizzati anche attraverso la promozione di politiche incentivanti e collaborazioni interistituzionali;
7. Promuovere la tutela delle aree agricole;
8. Articolare, qualificare, promuovere azioni e politiche per i territori periurbani, sia all'interno degli strumenti di governo del territorio sia attraverso azioni, politiche e progetti, forme di governance coordinate, al fine di armonizzare e integrare i due tradizionali profili del sistema agricolo, ovvero quello dell'agricoltura-produzione e quello dell'agricoltura-protezione;
9. Promuovere la multifunzionalità dei territori periurbani in relazione alla capacità di produrre un flusso di beni e servizi utili alla collettività legati non solo alla produzione primaria ma anche al riciclo e alla ricostituzione delle risorse di base (aria, acqua, suolo), al mantenimento degli ecosistemi, della biodiversità, del paesaggio.

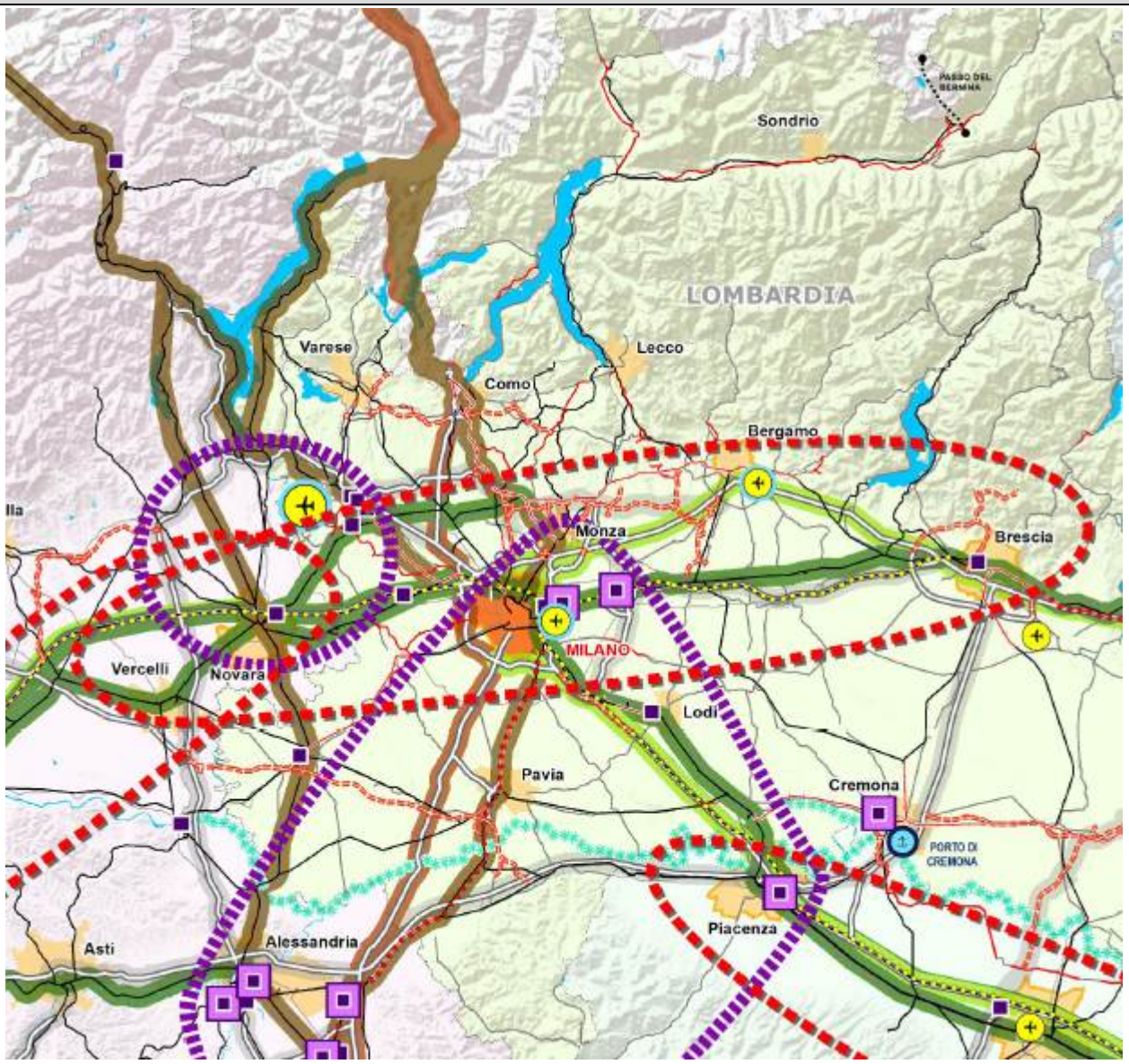
2. CARTOGRAFIA

Vengono riportati di seguito stralci delle tavole progettuali del PTR e gli indirizzi operativi ad esse strettamente connessi.

La tavola PT1b non viene considerata in quanto riportante connessioni e rapporti di livello europeo e transnazionale non pertinenti con il procedimento in oggetto, mentre la tavola PT2 è relativa alla suddivisione della Regione in Sistemi territoriali ed Ambiti Omogenei i cui indirizzi sono già stati esplicitati in precedenza.

Le tavole PT6 (Rete Ecologica Regionale), PT7 (Zone di preservazione e salvaguardia ambientale) e PT9 (Vulnerabilità e rischi) contengono temi trattati approfonditamente nei capitoli in appendice.

Tavola PT1a – QUADRO EUROPEO E TRANSNAZIONALE



CORRIDOI EUROPEI
(fonte: TENTec Comunità Europea)

RETE CORE

Corridoio Mediterraneo
- corridoio ferroviario
- corridoio viabilistico
- corridoio di navigazione interna

Corridoio Mare del Nord – Reno – Mediterraneo
- corridoio ferroviario
- corridoio viabilistico

Corridoio Scandinavo-Mediterraneo
- corridoio ferroviario
- corridoio viabilistico

Baltico - Adriatico
- corridoio ferroviario
- corridoio viabilistico

RETE COMPREHENSIVE
- corridoio viabilistico o ferroviario
- corridoio di navigazione

RETE FERROVIARIA
- Linea Alta velocita' /Alta capacità (fonte: SIT Regionali)
- Linea ferroviaria esistente (fonte SIT regionali)
- Nuova linea Alta velocita' /Alta capacità (fonte: SIT Regionali)
- Interventi sulla rete ferroviaria (fonte SIT regionali)

RETE VIABILISTICA
- Rete autostradale (fonte ISTAT, SIT regionali)
- Viabilità principale (fonte SIT regionali)
- Autostrade programmate, in progetto o in corso di realizzazione (fonte: SIT Regionali)
- Strade principali programmate, in progetto o in corso di realizzazione (fonte: SIT Regionali)
- Trafori / Passi / Vallichi

NODI STRATEGICI

AEROPORTI (ISTAT - CLASSIFICAZIONE ENAC)
- Aeroporti - gate intercontinentali
- Aeroporti nazionali di interesse strategico
- Aeroporti di interesse nazionale
- Altri aeroporti di interesse regionale
- Nodo CORE TEN-T
- Nodo COMPREHENSIVE TEN-T

PORTI (fonte: ISTAT - Classificazione Assoporti)
- Porto nodo CORE TEN-T
- Porto nodo COMPREHENSIVE TEN-T
- Altri porti di interesse nazionale

NODI DELLA LOGISTICA
- ZLS - Zone di logistica semplificata (fonte: LEGGE 130/2018)
- Interporti / Terminal intermodali (fonte: SIT regionali)

CENTRALITA' TERRITORIALI
- Polo metropolitano
- Polo regionale
- Nodi urbani TEN-T
- Sistemi di polarità
- Sistemi della logistica

0 10 20 30 40 50 Km

La tavola PT1a restituisce gli elementi portanti per le politiche di connessione, coesione e attrattività di scala europea, nazionale o interregionale, quali:

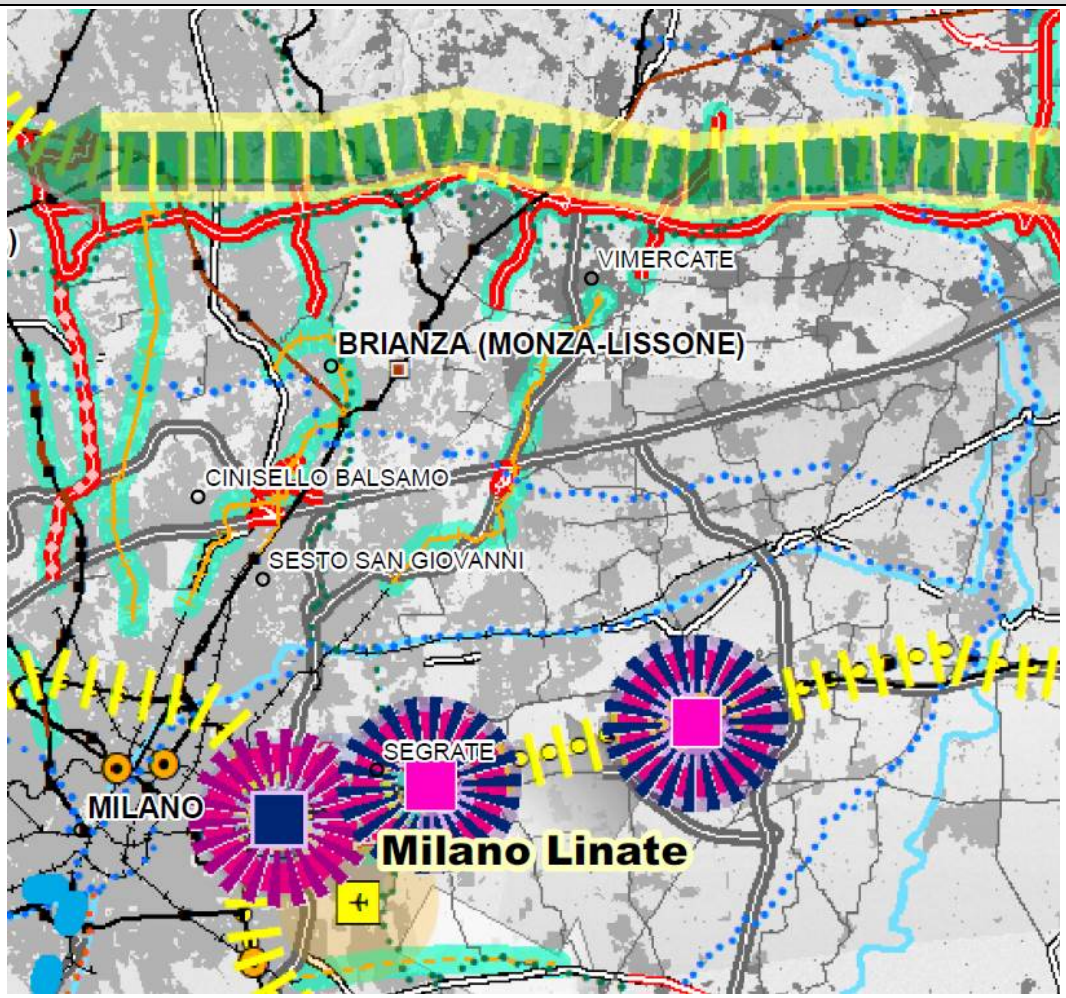
- i programmi di cooperazione transnazionale 2021-2027, che perseguono strategie in diverse macroregioni (EUSALP - EU Strategy for the Alpine Region – per la Macroregione Alpina, cui è connessa la Convenzione delle Alpi; EUSAIR - EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region – per la Macroregione Adriatico/Ionica; INTERREG MED 2021-2027 per la crescita sostenibile dell'area mediterranea);
- il riconoscimento dei poli di livello europeo (dalle elaborazioni e dalle proiezioni Espon 2050 assunte dalla Comunità Europea), cioè le aree metropolitane e gli altri principali elementi di polarizzazione rispetto alle quali declinare azioni e politiche policentriche di livello nazionale e regionale;
- le dinamiche e le proiezioni dell'evoluzione del quadro demografico di scala europea e nazionale;
- i caratteri di competitività e innovazione propri dei territori europei e delle regioni italiane (Regional competitiveness index 2022, European Innovation Scoreboard 2019 – Eurostat 2018 - Centro Studi Assolombarda su dati Istat e Prometia 2018 - 2019);
- i caratteri di fragilità e marginalità dei territori del Nord Italia (Strategia Nazionale Aree interne
- elaborazioni varie di UVAL, UVER, ISTAT, Ministero della Salute, Ministero dell'Istruzione) e la sotto dotazione relativa di infrastrutture digitali;
- i corridoi, le direttrici infrastrutturali e i nodi di collegamento transnazionale e nazionale (TENT, Comprehensive), per le persone e le merci (terminal intermodali) assunti dalla programmazione europea e transnazionale

La tavola PT1.a restituisce inoltre una lettura interregionale condivisa, all'interno del tavolo di lavoro interregionale, con le altre Regioni del Nord Italia (Liguria, Piemonte, Veneto, Emilia Romagna, Valle d'Aosta, Provincia autonoma di Trento, Provincia autonoma di Bolzano) delle connessioni strategiche interregionali e con l'esterno, relativamente a:

- le direttrici lineari, viarie e ferroviarie, di scala europea, nazionale o interregionale, riconosciute in relazione al loro rango e alle connessioni che attivano verso l'esterno;
- i nodi strategici di connessione che strutturano la rete (aeroporti, porti, interporti, centri intermodali, ecc...) e il ruolo specifico assunto da questi rispetto a temi generali o specifici (ad esempio la retro portualità dei porti del Tirreno e dell'Adriatico o le vie d'acqua del Po);
- i sistemi delle polarità urbane (poli metropolitani e poli regionali) e i sistemi della logistica, che mostrano le dinamiche di relazione esistenti e potenziali tra i diversi territori

Il territorio di Vimercate si inserisce all'interno del sistema di polarità che si estende in senso est-ovest da Vercelli a Brescia comprendendo Milano e la Brianza interessati in particolare dai corridoi infrastrutturali verso il nord Europa.

Tavola PT3 – CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI E RUOLI DELLA RETE



CORRIDOI EUROPEI

Corridoi europei

SISTEMA AEROPORTUALE

Nodi strategici di collegamento internazionale

Gate intercontinentale - nodo CORE TEN-T

Aeroporti nazionali - nodo CORE TEN-T

Aeroporti nazionali

PTRA Aeroporto Montichiari

RETE FERROVIARIA

Linee strategiche del sistema ferroviario

Corridoi strategici per l'infrastrutturazione ferroviaria di medio-lungo periodo

NODI DELLE MERCI

Intermodalità e sostenibilità della logistica

Zone Logistiche Semplificate

Terminal intermodali

Dogana

PORTI FLUVIALI E CANALI NAVIGABILI

Porti

Canale navigabile Mantova - Adriatico

Le vie d'acqua commerciali

Le vie d'acqua turistiche

INFRASTRUTTURA DIGITALE

Abbattere il digital divide

RETE CICLABILE

Ciclovie turistiche nazionali (Sole, Garda, VenTo)

Altre ciclovie nazionali (PGMC 2022)

Percorsi ciclabili regionali (PRMC, in corso di aggiornamento)

RETI ESISTENTI ED ELEMENTI DELLA PROGRAMMAZIONE GENERALE

Rete esistente

Lineee AV/AC

Rete ferroviaria

Rete metropolitana e metrotranviaria

Stazioni Alta Velocità

Stazioni ferroviarie

Autostrade

Strade principali

Altre strade

Programmazione in atto (PRMT - R.d.M. All. 3)

Interventi sulla rete ferroviaria

Nuove stazioni ferroviarie

Interventi sulla rete ferroviaria - progetto da aggiornare

Rete metropolitana e metrotranviaria in progetto

Rete metropolitana e metrotranviaria - progetto da aggiornare

Potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse

Potenziamento/riqualificazione della viabilità ordinaria

Progetto da aggiornare

Obiettivi prioritari infrastrutturali (art. 20 comma 4 l.r. 12/2005)

La tavola PT3 Connessioni infrastrutturali e ruoli della rete restituisce il significato, riconosciuto dal PTR, delle politiche e dei progetti infrastrutturali per la connessione internazionale, interregionale e infraregionale della Lombardia, anche quali opportunità per lo sviluppo e la coesione territoriale. Le previsioni infrastrutturali assunte dalla programmazione regionale in corso sono poste in diretta relazione con il ruolo ad esse assegnato dalla programmazione europea (i Corridoi TEN-T e gli elementi di rete Core e Comprhensive) riconoscendo il carattere fondante del sistema ferroviario, a beneficio di una maggiore sostenibilità del territorio, interconnesso ai nodi strategici per la mobilità delle persone e delle merci (aeroporti, porti, centri intermodali). Questa riattribuzione di significato, all'interno di un quadro complessivo di lettura territoriale, della programmazione in corso è accompagnata dal riconoscimento della centralità delle reti immateriali (la comunicazione digitale), soprattutto per le aree marginali e fragili, necessaria per la ripartizione equa delle possibilità di sviluppo a tutti i territori della Regione.

Gli elementi restituiti nel quadro d'insieme della tavola PT3 sono:

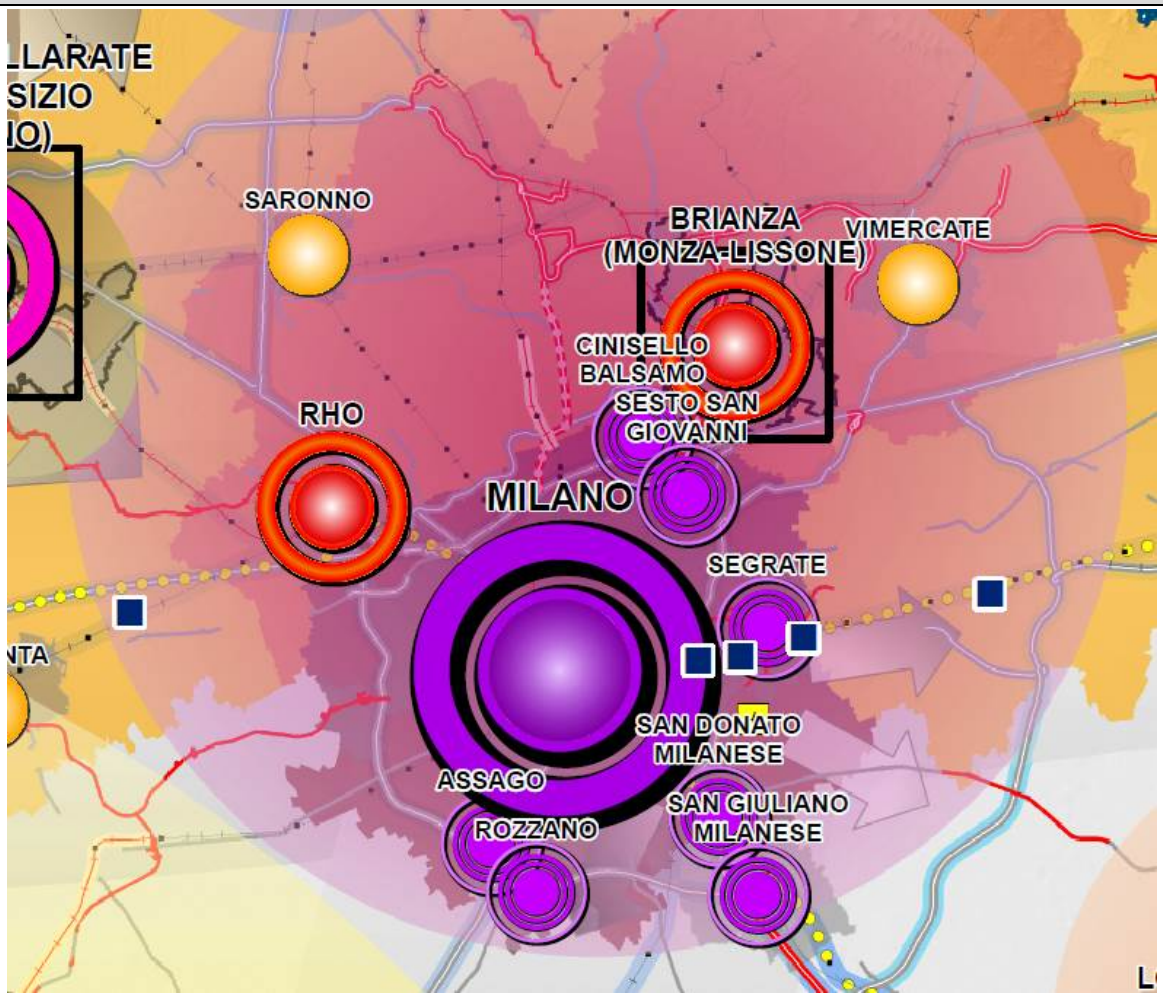
- i 3 Corridoi della rete centrale dei trasporti Europea (Mare del Nord – Reno – Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo; Mediterraneo) con l'individuazione delle infrastrutture lineari portanti dei sistemi viabilistici, ferroviari e delle vie d'acqua;
- il riconoscimento del ruolo centrale della ferrovia: la centralità di questo ruolo è assunta riconoscendo che il trasporto su ferro consente minori esternalità ambientali rispetto a qualsiasi altra modalità di trasporto e diviene un elemento inscindibile del nuovo paradigma di sostenibilità ambientale dei trasporti di medio-lunga percorrenza. L'enorme massa di beni generata dalla produzione e dal mercato di consumo lombardo deve infatti essere trasportata in maniera sicura, economica e sostenibile. La rete ferroviaria svolge, in questo senso, un ruolo fondamentale per il trasporto sostenibile delle merci. In particolare:
- la rete ferroviaria AV/AC costituisce l'infrastruttura strategica di interconnessione tra le polarità europee e italiane garantendo alla Lombardia di restare al centro del sistema di relazioni qualificate dell'Europa;
- il completamento degli interventi Alptransit (gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, oltre a quella del Lotschberg), la realizzazione del Terzo Valico di connessione con il sistema portuale di Genova/Savona, il ruolo già assunto dai gateway intermodali di Milano (Melzo, Segrate, Milano Smistamento) per il retro-porto di La Spezia e, in misura minore, il potenziale collegamento con il sistema portuale dell'Alto Adriatico, pongono la Lombardia in uno dei baricentri del sistema logistico europeo e concorrono a questo obiettivo;
- il PTR indica anche alcuni elementi per la salvaguardia territoriale delle residue direttrici di futuro sviluppo della rete ferroviaria, integrata, multimodale e ad alta capacità, quale la gronda ferroviaria est di Milano, necessaria nel lungo periodo a risolvere la problematica convergenza delle reti del ferro al nodo di Milano.

Sono presenti inoltre:

- i nodi del sistema aeroportuale, porta di accesso da e verso il mondo, distinguendo i ruoli che assumono nella programmazione europea e nazionale;
- i nodi intermodali delle merci (terminal intermodali, zone logistiche semplificate, infrastrutture doganali), elementi portanti della sostenibilità del trasporto merci e della competitività del sistema logistico nazionale e regionale, con gli elementi riconosciuti di relazione con la retro portualità di Genova e gli altri porti mediterranei.

Oltre alla sistema stradale pedemontano, la tavola riporta come strategico anche il parallelo corridoio destinato al rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria, oltre al sistema di connessione con Cologno Monzese verso sud.

Tavola PT4 – GERARCHIA INSEDIATIVA: CENTRALITÀ E MARGINALITÀ



LE POLARITA' DI LOMBARDIA

- Milano motore d'Europa
- Il Sempione e Malpensa
- Le polarità della fascia prealpina Varese - Como - Lecco
- Il triangolo Brescia - Mantova - Verona
- Bergamo e la sua conurbazione
- Il triangolo Lodi - Crema - Cremona
- Lomellina - Novara
- Sondrio e la Valtellina

TERRITORI AD ALTA GRAVITAZIONE

- Ato di Milano e cintura metropolitana (den. Pop. Inc. 3000 - 8000 ab/kmq)
- Ato a fortissima gravitazione (den. Pop. Inc. 1500-3000 ab/mq)
- Ato a forte gravitazione (den. Pop. Inc. 800 - 1 500 ab/kmq)

IL SISTEMA POLICENTRICO

- Milano e i poli di cintura dell'area metropolitana milanese
- Poli di livello europeo
- Poli regionali e le loro polarità di cintura
- Poli provinciali
- Poli intercomunali (grafica sovrapposta)
- Centralità della montagna

TURISMO, IDENTITA' E FRUIZIONE

- Il sistema ambientale, turistico e identitario dei grandi laghi
- Il sistema ambientale, turistico e identitario della montagna

TERRITORI FRAGILI E PERIFERICI

- Aree interne individuate come da d.G.R. 5587 del 23/11/2021
- Comune periferico (Classificazione SNAI - Strategia Nazionale Aree Interne 2020)
- Comune ultraperiferico (Classificazione SNAI - Strategia Nazionale Aree Interne 2020)

LE CENTRALITA' DELL'ACCESSIBILITA' REGIONALE

I corridoi europei

- Corridoi europei
- Rete "Core"
- Rete "Comprehensive"

I nodi strategici

- Nodi strategici di collegamento internazionale
- Gate intercontenintale - nodo CORE TEN-T
- Aeroporti nazionali - nodo CORE TEN-T
- Aeroporti nazionali
- Terminal intermodali
- Dogana

Reti esistenti ed elementi della programmazione generale

Rete esistente

- Linea AV/AC
- Rete ferroviaria
- Stazioni di Alta Velocità / Stazioni ferroviarie
- Autostrade
- Strade principali

Programmazione in atto (PRMT - R.d.M. All. 3)

- Interventi sulla rete ferroviaria
- Interventi sulla rete ferroviaria - progetto da aggiornare
- Potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse
- Potenziamento/riqualificazione della viabilità ordinaria
- Progetto da aggiornare

Le vie d'acqua

- Porti
- Canale navigabile Mantova - Adriatico

La tavola PT4 Gerarchia insediativa: centralità e marginalità riconosce gli elementi del sistema policentrico regionale (nonché le aree fragili del territorio).

Questa lettura e questo riconoscimento si fonda su un processo di progressiva analisi per l'implementazione progettuale:

- in via preliminare, riconoscendo le letture di scala transnazionale e nazionale restituite dalla tavola PT1.a (sui sistemi territoriali forti o fragili della Lombardia);
- successivamente riconoscendo il sistema storico di relazioni che articola il territorio regionale, già riconosciuto dal PTR del 2010 (Milano motore d'Europa, Il Sempione e Malpensa, le polarità della fascia prealpina, Varese, Como, Lecco, il triangolo Brescia-Mantova-Verona, Bergamo e la sua conurbazione, il triangolo Lodi-Crema-Cremona, la Lomellina e Novara, Sondrio e la Valtellina);
- successivamente, assumendo gli esiti delle analisi sui gradi di polarizzazione del territorio desunti dall'analisi degli spostamenti delle persone (elaborazione dei dati della matrice Origine/Destinazione 2014);
- ulteriormente, incrociando le potenzialità del territorio rispetto al sistema infrastrutturale e di connessione con il mondo e gli altri territori della regione o delle altre regioni contermini;
- infine, riconoscendo specifici ruoli che gli elementi del sistema policentrico possono svolgere ai diversi livelli di rango territoriale.

La restituzione delle gerarchie territoriali della tavola PT4 assume quanto proposto dal Pilastro 1, ove è riconosciuto che l'assetto multipolare della Lombardia, esito di processi di evoluzione storica, amministrativa ed economica, costituisce un valore che, attraverso le sue centralità, regola le complessità e le gerarchie territoriali, struttura il sistema insediativo per le attività economiche e le popolazioni, organizza e condiziona il sistema infrastrutturale, riflette culture, paesaggi, identità e saperi locali.

Pertanto, la tavola individua, oltre al sistema di relazioni storiche già sopra citato:

- il sistema metropolitano lombardo, che costituisce la porta di accesso della Lombardia da e verso il mondo, l'epicentro economico finanziario e dell'innovazione culturale e tecnologica, l'elemento fondamentale del brand territoriale lombardo: in questo sistema emerge al rango più elevato Milano, con ruolo di traino di tutto il sistema Regione e principale competitor nella sfida mondiale tra metropoli e aree urbane;
- i poli di Brescia e dell'asse del Sempione che assurgono rilevanza a scala europea, per caratteri propri e il sistema di relazioni che li contraddistinguono;
- gli storici elementi ordinatori dei capoluoghi di provincia (Bergamo, Brescia, Monza-Brianza, Como, Lodi, Mantova, Cremona, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco) e alcuni sistemi territoriali di rilievo per l'intensità delle relazioni o per le funzioni territoriali svolte (la bassa Valseriana, Rho e il rhodense, il Vigevanese/Abbiatense).
- la trama più fine delle centralità all'interno dei sistemi orografici e ambientali della Regione che svolgono ruoli fondamentali per l'organizzazione territoriale, partecipando al pari delle aree forti all'equilibrato e armonico assetto del territorio, con le specifiche vocazioni economiche, quelle del settore agro-alimentare, con il presidio e l'erogazione di servizi ecosistemici di scala regionale di supporto alla fruizione e al turismo;
- le ulteriori polarità di rango sub-regionale, fondamentali per l'erogazione di servizi e la strutturazione dei territori di Lombardia, che già l'Integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/2014 restituiva per il tramite degli Ambiti territoriali omogenei (Ato), elementi di relazione e identità del territorio regionale rispetto ai quali declinare la territorializzazione di indirizzi e azioni del PTR.

In chiave progettuale, la tavola richiama anche alcuni specifici elementi di organizzazione policentrica della regione, riconoscendo:

- i sistemi turistici e identitari della montagna e dei grandi laghi;
- le centralità della "salute", rappresentate dall'insieme delle strutture (ospedali, istituti di ricovero, case di cura, ecc...) che determinano l'eccellenza regionale nel settore sanitario e dell'assistenza;
- le centralità della ricerca e dello sviluppo, per il tramite degli indicatori di concentrazione degli addetti in ricerca e sviluppo e delle strutture di Alta formazione (università, scuole di alta formazione, scuole di formazione post diploma, ecc...);
- le centralità ad alta intensità di conoscenza (per il tramite degli indicatori di concentrazione di addetti nei servizi ad alta intensità di conoscenza);
- le ulteriori centralità del sistema turistico, cui appartengono le città d'arte e cultura, quelle del turismo d'affari e quelle che attivano eventi di scala sovralocale, legate anche al mondo della produzione e del saper fare lombardo;

- le Aree Interne oggetto della Strategia Regionale “Agenda del controesodo” 2021-2027 e i comuni periferici e ultra-periferici indentificati nella Mappa Aree Interne 2020 elaborata dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud.

Vimercate è identificato come **polo di livello provinciale** per il quale il PTR riporta i seguenti criteri ed indirizzi:

Pur se caratterizzati da una dimensione spaziale e da una complessità (anche di funzioni) inferiori rispetto a quelli di rango superiore (regionale ed europeo), i poli di rango provinciale svolgono un ruolo imprescindibile per il sostegno e il traino del territorio regionale.

Essi, infatti, costituiscono il riferimento per i territori circostanti:

- per la loro collocazione su importanti vie di comunicazione e accessibilità territoriale, di cui spesso costituiscono il punto d’accesso verso reti di più ampio respiro territoriale;
- per l’erogazione delle funzioni amministrative o dei servizi sovralocali (scuola, sanità formazione, ecc...);
- per il sostegno (economico, organizzativo, di formazione) fornito alle filiere o al sistema produttivo o agroalimentare locale, che spesso si organizza attorno al polo in forma di distretti, meta-distretti o cluster produttivi;
- per le occasioni di relazione e conoscenza restituite al sistema sociale e culturale locale, stante il ruolo riconosciuto di epicentri locali, anche in termini culturali e storici.

Per questi motivi, ad essi possono riferirsi i medesimi criteri dettati per i poli di rango superiore, ovviamente da declinare rispetto al relativo quadro dimensionale e di complessità.

Tale diversa declinazione merita, esemplificativamente, alcune considerazioni:

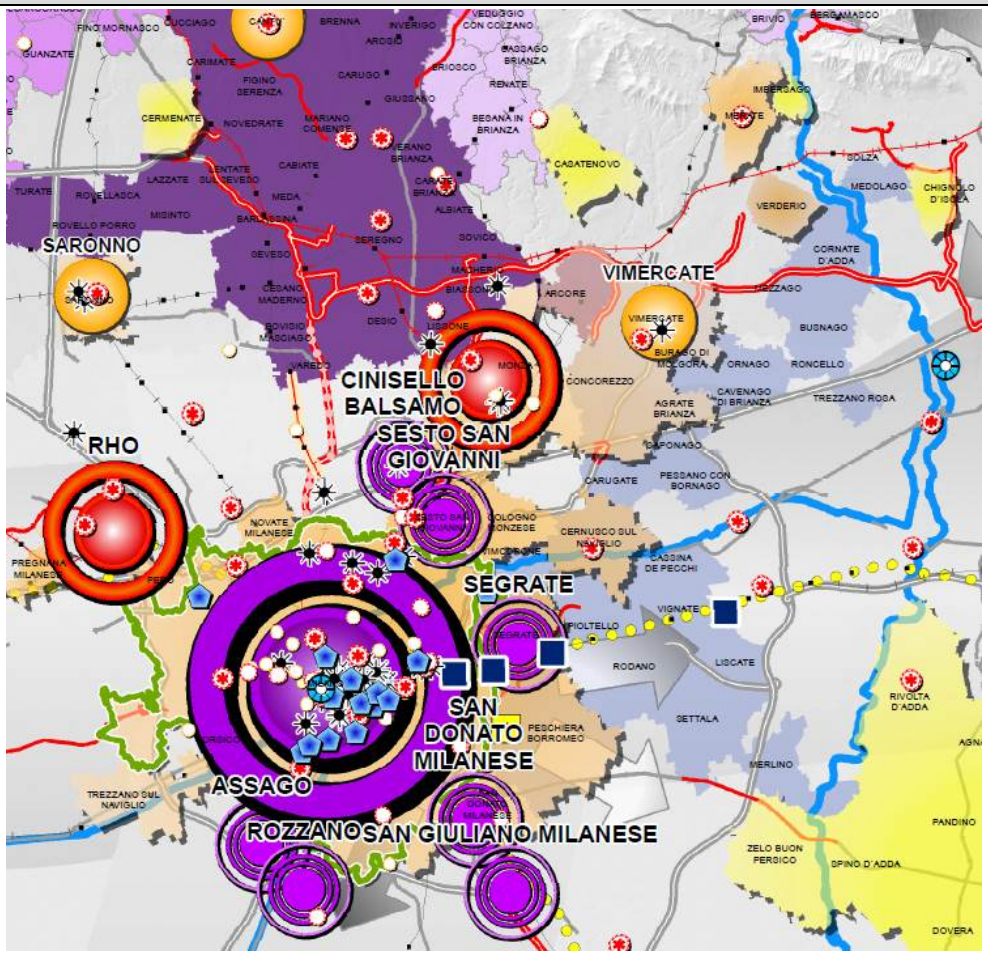
- in merito alla relazione con il sistema infrastrutturale, che ne caratterizza comunque il ruolo e la gerarchia, appare più stringente, rispetto ad altre azioni, l’organizzazione di un sistema del trasporto pubblico urbano e della mobilità dolce efficacemente connesso con le linee di trasporto pubblico extraurbano o con le stazioni del sistema ferroviario regionale, al fine di raccordare efficacemente il territorio circostante con la centralità. Resta, pertanto, da perseguire un approccio integrato tra la pianificazione della mobilità e la pianificazione urbanistica, sebbene le possibilità di riorganizzazione urbana connesse ai punti nodali dell’accessibilità assumono caratteri maggiormente circoscritti da un punto di vista territoriale. Resta comunque inalterato, per quanto declinabile a questa scala, l’obiettivo dell’integrazione delle diverse forme di mobilità, anche con particolare riferimento alla rete di mobilità dolce, per l’accesso ai servizi erogati e ai punti nodali del territorio (centri storici, centri produttivi, ecc..);
- l’attenzione al livello strategico delle funzioni insediabili ha un suo particolare focus sul sistema dei servizi erogati (pubblica amministrazione, formazione, sanità, ecc..) più che non su altre funzioni di rango elevato di scala regionale, restando comunque augurabile la possibilità di insediamento di specifiche funzioni o attività che assumano un ruolo strategico a livello locale o provinciale;
- l’attenzione nella pianificazione dei centri storici (comunque di rilievo in diversi casi) dovrà probabilmente spostarsi verso le domande espresse dalla popolazione e dalle attività economiche ivi insediate, valorizzando comunque gli elementi di attrattività sovralocale ivi presenti o potenzialmente attivabili;
- i riferimenti agli obiettivi di città inclusiva, fruibile, di scala umana e resiliente, che restano comunque validi, saranno evidentemente da rapportarsi allo specifico contesto territoriale e alla specifica dimensione assunta.

Il ruolo di rilievo territoriale esercitato dai Poli di scala provinciale li rende idonei, in via preliminare, per la valutazione di riconoscimento, all’interno dei PTCP/PTM, degli insediamenti di portata sovralocale di cui all’art. 15 comma 2 lett. g) l.r. 12/2005. Qui deve essere posta particolare attenzione anche al tema della logistica di scala intermedia (per i quali si richiamano sia le indicazioni Regione Lombardia PTR – Criteri e Indirizzi per la pianificazione della l.r. 15/2024 e della D.g.r. 3377/2024 sia i criteri di sostenibilità indicati, per le valutazioni di scala comunale, nell’apposita sezione dei presenti criteri) o della distribuzione commerciale (Grandi Strutture di Vendita e Medie Strutture di Vendita) che costituiscono sicuramente alcuni degli elementi di maggiore pressione nelle dinamiche di consumo di suolo.

Stante la relativa disponibilità di suolo libero e la buona accessibilità, anche qui assume un rilievo decisivo l’attenta pianificazione del sistema ambientale e rurale, chiaramente soggetta a forti pressioni di utilizzo.

Il PGT, pertanto, dovrà integrare le politiche di assetto urbano con quelle di corretto assetto del sistema periurbano, articolando un sistema di regole atto ad elevarne le qualità e ad evitarne il decadimento, in termini d’uso o di sfrangiamento ed erosione anche attraverso progetti di valorizzazione della rete ecologica e della rete verde a finalità di fruizione e ricomposizione paesaggistica. A tale finalità possono contribuire gli strumenti o le governance per l’implementazione del Progetto Spazi aperti metropolitani relativamente ai Poli che ne sono inclusi.

Tavola PT5 – TERRITORI DELL'ATTRATTIVITÀ



IL SISTEMA PRODUTTIVO

Meta-Distretti

- Meta-Distretto: ICT
- Meta-Distretto: Biotecnologie alimentari

Distretti

- Apparecchiature elettriche, elettroniche e medicali
- Confezioni, abbigliamento
- Cuoio, calzature
- Gomma e plastica
- Legno
- Mobile e arredo
- Produzione e lavorazione metalli
- Tessile

RICERCA E UNIVERSITA'

- Centro di ricerca della Commissione Europea - Joint Research Center di ISPRA
- Università e scuole di Alta Formazione Artistica e Musicale

SANITA'

- Ospedali
- Case di cura
- Istituti di ricovero
- Aziende ospedaliere

TURISMO, IDENTITA' E FRUIZIONE

- Il sistema ambientale, turistico e identitario dei grandi laghi
- Il sistema ambientale, turistico e identitario della montagna
- Citta d'Arte
- Siti Unesco
- Localita termali
- Musei

IL SISTEMA POLICENTRICO

- Milano e i poli di cintura dell'area metropolitana milanese
- Poli di livello europeo
- Poli regionali e le loro polarità di cintura
- Poli provinciali
- Poli intercomunali (grafica sovrapposta)
- Le centralità della montagna

LE CENTRALITA' DELL'ACCESSIBILITA' REGIONALE

I corridoi europei

- Corridoi europei

I nodi strategici

- Nodi strategici di collegamento internazionale
- Gate intercontinentale - nodo CORE TEN-T
- Aeroporti nazionali - nodo CORE TEN-T
- Aeroporti nazionali
- Terminal intermodali
- Dogana

Reti esistenti ed elementi della programmazione generale

Rete esistente

- Linea AV/AC
- Rete ferroviaria
- Stazioni di Alta Velocità / Stazioni ferroviarie
- Autostrade
- Strade principali

Programmazione in atto (PRMT - R.d.M. All. 3)

- Interventi sulla rete ferroviaria
- Interventi sulla rete ferroviaria - progetto da aggiornare
- Potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse
- Potenziamento/riqualificazione della viabilità ordinaria
- Progetto da aggiornare

Le vie d'acqua

- Porti
- Fiumi e canali navigabili
- Linee di navigazione

La tavola PT5 Territori dell'attrattività restituisce la sintesi dei principali elementi di attrattività dei territori di Lombardia.

Essa è da intendersi come una rappresentazione schematica dei caratteri di attrattività regionale, non sempre cartografabile sia in virtù del carattere immateriale di molti elementi di attrattività, sia per la natura spesso variabile e diversificata dei fattori che la determinano.

Così come per la tavola PT4 (i cui contenuti riferiti alle polarità regionali costituiscono, ovviamente, uno dei temi riconosciuti di attrattività) il processo di riconoscimento dei caratteri di attrattività dei territori della Regione si fonda su un processo composito, di carattere analitico ma anche interpretativo, dei territori della Regione.

Così come per le tavole PT3 e PT4, il quadro restituito non è un mero quadro di analisi, ma ricostruisce un quadro di riferimento per le azioni di sostegno alle diverse componenti dell'attrattività regionale. In tal senso, pertanto, essa rappresenta una vera e propria tavola di progetto (dell'attrattività, appunto).

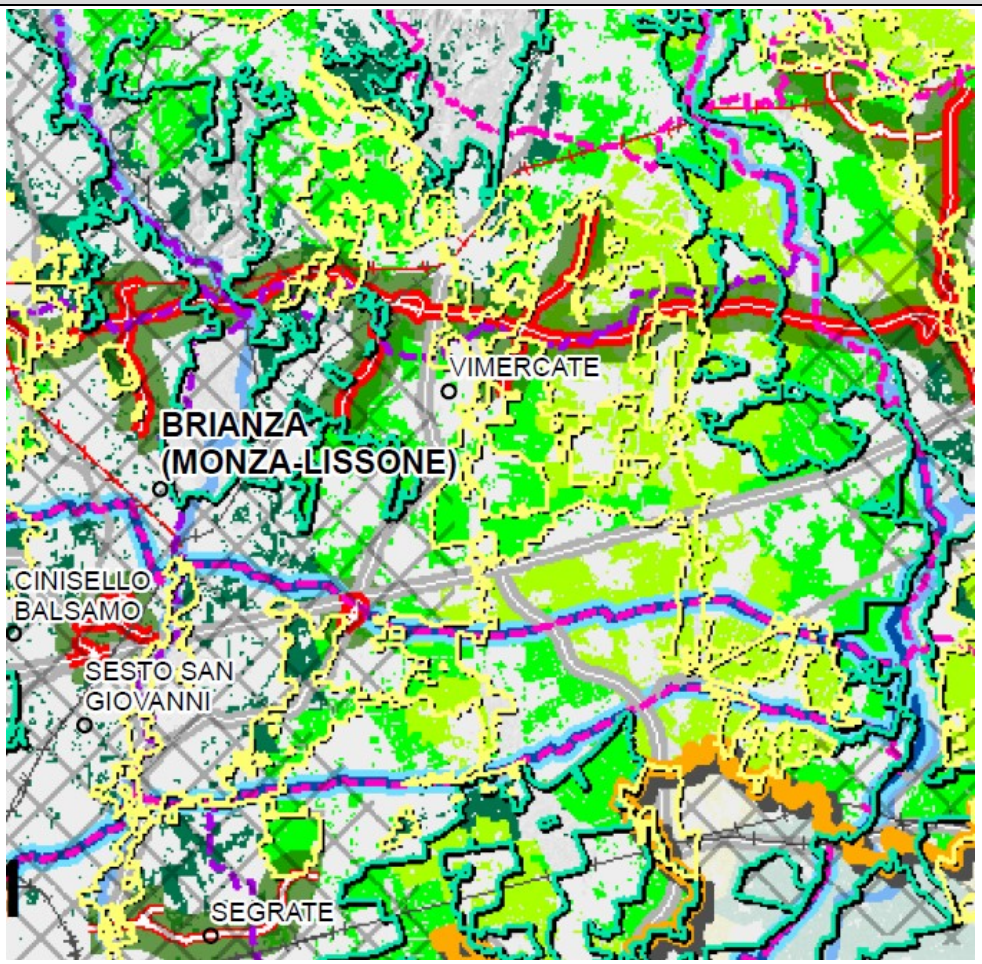
La lettura dell'attrattività regionale ripropone, come detto, il sistema policentrico regionale rappresentato (dalla tavola PT4) come elemento fondante dell'attrattività regionale, cui è chiaramente connesso (almeno per specifiche componenti dell'attrattività) il potenziale di accessibilità generato dal rango e dalla distribuzione delle infrastrutture, esistenti e programmate.

Ad esso è affiancato il riconoscimento degli ulteriori e diversificati elementi di attrattività territoriale:

- i Metadistretti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, il cui sviluppo può offrire enormi opportunità per promuovere una crescita sostenibile e diffusa, accrescendo notevolmente la circolazione del sapere e le possibilità di equa distribuzione delle opportunità di crescita sociale e individuale;
- i Metadistretti delle Biotecnologie alimentari, che vedono una particolare concentrazione nelle aree della pianura centro orientale, il cui sviluppo può offrire sostegno alle attività della produzione agricola lombarda;
- i Distretti della produzione manifatturiera, per come sedimentatisi e riconoscibili sul territorio, veri e propri territori del know how produttivo dei sistemi territoriali, da sostenere, promuovere e facilitare nelle loro attività per la tenuta dell'intero sistema economico regionale;
- i luoghi della ricerca (tra cui è evidenziato il Joint Research Center di Ispra) e dello sviluppo (restituiti anche per il tramite della concentrazione di addetti della manifattura R&S oriented), dell'Università e della conoscenza in campo culturale;
- i luoghi dell'attrattività per la Salute, anche qui rappresentati (come per la tavola PT4) dall'insieme delle strutture (ospedali, istituti di ricovero, case di cura, ecc...) che determinano l'eccellenza regionale nel settore sanitario e dell'assistenza;
- i luoghi dell'attrattività enogastronomica della regione, restituiti per il tramite dei territori inseriti nei protocolli di qualità e denominazione enogastronomica (marchi IGT, IGP, DOCG, DOP), che rappresentano anche un patrimonio di conoscenze e attività intimamente connesse ai territori, irriproducibili altrove;
- il sistema ambientale, turistico e identitario dei laghi e della montagna, città d'arte, località termali, siti Unesco e musei.

Viene specificata nella tavola la presenza del polo ospedaliero e di un polo museale quali elementi qualificanti della polarità di Vimercate che viene inserita all'interno del metadistretto delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione

Tavola PT8 – SPAZI APERTI METROPOLITANI



GLI SPAZI APERTI PER LA RICONCILIAZIONE ECOLOGICA DEI TERRITORI METROPOLITANI

Il sistema metropolitano pedemontano

Gli spazi liberi e la loro rarità

- Indice di Suolo Libero molto critico (< 40%)
- Indice di Suolo Libero critico (40% - 60%)
- Indice di Suolo Libero moderato (60% - 80%)
- Indice di Suolo Libero non critico (> 80%)
- I canali e i navigli di rilevanza paesaggistica regionale
- Gli ambiti paesaggisitici dei grandi laghi

LE CONURBAZIONI DI FONDOVALLE E LE LORO AREE PERIURBANE

Corridoi ad alta antropizzazione

LA PROGETTAZIONE AMBIENTALE DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE

La mitigazione e la compensazione ambientale delle infrastrutture viarie

GLI AREALI DI PROGRAMMAZIONE DELLA RIGENERAZIONE TERRITORIALE

Areali di rigenerazione del PTR Integrazione l.r.31/14

LA PIANIFICAZIONE E LE GOVERNANCE LOCALI PER IL PROGETTO PAESISTICO/AMBIENTALE

- I parchi regionali
- Le governance locali - i PLIS

LA MOBILITA' DOLCE DI SCALA TERRITORIALE

- Ciclovie turistiche nazionali (Sole, Garda, VenTo)
- Altre ciclovie nazionali (PGMC 2022)
- Percorsi ciclabili regionali (PRMC, in corso di aggiornamento)

I RIFERIMENTI DEL TERRITORIO

- Le aree montane e prealpine, l'Oltrepo Pavese
- La collina
- I laghi
- I fiumi
- La pianura
- Superficie urbanizzata

Reti esistenti ed elementi della programmazione generale

Rete esistente

- Rete ferroviaria
- Autostrade
- Strade principali

Programmazione in atto (PRMT - R.d.M. All. 3)

- Interventi sulla rete ferroviaria
- Interventi sulla rete ferroviaria - progetto da aggiornare
- Potenziamento/riqualificazione del sistema autostradale e della grande viabilità ed opere connesse
- Potenziamento/riqualificazione della viabilità ordinaria
- Progetto da aggiornare

La Struttura progettuale delineata nella tavola PT8 Spazi aperti metropolitani è costruita a partire non solo dal riconoscimento della rarità dei suoli liberi, ma anche dal riconoscimento della specificità morfologica, di relazione ed evolutiva, dell'area metropolitana pedemontana (Sistema Metropolitano), cui si affiancano le altre direttrici ad elevata antropizzazione presenti sul territorio regionale.

In sintesi, la tavola di progetto degli Spazi aperti metropolitani restituisce:

- il riconoscimento di un 'sistema metropolitano pedemontano', quale ambito del territorio regionale soggetto alle maggiori pressioni indotte dall'agglomerazione urbana. Il riconoscimento dell'area metropolitana, ai fini del progetto, pur sostanziandosi sulle analisi condotte per l'integrazione del PTR alla l.r. 31/2014 (in termini di indici di consumo di suolo attuale e programmato) interpreta anche l'intensità del sistema di relazioni presenti sul territorio (tra popolazioni, attività economiche, infrastrutture e ambiente) e i processi evolutivi che li caratterizzano (sia in termini di pressioni sia, laddove noti, in termini di progetti in corso o programmati). Anche per tale motivo la perimetrazione del Sistema metropolitano coincide con i limiti amministrativi dei comuni riconosciuti come afferenti all'area metropolitana pedemontana;
- il grado di rarità (espresso tramite l'indice di suolo libero) e la frammentazione dei suoli liberi nelle aree del sistema metropolitano pedemontano. Tale rappresentazione, pur non determinando ricadute dirette alla scala comunale (i criteri sono, infatti, dettati alla scala d'Ato), consente di evidenziare con forza evocativa il tema di progetto nel suo complesso, restituendo i gradi di criticità rilevabili sul territorio;
- le principali direttrici ad alta antropizzazione del territorio regionale, per lo più riferibili ai sistemi conurbati delle valli alpine e prealpine;
- le governance di scala regionale (Parchi regionali) o locale (PLIS) già attive per la loro qualificazione;
- gli areali di programmazione della rigenerazione di scala territoriale del PTR 31/14, quali elementi di riferimento per il raccordo tra le politiche di riqualificazione urbana e di valorizzazione degli spazi aperti, tra loro interconnessi e interrelati per una effettiva riconciliazione ecologica del territorio;

  <u>L'areale di riferimento per Vimercate è il n. 3 – Nord milanese e Brianza</u>
- i sistemi di accessibilità e di fruizione del territorio, con particolare riferimento alle direttrici ciclabili e della mobilità dolce di livello regionale e sovraregionale;
- il sistema dei Navigli Lombardi e dei canali di rilevanza paesistica, non solo quali elementi di prioritaria salvaguardia e tutela degli elementi connotativi del territorio, ma anche quali veri e propri elementi attorno ai quali organizzare il progetto di qualità dei sistemi urbanizzati, ove il sistema ambientale e fruitivo penetra apportandovi naturalmente qualità;
- gli areali di valenza paesistica dei laghi, nelle porzioni a contatto con i sistemi conurbati, pertinenti laddove in contatto con il sistema degli spazi aperti metropolitani e dei sistemi conurbati di fondovalle;
- la rete delle infrastrutture programmate con l'indicazione delle relative fasce di mitigazione e compensazione ambientale per individuare interventi di ricostruzione, ricucitura e permeabilità ambientale e paesistica, ambiti privilegiati delle azioni di scala sovralocale.

La Struttura degli spazi aperti delineata nella tavola PT8 costituisce il riferimento progettuale per la programmazione di settore della Regione, per la strutturazione dei progetti territoriali dei PTCP/PTM o degli enti territoriali intermedi, per la pianificazione territoriale comunale in campo ambientale, per l'orientamento del Progetti strategici del Piano regionale stesso.

<u>Criteri specifici per il progetto Spazi aperti metropolitani</u>

Il Progetto "Spazi aperti metropolitani" partecipa direttamente all'implementazione delle politiche per l'area metropolitana, fornendo visioni e indicazioni coerenti ai territori appartenenti al Sistema metropolitano dove sono più evidenti sul territorio le pressioni del sistema insediativo.

Ai Comuni ricompresi nel progetto Spazi aperti metropolitani compete l'implementazione nei PGT delle azioni di valorizzazione delle aree libere per la mitigazione delle pressioni che le alte densità insediative inducono sul territorio (inquinamento atmosferico, rumore, congestione insediativa e delle relazioni, drenaggio urbano "insostenibile").

Le azioni generali, da perseguire sia alla scala vasta (nell'ambito della pianificazione regionale di settore nonché negli strumenti di pianificazione territoriale di Province, Città metropolitana, Parchi) sia a livello comunale, a titolo esemplificativo, sono:

- l'adattamento al cambiamento climatico (isole di calore o rischi idraulici delle intense precipitazioni);
- la difesa dal consumo di suolo;
- l'implementazione di una effettiva qualità, di scala territoriale, nelle azioni di rigenerazione urbana, per la costruzione di direttrici di connessione e penetrazione del sistema ambientale nei densi tessuti

antropizzati, anche prevedendo interventi di rinaturalizzazione;
- la conservazione della natura e della biodiversità, essenziale per la conservazione degli habitat di specie floro-faunistiche e della specie umana;
- la mitigazione rispetto ai temi di rischio e dissesto territoriale (difesa del suolo);
- la produzione di beni primari dell'agricoltura periurbana, di prossimità;
- la valorizzazione del ruolo di presidio (anche sociale) esercitato dalle attività agricole sul territorio;
- la conservazione e la valorizzazione delle qualità percettive del paesaggio, anche nel loro significato di valore identitario e culturale, necessario per la riappropriazione identitaria dei territori da parte delle popolazioni;
- la fruizione diffusa e lo svago delle popolazioni, attraverso un'articolata rete di mobilità dolce che innervi le connessioni ambientali, paesaggistiche e culturali;
- la didattica per le popolazioni più giovani;
- la salubrità territoriale e urbana in genere.

3. STRUMENTI OPERATIVI

La pianificazione territoriale all'interno del Comune di Vimercate deve confrontarsi con le seguenti tematiche:

1. Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovraregionale

   a. Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo (Pedemontana)

      Opera completata per le c.d. Tratte 'A', 'B1' e per i lotti 1 delle tangenziali di Como e Varese.

      Per le c.d. Tratte 'B2', 'C' e 'D': Definitivo approvato dal CIPE (Delibera n. 97 del 6.11.2009 pubblicata sulla G.U. n. 40 del 18.2.2010)[1].

      Vincolo prorogato dal CIPE con Delibera n. 1 del 19.1.2017 pubblicata sulla G.U. n. 148 del 27.6.2017 e con Delibera n. 1 del 17.1.2019 pubblicata sulla G.U. n. 137 del 13.6.2019.

   b. Sistema di trasporto pubblico per l'asta Cologno-Vimercate

      Prima fase del progetto di fattibilità tecnico economica depositato in Regione dal Comune di Milano [in atti regionali: prot. S1.2019.0018520 del 5.6.2019] così come integrato con documentazione inviata dal Comune il 23.9.2021 [in atti regionali n. S1.2021.0024625 del 23.9.2021] e successiva analisi di approfondimento della soluzione LRT trasmessa dal Comune con comunicazione in atti regionali n. S1.2022.0016745 del 6.7.2022.

2. Progetti e studi di riferimento per le previsioni di infrastrutture per la difesa del suolo

   a. Aree di laminazione sul torrente Molgoretta in Comune di Lomagna e sul torrente Molgora in Comune di Vimercate

      Elaborato 3 e 8 del PAI aggiornati con Decreto Segretario Generale ADBPO n. 58 del 26/08/2024.

      Ai sensi dell'art. 13 comma 8 della LR 12/2005 la presenza di tale progettualità che interessa il territorio comunale implica l'obbligo di invio del PGT in Regione per l'espressione del parere di conformità.

[1] Risulta approvato il progetto definitivo da parte di CAL della tratta D "Breve" che modifica il tracciato riportato nelle tavole di PTR (GU 11/12/2025)

6.1.2. Piano Paesistico Regionale (PPR)

Il **PPR** costituisce la componente del PTR dedicata alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio riprendendo ed approfondendo le tematiche già affrontate dal PTPR che rimane valido per la parte descrittiva e per le prescrizioni legate alle Unità di paesaggio. I documenti che lo compongono sono stati approvati con D.G.R. 16 gennaio 2008 n. VIII/6447.
Il **PTPR**, Piano Paesistico Regionale è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 7/197 del 6 marzo 2001.

Gli obiettivi generali del Piano Territoriale Paesistico Regionale si possono così riassumere:

1. conservazione delle preesistenze e dei relativi contesti e loro tutela nei confronti dei nuovi interventi;
2. miglioramento della qualità paesaggistica degli interventi di trasformazione del territorio;
3. aumento della consapevolezza dei valori e della loro fruizione da parte dei cittadini.

Il comune di Vimercate si colloca nell'ambito geografico della Brianza Orientale ed all'interno dell'unità tipologica di paesaggio denominata "fascia dell'alta pianura" all'interno della quale si riconoscono "Paesaggi urbanizzati" e "Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta" per i quali il piano contiene la seguente descrizione ed esprimei i corrispondenti indirizzi di tutela:

Aree urbanizzate delle frange metropolitane

La densità dell'urbanizzazione man mano che si allarga si riduce, si frammenta o si organizza altrimenti. Via via che ci si allontana dai poli urbani, originatori del sistema metropolitano, anche i "vuoti" modificano i loro caratteri. Lo sguardo coglie con frequenza sempre maggiore, visuali più ampie e più lontane. Tali vuoti urbani assumono caratteri diversi, da luoghi anonimi ed abbandonati, reliquati di urbanizzazioni "moderne", a luoghi più ampi che ancora mantengono testimonianze, ormai "archeologiche", dei paesaggi agrari, soffocati fra gli agglomerati di edifici, capannoni, svincoli e cave.
È una "periferia metropolitana" punteggiata di nuclei ed elementi storici, spesso difficilmente percepibili e riconoscibili, che si colloca per lo più nell'alta pianura e nella fascia pedemontana lombarda con digitazioni verso le valli prealpine. Un tessuto insediativo che si salda, a partire dal "nocciolo" milanese e si proietta lungo le vie storiche o le nuove direttrici viarie (autostrade e ferrovie), dando origine a nuovi continui urbani e a tipici "paesaggi di frangia". È la grande regione urbana lombarda che ospita il concentrato dell'attività economica di tutti i settori, esclusa l'agricoltura.
In questi ambiti uso e riuso dell'edificato, consumo del suolo, si riproducono in sovrano disordine. La capacità di contenimento dei piani urbanistici è limitata e frenata dalla loro esclusiva competenza comunale. È l'area dove l'assenza di piani territoriali di livello sovracomunale si fa sentire in modo più acuto. Un paesaggio che si definisce appendicolare dei poli urbani, ma che, in alcuni casi, per lo sfumare ed il modificarsi repentino di certi suoi caratteri, assume forme e strutture (insediamenti lineari, conurbazioni di centri, reticoli o losanghe) tali da essere esse stesse nuove forme di polarità urbana.
Tipologicamente si possono riconoscere modelli insediativi diversi tutti caratterizzati dal dominio dell'edificato, del manufatto, come incrostazione antropica sulle forme naturali, e dal progressivo depauperamento dei caratteri naturali e agrari.

Indirizzi di tutela

Le caratteristiche di queste "aree di espansione e consolidamento" dell'area metropolitana vanno considerate in prospettiva dinamica. Su di esse si esercitano continui e profondi processi di trasformazione che tendono a colmare o restringere sempre più gli spazi rurali con edificazioni residenziali, industriali e di servizi. La tutela deve esercitarsi come difesa degli spazi verdi e del paesaggio agrario. Ma ad essa deve associarsi la ricucitura delle discontinuità o rotture delle trame territoriali indotte dalle più recenti iniezioni urbane.

Un rigido controllo, in particolare, deve essere rivolto alle trasformazioni che tendono ad alterare o annullare le strutturazioni territoriali storiche: i nuclei originari dei centri rurali che si allineano lungo le strade principali dei pianalti e lungo le direttrici pedemontane, oltre che i cuori storici delle città e dei centri minori. Di questi vanno difesi anzitutto i contenuti architettonici e le strutture di base; va anche salvaguardata la percepibilità delle loro emergenze.

La tutela si ottiene attraverso verifiche di compatibilità nei confronti dei coni visuali impostati sulle direttrici stradali e ferroviarie. Tutti gli elementi che formano lo spessore storico dell'area devono essere sottoposti a vincolo: santuari, chiese, ville signorili, case rurali caratteristiche, testimonianze dell'archeologia industriale, quartieri e case che segnano la storia dell'industrializzazione.

È certamente uno dei temi più importanti del nostro tempo, che investe grande parte dei territori urbanizzati dell'area metropolitana. Insiemi che si assomigliano fra loro, nei quali è difficile riconoscersi ed identificarsi, dove domina l'assenza di quei caratteri e di quegli elementi che rendono le periferie città.

Insiemi dove gli spazi collettivi, i vuoti, le strade, assumono un'immagine di residualità anonima; dove non esiste "architettura", ma la rinuncia alla simbolicità, al significato, al ruolo rappresentativo. Insiemi di cose con funzioni e nature diverse, mescolanze di tipi e materiali di ogni genere, edifici "durevoli" e manufatti precari, in un assortimento di cui è difficile cogliere il senso. Luoghi dove si confrontano elementi e valori, fisici e culturali, di proporzioni diverse: il condominio e la villetta, la grande industria e il capannone artigianale, il viottolo e la superstrada, l'area di "verde attrezzato" e un brano di paesaggio agrario, il negozio e l'ipermercato.

In questo panorama caotico e ambiguo è necessario ritrovare elementi ordinatori di un nuovo paesaggio costruito, pena la totale indifferenza percettiva e l'appiattimento dei valori estetici.

I "frammenti", di cui non si coglie più la loro funzione territoriale, rimarranno come riferimento culturale e possono guidare alla riscoperta delle tracce e dei segni scomparsi, in modo da far riemergere la maglia del tessuto storico con il quale confrontarsi nella riorganizzazione di forme e di nuovi tessuti. Le strade, i corsi d'acqua naturali e artificiali, le aree naturali e agricole sono altri elementi significativi con i quali confrontarsi.

L'intervento urbanistico ed edilizio dovrà promuovere la qualificazione e la riqualificazione paesaggistica e ambientale, con particolare attenzione alla definizione dei "margini", alla ricomposizione delle frange urbanizzate e alla ricucitura dei tessuti disgregati, riscoprendo e reinserendo quei caratteri qualitativi oggi mancanti e qui descritti.

Un sistema verde metropolitano

Gli ambiti delle frange periferiche a sviluppo metropolitano che contornano e tendono a collegare i centri principali con i poli esterni, stanno trasformando il territorio pedemontano lombardo, i pianalti e la pianura asciutta a nord di Milano, in un puro supporto artificializzato con influenze negative rispetto alla condizione ecologica di queste aree.

È importante allora pensare a un vero e proprio sistema verde metropolitano che riorganizzi e valorizzi le aree naturali e agricole rimaste, ipotizzando anche rinaturalizzazioni e riforestazioni di nuovi territori. Una proposta di ampio respiro che lungo le valli fluviali con la loro vegetazione, con l'uso delle aree libere residuali, si ricolleghi ai modelli spesso invidiati delle altre città europee. Ciò richiede una visione di livello regionale. È comunque necessario che in attesa di strumenti di pianificazione di livello intermedio, gli strumenti urbanistici comunali tengano presente questa necessità conservando gli elementi di naturalità, prefigurando il recupero delle zone boschive degradate, ricostituendo e consolidando la vegetazione riparia stradale e poderale.

L'obiettivo non deve essere solamente di tipo paesaggistico o ricreativo ma anche ecologico, non dimenticando che quantità e qualità del verde influiscono sulla temperatura e sull'umidità mitigando gli estremi termici. Inoltre, la differenza di temperatura fra aree densamente edificate e aree agricole o naturali determina flussi d'aria dall'esterno verso l'interno. Senza dimenticare l'ossigenazione dell'atmosfera, la ritenzione delle polveri, la sterilizzazione batterica del pulviscolo depositato, la schermatura dei rumori.

Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta

Nella parte occidentale della Lombardia il passaggio dagli ambienti prealpini alla pianura non è repentino. Vi si frappongono le ondulazioni delle colline moreniche ma anche, in un quadro ormai definito da linee orizzontali, le lingue terrazzate formatisi dalla disgregazione delle morene terminali dei ghiacciai quaternari. Il successivo passaggio alla fascia dell'alta pianura è quasi impercettibile risultando segnato perpendicolarmente solo dallo spegnersi dei lunghi solchi d'erosione fluviale (Olona, Lambro, Adda, Brembo ecc.). La naturale permeabilità dei suoli (antiche alluvioni grossolane, ghiaiose-sabbiose) ha però ostacolato l'attività agricola, almeno nelle forme intensive della bassa pianura, favorendo pertanto la conservazione di vasti lembi boschivi - associazioni vegetali di brughiera e pino silvestre - che in altri tempi, assieme alla bachicoltura, mantenevano una loro importante funzione economica. Il tracciamento, sul finire del secolo scorso, del canale irriguo Villoresi ha mutato queste condizioni originarie solo nella parte meridionale dell'alta pianura milanese, in aree peraltro già allora interessate da processi insediativi. È su questo substrato che si è infatti indirizzata l'espansione metropolitana milanese privilegiando dapprima le grandi direttrici stradali irradiantesi dal centro città (Sempione, Varesina, Comasina, Valassina, Monzese) e poi gli spazi interclusi.

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

Indirizzi di tutela

Il suolo, le acque.

Il sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo deve essere ovunque salvaguardato, come condizione necessaria di un sistema idroregolatore che trova la sua espressione nella fascia d'affioramento delle risorgive e di conseguenza nell'afflusso d'acque irrigue nella bassa pianura. Va soprattutto protetta la fascia più meridionale dell'alta pianura, corrispondente peraltro alla fascia più densamente urbanizzata, dove si inizia a riscontrare l'affioramento delle acque di falda.

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

Le brughiere.

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

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

I coltivi.

È nell'alta pianura compresa fra la pineta di Appiano Gentile, Saronno e la valle del Seveso che in parte si leggono ancora i connotati del paesaggio agrario: ampie estensioni colturali, di taglio regolare, con andamento ortogonale, a cui si conformano spesso strade e linee di insediamento umano. Un paesaggio comunque in evoluzione se si deve dar credito a immagini fotografiche già solo di una trentina d'anni or sono dove l'assetto agrario risultava senza dubbio molto più parcellizzato e intercalato da continue quinte arboree. Un paesaggio che non deve essere ulteriormente eroso, proprio per il suo valore di moderatore delle tendenze urbanizzative. In alcuni casi all'agricoltura potrà sostituirsi la riforestazione come storica inversione di tendenza rispetto al plurisecolare processo di depauperazione dell'ambiente boschivo dell'alta pianura.

Gli insediamenti storici e le preesistenze.

Ipotesi credibili sostengono che l'allineamento longitudinale di molti centri dell'alta pianura si conformi all'andamento sotterraneo delle falde acquifere. Altri certamente seguirono l'andamento, pure longitudinale dei terrazzi o delle depressioni vallive (per esempio la valle del Seveso, i terrazzi del Lambro e dell'Olona).

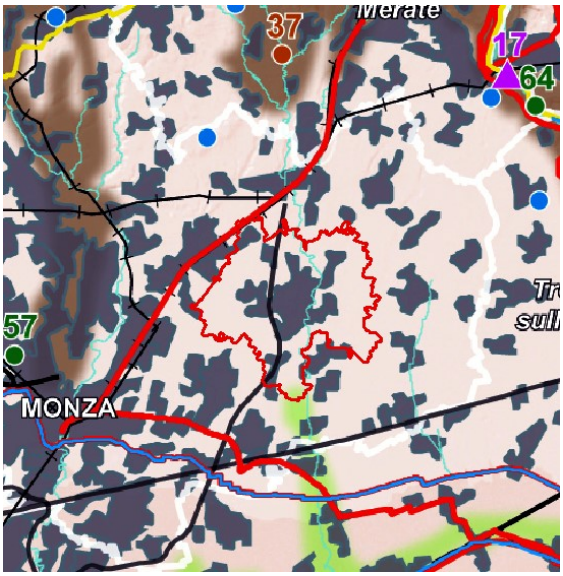
Il forte addensamento di questi abitati e la loro matrice rurale comune – si tratta in molti casi dell'aggregazione di corti – costituisce un segno storico in via di dissoluzione per la generale saldatura degli

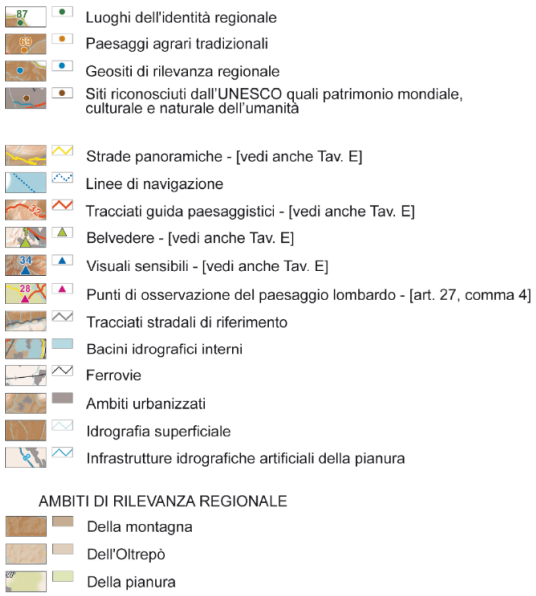
abitati e le trasformazioni interne ai nuclei stessi. Si tratta, nei centri storici, di applicare negli interventi di recupero delle antiche corti criteri di omogeneità constatata l'estrema parcellizzazione proprietaria degli immobili che può dar luogo a interventi isolati fortemente dissonanti. Come pure vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinatori di un intero agglomerato.

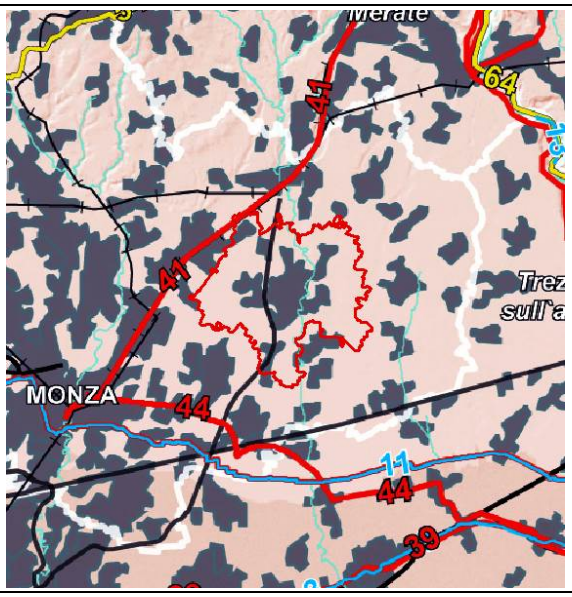
Le percorrenze.
Si impongono consistenti interventi di ridefinizione paesaggistica delle maggiori direttici stradali essendo ormai quasi del tutto compromessi gli orizzonti aperti e i traguardi visuali sul paesaggio. Occorre riprendere e conferire nuova dignità a questi elementi di riferimento paesaggistico, tutelando gli ultimi quadri visuali, riducendo l'impatto e la misura degli esercizi commerciali.

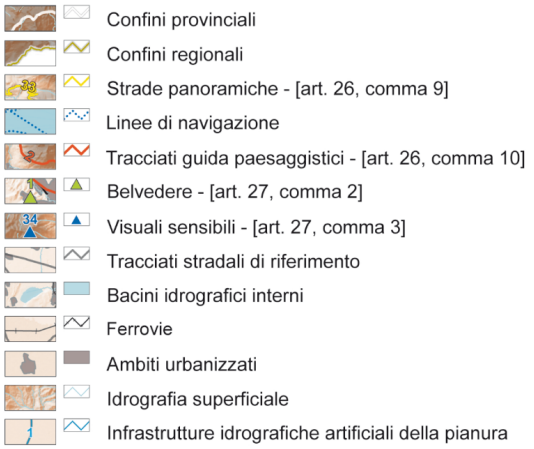
Dalla cartografia del PPR vengono di seguito forniti gli estratti delle tavole B, C, D, E con le indicazioni puntuali ivi contenute.

TAVOLE B/E
Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico
Viabilità di rilevanza regionale









L'estremità nord-ovest del territorio comunale è lambita dal tracciato guida paesaggistico n. 41 – Ferrovia Monza-Molteno-Lecco.

Valgono gli indirizzi di cui all'art. 26:

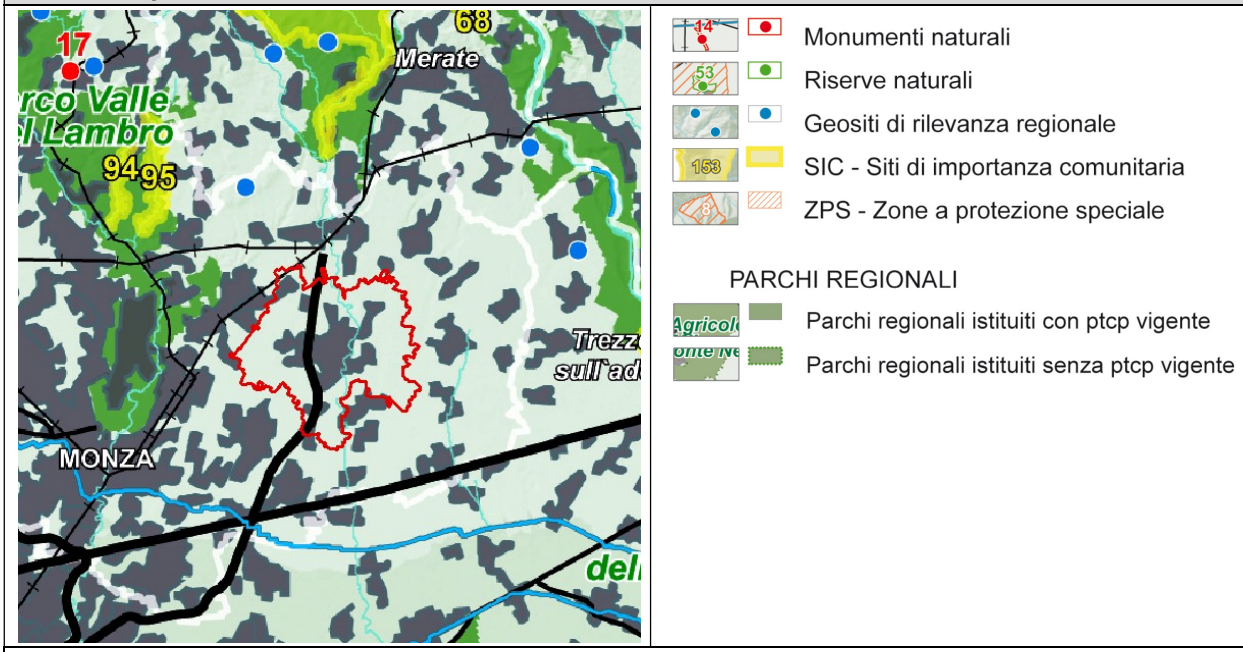
10. E' considerata viabilità di fruizione ambientale la rete dei percorsi fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili, quali sentieri escursionistici, pedonali ed ippici, di media e lunga percorrenza, piste ciclabili ricavate sui sedimi stradali o ferroviari dismessi o lungo gli argini e le alzaie di corsi d'acqua naturali e artificiali; in particolare la rete risponde ai seguenti requisiti:

- *risulta fruibile con mezzi e modalità altamente compatibili con l'ambiente e il paesaggio, vale a dire con mezzi di trasporto ecologici (ferroviari, di navigazione, pedonali ..);*
- *privilegia, ove possibile, il recupero delle infrastrutture territoriali dimesse;*
- *tende alla separazione, ovunque sia possibile, dalla rete stradale ordinaria;*
- *persegue l'interazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa. […]*

15. I comuni in sede di predisposizione o di revisione dei P.G.T., o con provvedimento specifico, riconoscono la viabilità di cui al presente articolo e inseriscono nei rispettivi piani urbanistici norme idonee a tutelarne la riconoscibilità e i rapporti con il contesto, tenuto conto delle funzioni attualmente svolte dalle diverse strade e delle caratteristiche del territorio attraversato.

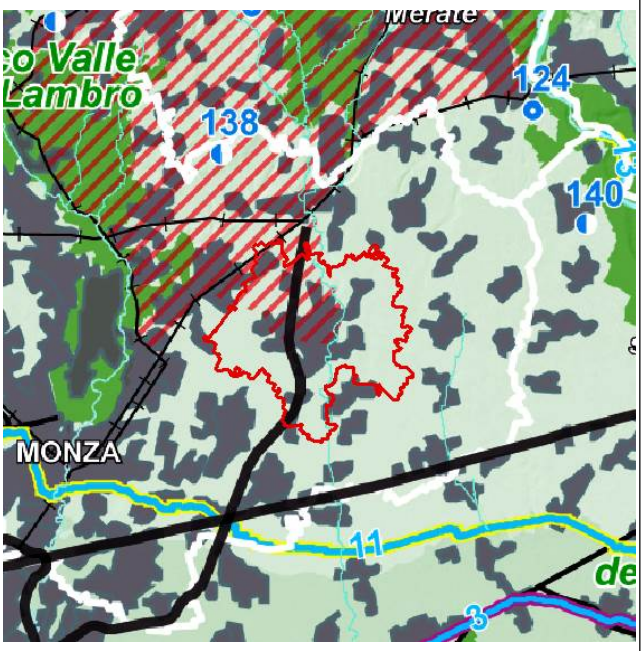
L'estremità sud del territorio comunale è interessata dalla presenza di un ambito di rilevanza regionale che deve essere recepito dalla lettura del paesaggio del PTCP di competenza che deve dettarne le condizioni di tutela.

TAVOLA C
Istituzioni per la tutela della natura



Non sono presenti istituti di tutela ambientale, sebbene anche la presenza del PLIS PANE possa essere intesa quale elemento di preservazione delle aree agricole ivi incluse.

TAVOLA D
Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale



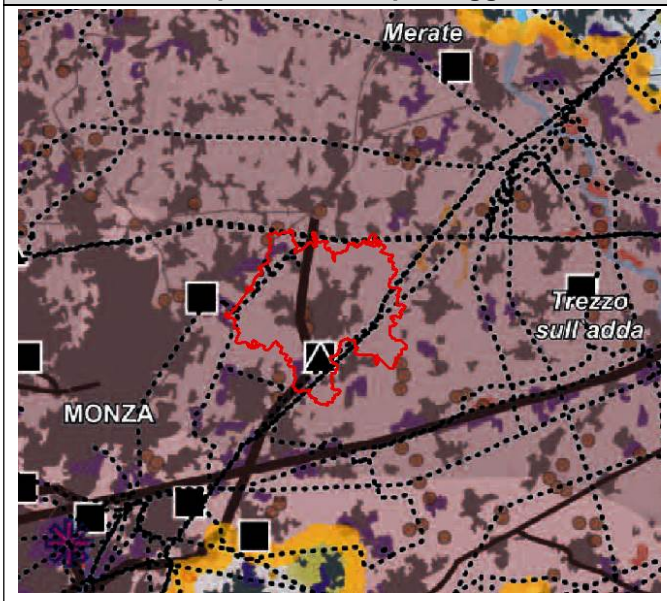
E' presente un **Ambito di criticità** [Indirizzi di tutela – Parte III], coinvolgente la porzione nord-occidentale del territorio comunale.

Il territorio comunale è ricompreso nella estrema propaggine meridionale di un più ampio ambito territoriale comprendente il Parco Valle Lambro e il Parco Montevecchia e Valle del Curone, identificato dal PPR come "Brianza orientale della Martesana o dell'Adda".

Si tratta di ambiti di particolare rilevanza paesaggistica sui quali si richiama la necessità di esercitare una specifica attenzione nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione territoriale, in particolare per quanto riguarda i Piani territoriali di coordinamento provinciali.

La tavola F ("Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale") e la tavola G ("Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale") del PPR evidenziano alcuni ambiti e aree che necessitano prioritariamente di attenzione in quanto indicative a livello regionale di situazioni potenzialmente interessate da fenomeni di degrado o a rischio di degrado paesaggistico.

TAVOLA F – Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale



1. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA DISSESTI IDROGEOLOGICI E AVVENIMENTI CALAMITOSI E CATASTROFICI
- Aree sottoposte a fenomeni franosi - [par. 1.2]

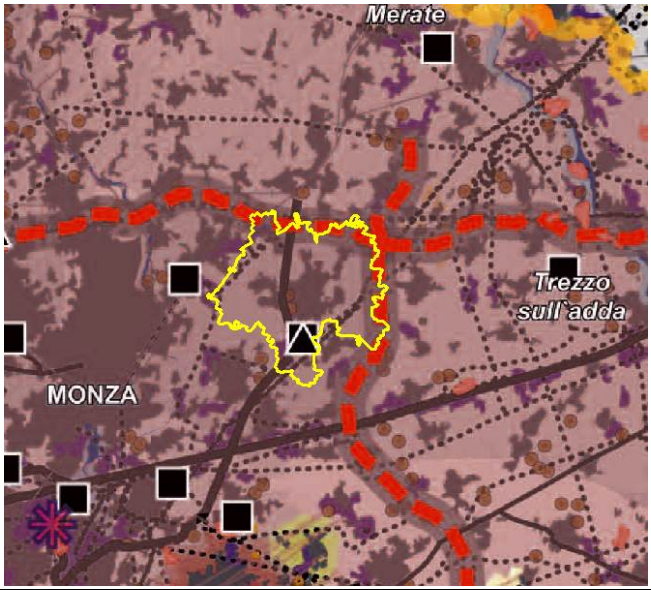
2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI
- Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]
- Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]
- Aeroporti - [par. 2.3]
- Rete autostradale - [par. 2.3]
- Elettrodotti - [par. 2.3]
- Principali centri commerciali - [par. 2.4]
- Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]
- Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]
- Ambiti sciabili (per numero di impianti) - [par. 2.6]
- Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]
- Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]

3. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA TRASFORMAZIONI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA
- Aree con forte presenza di allevamenti zootecnici intensivi - [par. 3.4]

4. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA SOTTOUTILIZZO, ABBANDONO E DISMISSIONE
- Cave abbandonate - [par. 4.1]
- Aree agricole dismesse - [par. 4.8]
  diminuzione di sup maggiore del 10% (periodo di riferimento 1999-2004)

5. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA CRITICITA' AMBIENTALI
- Corsi e specchi d'acqua fortemente inquinati - [par. 5.2]
- Siti contaminati di interesse nazionale - [par. 5.4]

TAVOLA G – Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale



1. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA DISSESTI IDROGEOLOGICI E AVVENIMENTI CALAMITOSI E CATASTROFICI
- Aree sottoposte a fenomeni franosi - [par. 1.2]
- Fasce fluviali di deflusso della piena e di esondazione (fasce A e B) [par. 1.4]
- Fascia fluviale di inondazione per piena catastrofica (fascia C) [par. 1.4]

2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI
- Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]
- Ambito di possibile "dilatazione" del "Sistema metropolitano lombardo" [par. 2.1]
- Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]
- Neo-urbanizzazione - [par. 2.1 - 2.2]
  incremento della sup urbanizzata maggiore del 1% (nel periodo 1999-2004)
- Aeroporti - [par. 2.3]
- Rete autostradale - [par. 2.3]
- Elettrodotti - [par. 2.3]
- Linee ferroviarie alta velocità/alta capacità (esistenti e programmate) - [par. 2.3]
- Interventi di grande viabilità programmati - [par. 2.3]

3. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA TRASFORMAZIONI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA
- Aree con forte presenza di allevamenti zootecnici intensivi - [par. 3.4]

4. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA SOTTOUTILIZZO, ABBANDONO E DISMISSIONE
- Cave abbandonate - [par. 4.1]
- Pascoli sottoposti a rischio di abbandono - [par. 4.8]
- Aree agricole sottoposte a fenomeni di abbandono - [par. 4.8]
  diminuzione di sup compresa tra il 5% e il 10% (periodo di riferimento 1999-2004)
- Aree agricole sottoposte a fenomeni di abbandono - [par. 4.8]
  diminuzione di sup maggiore del 10% (periodo di riferimento 1999-2004)

5. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA CRITICITA' AMBIENTALI
- Aree soggette a più elevato inquinamento atmosferico (zone critiche) [par. 5.1]
- Corsi e specchi d'acqua fortemente inquinati - [par. 5.2]
- Siti contaminati di interesse nazionale - [par. 5.4]

- Principali centri commerciali - [par. 2.4]
- Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]
- Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]
- Distretti industriali - [par. 2.5]
- Ambiti sciabili (per numero di impianti) - [par. 2.6]
- Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]
- Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]

I principali fenomeni degrado esistenti o potenziali riconoscibili sono:

1. **Aree di frangia destrutturate**

   <u>Indirizzi di riqualificazione</u>

   Ridefinizione di un chiaro impianto morfologico prioritariamente attraverso :

   - la conservazione e il ridisegno degli spazi aperti, secondo un'organizzazione sistemica e polifunzionale, come contributo alla costruzione di una rete verde di livello locale che sappia dare continuità alla rete verde di scala

superiore; in particolare:

- conservando, proteggendo e valorizzando gli elementi del sistema naturale e assegnando loro un ruolo strutturante
- riqualificando il sistema delle acque - attribuendo alle aree destinate a verde pubblico esistenti e previste nell'ambito considerato una elevata qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva
- rafforzando la struttura del paesaggio agricolo soprattutto nei casi ove questo sia ancora fortemente interconnesso con il grande spazio rurale, conservando e incentivando le sistemazioni colturali tradizionali, promuovendo programmi specifici per l'agricoltura in aree periurbane, etc.

- la riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare:
  - conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
  - definendo elementi di relazione tra le diverse polarità, nuove e preesistenti
  - preservando le „vedute lontane' come valori spaziali irrinunciabili e curando l'architettura dei fronti urbani verso i territori aperti
  - riconfigurando l'impianto morfologico ove particolarmente destrutturato
  - orientando gli interventi di mitigazione al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra
- il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesisticofruitive e ambientali

Prevenzione del rischio

Pianificazione attenta delle nuove previsioni di sviluppo alla chiara e forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con specifica attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa; in particolare:

- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
- difendendo gli spazi aperti e attribuendo al loro ridisegno un valore strutturante
- localizzando in modo mirato le eventuali nuove necessità in modo tale da riqualificare i rapporti tra i margini urbani e i territori aperti
- impedendo la saldatura di nuclei urbani contigui
- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico
- individuando e promuovendo prestazioni di elevata qualità per i piani attuativi e i progetti urbani

2. **Aree produttive / logistiche**

Indirizzi di riqualificazione

- interventi di mitigazione e mascheramento anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio
- interventi per la formazione di aree industriali ecologicamente attrezzate
- migliore qualificazione architettonica degli interventi di sostituzione
- adeguamento e potenziamento delle aree attrezzate per la sosta con creazione di spazi comuni e di opere di arredo qualificate e coerenti con i caratteri paesaggistici del contesto, curando in modo particolare l'equipaggiamento verde
- riassetto funzionale e distributivo degli spazi pubblici (viabilità, percorsi ciclo-pedonali, aree verdi)

Prevenzione del rischio

- attenta localizzazione degli interventi e indicazioni di obiettivi di qualificazione estesi alla sistemazione delle aree contermini correlati alla pianificazione paesaggistica locale
- progettazione organica delle strutture e dei volumi delle aree di servizio e di sosta nonché delle infrastrutture contermini e definizione di elementi di correlazione paesistica con il contesto

3. **Interventi di grande viabilità programmati**

Indirizzi di riqualificazione

- interventi di mitigazione anche tramite equipaggiamenti verdi in grado di relazionarsi con il territorio
- interventi correlati alle infrastrutture esistenti attenti alle zone marginali e volti a ridurre la loro estraneità al contesto e l'effetto frattura che generano
- attenta considerazione degli interventi di servizio alle infrastrutture cercando di evitare la possibile accentuazione dell'effetto di frattura indotto, operando riconnessioni funzionali tra i territori separati e recuperando gli ambiti marginali con la massima riduzione dell'impatto intrusivo; in particolare :
  - le barriere antirumore dovranno avere caratteristiche di qualità paesaggistica, oltreché ambientale, sia per quanto riguarda il lato interno, verso l'infrastruttura stessa, sia per quanto riguarda il lato esterno, rivolto verso il territorio circostante
  - gli interventi di manutenzione e adeguamento delle aree di servizio dovranno porsi obiettivi di riqualificazione paesaggistica

Prevenzione del rischio

- progettazione integrata del tracciato, comprensivo del suo equipaggiamento verde, attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti

- progettazione unitaria dei manufatti e delle relative aree di servizio attenta ai caratteri paesaggistici dei contesti
- eventuale acquisizione delle aree laterali all'infrastruttura in misura adeguata allo sviluppo e attuazione di un progetto di valorizzazione paesaggistica dei territori attraversati

6.1.3. Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)

Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) è uno strumento che delinea il quadro di riferimento dello sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di persone e merci in Lombardia. E' stato approvato da Regione Lombardia con DCR n. 1245 il 20 settembre 2016.

Obiettivi generali del PRMT:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico;

  Si concentra sul tema del posizionamento della Lombardia all'interno del contesto nazionale ed internazionale di relazioni di trasporto e di mercato. Milano è vista come un nodo di importanza europea e una città di rango mondiale al centro di una regione interessata da tre grandi corridoi europei.

- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;

  Il PRMT per il solo fatto di affrontare contestualmente la mobilità e i trasporti non solo mette in rilievo il loro rapporto funzionale, ma pone al centro la valorizzazione dell'individuo e della sua possibilità di un utilizzo razionale dei diversi modi di trasporto, pubblici e privati.

- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;

  Il tema dell'integrazione presenta una vasta gamma di accezioni: integrazione tra diversi modi di trasporto, integrazione tra reti lunghe e reti corte (ovvero tra spostamenti di lunga percorrenza e su scala regionale/locale), integrazione organizzativa/gestionale tra operatori della mobilità e dei trasporti, integrazione delle politiche tariffarie, integrazione tra diversi livelli di pianificazione/programmazione dei trasporti, integrazione tra infrastrutture e servizi, integrazione con il paesaggio, l'ambiente e il territorio, integrazione con le scelte insediative, integrazione con i sistemi socio-economici.

- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti

  Si fa principalmente riferimento alla necessità di concorrere alla riduzione delle emissioni di inquinanti locali e climalteranti e dell'esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico e acustico nonché di minimizzare gli impatti del sistema dei trasporti e della mobilità su quello paesistico-ambientale.

Orientamenti per la mobilità del futuro

Ambiti tematici

- Collegamenti transeuropei
  - Corridoio Reno-Alpi
  - Corridoio Mediterraneo
  - Corridoio Scandinavia-Mediterraneo
  - Rafforzamento del sistema aeroportuale
- Collegamenti regionali
  - Continuare il potenziamento e il miglioramento dei servizi ferroviari regionali e suburbani,
  - Migliorare l'interconnessione tra la rete regionale di Ferrovienord e quella di RFI
  - Funzionalità "passante" per il nodo ferroviario di Milano
  - Sviluppare collegamenti di tipo trasversale sulla direttrice pedemontana est-ovest Novara-Busto Arsizio RFI-Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo-Brescia, nell'area a nord tra Varese, Como e il Canton Ticino e in quella a sud tra Genova/Alessandria, Piacenza, Cremona e Brescia/Mantova.

- Potenziamento dalla rete stradale storica della Lombardia

- Intermodalità
  - Inserire le automobili all'interno della "catena degli spostamenti" specie per il servizio delle aree periferiche a bassa densità.
  - interoperabilità dei sistemi e collaborazione tra i gestori di servizi
  - Potenziare il ruolo delle stazioni d'interscambio
  - Realizzazione di un sistema tariffario integrato su vasta scala
  - Sviluppare una politica di ulteriore efficientamento dei servizi e di miglioramento della qualità attraverso la competizione nel mercato del TPL e la creazione di nuovi operatori industriali in grado di realizzare economie di scala sia per il settore del TPL urbano e interurbano sia per quello ferroviario.
  - Potenziare la capacità ricettiva dei terminali merci lombardi e portare la rete ferroviaria che li alimenta a caratteristiche omogenee a quelle previste per i corridoi UE
- Sistemi ITS e infomobilità
  - Investire su queste tecnologie saranno in grado di evitare o posticipare interventi sulle infrastrutture senza contare che garantiranno anche una maggiore sicurezza, in particolare per la circolazione stradale.

Ambiti territoriali

Tra gli ambiti analizzati viene considerato quanto riportato relativamente all'area pedemontana quale localizzazione di interesse per l'analisi.

La rete ferroviaria beneficerà degli interventi già previsti nell'ambito dei corridoi internazionali con la Svizzera, in particolare verso Luino e Chiasso.

Un decisivo sviluppo dei territori sarà favorito dal miglioramento delle relazioni trasversali a nord di Milano che potrà essere conseguito con il potenziamento dell'asse ferroviario Novara/Busto Arsizio RFI-Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo-Brescia (Gronda Est di connessione al Gottardo).

Andranno potenziati i collegamenti ferroviari transfrontalieri con il Canton Ticino, potenziando le relazioni nord/sud (Milano-Bellinzona) e ripristinando le condizioni per un collegamento diretto trasversale tra Varese e Como.

Sulla rete stradale la realizzazione di un collegamento forte tra le città di corona a nord, da Varese a Bergamo, risulterà strategica per il riequilibrio regionale, poiché apporterà il riequilibrio territoriale necessario non solo allo sviluppo delle città di corona ma anche allo sviluppo della stessa area centrale.

Obiettivi specifici

1. Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria

Strategie

1. Sviluppo delle iniziative relative ai collegamenti ferroviari di valenza nazionale e internazionale
   - Potenziamento del corridoio Reno-Alpi attraverso:
     - realizzazione della Linea AV/AC Milano-Genova con la realizzazione del Terzo Valico
     - interventi di potenziamento o adeguamento della Linea Luino-Gallarate e della Linea Milano-Chiasso.
   - realizzazione della cosiddetta Gronda Est per sgravare il nodo di Milano dai traffici di attraversamento
   - realizzazione della Linea AV/AC Milano-Verona
2. Adeguamento e completamento della rete autostradale

- potenziamento della rete esistente
- completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo e della Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza
- perfezionamento della messa in rete della A35 Brescia-Milano
- realizzazione delle autostrade regionali Cremona-Mantova e Broni-Pavia-Mortara

3. Altri potenziali elementi di rafforzamento della maglia infrastrutturale da approfondire:
   - il potenziamento dell'anello tangenziale esterno di Milano, prolungando verso nord la Tangenziale Est Esterna;
   - il miglioramento della connessione tra la TEEM e la A7, potenziando e riqualificando la SP 40;
   - il prolungamento della tangenziale est da Usmate a Olginate;
   - la connessione del Sistema Viabilistico Pedemontano con la A8dir (collegamento A8-A26);
   - la completa riqualificazione a carreggiate separate, anche ricorrendo a forme di partenariato pubblico-privato, del collegamento stradale tra Milano e Cremona (SP ex SS 415 "Paullese");
   - il completamento dell'anello tangenziale di Cremona;
   - il rafforzamento delle relazioni con il Trentino Alto Adige con il Tunnel dello Stelvio.

4. Infrastrutture aeroportuali:
   - creare un unico sistema aeroportuale con ruoli ben distinti per i singoli scali, ovvero:
     - Malpensa come gate internazionale ed intercontinentale;
     - Linate come city airport;
     - Orio al Serio specializzato per la domanda turistica, in particolare con vettori low cost e courier;
     - Montichiari come importante riserva di capacità, sia passeggeri sia merci,

2. Migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata

Strategie

1. Preservare e incrementare la funzionalità della rete regionale:
   - assicurazione di standard di manutenzione adeguati;
   - ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture tramite misure organizzative/tecnologiche;
   - necessità di limitare le esternalità negative per i trasporti correlate alle trasformazioni urbanistiche e, laddove possibile, la loro trasformazione in esternalità positive.
   - Si introdurranno meccanismi utili a ridurre gli impatti negativi, correlati alla localizzazione dei nuovi insediamenti, in termini di esternalità sulla funzionalità del sistema dei trasporti, oltre che in termini di consumo di suolo.
   - organizzare il sistema di trasporto in modo da assicurare le connessioni con le polarità e il sistema dei servizi presenti sul territorio.
   - accompagnare lo sviluppo di elementi attrattori di flussi di traffico (importanti ambiti produttivi o residenziali, servizi) con lo sviluppo della rete di trasporto collettivo che ne assicuri le connessioni.

2. Realizzare interventi di adeguamento e completamento della rete regionale e di integrazione con la rete primaria.
   - riequilibrare il sistema delle relazioni regionali e le connessioni con i nodi strategici del sistema economico e territoriale, gli ambiti di sviluppo economico ed insediativo e le aree turistiche
   - risoluzione di colli di bottiglia e tratte critiche, anche grazie al ricorso di tecnologie ITS o realizzazione di nuovi assi, laddove non risultino altrimenti risolubili le problematiche di mobilità esistenti.
   - valorizzazione delle stazioni di interscambio ferroviario e le stazioni porta dei grandi nodi urbani
   - progettazione integrata infrastruttura-contesto in coordinamento con la pianificazione territoriale/urbanistica.
   - individuare gli interventi prioritari e risolutivi dei punti critici o i tratti mancanti da realizzare del sistema ciclabile regionale

- implementare la rete regionale per il trasporto elicotteristico per gli spostamenti business e di servizio pubblico

3. Sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto

Strategie

A. promuovere l'evoluzione del modello di governance;

- facilitazione della costituzione e del funzionamento delle Agenzie di Bacino e, per la navigazione, regionalizzazione dei servizi attualmente in gestione governativa sui Laghi Maggiore, di Como e di Garda.

B. sviluppare il servizio offerto;

- definizione dei macro-fabbisogni di servizio target di breve, medio e lungo periodo e delle macro-logiche di progettazione dell'offerta come guida per la pianificazione strategica di alto livello.
- riprogrammazione del sistema ferroviario regionale con incremento mirato, continuo e progressivo, del livello di servizio offerto
- applicare al sistema del trasporto pubblico locale, in particolare alla modalità gomma, le logiche che hanno trovato implementazione nel settore ferroviario, garantendo risultati soddisfacenti in termini di qualità ed economicità del servizio.
- potenziamento/completamento del rinnovo dei mezzi, con attenzione all'età media del parco circolante e alle prestazioni tecnico-economiche e ambientali

C. integrare i modi di trasporto

- riprogrammazione congiunta del sistema ferroviario regionale con il TPL (in particolare quello su gomma)
- rivisitazione dei layout dei nodi di interscambio per incrementare l'appetibilità del sistema e migliorare l'affidabilità e attrattività complessiva del sistema di trasporto pubblico
- fornire ai viaggiatori informazioni in tempo reale, dettagliate e sempre più integrate sul sistema di trasporto, individuando le risposte attese, le necessità informative (flussi dati), infrastrutturali (dotazioni di periferiche) e organizzative.
- integrazione tariffaria nei e tra i bacini
- sviluppare un progetto complessivo in cui gli spostamenti a piedi e in bicicletta rappresentano un'alternativa, sulle brevi distanze, ai mezzi motorizzati ma sono anche una forma di "mobilità complementare" rispetto alle modalità di trasporto più tradizionali (auto o trasporto collettivo), negli spostamenti di medio e lungo raggio
- perseguire la sostenibilità economica del sistema
- sviluppo degli ITS (Intelligent Transport System) per la gestione del traffico e della mobilità in tempo reale, l'informazione all'utenza, la gestione intelligente delle flotte di trasporto pubblico

4. Realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile

Strategie

A. promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi;

- Potenziamento delle linee Milano-Chiasso e Luino-Gallarate-Busto Arsizio con adeguamenti di sagoma, allungamento dei moduli sino a 750 m, aumento della portata per i treni circolanti da 570—600 a 650-700 ton/treno, interventi tecnologici per il distanziamento dei treni;
- realizzazione di nuovi binari (in particolare, nel medio-lungo periodo, il quadruplicamento della linea Milano-Chiasso-Gottardo e, per ridurre il carico sul nodo di Milano, la linea di Gronda Seregno-Bergamo – Gronda Est).
- potenziamento dei centri intermodali
- potenziamento del terminal di Brescia
- completamento di alcuni importanti interventi in ambito autostradale (perfezionamento della messa in rete di BreBeMi, completamento di Pedemontana e della Rho-Monza, etc.)

- migliorare la navigabilità del Po e e svilupparla anche in una logica di integrazione di corridoio est-ovest (completamenti dei porti di Mantova e Cremona)
- approfondire la fattibilità del prolungamento a Milano del collegamento Milano-Mare.
- rafforzamento della collaborazione con le Regioni vicine (ad esempio, Piemonte e Liguria) per favorire la creazione di alleanze di rete fra gli aeroporti del Nord Ovest, consolidando il ruolo di Malpensa come gate intercontinentale di riferimento per il trasporto merci.

B. promuovere migliorie gestionali e tecnologiche per incrementare la competitività;

- adozione di procedure semplificate (come ad esempio l'implementazione, a seguito della costituzione di uno sportello doganale unico, del progetto Malpensa Smart City delle Merci volto in particolare all'informatizzazione delle procedure di movimentazione presso l'Aeroporto di Malpensa) e la diffusione di tecnologie ITS

C. promuovere iniziative per incrementare l'efficacia e la sostenibilità della City Logistics.

- sostenere politiche per il rinnovo del parco circolante in favore di veicoli ecologici e a basso impatto ambientale per la distribuzione urbana delle merci

5. Migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo

Strategie

A. sgravare il nodo dagli attraversamenti

- potenziamento della rete autostradale esistente previsti nell'ambito delle concessioni in essere,
- completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo e degli interventi inerenti la Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza.
- possibile potenziamento dell'anello tangenziale esterno di Milano prolungando verso nord la Tangenziale Est Esterna
- costituzione del corridoio alternativo che si verrà a definire con la realizzazione delle autostrade regionali Cremona-Mantova e Broni-Pavia-Mortara
- riqualificazione dell'accessibilità ai terminal ferroviari esterni nella prospettiva di realizzazione della Gronda Est
- fluidificazione" del traffico passeggeri che insiste sul nodo di Milano
- riorganizzazione del sistema delle Stazioni di Porta di Milano
- realizzazione del Secondo Passante a Milano

B. rafforzare le linee ferroviarie suburbane

- prolungare alcuni sistemi suburbani oggi attestati nel nodo di Milano fino ad un capolinea differente, interno o esterno al nodo, ma comunque utile a liberare capacità interna e a connettere i sistemi tra loro (ad esempio Bovisa e Rho);
- attivare nuove linee suburbane di "corto raggio" che permettano di snellire la gestione delle linee principali attraverso un "taglio" del diagramma di carico delle stesse sulle tratte più congestionate e di conseguenza assegnare materiale rotabile meglio tarato sull'intera linea;
- potenziare alcuni corridoi di servizi sfruttando anche tratti di linea urbana oggi sottoutilizzati per il servizio viaggiatori (es. cintura nord) che permettono anche di moltiplicare le connessioni di rete tra il SFR e le linee di forza del sistema urbano milanese (metropolitane e tranvie).

C. favorire lo sviluppo dei nodi di interscambio tra mobilità pubblica e mobilità privata e le sinergie di rete nella mobilità pubblica.

- realizzare maggiori punti di accesso al sistema sulle tratte esterne al nodo di Milano e maggiori fermate di distribuzione e di connessione con il sistema urbano, all'interno del nodo stesso.
- riprogettare i sistemi ferroviari convergenti su altre polarità regionali di rilevante interesse

6. Sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda

A. dare impulso al mobility management

- Promuovere lo sviluppo della figura del mobility manager aziendale e d'area nelle realtà ancora carenti, per rafforzarne il ruolo e favorirne l'operatività, mettendo a loro disposizione strumenti di supporto

B. promuovere tecnologie innovative e attivare incentivi e meccanismi premianti

- diffusione di veicoli a minor impatto emissivo
- sviluppare una strategia complessiva relativa alla mobilità elettrica
- potenziamento della rete regionale di distribuzione di metano
- realizzazione di progetti sperimentali per la creazione di impianti di distribuzione di biometano ricavato da biomasse

C. sviluppare azioni per la regolamentazione e la tariffazione della circolazione

- promuovere lo spostamento del traffico dalla rete stradale ordinaria alla rete autostradale attraverso iniziative di tipo gestionale e/o tariffazione della circolazione sulla rete ordinaria
- riduzione dei limiti di velocità in autostrada, finalizzate a ridurre le emissioni di inquinanti locali e climalteranti
- favorire l'istituzione di ZTL attraverso la sottoscrizione di accordi e l'applicazione delle Linee Guida regionali per la distribuzione urbana delle merci.

D. attivare azioni di educazione, sensibilizzazione e ricerca sulla mobilità sostenibile

- formazione di un nuovo bagaglio culturale e dalla condivisione di esperienze e buone pratiche

7. Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti

Strategie

A. migliorare la sicurezza del trasporto pubblico

- implementare politiche coordinate fra interventi sulle infrastrutture, sulle tecnologie e sui mezzi, per ridurre gli indici di incidentalità del trasporto pubblico
- migliorare la sicurezza (security) e il confort dei passeggeri nelle fasi di attesa, interscambio e accessibilità ai servizi

B. ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE.

- si perseguono i seguenti obiettivi specifici:
  - migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;
  - rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
  - migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
  - armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale;
  - elaborare una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza;
  - tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili.

6.1.4. Programma Regionale Energia Ambiente e Clima (PREAC)

In applicazione della LR 26/2003 e s.m.i., la programmazione energetica regionale si compone di un Atto di Indirizzi, approvato dal Consiglio Regionale con DCR 1445/2020, e del Programma Regionale Energia Ambiente e Clima (PREAC) approvato dalla Giunta con DGR 7553/2022.

Dall'atto di indirizzi si estraggono gli obiettivi del PREAC:

1. Riduzione dei consumi mediante incremento dell'efficienza nei settori d'uso finali

   La riduzione dei consumi in tutti i settori di utilizzo finali è il driver principale della nuova politica regionale per la transizione energetica. Riduzione dei consumi, prima ancora che efficienza, perché l'energia di maggior valore aggiunto – economico ed ambientale - è quella che non viene inutilmente consumata: è la logica che deve sottendere alla trasformazione reale dei modelli di vita e di produzione.

In riferimento agli interventi sugli edifici dovrà essere promossa la progettazione capace di integrare gli obiettivi di economia circolare e, quindi, il ricorso alle tecniche di analisi del ciclo di vita dell'edificio allo scopo di perseguire le finalità di riduzione dell'uso delle materie prime, la generazione ridotta di rifiuti da costruzione e demolizione e l'invio a recupero dei rifiuti prodotti.

Per il settore civile andranno perseguiti altresì i seguenti obiettivi:

a) in riferimento al patrimonio immobiliare storico, approfondire la conoscenza di tecniche applicate a edifici storici e di pregio per l'ottenimento di miglioramenti energetici stringendo collaborazioni con le Sovrintendenze per azioni di supporto che valorizzino l'applicazione delle tecnologie più idonee ed innovative sul patrimonio edilizio vincolato;
b) gli investimenti nel campo dell'efficientamento energetico dovranno andare di pari passo con quelli dello sviluppo territoriale sostenibile, in un'ottica di sistema che vedrà applicate le recenti leggi regionali in materia di invarianza idraulica, riduzione del consumo di suolo e rigenerazione urbana, con la creazione in particolare di aree verdi con una significativa presenza di alberi (ad alto fusto), sia in ragione di una loro funzione anti-inquinamento, sia per garantire una rete ecologica anche all'interno dei centri urbani, che possa ulteriormente tutelare la biodiversità e creare uno spazio salubre e bello per i cittadini;
c) è necessario un programma regionale di formazione di tecnici progettisti e certificatori accreditati e riconosciuti da Regione, per incrementare la qualità progettuale e costruttiva degli interventi architettonici e urbanistici, in particolare dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

2. Sviluppo delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo

La ripartizione tra rinnovabili termiche e rinnovabili elettriche risentirà notevolmente della differente capacità di incidere nel mix di produzione energetica su scala regionale. In tal senso le rinnovabili elettriche presentano margini di sviluppo che risultano particolarmente promettenti.

Come richiamato nel Piano Nazionale Integrato per l'energia e il Clima, gli interventi necessari per la crescente decarbonizzazione del sistema richiedono impianti e infrastrutture che possono avere impatti ambientali rilevanti. La stabilità del sistema energetico richiede, infatti, una serie di infrastrutture fisiche per la cui realizzazione occorrerà promuovere forme di dialogo e condivisione con le rappresentanze istituzionali dei territori.

Tra le rinnovabili ci si attende un incremento più consistente da parte del fotovoltaico e delle tecnologie legate alle pompe di calore, e della combinazione delle stesse, in particolare al servizio delle utenze residenziali e terziarie. Queste tecnologie si prestano particolarmente ad essere inserite nei processi di riqualificazione edilizia, che sono il perno delle politiche di efficientamento energetico.

Si dovranno assicurare le condizioni per un significativo incremento del parco fotovoltaico, interessando prioritariamente i tetti e le pertinenze degli edifici e le aree dismesse o compromesse.

Il solare termico ha margini di incremento decisamente più moderati rispetto al fotovoltaico in quanto, risultando meno remunerativo economicamente a parità di energia prodotta, non ha lo stesso potenziale di penetrazione negli ambiti residenziali e terziari. Nonostante questo gap economico costo-beneficio si ipotizza comunque un incremento importante, a confronto con la situazione attuale, in virtù della positiva integrazione con altre rinnovabili sia nell'ambito delle nuove edificazioni sia per quanto riguarda le riqualificazioni energetiche.

Il teleriscaldamento (con il teleraffrescamento) può assume un importante ruolo in uno scenario di evoluzione verso le rinnovabili che permette di sfruttare appieno il potenziale di trasformazione.

Come evidenziato nel bilancio energetico regionale, il biogas è la seconda fonte rinnovabile per produzione di energia elettrica. È pertanto indispensabile definire una strategia di mantenimento della potenza installata che sfrutti tutte le diverse opzioni disponibili (conversione a biometano di impianti singoli o sistemi distrettuali, utilizzo in flessibilità per bilanciamento del sistema nazionale di produzione elettrica, produzione di metano sintetico con idrogeno da FER elettriche e CO_2 presente nel biogas, reti di teleriscaldamento) e sia fortemente connessa con le prospettive del Piano Regionale verso l'economia circolare in costruzione. Il tema ha implicazioni sull'economia del settore agricolo dal momento che tali impianti rappresentano una importante diversificazione del reddito degli agricoltori lombardi.

In riferimento alle biomasse solide, ai fini dell'uso domestico si deve mirare ad un deciso rinnovamento del parco termico installato al fine di limitarne l'impatto sulla qualità dell'aria. L'utilizzo della biomassa nel settore civile ha un rilevante impatto sulla qualità dell'aria, del quale è necessario tenere conto in un approccio integrato alle problematiche clima e qualità dell'aria.

L'idroelettrico presenta margini di incremento limitati se si considera il punto di partenza attuale, che vede un parco installato tra i più consistenti ed efficienti d'Europa.

3. Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy

Il percorso di transizione energetica deve porsi in chiave di competitività, tanto nella direzione del rafforzamento delle filiere agricole e manifatturiere, quanto nel consolidamento degli asset che rendano la Lombardia un territorio attrattivo per nuovi investimenti di impresa nei settori della green economy.

Obiettivo del Programma non dovrà esser solo il rafforzamento delle filiere caratteristiche e locali, ma aprire lo sguardo verso un disegno nuovo della realtà che vede i territori connessi e le risorse e le attività economiche gestite attraverso le tecnologie smart in una rete di relazioni capace di offrire opportunità ampie, oltre il locale.

Questa chiave di lettura della trasformazione in atto impone al PREAC di operare su alcune linee di azione:

- costruire un sistema solido di relazioni tra pubblico e privato che consenta l'individuazione di realtà produttive innovative di cui supportare l'evoluzione;
- promuovere il ricorso alle risorse che accelerano la domanda di tecnologia e prodotti innovativi, specie nel settore dell'edilizia, tra cui servizi professionali ad alto valore aggiunto radicati sul territorio lombardo
- rafforzare il tessuto produttivo esistente con la spinta verso nuovi asset strategici emergenti.

Alcuni degli asset strategici su cui puntare per il raggiungimento di condizioni di leadership tecnologica sono:

- produzione da fonte energetica rinnovabile (teleriscaldamento di IV generazione, geotermia a bassa entalpia, bio-fuel, energy storage) e gestione digitale degli impianti;
- decentramento della produzione e interazione dinamica e interattiva tra produttori e consumatori (smart meter, blockchain)
- efficienza energetica in ambito civile e industriale (tecnologie per l'isolamento in ambito edilizio, solare integrato nell'edificio, gestione integrata dell'energia in ambito produttivo, recupero energetico innovativo da impianti gestione rifiuti)
- gestione smart di sistemi energetici (distretti urbani ed industriali smart, comunità dell'energia, Vehicle to Grid (V2G) come tecnologia bidirezionale di scambio energia tra rete e veicoli elettrici)
- idrogeno, su raggio breve per la penetrazione nel settore dei trasporti e su un raggio medio-lungo come tecnologia in grado di contribuire alla transizione aumentando la flessibilità del sistema con il power-to-gas, lo stoccaggio su larga scala e il ciclo produzione-conversione-utilizzo
- decarbonizzazione dei trasporti (biometano anche per autotrazione, elettrificazione della rete autostradale eHighway, ricarica ad induzione) e delle attività produttive (progressiva eliminazione del carbone dai cicli dove sostenibile)
- tecnologie di difesa dal cambiamento climatico attraverso la cattura e sequestro della CO_2 nei suoli agricoli e nei sistemi industriali energivori.

4. Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici

Al di là dei più generali obiettivi di adattamento, riferiti a una pluralità di comparti e di settori, l'approccio della resilienza richiede, per ciò che riguarda il PREAC, la considerazione di almeno tre aspetti cruciali:

- L'approvvigionamento e i fattori strutturali di sviluppo del sistema energetico.

  Un sistema energetico sostenibile e a basso contenuto di carbonio deve anzitutto garantire le proprie risorse in termini di materie prime necessarie al suo funzionamento (gas naturale durante la lunga fase di transizione verso la completa decarbonizzazione, fonti rinnovabili e di recupero disponibili, componentistica e interoperabilità delle smart grids). Poi deve poter essere abbastanza flessibile da sfruttare al meglio il know-how e l'evoluzione delle tecnologie, senza irrigidirsi su soluzioni tecnologiche troppo vincolanti, e deve possedere capacità di protezione verso i fattori di instabilità economico-finanziaria e geo-politica in grado di comprometterne la competitività.
- La sicurezza, sostenibilità e flessibilità delle reti di distribuzione.

Lo sviluppo delle fonti rinnovabili elettriche non programmabili (solare fotovoltaico e, in parte, idroelettrico) impone di valutare attentamente l'idoneità delle reti di distribuzione. In coerenza con quanto dovrà essere sviluppato a livello nazionale, la politica regionale si dovrà concentrare sull'incremento della flessibilità (per esempio mediante la capacità di accumulo di energia elettrica e la gestione della domanda) in continuità con quanto sin qui già fatto - sulla promozione delle comunità dell'energia e delle smart grid e sullo sviluppo della mobilità elettrica quali misure di bilanciamento potenziale della rete.

- La valutazione e gestione dei rischi (e delle opportunità) derivanti da fattori naturali e tecnologici suscettibili agli impatti del cambiamento climatico.

  Per il settore idroelettrico sarà necessario coordinare le sue previsioni di ottimizzazione e sviluppo con le variazioni attese del regime delle precipitazioni e, più in generale, valutare gli impatti degli incrementi di temperatura sul fabbisogno di climatizzazione estivo ed invernale.

I macro-obiettivi del programma e relativa declinazione settoriale

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici
Residenziale privato		Massimizzare ed ottimizzare gli investimenti privati nel settore della riqualificazione profonda dell'edilizia.	Prevedere e supportare lo sviluppo nel settore ->fotovoltaico ->pompe di calore domestiche ->teleriscaldamento a bassa entalpia alimentato da geotermia o idrotermia; ->sistemi di accumulo domestici	Accordo con il settore dell'edilizia per il rilancio delle riqualificazioni energetiche, prioritariamente profonde.	
		Diffondere massivamente la conoscenza degli strumenti esistenti per finanziare l'efficienza energetica (incentivazioni nazionali e regionali). Amplificare in ambito comunicativo il rilancio dello strumento dell'ecobonus rafforzato dallo Stato nelle politiche di rilancio post emergenza sanitaria	Favorire la generazione diffusa e l'autoconsumo.	Supportare le imprese private che investono nel residenziale privato anche attraverso la condivisione dei dati ricavati dai DB regionali (sistema della conoscenza al servizio dell'economia).	
		Attivare politiche di lotta alla povertà energetica per soggetti incapienti fuori dal contesto dell'edilizia residenziale pubblica.	Sperimentare la regolamentazione temporanea nazionale sulle comunità dell'energia al contesto degli edifici condominiali		

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici
Residenziale pubblico		Rilancio del supporto agli EELL per la riqualificazione profonda degli alloggi residenziali pubblici con fonti di finanziamento principalmente da ricercare nella nuova programmazione europea POR-FESR 2021-2027 e nei meccanismi di supporto nazionali (*Conto Termico e Autoconsumo)*	Prevedere l'inserimento massificato delle rinnovabili nell'ambito degli interventi di riqualificazione profonda degli edifici, anche non finalizzata prioritariamente all'efficienza energetica. Prioritariamente -> fotovoltaico anche attraverso fonti di finanziamento da meccanismi di supporto nazionali (Conto Termico e Autoconsumo) e teleriscaldamento alimentato da fonti rinnovabili e recupero calore di scarto.	Rilancio del Partenariato Pubblico Privato attraverso il supporto agli EELL.	
		Supporto strutturato ai Comuni mediante il Punto Energia e Clima per i Comuni (PECC) istituito con i referenti nazionali ENEA e GSE e con ANCI		Collaborazione con le centrali di committenza sul territorio regionale per semplificare l'approvvigionamento, da parte degli Enti pubblici, di beni e servizi	
		Politiche di lotta alla povertà energetica per soggetti incapienti nel contesto dell'edilizia residenziale pubblica		energetici compatibili con gli incentivi regionali e statati per l'efficienza energetica	

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici
Terziario privato		Massimizzare ed ottimizzare gli investimenti privati nel settore della riqualificazione profonda dell'edilizia.	Individuazione aree terziarie idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili, in particolare fotovoltaico	Condivisione di norme e indicazioni per semplificare e incentivare gli interventi (revisione linee guida regionali per le autorizzazioni)	
		Interventi normativi per il rafforzamento delle esigenze di performance energetica delle strutture della Grande Distribuzione Organizzata	In aree a forte fabbisogno di calore prevedere il ricorso al teleriscaldamento a bassa entalpia		
Terziario pubblico		Programma regionale decennale di riqualificazione degli edifici pubblici/a uso pubblico definendo priorità di azione, tappe progressive e fonti di finanziamento principalmente da ricercare nella nuova programmazione europea POR-FESR 2021-2027 e da meccanismi di supporto nazionali (Conto Termico)	Sviluppare programmi specifici di inserimento del fotovoltaico negli edifici pubblici funzionali al raggiungimento degli obiettivi regionali di produzione da FER. In particolare: ->fotovoltaico ->pompe di calore ->revamping anche attraverso fonti di finanziamento da meccanismi di supporto nazionali (Conto Termico e Autoconsumo)	Coinvolgimento dei privati per l'efficientamento dell'edilizia terziaria pubblica, anche attraverso la promozione di Partenariati pubblico privato (PPP) e Contratti di Prestazione Energetica (EPC), affinché le risorse pubbliche investite contribuiscano a generare una domanda stabile di competenze e posti di lavoro qualificato sul territorio regionale.	
		Promozione dell'integrazione dell'efficienza energetica e delle fonti rinnovabili in tutte le attività di gestione, riqualificazione, adeguamento e sviluppo del patrimonio pubblico, garantendo che le linee di finanziamento per i settori nei quali la Regione ha competenze di programmazione - tra cui scuola, sanità, beni culturali,		Collaborazione con le centrali di committenza sul territorio regionale per semplificare l'approvvigionamento, da parte degli Enti pubblici, di beni e servizi compatibili con gli incentivi regionali e statati per l'efficienza energetica;	
		impianti sportivi, etc. – siano integrabili con gli incentivi statali dedicati all'efficienza energetica e alle FER			
Settore Civile tutto		Supporto strutturato agli Enti Locali e in particolare ai Comuni mediante il Punto Energia e Clima per i Comuni (PECC) istituito con i referenti nazionali ENEA e GSE e con ANCI	Sviluppo di comunità energetiche sostenibili sulla base di analisi territoriali specifiche.	Stimolo al ricorso a servizi professionali che accelerano il deployment delle tecnologie per le FER e l'efficienza energetica	Rilanciare il tema delle smart city come fondamentale per la resilienza del sistema lombardo nonché strumento cardine per la connessione o integrazione sostenibile tra le aree commerciali e le aree residenziali.
		Realizzazione di programmi di formazione per i funzionari pubblici e tecnici esterni in materia di efficienza energetica e utilizzo degli strumenti finanziari ad essi dedicati, in collaborazione con GSE, ENEA, CNR gli Ordini Professionali e le Università pubbliche sul territorio			Sviluppo indicatori, indirizzi e disposizioni destinati a innovare strumenti di pianificazione e programmazione territoriale ed urbanistica, regionali e locali (PTR, PGT, PTCP), per promuovere efficienza energetica dei sistemi urbani e territoriali, uso efficiente delle risorse (aria, acqua, suolo, ecc.), e contrastare i fenomeni di *sprawl urbano* = crescita rapida e disordinata, quindi energivora delle città. Integrare il ricorso all'impiego di sistemi vegetali nell'ambito della progettazione edilizia.

				Allineamento degli obiettivi di recupero del patrimonio edilizio dismesso e delle aree degradate, sottoutilizzate o dismesse di ci alla legge regionale n.18 del 26 novembre 2019 con gli obiettivi del PREAC di riqualificazione energetica degli edifici, sviluppo di impianti di produzione di energia da fonti energetiche rinnovabili e ripristino delle funzioni ecosistemiche come adattamento ai cambiamenti climatici e rafforzamento della resilienza dei territori; il tutto con bilancio ecologico del suolo pari a zero.

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici
Industria		Promozione degli interventi di efficientamento degli edifici e dei processi di produzione delle imprese attraverso il sostegno all'adesione da parte dei soggetti industriali ai sistemi di gestione dell'energia (ISO 500001, ISO 140000 e EMAS) e l'uso degli strumenti di incentivo statali per l'efficienza energetica	Individuazione aree industriali idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili, in particolare il fotovoltaico. In aree a forte fabbisogno di calore prevedere il ricorso al teleriscaldamento a bassa entalpia e l'utilizzo di calore di scarto recuperabile tramite teleriscaldamento.	Incentivo all'aggregazione delle imprese in distretti energetici.	Sviluppo di comunità energetiche sostenibili nell'ambito di aree industriali con alto fabbisogno energetico.
		Analisi delle aree industriali con presenza di scarti energetici potenzialmente recuperabili	Crescita delle reti intelligenti (*smart grid*), sia elettriche che termiche, come strumento per la razionalizzazione e l'efficientamento del sistema energetico regionale. Gli interventi a favore dello sviluppo di *smart grid* e *smart city* dovranno essere coerenti con la strategia delineata dall'Agenda Digitale	Spinta all'innovazione tecnologica nei settori produttivi, promuovendo laboratori ed incubatori di impresa accumunati da obiettivi prestazioni di tecnologie, materiali ed impianti nella fase di esercizio, con particolare riferimento a tecnologie ed impianti che prevedono l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.	Sostegno alla creazione di *smart district* industriali.
		Favorire lo sviluppo di condizioni competitive del mondo produttivo sulle tematiche dell'efficienza e dell'uso razionale dell'energia, anche sensibilizzando i consumatori finali		Indirizzo e premialità allo sviluppo delle attività di ricerca verso settori promettenti e di interesse	
		Incentivare le diagnosi energetiche come base per gli interventi di efficientamento di processi e strutture/edifici.	Lombarda, relativamente alle infrastrutture abilitanti i servizi digitali che sono un substrato tecnologico necessario.	regionale quali: tecnologie di efficientamento energetico in edilizia, materiali e componenti da filiere di recupero (inerti da demolizione, fibre naturali per isolamento, ecc.), accumuli energetici in forma chimica, produzione di biocarburanti innovativi, tecnologie di energy harvesting (=recupero energia termica, cinetica, luminosa, metabolica, elettromagnetica etc, disponibile in ambiente).	
			Definizione delle aree idonee alle installazioni degli impianti a fonti energetiche rinnovabili per agevolare il processo amministrativo di installazione degli impianti da parte delle aziende.		
			Costruzione Registro regionale delle Fonti Energetiche Regionali (ReFER) per il monitoraggio dello sviluppo progressivo delle tecnologie a fonte rinnovabile sul territorio, in cooperazione con il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) ed il corrispondente sistema nazionale SIMERI (Sistema Italiano per il Monitoraggio delle Energie Rinnovabili). Strumento che agisce per semplificare e dematerializzato degli iter dichiarativi ed autorizzativi.	Supporto a progetti e attività di ricerca relativi a processi di confinamento dell'anidride carbonica (CCS - Carbon Capture and Storage - o Sequestration).	
			Implementazione di azioni per il retrofitting e la manutenzione degli impianti esistenti, anche utilizzando su strumenti di monitoraggio messi a disposizione del GSE		

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici

Trasporti	Spinta verso il miglioramento del parco veicolare privato e pubblico. Supporto a interventi di strutturali di mobilità sostenibile e condivisa all'interno delle aree urbane.	Diffusione del bio-metano, anche a tutela strategica della filiera produttiva del biogas, e sua integrazione alla rete di distribuzione del metano, per una più efficace ed efficiente allocazione anche ad uso autotrazione (come prefigurato anche dal Decreto legislativo 28/2011).	Sviluppo della mobilità elettrica come volano industriale. Potenziamento delle infrastrutture per la mobilità	Strutturare il sistema dei trasporti in modo fortemente resiliente, capace di rispondere a condizioni estreme sulla scia dell'esperienza e dei nodi emersi in occasione della emergenza sanitaria Covid-19.
	Incentivazione alla diffusione delle infrastrutture di ricarica elettrica pubblica e privata, anche attraverso fonti di finanziamento da meccanismi di supporto nazionali (Certificati Bianchi) Agevolazioni alle mobilità alternative all'auto privata con ricorso alla mobilità a due ruote (biciclette e scooter, monopattini, bike sharing) per far fronte alle esigenze di adattamento della mobilità alle fasi di ripresa post emergenza sanitaria, attraverso incremento dei sistemi di custodia e delle infrastrutture di ricarica in uffici pubblici, luoghi di lavoro, punti vendita, ecc., contributi per l'acquisto, riconoscimento benefit in caso di spostamenti casa-lavoro (indennità chilometrica, assistenza meccanica, sconti TPL,...). Favorire il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico in termini di accessibilità, frequenza, tempo di viaggio, arco di servizio e località servite.	Agevolazioni allo sviluppo della tecnologia bidirezionale Vehicle to Grid (V2G), che permette ai veicoli elettrici di immagazzinare e restituire energia, come strumento integrativo, efficace e a costo contenuto alla stabilizzazione della rete rispetto alla penetrazione delle rinnovabili non programmabili e intermittenti	Integrazione dell'elettrificazione della rete autostradale in modo da favorire la trazione elettrica di veicoli ibridi, mezzi pesanti per trasporto merci dotati di pantografo o dotati di sistemi per la ricarica ad induzione attraverso idonei apparati posti al disotto del piano stradale Rilancio delle figure professionali dei mobility manager per una nuova programmazione degli spostamenti casa-lavoro e gestione smart-working mediante coordinamento regionale delle iniziative	Osservazione dell'evoluzione e regolamentazione progressiva dei sistemi di smart working, e-learning per rendere permanente la riduzione dell'esigenza di mobilità a beneficio della riduzione delle emissioni e, per quanto attiene alla mobilità delle merci in ambito urbano, per rendere tale trasporto il più possibile sostenibile.
	Avanzare in sede nazionale richiesta di meccanismi di incentivazione per la elettrificazione, ai fini degli obiettivi generali di decarbonizzazione dei trasporti, per il settore del trasporto pubblico in linea con le misure previste per il biometano e i biocarburanti.			
	Favorire e supportare lo sviluppo delle tecnologie ITS (Intelligent Transport System) e del sistema dell'infomobilità. Software e piattaforme per la gestione della domanda in tempo reale con capacità predittive sugli scenari di sviluppo delle condizioni di traffico contribuiranno alla gestione del sistema della mobilità, consentendo di ottimizzare la capacità delle reti (monitoraggio e gestione in tempo reale dei flussi di strade e ferrovie) e di migliorare il comportamento degli utenti con conseguenti effetti positivi sull'ambiente.			

Settori	Macro-obiettivi	Incremento dell'efficienza nei settori d'uso finale	Sviluppo del sistema delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo	Crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della clean economy	Risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici

Agricoltura	Diffusione di modelli agricoli sostenibili, capaci di mantenere elevati standard quantitativi e qualitativi delle produzioni, riducendo i consumi di energia, dell'acqua e delle risorse naturali	Strategia di mantenimento del parco impiantistico di produzione biogas alimentato da reflui agrozootecnici che sfrutti tutte le diverse opzioni disponibili (conversione a biometano di impianti singoli o sistemi distrettuali, utilizzo in flessibilità per bilanciamento del sistema nazionale di produzione elettrica, produzione idrogeno).	Supporto alle imprese agricole attraverso il mantenimento della potenzialità del biogas.	Incrementare il grado di resilienza della rete elettrica regionale con il ricorso alla flessibilità offerta dagli impianti agricoli di produzione del biogas.
			Sviluppo dell'agrovoltaico in aree idonee, nell'ambito di progetti integrati con l'esercizio dell'attività agricola.	Implementazione di pratiche agricole che risultino più sostenibili
			Valorizzazione del patrimonio boschivo e forestale anche al fine di promuovere della produzione di pellet da filiera locale	rispetto alle emissioni di gas climalteranti, attraverso la cattura e il sequestro di carbonio nei suoli (emissioni negative) e la riduzione delle emissioni nel settore zootecnico, in sinergia con la pianificazione settoriale in materia, con la Comunicazione UE COM(2020)381 final "FarmToFork" e gli indirizzi per la PAC 2021-2027 e con il Piano regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria.
		Promozione delle comunità energetiche montane incentrate sull'utilizzo sostenibile delle risorse locali, in particolare della biomassa locale per la autoproduzione di energia.	Supportare la produzione di materiali per l'edilizia a contenuto di carbonio di origine vegetale	

6.1.5. Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) è lo strumento per regolamentare le risorse idriche in Lombardia, attraverso la pianificazione della tutela qualitativa e quantitativa delle acque.
Il PTA è formato da:
Atto di Indirizzo, approvato dal Consiglio regionale con DCR 929/2015, che contiene gli indirizzi strategici regionali in tema di pianificazione delle risorse idriche.
Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA), approvato dalla Giunta regionale con DGR n. 6990 del 31 luglio 2017, che rappresenta, di fatto, il documento di pianificazione e programmazione delle misure necessarie al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale e costituisce la revisione del PTUA 2006, approvato con DGR n. 2244 del 29 marzo 2006.

Obiettivi

Il PTUA è lo strumento che individua e declina per ogni corpo idrico gli obiettivi strategici regionali, gli obiettivi ambientali e gli ulteriori obiettivi da perseguire per raggiungere e contemperare le varie esigenze di uso e tutela della risorsa idrica.

Obiettivi strategici regionali

1. promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
2. assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
3. recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;
4. promuovere l'aumento della fruibilità degli ambienti acquatici nonché l'attuazione di progetti e buone pratiche gestionali rivolte al ripristino o al mantenimento dei servizi ecosistemici dei corpi idrici;
5. ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, contemperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.

Ulteriori obiettivi di qualità

Oltre agli obiettivi strategici, il PTUA, le sue misure e la normativa attuativa assumono gli ulteriori obiettivi come riferimento prioritario:

- Per le risorse idriche designate per l'estrazione delle acque destinate al consumo umano, si persegue il miglioramento qualitativo dei corpi idrici individuati, dal punto di vista chimico e microbiologico.
- Per le aree designate come acque di balneazione si persegue il raggiungimento degli standard microbiologici previsti dal D.Lgs. 116/2008, in tutti i corpi idrici designati come tali.
- Per le acque dolci idonee alla vita dei pesci, si persegue l'obiettivo di miglioramento della qualità chimico fisica delle acque al fine di mantenere o conseguire il rispetto dei valori limite previsti dal D.Lgs. 152/06 per i corpi idrici designati.
- Per le aree designate per la protezione di specie acquatiche significative dal punto di vista economico si persegue l'obiettivo del mantenimento degli stock ittici per garantire la sostenibilità delle attività di pesca professionale.
- Per i corpi idrici superficiali individuati come aree sensibili si persegue l'obiettivo di ridurre i carichi di fosfato e azoto apportati dagli scarichi di acque reflue urbane, al fine di evitare il rischio dell'instaurarsi di fenomeni di eutrofizzazione e conseguire il buono stato ecologico dei corpi idrici.
- All'interno delle aree vulnerabili si persegue la riduzione dell'inquinamento dei corpi idrici, causato direttamente o indirettamente dai nitrati sia di origine agricola che di origine civile.
- Per le aree protette designate per la protezione degli habitato e delle specie allo stato attuale delle conoscenze, non vengono identificati ulteriori obiettivi di tutela della qualità delle acque finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di tutela propri della normativa sulla biodiversità.

Programma di misure

Le misure di piano comprendono e dettagliano linee di azione che possono essere sia di tipo infrastrutturale che di tipo "gestionale". In questa seconda tipologia rientrano azioni relative all'introduzione o all'implementazione di specifici strumenti mirati a regolare circoscritti settori di attività coerentemente con le competenze regionali in materia, azioni relative all'implementazione delle conoscenze disponibili e al miglioramento degli strumenti informativi.

Le misure possono essere raggruppate come segue:

1. misure per la gestione degli acquedotti, dei reflui urbani e delle acque meteoriche di dilavamento che rivestono un ruolo di prioritaria rilevanza. Fanno perno sul superamento dei deficit delle infrastrutture del servizio idrico integrato.

   Oltre le azioni infrastrutturali si prevede anche la revisione delle regolamentazione regionali in ambito di scarichi, rendendo più incisiva la regolamentazione per il trattamento delle acque di prima pioggia. A ciò si associa l'obiettivo dello sviluppo della disciplina per la gestione del drenaggio urbano.
2. misure relative alle pressioni di origine agro-zootecnica riguardanti il contenimento dei nitrati e dei prodotti fitosanitari.
3. misure per la tutela quantitativa delle risorse idriche
4. misure rivolte alla tutela ed al recupero delle condizioni di naturalità dei corpi idrici
5. integrazione con le misure del PGRA e con gli obiettivi della direttiva Habitat
6. misure di integrazione con le politiche di gestione dei siti contaminati e di gestione dei rifiuti
7. misure per il recupero dei costi

8. misure di tutela delle acque destinate al consumo umano ed alla balneazione
9. misure per il contenimento dell'inquinamento causato da sostanze prioritarie e altri inquinanti specifici

6.1.6. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Monza e della Brianza

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Monza e Brianza è stato approvato con Deliberazione Consiliare n.16, in data 10/07/2013 ed è efficace dal 23 ottobre 2013 (Burl n.43 del 23/10/2013).
Successivamente sono state approvate modifiche e varianti. In particolare, si richiamano la variante alle Norme del piano (Burl-Sac n.1 del 2 gennaio 2019), la variante del PTCP per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014 (Burl-Sac n.14 del 6 aprile 2022) e la variante del Ptcp in materia di infrastrutture per la mobilità (Burl-Sac n.34 del 23/08/2023).

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

Entro tale strategia, le mete che il piano intende raggiungere sono le seguenti:
1. Brianza che fa sistema: rilanciare lo sviluppo economico

Il PTCP si propone, in questo senso, sia come frame di riferimento per le politiche e le azioni, svolte da una molteplicità di attori locali e sovra locali, volte "a far sistema", favorendo e irrobustendo la rete di interconnessioni tra imprese, società e territorio (partnership tra soggetti pubblico-privati, aggregazioni di imprese, innovazione, intensificazione di competenze e professionalità, ecc.), sia come strumento diretto volto a rinvigorire le economie esterne alle imprese ma interne al territorio della Brianza (qualità e sostenibilità degli insediamenti per attività economiche-produttive; razionalizzazione e sviluppo equilibrato del commercio, della grande distribuzione e dei servizi; riorganizzazione territoriale per garantire competitività e attrattività; ecc.).

2. Brianza di tutti: servizi e casa sociale

Il PTCP si propone in primo luogo di indirizzare l'azione delle amministrazioni locali verso misure volte al soddisfacimento della domanda interna ovvero di quella domanda incomprimibile generata da dall'evoluzione delle famiglie che si formano nell'ambito della comunità già insediata nel territorio brianteo. Inoltre, di fronte alle difficoltà del mercato nel garantire una casa per tutti, il PTCP propone, come indirizzo per la pianificazione comunale, di utilizzare come leve, alternativamente o in forma combinata, sia l'applicazione sistematica di incentivi volumetrici riservati all'edilizia sociale sia l'acquisizione di aree al patrimonio pubblico, al fine di ridurre i costi di costruzione, attraverso i meccanismi perequativi, preoccupandosi di realizzare interventi che garantiscano un conveniente mix sociale per scongiurare i rischi di ghettizzazione tipici di molti quartieri popolari.

3. Brianza sostenibile: contenere il consumo di suolo

Il PTCP assume come obiettivo centrale il controllo del consumo di suolo, in primo luogo attraverso l'individuazione di vaste aree del territorio provinciale da assoggettare a tutela attraverso le varie forme previste dalla normativa vigente.

4. Brianza che si sviluppa ordinatamente: la razionalizzazione del sistema insediativo

Il PTCP si propone di rilanciare i processi di sviluppo a partire da un utilizzo più razionale, ordinato e consapevole delle risorse territoriali disponibili.

Quattro sono le principali mosse che compie il PTCP in tale prospettiva.

- recuperare le aree industriali dismesse, secondo le loro caratteristiche e vocazioni, piuttosto che solo in funzione delle convenienze inerenti la singola operazione immobiliare.
- promuovere/orientare lo sviluppo urbanistico/territoriale per scongiurare fenomeni di dispersione e sfrangiamento, polarizzando, compattando, densificando, quando possibile, la trama insediativa.
- promuovere l'"accessibilità sostenibile" del territorio. Il PTCP può contribuire a indirizzare gli insediamenti in aree servite dal trasporto pubblico, stabilendo opportuni criteri insediativi per la redazione dei PGT.
- razionalizzare gli insediamenti produttivi. Il PTCP propone di verificare le condizioni di compatibilità di un insediamento produttivo secondo tre parametri: compatibilità urbanistica, compatibilità logistica e compatibilità ambientale-paesaggistica.

A queste si aggiungono le opportunità derivanti dal Documento di Inquadramento per il governo del territorio provinciale in relazione al sistema viabilistico pedemontano, che concorre a disegnare uno scenario di organizzazione territoriale che, a partire dall'infrastruttura, coniughi le esigenze di valorizzazione territoriale ed economica con quelle di tutela ambientale e paesaggistica.

5. Brianza del muoversi in libertà: infrastrutture e sistemi di mobilità

L'ambizione del PTCP è quella di rendere riconoscibile il sistema nella sua articolazione funzionale e gerarchica, così da far convergere le politiche urbanistiche, di prevalente responsabilità comunale, quelle infrastrutturali e di mobilità, a partire dagli approfondimenti delegati alla pianificazione di settore, nonché quelle paesaggistico-ambientali, che hanno implicazioni di area vasta e trovano nella Provincia un centro di coordinamento.

In questo quadro, il PTCP sostiene tutte le politiche e i progetti finalizzati:

- a favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio,
- a incentivare il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili, incrementando l'offerta di servizio ferroviario, metropolitano e suburbano e facilitando l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto,
- a migliorare le condizioni di efficienza del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano su gomma (TPL),
- a definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale, allontanando dai centri abitati i flussi di attraversamento e incrementando la fluidità di percorrenza complessiva della rete,
- a migliorare le condizioni di sicurezza delle strade
- a diminuire i livelli di inquinamento prodotto dal traffico.

6. Brianza che riscopre la bellezza: tutele e costruzione del paesaggio

Il PTCP individua cinque obiettivi generali:

- limitazione del consumo di suolo e conservazione della continuità degli spazi liberi dall'edificato attraverso il disegno di corridoi verdi;
- 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;
- promozione della conoscenza dei valori paesaggistici del territorio e della loro fruizione da parte dei cittadini;
- 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;

- 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.

La proposta cardine, che mette a sistema i principali obiettivi del PTCP, è rappresentata dalla rete verde di ricomposizione paesaggistica - con valenza anche di rete ecologica. Tale rete, si propone di riqualificare i paesaggi rurali, urbani e periurbani, di valorizzare le loro componenti ecologiche, naturali e storico-culturali, di contenere il consumo di suolo e la sua eccessiva impermeabilizzazione, di promuovere la fruizione del paesaggio.

Il PTCP individua la perequazione come possibile strumento per l'attuazione della rete verde di ricomposizione paesaggistica.

In maniera complementare, il PTCP si incarica di tutelare la viabilità di interesse paesaggistico, costituita dalle strade panoramiche, dalle strade rurali e dai percorsi di mobilità dolce.

7. Brianza ritrovata: conservazione e valorizzazione del territorio rurale

Il PTCP definisce come ambiti agricoli strategici quelle parti del territorio provinciale connotate da uno specifico e peculiare rilievo, sotto il profilo congiunto dell'esercizio dell'attività agricola, dell'estensione e continuità territoriale di scala sovracomunale, nonché delle caratteristiche agronomiche del territorio, con particolare riferimento alle condizioni di specifica produttività dei suoli.

8. Brianza come territorio sicuro: previsione, prevenzione e mitigazione dei rischi idrogeologici

Il PTCP da un lato stimola l'attuazione degli adempimenti in campo urbanistico comunale e, dall'altro coordina le politiche di scala territoriale e le azioni strutturali che concorrono alla prevenzione del rischio idrogeologico.

9. Brianza dei Comuni: un PTCP dalle regole chiare, che si migliora con il contributo degli attori locali

Il PTCP articola il proprio apparato normativo in tre categorie: norme di efficacia prescrittiva, dal valore cogente; norme con valore indicativo, principale oggetto della verifica di compatibilità in sede di esame dei PGT; norme/obiettivo, dal carattere specificamente programmatico, che si propongono di orientare nel medio e lungo periodo politiche e progetti dei diversi settori della Provincia, ma anche di altri attori territoriali.

La strategia del PTCP si declina in una serie di obiettivi generali e specifici che vengono di seguito riportati in forma tabellare desumendoli dal "Documento degli obiettivi":

STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA
2.1 - COMPETITIVITÀ E ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO
- Realizzazione di luoghi di qualità (dotati di servizi, spazi verdi, offerta culturale, ecc.) capaci di attrarre figure professionali dagli altri territori e dall'estero - Sviluppo di reti logistiche, telematiche, energetiche, ... - Sviluppo di reti per la mobilità che agiscano contemporaneamente in modo capillare e in collegamento con la scala globale - Valorizzazione del patrimonio storico artistico di pregio, per renderlo un punto di attrazione internazionale e formare, assieme all'autodromo, al sistema dei parchi e delle ville storiche, percorsi di fruizione turistica - Supporto, anche attraverso il grande patrimonio storico ed ambientale della Brianza, alla formazione di nuove attività nel settore del turismo, dello sport e del tempo libero, in grado di assicurare nuove prospettive di sviluppo anche occupazionale e di rendere maggiormente attrattivo il territorio
2.2 - QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI INSEDIAMENTI PER ATTIVITÀ ECONOMICHE PRODUTTIVE
- Riqualificare dal punto di vista ambientale le aree produttive e favorire interventi di finanziamento per l'infrastrutturazione delle aree industriali - Promuovere azioni di marketing territoriale, con particolare attenzione al recupero di aree dismesse anche ai fini produttivi - Avviare politiche di riorganizzazione territoriale nel campo della grande distribuzione, della logistica e delle aree produttive allo scopo di favorire una migliore distribuzione territoriale di tali insediamenti - Promuovere azioni per la costituzione di una banca dati geografica per il censimento delle aree dismesse, da integrare nel SIT per la pianificazione territoriale regionale - Realizzare insediamenti produttivi che rispettino i principi di compatibilità urbanistica, logistica, infrastrutturale e paesaggistico-ambientale
2.3 - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO EQUILIBRATO DEL COMMERCIO
- Promozione di intese od accordi intercomunali (Distretti del commercio ed altro) tra i Comuni per la qualificazione della rete distributiva - Qualificazione del settore commerciale attraverso l'integrazione degli insediamenti commerciali all'interno del sistema insediativo provinciale - Regolazione del rapporto tra nuovi insediamenti e sistema stradale provinciale e regionale - Garanzia di un adeguato livello di accessibilità pubblica degli insediamenti commerciali - Organizzazione delle attività commerciali all'interno di insediamenti polifunzionali, nuovi e/o esistenti (centri storici, quartieri urbani soprattutto se degradati) in stretta connessione con il sistema dei servizi pubblici e privati, sviluppando con questi opportune sinergie - Promozione di Sistemi integrati del Commercio, in grado di garantire un giusto equilibrio tra media e grande distribuzione e rete degli esercizi di vicinato - Coerenza dei nuovi progetti con gli indirizzi fissati dal PTCP per l'impatto paesaggistico

USO DEL SUOLO E SISTEMA INSEDIATIVO
3.1 - CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO
- Controllo delle previsioni insediative: • quantitativo: progressiva riduzione del consumo di suolo fino al raggiungimento dell'obiettivo zero consumo • qualitativo: tutela delle aree agricole più produttive e della permeabilità ecologica del territorio • localizzativo: mantenere la compattezza degli insediamenti, evitare le urbanizzazioni lineari lungo le strade • dare priorità a interventi di rigenerazione urbana e territoriale - Riqualificazione territoriale prioritariamente volta alla de-impermeabilizzazione e rinaturalizzazione dei suoli degradati
3.2 - RAZIONALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
- Migliorare la competitività del territorio promuovendo il miglioramento delle condizioni di compatibilità del sistema produttivo in tutte le sue articolazioni funzionali e territoriali - Ridurre le incompatibilità tra insediamenti produttivi e residenziali - Ridurre le incompatibilità tra insediamenti produttivi e valori ambientali e paesaggistici - Liberare i centri urbani e le zone residenziali dal traffico pesante in attraversamento
3.3 - PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE ATTRAVERSO IL SUPPORTO ALLA DOMANDA

- Evitare che si realizzino insediamenti i cui abitanti o utenti siano nelle condizioni di non potere servirsi agevolmente del TPL, mantenendo i nuovi insediamenti residenziali, produttivi e di servizio entro distanza di agevole accesso pedonale dal trasporto pubblico
- Collocare i servizi di rango elevato entro distanza di agevole accesso pedonale dai nodi di interscambio di rango più elevato del trasporto su ferro

3.4 - MIGLIORARE LA CORRISPONDENZA TRA DOMANDA E OFFERTA NEL MERCATO RESIDENZIALE

- Corretta valutazione della domanda per la determinazione della capacità insediativa residenziale
- Adeguamento dell'offerta di edilizia sociale all'elevata percentuale di residenti in comuni ad alta tensione abitativa (ATA)
- Nei comuni ad alta tensione abitativa, creazione di una disponibilità di aree a basso costo, al fine di mettere sul mercato un'offerta edilizia che coniughi il prezzo moderato e la qualità elevata

SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE E SCENARI DI SVILUPPO

4.1 - RAFFORZAMENTO DELLA DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE VIARIE PER RISPONDERE ALLA CRESCENTE DOMANDA DI MOBILITÀ

- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio
- Definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale
- Favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili

Con particolare riferimento allo scenario programmatico:

- allontanare i flussi di attraversamento dalla viabilità locale in conseguenza di una migliore gerarchizzazione degli itinerari
- migliorare le condizioni di sicurezza delle strade e diminuire i livelli di inquinamento prodotto dal traffico, grazie ad una maggiore fluidità di percorrenza complessiva della rete

Con particolare riferimento allo scenario di piano:

- soddisfare le esigenze di spostamento a breve raggio, migliorando le condizioni dell'offerta di carattere locale e intercomunale
- valorizzare le direttrici di competenza provinciale, in particolare attraverso interventi sui nodi e tratti critici per migliorarne ulteriormente le condizioni di sicurezza mediante la realizzazione di nuovi tratti stradali esterni alle aree edificate per fluidificare la circolazione lungo la viabilità ordinaria e migliorare la vivibilità delle aree abitate
- individuare direttrici per le quali sia necessario attuare un più attento governo della domanda
- favorire la migliore integrazione possibile tra gli interventi previsti e il territorio nel quale andranno ad inserirsi

4.2 - POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO PER FAVORIRE IL TRASFERIMENTO DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO VERSO MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI

- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio
- Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto
- Favorire l'interconnessione tra il sistema della ciclabilità e le stazioni o fermate del trasporto pubblico, esistenti o di futura previsione
- Migliorare le condizioni di efficienza del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano su gomma (TPL) anche attraverso il rafforzamento della rete viaria

Con particolare riferimento allo scenario programmatico:

- incrementare l'offerta di servizio ferroviario e metropolitano grazie al miglioramento dell'offerta infrastrutturale
- estendere il sistema ferroviario suburbano
- favorire il progressivo trasferimento di quote di domanda di spostamento dal trasporto privato con adeguate politiche di incentivazione

Con particolare riferimento allo scenario di piano:

- soddisfare le esigenze di spostamento a breve raggio, migliorando le condizioni dell'offerta di carattere locale e intercomunale
- costruire un'efficiente rete di trasporto pubblico, in grado di garantire un servizio capillare interno alla Brianza e le necessarie interazioni con gli ambiti esterni
- organizzare centri di interscambio che consentano l'integrazione delle reti e dei servizi e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, coerentemente con gli obiettivi di scala regionale e nazionale

SISTEMA PAESAGGISTICO AMBIENTALE

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

5.1.1 RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA

- Assicurare il mantenimento degli spazi non costruiti esistenti, il potenziamento e il recupero del verde forestale e delle attività agricole, la conservazione delle visuali aperte, al fine di soddisfare obiettivi di sostenibilità ecologica e di fruizione paesaggistica di rilevanza provinciale
- Assicurare, attraverso la conservazione di tali spazi, la funzione di ricarica della falda acquifera sotterranea evitando una eccessiva impermeabilizzazione dei suoli
- Con riferimento al Corridoio trasversale della rete di ricomposizione paesaggistica, disegnare uno scenario di organizzazione territoriale che, a partire dall'infrastruttura, coniughi le esigenze di valorizzazione territoriale ed economica con quelle di tutela ambientale e paesaggistica, che potrà essere approfondito nell'ambito del Documento di inquadramento per l'ambito territoriale della provincia attraversato dal nuovo tracciato dell'autostrada Pedemontana
- Valorizzare e consolidare il ruolo dei PLIS nella struttura della rete verde di ricomposizione paesaggistica

5.1.2 AMBITI DI AZIONE PAESAGGISTICA

- Tutelare attivamente gli spazi aperti residui
- Promuovere azioni integrate di riqualificazione in un'ottica agronomica, fruitiva e paesaggistica
- Promuovere un disegno unitario di ricomposizione paesaggistica e ambientale degli spazi aperti che induca una riqualificazione urbanistica dei tessuti edificati dei loro margini

5.1.3 AMBITI DI INTERESSE PROVINCIALE

- Mantenimento spazi inedificati tra tessuti urbani limitrofi

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

5.2.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI

Tutelare gli ambiti, le architetture e i manufatti identificabili come permanenze del processo storico/insediativo che ha caratterizzato il territorio provinciale

5.2.2 AGGREGATI STORICI

Conservare i caratteri architettonici (tipologici, morfologici e materici) dei fronti prospettanti verso gli spazi pubblici

5.2.3 PARCHI E GIARDINI STORICI

Salvaguardare i parchi e i giardini individuati al pari delle ville come patrimonio storico/culturale della Brianza

5.2.4 ARCHITETTURA MILITARE

Tutelare le architetture militari come beni culturali e come testimonianza della storia civica locale restaurandone le testimonianze materiali ancorché residue

5.2.5 ARCHITETTURA E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE

Salvaguardare edifici e manufatti di maggiore caratterizzazione che documentano l'attività produttiva che ha storicamente improntato il territorio della Brianza e caratterizzato il suo paesaggio con pregevoli soluzioni architettoniche

5.2.6 BENI ARCHEOLOGICI

Tutelare i beni archeologici come traccia storica, che conferisce al contesto un particolare significato simbolico/culturale di memoria antica, apprezzabile intellettualmente più che visivamente, per questo il PGT deve facilitare questo sottile rapporto con il sito archeologico, conservandone il contesto per quanto possibile libero da interventi di disturbo

5.2.7 PAESAGGIO AGRARIO

Conservare i caratteri storici residui dell'impianto agrario, in particolare: maglia fondiaria, rete irrigua e stradale, edificato storico, manufatti idraulici, alberature, colture agricole, etc.

5.2.8 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA

Promuovere la conservazione delle cascine nella loro integrità tipologica particolarmente per gli episodi di maggiore rappresentatività testimoniale dell'evoluzione locale del prototipo

5.2.9 IDROGRAFIA ARTIFICIALE

- Mantenimento dei caratteri tipologici storici del sistema idrico rurale, con particolare riferimento alle dimensioni, alla sezione e ai materiali di rivestimento del reticolo principale e derivato, alla rete di strade arginali, alla vegetazione ripariale, valorizzazione del tracciato esistente come percorso di connessione per la mobilità lenta
- Tutelare l'integrità dei manufatti idraulici storici chiuse e relativi sistemi di misurazione, caselli idraulici, salti, ture, ponte canale, mediante interventi di restauro, ripristino e rimozione delle componenti incongruenti, eventuali nuovi interventi sui manufatti dovranno essere comunque verificati valutandone l'impatto sul contesto

5.2.10 RETE IRRIGUA

Mantenimento della funzionalità della rete a supporto del sistema idrico e dei caratteri paesistici e ambientali delle zone agricole irrigue (fontanili, filari, ripe boscate, siepi, etc.)

5.2.11 COMPONENTI VEGETALI

- Tutela del sistema delle componenti vegetali del territorio come base della rete verde provinciale di ricomposizione paesaggistica e come condizione di sussistenza di habitat favorevoli alla conservazione della biodiversità
- Tutela delle aree a bosco esistenti, riconoscendone uno specifico valore naturalistico ed ecologico

5.2.12 FILARI E SIEPI

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

5.2.13 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA

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

5.2.14 MOBILITÀ DOLCE

Recuperare infrastrutture territoriali dismesse o sottoutilizzate

5.3 - PROMOZIONE DELLA CONOSCENZA DEI VALORI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO E DELLA LORO FRUIZIONE DA PARTE DEI CITTADINI

5.3.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI

Promuovere la diffusione della conoscenza del patrimonio paesaggistico provinciale e la formazione dei tecnici che operano nell'ambito della gestione del territorio e della progettazione di interventi sul paesaggio

5.3.2 AGGREGATI STORICI

- Promuovere la ricognizione sistematica degli elementi di caratterizzazione del tessuto storico di inizio '900 al fine di favorire la valorizzazione degli episodi singoli o aggregati più rappresentativi della cultura architettonica e urbanistica del tempo
- Riconoscere e valorizzare gli insediamenti rurali con particolare riferimento al rapporto con il contesto agricolo identificato

5.3.3 VILLE STORICHE

- Identificare gli elementi che compongono il sistema delle ville storiche e classificarli per qualità architettonica, rilevanza nel contesto paesaggistico e stato di conservazione
- Promuovere la conoscenza diffusa del sistema delle ville storiche anche mediante iniziative di pubblicizzazione

5.3.4 ARCHITETTURA MILITARE E LUOGHI DI BATTAGLIE

Valorizzare i luoghi di battaglie storiche come teatri di eventi di rilevanza nazionale

5.3.5 PAESAGGIO AGRARIO

Censire i complessi che sono in grado di configurare un paesaggio agrario storico in relazione ai seguenti parametri: completezza e stato di conservazione delle strutture specialistiche in cui si articola il complesso, datazione certificata dalla presenza nella cartografia storica, rapporto funzionale e percettivo con un ampio contesto interessato da uso agricolo tradizionale, da rete di viabilità rurale, da reticolo di irrigazione, da quinte arboree

5.3.6 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA

Promuovere la ricognizione sistematica delle cascine e dei relativi manufatti come cospicuo patrimonio culturale identitario della Brianza

5.3.7 CANALI STORICI

Promuovere la redazione del repertorio dei manufatti originali (paratie, pavimentazioni, sistemi di posa, …), di un "abaco di elementi e materiali" che renda continuo e coordinato lo spazio urbano e le attrezzature pubbliche poste a pettine a nord e a sud del Canale Villoresi

5.3.8 ALBERI MONUMENTALI

Promuovere il censimento degli alberi monumentali corredato da schedatura conoscitiva come ulteriore apporto alla ricognizione del PTCP e con finalità didattiche

5.3.9 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA

Mantenere e diffondere il livello di conoscenza e consapevolezza delle direttrici stradali antiche anche mediante interventi di valorizzazione culturale

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

5.4.1 BENI STORICO ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI

Valorizzare la loro organizzazione in sistemi storico/culturali evocativi dell'identità paesaggistica della Brianza

5.4.2 AGGREGATI STORICI

Promuovere il recupero del patrimonio edilizio dei centri storici mediante progetti adeguati alla tipologia preesistente

5.4.3 PARCHI E GIARDINI STORICI

- Conservazione del disegno originale come tracciato e come scelta delle essenze che testimoniano la concezione progettuale e determinano l'aspetto storicamente consolidato
- Evitare soluzioni progettuali di riuso che comportino un ridisegno che cancellerebbe l'ideazione originaria vanificando con ciò la testimonianza storica

5.4.4 ARCHITETTURA RELIGIOSA

Salvaguardare i luoghi della devozione popolare dall'accostamento con attività conflittuali con il valore simbolico attribuito dalla comunità locale a tali luoghi

5.4.5 ARCHITETTURA E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE

Promuovere programmi di recupero che evitino l'abbandono e la dismissione di tali architetture, in quanto fattori che inducono il loro potenziale degrado e perdita

5.4.6 ARCHITETTURE E MANUFATTI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA

Favorire gli interventi di riuso compatibile con i valori espressi da architetture spontanee vernacolari proprie della tradizione locale

5.4.7 RETE IRRIGUA

Conservazione e riqualificazione della vegetazione arboreo-arbustiva attraverso interventi di manutenzione forestale che favoriscano l'affermarsi di essenze autoctone e costituiscano un supporto adatto alla conservazione di elementi (vegetali e animali) di biodiversità

5.4.8 CANALI STORICI

Valutare attentamente l'impatto che nuovi attraversamenti dei canali storici e la relativa viabilità di accesso potranno avere sul contesto, verificandone la compatibilità e garantendone, per quanto possibile la non invasività

5.4.9 BOSCHI E FASCE BOSCATE

Mantenimento o reintroduzione delle specie vegetali autoctone; controllo ed eventuale eliminazione delle specie estranee ed infestanti

5.4.10 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA

Mantenere e recuperare la toponomastica originaria delle vie di comunicazione antiche

5.4.11 MOBILITÀ DOLCE

Separare le infrastrutture della mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata

5.5 - INDIVIDUAZIONE E SALVAGUARDIA DI AMBITI E PERCORSI DI FRUIZIONE PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA MOBILITÀ ECOCOMPATIBILE E AL RAPPORTO PERCETTIVO CON IL CONTESTO

5.5.1 AGGREGATI STORICI

Salvaguardare i fronti dei centri storici verso spazi inedificati dai quali è possibile fruire della visione complessiva della struttura urbana storicizzata

5.5.2 VILLE STORICHE

Promuovere la valorizzazione del sistema delle ville storiche identificando la rete dei percorsi di fruizione turistico/culturale anche in rapporto con i caratteri paesaggistici complementari (centri storici, rete verde provinciale, sistema della mobilità dolce)

5.5.3 ARCHITETTURE RELIGIOSE

Valorizzare il ruolo simbolico sociale esercitato da queste architetture alle quali nel tessuto urbano era riservata una collocazione privilegiata nella piazza o lungo la viabilità principale, al Valore simbolico vissuto dalla comunità si associa al campanile anche quello di Landmark percepibile da un vasto intorno

5.5.4 ARCHITETTURA MILITARE

Salvaguardare il ruolo delle torri come elementi di valorizzazione dello skyline urbano

5.5.5 CANALI STORICI

- Tutelare gli attraversamenti della rete irrigua storica in quanto elementi di cucitura di ambiti territoriali altrimenti separati dal canale e come componenti, con i percorsi di fruizione paesaggistica ripariali, di un sistema di percorrenze di valore turistico ricreativo particolarmente attrattivo in relazione alla qualità dei paesaggi attraversati
- Valorizzare gli attraversamenti dei canali in quanto punti di osservazione dai quali è percepibile il corso del canale con una prospettiva lunga che rende possibile la visione contestuale delle due sponde; è opportuno non interrompere la continuità di questi assi visuali con l'inserimento di ulteriori nuovi attraversamenti
- Valorizzare il tracciato esistente dei canali e della rete di strade arginali come percorso di connessione per la mobilità lenta

5.5.6 COMPONENTI VEGETALI

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

5.5.7 ALBERI MONUMENTALI

Tutelare gli alberi monumentali come capisaldi del paesaggio naturale/storico, per l'elevato valore simbolico si richiede l'identificazione di un'adeguata area di rispetto all'interno della inibire opere che possano sovrapporsi impropriamente con la percezione di questi preziosi esemplari arborei

5.5.8 SISTEMA DELLA VIABILITÀ STORICA

Favorire la pedonalizzazione o la moderazione del traffico veicolare, in prospettiva di una fruizione più allargata, degli assi fondativi dei centri storici

5.5.9 MOBILITÀ DOLCE

- Favorire la percezione e il godimento del paesaggio e dell'ambiente naturale con mezzi e forme ecologiche
- Favorire flussi turistici, spostamenti quotidiani per lavoro, scuola, consumi con mezzi e modalità ecologiche
- Connettere il sistema delle aree naturali protette e le polarità urbane con mezzi di trasporto alternativi all'auto
- Promuovere e coordinare la realizzazione di un anello brianteo di mobilità dolce connesso con il sito espositivo di Expo 2015

5.5.10 VIABILITÀ DI INTERESSE PAESAGGISTICO

Salvaguardare la panoramicità degli assi stradali tutelando la viabilità di interesse paesaggistico, costituita dalle strade panoramiche e dalle strade rurali

5.6 - VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI E SOSTEGNO ALLA RIGENERAZIONE TERRITORIALE E ALLA RIQUALIFICAZIONE DEI SUOLI

- Valorizzazione dei PLIS quali servizi ecosistemici a valenza territoriale
- Promozione di azioni positive:
  - per il potenziamento dei servizi ecosistemici
  - per la rigenerazione territoriale
  - per la riqualificazione territoriale prioritariamente volta alla de-impermeabilizzazione e rinaturalizzazione dei suoli degradati

AMBITI AGRICOLI STRATEGICI

6.1 - CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO RURALE

- Conservazione dell'integrità, della continuità e dell'estensione del sistema rurale esistente come condizione basilare per garantire il mantenimento e lo sviluppo delle attività agricole e forestali
- Conservazione e tutela del paesaggio rurale come fattore di mantenimento dell'identità territoriale
- Conservazione del patrimonio rurale per l'avvio di una fase di riqualificazione e competitività dell'agricoltura provinciale

6.2 - VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE

- Valorizzazione delle vocazioni agricole, del territorio rurale e delle sue potenzialità
- Difesa del territorio rurale periurbano secondo gli Indirizzi del Programma di Sviluppo Rurale, Regione Lombardia, 2007-2013 (PSR) e del PTR (TM 3.4, 3.5 e 3.6)
- Riconoscimento della multifunzionalità dell'attività agricola che acquista particolare rilievo e sinergia per la sua collocazione all'interno di un territorio densamente abitato ed urbanizzato, con particolare riferimento alla funzione ecologica, paesaggistica, ambientale, ricreativa e turistico educativa

DIFESA DEL SUOLO E ASSETTO IDROGEOLOGICO

7.1 - PREVENZIONE, MITIGAZIONE E INFORMAZIONE RELATIVAMENTE AL RISCHIO DI ESONDAZIONE E DI INSTABILITÀ DEI SUOLI

Diffondere le conoscenze relative alle peculiarità ed alle fragilità idrogeologiche del territorio

7.2 - RIQUALIFICAZIONE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE

7.2.1

- Valorizzare le caratteristiche qualitative e quantitative della risorsa idrica sotterranea nell'ottica della sostenibilità e responsabilità ambientale
- Favorire lo sfruttamento della risorsa idrica sotterranea differenziandone gli usi - potabile, produttivo, geotermico – compatibilmente con le sue caratteristiche qualitative e quantitative
- Prevenire e ridurre l'inquinamento delle risorse idriche sotterranee;
- Favorire l'apertura di nuovi pozzi a scopo potabile nelle aree di ricarica diretta degli acquiferi

7.2.2

- Tutelare e riqualificare e i corsi d'acqua arrestando i processi di degrado fluviale in atto
- Favorire i naturali processi di dinamica fluviale e di autodepurazione delle acque e lo sviluppo degli ecosistemi sostenuti dai corsi d'acqua
- Migliorare la capacità di laminazione delle piene delle aree prospicienti i corsi d'acqua;
- Ricostruire gli equilibri del sistema fluviale ripristinando le relazioni di carattere idraulico, ecosistemico, e paesaggistico coerentemente con i caratteri storico-architettonici del contesto
- Assicurare la continuità idraulica del reticolo idrografico artificiale

7.3 - VALORIZZAZIONE DEI CARATTERI GEOMORFOLOGICI

- Valorizzare i caratteri che connotano il territorio dal punto di vista morfologico, attraverso la conservazione e tutela degli elementi geomorfologici quali parti integranti del paesaggio naturale, concorrendo altresì alla stabilizzazione di potenziali fenomeni di instabilità idrogeologica
- Individuare geositi di interesse provinciale o locale

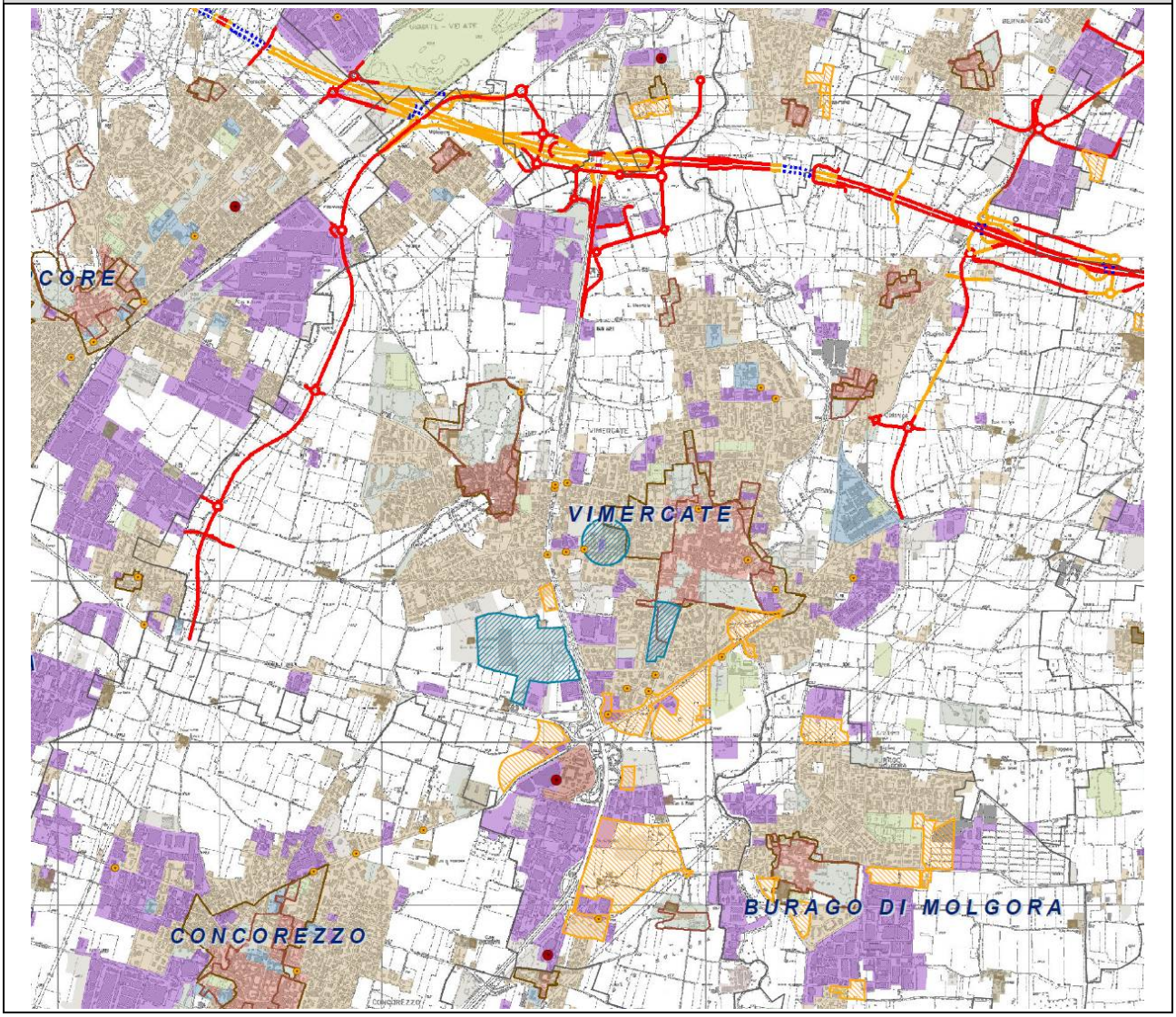
7.4 - CONTENIMENTO DEL DEGRADO

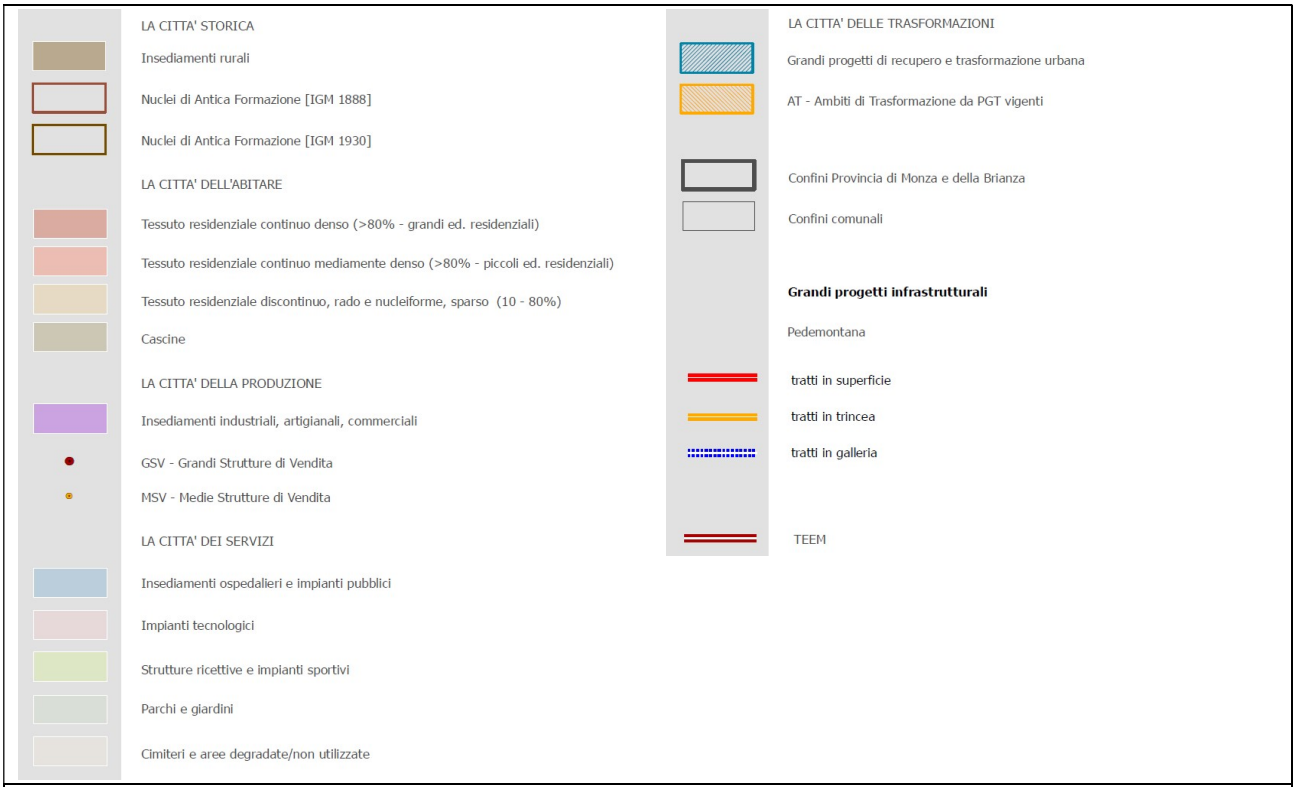
- Razionalizzare – compatibilmente con la programmazione regionale di settore e con il Piano cave provinciale – l'apertura di nuove cave per il contenimento del consumo di suolo e di risparmio delle risorse naturali
- Favorire progetti di recupero delle attività estrattive tesi a integrare le aree oggetto di modificazioni dovute all'attività

estrattiva rispetto al contesto circostante migliorando la qualità paesistica ed ambientale dei luoghi
- Favorire, attraverso i progetti di recupero, la rinaturazione e contribuire alla costituzione della rete verde di ricomposizione paesaggistica
- Evitare la localizzazione di nuove aree di discarica all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica

Di seguito si riportano stralci delle tavole di PTCP riferiti al territorio comunale di Vimercate desumendo le relative linee di indirizzo contenute nelle NdA.

TAVOLA 1 – Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale



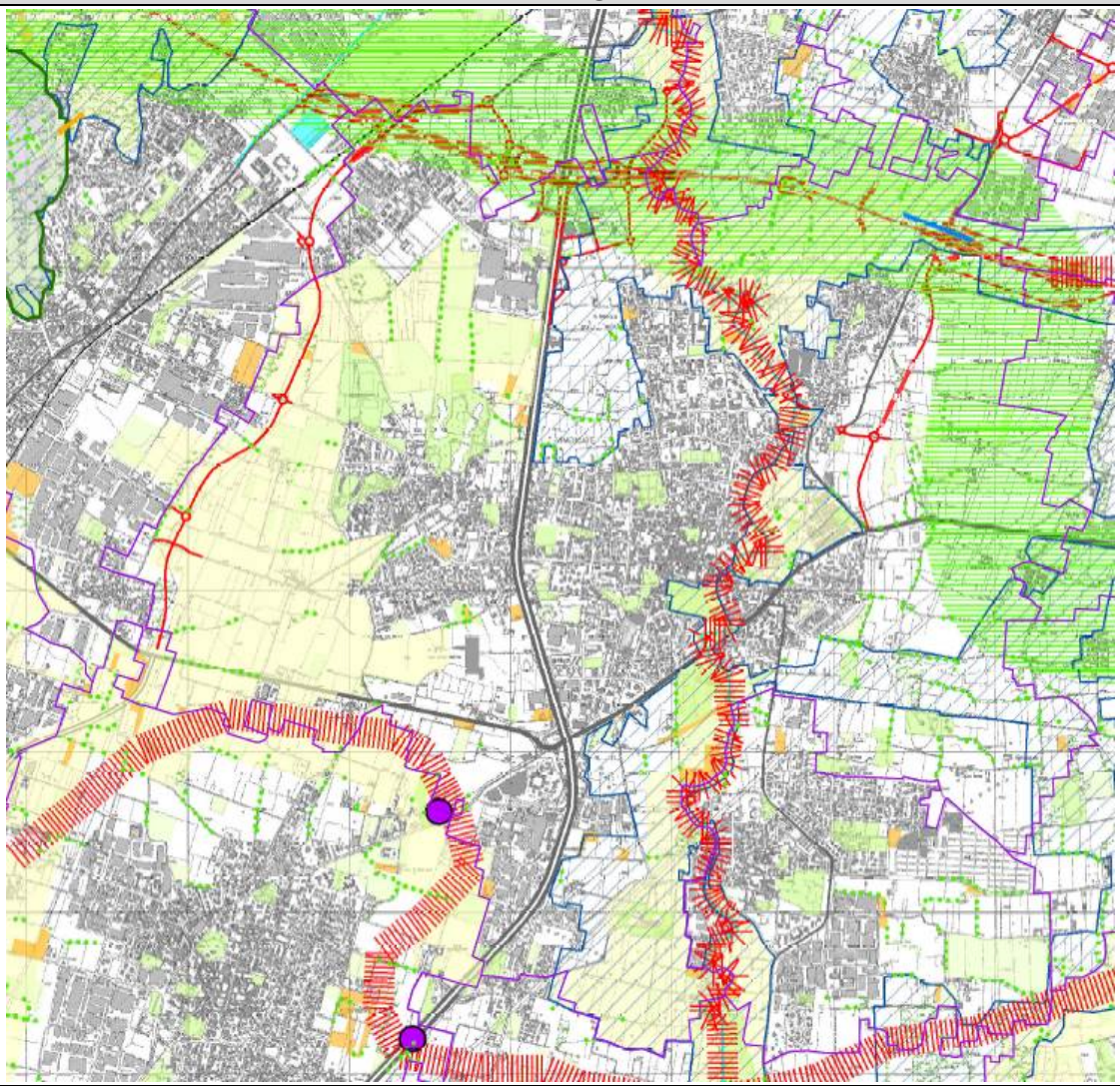


Benchè basata su una versione DUSAF superata (la tavola si riferisce allo stato di fatto 2013), si rileva la macro-distribuzione delle funzioni urbane che vede la presenza di 4 polarità a vocazione produttivo-commerciale-terziaria distribuite ai margini del tessuto urbano lungo le principali infrastrutture viarie di attraversamento.

Il riferimento alle trasformazioni urbane è superato dalle successive variazioni apportate allo strumento urbanistico comunale.

Viene inoltre evidenziato il progetto del sistema stradale pedemontano e delle opere accessorie allo stato di fatto della versione approvata e vigente.

TAVOLA 2 – Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio



CARATTERI ECOLOGICI DEL TERRITORIO PROVINCIALE

- Principali linee di continuità ecologica
- Elementi di interruzione della continuità

RETE ECOLOGICA REGIONALE (Deliberazione Giunta Re

- Corridoi regionali primari a bassa o moderata antropizzazione
- Corridoi regionali primari ad alta antropizzazione
- Elementi di primo livello
- Elementi di secondo livello
- Aree prioritarie per la biodiversità in Lombardia
- varco da deframmentare
- varco da mantenere
- varco da mantenere e deframmentare

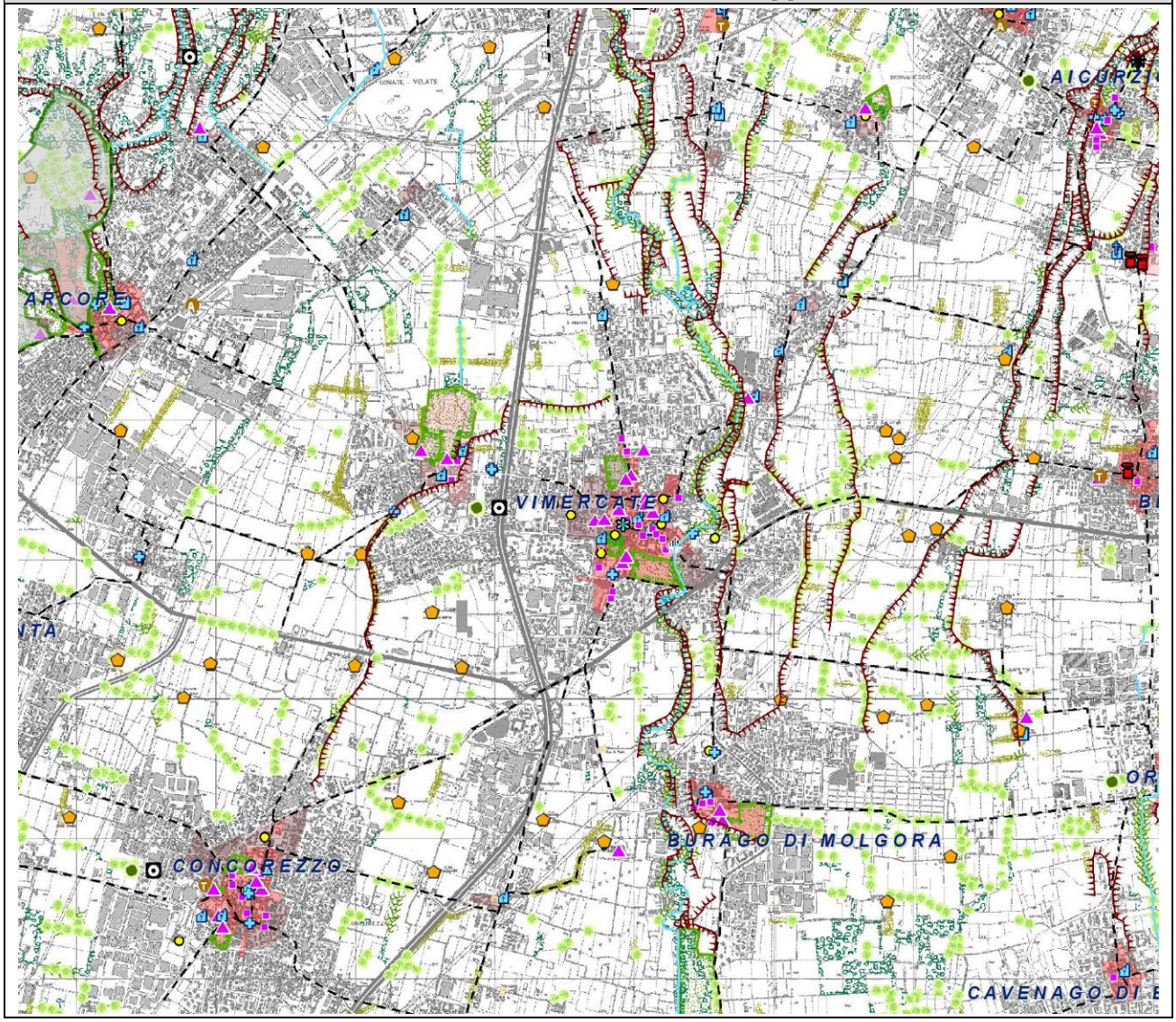
- verde urbano e sportivo (fonte DUSAF 3.0)
- prati (fonte DUSAF 3.0)
- aree boscate (fonte DUSAF 3.0)
- cespuglieti (fonte DUSAF 3.0)
- acque superficiali (fonte DUSAF 3.0)
- filari (fonte DUSAF3.0)
- Siti di Interesse Comunitario
- Parchi Regionali
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale

Vengono evidenziati gli elementi tratti dal progetto di Rete Ecologica Regionale di cui si riconosce la presenza del corridoio primario a bassa antropizzazione corrispondente alla Dorsale Verde Nord Milano che interessa i settori orientale e settentrionale del territorio comunale.

Sono inoltre rappresentate in tavola le principali linee di continuità ecologica costituite dal corridoio lungo il torrente Molgora ed il corridoio che corre tra il Parco di Monza ad ovest ed il rio Vallone ad est lambendo il confine meridionale del territorio comunale.

Vengono infine riportati i confini dei PLIS così come definiti al 2013.

TAVOLA 3a – Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica



La tavola rileva la presenza dei seguenti elementi di rilevanza paesistica:

- Orli di terrazzo art. 11
- Boschi e fasce boscate art. 12
- Centri e nuclei storici art. 14
- Architettura civile residenziale art. 15
- Parchi e giardini storici art 16
- Architettura religiosa art 17
- Siti archeologici art 21
- Architettura e manufatti della produzione agricola art. 23
- Siepi e filari art. 25
- Viabilità di interesse storico (IGM 1888) art. 27

L'allegato A al PTCP individua i seguenti beni di interesse storico-architettonico:

DENOMINAZIONE OPERA	MACRO TIPOLOGIA	COD. TIPO	AMBITO TEMATICO
VILLA SOTTOCASA	C	C1	Frp
VILLA SERPONTI	C	C1	Frp
VILLA CASANOVA	C	C1	Frp
VILLA GARGANTINI MARCHINI CON GIARDINO E RUSTICI ANNESSI	C	C1	Frp
VILLA GARGANTINI PIATTI	C	C1	Frp
VILLA BANFI	C	C1	Frp
VILLINO	C	C1	Frp
VILLINO	C	C1	Frp
VILLA CARCASSOLA DETTA "IL LAZZARETTO"	C	C1	Frp
VILLINO	C	C1	Frp

VILLA GUSSI	C	C1	Frp
VILLA GALLARATI SCOTTI	C	C1	Frp
VILLA BORROMEO	C	C1	Frp
VILLA LORENZINI	C	C1	Frp
VILLA E PARCO DI SANTA MARIA MOLGORA	C	C1	Frp
PALAZZO MANDELLI CON GIARDINO ANNESSO	C	C2	Aci
PALAZZO MEDIEVALE	C	C2	Aci
CASA CARENO	C	C2	
CASA	C	C2	
CASA	C	C2	
CASA	C	C2	
CASA MULTIPIANO	C	C2	
CASA MULTIPIANO	C	C2	
CASA	C	C2	
CASA	C	C2	
PALAZZINA LIBERTY	C	C2	Aci
CASA BANFI (EX CONVENTO DI SAN FRANCESCO) CON GIARDINO E EDIFICI ANNESSI	C	C2	
CASA TURATI	C	C2	
CASA	C	C2	
PALAZZO	C	C2	Aci
PALAZZO DA FOPPA	C	C2	Aci
PARCO DI VILLA BORROMEO	C	C4	Frp
PARCO DI VILLA GALLARATI SCOTTI	C	C4	Frp
PARCO DI VILLA SOTTOCASA (ORA PARCO PUBBLICO)	C	C4	Frp
PARCO DI PALAZZO TROTTI	C	C4	Frp
CASINO DI CACCIA PRESSO VILLA BORROMEO	C	C5	
PONTE DI S. ROCCO	I	I7	Via
CHIESA DI S. STEFANO PROTOMARTIRE	R	R1	Rel
CHIESA DI S. ANTONIO	R	R1	Rel
CHIESA DEI SS. COSMA E DAMIANO	R	R1	Rel
CHIESA DI S. MARIA IMMACOLATA E ORATORIO FEMMINILE ANNESSO	R	R1	Rel
CHIESA DI S. MICHELE ARCANGELO	R	R1	Rel
CHIESA DI S. FRANCESCO D'ASSISI	R	R1	Rel
CHIESA DI S. MARIA MADDALENA	R	R1	Rel
CHIESA DI S. MAURIZIO	R	R1	Rel
CHIESA DELLA BEATA VERGINE ADDOLORATA	R	R1	Rel
CHIESA DI S. MARIA ASSUNTA	R	R1	Rel
CHIESA PARROCCHIALE DEI SS. GIACOMO E CRISTOFORO	R	R1	Rel
CHIESA DEI SS. GIACOMO E CRISTOFORO	R	R1	Rel
MONASTERO DI S. LORENZO (EX)	R	R2	Rel
SANTUARIO DELLA MADONNA DEL ROSARIO	R	R2	Rel
CONVENTO DEI CAPPUCCINI DI S. FRANCESCO D'ASSISI	R	R2	Rel
ORATORIO DI S. CATERINA E ANNESSI (EX)	R	R3	Rel
CAPPELLA GENTILIZIA BORROMEO	R	R3	Rel

CAPPELLA GENTILIZIA GALLARATI SCOTTI	R	R3	Rel
TABERNACOLO MADONNA DELLA STANGA	R	R3	Rel
MONUMENTO RELIGIOSO COLONNA DELLA PESTE	R	R4	Rel
CASCINA LODOVICA	RU	RU1	Agr
CASCINA LA CAVALIERA	RU	RU1	Agr
CASCINA VARISCO	RU	RU1	Agr
CASCINA FURBELLINA	RU	RU1	Agr
CASCINA CHIOSCO MAFFEO	RU	RU1	Agr
CASCINA	RU	RU1	Agr
CASCINA	RU	RU1	Agr
CASCINA GARIOLA	RU	RU1	Agr
CASCINA MOLGORA	RU	RU1	Agr
CASCINA MARCUSATE	RU	RU1	Agr
CASCINA BRANCO	RU	RU1	Agr
CASCINA BARAGGIOLA	RU	RU1	Agr
CASCINA GRIFALDA	RU	RU1	Agr
CASCINA FOPPA	RU	RU1	Agr
CASCINA PIGNONE	RU	RU1	Agr
CASCINA GARGANTINI	RU	RU1	Agr
CASCINA SECCO	RU	RU1	Agr
CASCINA CHIESA	RU	RU1	Agr
MUNICIPIO IN PALAZZO TROTTI E ANNESSI	S	S1	Amm
SCUOLA POPOLARE DI DISEGNO "GIUSEPPE STUCCHI" (EX)	C	S2	Aci
SCUOLA ELEMENTARE "EMANUELE FILIBERTO DUCA D'AOSTA"	S	S2	Aci
ISTITUTO RELIGIOSO DI SUORE CANOSSIANE E CHIESA DEL S. CROCIFISSO (EX IST. ORSOLINE IN S. GEROLAMO)	S	S2	Rel
OSPEDALE CIVILE	S	S3	Aci
CIMITERO	S	S5	Aci
CIMITERO MONUMENTALE DI ORENO	S	S5	Aci
TEATRO UMBERTO I (ORA CINEMA CAPITOL)	S	S7	Aci
PARCO DI VILLA GUSSI (ORA PARCO PUBBLICO COMUNALE)	S	S14	Frp
CENTRO STORICO	U	U1	Amm
CENTRO STORICO DI ORENO	U	U1	Amm
CENTRO STORICO DI VELASCA	U	U1	Amm
CENTRO STORICO DI RUGGINELLO	U	U1	Amm
AGGREGATO RURALE STORICO	U	U4	Agr
AGGREGATO RURALE STORICO	U	U4	Agr
AGGREGATO RURALE STORICO	U	U4	Agr

Orli di terrazzo art. 11

Indirizzi:

a. *nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua:*
    5. *deve essere favorito il naturale scorrimento delle acque fluviali, l'evoluzione delle relative dinamiche geomorfologiche ed ecosistemiche e la permeabilità dei terreni;*
    6. *è favorita l'attività agricola purché la stessa non produca modifiche all'assetto morfologico dei luoghi; sono fatti salvi gli interventi di miglioramento fondiario atti al buon governo delle acque meteoriche e irrigue ad esclusione di scavi e riporti di terreno la cui entità introduce un evidente grado di artificialità e di incoerenza rispetto al naturale assetto dei luoghi;*
    7. *deve essere favorita la delocalizzazione delle edificazioni esistenti;*
b. *l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi in prossimità degli orli di terrazzo, al di fuori della fascia di cui al successivo comma 4.b, non deve occluderne la vista;*
c. *l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi sui fianchi delle creste di morena, non deve superare la quota del relativo culmine impedendone la vista.*

Previsioni prescrittive e prevalenti:

a. *non sono ammesse nuove edificazioni nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua;*
b. *non sono ammesse nuove edificazioni nella porzione di territorio che comprende l'orlo di terrazzo, la sua scarpata morfologica, nonché una fascia di profondità di dieci metri a partire dall'orlo di terrazzo verso il ripiano superiore e dal piede della scarpata verso il ripiano inferiore;*
c. *non sono ammesse nuove edificazioni sul culmine delle creste di morena.*

Boschi e fasce boscate art. 12

Indirizzi:

a. *promuovere l'incremento delle aree boscate, soprattutto con finalità di barriera visuale e acustica o per la realizzazione di corridoi verdi di accompagnamento alla realizzazione di infrastrutture viabilistiche anche in funzione di misure compensative;*
b. *escludere la frammentazione delle aree boscate esistenti a seguito di interventi edificatori; l'attuazione*

di progetti infrastrutturali dovrà produrre azioni compensative a risarcimento della sottrazione di aree boscate;

c. *promuovere la connessione con le aree a verde attrezzato e i percorsi ciclo pedonali esistenti;*

d. *controllare ed eliminare le specie estranee ed infestanti;*

e. *prevedere, nel caso di tagli di elementi arborei che compromettano l'integrità dell'area boscata, nuovi impianti atti a consolidare il ruolo paesaggistico-ambientale dell'area stessa.*

Centri e nuclei storici art. 14

Indirizzi:

a. *i necessari adeguamenti tecnologici dovranno essere effettuati nel rispetto dei caratteri architettonici dell'edificato;*

b. *negli interventi tenere conto dell'intero fronte edificato e non del singolo edificio o di una porzione di esso;*

c. *negli interventi di manutenzione rimuovere gli elementi di alterazione;*

d. *gli elementi costitutivi dei centri identificati come insediamenti rurali dovranno essere rilevati e classificati per qualità tipologica e stato di conservazione dei caratteri originali per salvaguardarne i caratteri e i rapporti con le strutture del contesto agricolo, particolarmente in relazione a interventi di rifunzionalizzazione.*

Architettura civile residenziale art. 15

Indirizzi:

a. *conservare e valorizzare il rapporto fra l'architettura principale e i parchi e giardini di sua pertinenza;*

b. *promuovere la tutela dei singoli episodi e identificare nell'ambito dello strumento urbanistico una fascia di salvaguardia al fine di conservarne la fruizione visiva dagli spazi pubblici e preservarne l'immagine consolidata nella memoria dei cittadini;*

c. *attenersi quanto più possibile ai metodi della conservazione del progetto originario per preservare al meglio la struttura compositiva, i materiali e i caratteri costruttivi quali elementi testimoniali costitutivi del bene.*

Parchi e giardini storici art 16

Indirizzi:

a. *programmare gli interventi di valorizzazione dei parchi e giardini storici degradati ed abbandonati, rispettando le caratteristiche originali residue;*

b. *evitare gli usi dell'area che possano alterare o danneggiare lo stato del luogo;*

c. *conservare il rapporto originale tra parco o giardino storico e l'architettura di cui è pertinenza;*

d. *rimuovere o mitigare gli elementi di arredo e gli impianti incongruenti o limitarne l'impatto, nel caso di nuove realizzazioni, sui caratteri storici dell'architettura vegetale.*

Architettura religiosa art 17

Indirizzi:

a. *valutare l'ammissibilità degli interventi negli ambiti circostanti gli edifici religiosi in relazione alla percezione sociale del contenuto artistico/simbolico espresso da tali architetture, l'altezza dei nuovi edifici non dovrà sovrastare quella del campanile;*

b. *conservare cappelle o edicole sacre e mantenere la loro localizzazione in rapporto alla viabilità storica*

Siti archeologici art 21

Indirizzi:

nelle aree a rischio archeologico evitare gli scavi, lo spianamento o lo sbancamento di terreni con eliminazione di dossi e terrazzi. Nei casi di imprescindibile necessità, le operazioni di scavo dovranno essere effettuate in presenza di un funzionario della Soprintendenza Archeologica della Lombardia.

Architettura e manufatti della produzione agricola art. 23

Indirizzi:

a. *orientare la riqualificazione edilizia e funzionale alla conservazione dei caratteri storico tradizionali, architettonici e materici e alla salvaguardia delle relazioni fisiche e percettive con il contesto;*

b. *evitare l'accostamento di edifici dissonanti per caratteristiche dimensionali e compositive con gli episodi di maggiore caratterizzazione storica e notorietà locale;*

c. *conservare il rapporto tra la cascina e la viabilità alberata di accesso, che costituisce un asse percettivo qualificato.*

Siepi e filari art. 25

I PGT rilevano nell'apposita carta degli elementi di caratterizzazione paesaggistica allegata al piano delle

regole la presenza di filari e siepi integrativa della rilevazione contenuta nella cartografia del PTCP e promuovono azioni di sensibilizzazione e incentivazione alla loro conservazione.

Viabilità di interesse storico (IGM 1888) art. 27

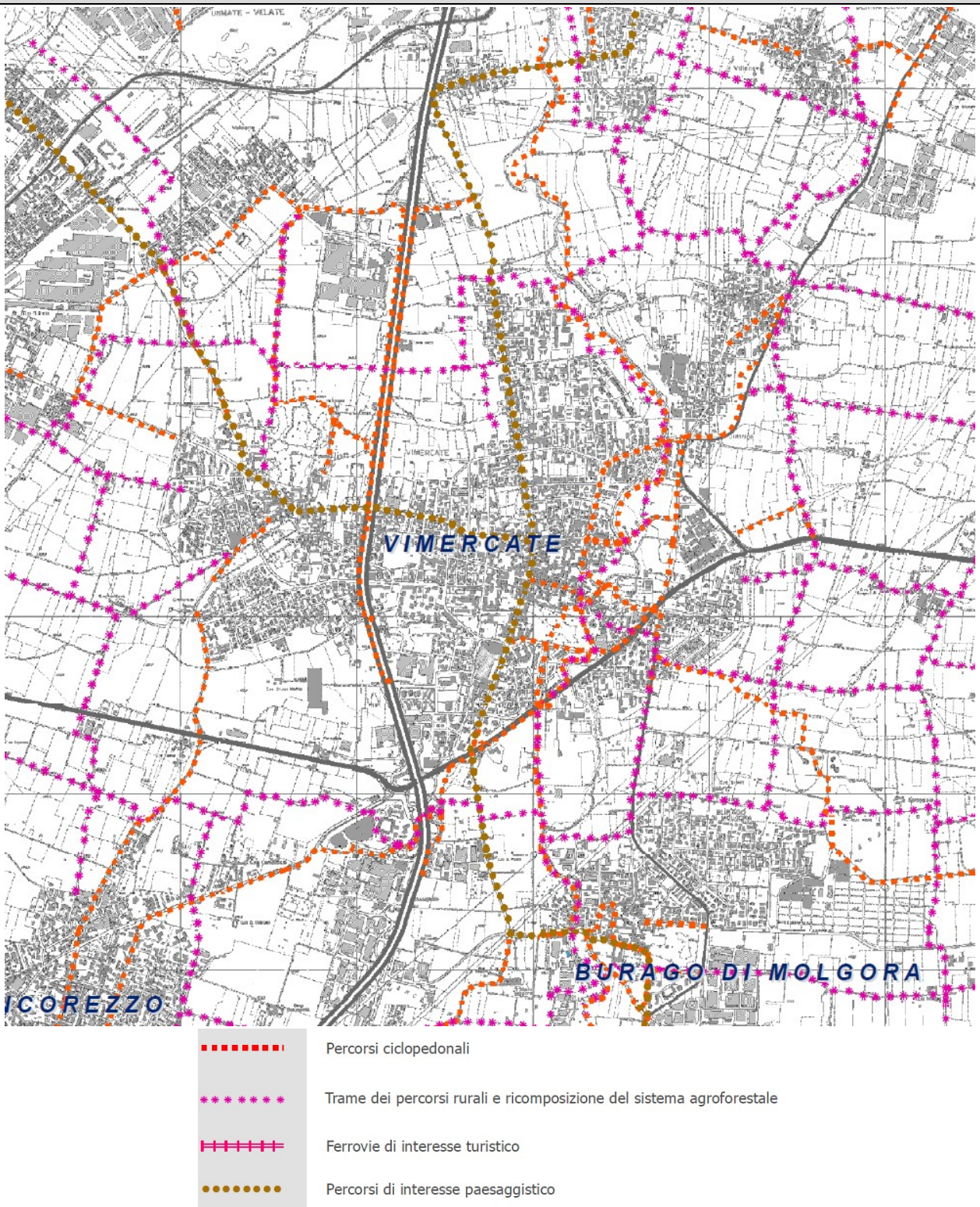
Indirizzi:

a. *i Comuni ripristinano e conservano le denominazioni stradali tradizionali, specie se connesse ad antiche direttrici viarie;*
b. *i Comuni prestano attenzione alla viabilità degli spazi centrali e quella a loro afferente favorendo la pedonalizzazione e il recupero della pavimentazione e degli arredi originari.*

Vengono individuati quali viabilità di interesse storico i seguenti tracciati:

- l'asse via Mazzini – via Aldo Motta
- l'asse viale Rota – via Pinamonte da Vimercate
- l'asse De Castilla – Cavour – via Burago – via Moriano
- l'asse via Garibaldi – via Cadorna
- l'asse via Galbussera – via Milano – via S. Maria Molgora
- l'asse via Bergamo – via Dante
- l'asse via Carlo Borromeo – Strada Comunale della Santa – via Pacinotti
- via Trento
- via per Ornago
- viale della Rimembranza
- via Velasca
- via Lodovica nel tratto finale verso Arcore
- la SP 3 nel tratto verso Bernareggio
- via San Nazzaro
- il tracciato storico della SP 2 ad est di via Adda
- strada Comunale Cascina Pignone

TAVOLA 3b – Rete della mobilità dolce



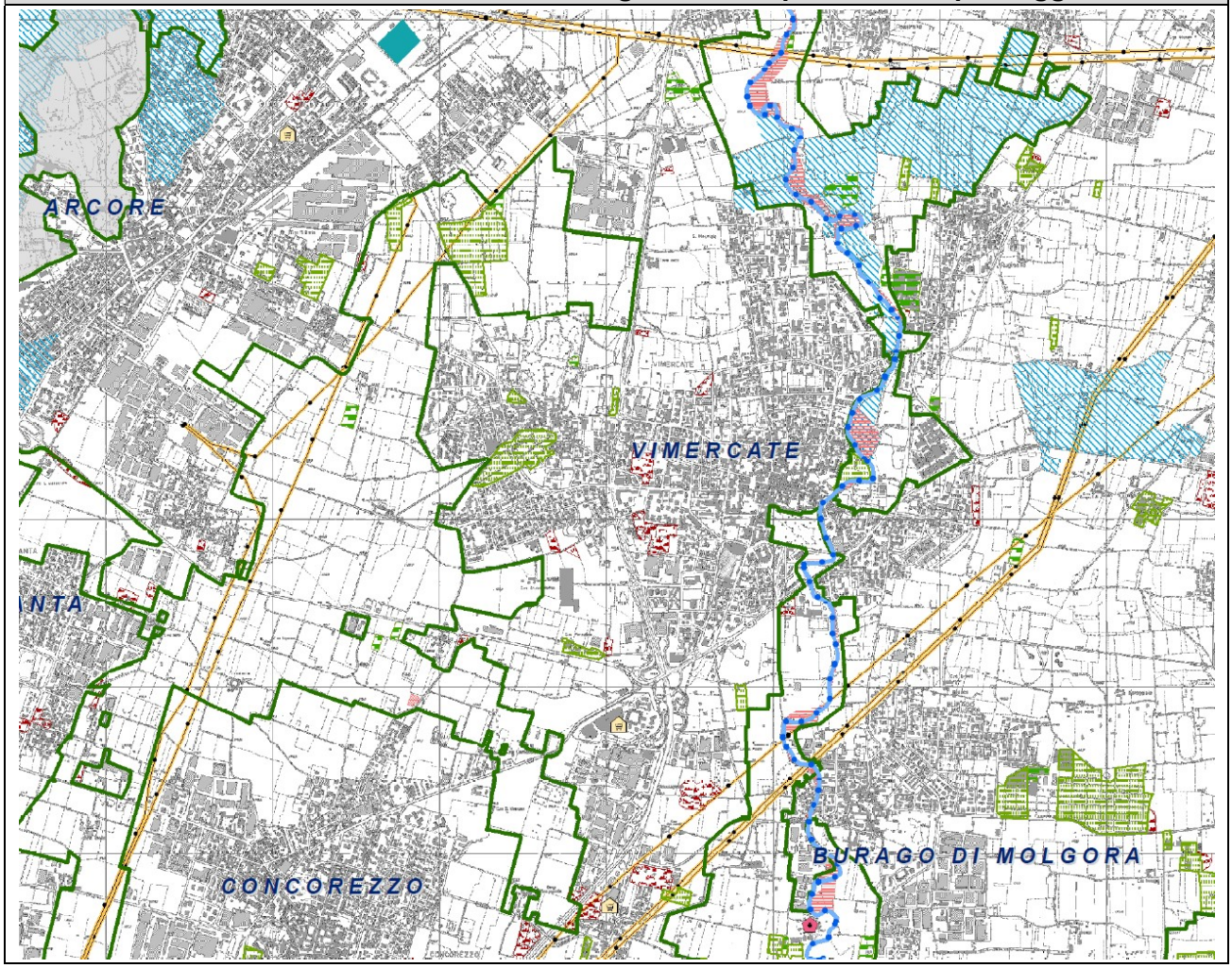
La tavola 3 del Piano dei Servizi del PGT vigente mostra come la rete di fruizione a livello comunale sia coerente in buona parte con gli indirizzi contenuti nella tavola di PTCP essendo stati già realizzati nel tempo alcuni dei tracciati prioritari.

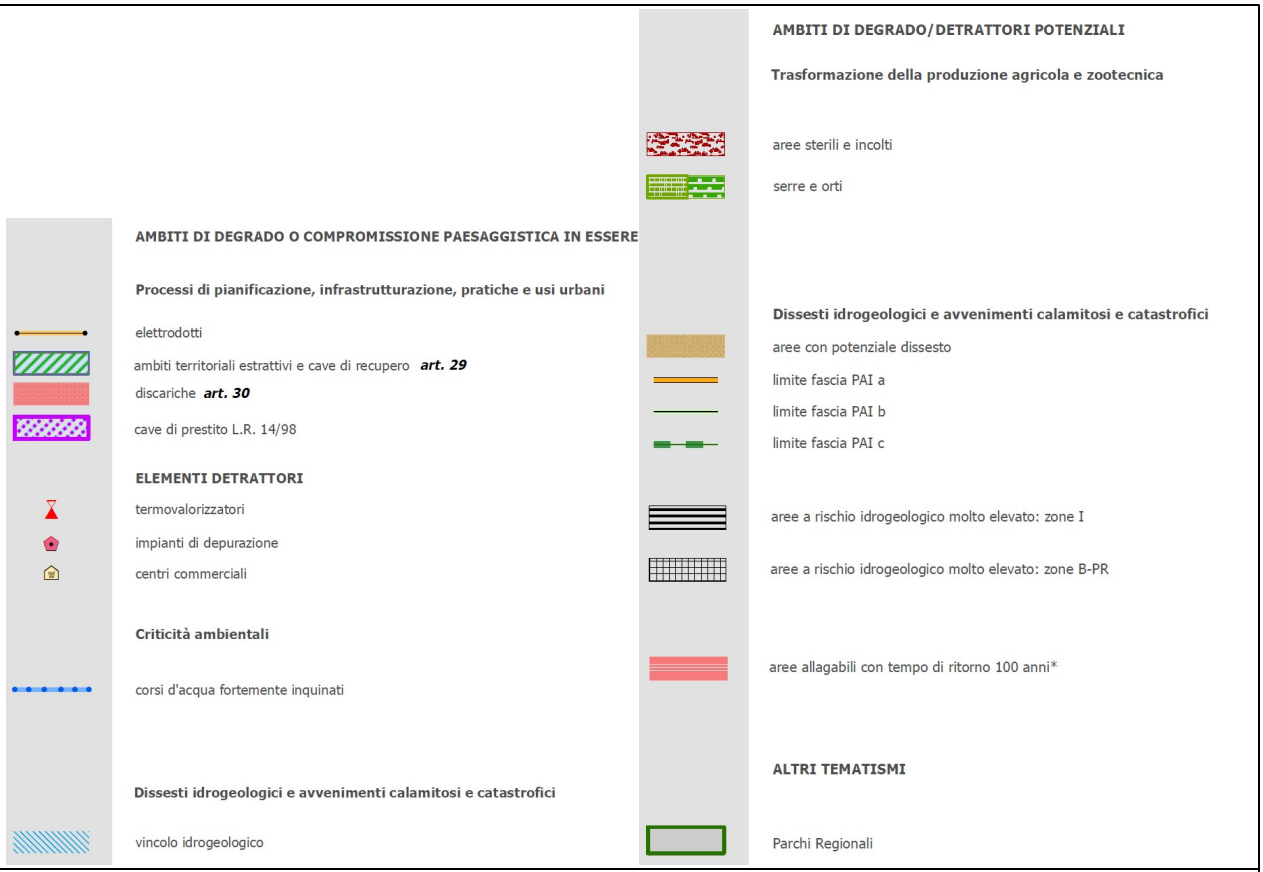
Molti dei tracciati di fruizione in ambito rurale ricadono all'interno del PLIS PANE o delle aree che sono candidate a rientrarvi.

Valgono gli indirizzi di cui all'art. 35:

a. *recuperare le infrastrutture dismesse o sottoutilizzate come parti integranti della rete;*
b. *separare la mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata;*
c. *valorizzare, in armonia con gli altri piani di azione, la rete stradale secondaria e, in particolare, quella rurale come infrastruttura dedicata alla fruizione pubblica del paesaggio;*
d. *favorire l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma e la stretta interconnessione fra trasporto pubblico locale e rete di mobilità dolce;*
e. *integrare la rete della mobilità dolce con la ricostruzione del sistema agro ambientale.*

TAVOLA 4 – Ambiti, sistemi ed elementi di degrado e compromissione paesaggistica





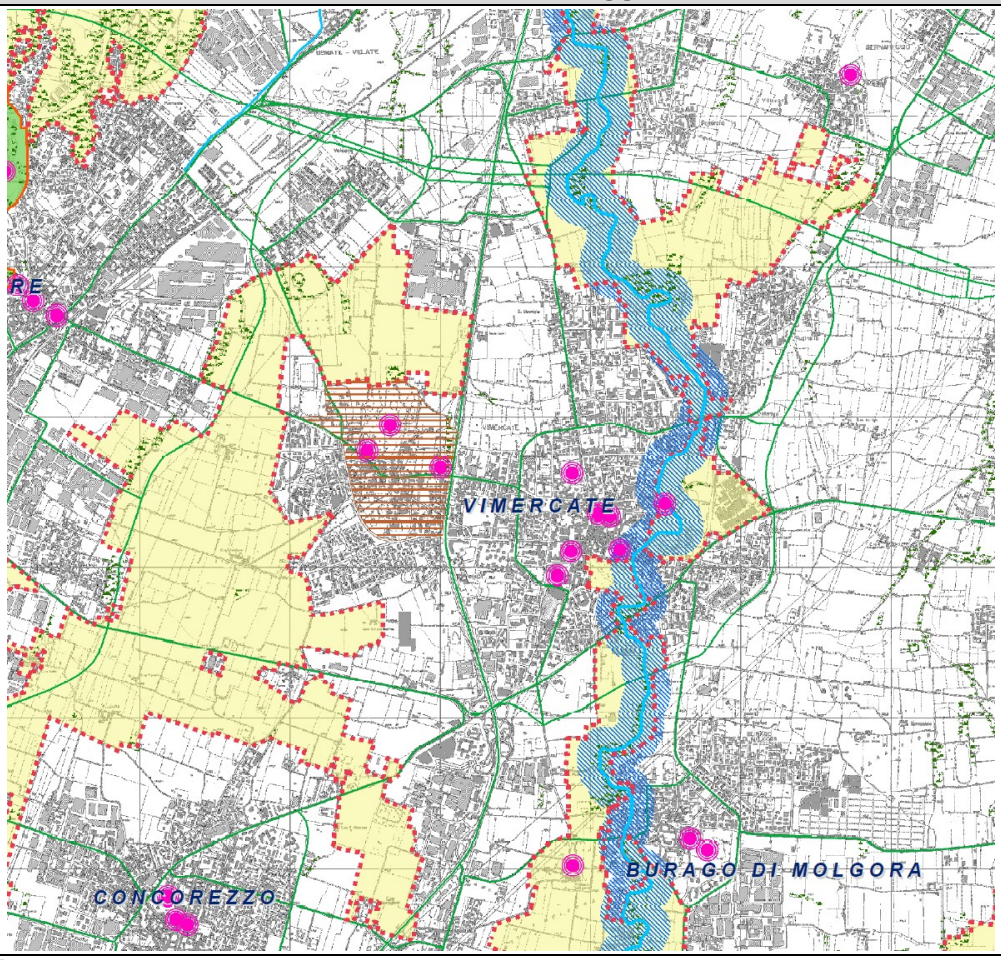
Quali ambiti di degrado o compromissione paesaggistica in essere vengono evidenziati:

- le aree attraversate dagli elettrodotti aerei per il trasporto di energia
- l'impianto di depurazione
- l'area commerciale delle Torri Bianche
- il corso del torrente Molgora qualificato come fortemente inquinato
- la presenza di aree soggette a vincolo idrogeologico nella porzione nord-est del territorio comunale

Quali ambiti di degrado potenziale si riconoscono:

- aree sterili e incolti, alcune delle quali nel tempo soggette ad interventi di recupero e riqualificazione
- serre ed orti alcuni dei quali tutt'ora in essere
- aree allagabili lungo il torrente Molgora rientranti nella trattazione del PGRA

TAVOLA 5a – Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico – ambientali



AMBITI, AREE, SISTEMI ED ELEMENTI ASSOGGETTATI A SPECIFICA TUTELA DAL CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO (DLgs. 42/04)

- beni di interesse storico-architettonico
  DLgs. 42/04 artt. 10 e 116; già L. 1089/39
- beni di interesse archeologico
  DLgs. 42/04 artt. 10 e 116; già L. 1089/39
- bellezze individue
  DLgs. 42/04 art. 136, comma 1 lettere a) e b); già L. 1497/39
- bellezze di insieme
  DLgs. 42/04 art. 136, comma 1 lettere c) e d) e art.. 157; già L.1497/39
- territori contermini ai laghi
  DLgs. 42/04 art. 142, comma 1 lettera b); già L.431/85.
- fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde
  DLgs. 42/04 art. 142, comma 1 lettera c) già L.431/85
- parchi regionali
  DLgs. 42/04 art. 142, comma 1 lettera f) già L.431/85
- foreste e boschi (PIF Vigente)
  DLgs. 42/04 art. 142, comma 1, lettera g)
- usi civici
  DLgs. 42/04 art. 142, comma 1 lettera h); già L. 431/85

AMBITI, AREE, SISTEMI ED ELEMENTI ASSOGGETTATI A SPECIFICA TUTELA DALLA RETE NATURA

- Siti di Importanza Comunitaria (SIC)
  Direttiva 92/43/CEE 'Habitat'

SISTEMA DELLE AREE PROTETTE

- parchi naturali
  (L.394/91)
- monumenti naturali
  (L.86/83)
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale riconosciuti (PLIS)
  (L.86/83)

AMBITI, AREE, SISTEMI ED ELEMENTI ASSOGGETTATI A SPECIFICA TUTELA DALLA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA REGIONALE

- canale Villoresi e naviglio di Paderno
  PPR. art. 21
- ambito PTRA Navigli Lombardi
  Del. C.R. n° IX/72 del 16/11/2010

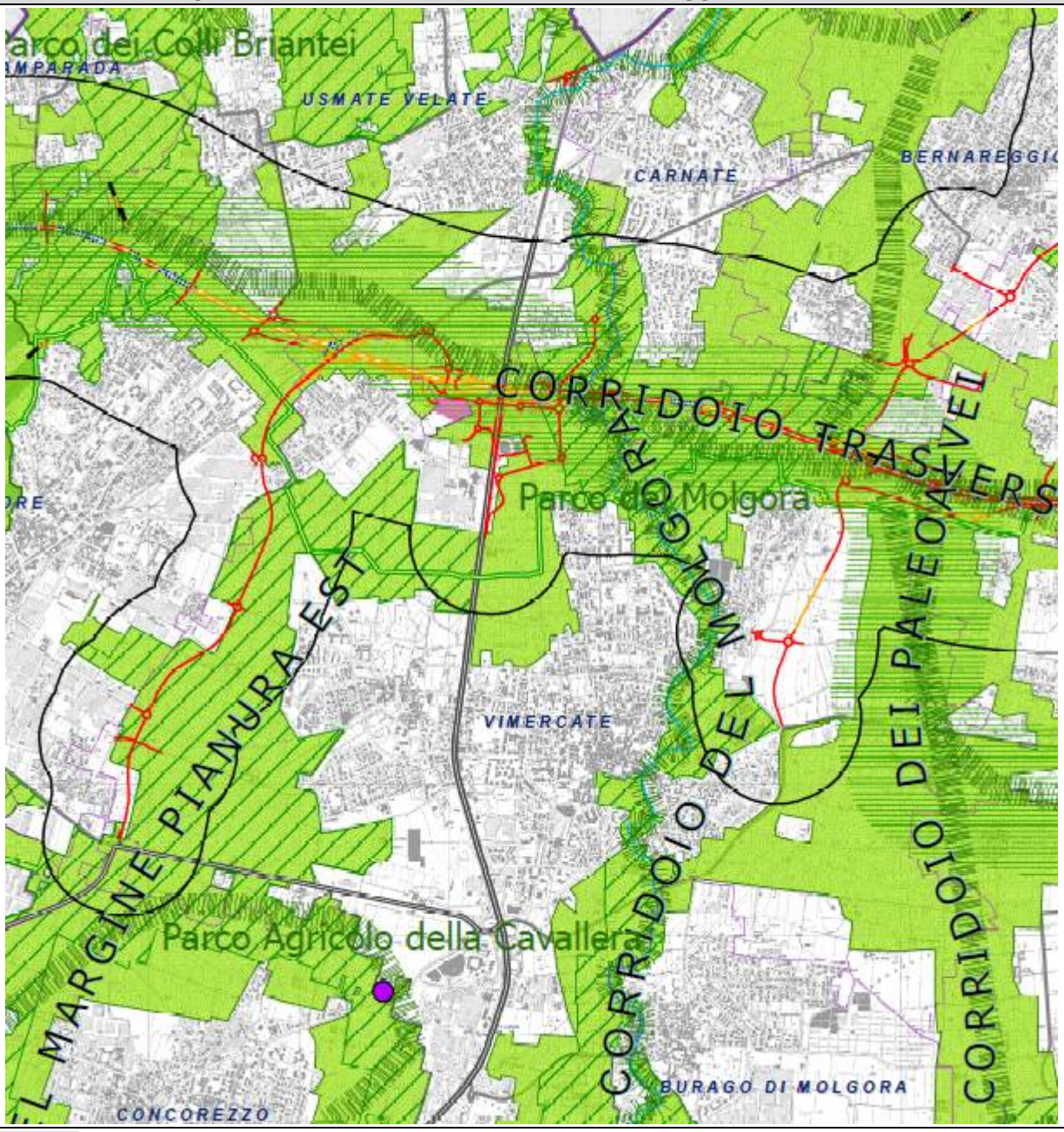
I vincoli di carattere paesaggistico indicati in tavola sono:

- Fascia di 150 m dalle sponde del torrente Molgora
- Aree boscate sviluppate lungo il torrente Molgora ed alle estremità est ed ovest del territorio comunale
- Area di notevole interesse pubblico corrispondente al nucleo di Oreno

Cui si aggiungono i beni architettonici oggetto di vincolo già elencati nel paragrafo analitico dedicato alla componente paesaggio.

La tavola individua anche i confini dei PLIS così come definiti all'epoca di redazione del PTCP.

TAVOLA 6a – Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio



RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA *art. 31*

RETE VERDE DI RICOMPOSIZIONE PAESAGGISTICA NEI PARCHI REGIONALI (L.R. 86/83)

DELIMITAZIONE DEL CORRIDOIO TRASVERSALE DELLA RETE VERDE *art. 32*

ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA PROVINCIALE art.31

Corridoi ecologici primari

Corridoi ecologici secondari

Varchi funzionali

Elementi di interruzione della continuità (barriere)

La Rete Ecologica Provinciale nel territorio di Vimercate individua 5 corridoi ecologici secondari: tre in senso nord-sud (corridoio del margine di pianura est; corridoio del Molgora; corridoio dei paleoalvei) e due in senso est-ovest (corridoio trasversale [conseguente alla realizzazione della Pedemontana] e corridoio

meridiano Lambro-Adda).

Questi elementi si sovrappongono alla rete del verde di ricomposizione paesaggistica che, per il territorio di Vimercate, corrisponde alle aree che ricadono nel Parco Agricolo Nord Est ed alla maggior parte delle aree rurali.

I riferimenti sono gli articoli 31 e 32 delle NdA:

Art. 31 - Rete verde di ricomposizione paesaggistica (RV)

Previsioni prescrittive e prevalenti:

1. *all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, […], non possono essere realizzate nuove edificazioni e opere che comportino l'impermeabilizzazione del suolo. Sono comunque fatte salve le previsioni del titolo terzo della parte seconda della legge regionale 12/2005 per le aree ricomprese all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico nonché le previsioni degli atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP e la viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile; è ammessa l'eventuale applicazione di strumenti perequativi, […]; in ogni caso, le aree oggetto di perequazione, quali aree cedenti i diritti edificatori, dovranno mantenere destinazioni d'uso compatibili con la finalità ecologica ed ambientale della rete verde di ricomposizione paesaggistica;*
2. *i progetti di nuova edificazione (inclusi gli interventi di tipologia infrastrutturale e le opere pubbliche), previsti da atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica, ed i progetti di viabilità di interesse sovracomunale dovranno contemplare interventi di mitigazione (tra i quali la realizzazione di passaggi faunistici) e compensazione territoriale, garantendo in ogni caso che non venga compromessa la continuità e la funzionalità ecologica del corridoio stesso. Per gli ambiti assoggettati a pianificazione attuativa e per la realizzazione di infrastrutture e attrezzature di servizio pubblico o di interesse generale, la misura di compensazione consiste, oltre alle dotazioni di legge, nell'assoggettamento a servitù di uso pubblico ovvero nella cessione gratuita al Comune di aree nella misura minima, non monetizzabile, di un metro quadrato per ogni metro quadrato di superficie fondiaria ossia di aree di concentrazione fondiaria, da intendersi quali aree di sedime degli edifici e spazi esterni di pertinenza privata. Le predette aree di compensazione possono essere individuate esternamente all'ambito attuativo, devono essere prioritariamente individuate in aree contigue agli ambiti di intervento di trasformazione, all'interno della Rete verde o degli Ambiti di interesse provinciale di cui all'art.34 e destinate a interventi di riqualificazione ambientale e di forestazione;*
3. *all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari;*
4. *laddove la rete verde si sovrappone agli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, è ammesso quanto previsto al comma 3 dell'art.6;*
5. *all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica sono consentiti ampliamenti dei cimiteri esistenti;*
6. *all'interno della rete verde di ricomposizione paesaggistica sono ammessi interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili.*

Contenuti minimi degli atti di PGT:

a. *i Comuni provvedono, […], alla eventuale ridefinizione della rete verde di ricomposizione paesaggistica con facoltà di apportare modifiche all'individuazione effettuata dal PTCP limitatamente ai seguenti casi:*
   - *rettifiche ossia correzioni di errori evidenziati da oggettive risultanze riferite alla scala comunale;*
   - *miglioramenti ossia integrazioni che, garantendo la continuità della rete, assicurino più efficacemente il conseguimento degli obiettivi del Piano.*

   Le modifiche comunali:
   - *non possono riguardare aree ricomprese all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico;*
   - *devono essere motivate anche dal punto di vista ecologico;*
   - *devono garantire la valenza di connessione ecologica degli ambiti interessati;*

b. *definizione degli interventi di mitigazione e di compensazione territoriale di cui al comma 3.b;*

c. *i Comuni, in sede di redazione del PGT, provvedono all'individuazione delle reti ecologiche comunali […]*

Art. 32 – Corridoio trasversale della rete verde di ricomposizione paesaggistica (CTRV)

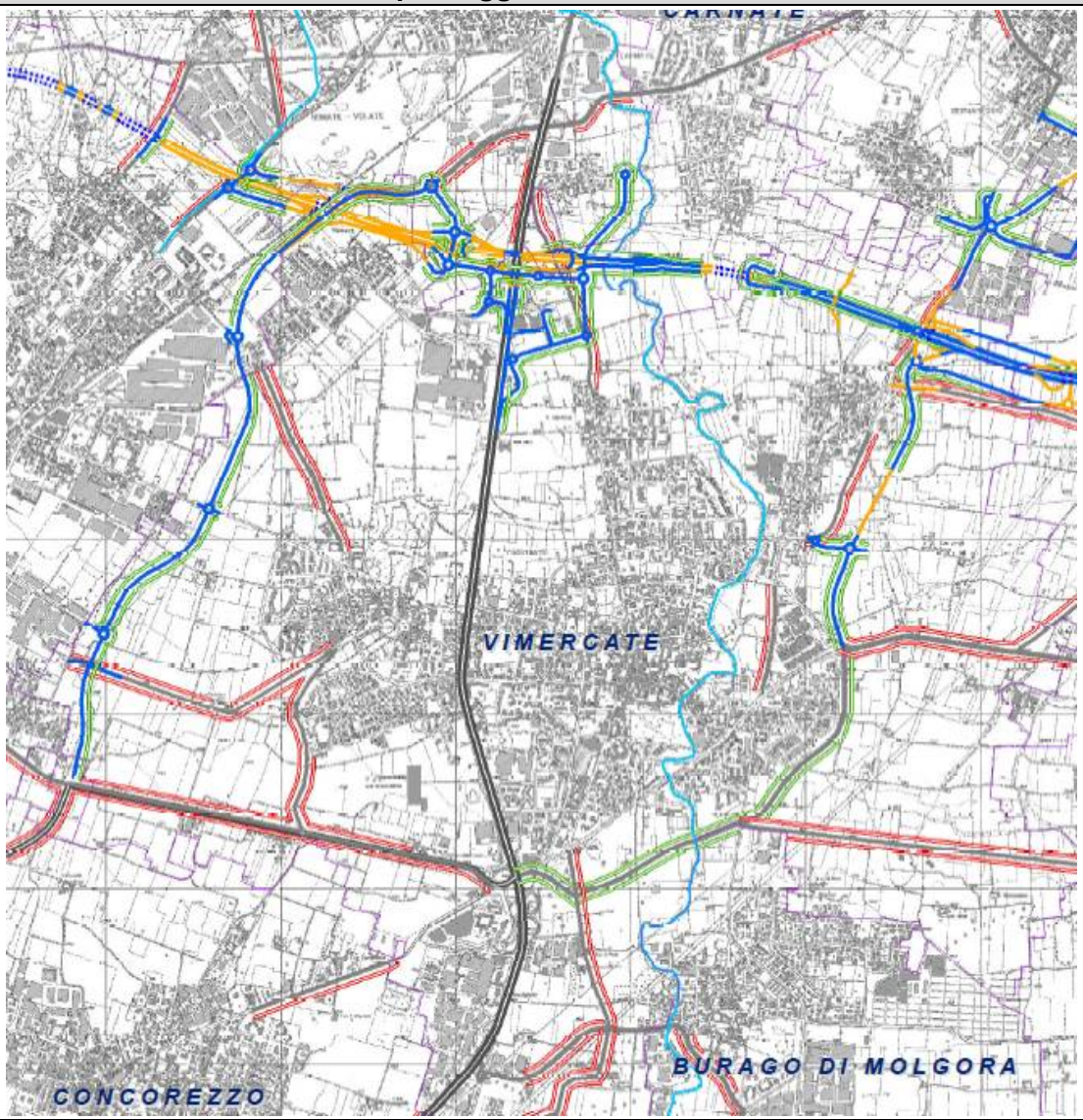
Il corridoio trasversale della rete verde di ricomposizione paesaggistica, interessato dal tracciato dell'autostrada Pedemontana, coincide con la porzione di rete verde contenuta entro una fascia di 1.000 metri per lato dall'asse del tracciato principale e di 500 metri per lato dall'asse delle opere connesse; tale fascia è rappresentata sulla tavola 6a.

Il corridoio trasversale della rete verde di ricomposizione paesaggistica ha rilevanza paesaggistico-territoriale sovralocale.

Indirizzi:

a. *definire una organizzazione territoriale che, a partire dall'infrastruttura autostradale, coniughi le esigenze di valorizzazione territoriale ed economica con quelle di tutela ambientale e paesaggistica;*
b. *salvaguardare e valorizzare, soprattutto sotto il profilo paesaggistico/ambientale, le aree libere con termini all'infrastruttura autostradale, potenziando le connessioni verdi;*
c. *avviare un processo di contenimento del consumo di suolo.*

TAVOLA 6b – Viabilità di interesse paesaggistico



tratti panoramici lungo la viabilità esistente ***art. 28***

tratti panoramici lungo la viabilità di nuova realizzazione ***art. 28***
(previsioni dello scenario programmatico)

Sono riconosciute valenze panoramiche ai seguenti tracciati:

- SP 2
- SP 45
- via Lodovica
- via della Santa
- via del Salaino
- via S. Maria Molgora
- via per Ornago
- via Adda (lato ovest)
- via Goito (lato est)
- via Motta nel tratto extraurbano
- tracciati complementari del sistema stradale Pedemontano

L'articolo delle NdA di riferimento è il n. 28:

3. Previsioni prescrittive e prevalenti:

a. *nella fascia di rispetto delle strade panoramiche, […], non possono essere realizzate nuove edificazioni. Sono comunque fatte salve le previsioni degli atti di pianificazione urbanistica comunale vigenti alla data di adozione del PTCP; è ammessa l'eventuale applicazione di strumenti perequativi, anche sulla base dei criteri che verranno stabiliti dalla Provincia con apposito provvedimento;*
b. *lungo le strade panoramiche è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari.*

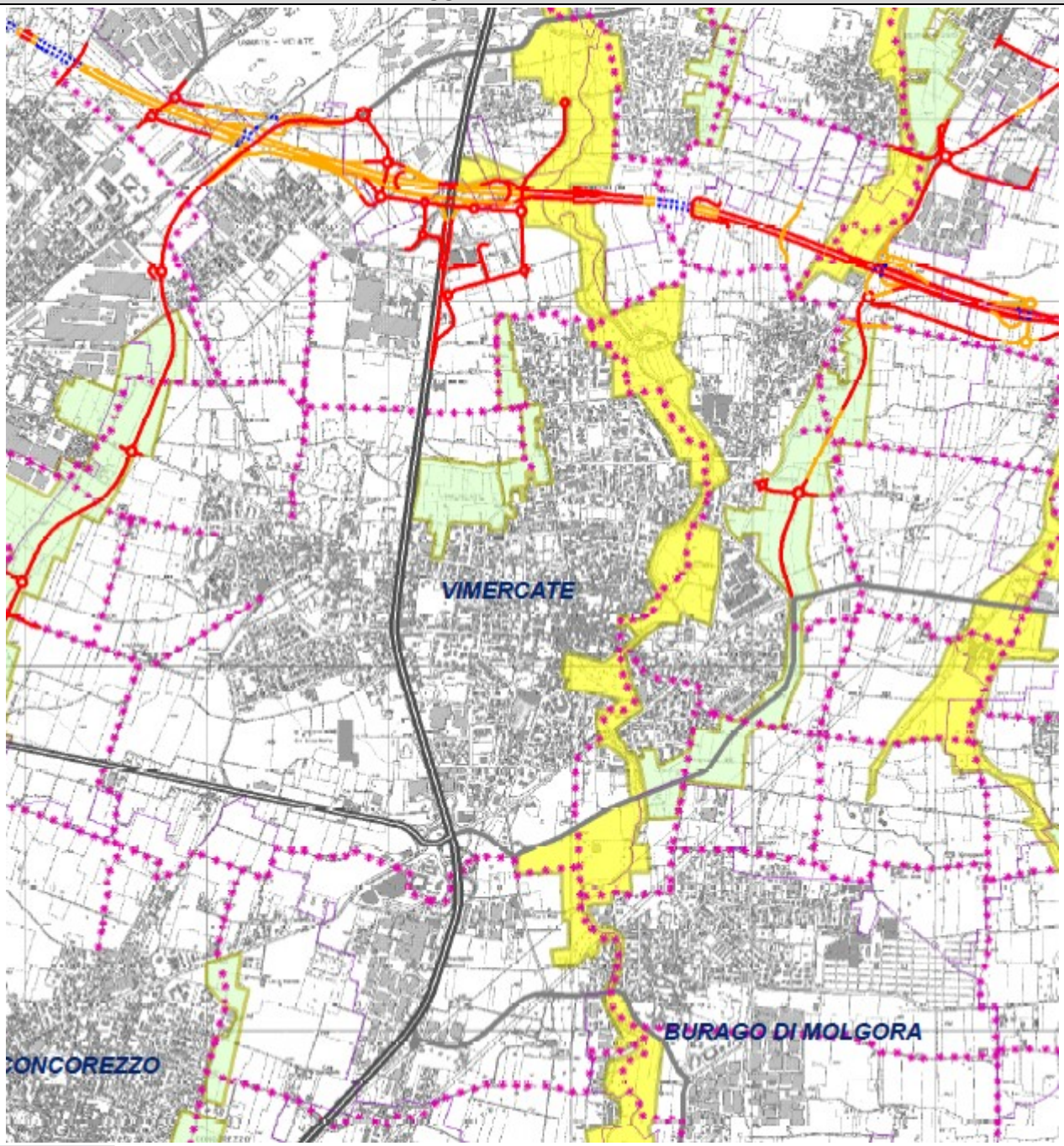
4. Indirizzi:

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

5. Contenuti minimi degli atti di PGT:

a. *i Comuni individuano adeguate fasce di rispetto lungo le strade panoramiche, la cui ampiezza è valutata in relazione ai caratteri paesaggistici del contesto di cui tutelare la percepibilità, e definiscono la relativa disciplina di tutela;*
b. *i Comuni possono individuare strade panoramiche di rilevanza comunale, da sottoporre ad analoga tutela;*
c. *i Comuni individuano - nel piano dei servizi - e disciplinano - nel piano delle regole - la rete delle strade rurali d'interesse pubblico, composta dalla rete di strade vicinali, consortili e comunali d'equipaggiamento degli spazi aperti, disponendo che le strade rurali non possano essere trasformate nell'uso, siano mantenute prioritariamente nella pavimentazione priva di manto bitumato e vengano precluse al traffico motorizzato, fatta eccezione per i mezzi agricoli e di servizio;*
d. *i Comuni prevedono azioni di valorizzazione, riqualificazione e salvaguardia del contesto paesaggistico dei tracciati e delle strade di cui al comma 1.c..*

TAVOLA 6c – Ambiti di azione paesaggistica



Ambiti di riqualificazione ***art.33***

Maglia di primo appoggio ***art.33***

Ambiti di potenziamento della naturalità
dei corridoi fluviali e vallivi

Ambiti di riorganizzazione della
relazione fra paesaggio agricolo e urbanizzato

In corrispondenza delle aree nelle quali ricade il progetto di realizzazione della viabilità di connessione al sistema Pedemontano, dell'area situata tra il confine nord del nucleo di Vimercate e la tangenziale est e del lato est della SP 2, sono individuati ambiti di riorganizzazione della relazione fra paesaggio agricolo e urbanizzato.
Il corso del torrente Molgora e le aree adiacenti sono invece individuati quali ambiti di potenziamento della naturalità dei corridoi fluviali e vallivi.

Gli elementi fanno capo all'art. 37 delle NdA:

2. La Provincia, […], d'intesa con i Comuni interessati, predispone programmi di azione paesaggistica aventi come obiettivo la riqualificazione e la valorizzazione del paesaggio e volti alla definizione delle regole di carattere sovracomunale e degli atti programmatici idonei a perseguire gli obiettivi del PTCP.[…]

4. Indirizzi:

i programmi di azione paesaggistica devono contenere norme e procedure:

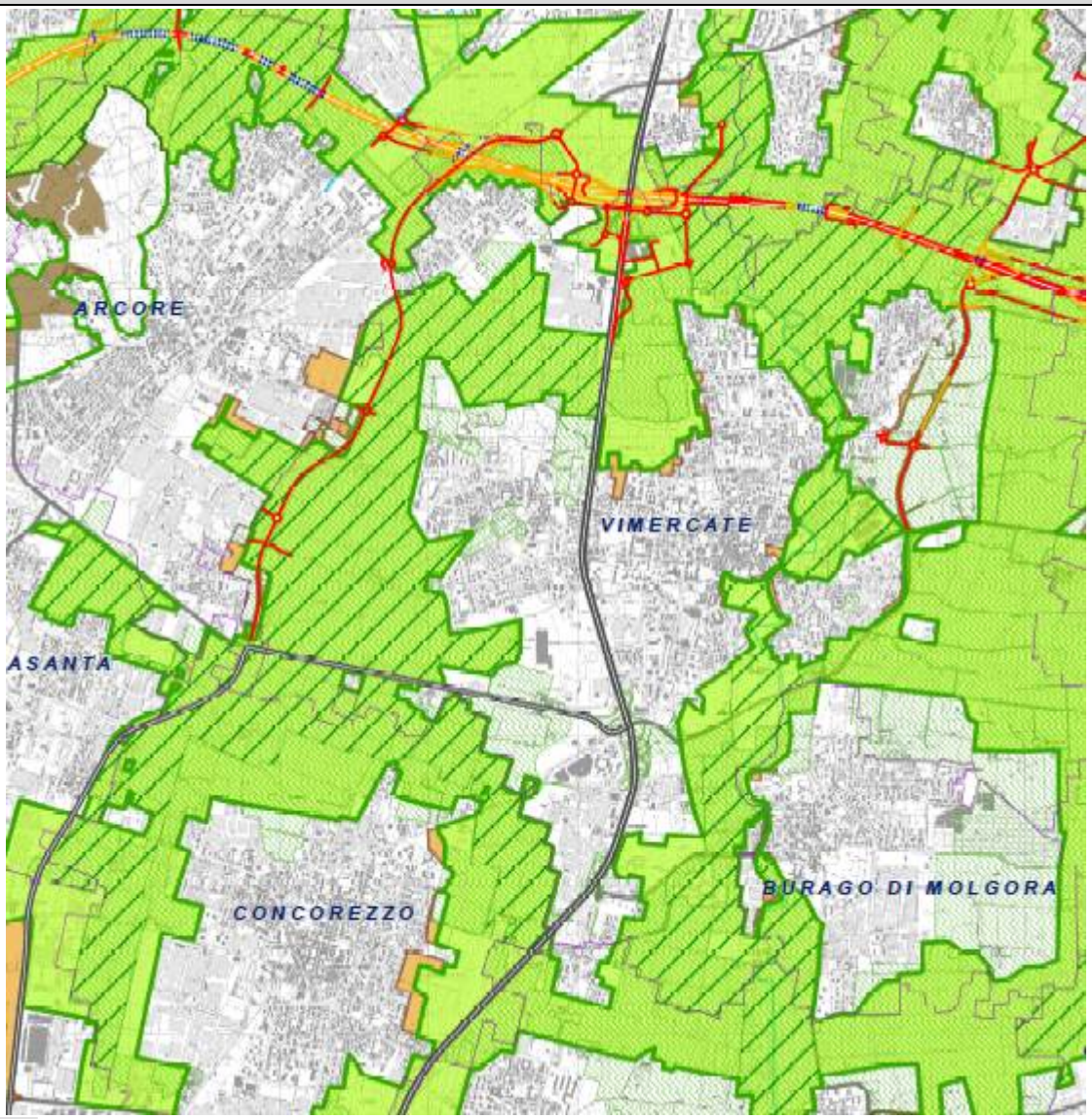
a. relativamente agli Ambiti di riqualificazione paesaggistica, per:

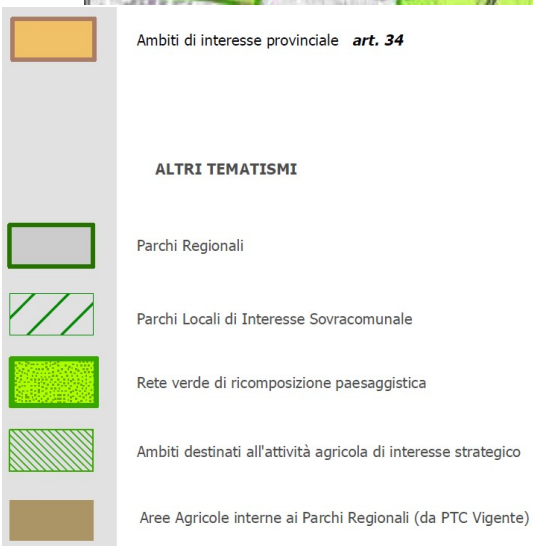
- *recuperare e risanare le aree dismesse o degradate e gli edifici o monumenti in deperimento o da riqualificare;*
- *conservare i caratteri costitutivi del paesaggio agrario e naturale ancora riconoscibili;*
- *ampliare le superfici destinate a parchi pubblici e valorizzare l'accessibilità pedonale della trama dei percorsi rurali;*
- *provvedere all'ordinata distribuzione dei valori edificabili o di altri interventi trasformativi associata ad adeguate misure di compensazione territoriale;*

b. relativamente alla Maglia di primo appoggio paesaggistico, per:

- *riforestare e rinaturalizzare le sponde dei corsi d'acqua naturali e artificiali;*
- *ricomporre la vegetazione ed i modellamenti del suolo del paesaggio agrario tradizionale;*
- *recuperare e riqualificare gli edifici rurali ed i monumenti in abbandono o in stato di degrado;*
- *stipulare convenzioni fra Enti pubblici e operatori agricoli per il raggiungimento degli obiettivi del piano.*

TAVOLA 6d – Ambiti di interesse provinciale





Sono individuati ambiti di interesse provinciali corrispondenti ad aree di limitata estensione qualificate come completamenti della maglia verde concentrate soprattutto a nord e ad est del nucleo di Vimercate.
L'articolo di riferimento è il 34:

Art. 34 - Ambiti di interesse provinciale (AIP)

1. La tavola 6d individua, con valore prescrittivo e prevalente, all'interno degli ambiti di azione paesaggistica e all'esterno dell'attuale individuazione degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, della rete verde di ricomposizione paesaggistica, dei parchi regionali e dei PLIS, gli ambiti di interesse provinciale. Tali ambiti sono da ritenersi strategici dal punto di vista paesaggistico per il mantenimento di spazi inedificati fra tessuti urbanizzati limitrofi e per conservare l'identità propria di ogni nucleo urbano. […]

Previsioni prescrittive e prevalenti:

a. Per l'attuazione del Ptcp, ai sensi dell'art.15.7bis della LR 12/2005, l'eventuale individuazione di superficie urbanizzabile (come specificata al comma 4 dell'art.46) all'interno di ambiti di interesse provinciale, necessita di azioni di coordinamento definite dalla Provincia d'intesa con i Comuni interessati.

b. Nei casi di cui al precedente punto a. le previsioni urbanistiche degli ambiti di interesse provinciale vengono definite, in coerenza con gli obiettivi del PTCP, dalla Provincia d'intesa con i Comuni mediante gli istituti previsti dall'ordinamento giuridico.

Gli ambiti di interesse provinciale rappresentati sulla tavola 6d sono da considerarsi, ai fini dell'intesa, ambiti minimi di pianificazione.

L'individuazione degli ambiti di interesse provinciale non produce effetti sull'individuazione e sulla disciplina delle aree destinate all'agricoltura previste dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di approvazione del Ptcp, così come sulla eventuale procedura di riconoscimento o modificazione di perimetri dei Parchi locali di interesse sovracomunale e sulla viabilità di rilevanza sovracomunale esistente o prevista.

Si considerano attuate le previsioni il cui strumento attuativo sia già stato adottato dall'organo competente, o per i quali sia stato attivato l'intervento sostitutivo come previsto dall'art.14 della LR 12/2005, e quelle il cui titolo abilitativo sia efficace alla data di approvazione del Ptcp.

c. Eventuali superfici urbanizzabili, stabilite in sede di intesa, dovranno comunque prevedere:

- *la conservazione del suolo libero in misura del tutto prevalente. È suolo libero, come definito al paragrafo 2.1 dei Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo del PTR, il suolo libero nello stato di fatto naturale, indipendentemente dalle previsioni dei PGT. La prevalenza è determinata al netto del suolo già urbanizzato interno all'ambito;*
- *una localizzazione dell'edificazione che garantisca la conservazione di suolo libero circostante appoggiandosi al tessuto urbano già esistente;*
- *misure di compensazione territoriale.*

c.bis Non necessita dell'azione di coordinamento di cui al comma 3.a l'individuazione di superficie urbanizzabile (come specificata al comma 4 dell'art.46) qualora, garantita la coerenza con gli obiettivi di cui al comma 2 e con quanto indicato al precedente punto c, sussistano entrambe le seguenti condizioni:

- *l'ambito minimo di pianificazione giace interamente sul territorio di un unico comune;*
- *l'ambito minimo di pianificazione è di estensione inferiore ai 10.000 mq.*

Nel caso in cui il rispetto di tali condizioni comporti variante agli atti di Pgt, o sia verificato nel contesto di una variante di Pgt, la variante è soggetta alla valutazione di compatibilità al Ptcp.

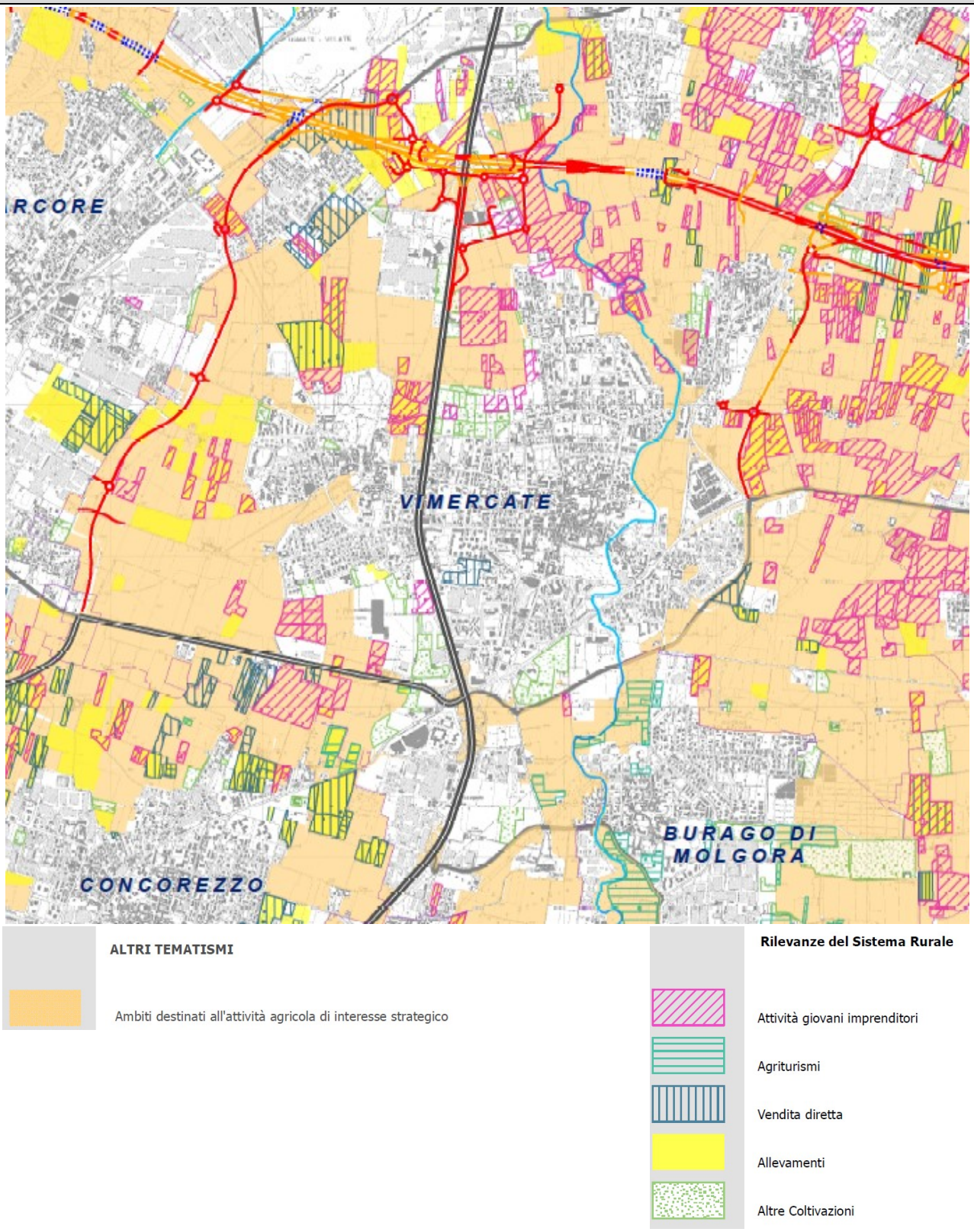
Nel caso in cui le previsioni degli atti di Pgt siano valutate dal Comune coerenti con gli obiettivi dell'art.34 e rispondenti alle condizioni sopra fissate, il Comune ne prende atto e trasmette tale valutazione alla Provincia, che si esprime in merito entro 30 giorni; in caso di mancata espressione, la stessa dovrà intendersi come favorevole.

c.ter Non rilevano, ai fini dell'applicazione della disciplina del presente comma, gli ambiti di interesse provinciale di estensione pari o inferiore a 100 mq.

c.quater In sede di azione di coordinamento l'ambito di intesa può essere esteso ad aree non comprese nell'ambito di interesse provinciale di riferimento purché, sentiti tutti gli enti coinvolti, ciò non determini una diminuzione delle previsioni di tutela contenute nel Ptcp.

d. all'interno degli ambiti di interesse provinciale è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari.

TAVOLA 7a – Rilevanze del sistema rurale



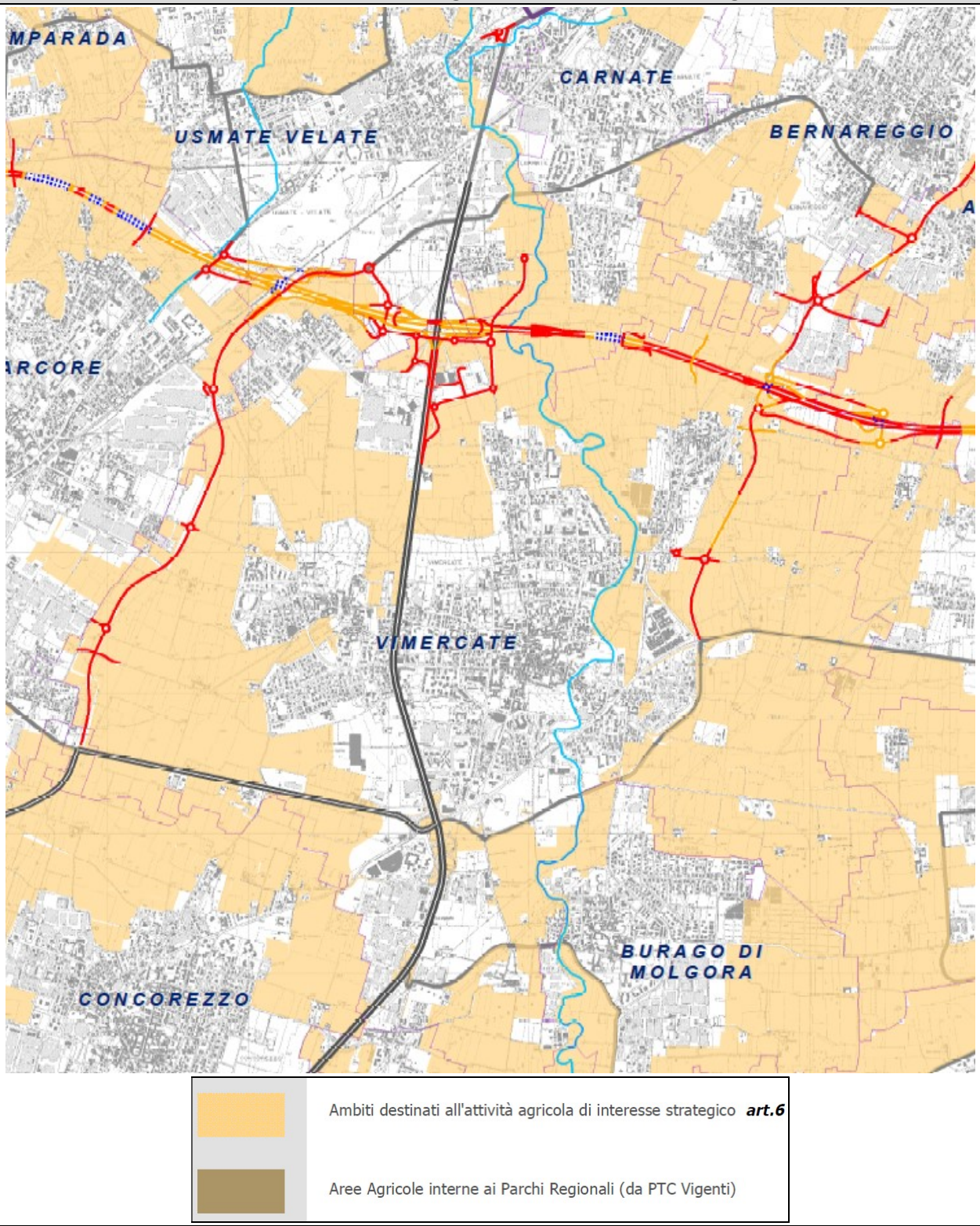
Sono individuate quali rilevanze del sistema rurale attività di giovani imprenditori, allevamenti ed attività di vendita diretta.

L'articolo delle NdA di riferimento è il n. 7 che disciplina le modalità di individuazione delle aree destinate all'agricoltura da parte dei Comuni:

2. L'individuazione delle aree destinate all'agricoltura tiene conto dei criteri di cui alla DGR n.8/8059 del 19 settembre 2008 e, in particolare, dei seguenti criteri:

a. *favorire la diffusione ed il potenziamento dell'azienda produttiva specializzata, strutturata e competitiva, orientata al prodotto con metodologie ad elevata compatibilità ambientale e con pratiche colturali rivolte al miglioramento della qualità merceologica, della salubrità e della sicurezza alimentare dei prodotti;*
b. *tutelare le aziende multifunzionali, ossia le aziende orientate all'offerta dei servizi agronomici ambientali e ricreativi;*
c. *conservare il sistema dei suoli agricoli produttivi escludendone la compromissione a causa dell'insediamento di attività non connesse alle attività agricole;*
d. *mantenere e favorire la continuità delle aree agricole e dei sistemi agroforestali, anche con riferimento alle previsioni dei Comuni confinanti nonché in relazione alla presenza della rete verde di ricomposizione paesaggistica e all'esigenza di contrastare i fenomeni di conurbazione e di saldatura degli insediamenti urbani, valorizzando in particolare il ruolo dell'attività agricola nelle aree di frangia periurbana;*
e. *disincentivare i processi di frammentazione del sistema poderale delle aziende agricole prestando particolare attenzione al disegno delle infrastrutture stradali;*
f. *valorizzare la presenza di attività di tipo agrituristico e didattico o di vendita diretta di materie prime prodotte in azienda ed in generale di attività legate alla multifunzionalità del settore agroforestale;*
g. *favorire la produzione di prodotti agroalimentari tradizionali o tipici (marchi Doc, Docg, Igp, Dop) o di materie prime la cui lavorazione concorrerà alla produzione degli stessi;*
h. *consolidare la presenza di elementi distintivi del paesaggio agricolo tradizionale, di edifici e manufatti di valore storico (cascine, mulini, opere idrauliche, etc);*
i. *incentivare la presenza di aree agroforestali che svolgono azioni di protezione ambientale e di presidio idrogeologico.*
j. *favorire l'uso agricolo delle aree contigue ai Parchi Regionali.*

TAVOLA 7b – Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico



La quasi totalità delle aree non urbanizzate dell'ambito oggetto di analisi vengono identificate come ambiti agricoli strategici che rispondono a quanto disposto all'art. 6 delle norme:

3. Interventi altresì ammessi all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico:

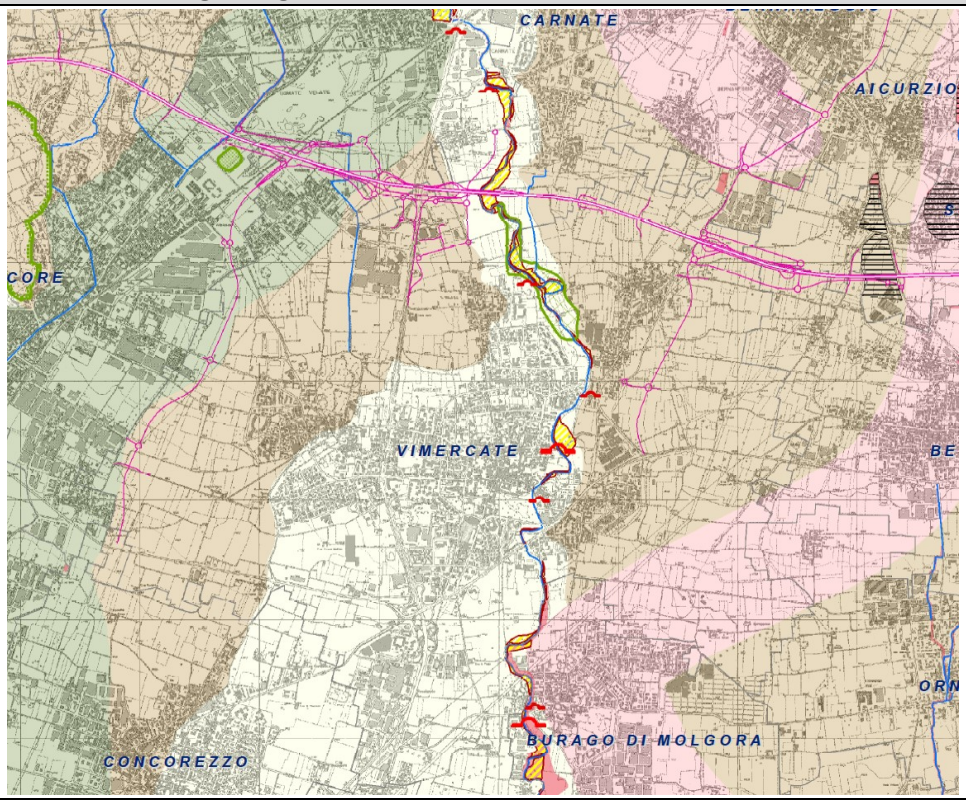
a. impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, se funzionali all'esercizio dell'attività agricola, nonché impianti di trattamento della frazione organica compreso il compostaggio verde; il piano provinciale di gestione dei rifiuti disciplina le modalità e i limiti;

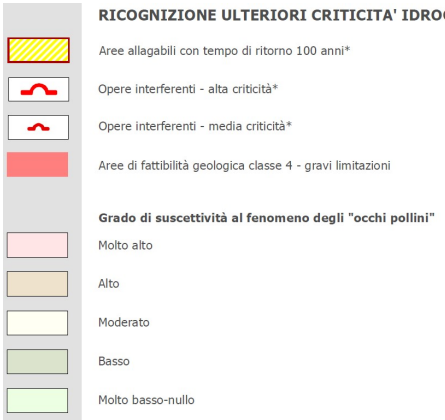
b. viabilità interpoderale funzionale all'esercizio dell'attività agricola e funzionale alla mobilità ciclopedonale e viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile;

c. interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili.

6. Gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico sono assoggettati ad usi, tutele e valorizzazioni compatibili con le disposizioni del PTCP e, laddove esistenti, degli atti di programmazione e pianificazione regionale.

TAVOLA 8 – Assetto idrogeologico





Il grado di suscettività al fenomeno degli "occhi pollini" risulta moderato nella fascia centrale dei territorio comunale, mentre alto nelle fasce laterali est ed ovest.

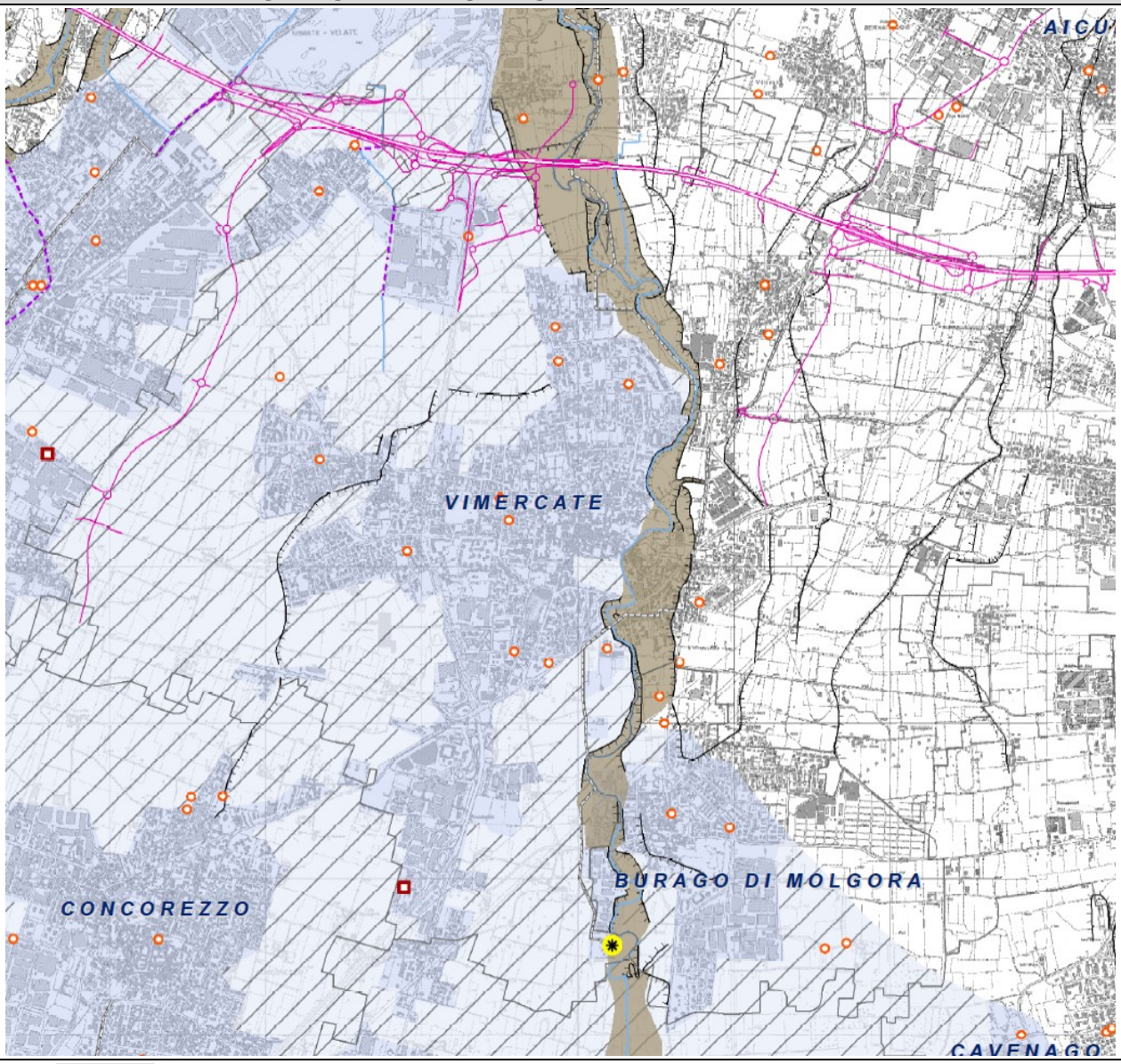
Tale particolarità geologica è già considerata nella Componente Geologica comunale che accompagna il PGT vigente e sarà eventualmente aggiornata ai sensi delle più recenti indagini effettuate sul territorio provinciale

L'articolo delle NdA di riferimento è il n. 8:

Indirizzi:

utilizzare - a meno che sia dimostrata l'inapplicabilità - tecniche di ingegneria naturalistica per gli interventi, ove necessari, di messa in sicurezza e di consolidamento realizzati nelle aree di dissesto idrogeologico, nel rispetto della naturale permeabilità dei terreni, dei valori paesaggistici locali e degli aspetti naturalistico ecologici tipici dell'intorno.

TAVOLA 9 – Sistema geologico e idrogeologico



SISTEMA DELLE ACQUE SUPERFICIALI *art.10*

Reticolo idrografico naturale

Reticolo idrografico artificiale

SISTEMA DELLE ACQUE SOTTERRANEE *art.9*

Pozzi pubblici

Area di ricarica degli acquiferi

Aree di ricarica diretta degli acquiferi

SISTEMA DI COLLETTAMENTO/DEPURAZIONE

Collettori

Impianti di depurazione esistenti

Industrie a Rischio d'Incidente Rilevante (Fonte Regione Lombardia - marzo 2011)

ELEMENTI GEOMORFOLOGICI *art.11*

Ambiti vallivi dei corsi d'acqua

Orli di terrazzo

Creste di morena

Geositi di rilevanza regionale

Geositi di rilevanza provinciale

La porzione di territorio comunale ad ovest del torrente Molgora è classificata come area di ricarica degli acquiferi che risulta diretta nelle aree extraurbane.
Vengono identificati la valle del torrente Molgora e gli orli di terrazzo che interessano il territorio comunale quali elementi geomorfologici.
Infine vengono cartografati i pozzi idropotabili pubblici e l'industria RIR presente nel territorio comunale.

I riferimenti sono gli articoli 9, 10 e 11 delle norme:

Art. 9 - Sistema delle acque sotterranee
3. Contenuti minimi degli atti di PGT:
a. analisi storica delle oscillazioni piezometriche al fine di valutare l'entità delle escursioni minime e massime stagionali della falda freatica e delle falde profonde;
b. analisi dello stato qualitativo delle acque sotterranee, con considerazioni sull'evoluzione temporale;
c. analisi della vulnerabilità degli acquiferi e dei più rilevanti potenziali centri di pericolo per l'inquinamento della falda, anche in relazione alle specifiche tipologie di contaminanti rinvenute nell'area;
d. definizione della zona di rispetto dei pozzi pubblici, come indicata negli atti autorizzativi, evidenziando la presenza di insediamenti e/o attività incompatibili;
e. criteri progettuali per le nuove trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali volti:
    1. all'immissione delle acque meteoriche nel sottosuolo nelle porzioni di territorio classificate come aree di ricarica e ricarica diretta della falda ad esclusione delle aree a suscettività al fenomeno degli Occhi pollini, fatte salve norme più restrittive dei regolamenti locali di igiene;
    2. all'invaso temporaneo delle acque meteoriche, laddove possibile in ambiente naturale, in aree idonee e con svuotamento drenante spontaneo, al fine di non creare condizioni di surplus nella rete di drenaggio urbano;
    3. al risparmio idrico, al riciclo e riutilizzo delle acque meteoriche, alla distinzione delle reti di distribuzione in acque di alto e basso livello qualitativo.

Art. 10 - Sistema delle acque superficiali
Indirizzi:
a. nella realizzazione e manutenzione straordinaria di interventi di difesa del suolo, di regimazione idraulica, di riqualificazione fluviale nonché di infrastrutture in attraversamento di corsi d'acqua, prevedere:
    1. soluzioni che integrino la prevenzione del rischio idraulico con la riqualificazione paesaggistico-ambientale;
    2. l'utilizzo di tecniche che favoriscano la permeabilità degli alvei e delle sponde, come l'ingegneria naturalistica o, più in generale, accorgimenti ispirati ai principi della riqualificazione fluviale, a meno che sia dimostrata la loro specifica inapplicabilità;
    3. modalità di intervento che, negli ambiti del tessuto urbano consolidato, rimandino a tecniche della tradizione locale, coerenti con le tipologie costruttive di valore storico-testimoniale e con le valenze paesaggistiche dei luoghi, ove le tecniche e gli accorgimenti indicati ai numeri 1 e 2 risultino inapplicabili per inefficacia o dimostrata impossibilità;
    4. ripristino, ove possibile, delle sezioni di deflusso a cielo aperto e riqualificazione paesaggistico-ambientale dell'alveo e delle sponde dei corsi d'acqua naturali;
    5. ripristino, ove possibile, delle sezioni naturali degli alvei fluviali attraverso la dismissione dei tratti realizzati artificialmente e delle tombinature.
b. nella realizzazione delle vasche di laminazione delle piene fluviali e dei canali di by-pass, assicurare, compatibilmente con gli spazi disponibili, che le vasche ed i canali assumano un aspetto naturaliforme che si integri col paesaggio circostante al fine di favorire la creazione di contesti in cui vengano svolte anche funzioni ecologico-ambientali e/o attività agricole.
Previsioni prescrittive e prevalenti:
a. è vietata l'impermeabilizzazione degli alvei e delle sponde dei corsi d'acqua naturali, fatta esclusione per le opere infrastrutturali di attraversamento, per gli interventi atti alla regolazione e/o derivazione delle acque e per interventi unicamente finalizzati alla prevenzione del rischio idrogeologico e di difesa del suolo a condizione che il relativo sviluppo longitudinale non superi quello trasversale;
b. è vietata la realizzazione di scogliere o prismate, ad eccezione degli interventi di restauro o rafforzamento di quelle esistenti non riconvertibili e delle esclusioni di cui al precedente punto a; in ogni caso scogliere e prismate devono essere formate da materiali lapidei caratteristici della realtà

lombarda;

c. *è vietato l'uso del calcestruzzo a vista nelle opere edilizie ed infrastrutturali; i rivestimenti devono essere coerenti con le tipologie tradizionali.*

Art. 11 - Elementi geomorfologici

Indirizzi:

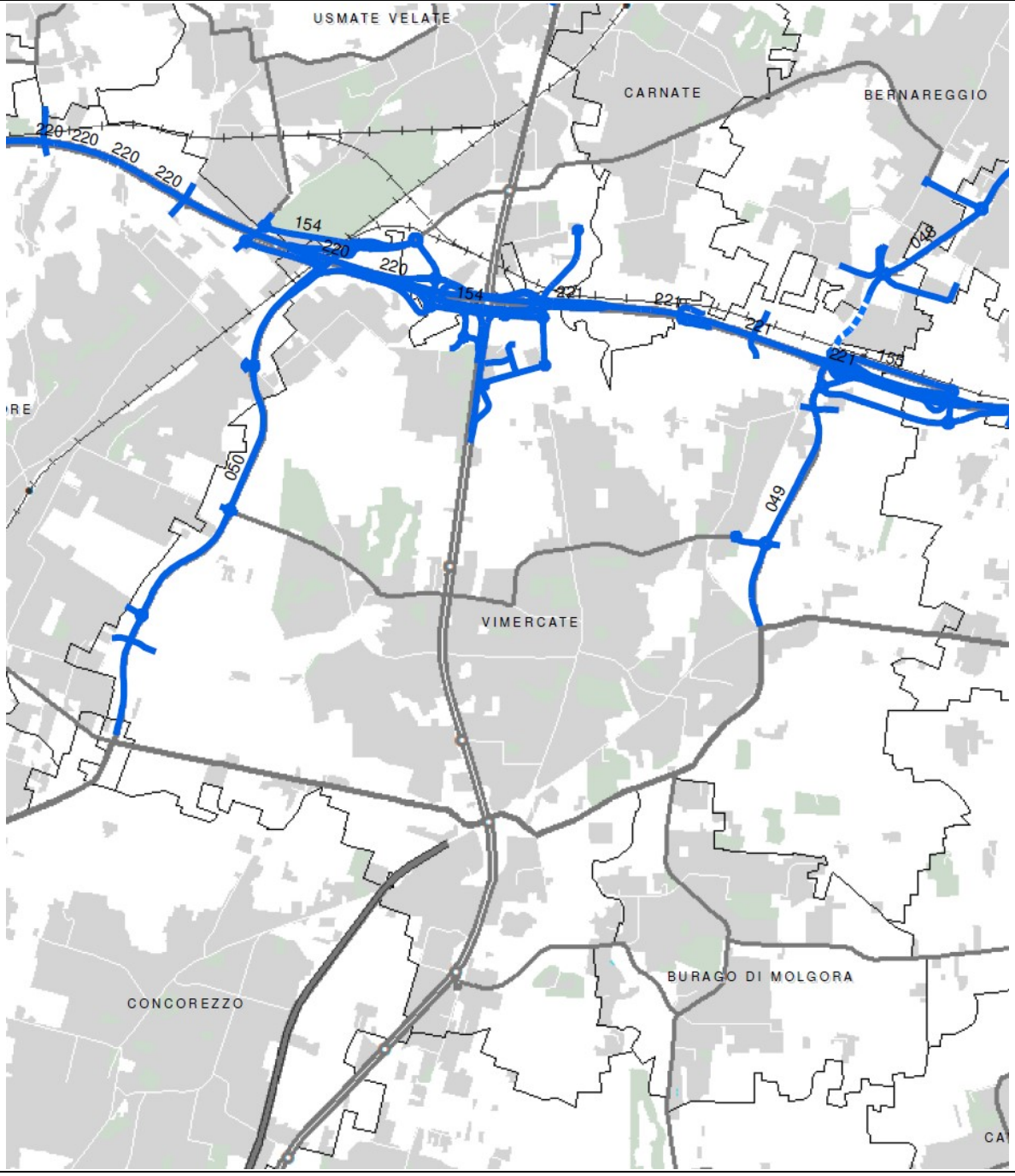
a. *nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua:*
   1. *deve essere favorito il naturale scorrimento delle acque fluviali, l'evoluzione delle relative dinamiche geomorfologiche ed ecosistemiche e la permeabilità dei terreni;*
   2. *è favorita l'attività agricola purché la stessa non produca modifiche all'assetto morfologico dei luoghi; sono fatti salvi gli interventi di miglioramento fondiario atti al buon governo delle acque meteoriche e irrigue ad esclusione di scavi e riporti di terreno la cui entità introduce un evidente grado di artificialità e di incoerenza rispetto al naturale assetto dei luoghi;*
   3. *deve essere favorita la delocalizzazione delle edificazioni esistenti;*
b. *l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi in prossimità degli orli di terrazzo, al di fuori della fascia di cui al successivo comma 4.b, non deve occluderne la vista;*
c. *l'altezza delle nuove edificazioni da realizzarsi sui fianchi delle creste di morena, non deve superare la quota del relativo culmine impedendone la vista.*

Previsioni prescrittive e prevalenti:

a. *non sono ammesse nuove edificazioni nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua;*
b. *non sono ammesse nuove edificazioni nella porzione di territorio che comprende l'orlo di terrazzo, la sua scarpata morfologica, nonché una fascia di profondità di dieci metri a partire dall'orlo di terrazzo verso il ripiano superiore e dal piede della scarpata verso il ripiano inferiore;*
c. *non sono ammesse nuove edificazioni sul culmine delle creste di morena.*

Sistema della Mobilità

Tav. 10 - Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico



Nuovo tracciato *

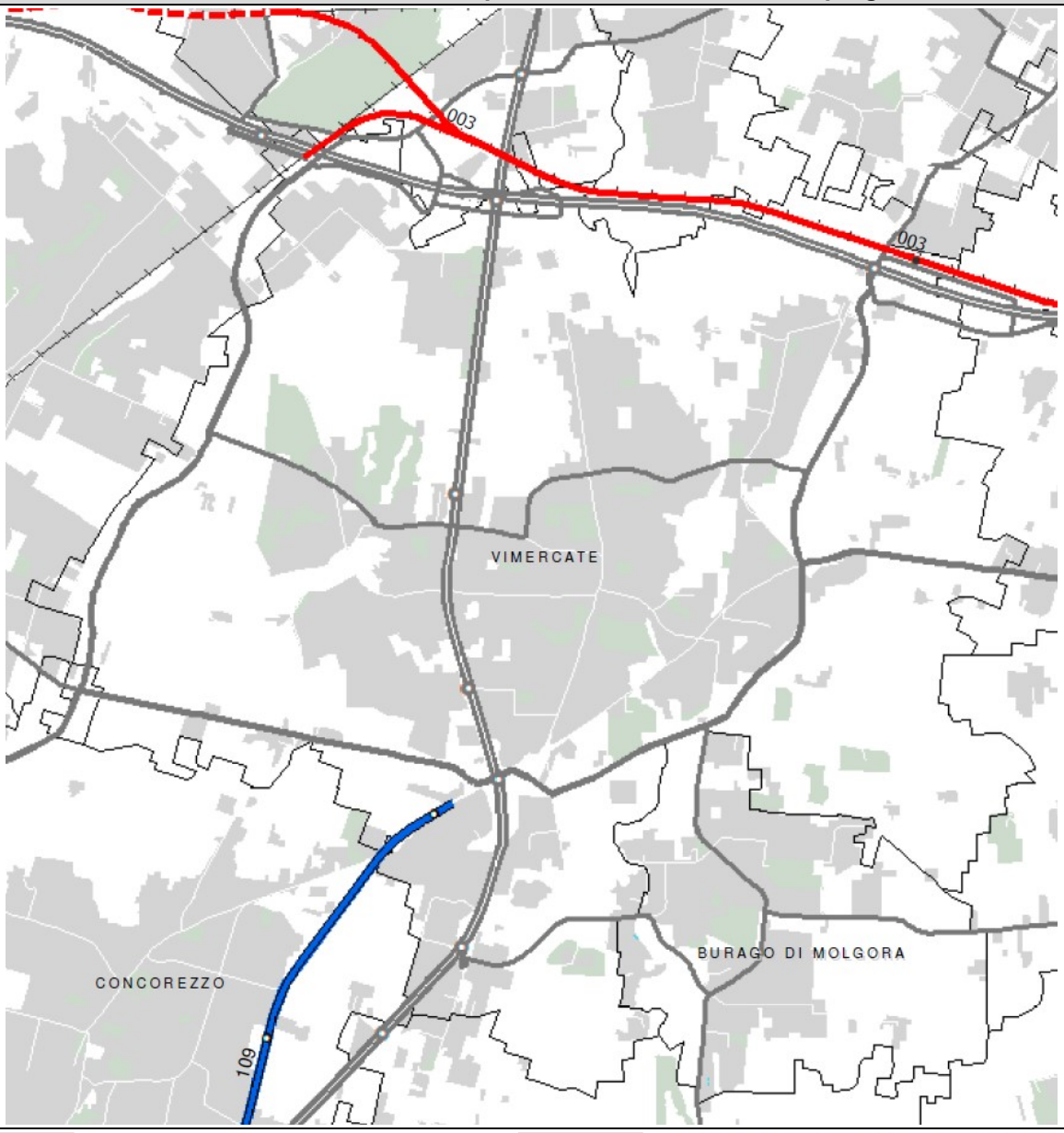
Riqualificazione e/o potenziamento *

048	Opera connessa del Sistema viabilistico pedemontano (TRMI12 tratta D-Variante alla SP3 tra Vimercate, Aicurzio e Bernareggio)
049	Opera connessa del Sistema viabilistico pedemontano (TRMI14 tratta D- Viabilità di collegamento tra la SP2 e lo svincolo di Bellusco)
050	Opera connessa del Sistema viabilistico pedemontano (TRMI17 tratta C-Viabilità di accesso allo svincolo di Arcore)

154	Sistema viabilistico pedemontano (Svincolo tratta C-Svincolo di Usmate Velate)

220	Sistema viabilistico pedemontano (Tratta C)
221	Sistema viabilistico pedemontano (Tratta D)

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

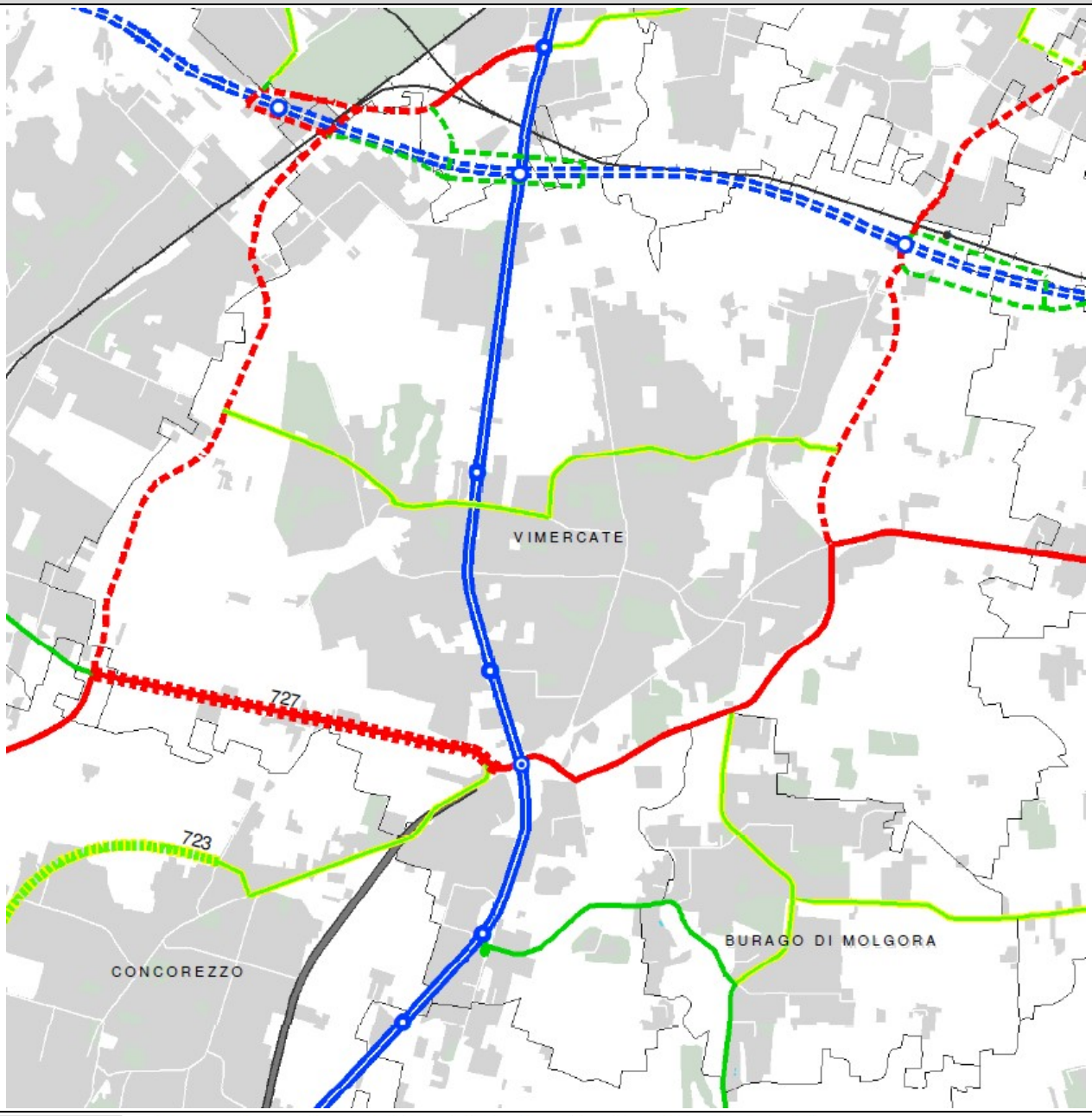


Stadio di progettazione/concertazione più avanzato	
Nuovo tracciato*	
Stadio di progettazione/concertazione meno avanzato	
Nuovo tracciato*	
003	Gronda ferroviaria di Nord-Est Seregno-Bergamo
109	Prolungamento della linea metropolitana M2 da Cologno Monzese a Vimercate In alternativa, è in fase di definizione PFTE per un sistema di trasporto pubblico per l'asta Cologno-Vimercate

La Tavola 10 mostra il sistema stradale Pedemontano e la viabilità di connessione in programma.

La Tavola 11 mostra il prolungamento della MM2 / TPL di collegamento con Cologno MM2 con termine all'estremità meridionale del territorio comunale ed il progetto di gronda ferroviaria nord-est Seregno – Bergamo che lambisce il confine nord.

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



Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli (art. 40)
(Autostrade e strade di interesse regionale R1 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)

- Esistenti
- Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) *
- Nuove (da quadro programmatico) *

Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I° livello (art. 40)
(Strade di interesse regionale R2 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)

- Esistenti
- Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) *
- Nuove (da quadro programmatico) *
- Corridoi da salvaguardare per riqualificazioni (indicazioni di PTCP) *
- Nuove connessioni/corridoi da salvaguardare (indicazioni di PTCP) *
- N — Numero identificativo del progetto (cfr. Tabella)

727	Raddoppio della carreggiata della SP45 a Vimercate

Viene riportata la programmazione della nuova viabilità extraurbana primaria e secondaria costituite dalla Pedemontana e dalla viabilità di connessione.

Viene inoltre indicata la previsione di raddoppio della carreggiata della SP 45.

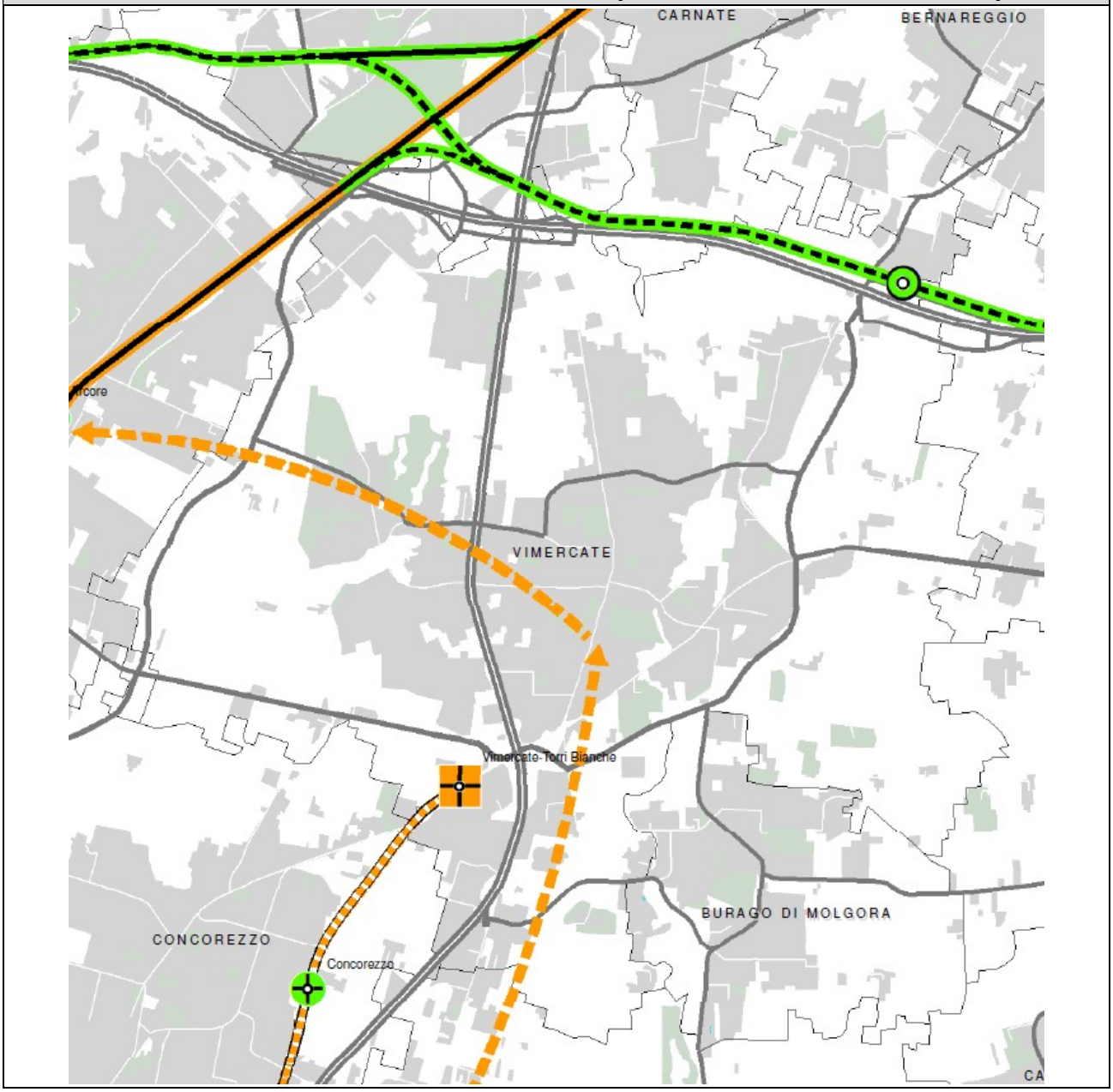
Valgono gli indirizzi di cui all'art. 40 delle NdA:

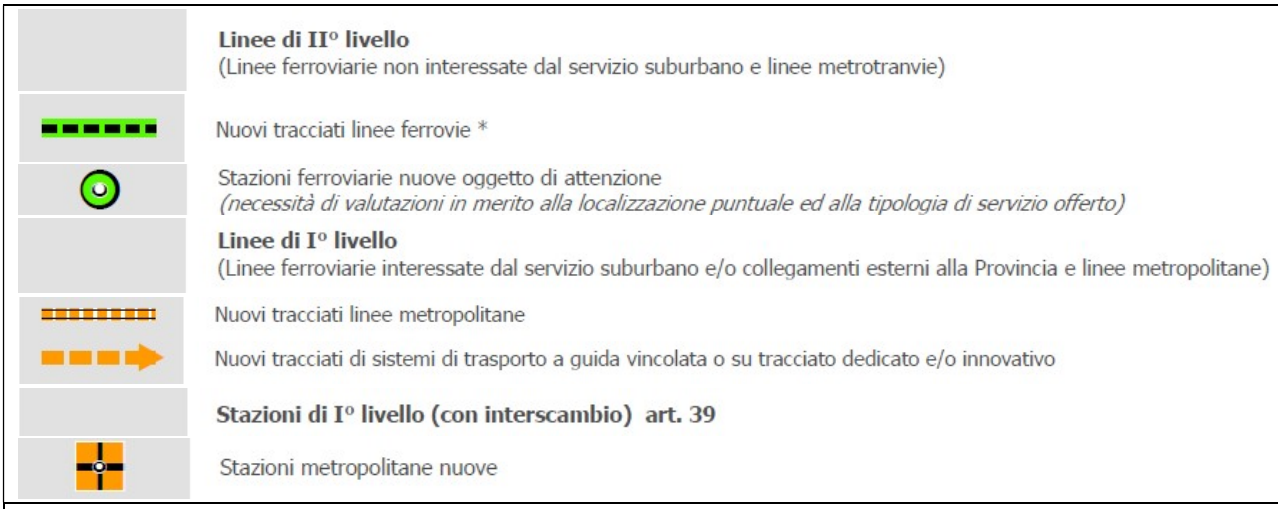
Nel rispetto di quanto stabilito dal Codice della Strada e dal Regolamento di attuazione dello stesso:

a. i Comuni definiscono nel PGT, con riferimento alle strade esistenti di primo e secondo livello per il loro intero percorso:

1. *fasce di rispetto ritenute idonee a garantire adeguate condizioni di qualità ambientale degli insediamenti;*
2. *corridoi di salvaguardia per eventuali futuri allargamenti del corpo stradale che consentano, ove possibile, per gli itinerari l'uniformazione della piattaforma stradale alle dimensioni minime previste, per la tipologia di riferimento, dal D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";*
3. *regole per gli accessi laterali e le intersezioni in funzione del livello e del ruolo della strada;*

TAVOLA 13 – Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano





Rispetto al progetto ferroviario di gronda nord-est viene ipotizzata una nuova stazione posta a cavallo tra i comuni di Vimercate e Bellusco la cui connotazione è oggetto di valutazione.

Per quanto concerne la previsione di linea metropolitana viene precisata la previsione di una stazione di I livello con interscambio in corrispondenza del quartiere Torri Bianche.

Viene anche indicata la possibile connessione con il comune di Arcore tramite TPL a guida vincolata o su tracciato dedicato.

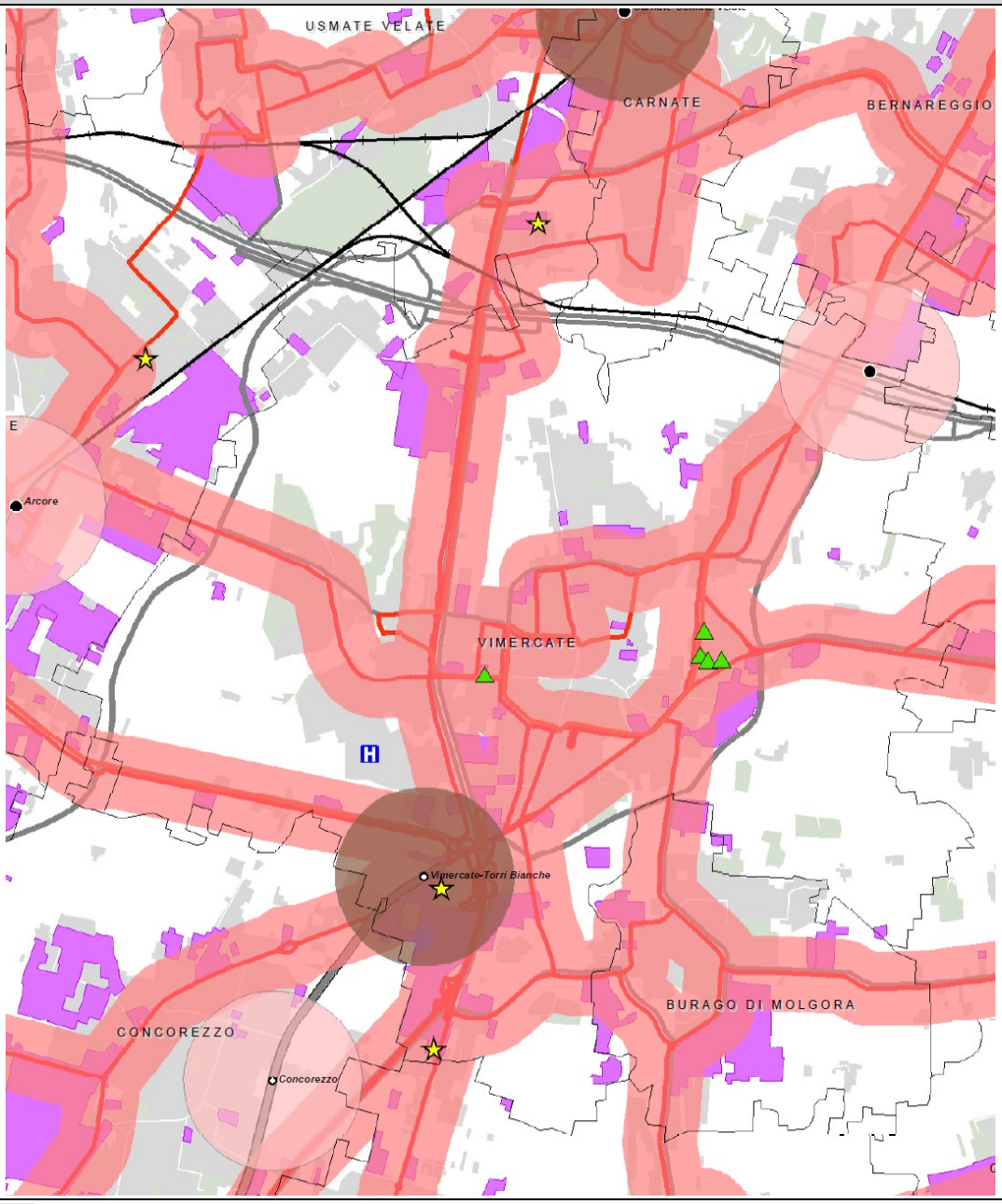
Gli indirizzi di cui all'art. 39 sono i seguenti:

a) i PGT localizzano le nuove espansioni residenziali e produttive entro ambiti di accessibilità sostenibile o comunque a contatto con essi. Fanno parte dell'ambito di accessibilità sostenibile:

- *il tessuto urbano consolidato;*
- *all'esterno dei tessuti di cui al punto precedente, l'ambito entro il quale si raggiunge un sistema di trasporto collettivo di servizio pubblico definito da una distanza di seicento metri dalla stazione o fermata di un mezzo su ferro o comunque in sede propria o da una distanza di trecento metri da una strada percorsa da una o più linee del trasporto pubblico locale;*

b) i PGT localizzano i servizi pubblici con ampio bacino di utenza nonché le attività e funzioni che concentrano un rilevante numero di addetti o utenti, in prossimità dei nodi individuati dalla tavola 13 ovvero, in mancanza degli stessi, dei nodi di maggiore accessibilità presenti nel territorio comunale.

TAVOLA 14 – Ambiti di accessibilità sostenibile



Ambiti di accessibilità delle stazioni del servizio di trasporto pubblico su ferro art. 39

Stazioni con interscambio

Stazioni con interscambio oggetto di attenzione

Altre stazioni

Ambiti di accessibilità del servizio di trasporto pubblico su gomma
(situazione aggiornata a febbraio 2011)

Insediamenti industriali, artigianali, commerciali esistenti (fonte DUSAF 3.0 Lombardia)

Centri scolastici e università

Grandi strutture di vendita

Strutture ospedaliere

Viabilità urbana ed extraurbana percorsa dalle linee del trasporto pubblico su gomma
(situazione aggiornata a febbraio 2011)

In generale la cartografia mostra elevati livelli di accessibilità dati dalla presenza di linee di TPL che attraversano i centri abitati ed intersecano le polarità ivi insediate.

Viene evidenziata la previsione della stazione di I livello connessa al prolungamento della linea di metropolitana.

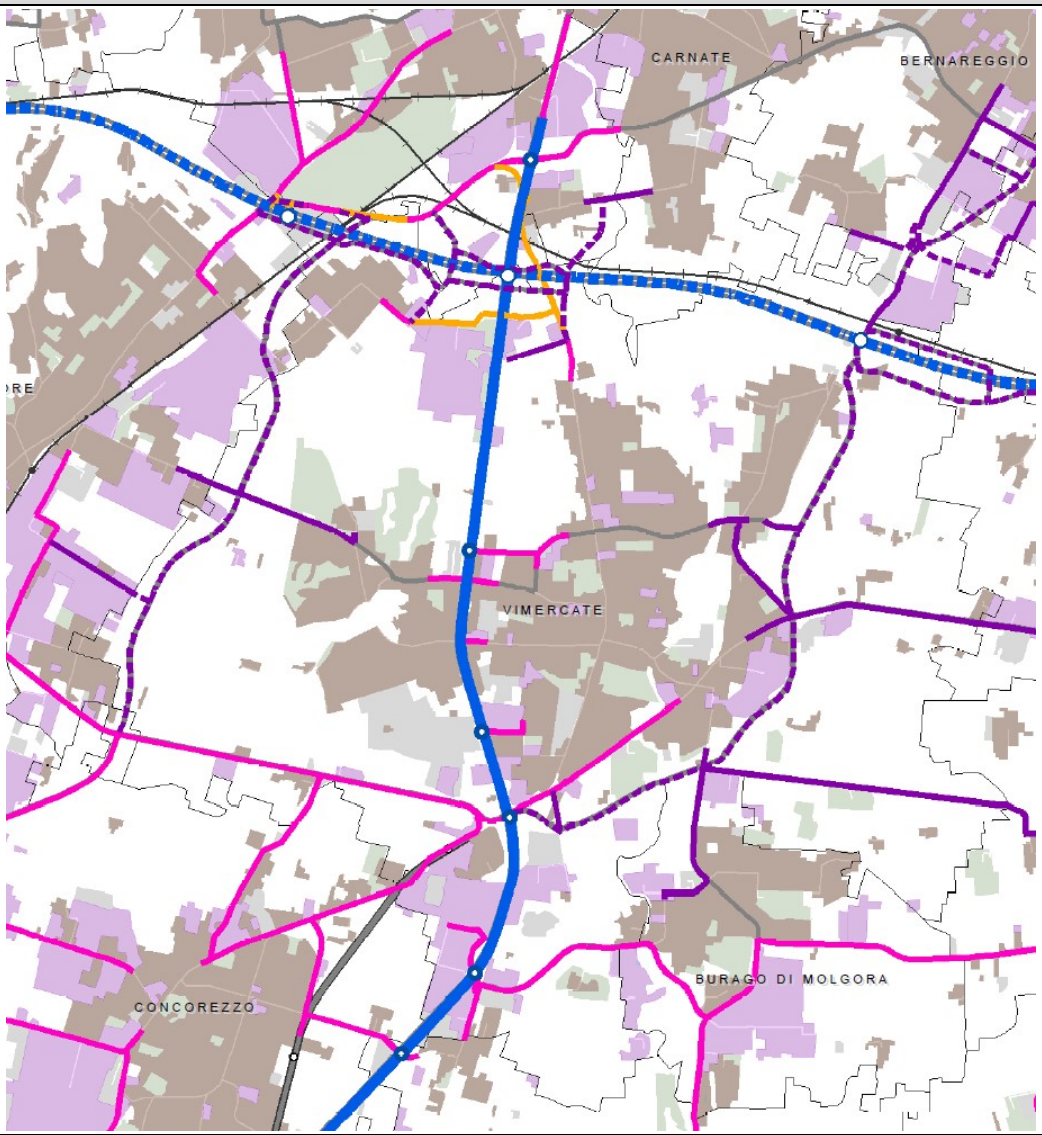
Gli indirizzi, connessi all'art. 39 sono i seguenti:

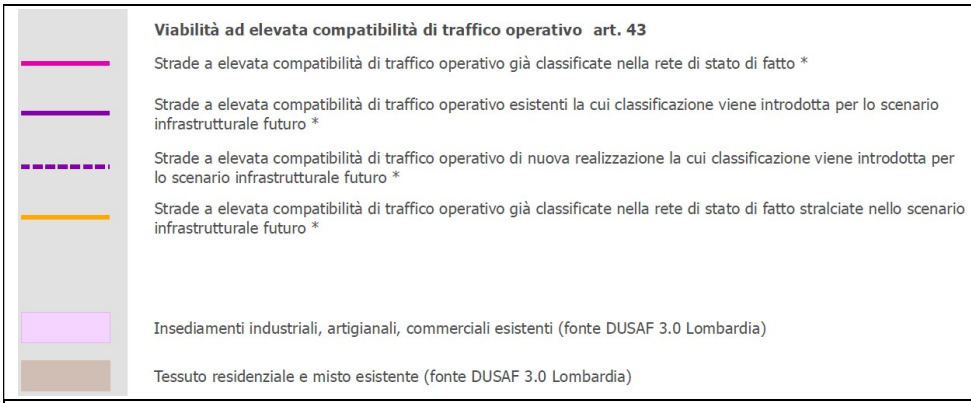
a) i PGT localizzano le nuove espansioni residenziali e produttive entro ambiti di accessibilità sostenibile o comunque a contatto con essi. Fanno parte dell'ambito di accessibilità sostenibile:

- *il tessuto urbano consolidato;*
- *all'esterno dei tessuti di cui al punto precedente, l'ambito entro il quale si raggiunge un sistema di trasporto collettivo di servizio pubblico definito da una distanza di seicento metri dalla stazione o fermata di un mezzo su ferro o comunque in sede propria o da una distanza di trecento metri da una strada percorsa da una o più linee del trasporto pubblico locale;*

b) i PGT localizzano i servizi pubblici con ampio bacino di utenza nonché le attività e funzioni che concentrano un rilevante numero di addetti o utenti, in prossimità dei nodi individuati dalla tavola 13 ovvero, in mancanza degli stessi, dei nodi di maggiore accessibilità presenti nel territorio comunale.

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





La SP 45, la SP 2, la viabilità di connessione con Arcore e Concorezzo, la viabilità di accesso alla Tangenziale est e la futura viabilità di collegamento alla Pedemontana sono identificate come strade a elevata compatibilità di traffico operativo.

Valgono gli indirizzi di cui all'art. 43 delle NdA:

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

3 Indirizzi:

I PGT conseguono l'obiettivo della compatibilità degli insediamenti produttivi assicurando:

a. *la compatibilità urbanistica, che riguarda i rapporti tra l'insediamento produttivo e i tessuti urbani e residenziali circostanti, con riferimento ai possibili impatti determinati dalla presenza delle attività produttive nei confronti della vivibilità dei centri abitati e alle possibili limitazioni all'efficienza e allo sviluppo delle attività produttive stesse derivanti dalla promiscuità con altre funzioni;*
b. *la compatibilità logistica, che presuppone la possibilità di accedere alla rete stradale di grande comunicazione e alle piattaforme logistiche intermodali senza attraversare centri abitati e zone residenziali e riguarda, inoltre, le condizioni di accessibilità al trasporto pubblico per gli addetti ed al sistema ferroviario per le merci;*
c. *la compatibilità infrastrutturale, che presuppone:*
    1. *l'adeguatezza o l'adeguamento del sistema viario, anche indirettamente interessato, a sostenere il traffico indotto dal nuovo insediamento, mantenendo congrui standard prestazionali e di sicurezza della circolazione;*
    2. *l'adeguatezza o l'adeguamento delle reti di urbanizzazione primaria;*
    3. *l'uso efficiente delle reti stesse, tale da evitare aggravi di costi di gestione e manutenzione per i gestori;*
d. *la compatibilità ambientale e paesaggistica, che riguarda la collocazione dell'insediamento produttivo nei confronti di zone di elevato pregio ambientale o paesaggistico e delle strade panoramiche, privilegiando la collocazione all'esterno degli ambiti di ricarica diretta degli acquiferi di cui alla Tavola 9.*

6.1.7. Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della Provincia di Monza e della Brianza

Il PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 04/07/2023, è uno strumento di pianificazione strategica che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, sviluppando una visione di sistema della mobilità, coordinata con i piani settoriali urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Obiettivi

1. Trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “riqualificazione delle stazioni ferroviarie e rafforzamento dell’intermodalità” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.FE – Garantire l’integrazione modale presso i principali nodi della rete ferroviaria.
- O2.FE – Potenziare il trasporto ferroviario per gli spostamenti verso Milano e interni al territorio provinciale con percorrenze di medio raggio.

2. Trasporto pubblico rapido di massa

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “estensione del servizio pubblico di forza anche con sistemi innovativi” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.TRM – Implementare nuovi servizi di trasporto rapido di massa lungo le principali direttrici di traffico, anche adottando soluzioni tecnologiche innovative, ambientalmente ed economicamente più sostenibili.
- O2.TRM – Garantire l’integrazione modale presso i principali nodi della rete del trasporto rapido di massa.

3. Trasporto pubblico su gomma

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “adeguamento dell’offerta di autolinee alla domanda effettiva e sviluppo di sistemi complementari al TPL” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.TPL – Potenziare l’offerta di autolinee (come prevista dal Programma di Bacino), in coerenza con le effettive esigenze di spostamento per motivi di lavoro, studio e mobilità asistematica.
- O2.TPL – Rafforzare l’attrattività del TPL per le varie tipologie di utenza con modalità di trasporto alternative di supporto al trasporto pubblico.

4. Viabilità

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “riqualificazione della rete stradale e politiche di regolamentazione del traffico per ridurre la congestione” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.VIAB – Attribuire alla rete stradale di rilevanza territoriale (ossia per le connessioni alla scala sovralocale ed intercomunale) una classificazione rispondente al ruolo svolto da ciascuna direttrice, svincolato dalla specifica competenza amministrativa.
- O2.VIAB – Potenziare/completare il sistema infrastrutturale viario portante e complementare, per risolvere le principali situazioni di congestione stradale.
- O3.VIAB – Attuare politiche di gestione/regolamentazione del traffico (anche con il supporto di sistemi ITS) per ridurre la congestione veicolare e migliorare la sicurezza lungo la rete stradale.

5. Ciclabilità

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “ricucitura ed estensione della rete ciclabile”, si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.CIC – Costruire e realizzare uno schema organico di rete per la ciclabilità.
- O2.CIC – Promuovere la mobilità dolce.

6. Sharing e sistemi innovativi

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “diffusione di nuovi servizi di mobilità sostenibile” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.SHINN – Contribuire ad una svolta sostenibile nella modalità di utilizzo dei mezzi motorizzati.
- O2.SHINN – Contribuire al contenimento della dipendenza dall’uso del mezzo privato motorizzato per le esigenze di spostamento.

7. Politiche di Mobility Management

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “governo consapevole degli spostamenti” e si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.MMAN – Diffondere la cultura della mobilità sostenibile, rendendo più consapevoli le persone degli impatti dei propri spostamenti.
- O2.MMAN – Costruire sinergie di rete, fra attori e territorio, per la promozione di politiche e progetti.

8. Logistica urbana

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “regolamentazione dei sistemi di distribuzione urbana delle merci”, si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.LOU – Adeguare e coerenziare la regolamentazione delle diverse fasi del processo della logistica dell’ultimo miglio e dell’home delivery.
- O2.LOU – Razionalizzare e fluidificare il traffico merci in area urbana.

9. Coerenza con le specificità territoriali

Gli intenti generali del PUMS per tale settore tematico si sintetizzano nello slogan “sinergie con il PTCP”, si traducono nei seguenti obiettivi specifici:

- O1.TER – Raccordare le scelte del PUMS e del PTCP su principi di sostenibilità che tengano in debita considerazione anche gli aspetti di infrastrutture, mobilità e trasporti, per orientare lo sviluppo del territorio.
- O2.TER – Fornire elementi sulle componenti di offerta e domanda, oltre che degli effetti sull’ambiente (primariamente sulla qualità dell’aria) per la valutazione della sostenibilità delle trasformazioni territoriali

6.1.8. Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Vimercate

Il PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 19 del 29/04/2020, è uno strumento che ha l'obiettivo generale di favorire uno sviluppo bilanciato del trasporto secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la formulazione di strategie da attuarsi in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni). L'ambizione è quella di promuovere una nuova cultura di mobilità urbana al fine di rendere la città maggiormente accessibile, vivibile, sostenibile ed economicamente attraente.

Obiettivi generali

Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

L'amministrazione vuole partire innanzitutto dal migliorare l'efficienza del sistema di mobilità intesa in termini di circolazione (di tutte le modalità di trasporto) senza sacrificare la qualità dello spazio pubblico, ma dove possibile migliorandola. E dall'altro garantire una maggiore integrazione tra urbanistica e trasporti.

Sostenibilità (energetica-ambientale)

Obiettivo da raggiungere promuovendo stili di mobilità a basse emissioni, che producono minore rumore e richiede un minor dispendio di energia al fine di ridurre la pressione sugli ecosistemi e l'ambiente circostante.

Sicurezza della mobilità

Una circolazione sicura è una delle condizioni di base per una città vivibile ed inclusiva. L'amministrazione ambisce a garantire elevate condizioni di sicurezza della circolazione e una interazione sicura tra utenti e mezzi attraverso politiche di riorganizzazione e rifunzionalizzazione degli spazi urbani. L'ambizione è quella di ridurre allo zero il numero di morti e diminuire sensibilmente il numero di incidenti, inclusi i costi sociali annessi.

Sostenibilità socio-economica

Tramite l'attuazione del PUMS, l'amministrazione prevede di migliorare l'accessibilità della città ai servizi, ai luoghi del lavoro e scolastici promuovendo un aumento della soddisfazione cittadina, un aumento dei tassi di occupazione e una maggiore inclusione sociale.

Salute pubblica

Promuovere stili di vita attivi (a piedi e in bicicletta), vuol dire una popolazione più sana, che vive più a lungo, più felice, più produttiva e che costa meno al sistema sanitario. Scegliere di spostarsi in maniera "attiva" invece che in maniera "passiva", vuol dire anche meno inquinamento, meno congestione e meno uso del suolo pubblico.

Macro-obiettivi	Obiettivi specifici
1 Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 Miglioramento del TPL a.2 Riequilibrio modale delle modalità a.3 Circolazione efficiente con tutte le modalità di trasporto su reti primarie specifiche (PlusNet) a.4 Miglioramento dell'accessibilità delle persone e delle merci a.5 Miglioramento dell'integrazione tra sistema di mobilità e sviluppo urbano a.6 Migliorare la qualità dello spazio stradale e urbano
2 Sostenibilità (energetica-ambientale)	b.1 Riduzione del consumo di carburanti tradizionali

	b.2 Miglioramento della qualità dell'aria b.3 Riduzione dell'inquinamento acustico b.4 Riduzione degli spostamenti veicolari di breve distanza (< 3 km)
3 Sicurezza della mobilità	c.1 Riduzione dell'incidentalità stradale c.2 Diminuzione del numero generale degli incidenti con morti e feriti c.3 Diminuzione sensibili dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra utenti deboli
4 Sostenibilità socio-economica	d.1 Miglioramento dell'inclusione sociale d.2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza d.3 Aumento del tasso di occupazione
5 Salute	e.1 Promuovere stili di vita attivi e.2 Ridurre la mobilità passiva

Di seguito si approfondiscono i contenuti relativi alla strategia “Spazio multifunzionale” in quanto è quella che presenta maggiori potenziali interrelazioni con il PGT.

A. SPAZI DI RELAZIONE

Azioni	Indirizzo specifico
Riqualificazione delle piazze ed estensione degli ambiti pedonali	La consultazione con gli uffici comunali, la polizia locale e l’amministrazione ha portato ad individuare le seguenti aree come possibili candidate per una pedonalizzazione parziale o totale: • Piazzale Martiri Vimercatesi • Piazza Castellana • Piazza Unità d’Italia Tali azioni sono da portare avanti parallelamente alla creazione di nuovi posti auto in struttura e in parcheggi di attestamento.
Riqualificazione dell’area antistante Piazzale Marconi	Riqualificazione della viabilità e dello spazio stradale antistante Piazzale Marconi che fungerebbe da nuova piazza urbana e collegamento / prolungamento di Via Vittorio Emanuele supportata da interventi specifici per migliorare la sicurezza sociale e combattere fenomeni di microcriminalità. Piazzale Marconi deve essere visto non solo come luogo di interscambio, ma anche e soprattutto come spazio di relazione.
Migliorare l’accesso e la fruibilità dei parchi come spazio di relazione	Vimercate può vantare un ampio numero di parchi urbani e ville. Tali aree dovranno essere rese maggiormente accessibili e attrezzate per favorirne la riappropriazione per un uso di aggregazione, contribuendo ad aumentare la vivacità delle zone ma anche il controllo sociale.

B. SPAZI DI CONDIVISIONE

Azioni	Indirizzo specifico
Creazione di spazi di condivisione	Politica da attuarsi su tutto l'ambito urbanizzato e, con priorità maggiore, presso: • Le aree residenziali; • Aree ad elevato interesse socioculturale, di pregio architettonico e commerciale; • Poli scolastici rilevanti; • Centralità di quartiere; Attraverso l'adozione strutturale e diffusa su tutta la viabilità locale di : • Limitazioni della velocità a 30 km/h; • Zone 30; • Isole ambientali; • Zone residenziali; • Introduzione di Zone a Traffico Pedonale Privilegiato; In funzione del contesto e delle esigenze puntuali, tali misure dovranno essere accompagnate da interventi diffusi di moderazione del traffico e di risistemazione superficiale volti a favorire: 1. La riappropriazione degli spazi da parte delle persone, 2. Il miglioramento dell'estetica urbana; 3. L'eliminazione di barriere architettoniche presenti; 4. L'aumento della sicurezza (oggettiva e percepita). 5. L'aumento dell'attrattività delle aree commerciali. 6. Migliorare e rendere più sicuri e attrattivi gli accessi al centro storico per i pedoni; 7. L'assorbimento dell'errore umano; La realizzazione di Zone 30 va accompagnata da azioni di diffusione della cultura di tali interventi, spiegandone le ragioni e motivandone i benefici. Alcuni attori da coinvolgere: • Residenti dei quartieri; • Commercianti e associazioni di categoria; • Polizia locale; • Eventuali professionisti esterni

C. SPAZI DI CIRCOLAZIONE

C.1 – PLUS NET PEDONI

Azioni	Indirizzo specifico
Individuazione di una maglia di percorsi pedonali ("Percorsi salute") funzionali all'accesso sicuro al centro: • Centro – Omnicomprensivo (scolastico) • Centro – Centro Sportivo (Moriano) • Centro – Ruginello • Centro – Nord (scolastico) • Centro Oreno (centro storico e scuole)	Da attuarsi congiuntamente ad interventi di riqualificazione dello spazio pubblico in funzione della moderazione del traffico e della sistemazione della sosta su strada. In particolare, la riqualificazione delle vie d'accesso del centro (con particolare riferimento a: Via de Castillia, Via Riva, Via Dante, Via Monte Grappa, Via Mazzini, Via Cadorna). I percorsi dovranno tenere conto puntualmente delle difficoltà di accesso per i portatori di disabilità. I percorsi salute dovranno inoltre mettere in collegamento i punti di sosta di attestamento al centro. Le priorità degli interventi dovranno essere stabilite in funzione di criteri di domanda e offerta, e delle criticità esistenti riscontrate (si veda spazi di interazione). I raccordi pedonali esterni, in particolare, potranno essere visti come percorsi ciclopedonali assicurando che le dimensioni consentano un uso promiscuo sicuro.

• Centro – Sud (scuole e ospedale) • Circolare (anello urbano)	
Individuazione di raccordi pedonali veloci tra quartieri esterni: • Velasca – Oreno • Velasca – Nord • Nord – Ruginello • Oreno – Sud (Energy Park) • Sud (Energy Park) – Marconi	
Individuazione di una "Cintura Verde" per scopi ricreativi: • "Tangenziale verde est" • "Tangenziale verde ovest" • "Tangenziale Molgora"	Nell'ottica di valorizzare, promuovere e proteggere le risorse ambientali negli ambiti del PANE e Parco del Molgora, si propone un piano di raccordo e riqualificazione delle strade vicinali e comunali presenti nelle aree verdi in un progetto di "Cintura Verde" di percorsi ciclopedonali di valenza ricreativa, naturalistica e del tempo libero. Tale progetto potrà rappresentare l'opportunità di creare una rete di "tangenziali verdi" circolari e di penetrazione all'insediamento urbano. Viene sottolineata l'importanza della preservazione ambientale sia nella scelta dei materiali costruttivi che negli eventuali impianti di illuminazione

C.2 – PLUS NET BICI

Azioni	Indirizzo specifico
Individuazione di una rete portante all'interno di un progetto di "Bicipolitana". • Realizzare asse di attraversamento Est-Ovest (linea Blu) tra Vimercate e Arcore passando dall'Omnicomprensivo • Realizzare asse di attraversamento Nord-Sud tra Carnate e Vimercate (Linea Rossa) • Realizzare asse di attraversamento Nordest – Sudovest (Linea Viola) • Asse Nordovest – Sudest (Linea Gialla)	La rete ciclistica portante ha come obiettivo principale la mobilità pendolare quotidiana (casa-lavoro, casa-scuola, pratiche e servizi) e si integra alla rete portante del Trasporto Pubblico. La rete di Vimercate dovrà mirare a coprire i principali punti di origine e destinazione degli spostamenti (non solo interni ma osservando anche le dinamiche di mobilità esterna) come individuato nel documento di quadro conoscitivo nel capitolo sulle dinamiche di mobilità. La rete definita è strutturata per spostamenti di una distanza compresa tra i 3 e 5 km e dovrà essere il più possibile diretta e veloce seguendo i criteri evidenziati negli abachi allegati. Sulla base dello stato di fatto, le indicazioni provenienti dal processo partecipativo sono stati individuati 4 assi (riportati di lato e rappresentati nella pagina accanto) che dovranno essere studiati nella loro fattibilità dai piani di settore. Per garantire continuità ai percorsi, tali assi dovranno essere raccordati con dei percorsi secondari e gli spazi di condivisione (di raccordo) per una mobilità ciclistica diffusa. La rete principale ciclistica potrà essere integrata ai percorsi "salute" purché si evitino situazioni di conflitto tra utenti. Per garantire un approccio coordinato ed evitare che le tratte si interrompano improvvisamente giunti al limite comunale si sottolinea l'importanza di ragionare gli assi con i comuni contermini e la provincia. Molti di questi assi rientrano e sono già previsti dal piano strategico Moving Better.
Completare le tratte di raccordo In particolare, risultano rilevanti i seguenti itinerari: • l'asse Oreno e l'area	La rete portante ciclabile dovrà essere raccordata efficacemente e integrata rispetto agli spazi di condivisione affinché si crei una rete omogenea per una mobilità ciclistica davvero "diffusa". Tra le tratte di raccordo sono state individuate tre tratte ritenute particolarmente importanti e prioritarie per l'accessibilità sostenibile alle attività economiche e scolastiche. Ovvero: l'asse Oreno – Torri Bianche Energy Park (collegando il polo sanitario di Vimercate), il

Torri Bianche – Energy Park mettendo in collegamento il polo ospedaliero di Vimercate • Collegamento interno all'ambito produttivo Sud. • Un raccordo tra Ruginello e Nord e tra Nord e Velasca.	raccordo interno all'ambito sud con l'attraversamento dell'autostrada. Infine, un raccordo tra Ruginello ed il quartiere Nord (che potrebbe essere individuato come variante della tratta del percorso della Greenway Pedemontana. Tali percorsi dovranno essere studiati nella loro fattibilità tecnico-economica specifica ed inseriti, dove possibile, all'interno delle opere di compensazione e tra le opere a scomputo delle urbanizzazioni in corso.
Bicipolitana dei parchi	Oltre alla Cintura Verde pedonale e con il fine di valorizzare i parchi di Vimercate, è proposta la realizzazione di una bicipolitana "verde" che collega i principali parchi cittadini.

C.3 – PLUS NET BUS

Azioni	Indirizzo specifico
Integrazione del servizio di trasporto pubblico locale urbano con il servizio di trasporto pubblico locale extraurbano.	Al fine di migliorare il rapporto costi-ricavi del trasporto pubblico e di ridurre la spesa pubblica dell'amministrazione mantenendo un servizio accessibile e diffuso, è indirizzo generale quello di favorire l'integrazione tra il servizio di trasporto pubblico urbano con quello extraurbano. Tale modifica è stata già prevista all'interno del nuovo piano di bacino che prevederà, tra le altre cose, un sistema di bigliettazione unico, corse cadenzate ogni 15 minuti, una linea dedicata tra piazza Marconi, Velasca e Oreno con bus elettrico. L'azione di Vimercate sarà quella di monitorare che ad integrazione attuata, l'intervento porti effettivamente un miglioramento dell'accessibilità per i residenti tramite studi specifici ed eventualmente riportare all'agenzia eventuali criticità / problemi proponendo ipotesi migliorative. Per quanto riguarda la linea urbana elettrica, la città di Vimercate, contestualmente alla predisposizione del nuovo schema di circolazione e riclassificazione della rete potrà proporre variazioni leggere al percorso del bus.
Fluidificare gli assi interessati dalla rete primaria del trasporto pubblico.	Lungo gli assi urbani interessati dalla rete primaria del TPL, è indirizzo quello di evitare che questi vegano eccessivamente caricati dal traffico veicolare di attraversamento. In base al contesto, potranno essere introdotte misure per migliorare la velocità commerciale degli autobus, quali la realizzazione di corsie riservate e/o misure di limitazione al transito dei veicoli (con specifico riferimento a Via Galbusera). Tali misure dovranno essere studiate dal PGTU considerando gli impatti viabilistici di tali opere. Potranno altresì essere effettuate delle sperimentazioni per verificare ex-ante possibili effetti.
Riconversione del trasporto pubblico urbano a trasporto scolastico	Sarà studiata la fattibilità della trasformazione dell'attuale servizio di TPL urbano in un servizio puramente scolastico. Oltre all'analisi costi-ricavi, l'ente dovrà studiare la domanda per tale servizio e, in coerenza con gli indirizzi del PGTU sulla classificazione stradale, localizzare il passaggio delle linee di trasporto su assi che non siano d'intralcio per la circolazione di altri mezzi e che non consentano di intervenire sulla riqualificazione degli assi localizzati in zone residenziali.
Rinnovo del parco mezzi	Contestualmente al piano del trasporto pubblico, si dà indirizzo a rinnovare il parco mezzi puntando per mezzi solo elettrici e di dimensioni più contenute per limitare l'occupazione di spazio.
Miglioramento dell'accessibilità e della qualità delle fermate	La Città di Vimercate, sulla base delle analisi prodotte tra gli allegati del documento di quadro conoscitivo, studierà un piano di risistemazione delle fermate con il miglioramento delle pensiline rendendole maggiormente accessibili per i portatori di disabilità e attrezzandole con stalli bici, e pannelli informativi.

C.4 – PLUS NET AUTO+MOTO

Azioni	Indirizzo specifico
Predisposizione di un nuovo schema di circolazione	Sarà rinnovato lo schema di circolazione urbana con l'obiettivo di: • Disincentivare il traffico di attraversamento; • Ridurre la velocità e la competitività degli spostamenti in auto; Ambiti di interesse rappresentano: Oreno Centro (via Isarco, Via Isonzo), Ponte di San Rocco (con solo veicoli in uscita), Via Motta (in ingresso) e l'asse est-ovest urbano del centro (si veda punto sotto). Le modifiche alla circolazione dovranno valutare sempre la compatibilità con le esigenze del traffico ciclopedonale assicurando misure idonee a non creare ostacoli alla percorribilità.
Revisione dello schema della ZTL	La modifica dello schema di circolazione dovrà essere rivisitata parallelamente alla revisione dello schema della ZTL. In particolare, sarà necessario rivisitare gli orari di operatività della zona a traffico limitato del centro cittadino per intercettare una componente più significativa di traffico veicolare, pur senza penalizzare l'accessibilità ai servizi che nel centro storico trovano sede. L'implementazione della ZTL potrà interessare, ad esempio, l'area di piazza Castellana e il primo tratto di via Mazzini, sino a via Garibaldi con contestuale adozione di misure per contenere o evitare il carico veicolare sul Ponte di San Rocco. Da valutare, sempre all'interno del PGTU, l'operatività di zone a traffico limitato per contesti di centro storico diversi dal Capoluogo (il riferimento è alla frazione di Oreno in particolare). Alternativamente, potrà essere valutata l'eliminazione della ZTL ma a fronte di modifiche alla circolazione e azioni di moderazione del traffico volte a scoraggiare il traffico di attraversamento.
Miglioramento dell'asse est-ovest urbano	Contestualmente alle modifiche dello schema di circolazione e alla predisposizione della nuova gerarchia viaria, studiare possibili soluzioni che migliorino la percorribilità est-ovest dell'asse Cadorna, Duca degli Abruzzi, Pelizzari con sbocco in via Carlo Porta (tratta già riconosciuta dal piano Moving Better della provincia come "assi ad alta compatibilità di traffico"). Alcune di queste soluzioni potrebbero prevedere alcune tratte a senso unico. Tali migliorie dovranno sempre tenere conto della messa in sicurezza di pedoni e ciclisti.
Traslazione della circonvallazione interna verso l'esterno	Indirizzo specifico per lo studio della nuova gerarchia stradale quello di traslare l'attuale "anello urbano", in un anello più ampio ed esterno al centro urbano con conseguente declassamento degli assi più interni e potenziamento dell'asse di Via Porta. La traslazione dell'anello urbano dovrà essere eseguita in funzione di un miglioramento dell'accesso veicolare ai parcheggi di attestamento, che saranno collocati ai margini dell'anello, e senza creare eccessivi ostacoli all'accessibilità ciclopedonale.
Disincentivo del traffico di attraversamento	Lungo gli assi interessati dal transito degli autobus del servizio di trasporto pubblico si dovrà disincentivare, dove possibile, il traffico di attraversamento veicolare attraverso misure di limitazione dell'accessibilità veicolare.

C.5 – PLUS NET LOGISTICA

Azioni	Indirizzo specifico
Regolare la circolazione nel centro storico	Contestualmente alle modifiche degli accessi al centro, sarà valutata l'introduzione di limiti di dimensione e peso dei mezzi che trasportano merci ingombranti nelle fasce della giornata più trafficate.
Disincentivare il transito nelle aree abitate	Il PUMS propone l'Istituzione generalizzata del divieto di transito in tutte le aree di perimetro del centro abitato per i veicoli di trasporto merci di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, scelta da accompagnarsi con misure per la regolamentazione delle operazioni di carico e scarico. Delineare una chiara disciplina delle deroghe alle limitazioni della circolazione, riducendo in tal modo anche il livello di inquinamento acustico ed ambientale e migliorando le condizioni della circolazione legate alla scorrevolezza del traffico (fluidità).

Incentivare l'uso della rete viaria PlusNet	Attraverso apposita segnaletica di indirizzamento, indirizzare il traffico logistico diretto a Vimercate e/o in attraversamento della città ad utilizzare gli assi indicati dal PGTU come assi principali o PlusNet del traffico veicolare.
Istituzione di punti di consegna	Istituire punti di consegna, posti in punti strategici della città, delle merci acquistate tramite e-commerce.

D. SPAZI DI CIRCOLAZIONE

Azioni	Indirizzo specifico
Verifica e messa in sicurezza degli spazi di relazione	Predisposizione di un programma di interventi di sicurezza stradale con il compito di studiare nel dettaglio il problema ed individuare ipotesi di soluzioni idonee e contestualizzate rispetto al resto delle esigenze e delle strategie di mobilità. Si dovranno individuare gli spazi di interazione tra questi e soluzioni idonee per massimizzare la sicurezza, minimizzando l'impatto sulla velocità commerciale. Questo in particolare quando le PlusNet pedonale e ciclabile si incontra con la PlusNet veicolare (bus, logistica e automobilistica). Sulla base del contesto e dei flussi interessati possono essere adottate soluzioni che si limitano alla messa in sicurezza dell'intersezione, allo sfalsamento dei flussi, nei casi più problematici. La messa in sicurezza dovrà, allo stesso tempo, limitare l'impatto sul comfort di chi si sposta. La risoluzione degli spazi di interazione risulta fondamentale anche nell'ambito dell'ambito dell'eliminazione delle barriere architettoniche e attrezzando tali spazi con sistemi di orientamento per i portatori di disabilità.

E. SPAZIO DI INTERSCAMBIO

E1 - SOSTA VEICOLARE

Azioni	Indirizzo specifico
Razionalizzazione dell'offerta su strada nel centro storico.	Graduale riduzione dell'offerta di sosta centro storico su strada contestualmente alla riqualificazione delle vie e aumento dell'offerta in struttura con la riorganizzazione e perimetrazione di nuovi ambiti di sosta in attestamento al centro.
Riorganizzazione e razionalizzare l'offerta di sosta su strada e miglioramento della sosta di attestamento.	Alcuni ambiti individuati potrebbero essere: • Riqualificazione area sosta largo Vivaldi; • Riqualificazione area Brioschi; • Nuovi parcheggi a nord di Via Cadorna; • Riqualificazione area sosta in via San Antonio; • Nuovi stalli nei pressi di Via Galbussera (ex-filatura); Nell'ambito di Oreno si identifica: • Via Carso/Vallicella con miglioramento sistema viabilistico incrocio via Adige/Isarco; Riorganizzazione e miglioramento dell'offerta di sosta nell'area Torri-Bianche Energy Park.
Miglioramento del sistema di ticketing	Si dà indirizzo di rivedere l'attuale sistema tariffario della sosta e di studiare un nuovo e più efficace sistema di pagamento (elettronico) e l'installazione (laddove ritenuto opportuno) di parcometri al posto del gratta e sosta.
Creazione di sistema di parcheggi di attestamento al centro (stile Park&Walk)	L'individuazione dei parcheggi di attestamento dovrà essere accompagnata dalla realizzazione di un sistema Park+Walk ovvero dallo studio di misure che indirizzino i veicoli dalla viabilità PlusNet facilmente verso l'area di attestamento e incentivino le persone a proseguire a piedi verso la propria direzione. Tale misura andrà accompagnata dalla realizzazione dei percorsi salute.
Migliorare i parcheggi in struttura e interrati esistenti	Rendere convenienti sorvegliati, colorati ed illuminati i parcheggi interrati e in struttura esistenti unendo la riqualificazione ad un miglioramento della segnaletica direzionale da / verso l'area di parcheggio. Dalle opere di

	riqualificazione urbanistica, si valuterà la realizzazione di nuovi parcheggi in struttura come per l'area dell'ex-ospedale.
Attrezzare le aree di sosta con servizi intelligenti	Occorre attrezzare le aree di sosta principali su strada e in struttura dedicate con servizi intelligenti quali sistemi di infomobilità, stalli biciclette per l'interscambio auto-bici, punti di ricarica elettrica, eventuali sistemi di controllo targhe. Infine, potranno essere riservati una quota di parcheggi ai residenti, car sharing, ad eventuali mezzi pubblici o di soccorso.
Stalli di sosta temporanei (stile Kiss&Ride)	Parallelamente alla riduzione della sosta su strada si propone lo studio di stalli di fermata / sosta temporanei in stille "Kiss & Ride" in particolare davanti alle scuole o nei pressi di altri poli attrattori di rilievo.

E2 - SOSTA BICICLETTE

Azioni	Indirizzo specifico
Realizzazione di stalli per la sosta prolungata delle biciclette nei quartieri	Individuare in tutti i quartieri della città dei luoghi nei quali installare degli stalli biciclette per la sosta prolungata.
Dotarsi stalli temporanei removibili per eventi, mercati e fiere	Su modello del "pop-up parking" dotarsi o richiedere agli organizzatori degli eventi, delle fiere e dei mercati di mettere a disposizione della clientela e dei visitatori degli stalli biciclette rimovibili funzionali all'evento.
Installare stalli o bike box nei parcheggi in struttura	Nell'ambito della riqualificazione dei parcheggi in struttura valutare la fattibilità di installare degli stalli e/o bike box all'interno dell'edificio funzionali ad incentivare l'interscambio auto-bicicletta.
Dotare Piazzale Marconi di un servizio di Velostazione	Nell'ambito della riqualificazione di Piazzale Marconi, si dovrà valutare la fattibilità di installare un servizio di velostazione presidiata, presso la quale trovare, oltre che un parcheggio sicuro per la propria bicicletta, anche servizi di supporto (ciclofficina, infopoint, noleggio biciclette, etc.). L'ingresso al ciclo parcheggio dovrà essere collocato il più vicino possibile alle destinazioni e raggiungibile in modo sicuro dalla rete stradale. Gli impianti davanti al posto da raggiungere (fermate, stazioni) sono preferibili rispetto a quelli collocati sul retro per una maggiore visibilità. Nel caso di Piazzale Marconi, si dovrebbe ubicare sul lato piazzale di fronte a via Galbussera.
Dotare le pensiline del trasporto pubblico di appositi stalli bici	In prossimità delle pensiline principali del TPL, e laddove ritenuto opportuno e necessario, si valuterà l'installazione di stalli biciclette per la sosta temporanea finalizzata ad incentivare l'interscambio bici-bus.

6.2 Evoluzione socio-economica, stato dell'insediamento, delle componenti ambientali e dei rischi per la salute umana

In Allegato al presente Rapporto Ambientale viene riportato un aggiornamento del quadro analitico di contesto contenuto nel Rapporto Preliminare di Scoping, integrato secondo le indicazioni fornite all'interno dei pareri degli enti pervenuti in occasione della I Conferenza di valutazione.
Di seguito si riportano le tabelle aggiornate relative alla sintesi delle principali criticità e sensibilità emerse dall'analisi delle componenti del contesto di riferimento.

Dinamiche socio-economiche
Criticità
L'evoluzione della popolazione dal 2001 non mostra particolari variazioni attestandosi mediamente sui 25.000 residenti
Confrontando i trend demografici complessivi (percentuali di crescita del saldo naturale e saldo migratorio dal 2002 al 2025) del Comune di Vimercate e dei comuni confinanti, si nota come vi sia un progressivo schiacciamento delle curve nell'ultimo decennio, con la maggior parte dei comuni che mostra variazioni comprese tra l'1% e il -1%. Si registrano negli ultimi anni timidi segni di ripresa demografica.
Si osserva il rallentamento della crescita tendenziale della produzione industriale brianzola a partire dal 2022, culminato in due trimestri consecutivi di segno negativo tra fine 2023 e inizio 2024, con una nuova fase di calo significativo nel 2025 interrotta in quest'ultimo trimestre
Sensibilità
I servizi della provincia di Monza Brianza, dopo il rallentamento dei primi tre mesi dell'anno, evidenziano nel secondo trimestre 2025 una ripresa del percorso di crescita del fatturato che si manifesta sia su base congiunturale sia su scala tendenziale.
La maggior parte delle imprese rientra nel settore dei Servizi (44%) e del Commercio (24%), che assieme rappresentano più della metà del totale.
A livello congiunturale, a confronto con il terzo trimestre del 2025, l'industria brianzola segna un'inversione di tendenza rispetto al trimestre passato: torna a crescere infatti la produzione, mentre presentano una dinamica opposta fatturato e ordini
Nel quarto trimestre 2025 l'artigianato manifatturiero brianzolo registra una discreta crescita della produzione sia su base congiunturale che tendenziale
Nel quarto trimestre 2025 il commercio al dettaglio della provincia di Monza Brianza registra un significativo arretramento della dinamica congiunturale
I servizi della provincia di Monza Brianza hanno ulteriormente consolidato il sentiero di ripresa del fatturato nel corso del quarto trimestre 2025, evidenziando una progressione sia nei confronti del precedente trimestre sia rispetto al quarto trimestre dello scorso anno

Infrastrutture per la mobilità e traffico
Criticità
A livello urbano i nuclei storici di Vimercate, Oreno e Ruginello conservano maglie stradali con struttura e calibro originari che rendono difficoltoso l'attraversamento veicolare
Il Comune di Vimercate non è interessato dalla presenza di linee ferroviarie
Sensibilità
Il sistema viario attuale favorisce i collegamenti soprattutto verso sud con la metropoli milanese
L'estremità nord del territorio comunale è interessata dalla previsione della realizzazione del sistema stradale Pedemontano che, assieme alle opere complementari, costituirà un'alternativa agli attuali percorsi di attraversamento est-ovest del territorio
All'interno della tavola 2 del Piano dei Servizi del PGT vigente è riportata l'ipotesi di tracciato di prolungamento della metropolitana M2 di Milano
Per quanto concerne la mobilità dolce sia l'area urbana che il territorio extraurbano sono interessati da una rete piuttosto capillare di percorsi ciclopedonali, cui si aggiungono previsioni di prolungamento contenute nel

Qualità dell'aria
Criticità
Il comune di Vimercate ricade nell'area, denominata "Agglomerato di Milano", caratterizzata da:: - Popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km2 superiore a 3.000 abitanti; - più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV; - situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione); - alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico;
La concentrazione media giornaliera del PM10 è stata superiore al valore limite di 50 µg/m3 per un numero di volte maggiore di quanto concesso dalla normativa (35 giorni) in tutte le stazioni
Relativamente all'ozono sono da segnalarsi superamenti della soglia di informazione in tutte le stazioni della provincia e nessun superamento della soglia di allarme. Considerando le medie degli ultimi anni, sono superati ovunque i valori obiettivo per la protezione della salute umana.
I settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti sono la combustione non industriale (legata principalmente al riscaldamento delle abitazioni) e il trasporto su strada.
Sensibilità
In Lombardia, confrontando la situazione con i valori limite previsti dal D. Lgs. 155/2010 per il 2024, si conferma il rispetto del valore limite sulla media annuale di PM10 e, per il secondo anno consecutivo, il rispetto del valore limite sulla media annuale di PM2.5 in tutte le stazioni di misura della rete di rilevamento regionale.
In generale si conferma la tendenza ad avere concentrazioni basse per gli inquinanti primari tipici del traffico veicolare

Acqua: Idrologia, qualità e gestione della risorsa
Criticità
Nel periodo compreso tra il 2019 ed il 2024 la classe LIMeco del Molgora si attesta mediamente su livello "scarso"
Nel periodo considerato (2019-2024) lo stato chimico del torrente Molgora si è mantenuto su livelli non buoni
Nel periodo considerato (2021-2024) si ha uno stato chimico delle acque sotterranee generalmente NON BUONO per la presenza di Triclorometano
Sensibilità
Il Torrente Molgora che costituisce l'unico corso d' acqua naturale nel territorio comunale
Si rileva un valore di soggiacenza della falda sul territorio comunale compreso fra -24.00 e -14.00 m dal p.c
L'approvvigionamento idrico è assicurato da 9 pozzi di captazione
Lo sviluppo delle reti di adduzione dell'acqua e smaltimento dei reflui è capillarmente esteso su tutto il territorio urbanizzato, come desumibile dalle tavole allegate al PUGSS 2019
Il carico effettivo trattato dall'impianto di depurazione di Vimercate può essere assunto pari a circa 75.000 AE, mentre nella relazione di collaudo allegata alla domanda di rinnovo viene indicato che lo stesso è dimensionato per 95.000 AE (non sono tuttavia stimati gli abitanti industriali).

Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo
Criticità
AREE VULNERABILI DAL PUNTO DI VISTA IDROGEOLOGICO • Incisione del Torrente Molgora • Settori con alta permeabilità relativa e soggiacenza ridotta dell'ordine di 14/16 m dal piano campagna rilevabili nella porzione centro-meridionale del territorio comunale

- Settore interessato da una probabile falda sospesa (soggiacenza 2015 -6,50 m dal p.c., rilevabile nella porzione centrale del territorio comunale e la porzione ovest del nucleo di Vimercate

RISCHIO IDRAULICO

- Aree potenzialmente allagabili individuate con criteri geomorfologici – A rischio moderato – lungo il corso del Molgora
- Aree con problematiche delle acque di deflusso superficiale all'estremità nord del territorio comunale
- Aree con classi di rischio idraulico definito dallo studio di fattibilità a cura dell'Autorità di Bacino del Fiume Po lungo il Molgora

AREE CHE PRESENTANO SCADENTI CARATTERISTICHE GEOTECNICHE

- Aree prevalentemente limo-argillose con limitate capacità portanti e potenziale presenza di "occhipollini" interessanti tre fasce nord-sud che includono anche le propaggini nord del nucleo di Vimercate e i nuclei di Oreno e Rugginello
- Aree con copertura limo-argillosa dell'ordine di qualche metro e saltuaria presenza di "occhipollini" interessanti tre fasce nord-sud che includono anche le propaggini nord del nucleo di Vimercate e i nuclei di Oreno e Rugginello
- Aree denudate e/o con riporti di materiali

AREE CHE PRESENZANO RIDOTTE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE

- Aree prevalentemente sabbioso-ghiaiose con locale presenza di lenti limo-argillose, interessanti la gran parte del nucleo di Vimercate

La porzione nord-est del nucleo di Vimercate, la porzione est del nucleo di Rugginello ed il nucleo di Velasca ricadono in classe di fattibilità geologica 3a (Settori con ridotta capacità portante – terreni limo-argillosi nei primi 2-4 metri) che presentano consistenti limitazioni all'edificazione con specifiche opere di salvaguardia.

La porzione del nucleo di Vimercate ad est del torrente Molgora, la porzione ovest del nucleo di Rugginello ed il nucleo di Oreno ricadono in classe 3b (Settori con presenza di occhi pollini) che presentano consistenti limitazioni all'edificazione con specifiche opere di salvaguardia.

Le aree ricadenti in classe 4 con gravi limitazioni all'edificabilità sono localizzate lungo la valle del torrente Molgora. Ricadono nella classe 4 anche gli orli di terrazzo che si sviluppano nel territorio comunale e che attraversano anche i nuclei abitati

Presenza di siti contaminati all'interno del territorio comunale

Sensibilità

ELEMENTI DI PREGIO GEOMORFOLOGICO

- Orli di terrazzo che segnano il passaggio fra la valle e i terrazzi fluvioglaciali

La maggior parte del nucleo di Vimercate ricade in classe di fattibilità geologica 2

A dispetto della sua localizzazione in un contesto intensamente urbanizzato ed infrastrutturato il territorio comunale presenta una prevalenza di suoli allo stato agricolo o naturale (60%) nel quale l'aspetto colturale (55%), per la maggior parte nella forma del seminativo semplice, sovrasta le componenti naturali che rappresentano il 5%. Come nelle realtà circostanti sono presenti, oltre le colture a seminativo, anche colture florovivaistiche ed orticole

Tra le aree residenziali sono visibili le aree verdi nella forma di parchi e giardini delle ville (Sottocasa, Gallarati Scotti) e di aree a verde pubblico (Parco Gussi, Parco Borromeo)

Paesaggio

Criticità

L'ambito del vimercatese è stato interessato negli ultimi due decenni da un forte processo insediativo attribuibile a rilocalizzazioni industriali o residenziali.

Dalla perdita di sostanza delle uniformità del paesaggio (la pianura in quanto spazio aperto e non come 'piattaforma' di produzione edilizia), deriva una indifferenza collettiva nell'immaginarsi parti in causa nello spazio abitato

Sensibilità

Lo sviluppo insediativo non ha ancora del tutto compromesso, come invece è avvenuto nella Brianza centrale, la trama fondativa. In generale è riconoscibile il portato degli insediamenti storici, allineato su alcuni tracciati nord-sud, come la fondamentale 'strada regia di Imbersago' che unisce in progressione Brugherio, Concorezzo, Vimercate, Bernareggio. Così come si identificano larghe porzioni di aree agricole.

Si ha una persistenza di spazi agricoli, alcuni di pregio, sia pur molto frammentati, uniformità delle 'isole' produttive e degli ambiti di espansione residenziale con tipologie residenziali basse, a lotti aperti, definite dalla maglia stradale di quartiere. Negli spazi interstiziali sopravvivono margini boschivi e aree agricole, impoveriti del corredo vegetale.
Si avverte, nei centri storici, una tendenza generalizzata al recupero e alla rivitalizzazione degli spazi collettivi: dalla strada alla piazza, dal giardino al complesso sportivo o scolastico
Elementi di valore desunti dalla tavola 2 del Documento di Piano vigente: - I nuclei storici di Vimercate, Oreno, Rugginello e Velasca - Gli insediamenti rurali storici che si distribuiscono omogeneamente nel contesto agricolo - Il torrente Molgora e le aree boscate che si sviluppano lungo la sua valle - Aree boscate nel contesto agricolo ed elementi vegetazionali che segnano la presenza degli orli di terrazzo - Una zona di rischio archeologico corrispondente al nucleo storico di Vimercate
Beni vincolati ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004: - Alveo del torrente Molgora - Fascia di 150 m dalle sponde del torrente Molgora - Aree boscate sviluppate lungo il torrente Molgora ed alle estremità est ed ovest del territorio comunale - Area di notevole interesse pubblico corrispondente al nucleo di Oreno
Presenza di numerosi beni architettonici vincolati, prevalentemente tra Vimercate ed Oreno

Ecosistema e biodiversità
Criticità
La Tangenziale Est ed il sistema di svincoli di interscambio con la viabilità provinciale a sud, costituiscono elementi di barriera che limitano le potenzialità espresse dai corridoi terrestri
Sensibilità
Nel territorio di Vimercate le aree agricole e naturali si localizzano soprattutto alle estremità est ed ovest dell'urbanizzato, ove si trovano il corridoio del Molgora e le aree a carattere agricolo nelle quali sono presenti anche limitate estensioni di aree boschive.
All'interno dell'area urbana sono presenti i parchi e giardini delle ville, oltre ad aree verdi pubbliche che costituiscono elementi di arricchimento della rete del verde locale
L'istituto di tutela costituito dal PLIS PANE e la proposta di sua estensione sono elementi che contribuiscono alla preservazione e valorizzazione delle aree agricole e naturali extraurbane.
La RER identifica sul territorio comunale di Vimercate la presenza di elementi di secondo livello, ad est della Tangenziale Est, corrispondenti alle aree non edificate che possono garantire una qualche continuità al sistema. Viene identificato inoltre un corridoio primario a bassa-moderata antropizzazione che interessa i settori orientale e settentrionale del territorio comunale e che costituisce l'estremità orientale della Dorsale Verde Nord Milano di connessione tra il Lambro e l'Adda. E' presente infine un varco da tenere lungo la SP 3 in prossimità del confine con Bernareggio.
La Rete Ecologica Provinciale individua 5 corridoi ecologici secondari: tre in senso nord-sud (corridoio del margine di pianura est; corridoio del Molgora; corridoio dei paleoalvei) e due in senso est-ovest (corridoio trasversale [conseguente alla realizzazione della Pedemontana] e corridoio meridiano Lambro-Adda). Questi elementi si sovrappongono alla rete del verde di ricomposizione paesaggistica che, per il territorio di Vimercate, corrisponde alle aree che ricadono nel Parco Agricolo Nord Est ed alla maggior parte delle aree rurali.
Il progetto della Rete Ecologica Comunale del PGT vigente recepisce, integrando e rafforzando, la rete ecologica come individuata dal P.T.C.P., razionalizzando e gerarchizzando gli elementi territoriali esistenti. Per dare attuazione al progetto di Rete Ecologica Comunale il PGT, ricorre agli strumenti dell'incentivazione e della compensazione.
Nessun Sito appartenente alla Rete Natura 2000 è localizzato nel Comune di Vimercate, né su nessuno dei Comuni confinanti
Più della metà del territorio comunale (il 52%), è soggetto a tutela attiva di spazi con valenza agricola e ambientale

Gestione dei rifiuti
Criticità
Dall'analisi della tabella si può vedere come la produzione procapite di rifiuti solidi urbani si mantenga costantemente al di sopra di 1 Kg/ab./giorno, con lievi incrementi dal 2016 in avanti.
Sensibilità
Per quanto concerne la raccolta differenziata si rileva il mantenimento di una buona performance durante il periodo considerato.

Consumi energetici
Criticità
Nel 2022 tra i settori d'uso finali (industria, civile, trasporti e agricoltura) il settore civile detiene la quota preponderante dei consumi con circa il 42% dei consumi totali, pari a poco più di 10 milioni di tep. Due terzi dei consumi civili sono da attribuire al comparto residenziale e un terzo al comparto terziario.
Sensibilità
Le FER rappresentano il 90% delle risorse energetiche interne.
In Lombardia, attraverso le trasformazioni energetiche compiute dal parco centrali termoelettriche, sono stati prodotti circa 3 milioni di tep di energia elettrica

Rischi per la salute umana
Criticità
La tavola 11 del Piano delle Regole vigente individua la localizzazione delle stazioni radio base per la telefonia mobile, le aree del territorio comunale nelle quali vige il divieto di nuove installazioni e le aree di particolare tutela (fascia di 100 m)
La relazione della zonizzazione acustica individua i recettori sensibili: - 4 asili nido; 7 scuole per l'infanzia; 5 scuole primarie; 3 scuole secondarie di I grado; 7 scuole secondarie di II grado - l'ospedale - edifici per servizi socio-sanitari ed assistenziali - 4 cimiteri
Presenza di uno Stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante all'estremità sud del territorio comunale la cui zona di sicuro impatto, zona di danno e zona di attenzione ricadono in un raggio prossimo all'azienda e non interessano comparti a prevalenza residenziali o con servizi di carattere sensibile
La cartografia del PGRA individua le aree di pericolosità che, oltre gli ambiti agricoli e naturali, interessano le medesime porzioni di nucleo urbano già ricadenti nelle fasce PAI, con scenari prevalentemente rari nel nucleo storico di Vimercate e poco frequenti nell'area urbana al confine con Burago di Molgora.
Sensibilità
L'estremità ovest e le porzioni sud e sud-est del territorio comunale sono interessati dal passaggio di linee aeree per il trasporto di energia elettrica che non interferiscono con comparti residenziali
Con decreto del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino del fiume Po n. 58 del 26/08/2024, è stato approvato un aggiornamento del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) inserendovi anche il torrente Molgora. Le fasce interessano per la maggior parte terreni agricoli o naturali con l'eccezione del nucleo storico di Vimercate la cui porzione orientale ricade prevalentemente in fascia C, così come avviene per l'area urbanizzata all'estremità sud –est in continuità con l'abitato di Burago di Molgora
Dalla Componente Geologica 2016, si desume che con D.G.R. 11/07/2014 – n.X/2129 la Regione Lombardia ha inserito il comune di Vimercate in zona sismica 3 con Ag = 0,069057g

7. ANALISI DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PGT

Le informazioni del presente capitolo sono tratte dalla Relazione Illustrativa del Documento di Piano, cui si rimanda per ogni ulteriore approfondimento.

7.1 Il Documento di Piano come progetto unico di valorizzazione complessiva del territorio di Vimercate dal nucleo centrale alle sue frazioni

Il P.G.T. di Vimercate, attraverso il Documento di Piano, il Piano delle Regole e il Piano dei Servizi, si pone come traguardo principale di intervenire su tutto il territorio considerando il nucleo centrale e le sue frazioni, con le stesse cure e attenzioni.
Il nucleo di Vimercate, quello di Oreno e quelli di Ruginello, Velasca e degli abitati minori limitrofi fanno parte di un'unica strategia di valorizzazione del territorio incardinata sui principi della riduzione del consumo di suolo, della salvaguardia del territorio agricolo e dei corsi d'acqua, aggiungendo una grande attenzione alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e ambientale della città.
Nonostante la presenza di infrastrutture viarie di estremo rilievo, esistenti e di progetto, come l'A51 Tangenziale Est di Milano e la futura arteria autostradale Pedemontana, attraverso una particolarissima attenzione alle opere di mitigazione e compensazione è possibile limitare l'impatto negativo di tali infrastrutture di viabilità e trasporto e contribuire al processo di salvaguardia e miglioramento dei valori ambientali e paesaggistici esistenti della città.
Passo essenziale per migliorare l'assetto complessivo territoriale di Vimercate è la definizione degli obiettivi principali del P.G.T.
Il Documento di Piano segnala gli obiettivi di miglioramento, conservazione e creazione dei servizi, usando la particolare terminologia del "traguardo obiettivo".
Traguardo a indicare la prospettiva verso cui dirigersi e obiettivo inteso come concreto, possibile risultato da raggiungere.
I traguardi obiettivi indicati sono quindici così raggruppabili:
Temi paesaggistici ambientali

- traguardo obiettivo conservazione, ampliamento e miglioramento di spazi verdi pubblici
- traguardo obiettivo di conservazione e miglioramento delle aree a orti urbani
- traguardo obiettivo di creazione di spazi verdi pubblici.
- traguardo obiettivo di rimboschimento su aree pubbliche

Temi relativi ai servizi sociali e all'istruzione

- traguardo obiettivo conservazione e miglioramento della fruizione delle aree e dei servizi di interesse sovracomunale
- traguardo obiettivo conservazione ampliamento e miglioramento delle aree e dei servizi di interesse comune
- traguardo obiettivo conservazione ampliamento e miglioramento delle aree di Edilizia Residenziale Pubblica
- traguardo obiettivo conservazione e miglioramento dell'area di interscambio bus
- traguardo obiettivo di creazione di attrezzature di interesse collettivo
- traguardo obiettivo di conservazione ampliamento e miglioramento delle aree per l'istruzione

Temi relativi ai parcheggi

- traguardo obiettivo conservazione e miglioramento dei parcheggi
- traguardo obiettivo di formazione di nuovi parcheggi

Temi relativi alle attrezzature tecnologiche

- traguardo obiettivo della creazione di aree per impianti tecnologici (sovracomunali)
- traguardo obiettivo di conservazione ampliamento e miglioramento delle aree per impianti tecnologici
- traguardo obiettivo di creazione delle aree per impianti tecnologici (comunali)

I traguardi obiettivo formano l'intelaiatura ideale ma anche concreta del PGT e si intersecano con le scelte riprese poi in altre parti del Documento di Piano, del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi.

Gli ambiti di trasformazione (AT) delineati nel Documento di Piano e dettagliati nelle schede di ambito inserite nelle norme tecniche di attuazione (NTA), le Aree di completamento AdC, la aree di riqualificazione AdR anch'esse definite nelle NTA sono tutte chiamate ad assolvere un ruolo nell'ambito dei traguardi obiettivo se in esse sono previste aree pubbliche da cedere e realizzare magari anche esternamente ai singoli ambiti.

La cornice essenziale del PGT di Vimercate è costituita dalla proposta di valorizzazione complessiva dei valori paesaggistici e ambientali.

Tra gli elementi di pianificazione paesistico ambientale, il Documento di Piano considera ed esalta il ruolo della rete verde di ricomposizione paesaggistica, conferma i varchi funzionali della rete ecologica e recepisce il Parco Agricolo di Interesse Sovracomunale denominato Parco Agricolo Nord Est (PANE), proponendone l'ampliamento in una larghissima porzione del territorio ad ovest corrispondente all'ex PLIS della Cavallera. Ancora, vengono individuate le aree boscate così come segnalate della carta forestale regionale, aggiungendovi gli ulteriori boschi esistenti, propone nuovi boschi di progetto da realizzare, confermando le aree per il verde di connessione, spesso a corredo dell'A51. Infine, migliora e precisa il perimetro degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, segnalando gli orli di terrazzo per la loro tutela.

Per quanto riguarda la strada pedemontana, tratta C, progetto in fase di realizzazione (progetto definitivo CIPE 2009), attorno all'arteria e alle strade complementari e accessorie, stabilisce un corridoio di salvaguardia urbanistica esteso a tutte le aree interessate dal processo di formazione della Pedemontana medesima, come ambito a verde su cui favorire gli interventi di mitigazione e di compensazione.

Per la tratta D "breve" alla data di adozione del presente PGT esiste un progetto definitivo approvato (GU Parte Seconda n.146 del 11-12-2025) "Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo e opere connesse (autostrada Pedemontana Lombarda) – Approvazione progetto definitivo variante e con la delibera della Giunta Regionale del 20/04/2026 di modifica del PTR i comuni sono stati liberati dall'obbligo di inserire nei propri strumenti urbanistici il tracciato della tratta D originaria, il PGT disegna dunque il tracciato della D breve corredato dei corridoi di salvaguardia.

Il PGT disegna dunque il tracciato approvato della "D breve" corredato da un corridoio di salvaguardia.

Infine, in tutto il territorio Nord di Vimercate si delinea e si sviluppa la greenway, collegata alla realizzazione della pedemontana, secondo il progetto definitivo CIPE 2009.

Sul piano più squisitamente paesaggistico il PGT si avvale della collaborazione dello studio LAND che propone interventi sul sistema ecologico fruitivo del Molgora, interventi sul nuovo sistema della maglia verde diffusa e interventi sul paesaggio agricolo produttivo.

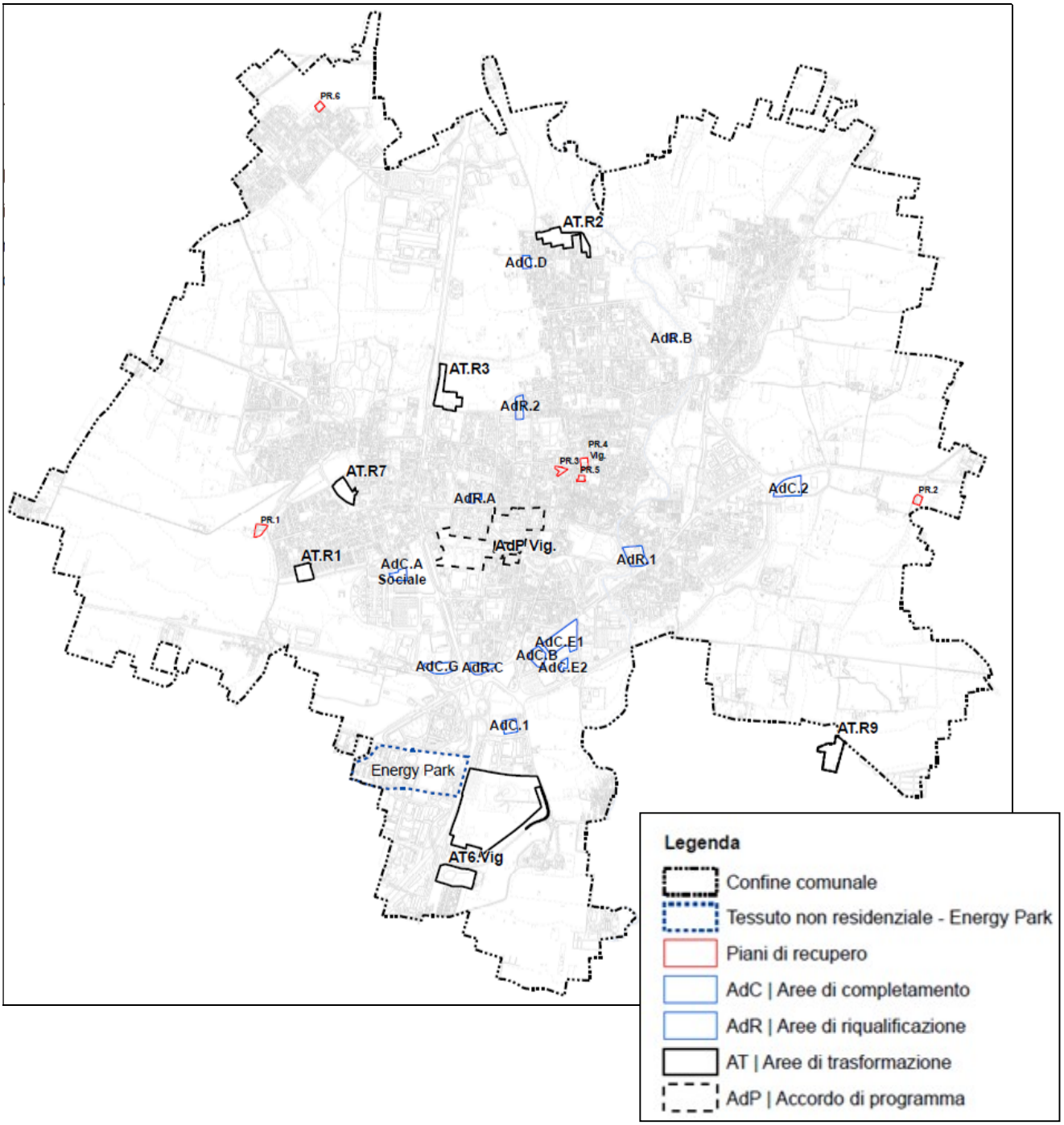
7.2 Gli ambiti di trasformazione, le aree di completamento e le aree di riqualificazione come occasione del rilancio sociale e ambientale della città

Gli ambiti di trasformazione, le aree di completamento e le aree di riqualificazione confermate o modificate rispetto al previgente PGT o inserite per la prima volta nello strumento urbanistico generale sono tutte rispondenti a due principi fondamentali, che ispirano il Piano di Governo del Territorio.
Tali ambiti rispondono ad alcuni criteri di carattere sociale che li caratterizzano.

7.2.1. Interventi di trasformazione, completamento e riqualificazione che portano con sé significativi elementi di rilievo sociale

L'intervento più rilevante è costituito dall'insieme di due aree di riqualificazione e completamento denominate AdR. A - Via B. Cremagnani e AdC. A "Sociale" - Strada Comunale della Roveda.
Nell'ambito AdR.A - Via B. Cremagnani l'operatore privato potrà procedere attraverso un intervento di riqualificazione urbanistica dell'esistente (comprensiva della demolizione di una sede dell'Istituto di Istruzione Superiore Virgilio Floriani che utilizzerà l'altra sede in Vimercate) alla realizzazione di un nuovo complesso edilizio.
La convenzione che accompagnerà tale operazione urbanistica conterrà l'impegno a realizzare un intervento di Edilizia Economica e Popolare da cedere al comune per 2.000 mq di S.L. nell'area di completamento denominata AdC. A "Sociale" - Strada Comunale della Roveda.
Nella medesima area sarà ceduta al Comune la superficie necessaria per realizzare una S.L. di ulteriori 2.000 mq da destinare ad attività istituzionali.
L'insieme di questi interventi, oltre a proporre soluzioni equilibrate anche dal punto di vista ambientale per un tessuto sostanzialmente interstiziale, persegue l'obiettivo di ottenere circa 10 appartamenti destinati a diventare patrimonio di edilizia pubblica residenziale per soddisfare il fabbisogno dei ceti più deboli di Vimercate.
Tutti gli ambiti di trasformazione, completamento e riqualificazione saranno dotati di adeguate aree a standard nella misura di 47 mq per entità abitativa da realizzarsi o da monetizzare.

Figura 7.1 – Gli Ambiti di trasformazione, completamento e riqualificazione



Gli altri interventi che sono caratterizzati da un risvolto sociale rilevante sono:

- AdC.B - via Bergamo, prevede la destinazione residenziale, ma allo stesso tempo l'obbligo di eseguire opere di ristrutturazione del patrimonio di edilizia pubblica residenziale esistente a Vimercate sino ad un importo di 400.000 €.
- AdC.D - via San Maurizio, che prevede la possibilità di ampliare la disponibilità di spazi per residenza a favore della Onlus Centro Aiuto alla Vita (CAV).

Inoltre, contribuiscono in modo significativo all'estensione dei benefici sociali, gli interventi che dovranno farsi carico di una quota determinata di edilizia convenzionata (dal 25 al 50% della S.L.), variabile a seconda di altri parametri quali la quantità delle aree di cessione per standard come di seguito elencati:

- PR3 - via Pinamonte già presente nel PGT previgente senza ulteriori modifiche.
- PR6 - via Montesanto già presente nel PGT previgente senza ulteriori modifiche.
- AdR2 - via Principato già presente nel PGT previgente ma aggiornato nei contenuti.
- AdR.C - via Enrico Toti, proviene dal perimetro dell'ex PII Vimercate Sud – Sp2 Comparto 2. L'appendice a nord, dalla prosecuzione ideale di via Enrico Toti, viene scorporata e destinata tutta a servizi comunali di progetto e più esattamente la parte prospettante via Salvo d'Acquisto ad attrezzature di interesse comune per la realizzazione di un magazzino comunale realizzato come opere di urbanizzazione dell'ambito AT.6 e per la parte restante a verde pubblico. L'edificabilità è tutta convertita alla residenza mantenendo la superficie fondiaria del PII nonché la previsione di parcheggio e di verde pubblico.
- AT.R3 via Porta, sostanzialmente riconfermato rispetto al piano vigente.

Tutti gli interventi descritti precedentemente trovano ulteriori impegni e obbligazioni verso la pubblica Amministrazione trascritti nelle schede dei diversi ambiti.

7.2.2. Interventi di trasformazione, completamento e riqualificazione caratterizzati dalla presenza di elementi di rafforzamento del sistema ambientale del territorio

- AT.R2 - Castellazzo confermato con miglioramenti proprio dal punto di vista ambientale e paesaggistico con la realizzazione di un importante area verde che si collega con le aree boschive di proprietà comunale e al sistema boschivo progettato lungo il Molgora e sede di uno dei progetti specifici dello studio Land.
- AT6 vigente di via Santa Maria Molgora, prevede le destinazioni d'uso produttivo e terziario con possibilità di logistica nel lotto maggiore e possibilità di insediamento di una media struttura di vendita nel lotto minore, ma al tempo stesso scorpora una porzione di circa 30.000 mq tolta dal perimetro di ambito di trasformazione e la assegna alla destinazione di verde di connessione, riducendo in questo modo significativamente il consumo di suolo e dando la possibilità di realizzare un possibile nuovo corridoio ecologico a rafforzamento della rete verde di ricomposizione paesaggistica.
- AT.R7 - via Fermi, destinata a residenza, ereditato dal precedente strumento urbanistico ne ripercorre le previsioni. Dovranno inoltre essere condotte le necessarie verifiche con le competenti autorità regionali in quanto l'area ricade all'interno della carta forestale di Regione Lombardia di cui all'art. 42 della L.R. 31/2008.
- AT.R9 - Vimercate est a confine con Burago, destinata a residenza, oltre a dare un assetto razionale a un'enclave del territorio vimercatese in quello di Burago di Molgora, completando il quartiere residenziale ivi esistente, prevede la cessione di 7.570 mq di area a verde al comune di Vimercate con la salvaguardia e la tutela dell'orlo di terrazzo. La realizzazione di tale intervento è subordinata a una variante del PTCP per la modifica degli ambiti agricoli strategici. Nel caso non si giungesse all'approvazione di tale variante che riguarda la strada di accesso a tale lotto, la specifica norma decade senza inficiare il processo di approvazione del PGT.
- AdC.E1 - via Bergamo riguarda la nuova pianificazione di alcune delle parti non ancora ultimate del vigente PII Vimercate Sud – Sp2 Comparto 2. In esso previo accordo con le proprietà interessate riguardo alle pattuizioni contenute nella convenzione del citato PII si è provveduto ad una nuova pianificazione mantenendo la destinazione residenziale. La nuova configurazione urbanistica prevede l'estensione dell'area di verde pubblico che si aggiunge e consolida con una più consistente piastra verde. Inoltre, un ulteriore area di quasi 3.000 mq sarà ceduta direttamente al comune (vedi AdC.E2).

7.2.3. Altri interventi

Vengono confermati rispetto al piano previgente gli ambiti l'AT.R1, AdC.E2 e AdC.G (alcuni con modifiche derivanti da esigenze ascrivibili da Enti sovraordinati, da intervenute nuove e differenti normative, da necessità di atterraggi di diritti volumetrici già certificati ecc..).

- AT.R1 - via Nobel, ereditato dal previgente PGT con destinazione residenziale, modificato marginalmente.
- AdC.E2 - via Falcone Borsellino, obiettivo dell'intervento è il completamento urbanistico della porzione non attuata dell'ex PII Vimercate Sud SP2 – comparto 2 - SV4. La cessione dell'area è ammessa quale modalità alternativa di assolvimento degli obblighi convenzionali del già menzionato PII, anche in relazione ai meccanismi di compensazione disciplinati nell'ambito AdC.E1, secondo modalità e condizioni da definirsi in sede convenzionale, nel rispetto dei principi di congruità ed equilibrio economico e in coerenza con le finalità di riequilibrio urbanistico perseguite dall'Amministrazione comunale. L'attuazione dell'ambito è subordinata alla cessione al Comune dell'intera superficie territoriale, quale prestazione compensativa straordinaria a titolo di obbligazione urbanistica. La capacità edificatoria dell'ambito, pur essendo propria e autonoma, può concorrere, ove necessario, all'assorbimento di diritti edificatori riconducibili alla previgente disciplina urbanistica.
- AdC.G - via Fiorbellina. Con riferimento al Piano di Lottizzazione di via Fiorbellina, si precisa che lo stesso risulta regolarmente approvato e disciplinato da convenzione urbanistica sottoscritta in data 30/09/2020, attualmente vigente.

  La mancata rappresentazione del piano nelle tavole del precedente PGT è da ricondursi a un mero difetto di coordinamento cartografico, che non ha inciso sulla validità ed efficacia dello strumento attuativo, né sui diritti edificatori già assentiti.

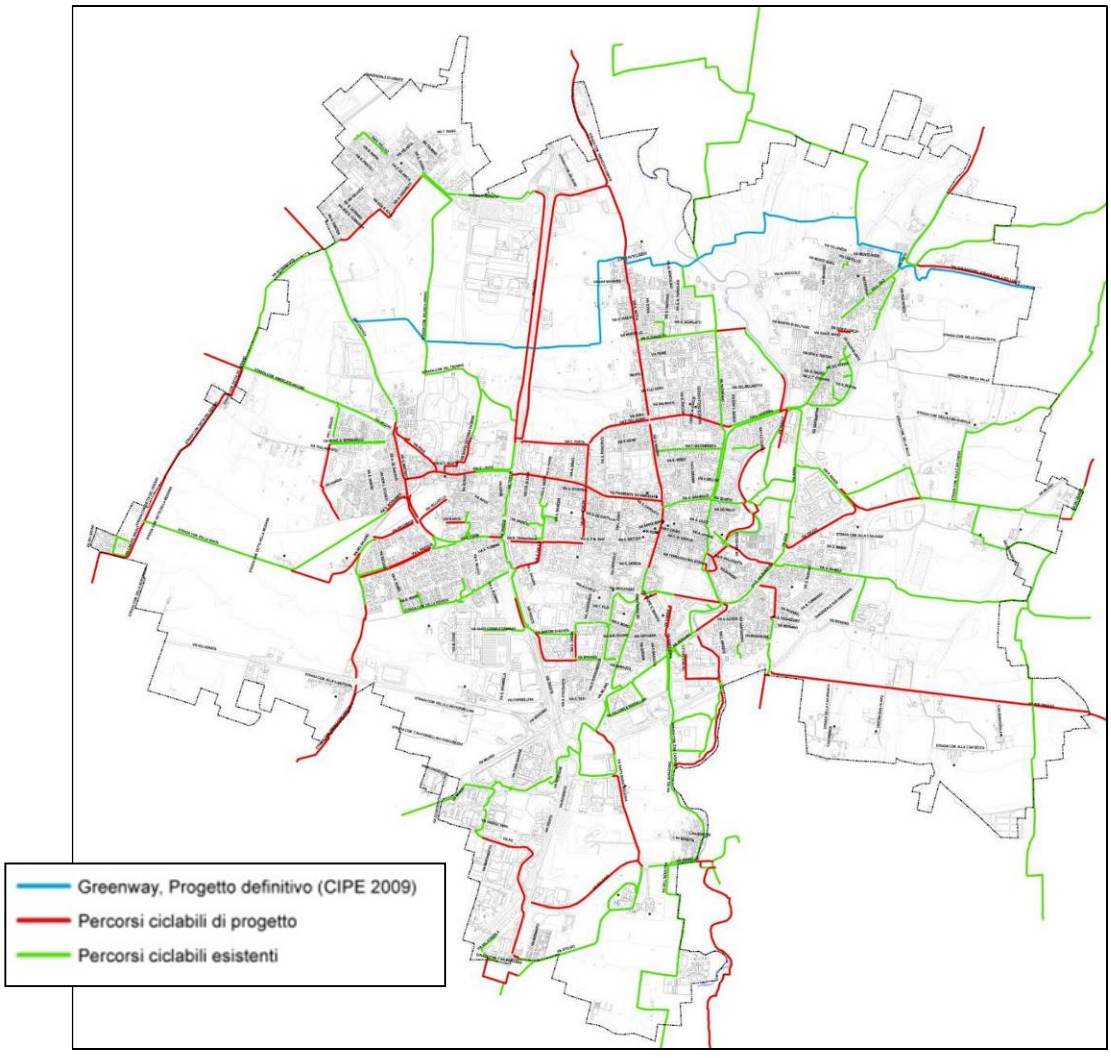
  Il presente PGT provvede pertanto a ricondurre a coerenza il quadro pianificatorio, recependo e confermando integralmente le previsioni del piano attuativo vigente.

  In tale ambito, si introduce esclusivamente un chiarimento di natura tecnica (che sarà applicabile solo con variante all'attuale PL) in ordine alla disciplina delle funzioni commerciali, precisando che la consistenza della media struttura di vendita deve essere riferita alla superficie di vendita, in luogo della superficie lorda, in coerenza con la normativa di settore e con i criteri applicativi vigenti.
- AdR.B - via del Molinetto, a destinazione residenziale a completamento di un edificio già esistente. La realizzazione di tale intervento è subordinata a una variante del PTCP per la modifica degli ambiti agricoli strategici. Nel caso non si giungesse all'approvazione di tale variante che riguarda la strada di accesso a tale lotto la specifica norma decade senza inficiare il processo di approvazione del PGT.
- Per quanto riguarda l'AdR.1, confermato rispetto al PGT previgente, si tratta della riqualificazione di una grande struttura produttiva dismessa che non esercita alcun consumo di suolo ma anzi ha il pregio di intervenire sull'esistente cercando di valorizzarlo e di prevenire ulteriori fenomeni di abbandono futuro.
- Per quanto riguarda infine l'Accordo di Programma (AdP) vigente ex ospedale il PGT, in corso di realizzazione, si limita a confermare ogni previsione dello strumento attuativo vigente.

7.3 La Mobilità dolce

La città di Vimercate ha una notevole rete di piste e percorsi ciclabili, sommando il sistema delle piste ciclabili urbane e quelle stimate da Mibici si giunge a un totale di 33.350 metri lineari già esistenti per 26.134 abitanti, corrispondenti a uno standard di 127 metri lineari ogni 100 abitanti.
Tale standard è paragonabile, ad esempio, con quello di Modena che ha 122 metri lineari ogni 100 abitanti e che notoriamente è tra le città più dotate per questo tipo di infrastrutture insieme a Reggio Emilia.
Se poi consideriamo il sistema comprendente anche i percorsi che possono essere ciclabili interni al Parco Pane si giunge a un totale di 47.480 metri lineari.
Tuttavia, il sistema è discontinuo e quindi il PGT proseguendo le buone pratiche dell'Amministrazione Comunale prevede un ulteriore dotazione di piste ciclabili di 28.115 metri lineari che consentiranno di collegare il capoluogo con Oreno lungo la via Pinamonte da Vimercate e più in generale l'est con l'ovest anche attraverso percorsi previsti lungo le vie Pellizzari e Carlo Porta. Inoltre, le piste proposte (per limitarsi alle principali) consentono di collegare il capoluogo con la strada comunale Vimercate-Usmate Velate, migliorano a sud e a ovest la percorribilità ciclabile lungo il Molgora e affiancano ad est e a ovest il percorso dell'A51 da Nord fino a via Carlo Porta. Il sistema sarà arricchito anche dalla Greenway che sarà realizzata da Pedemontana e attraverserà tutto il nord della città mettendola in relazione con i comuni confinanti.

Figura 7.2 – Tavola della mobilità dolce



7.4 Gli Ambiti agricoli e le aree agricole strategiche

All'interno del territorio comunale di Vimercate sono state studiate le aree agricole strategiche così come individuate e confermate dal PGT 2024.
Prima di proporre delle osservazioni nel merito è utile riassumere quanto contenuto nella Dgr 8/8059 del 19 settembre 2008 sull'argomento.
In sostanza gli ambiti agricoli strategici sono porzioni di territorio dotate di particolare rilievo basato su tre pilastri fondamentali:

1. L'esercizio della attività agricola con presenza effettiva e consolidata di aziende e pratiche agricole;
2. Consistere in aree di dimensioni significative che garantiscano la continuità del territorio rurale;
3. Qualità e fertilità del suolo.

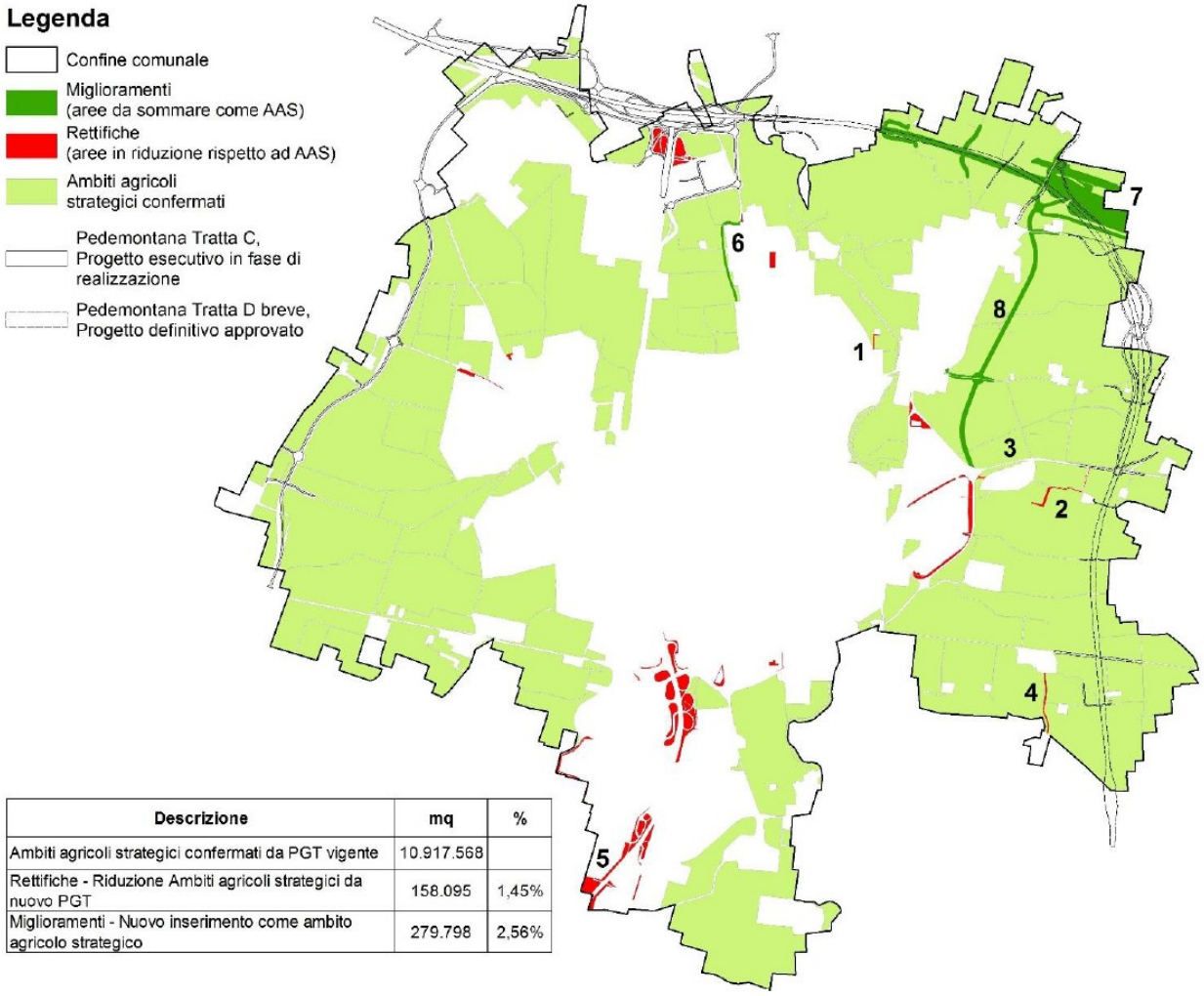
Alla luce di quanto esposto si vorrebbe che venissero prese in considerazione le proposte di rettifica in riduzione, per quanto riguarda territori facenti parte di svincoli stradali/autostradali o di aree già separate dal territorio agricolo circostante dalla presenza di strade ecc…
Nella tabella che segue inoltre sono segnalati e numerati 5 episodi singoli, tutti molto limitati dal punto di vista delle superfici interessate, che nella medesima tabella trovano esauriente spiegazione a sostegno della richiesta.
Sono inoltre indicate 3 situazioni dove viene richiesto di implementare gli ambiti agricoli strategici con una consistente nuova dotazione. Anche tali casi sono dettagliati nella tabella che segue che trova riscontro nella successiva cartografia.

1 | nuova strada di accesso via del Molinetto	L'ambito agricolo strategico isola una zona prevista edificabile nel PGT vigente e confermata dal presente PGT, impedendone sostanzialmente l'accessibilità. Tale area è già edificata.
2 | nuova strada di accesso via Cascina Gargantini	L'ambito agricolo strategico contorna un area destinata a attrezzature di interesse sovracomunale (centrale elettrica) cui deve essere garantita adeguata accessibilità veicolare
3 | nuova strada di accesso via Trezzo	L'ambito agricolo strategico isola una zona prevista edificabile nel PGT vigente e confermata dal presente PGT, impedendone sostanzialmente l'accessibilità per cui si rende necessario un 5° braccio per la rotatoria. La viabilità che potrà essere realizzata senza intaccare altre aree AAS consentirà di costruire una strada di arroccamento degli insediamenti commerciali e paracommerciali previsti, alleggerendo il traffico sulla SP2.

4 | nuova strada di accesso via Cascina Secca	L'ambito agricolo strategico isola una parte del territorio di Vimercate raggiungibile dunque solo ai fini dell'uso agricolo, non consentendo al Comune di effettuare una libera scelta di pianificazione su aree non identificate come agricole strategiche nè soggette a qualsiasi altro vincolo o tutela. Tenuto conto che, questo lembo di territorio vimercatese era già stato previsto edificabile nel piano del 2011 ed anche oggi è pensato per un'edificazione residenziale conforme ai lotti confinanti del comune di Burago Molgora, la realizzazione di una strada di accesso in collegamento con la via Cascina Secca esistente e il corrispettivo stralcio della corrispondente area dagli AAS può consentire al Comune di esercitare la propria potestà di pianificazione del territorio nel rispetto delle leggi vigenti.
5 | area a parcheggio via Valdossola	Tale ambito agricolo strategico insiste su un'area recintata ed utilizzata come parcheggio già dal 2011 e già prevista nel PGT del 2024 a servizi (parcheggio). si richiede lo stralcio per consentire tale destinazione d'uso.
6 | eliminazione di strada locale	L'amministrazione comunale non ritiene più necessario questo nuovo intervento di viabilità comunale, quindi si chiede di reinserire l'area corrispodente all'interno dell'ambito agricolo strategico
7 | aree di risulta del tracciato della pedemontana ex tratta D	Tali aree così come individuate in cartografia non essendo più interessate dal tracciato della pedemontana si richiede che ritornino all'interno dell'ambito agricolo strategico
8 | Trasformazione dell'area AIP corrispondente al tracciato della strada complementare a est della tratta D in Ambito Agricolo Strategico (Art. 34, PTCP)	Ai sensi di quanto disposto dall'art. 34 comma 1 del PTCP della Provincia di Monza e Brianza, "I Comuni interessati dalla individuazione degli ambiti di interesse provinciale hanno la facoltà di richiedere l'estensione di ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, anche se compresi negli ambiti stessi, fermo restando la procedura di variante ai sensi dell'art.3, commi da 3 a 7". Si richiede che l'area AIP corrispondente al tracciato della strada complementare dell'ex tratta D sia totalmente ricompresa nell'ambito agricolo strategico

Il bilancio finale riguardante gli AAS vede dunque un incremento interessante di territorio vincolato a questo scopo, che aumenta quasi di 280.000 mq mentre le aree per cui si richiede lo stralcio dagli ambiti agricoli strategici sommano a 156.000 mq circa

Figura 7.3 – Tavola degli ambiti agricoli strategici



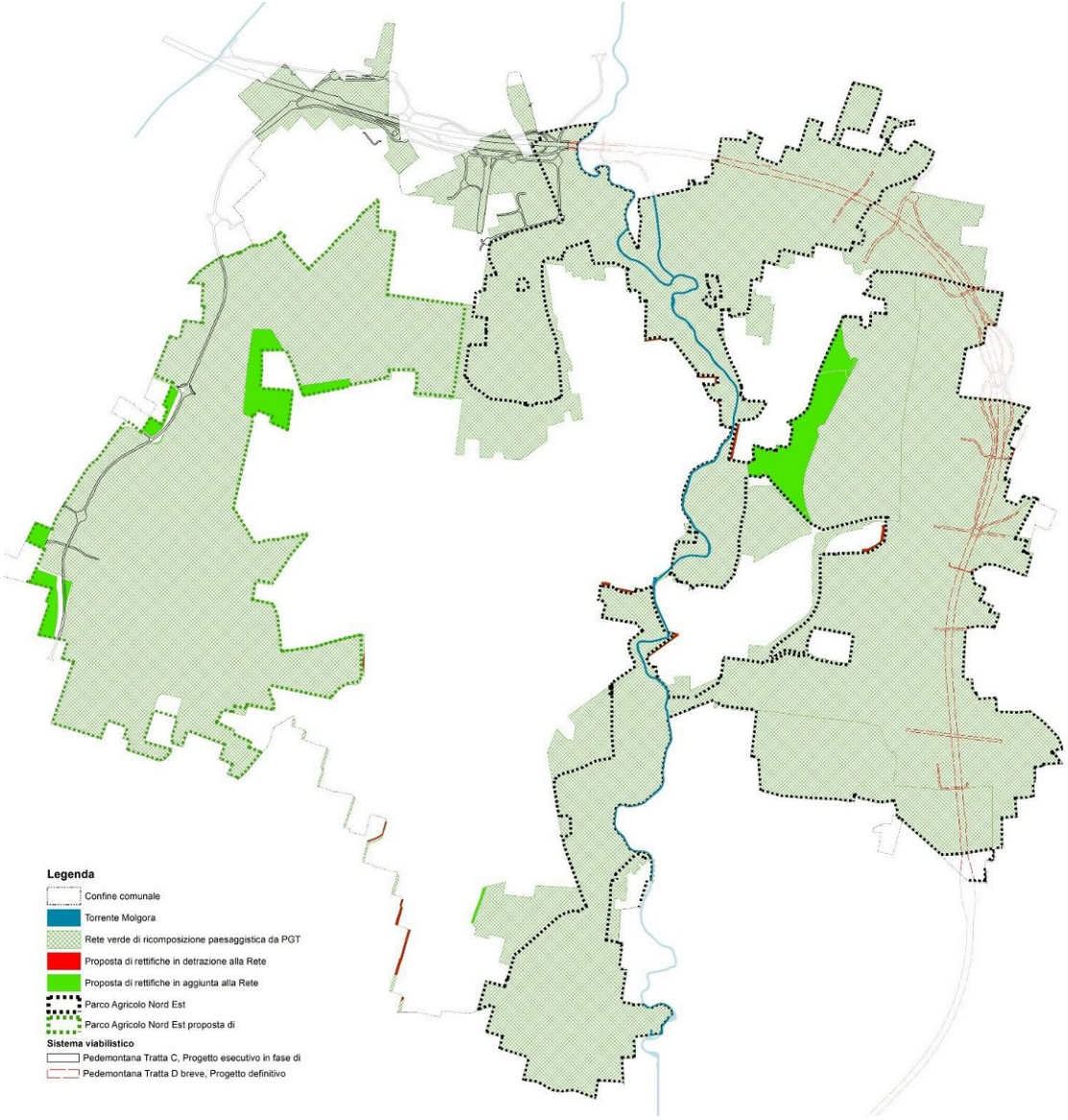
Descrizione	mq	%
Ambiti agricoli strategici confermati da PGT vigente	10.917.568	
Rettifiche - Riduzione Ambiti agricoli strategici da nuovo PGT	158.095	1,45%
Miglioramenti - Nuovo inserimento come ambito agricolo strategico	279.798	2,56%

7.5 La rete verde di ricomposizione paesaggistica

Gli automatismi indicati dal PTCP prevedono che l'estensione di territori destinati a Parco locale di interesse sovracomunale , nel caso in specie il PLIS P.A.N.E. e relativa proposta di ampliamento, comporti il parallelo e coincidente adeguamento della Rete cosi come illustrato nella tavola seguente.

Inoltre si è provveduto a richiedere la rettifica di alcuni limitatissimi episodi che appaiono piuttosto che scelte, semplici inesattezze dovute alla scala in cui è stato redatto il PTCP.

Figura 7.4 – Tavola Rete verde di ricomposizione paesaggistica



7.6 Le aree boscate

Attualmente nel P.G.T. di Vimercate i Boschi e le aree boschive sono state suddivise nei seguenti sottogruppi:

- Boschi rilevati dalla Carta Forestale della Regione Lombardia
- Formazioni boschive rilevate sul territorio non segnalate dalla Carta Forestale
- Aree e fasce boscate di Progetto
- Aree per il verde di connessione (anch'esso a possibile destinazione boschiva come richiesto dalla Legge Regionale)
- Aree dettate dagli art 31 e 32 come Traguardo obiettivo di rimboschimento su aree pubbliche

I boschi rilevati dalla Carta forestale sono individuati lungo la sponda nord della vasca di laminazione in progetto, in maniera sporadica lungo i margini del Torrente Molgora, tra l'isola ecologica ed il depuratore ed a ovest lungo il confine comunale del comune di Arcore. Sono presenti aree boscate anche nella zona agricola nei territori a sud est del comune e lungo il

terrazzamento presente sul territorio, anche se alcuni di esse a seguito di interventi edilizi nuovi e in corso sono da ripiantare ex novo in altri siti come previsto dalle norme vigenti.
Le formazioni boschive non rilevate sono invece raggruppate in prossimità dello svincolo posto a sud ed intorno alla isola ecologica.
Le aree previste di progetto servono ad ingrossare le aree boscate esistenti. All'interno del Piano sono ridefinite anche le aree per il verde di connessione che servono a delineare le linee stradali e pertinenziali intorno allo svincolo autostradale ed intorno alla area ATP6 Vig. come anche intorno alle aree cimiteriali esistenti.

Le aree sono così individuate:

Aree boscate da tav 3 DdP	**Superfici**
Boschi esistenti non segnalati da carta RL	259.930,00
Fasce alberate e filari esistenti	51.759,74
Carta forestale RL	759.532,65
Fasce alberate e filari progetto	144.159,80
Boschi di progetto	335.423,65

Inoltre, si possono fornire alcune cifre relative a iniziative recenti e aree verdi significative:

- **Nuove Aree Piantumate:** Nel contesto di recenti piani di rigenerazione urbana e forestazione, il comune ha individuato diverse superfici destinate a nuovi boschi urbani e aree verdi. I progetti menzionano complessivamente circa **27 ettari** (equivalenti a **270.000 mq**) di aree che sono state o saranno piantumate e riforestate in diverse zone, tra cui Velasca, Oreno e la zona nord.
- **Adesione al PA.N.E:** Il Comune ha inserito nel perimetro del Parco Agricolo Nord Est (PA.N.E) aree per un totale di circa **1,75 milioni di metri quadrati** (175 ettari). Una parte di queste aree contribuisce al patrimonio verde e, in alcuni casi, alla creazione di nuovi boschi.

7.7 Varianti essenziali del PGT in materia normativa

7.7.1. Incentivazione Urbanistica

L'incentivazione urbanistica, disciplinata dall'articolo 19 delle Norme di Attuazione, è finalizzata a favorire la realizzazione di benefici pubblici aggiuntivi di particolare rilevanza, riconoscendo una premialità edificatoria proporzionata all'incremento di valore generato dall'attribuzione della superficie incentivata.
Il principio cardine dell'istituto è quello della proporzionalità tra il beneficio privato derivante dall'incentivazione e il beneficio pubblico riconosciuto all'Amministrazione comunale.
A tal fine, la valutazione dell'incremento di valore è effettuata mediante il confronto tra due distinte configurazioni di trasformazione dell'area o dell'immobile: una riferita alla configurazione ordinaria, priva di incentivazione, e una riferita alla configurazione comprensiva della superficie incentivata.
La differenza tra i due valori di trasformazione rappresenta l'incremento di valore generato dall'incentivazione urbanistica.
Il beneficio pubblico aggiuntivo è determinato applicando alla differenza assoluta di valore una quota proporzionale, calcolata in relazione alla variazione percentuale del valore unitario fondiario (€/mq) determinata dall'incentivazione. Tale criterio consente di commisurare in modo equo e

trasparente il contributo richiesto al soggetto attuatore, evitando automatismi e garantendo coerenza tra l'entità della premialità concessa e i vantaggi economici effettivamente conseguiti.

Esempio applicativo (a titolo puramente illustrativo):

Parametro	**Valore area**
Valore unitario ante incentivo	€ 50/mq
Valore unitario post incentivo	€ 60/mq
Incremento relativo	+20%
Valore totale area ante incentivo	€ 100.000
Valore totale area post incentivo	€ 120.000
Differenza assoluta	€ 20.000

Applicando il principio di proporzionalità, la quota di beneficio pubblico aggiuntivo è determinata come segue: € 20.000 × 20% = € 4.000 .
La quota così determinata rappresenta il valore economico del beneficio pubblico aggiuntivo da riconoscere al Comune, attraverso la realizzazione di opere, interventi o altre forme di utilità pubblica coerenti con le finalità del Piano.
Il valore delle opere è determinato mediante computo metrico estimativo redatto sulla base dei prezzari pubblici vigenti, applicando le modalità di valutazione adottati dall'Amministrazione comunale per le opere realizzate a scomputo degli oneri di urbanizzazione, ed è imputato alla quota di riequilibrio territoriale dovuta.

7.7.2. Sostituzione della quota di edilizia convenzionata – criteri applicativi del contributo sociale

L'articolo 20 delle Norme di Attuazione disciplina la possibilità di sostituire, in tutto o in parte, la realizzazione della quota di edilizia convenzionata con la corresponsione di un contributo sociale monetario, quale misura finalizzata al riequilibrio delle ricadute sociali ed economiche delle trasformazioni urbanistiche.
Il criterio alla base del contributo sostitutivo è rappresentato dalla intercettazione di una quota del beneficio economico aggiuntivo derivante dalla riduzione o eliminazione della quota di edilizia convenzionata, beneficio che si manifesta come incremento di valore del prodotto edilizio oggetto dell'intervento.
Tale beneficio è determinato mediante il confronto tra due distinte configurazioni dell'intervento:

- una configurazione comprensiva della quota di edilizia convenzionata, così come prevista originariamente dalla scheda di riferimento (valore ex ante);
- una configurazione conseguente alla riduzione o eliminazione della quota di edilizia convenzionata, con vendita degli alloggi interessati a prezzo di mercato libero (valore ex post).

Il valore dell'intervento è assunto con riferimento al valore economico del prodotto edilizio, determinato sulla base dei ricavi derivanti dalla vendita delle unità immobiliari interessate dalla trasformazione, considerando:

- i prezzi di vendita applicabili all'edilizia convenzionata;
- i prezzi di vendita applicabili all'edilizia libera, in coerenza con i valori di mercato rilevabili per contesti omogenei.

La differenza tra il valore ex ante e il valore ex post rappresenta l'incremento di valore generato dalla modifica del regime convenzionato.

Su tale incremento di valore viene applicata la percentuale del 50%, al fine di determinare il contributo sostitutivo dovuto, quale misura di equilibrio tra l'interesse pubblico alla compensazione del vantaggio economico conseguito dal soggetto attuatore e l'esigenza di non compromettere la sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento, tenuto conto che l'Amministrazione comunale non partecipa ai costi, ai rischi e agli oneri dell'operazione immobiliare.
Le risorse così acquisite sono destinate a finalità di interesse abitativo sociale, secondo quanto previsto dalle Norme di Attuazione.
Nel caso di corresponsione del contributo mediante opere, il valore delle stesse è determinato attraverso computo metrico estimativo redatto sulla base dei prezzari pubblici vigenti, applicando le modalità di valutazione adottati dall'Amministrazione comunale per le opere realizzate a scomputo degli oneri di urbanizzazione.

7.7.3. Il sistema commerciale e dei servizi alla persona nel PGT.

Il tema del commercio e, più in generale, delle attività economiche di prossimità è stato oggetto di un approfondimento specifico, affidato a professionista esterno, che ha aggiornato il quadro conoscitivo del precedente Piano del Commercio alla luce delle trasformazioni intervenute nel tessuto urbano e delle più recenti evoluzioni normative di settore.
Tale contributo ha consentito di restituire una lettura sintetica e aggiornata della struttura commerciale comunale, evidenziando da un lato la buona diffusione delle attività di vicinato e dei servizi alla persona, dall'altro la sostanziale stabilità, se non saturazione, di alcune componenti dell'offerta, in particolare nei comparti più prossimi al tessuto urbano consolidato. È emerso, inoltre, come le dinamiche del commercio al dettaglio risultino oggi caratterizzate da un'elevata variabilità, fortemente influenzata da fattori esterni quali l'evoluzione dei modelli di consumo, la crescente incidenza del commercio elettronico e la ridefinizione dei sistemi distributivi.
Alla luce di tali considerazioni, l'Amministrazione comunale ha ritenuto opportuno non procedere all'aggiornamento formale del Piano del Commercio come strumento autonomo, ma di recepirne gli elementi conoscitivi e gli indirizzi strategici all'interno del Piano di Governo del Territorio, integrandoli in modo organico nella disciplina delle destinazioni d'uso e degli ambiti funzionali.
Questa scelta risponde all'esigenza di garantire maggiore flessibilità e capacità di adattamento delle politiche urbane rispetto a un settore in continua evoluzione, evitando irrigidimenti pianificatori e favorendo al contempo una regolazione puntuale e coerente con le caratteristiche dei diversi tessuti urbani.
In tale prospettiva, il PGT ha operato una revisione e una razionalizzazione delle categorie funzionali, con particolare riferimento alle attività tradizionalmente ricondotte all'"artigianato di servizio". Tale definizione è stata ritenuta non pienamente adeguata a rappresentare la varietà e la complessità delle attività effettivamente presenti nel tessuto urbano. È stata pertanto riformulata nella categoria più ampia dei "Servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane" (P1), nella quale confluiscono attività di prossimità che svolgono un ruolo essenziale nella qualità della vita urbana e nella vitalità dei quartieri.
Rientrano in tale categoria, a titolo esemplificativo, le attività di cura della persona, i servizi domestici, le piccole attività alimentari di produzione e vendita, i laboratori artigianali, nonché una pluralità di servizi di supporto alla vita quotidiana e alle attività urbane. Tali funzioni, per loro natura, trovano collocazione privilegiata nei tessuti residenziali, dove contribuiscono a costruire un sistema urbano diffuso, accessibile e policentrico, riducendo la necessità di spostamenti e rafforzando le relazioni di prossimità.

Parallelamente, il Piano disciplina in modo distinto le attività commerciali di maggiore dimensione, con particolare riferimento alle medie strutture di vendita, per le quali sono individuate specifiche localizzazioni puntuali. In coerenza con le valutazioni generali svolte, tali previsioni risultano contenute e selettive. Il Piano conferma alcune aree già previste dalla pianificazione vigente e ne individua ulteriori in numero limitato, secondo lo schema contenuto nella seguente tabella privilegiando in larga parte la destinazione non alimentare.

Tipologia struttura di vendita	Sigla	Caratteristica	Stato	Indirizzo
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Non alimentare	Nuova localizzazione	Via Bolzano (AT.P6 Vig.)
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Alimentare	Nuova localizzazione	Via Fiorbellina (nuovo ambito)
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Non alimentare	Nuova localizzazione	Via Bice Cremagnani 54
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Non alimentare	Nuova localizzazione	Via Pellizzari 17-21
Localizzazione Grande Struttura di Vendita	GSV		Esistente	Via Falcone e Borsellino
Localizzazione Centro Commerciale	CCV		Esistente	Via Torri Bianche
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Non alimentare	Nuova localizzazione	Via Bergamo 2
Localizzazione Media Struttura di Vendita	MSV	Alimentare	Nuova localizzazione	Via Trezzo

Naturalmente va da sé che tutte le strutture alimentari potranno comunque commercializzare anche altri prodotti non alimentari.

Tale scelta è motivata dalla constatazione che, per quanto riguarda il settore alimentare e i servizi di prossimità, il territorio comunale presenta già un'offerta diffusa e adeguata, tale da soddisfare il bacino di utenza di riferimento.

L'impostazione complessiva del PGT mira, pertanto, a equilibrare le esigenze di sviluppo economico con la tutela della qualità urbana, evitando fenomeni di sovradimensionamento dell'offerta commerciale e privilegiando un modello basato sulla complementarità tra commercio di prossimità, servizi alla persona e polarità commerciali di scala più ampia localizzate in ambiti idonei.

In questo quadro, il commercio non è trattato come un sistema autonomo, ma come componente integrata della struttura urbana, strettamente connessa alle scelte insediative, alla mobilità, ai servizi e alla qualità dello spazio pubblico, contribuendo in modo determinante alla vitalità e all'attrattività del territorio comunale.

7.7.4. Parcheggi privati

La disciplina della dotazione di parcheggi privati è finalizzata a garantire adeguati livelli di accessibilità e funzionalità degli insediamenti, in coerenza con quanto previsto dall'art. 41 sexies della L. 1150/1942 e con gli obiettivi del Piano dei Servizi.

In tale ambito, il Piano conferma il principio prioritario del reperimento diretto degli spazi per la sosta all'interno degli interventi edilizi o, ove ciò non risulti possibile, in aree esterne funzionalmente connesse.

Tuttavia, considerata la complessità del tessuto urbano consolidato di Vimercate in particolare nei contesti caratterizzati da elevata densità edilizia, limitata disponibilità di spazi e presenza di edifici esistenti non adeguabili sotto il profilo morfologico e funzionale, il Piano introduce la possibilità di ricorrere, in via eccezionale e residuale, alla monetizzazione delle dotazioni di parcheggio non reperibili.
Tale possibilità è subordinata alla dimostrazione dell'impossibilità oggettiva e tecnica di reperire gli spazi richiesti e non costituisce in alcun modo un diritto automatico del soggetto attuatore, configurandosi invece come facoltà discrezionale dell'Amministrazione comunale, esercitata in relazione alle specifiche condizioni dell'intervento e del contesto urbano di riferimento.
La monetizzazione è ammessa esclusivamente qualora l'intervento risulti compatibile con l'interesse pubblico, con le condizioni di accessibilità e mobilità e con l'equilibrio delle dotazioni territoriali, ed è finalizzata prioritariamente al potenziamento e alla riqualificazione delle infrastrutture per la sosta di interesse pubblico.
Tale impostazione consente di contemperare l'esigenza di garantire adeguati standard urbanistici con la necessità di favorire il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, evitando al contempo soluzioni tecnicamente non realizzabili o urbanisticamente incongrue.

7.7.5. Perequazione e compensazione

L'articolo 18 delle Norme Tecniche di Attuazione disciplina il sistema della perequazione urbanistica e della compensazione ambientale, in continuità con l'impostazione già adottata dal vigente PGT del Comune di Vimercate, a sua volta derivata dalle indicazioni in precedenza contenute nella pianificazione sovraordinata (PTCP della Provincia di Monza e della Brianza).
In particolare, nella prassi applicativa consolidata, il meccanismo di compensazione ambientale è stato attuato prevedendo, a fronte di interventi comportanti consumo di suolo, la realizzazione di opere o la cessione di aree per una quota pari al 35% della superficie territoriale, quale contributo al riequilibrio ambientale ed ecologico del territorio.
Il nuovo PGT, pur mantenendo fermo tale principio, ne ha affinato e sistematizzato le modalità applicative, estendendone il riferimento non solo agli ambiti di trasformazione e alle aree di completamento ma anche alle aree di riqualificazione, con l'obiettivo di garantire una più ampia coerenza tra le trasformazioni urbanistiche e gli obiettivi di sostenibilità territoriale. Accanto ai tradizionali meccanismi di perequazione interna ai comparti, finalizzati alla redistribuzione dei diritti edificatori tra i proprietari, il Piano introduce un sistema organico volto a:

- assicurare il riequilibrio ambientale, ecologico e paesaggistico delle trasformazioni urbanistiche;
- redistribuire a favore della collettività una quota del valore generato dalle scelte pianificatorie, mediante prestazioni di interesse pubblico.

In tale contesto, la quota di riequilibrio territoriale, pari al 35% della superficie territoriale, costituisce una misura aggiuntiva rispetto alle dotazioni territoriali minime di aree per servizi previste dal Piano dei Servizi.
Le modalità di assolvimento di tale quota sono state configurate in forma alternativa ed equivalente, al fine di garantire flessibilità applicativa in relazione alle diverse condizioni degli ambiti. In particolare, l'obbligazione può essere assolta mediante:

- cessione di aree;
- realizzazione di interventi di compensazione ambientale o di riqualificazione territoriale;
- monetizzazione totale o parziale.

Tale impostazione non configura una disparità di trattamento tra operatori, ma un sistema di modalità alternative tra loro equivalenti, attuabili in relazione alla disponibilità delle aree, alle caratteristiche degli ambiti e alle esigenze dell'Amministrazione.
Nei casi in cui non sia possibile o opportuno procedere alla cessione di aree, si rende necessario determinare un criterio di equivalenza economica, disciplinato dal comma 5 dell'articolo 18, al fine di tradurre la quota espressa in termini di superficie territoriale in un parametro economico omogeneo.
A tal fine, il Piano assume quale parametro di riferimento per la determinazione dell'equivalenza economica delle prestazioni i valori unitari vigenti per la monetizzazione delle aree a standard urbanistico, in quanto espressione di un criterio oggettivo e consolidato nell'ambito dell'azione amministrativa.
Tale parametro costituisce la base uniforme di riferimento per tutte le modalità di assolvimento della quota di riequilibrio territoriale, garantendo omogeneità di trattamento tra i soggetti attuatori.
Le analisi di sostenibilità economico-finanziaria condotte sugli ambiti di Piano hanno evidenziato come l'applicazione integrale di tale parametro comporti, in diversi casi, condizioni di equilibrio economico caratterizzate da marginalità contenute e prossime a soglie minime di equilibrio, nonché da una limitata capacità di assorbimento delle variazioni dei costi e dei ricavi.
Al fine di garantire la concreta attuabilità delle previsioni urbanistiche e di evitare l'imposizione di oneri sproporzionati rispetto alla capacità economica degli interventi, il Piano introduce un correttivo, assumendo il parametro di riferimento in misura ridotta del 50%.
Tale riduzione non incide sulla natura delle diverse modalità di assolvimento, che restano tra loro alternative ed equivalenti, ma costituisce una misura generale e uniforme volta ad assicurare un equilibrio tra l'interesse pubblico perseguito e la sostenibilità economica degli interventi, in coerenza con i principi di proporzionalità e ragionevolezza dell'azione amministrativa.
La determinazione di tale parametro è stata supportata da verifiche di sostenibilità economico-finanziaria condotte su un campione significativo di ambiti di trasformazione, completamento e riqualificazione previsti dal PGT.
Le verifiche economico-finanziarie richiamate sono state sviluppate quale supporto tecnico interno al processo di pianificazione e assumono carattere meramente orientativo e non vincolante, non essendo finalizzate alla determinazione puntuale di valori estimativi, bensì alla valutazione complessiva della sostenibilità urbanistica delle previsioni di Piano.
Dette verifiche, svolte con finalità urbanistiche e non estimative, sono state condotte mediante l'utilizzo di indicatori sintetici, tra cui il margine operativo lordo degli interventi, determinato come differenza tra il valore economico generato e il complesso dei costi e degli oneri posti in capo all'operatore.
Ai fini della valutazione dei ricavi, sono stati assunti valori medi di riferimento per la commercializzazione degli immobili (€/mq di superficie lorda di pavimento), determinati sulla base delle quotazioni della Camera di Commercio relative al secondo semestre 2025 e delle dinamiche del mercato immobiliare locale.
Si evidenzia altresì che tali valori costituiscono parametro già utilizzato dall'Amministrazione comunale per la determinazione dei prezzi dell'edilizia convenzionata, configurandosi pertanto come riferimento tecnico coerente e validato.
Gli esiti delle analisi hanno evidenziato come, alla luce dei valori di mercato assunti, gli interventi risultino nel complesso caratterizzati da condizioni di sostenibilità economico-finanziaria, seppur con marginalità contenute.

Tale condizione, pur non precludendo l'attuabilità degli interventi, evidenzia una limitata capacità di assorbimento di eventuali variazioni dei costi di realizzazione, dei valori di mercato o degli ulteriori oneri connessi all'attuazione.
Il correttivo introdotto consente pertanto di ricondurre le operazioni entro condizioni di equilibrio più stabili, tenendo conto della fisiologica variabilità del mercato immobiliare e delle possibili oscillazioni dei costi di intervento, in coerenza con i principi di proporzionalità, ragionevolezza ed effettività dell'azione amministrativa.
Resta fermo che le diverse modalità di assolvimento della quota di riequilibrio territoriale sono tra loro alternative ed equivalenti ai fini del soddisfacimento dell'obbligazione, ferma restando la prevalenza degli eventuali obblighi derivanti dalla pianificazione sovraordinata.

7.7.6. Misure per favorire il rimboschimento sui territori agricoli

Per favorire il rimboschimento sui territori agricoli, l'Amministrazione Comunale può offrire ai conduttori agricoli contributi a fondo perduto per coprire i costi di impianto e manutenzione, nonché premi per il mancato reddito agricolo. Questi contributi possono variare in base alla tipologia di intervento e all'area geografica.
A titolo esemplificativo viene dettagliata di seguito una possibile strada per favorire il processo di rimboschimento del territorio agricolo a partire dalla possibilità di concedere contributi a fondo perduto agli agricoltori interessati.

Contributi a fondo perduto:

- *Copertura costi impianto:*
  Si possono offrire contributi a fondo perduto per coprire i costi di acquisto delle piante, la preparazione del terreno e la messa a dimora. L'intensità dell'aliquota di sostegno può essere del 100%.
- *Copertura costi manutenzione:*
  Si possono offrire contributi annuali per la manutenzione degli alberi, come ad esempio l'irrigazione, la potatura e la concimazione.
- *Sostegno al mancato reddito:*
  Si possono offrire premi annui per il mancato reddito agricolo, ovvero il reddito che l'agricoltore non riesce a produrre a causa del rimboschimento.
  Esempi di contributi:
  - *Premio annuo per la manutenzione:*
    Si può stabilire un premio annuo per ettaro, come ad esempio 600€ per i primi due anni dopo l'impianto, 480€ per gli anni dal terzo al quinto e 360€ per gli anni dal sesto al dodicesimo.
  - *Premio annuo per il mancato reddito:*
    Si può stabilire un premio annuo per ettaro, come ad esempio 700€ per gli agricoltori attivi e 150€ per le altre persone fisiche o entità di diritto privato.
  - *Contributo a fondo perduto per l'acquisto di attrezzature:*
    Si può offrire un contributo a fondo perduto per l'acquisto di attrezzature necessarie per la realizzazione del rimboschimento, come ad esempio trattori, motoseghe e macchine per la preparazione del terreno.

Le modalità attuative, i criteri di accesso, le tipologie di intervento ammissibili (copertura dei costi di realizzazione o manutenzione) la durata degli impegni e le eventuali forme di sostegno economico

o di riconoscimento ai fini compensativi sono definite con apposito atto della Giunta comunale, anche in coordinamento con programmi e finanziamenti regionali, nazionali o europei vigenti.

7.8 Il Dimensionamento del Piano

Il computo della capacità insediativa residenziale complessiva aggiuntiva rispetto all'esistente si articola sinteticamente come segue secondo una stima (che ha valore solo ai fini del rapporto con il dimensionamento del piano); tale stima tiene conto anche conto di alcune possibilità di edificazione di spazi commerciali offerte dalla normativa di piano, che vengono sottratti alla volumetria assegnata.
Il computo della capacità insediativa residenziale complessiva aggiuntiva rispetto all'esistente si articola sinteticamente come segue:

AMBITI PIANO DELLE REGOLE	St mq	It mq/mq	Slp residenziale mq	Incremento Vol. mc	Capacità insediativa espressa in entità abitative di 180 mc /ab
Aree di completamento					
AdC.A (sociale) – *strada comunale della Roveda*	6.138	assegnata	2.000 (+2.000 per attrezzature istituzionali)	6.000 (+ 6.000 per IC)	33
AdC.B – *via Bergamo*	9.541	assegnata	4.000	12.000	67
AdC.D – *via S. Maurizio*	4.016	0,40	1.610	4.830	27
AdC.E1 – *via Bergamo*	25.486	assegnata	9.356 (+97 comm.le)	28.068 (+291 comm.le)	156
AdC.E2 – *via Falcone Borsellino*	2.758	assegnata	2.500	7.500	42
AdC.G – *via Fiorbellina*	9.645		4.704 (+2.016 comm.le)	14.112 (+6.048 comm.le)	78
Ambiti di riqualificazione					
AdR1 – *via Galbussera*	14.338	0,64	9.176	27.529	153
AdR2 – *via Principato*	7.254	0,25	2.200	6.600	37
AdR.A – *via B. Cremagnani*	1.536	assegnata	3.600	10.800	60
AdR.B – *via del Molinetto*	1.528	assegnata	530	1590	8
AdR.C – *via Enrico Toti*	8.183	assegnata	2.000	6.000	33
Stima volumetrie realizzabili nei lotti non ancora saturi del tessuto consolidato	-	stimata	23.280	69.840	388
TOTALE ambiti PdR	116.879		65.053	195.159	1.083

AMBITI DOCUMENTO DI PIANO	St mq	It mq/mq	Slp residenziale mq	Incremento Vol. mc	Capacità insediativa espressa in entità abitative di 180 mc /ab
Ambiti di trasformazione					
PII AMBITO VIMERCATE VECCHIO OSPEDALE	132.719	assegnata	67.499	202.496	1.125
AT.R1 – *via Nobel*	10.505	assegnata	1.674	5.022	28
AT.R2 - *Castellazzo*	26.024	assegnata	7.490	22.470	125
AT.R3 – *via Porta*	23.046	assegnata	4.548	13.644	76
AT.R7 – *via Fermi*	13.801	0,29	4.002	12.006	67
AT.R9 – *Vimercate est*	20.818	0,40	8.327	24.982	139
TOTALE ambiti DdP	226.912		93.540	280.620	1.559

TOTALE NUOVE ENTITA' ABITATIVE	2.642

Confrontando il fabbisogno abitativo residenziale stimato in **2.526** entità abitative per il prossimo decennio, con la capacità insediativa complessiva di piano di **2.642** unità (e cioè comprensiva delle 1.559 entità abitative derivanti dagli ambiti di trasformazione del documento di piano e le 1.083 entità abitative collegate alle aree di completamento e riqualificazione) si nota un sostanziale equilibrio fra fabbisogno e capacità insediativa.
Se è vero che il documento ha validità quinquennale si può pensare che il fabbisogno al quinquennio si riduca a circa 1.260 entità abitative.
Analogo ragionamento potrà essere fatto per l'offerta edilizia abitativa nel quinquennio che verosimilmente si dispiegherà anch'essa complessivamente per metà circa del totale e cioè 1.300 unità.

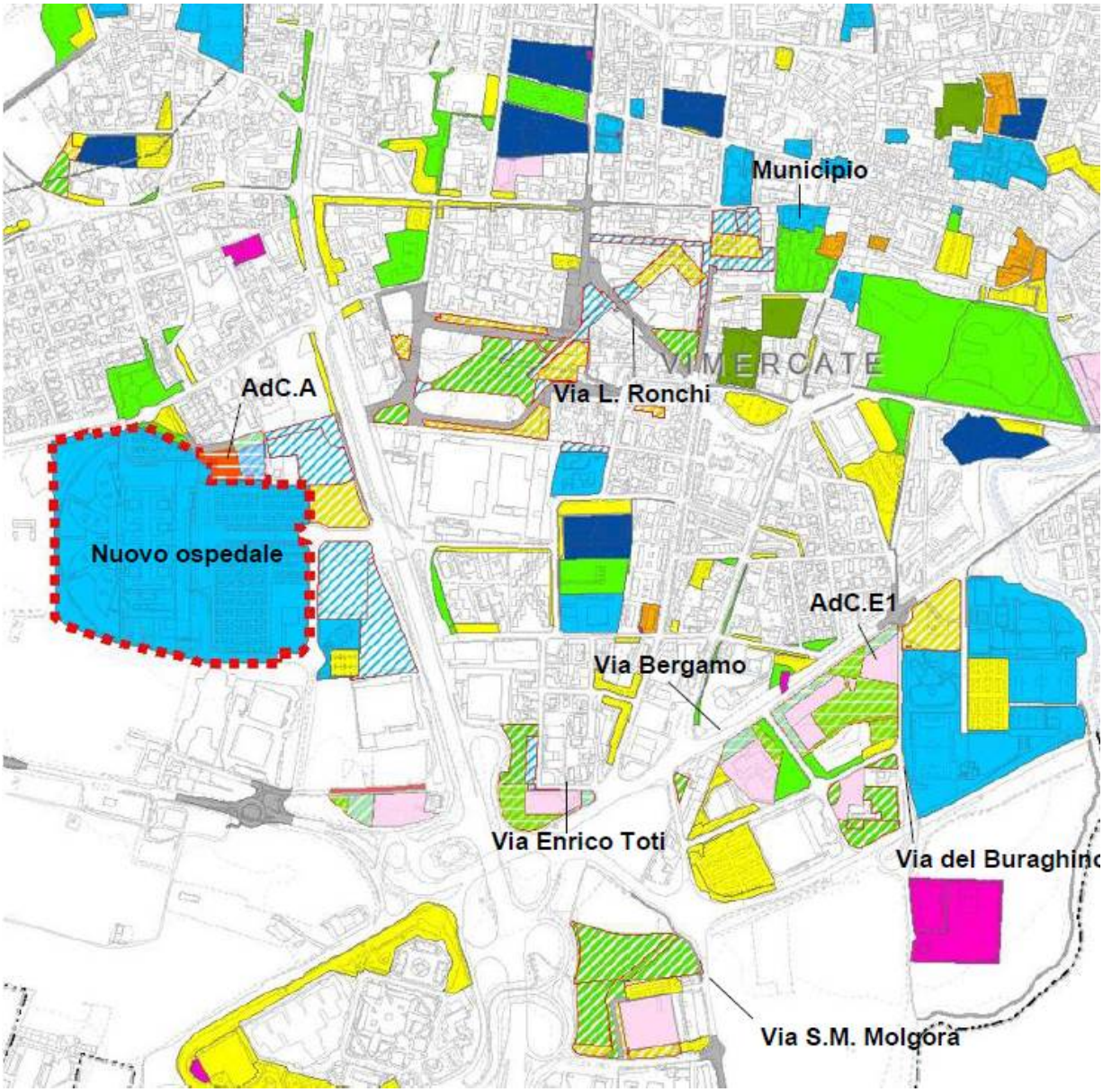
7.9 Il Piano dei Servizi

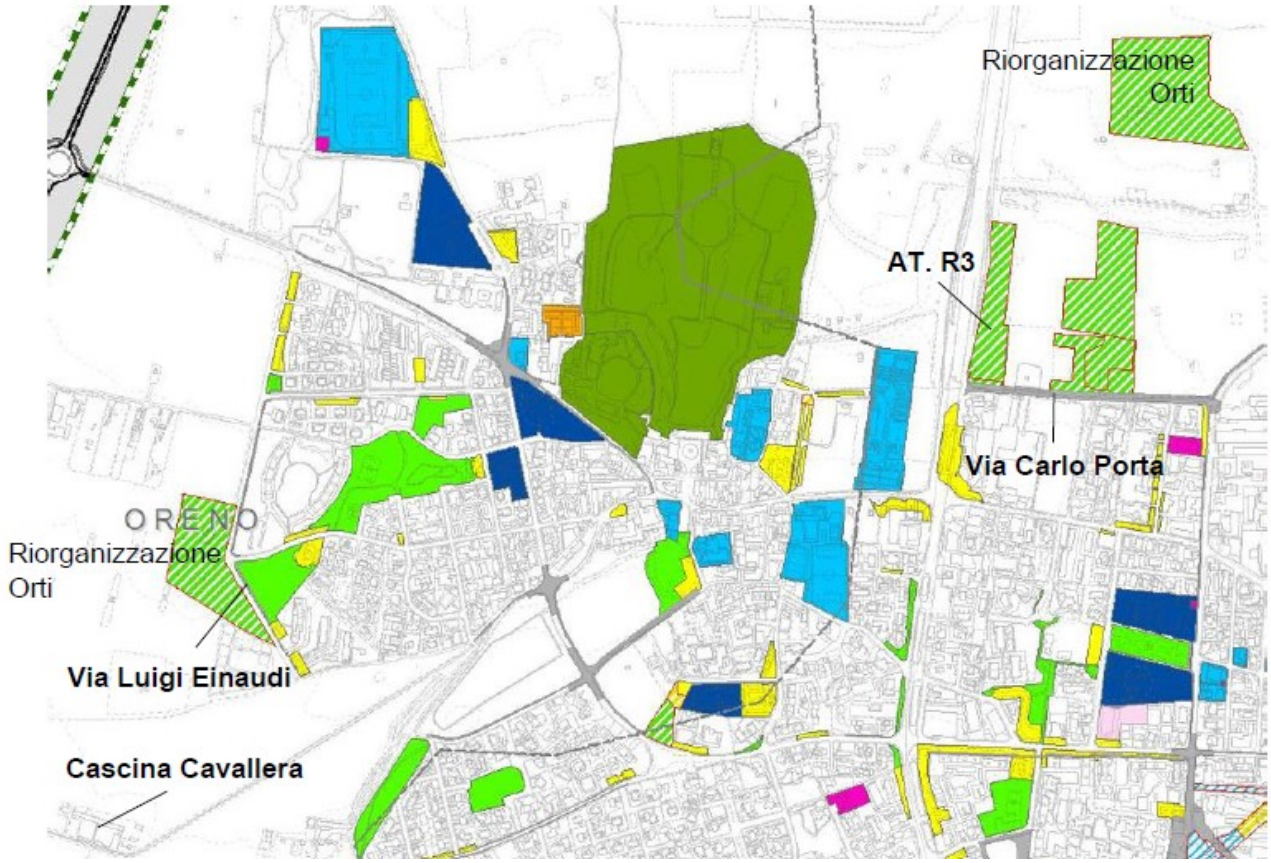
Il Piano dei Servizi è stato rivisto in seguito alle scelte del Documento di Piano e del Piano delle Regole e per garantirne un aggiornamento alla data di adozione del PGT.
La distribuzione degli interventi di nuova previsione si è conformata ad un criterio di equità territoriale, cercando di garantire a tutti gli abitanti di Vimercate una dotazione adeguata, quantitativamente e qualitativamente, di servizi.

Il sistema dei servizi trova un suo nuovo fulcro negli sviluppi dell'Accordo di Programma ex Ospedale.
Una nuova diagonale, molto visibile, traccia la via per un ideale unione delle diverse parti della città, intersecandosi con la via Luigi Ronchi, quasi un nuovo cardo e decumano che si staglia nell'organizzazione del territorio.
La nuova diagonale, un misto di aree verdi e piazze, conduce sino quasi alla sede del municipio, provenendo dall'area del nuovo Ospedale.

Il sistema dei servizi si implementa attraverso le nuove dotazioni collegate alla realizzazione dei diversi ambiti di trasformazione e delle aree di riqualificazione e completamento. Tra di essi nella strada comunale della Roveda trova posto l'ambito di completamento denominato **AdC.A** che darà luogo alla realizzazione di un intervento di edilizia residenziale pubblica, su area ceduta al comune a seguito di attuazione del piano **AdC.E1** e alla disponibilità di un'area da destinare a sede per attività istituzionali che verranno richieste alla Città di Vimercate.

Poco più a sud si aprono nuove opportunità attraverso gli interventi connessi alla variante apportata al PII "ambito Vimercate sud-Sp2", in base ai meccanismi previsti all'art.93 della L.R. 12/2005; più esattamente si estende una grande area verde compresa tra via Bergamo e l'area sportiva che prosegue anche lungo via del Buraghino.
Sempre in questo quadrante, in via Enrico Toti-via Bergamo, attraverso i meccanismi previsti per i diversi ambiti di trasformazione, di completamento e di riqualificazione, si giunge a una consistente previsione di aree di progetto verdi e di attrezzature di interesse comune dove sarà possibile realizzare un nuovo magazzino per il comune di Vimercate.





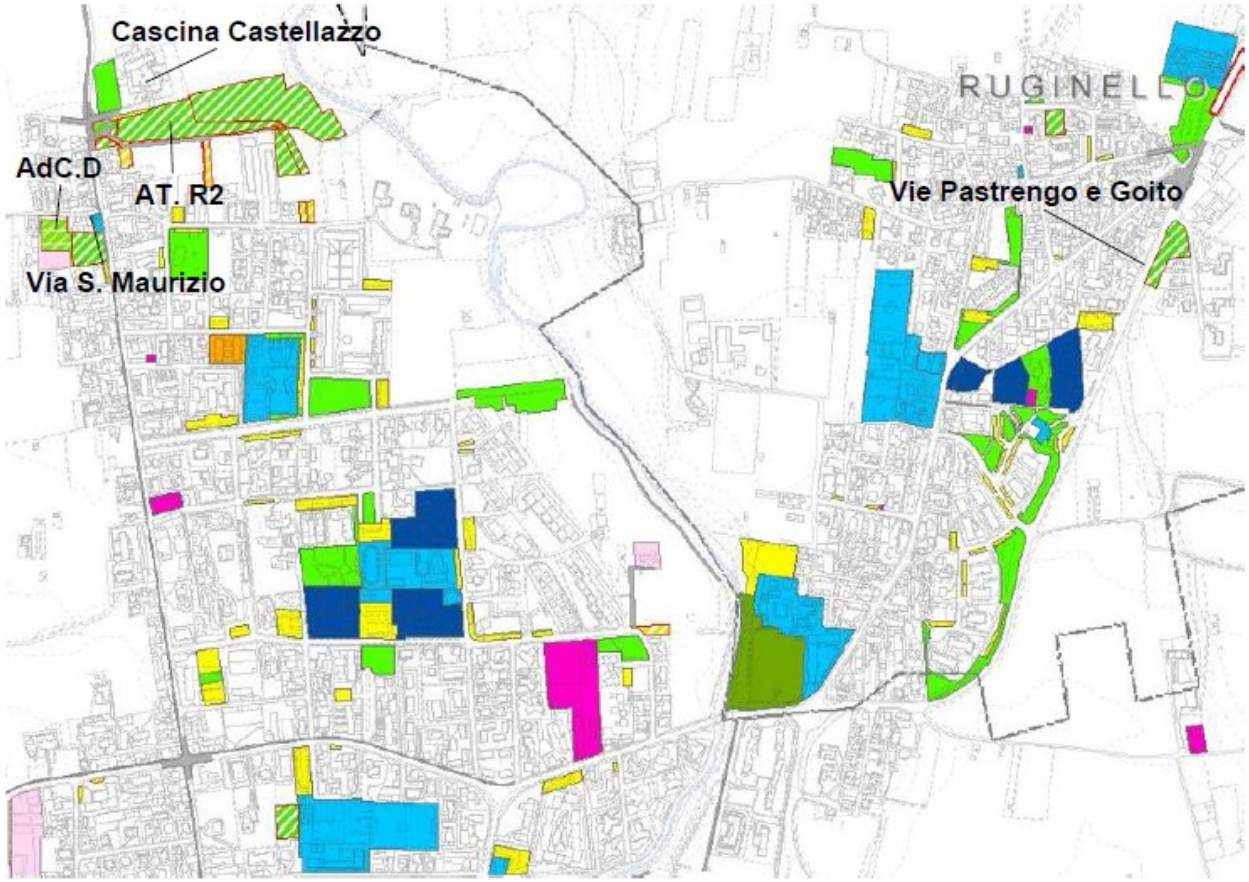
Il tema di interventi di riforestazione su aree pubbliche, che è diffuso su tutto il territorio comunale, trova un esempio significativo poco più a sud in via S. M. Molgora (nella tavola per esigenze di sintesi appaiono tutti nell'ambito del verde pubblico).

Sempre sul versante ambientale un altro importante intervento di forestazione su aree di proprietà pubblica si trova in via Carlo Porta, mentre sulla stessa via poco più a ovest è previsto un parco pubblico su area di cessione dell'ambito di trasformazione AT.R3.
Inoltre, all'estremo ovest del nucleo di Oreno, alla svolta di via Luigi Einaudi, nell'ambito di un'area di verde pubblico di progetto, potrà essere data forma a un intervento teso all'organizzazione di orti nati e consolidatisi nel tempo. Analoga situazione a nord del comparto AT.R3 di via Porta è individuata un'area di verde pubblico di progetto destinata ad un'altra operazione di organizzazione di orti cresciuti nel tempo.

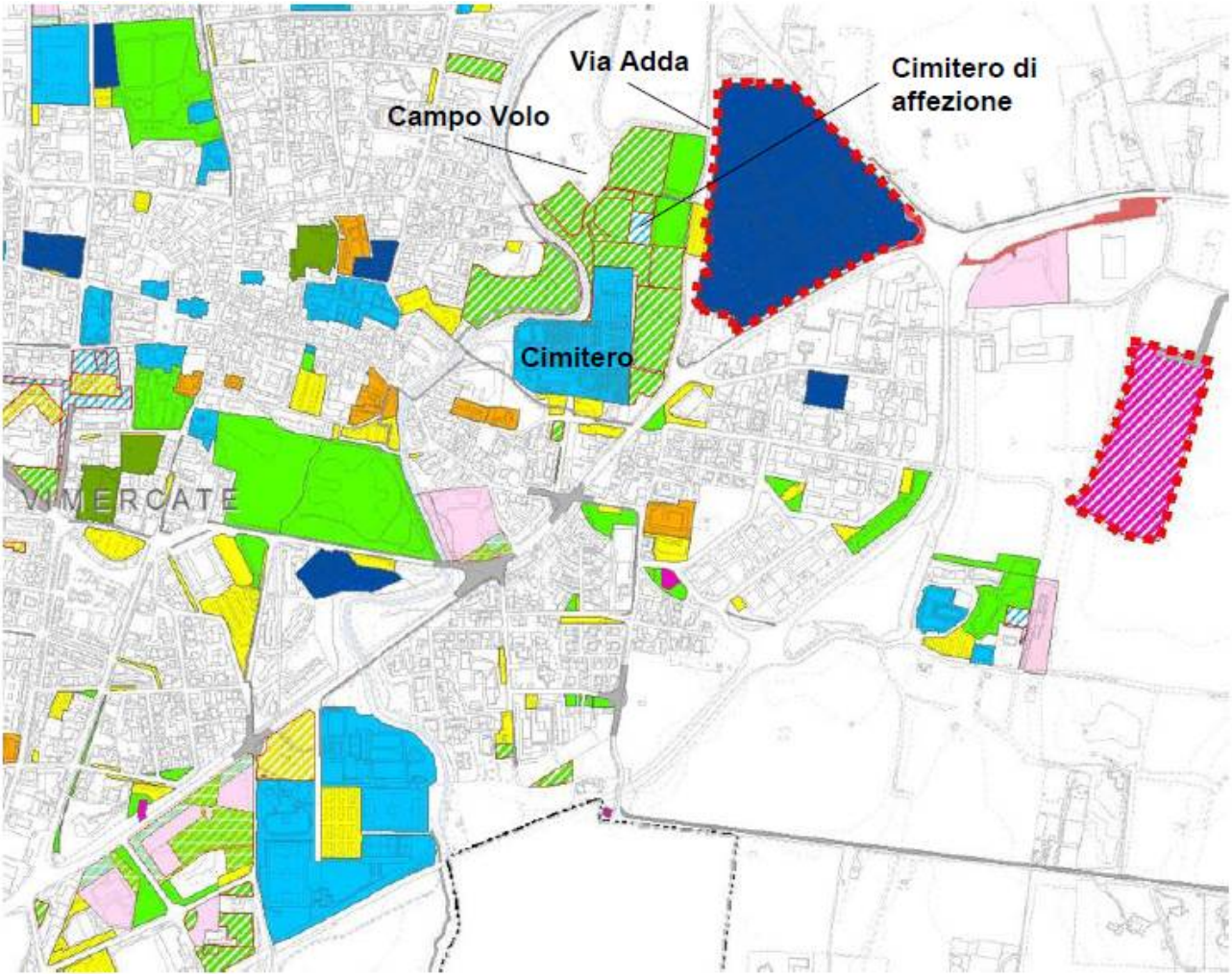
Come si può notare da questa esposizione, la scena del piano dei servizi è dominata dagli interventi rivolti al miglioramento ambientale e paesaggistico. Anche in questo settore nord del comune che giunge sino a Ruginello, si trova uno degli interventi più rilevanti in equilibrio tra verde pubblico e rimboschimento, realizzabile in parte a seguito di cessioni derivanti dall'ambito di trasformazione AT.R2. l'idea è quella di realizzare un intervento pilota anche con la collaborazione dello studio paesaggistico Land che qui disegnerà uno dei tre progetti di area previsti dalla sua collaborazione in prossimità della Cascina Castellazzo.

Tra gli interventi di progetto di un certo rilievo sono le due aree verdi in via S. Maurizio, di cui una derivante dalle cessioni dell'ambito AdC.D .

A Ruginello è previsto un intervento piccolo ma significativo come area di verde pubblico tra le vie Pastrengo e Goito.



Nella località nota come Campo Volo, a nord, attorno al cimitero, si dispiegano diverse aree di progetto che rafforzeranno molto il sistema del verde pubblico (via Adda), in questo ambito lo studio Land progetterà un intervento di valorizzazione paesaggistica che tenderà a trasformare delle aree di sola proprietà pubblica in vere e proprie attrezzature verdi.
Sempre in quest'ambito troverà sede il cimitero di affezione per animali domestici.



In prossimità di cascina Cavallera, si concentrerà il terzo progetto dello studio Land che sarà collegato anche con una proposta che non trova una precisa localizzazione nel piano dei servizi perché sarà tesa a individuare una strada e un metodo per realizzare con il concorso degli agricoltori un sistema di campi fioriti che potrà caratterizzare molta parte del territorio agricolo del comune.

Infine, il Masterplan Programmazione degli interventi di sviluppo della mobilità attiva e di valorizzazione degli spazi aperti, realizzato dallo studio NOE, offrirà tra gli altri importanti interventi previsti (piste ciclabili, piantumazioni e aree verdi) offrirà la possibilità di una rilevante operazione urbanistica nella frazione di Velasca con il progetto di riqualificazione degli spazi pubblici compresi tra via De Amicis e Via Pratolini, oltre alla realizzazione della pista ciclabile di via Ungaretti.

Sono previste inoltre nuove dotazioni di parcheggi pubblici negli ambiti di trasformazione, nelle aree di riqualificazione e completamento e in altri siti del territorio comunale ove necessario.

Completa la tavola del sistema dei servizi la localizzazione delle attrezzature tecnologiche e impiantistiche di natura comunale e sovracomunale.

Complessivamente la dotazione di servizi ha raggiunto nel tempo uno standard assai elevato e molto superiore ai minimi previsti dalla Legge Regionale. Il nuovo PGT continua in questa

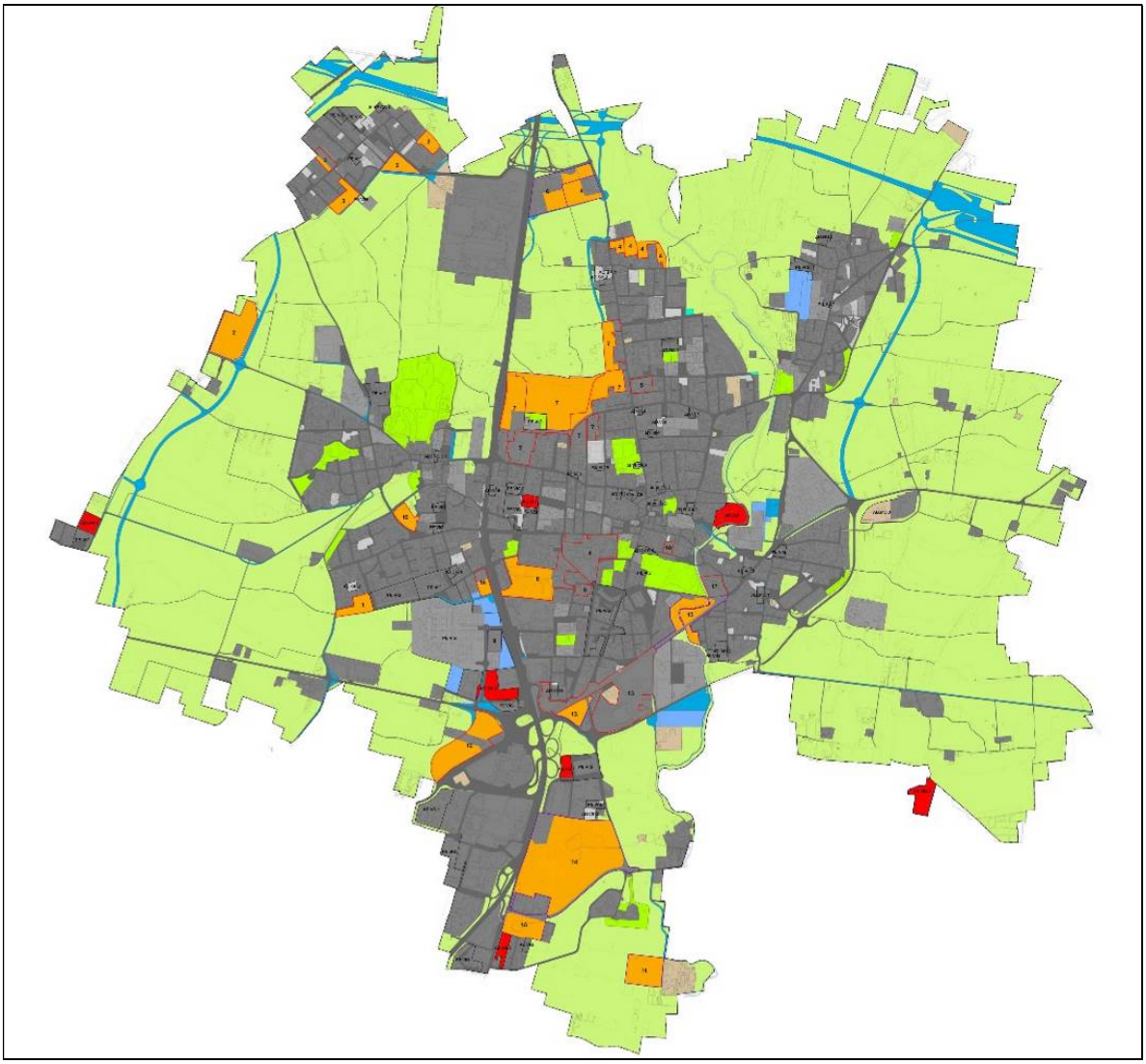
impostazione e aumenta significativamente la dotazione pro capite di servizi come si vede nella successiva tabella che somma tutte le categorie di servizi pubblici comunali e sovracomunali, escludendo dal computo gli impianti tecnologici.

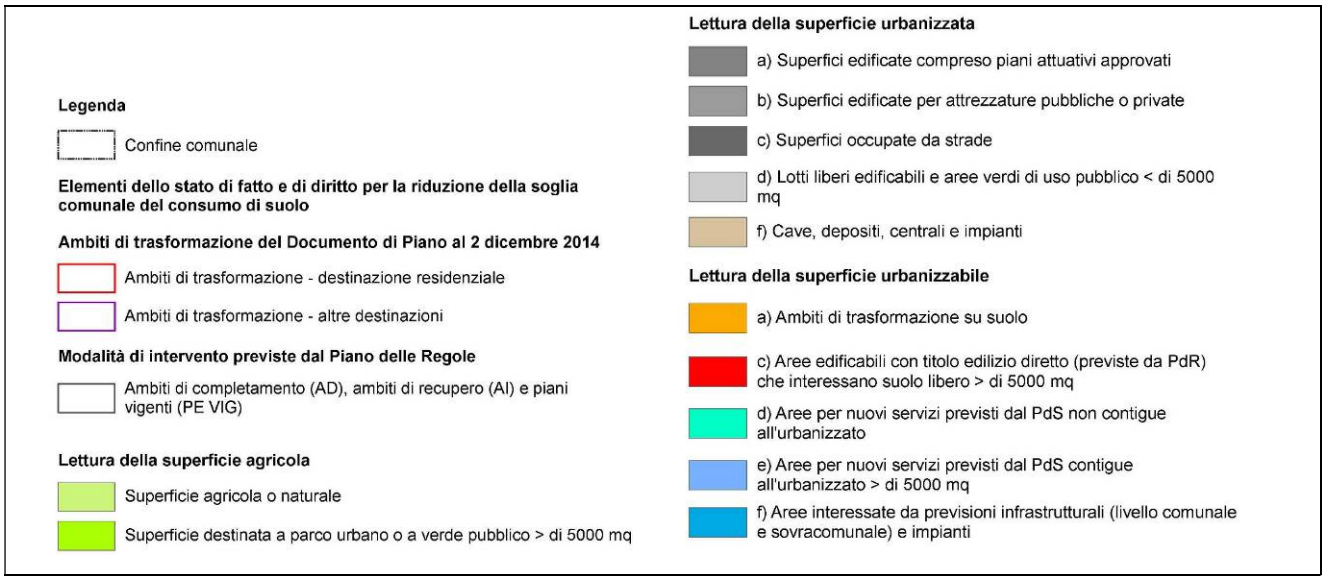
SERVIZI	MQ	ABITANTI AL 01/01/2026	STANDARD PER ENTITA' ABITATIVA
ESISTENTI	1.390.583	26.441	52,59
PROGETTO	459.143		
		ENTITA' ABITATIVE PREVISTE DAL NUOVO PGT NEL PROSSIMO DECENNIO	STANDARD PER ENTITA' ABITATIVA
SERVIZI DI PIANO	1.849.726	29.083	63,60

7.10 Verifica del Consumo di Suolo

Conformemente ai disposti della LR 31/2014 si è proceduto ad esaminare lo stato di attuazione del PGT vigente in ordine alle zone di espansione residenziali e produttive in esso previste. Accettato il principio stabilito dalla Regione Lombardia e dei meccanismi di compatibilità con il PTCP della Provincia di Monza e Brianza, è emersa la necessità di ridurre il consumo di suolo riconducendo le aree di espansione al reale fabbisogno abitativo e lavorativo del comune e si è provveduto così alla formulazione del nuovo Documento di Piano.
Il quadro che emerge nel comune d Vimercate è sintetizzato nelle seguenti tavole e tabelle.
In sintesi il Bilancio ecologico del suolo è negativo, tutti i criteri di riduzione sono rispettati e non si è fatto ricorso ai meccanismi premiali che pure sarebbero stati consentiti nel caso di Vimercate.

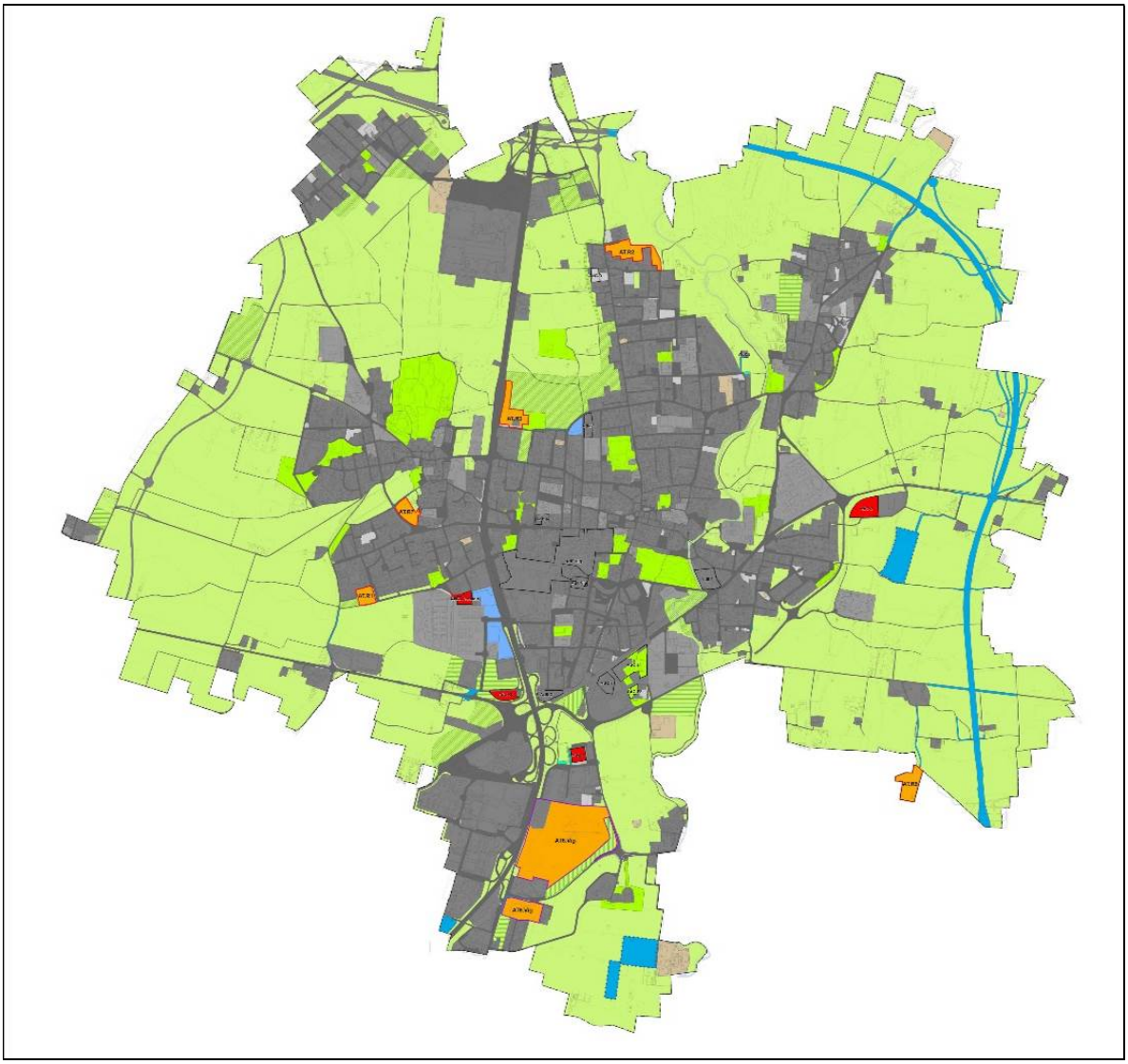
Figura 7.5 – Carta del consumo di suolo al 2 dicembre 2014 ed elenco degli ambiti di trasformazione al 2014





RIQUADRO A - PGT VIGENTE AL 2 dicembre 2014	
SUPERFICIE AGRICOLA O NATURALE	**mq**
Superficie AGRICOLA o NATURALE (G)	**11.788.746**
SUPERFICIE URBANIZZATA	**mq**
Superficie URBANIZZATA (F) (compreso aree urbanizzate in Ambiti di trasformazione)	**7.385.083**
SUPERFICIE URBANIZZABILE	**mq**
DOCUMENTO DI PIANO (DdP)	
Ambiti di trasformazione prevalentemente residenziali	435.065
Ambiti di trasformazione altre destinazioni	407.849
Totale previsioni DdP	**842.914**
PIANO DELLE REGOLE (PdR)	
Superficie totale urbanizzabile	102.992
Totale previsioni PdR	**102.992**
PIANO DEI SERVIZI (PdS)	
Superficie totale urbanizzabile	112.386
Aree interessate da previsioni infrastrutturali e sovracomunali	476.214
Totale previsioni PdS	**588.599**
Totale previsione (DdP+PdR+PdS) (J)	**1.534.505**
ST TOTALE COMUNALE (K=F+G+J)	**20.708.334**
INDICE CONSUMO DI SUOLO % (F+J)/K	**43,1%**

Figura 7.6 – Carta del consumo di suolo riferita al 2026



Elementi dello stato di fatto e di diritto per la riduzione della soglia comunale del consumo di suolo e verifica del bilancio ecologico del suolo

Ambiti di trasformazione del Documento di Piano

- Ambiti di trasformazione Variante PGT - Destinazione Residenziale
- Ambiti di trasformazione Variante PGT - Altre Destinazioni

Modalità di intervento previste dal Piano delle Regole

- AdC | Aree di completamento (AdC.n - AdC.A, nuovi interventi)
- AdR | Aree di riqualificazione (AdR.n - AdR.A, nuovi interventi)
- AdP | Accordo di programma (AdP vig)
- Interventi di interesse pubblico di rilevanza sovracomunale

Variazioni al consumo di suolo libero nel PGT al 2014 e nel nuovo PGT

- Superficie urbanizzabile del DdP al 2 dic. 2014 confermata Naturale dalla Variante PGT (- 418.528 mq)
- Superficie urbanizzabile del PdR/PdS al 2 dic. 2014 confermata Naturale dalla Variante PGT (- 163.123 mq)
- Superficie urbanizzabile del DdP al 2 dic. 2014 trasformata in Nuova Naturale dalla Variante PGT (- 42.327 mq)

Lettura della superficie agricola

- Superficie Agricola o Naturale
- Superficie destinata a parco urbano o a

Lettura della superficie urbanizzata

- a) Superfici edificate compreso piani attuativi approvati
- b) Superfici edificate per attrezzature pubbliche o private
- c) Superfici occupate da strade
- d) Lotti liberi edificabili e aree verdi di uso pubblico < di 5000 mq
- e) Infrastrutture di mobilità a livello
- f) Cave, depositi, centrali e impianti

Lettura superficie urbanizzabile

- a) Ambiti di trasformazione su suolo
- c) Aree edificabili con titolo edilizio diretto (previste da PdR) che interessano suolo libero > di 5000 mq
- d) Aree per nuovi servizi previsti dal PdS non contigue all'urbanizzato
- e) Aree per nuovi servizi previsti dal PdS contigue all'urbanizzato > di 5000 mq
- f) Aree interessate da previsioni infrastrutturali (livello comunale e sovracomunale) e impianti

APPLICAZIONE DELLA SOGLIA PROVINCIALE DI RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO PER VIMERCATE			
	Punti di attribuzione della soglia	**RESIDENZIALE**	**ALTRO**
INDICE DI URBANIZZAZIONE TERRITORIALE (livello 2, valore: mediamente critico)	VIMERCATE	40	35
livello di polarità (livello: secondo)	-1,0	39	34
incidenza degli AT 2014 su suolo libero in rapporto a ST comunale = **4,6%** (classe 2, valore: 2,1-6)	0,5	39,5	34,5
potenzialità di rigenerazione su urbanizzato = **0,8%** (classe 1, valore: 0-2)	0,0	39,5	34,5
QAP criticità sistema mobilità-qualità aria (classe 2, valore: 3 critico)	1,0	40,5	35,5
QAP incidenza dei valori paesaggistici ambientali su suolo utile netto (SUN) classe 4, valore: > 95)	-2,0	38,5	33,5
QAP incidenza delle superfici incluse in parchi regionali (PR) e in PLIS su ST = **35.20%** (classe 2, valore: 30-50)	-1,0	37,5	32,5
riduzione da applicare agli AT		**37,5**	**32,5**

RIQUADRO B - VARIANTE PGT

SUPERFICIE AGRICOLA O NATURALE	**mq**
Superficie AGRICOLA o NATURALE (G) (compreso aree destinate a verde pubblico di superficie > 5.000 mq)	**12.109.832**

SUPERFICIE URBANIZZATA	**mq**
Superficie URBANIZZATA (F) (compreso aree urbanizzate in Ambiti di trasformazione)	**7.841.839**

SUPERFICIE URBANIZZABILE	**mq**
DOCUMENTO DI PIANO (DdP)	
Ambiti di trasformazione prevalentemente residenziali	91.033
Ambiti di trasformazione altre destinazioni	215.086
Totale previsioni DdP	**306.119**
PIANO DELLE REGOLE (PdR)	
Superficie totale urbanizzabile	40.212
Totale previsioni PdR	**40.212**
PIANO DEI SERVIZI (PdS)	
Superficie totale urbanizzabile	70.220
Aree interessate da previsioni infrastrutturali	340.113
Totale previsioni PdS	**410.333**
Totale previsione (DdP+PdR+PdS) (J)	**756.664**
ST TOTALE COMUNALE (K=F+G+J)	**20.708.335**
INDICE CONSUMO DI SUOLO % (F+J)/K	**41,5%**

RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO da applicare agli ambiti di trasformazione del DdP				
	richiesta %	**richiesta mq**	**applicata mq**	**applicata %**
Resid.	37,5%	163.149	188.449	43,3%
Altre dest.	32,5%	132.551	272.407	66,8%
	35,0%	**295.700**	**460.856**	**54,7%**

RIQUADRO C - TOTALI			
PGT vigente al 2 dicembre 2014		**Variante PGT**	
Superficie URBANIZZATA	**7.385.083**	Superficie URBANIZZATA	**7.841.839**
Superficie AGRICOLA o NATURALE	**11.788.746**	Superficie AGRICOLA o NATURALE	**12.109.832**
Superficie URBANIZZABILE		**Superficie URBANIZZABILE**	
DdP al 2014		**DdP Variante PGT**	
Tot. funzione residenziale	435.065	Tot. funzione residenziale	91.033
Tot. altre destinazioni	407.849	Tot. altre destinazioni	215.086
totale previsioni	**842.914**	**totale previsioni**	**306.119**
PdR al 2014		**PdR Variante PGT**	
totale previsioni	**102.992**	**totale previsioni**	**40.212**
PdS al 2014		**PdS Variante PGT**	
totale previsioni	**588.599**	**totale previsioni**	**410.333**
TOTALE previsioni ATTI PGT (R)	**1.534.505**	**TOTALE previsioni ATTI PGT (S)**	**756.664**
ST TOTALE COMUNALE	**20.708.335**	**ST TOTALE COMUNALE**	**20.708.335**
INDICE CONSUMO DI SUOLO	**43,1%**	**INDICE CONSUMO DI SUOLO**	**41,5%**

Bilancio Ecologico del suolo (BES)		
Superficie urbanizzabile del PdR o PdS prevista al 2014 che viene ridestinata agricola o naturale		-163.123
Differenza tra riduzione sup. urbanizzabile del DdP richiesta per la compatibilità al PTCP e riduzione sup. urbanizzabile del DdP applicata da considerare nella verifica per il BES (295.700 - 460,856)=		-165.156
TOTALE delle superfici ridestinate alla funzione agricola o naturale utilizzabili per il confronto del BES		**-328.279**
Superficie agricola che viene trasformata per la prima volta dagli strumenti di governo del territorio	ATR9	20.818
	AdC.A sociale compresoa strada di accesso	7.300
	AdC.G (fiorbellina)	8.494
TOTALE nuove aree previste per l'urbanizzazzione previste dal PGT		**36.612**
Verifica Bilancio Ecologico Comunale (BES)		**-291.666**

8. PREMESSA ALLA VALUTAZIONE

Al fine di determinare quali dei temi proposti dalla Variante, relativamente al Piano delle Regole ed al Piano dei Servizi, siano effettivamente da assoggettare a valutazione deve essere fatto un opportuno rimando alla normativa regionale di riferimento, ossia la DGR 3836/2012, che determina quali contenuti di una Variante possono essere esclusi dalla VAS.

Sono escluse dalla valutazione ambientale e dalla verifica di assoggettabilità le seguenti varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole:

a) Per le modifiche degli elaborati di piano finalizzate:

- *Alla correzione di errori materiali e rettifiche;*
- *All'adeguamento e aggiornamento cartografico, all'effettiva situazione fisica e morfologica dei luoghi, ivi inclusi gli effettivi perimetri dei boschi, o per rettifica dei perimetri di ambiti o piani attuativi derivanti dalle effettive risultanze catastali e delle confinanze;*
- *Al perfezionamento dell'originaria previsione localizzativa di aree per servizi e attrezzature pubbliche di interesse pubblico o generale, anche a seguito delle risultanze catastali e delle confinanze;*
- *Ad interpretazioni autentiche di disposizioni normative tra loro contrastanti o comunque che necessitano di chiarimento da parte del Consiglio Comunale;*
- *Specificare la normativa di piano, nonché a renderla congruente con le disposizioni normative sopravvenute, eccettuati espressamente i casi in cui ne derivi una rideterminazione ex novo della disciplina delle aree;*
- *Ad individuare ambiti territoriali in attuazione di disposizioni di legge statale o regionale.*

b) Modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute negli strumenti nazionali, regionali o provinciali di pianificazione territoriale, già oggetto di valutazione ambientale

c) Per variazioni allo strumento urbanistico comunale finalizzate:

- *All'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già cartograficamente definite e valutate in piani sovraordianti o per la reiterazione del vincolo stesso;*
- *A garantire la cessione o retrocessione di aree per attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e generale, qualificate come improprie o inserite nei piani di alienazione o valorizzazione immobiliare delle amministrazioni comunali;*

d) Per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere;

e) Per le variazioni dirette all'individuazione delle zone di recupero del patrimonio edilizio esistente di cui all'art. 27 della legge 5 agosto 1978 n. 457 o dirette a modificare le modalità di intervento nelle suddette zone, nel caso in cui non cocretino ristrutturazione urbanistica, incremento di peso insediativo e riduzione di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale;

f) *Per varianti che prevedono, esclusivamente, la riduzione degli indici urbanistici e delle volumetrie.*

In considerazione di quanto contenuto nella disciplina regionale sopra citata, di seguito si richiamano i principali elementi introdotti dalla Variante oggetto di analisi per quanto riguarda il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi e si verificherà quali siano effettivamente da assoggettare alla valutazione e quali da escludersi:

Modificazioni apportate al Piano delle Regole	Necessità di Valutazione
Ridefinizione delle Aree di Completamento (con l'eccezione di quelli attuati e recepiti nel TUC)	**Si**
Ridefinizione delle Aree di Riqualificazione (con l'eccezione di quelli attuati e recepiti nel TUC)	**Si**

Modificazioni apportate al Piano dei Servizi	Necessità di Valutazione
Ridefinizione dell'assetto previsionale per le aree a servizi di nuova individuazione esterni agli ambiti del DdP e del PdR	**Si**
Nuove aree per impianti tecnologici	**No**

Per quanto concerne il Documento di Piano non verranno sottoposti a valutazione gli Ambiti di trasformazione realizzati e dunque ricondotti al TUC (AT. 4), quelli ricondotti a progettualità del Piano dei Servizi (AT 8).
Per quanto riguarda le aree per impianti tecnologici individuate nella cartografie afferiscono a procedure autorizzative già in corso anche di livello sovralocale e non sono pertanto oggetto della presente valutazione.

9. ANALISI DI COERENZA

L'analisi di coerenza è posta in essere al fine di determinare in che misura gli obiettivi e le strategie della presente Variante rispettino norme ed indirizzi della pianificazione sovracomunale (coerenza esterna) e per verificare il livello di correlazione tra le strategie che propone la Variante e le linee guida dell'Amministrazione Comunale (coerenza interna). Altro elemento sottoposto a valutazione è la coerenza degli obiettivi di Variante con criteri di sostenibilità assunti.
I Piani sovraordinati considerati per l'analisi di coerenza esterna sono quelli analizzati al precedente capitolo 6.
Il confronto è stato effettuato sia tramite tabelle contenenti giudizi qualitativi, data la specificità delle modificazioni proposte.

9.1 Coerenza con il Piano Territoriale Regionale

Obiettivi e indirizzi	
1	In continuità con il PGT vigente la Variante attua una valorizzazione delle emergenze paesaggistico - ambientali presenti nel territorio extraurbano e lungo l'asta del Molgora in stretta collaborazione con una progettualità settoriale affidata allo studio paesaggistico LAND.
2	Le modifiche introdotte dalla Variante non comportano riflessi sulle progettualità infrastrutturali di carattere sovralocale. In particolare: • Le previsioni di Variante non interferiscono con le progettualità regionale inerenti il sistema autostradale pedemontano e le sue opere complementari • L'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese
3	La Variante contempla previsioni trasformative a carattere terziario e di servizio privato a carattere pubblico che confermano Vimercate quale polarità di livello provinciale.
4	Alle trasformazioni che incidono su ambiti non edificati sono associati dalla Variante meccanismi compensativi che consentono l'arricchimento delle dotazioni verdi locali. La Variante inoltre conferma ed amplia le previsioni inerenti l'estensione delle aree boschive che contribuiscono a realizzare il progetto di rete verde locale a valenza ambientale e paesaggistica.
5	All'interno della relazione del Documento di Piano viene effettuata una disamina della popolazione residente ed una stima della possibile evoluzione del trend demografico. Pertanto le previsioni sono correlate alla dinamica demografica attuale ed alla potenziale domanda futura di nuovi alloggi.
6	La maggior parte delle trasformazioni proposte si localizzano in aree interne al TUC che si caratterizzano quali ambiti sottoutilizzati o dismessi già edificati o come lotti liberi interclusi nell'urbanizzato, consentendo di intervenire a ricomporre il disegno della città e migliorare la qualità paesaggistica del contesto, incrementando al contempo le aree verdi urbane. Viene individuato inoltre un ambito specifico vocato alla realizzazione di un intervento di Edilizia Economica e Popolare (AdC A).
7	Le previsioni di Variante non interferiscono con elementi prioritari della RER e non riducono la funzionalità di elementi di II livello. Viene sviluppato, anche in rapporto alla rete ecologica provinciale, il progetto di REC che raccoglie e coordina a scala locale le previsioni delle reti di livello superiore facendo leva sui rimboschimenti, sulle nuove aree di verde pubblico e su interventi diffusi nel territorio agricolo comprendenti la realizzazione di nuovi filari alberati. Le previsioni di Variante non incidono sulla potenzialità produttiva del comparto rurale che viene ulteriormente arricchito dall'estensione del PLIS PANE che comprende la maggior parte delle aree agricole periurbane.
8	Parallelamente alle previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse.
9	La presente Variante prosegue le politiche di contenimento del consumo di suolo già attivate dal Comune di Vimercate con le precedenti versioni del PGT che mostrano una progressiva riduzione

	delle capacità insediative dal 2014. Il consumo di suolo agricolo è molto limitato e la riduzione prevista dal PGT è nettamente superiore alla richiesta di riduzione prevista dal PTCP. Le nuove trasformazioni si localizzano immediatamente a ridosso del TUC e non comportano rischi di diffusione dell'urbanizzazione lungo le infrastrutture.
10	Alla Variante è associato un progetto specifico affidato allo studio paesaggistico LAND che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT. Le previsioni trasformative interne al TUC riguardano aree la cui trasformazione prefigura un netto miglioramento dell'assetto paesaggistico locale consentendo di ricucire situazioni di vuoto urbano non qualificato o di dismissione edilizia associata a degrado visivo. In nessun caso si hanno situazioni di compromissione di visuali privilegiate né in ambito urbano né nel contesto extraurbano. In relazione a quest'ultimo il recepimento e la riproposizione delle aree di incremento della dotazione vegetazionale garantisce il rafforzamento dei livelli di tutela e valorizzazione delle emergenze paesaggistico-ambientali già presenti nel contesto.
11	La visione strategica assunta dalla Variante consente di trattare contemporaneamente gli aspetti connessi allo sviluppo e riqualificazione dell'urbanizzato e la tutela e valorizzazione del sistema agricolo e naturale extraurbano
12	Non pertinente rispetto alla Variante in oggetto
13	Non pertinente rispetto alla Variante in oggetto
Indirizzi per il sistema territoriale metropolitano	
Coesione e connessioni	L'offerta insediativa sottesa alla Variante è correlata ai trend di sviluppo immaginabili nell'arco di validità del Documento di Piano, ed è integrata dal mantenimento in essere di previsioni del PGT vigente atte alla riqualificazione degli ambiti storici del tessuto urbanizzato. Vengono inoltre previsti interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale che incrementino i livelli di sostenibilità dello sviluppo urbano. La Variante non modifica le previsioni inerenti l'insediamento di attività logistiche nel territorio comunale che sono state oggetto del procedimento di variante al PGT del 2024, cui si rimanda.
Attrattività	La Variante contempla previsioni trasformative a carattere terziario e di servizio privato a carattere pubblico che confermano Vimercate quale polarità nel contesto insediativo. Viene preservata la produzione del settore primario e valorizzata tramite l'estensione del territorio del PLIS PANE. Viene inoltre recepita ed estesa la previsione di itinerari ciclopedonali extraurbani (come la Greenway che sarà realizzata da Pedemontana) che possono favorire la fruizione anche in senso turistico del territorio. Alla Variante è associato un progetto specifico affidato allo studio paesaggistico LAND che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT. Le previsioni di Variante non interferiscono con elementi prioritari della RER e non riducono la funzionalità di elementi di II livello. Viene sviluppato, anche in rapporto alla rete ecologica provinciale, il progetto di REC che raccoglie e coordina a scala locale le previsioni delle reti di livello superiore facendo leva sui rimboschimenti, sulle nuove aree di verde pubblico e su interventi diffusi nel territorio agricolo comprendenti la realizzazione di nuovi filari alberati.
Resilienza e governo integrato delle risorse	Le trasformazioni introdotte dalla Variante non riguardano aree a rischio di dissesto idrogeologico o di allagamento ai sensi del PGRA e non sono ostative rispetto alla realizzazione dell'area di laminazione del Molgora la cui progettazione è di competenza regionale. Viene recepita dal PGT vigente la strategia di ampliamento delle dotazioni vegetazionali lungo il corso d'acqua che possono svolgere un ruolo positivo nel contrasto al dissesto spondale. Alcune delle trasformazioni sono volte a favorire il recupero e la riconversione di aree sottoutilizzate o dismesse con risoluzione di esternalità negative dal punto di vista ambientale. Alle trasformazioni poste al limite del TUC è associata la definizione di un progetto di natura paesaggistica che ha l'obiettivo di integrare il costruito alla realizzazione di aree verdi filtro.

Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione	La presente Variante prosegue le politiche di contenimento del consumo di suolo già attivate dal Comune di Vimercate con le precedenti versioni del PGT che mostrano una progressiva riduzione delle capacità insediative dal 2014. Il consumo di suolo agricolo risulta piuttosto contenuto e limitato a casi nei quali il ruolo produttivo è marginale rispetto al contesto rurale complessivo. Le nuove trasformazioni si localizzano immediatamente a ridosso del TUC e non comportano rischi di diffusione dell'urbanizzazione lungo le infrastrutture. Parallelamente alle nuove previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse.
Cultura e paesaggio	Le previsioni trasformative interne al TUC riguardano aree la cui trasformazione prefigura un netto miglioramento dell'assetto paesaggistico locale consentendo di ricucire situazioni di vuoto urbano non qualificato o di dismissione edilizia associata a degrado visivo. In nessun caso si hanno situazioni di compromissione di visuali privilegiate né in ambito urbano né nel contesto extraurbano. In relazione a quest'ultimo il recepimento e la riproposizione delle aree di incremento della dotazione vegetazionale garantisce il rafforzamento dei livelli di tutela e valorizzazione delle emergenze paesaggistico-ambientali già presenti nel contesto.

2. Cartografia

Tav. PT1a	Le modifiche apportate dalla Variante non incidono sulla funzionalità del sistema di collegamenti infrastrutturali sovralocali esistenti ed in previsione, garantendo al contempo gli attuali rapporti di sinergia con il contesto di inserimento e con le altre polarità.
Tav. PT3	L'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese
Tav. PT4	La Variante conferma e rafforza il ruolo di polarità svolto da Vimercate: - non prevedendo trasformazioni che incidano in modo critico sui livelli di servizio delle infrastrutture viarie di carattere sovralocale. In particolare le nuove trasformazioni introdotte comportano un carico di traffico aggiuntivo il cui volume, complessivamente, non si ritiene possa determinare particolari problematiche alla circolazione veicolare internamente al territorio comunale. Le schede degli ambiti di trasformazione, laddove necessario, richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti. La Variante inoltre ripropone ed amplia la previsione di percorsi ciclopedonali per gli spostamenti di corto raggio - incrementando l'offerta di servizi di natura pubblica o privata di uso pubblico che possano avere un bacino d'utenza che travalica il limite comunale La Variante non modifica le previsioni inerenti l'insediamento di attività logistiche nel territorio comunale che sono state oggetto del procedimento di variante al PGT del 2024, cui si rimanda. Accanto alle trasformazioni urbane la Variante conferma ed amplia quelle inerenti l'estensione delle aree boschive che contribuiscono a realizzare il progetto di rete ecologica comunale migliorando la funzionalità anche degli elementi delle reti sovralocali.
Tav. PT5	La Variante non modifica o indebolisce il sistema di offerta di servizi pubblici e privati che caratterizzano il sistema policentrico milanese. Vengono individuate alcune aree specifiche ove si ha la possibilità di insediare nuove Medie Strutture di Vendita in coerenza con il ruolo di polarità svolto da Vimercate.
Tav. PT8	Il meccanismo compensativo di qualificazione ambientale introdotto dalla Variante da applicarsi in sede di trasformazioni comportanti consumo di suolo permeabile contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di cui al progetto inerente gli spazi aperti metropolitani.

3. Strumenti operativi

- Le previsioni di Variante non interferiscono con le progettualità regionale inerenti il sistema autostradale pedemontano e le sue opere complementari
- L'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese
- Non vi sono previsioni che possano incidere sull'area inerente il progetto di laminazione lungo il Molgora

Dalla tabella emerge che non si profilano incongruenze critiche tra la strategia di Variante e gli obiettivi del PTR.
In particolare la strategia di Variante, mantenendosi al di sotto dei limiti imposti per la riduzione del consumo di suolo e prevedendo trasformazioni per la maggior parte interne al TUC, si pone in coerenza con le politiche regionali inerenti da un lato la preservazione dei suoli agricoli e dall'altro l'incentivazione di forme di qualificazione del tessuto urbano consolidato.
Con riferimento al tema ambientale le nuove previsioni della Variante sono per la maggior parte esterne ad elementi delle reti ecologiche di livello sovralocale e non incidono sulle sorgenti di biodiversità che agiscono nel contesto o nell'immediato intorno.
Per quanto riguarda il paesaggio le previsioni trasformative interne al TUC riguardano aree la cui trasformazione prefigura un netto miglioramento dell'assetto paesaggistico locale consentendo di ricucire situazioni di vuoto urbano non qualificato o di dismissione edilizia associata a degrado visivo. Inoltre alla Variante è associato un progetto specifico, affidato allo studio paesaggistico LAND, che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT.
Le trasformazioni introdotte dalla Variante non riguardano aree a rischio di dissesto idrogeologico o di allagamento ai sensi del PGRA e non sono ostative rispetto alla realizzazione dell'area di laminazione del Molgora la cui progettazione è di competenza regionale.
In generale le nuove previsioni si mantengono in linea con il ruolo di polarità attribuito a Vimercate per il contesto circostante.
Per quanto riguarda l'equilibrio da garantire tra sviluppo urbano e traffico generato, si rileva che le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante comportano un carico di traffico aggiuntivo il cui volume, complessivamente, non si ritiene possa determinare particolari problematiche alla circolazione veicolare internamente al territorio comunale, come precisato anche nel cap. 10 della Relazione di Variante cui si rimanda. Le schede degli ambiti di trasformazione richiamano, ove necessario, l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti. La Variante inoltre ripropone ed amplia la previsione di percorsi ciclopedonali per gli spostamenti di corto raggio.

9.2 Coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale

Indirizzi di tutela – Aree urbanizzate delle frange metropolitane

Le previsioni trasformative della Variante sono prevalentemente rivolte ad aree interne al TUC preservando pertanto il rapporto tra spazi costruiti ed ambiti agricoli e naturali che, peraltro, sono per la maggior parte inseriti all'interno del PLIS PANE, o nelle aree destinate al suo ampliamento, garantendone integrità territoriale e tutela.

Non si rilevano previsioni che possano incidere negativamente sulle visuali privilegiate delle emergenze storico-architettoniche dalle principali infrastrutture storiche di collegamento.

Per quanto concerne i vuoti urbani non qualificati, la Variante introduce previsioni trasformative atte alla ridefinizione di alcune di queste aree con lo scopo di ricucire il tessuto urbano e rafforzare l'identità degli ambiti di frangia, senza generare effetti di disomogeneità visiva e di funzioni.

Alla Variante è associato un progetto specifico, affidato allo studio paesaggistico LAND, che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT anche al fine di trattare il tema del margine urbano nell'ottica della maggior tutela e valorizzazione delle emergenze vegetazionali e morfologiche esistenti.

Relativamente al sistema verde metropolitano la Variante si pone in coerenza sia con gli indirizzi del PTCP relativi alla Rete di ricomposizione provinciale, sia con la REC già presente nel PGT vigente di cui recepisce in particolare le previsioni inerenti il rafforzamento delle aree verdi determinato da operazioni di compensazione delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche.

Indirizzi di tutela – Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta

Il consumo di suolo agricolo risulta piuttosto contenuto e limitato a casi nei quali il ruolo produttivo è marginale rispetto al contesto rurale complessivo. Complessivamente non si ritiene che le nuove trasformazioni determinino livelli di impermeabilizzazione dei suoli che possano generare la criticizzazione del sistema naturale di drenaggio delle acque nel sottosuolo.

Non si rilevano trasformazioni che incidano sulle morfologie naturali associate al corso del Molgora essendo preservata la strategia del PGT vigente di incremento delle dotazioni vegetazionali lungo le sue sponde.

Come già accennato la quasi totalità delle aree agricole extraurbane è inserita all'interno del PLIS PANE, o nelle aree destinate al suo ampliamento. Il PLIS funge da istituto di tutela e valorizzazione sia degli aspetti connessi alla produzione primaria, sia delle emergenze paesaggistico-ambientali presenti nel territorio. Non si rileva pertanto un rischio generalizzato di erosione o snaturamento dei caratteri paesaggistici connessi al contesto rurale (coltivi, sistema irriguo, architetture per la produzione).

Cartografia

La Variante non prevede trasformazioni edilizie o urbanistiche che possano incidere sulla riconoscibilità del tracciato guida paesaggistico né sul territorio da esso percepito.

Per quanto riguarda l'ambito di criticità che interessa il settore nord-ovest del territorio comunale si può affermare che le previsioni inerenti l'ATR 2 e l'ATR 3, già presenti nel PGT vigente, ma riproposte nella presente Variante, possano contribuire alla ricucitura del margine dell'urbanizzato (essendo l'ATR 2 interessato anche da un progetto di valorizzazione paesaggistica di dettaglio). Per gli ambiti extraurbani valgono le tutele del PLIS PANE cui si aggiunge la previsione di incremento delle dotazioni vegetazionali di cui alla REC.

Per quanto concerne gli elementi di degrado attuale o potenziale individuati dalle tavole F e G la Variante:

- Attraverso le trasformazioni nei lotti liberi interclusi o lungo il margine del TUC attua la ricucitura del tessuto urbano e la ridefinizione di alcune sfrangiature. Non sono individuati nuovi ambiti in area agricola che possano configurare nuovi fenomeni diffusivi dell'urbanizzato
- Non individua trasformazioni che possano alterare i caratteri morfologici o tipici dell'assetto rurale del territorio
- Recepisce l'individuazione delle aree potenzialmente vocate alla localizzazione di attività logistiche
- Non prevede trasformazioni che incidano sulla progettualità connessa all'Autostrada Pedemontana ed alle sue opere complementari

9.3 Coerenza con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Obiettivi generali

La polarità costituta dalla città di Vimercate e la diffusione di servizi alla cittadinanza all'interno dell'urbanizzato consentono l'integrazione tra diverse modalità di trasporto essendo presenti e previsti dalla Variante percorsi ciclopedonali che permettono di raggiungere fermate del TPL e la stazione delle autolinee.

Alcune delle trasformazioni previste dalla Variante, localizzate prevalentemente nel TUC e facilmente integrabili nella rete della mobilità dolce, saranno coordinate con l'agenzia locale del TPL al fine di armonizzare le diverse forme di spostamento privilegiando l'uso di mezzi collettivi, minimizzando l'uso di veicoli a motore termico.

Dal punto di vista delle reti di collegamento sovralocali le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari.

Orientamenti per la mobilità del futuro

Le previsioni di Variante non sono ostative rispetto all'obiettivo di rafforzamento dei collegamenti regionali soprattutto tramite la rete di servizi ferroviari, inoltre non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari.

Obiettivi specifici

Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria
Le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari e non sono ostative rispetto alla strategia di prolungamento della tangenziale est da Usmate a Olginate.
Migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata
I carichi di traffico indotti dalle previsioni trasformative non determinano la necessità di prevedere nuovi assi viari di collegamento e non si ritiene generino volumi di traffico tali da criticizzare i livelli di servizio delle infrastrutture esistenti, ferma restando la necessità, nel caso di localizzazione di attività commerciali, di ottemperare alle verifiche previste dalla normativa vigente in merito. Per quanto concerne la previsione di localizzazione di funzioni logistiche, la Variante recepisce quanto già presente nel PGT vigente demandando alla procedura autorizzativa il dettaglio degli impatti di ogni singola attività. Alcune delle trasformazioni previste dalla Variante, localizzate prevalentemente nel TUC, saranno coordinate con l'agenzia locale del TPL al fine di armonizzare le diverse forme di spostamento privilegiando l'uso di mezzi collettivi
Sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto
La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano.
Realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile
Le previsioni di Variante non sono ostative rispetto agli obiettivi
Migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo
Le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari
Sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda
Le previsioni di Variante non sono ostative rispetto agli obiettivi
Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti
Le previsioni di Variante non sono ostative rispetto agli obiettivi

In generale le previsioni di Variante non sono ostative rispetto agli obiettivi specifici.

I carichi di traffico indotti dalle previsioni trasformative non determinano la necessità di prevedere nuovi assi viari di collegamento e non si ritiene generino volumi di traffico tali da criticizzare i livelli di servizio delle infrastrutture esistenti, ferma restando la necessità, nel caso di localizzazione di attività commerciali, di ottemperare alle verifiche previste dalla normativa vigente in merito.

Per quanto concerne la previsione di localizzazione di funzioni logistiche, la Variante recepisce quanto già presente nel PGT vigente demandando alla procedura autorizzativa il dettaglio degli impatti di ogni singola attività.

9.4 Coerenza con il Programma Regionale Energia Ambiente e Clima

Obiettivi

La Variante ha carattere di strumento urbanistico di livello generale atto a governare lo sviluppo del territorio avendo quindi una visione di scala territoriale che non scende necessariamente al dettaglio del singolo edificio e delle sue caratteristiche costruttive.

La promozione dell'uso di risorse rinnovabili e la spinta al contenimento dei consumi energetici hanno già da tempo indotto a cambiamenti radicali nella progettazione e realizzazione degli edifici indipendentemente dalla loro funzione specifica.

Da ciò discende che le nuove trasformazioni previste dalla Variante comportano incrementi di consumi energetici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive e di tecnologie per il risparmio energetico nelle nuove edificazioni e nelle riqualificazioni del patrimonio edilizio esistente.

9.5 Coerenza con il Piano di Tutela delle Acque

Obiettivi strategici regionali

Le previsioni di Variante non incidono su corpi idrici naturali o irrigui, per la maggior parte, non ricadono all'interno di fasce di tutela di pozzi ad uso idropotabile e comportano incrementi di consumi idrici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive di tecnologie per il risparmio idrico nelle nuove edificazioni e nella riqualificazione del patrimonio edilizio esistente.

Dal punto di vista della valorizzazione ambientale delle fasce di pertinenza dei corpi idrici la Variante recepisce la strategia di ampliamento delle dotazioni vegetazionali lungo il corso del Molgora già presente nel PGT vigente.

Per quanto riguarda la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni le previsioni di Variante non interferiscono con l'area di laminazione prevista lungo il corso del Molgora la cui progettazione è di competenza regionale.

Ulteriori obiettivi di qualità

Non si rilevano trasformazioni che possano generare fenomeni di contaminazione del sottosuolo e di compromissione delle acque sotterranee.

9.6 Coerenza con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Obiettivi generali e specifici

STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA
2.1 - COMPETITIVITÀ E ATTRATTIVITÀ DEL TERRITORIO
Le previsioni della Variante consolidano il ruolo di polarità svolto da Vimercate nel contesto della Brianza orientale attraverso la conferma e riproposizione di alcune delle trasformazioni a carattere terziario / commerciale già presenti nel PGT vigente e la promozione di nuovi ambiti con tali vocazioni. In particolare vengono confermate le aree potenzialmente destinate alla localizzazione di attività logistiche già oggetto della precedente Variante al PGT del 2024.
2.2 - QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ DEGLI INSEDIAMENTI PER ATTIVITÀ ECONOMICHE PRODUTTIVE
La Variante recepisce la riduzione apportata da un PII in variante all'ambito a carattere non residenziale che costituisce il completamento del comparto sud dell'urbanizzato (AT 6) restituendo all'uso agricolo una fascia di circa 30.000 mq la cui qualificazione in senso paesaggistico-ambientale potrebbe migliorare l'inserimento delle nuove edificazioni nel contesto e ridurre alcune delle esternalità negative da essi prodotte e dalle attività svolte al loro interno. Alla trasformazione dell'ambito AdC 1 viene associata la cessione di un'area confinante da destinarsi a verde che contribuisce a qualificare il contesto dello svincolo autostradale.
2.3 - RAZIONALIZZAZIONE E SVILUPPO EQUILIBRATO DEL COMMERCIO
Oltre alla conferma di alcune delle previsioni a carattere commerciale già presenti nel PGT vigente, la Variante introduce la possibilità di insediare tale funzione, sia all'interno dell'ambito AdC G che si localizza in un contesto ad elevata accessibilità essendo in prossimità dell'accesso alla tangenziale est, sia in alcune aree puntualmente individuate nel TUC a seguito di apposita indagine tematica. L'insediamento di tali attività dovrà comunque sottostare ai criteri regionali di cui alla DGR 2828/2024 il cui rispetto è finalizzato all'ottenimento delle rispettive autorizzazioni.

USO DEL SUOLO E SISTEMA INSEDIATIVO
3.1 - CONTENIMENTO DEL CONSUMO DI SUOLO
la Variante prevede ambiti di trasformazione su suolo agricolo mantenendosi in coerenza con la strategia di riduzione del consumo di suolo già messa in campo nelle precedenti varianti al PGT, conseguendo comunque valori ben al di sotto delle soglie previste dal PTCP. Il consumo di suolo agricolo è molto limitato e la riduzione prevista dal PGT è nettamente superiore alla richiesta di riduzione prevista dal PTCP. Le nuove trasformazioni si localizzano immediatamente a ridosso del TUC e non comportano rischi di diffusione dell'urbanizzazione lungo le infrastrutture. Parallelamente alle nuove previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse.
3.2 - RAZIONALIZZAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
Le nuove previsioni trasformative prevedono la localizzazione di funzioni in coerenza con quelle già insediate nel tessuto urbano circostante non prefigurandosi nuove criticità tra insediamenti produttivi e residenziali. La Variante recepisce la riduzione apportata da un PII in variante all'ambito a carattere non residenziale che costituisce il completamento del comparto sud dell'urbanizzato (AT 6) restituendo all'uso agricolo una fascia di circa 30.000 mq la cui qualificazione in senso paesaggistico-ambientale potrebbe migliorare l'inserimento delle nuove edificazioni nel contesto e ridurre alcune delle esternalità negative da essi prodotte e dalle attività svolte al loro interno. Alla trasformazione dell'ambito AdC 1 viene associata la cessione di un'area confinante da destinarsi a verde che contribuisce a qualificare il contesto dello svincolo autostradale. Non è prevista la localizzazione di nuove attività che comportino il rischio di traffico pesante in attraversamento delle aree prevalentemente residenziali.
3.3 - PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE ATTRAVERSO IL SUPPORTO ALLA DOMANDA
Tutte le aree di trasformazione previste dalla Variante sono già connesse o sono di agevole connessione con la rete di percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto che si sviluppa in tutto il territorio comunale.

Inoltre alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti.

3.4 – MIGLIORARE LA CORRISPONDENZA TRA DOMANDA E OFFERTA NEL MERCATO RESIDENZIALE

All'interno della relazione di Variante viene effettuata una disamina della popolazione residente ed una stima della possibile evoluzione del trend demografico. Pertanto le previsioni sono correlate alla dinamica demografica attuale ed alla potenziale domanda futura di nuovi alloggi.

Viene individuato inoltre un ambito specifico vocato alla realizzazione di un intervento di Edilizia Economica e Popolare (AdC A).

Infine l'attuazione dell'ambito AdC B è subordinata alla corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.

SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE E SCENARI DI SVILUPPO

4.1 - RAFFORZAMENTO DELLA DOTAZIONE DI INFRASTRUTTURE VIARIE PER RISPONDERE ALLA CRESCENTE DOMANDA DI MOBILITÀ

Le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari.

Le nuove previsioni introdotte dalla Variante non contemplano la necessità di realizzare nuovi assi stradali e non mostrano particolare incidenza sul volume complessivo dei veicoli circolanti nel territorio comunale non profilandosi fenomeni di congestionamento.

Gli ambiti a carattere non residenziale sono localizzati in aree ad elevata accessibilità dalle quali è agevole l'accesso agli assi stradali della viabilità primaria.

4.2 - POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO PER FAVORIRE IL TRASFERIMENTO DELLA DOMANDA DI SPOSTAMENTO VERSO MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI

Alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti.

La Variante inoltre ripropone ed amplia la previsione di percorsi ciclopedonali per gli spostamenti di corto raggio.

SISTEMA PAESAGGISTICO AMBIENTALE

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

Atteso che la maggior parte del territorio extraurbano è ricompreso nell'istituto di tutela del PLIS PANE , o nelle aree destinate al suo ampliamento, la Variante non introduce nuove previsioni che interferiscano con la rete verde di ricomposizione paesaggistica e recepisce la strategia del PGT vigente di rafforzamento del comparto vegetazionale in funzione della realizzazione del progetto di REC.

La Variante prevede la trasformazione di alcuni lotti inedificati interni al TUC attraverso interventi a carattere residenziale a medio-bassa densità che non incrementano in modo critico i livelli di impermeabilizzazione dei suoli.

Rispetto al Corridoio trasversale la Variante non modifica le strategie inerenti le aree verdi di previsione individuate a compensazione della realizzazione dell'Autostrada Pedemontana.

Rispetto alla presenza di un ambito di interesse provinciale interferito dall'ATR 2, riconfermato dalla Variante, si rileva la prescrizione presente nella scheda d'ambito di prevedere un progetto del verde che metta a sistema le aree con il contesto territoriale.

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

La Variante:

- Recepisce e ripropone le strategie di recupero di alcune aree del NAF e di alcuni edifici agricoli. Le nuove trasformazioni introdotte non compromettono beni storico architettonici o l'assetto degli

aggregati storici, o la riconoscibilità del sistema della viabilità storica
- Prevede nuove trasformazioni in ambito agricolo periurbano che non pregiudicano la tutela dei caratteri specifici del territorio rurale ancora riconoscibili nel contesto extraurbano
- Recepisce la strategia del PGT vigente di rafforzamento del comparto vegetazionale in funzione della realizzazione del progetto di REC in ambito agricolo
- Recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano

5.3 - PROMOZIONE DELLA CONOSCENZA DEI VALORI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO E DELLA LORO FRUIZIONE DA PARTE DEI CITTADINI

La Variante recepisce ed aggiorna l'apparato conoscitivo del PGT nelle sue versioni precedenti.

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

Alla Variante è associato un progetto specifico, affidato allo studio paesaggistico LAND, che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT al fine di trattare il tema del margine urbano nell'ottica della maggior tutela e valorizzazione delle emergenze vegetazionali e morfologiche esistenti.

5.5 - INDIVIDUAZIONE E SALVAGUARDIA DI AMBITI E PERCORSI DI FRUIZIONE PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA MOBILITÀ ECOCOMPATIBILE E AL RAPPORTO PERCETTIVO CON IL CONTESTO

Le previsioni trasformative della Variante sono prevalentemente rivolte ad aree interne al TUC preservando pertanto il rapporto tra spazi costruiti ed ambiti agricoli e naturali che, peraltro, sono per la maggior parte inserite all'interno del PLIS PANE, o nelle aree destinate al suo ampliamento, garantendone integrità territoriale e tutela.

Non si rilevano previsioni che possano incidere negativamente sulle visuali privilegiate delle emergenze storico-architettoniche dalle principali infrastrutture storiche di collegamento.

5.6 - VALORIZZAZIONE DEI SERVIZI ECOSISTEMICI E SOSTEGNO ALLA RIGENERAZIONE TERRITORIALE E ALLA RIQUALIFICAZIONE DEI SUOLI

Le nuove previsioni della Variante sono per la maggior parte esterne ad elementi delle reti ecologiche di livello sovralocale e non incidono sulle sorgenti di biodiversità che agiscono nel contesto o nell'immediato intorno.

L'eliminazione o la riduzione di previsioni trasformative del PGT vigente consente inoltre di ridurre le potenziali pressioni sul comparto ecologico.

Si precisa che accanto alle trasformazioni urbane la Variante conferma ed amplia quelle inerenti l'estensione delle aree boschive che contribuiscono a realizzare il progetto di rete ecologica comunale migliorando la funzionalità anche degli elementi delle reti sovralocali.

AMBITI AGRICOLI STRATEGICI

6.1 - CONSERVAZIONE DEL TERRITORIO RURALE
6.2 - VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO ESISTENTE

La presente Variante prosegue le politiche di contenimento del consumo di suolo già attivate dal Comune di Vimercate con le precedenti versioni del PGT che mostrano una progressiva riduzione delle capacità insediative dal 2014.

Il consumo di suolo agricolo risulta piuttosto contenuto e limitato a casi nei quali il ruolo produttivo è marginale rispetto al contesto rurale complessivo.

Inoltre il PGT propone nel quadro ricognitivo, una revisione degli ambiti agricoli strategici per eliminare alcune inesattezze e imprecisioni.

DIFESA DEL SUOLO E ASSETTO IDROGEOLOGICO

7.1 - PREVENZIONE, MITIGAZIONE E INFORMAZIONE RELATIVAMENTE AL RISCHIO DI ESONDAZIONE E DI INSTABILITÀ DEI SUOLI

Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante non riguardano aree a rischio di allagamento ai sensi del

PGRA o a rischio idrogeologico.
7.2 - RIQUALIFICAZIONE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE IDRICHE
Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante comportano incrementi di consumi idrici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive e di tecnologie per il risparmio idrico nelle nuove edificazioni. Non si rilevano particolari criticità in ordine al rischio di contaminazione delle acque sotterranee, sebbene tale parametro sia da verificarsi in occasione dell'esame dei progetti specifici di intervento. Nessuna delle trasformazioni ha incidenza su corpi idrici naturali o artificiali e la Variante recepisce le previsioni inerenti l'incremento di dotazioni vegetazionali lungo le sponde del Molgora già presenti nel PGT vigente.
7.3 - VALORIZZAZIONE DEI CARATTERI GEOMORFOLOGICI
Le trasformazioni introdotte dalla Variante non intervengono a modificare i caratteri geomorfologici propri del territorio extraurbano e in generale tutti gli orli di terrazzo segnalati nella componente geologica sono riportati e preservati nel PGT
7.4 - CONTENIMENTO DEL DEGRADO
La Variante prevede trasformazioni in corrispondenza di lotti liberi interclusi o lungo il margine del TUC che possono contribuire a limitare o eliminare fenomeni di degrado paesaggistico.

Cartografia

TAV 1	Le modifiche introdotte dalla Variante non incidono sulle caratteristiche generali del sistema insediativo, né dal punto di vista compositivo, né da quello funzionale.
TAV 2	Le nuove previsioni della Variante sono per la maggior parte esterne ad elementi delle reti ecologiche di livello sovralocale e non incidono sulle sorgenti di biodiversità che agiscono nel contesto o nell'immediato intorno. L'eliminazione o la riduzione di previsioni trasformative del PGT vigente consente inoltre di ridurre le potenziali pressioni sul comparto ecologico. Si precisa che accanto alle trasformazioni urbane la Variante conferma ed amplia quelle inerenti l'estensione delle aree boschive che contribuiscono a realizzare il progetto di rete ecologica comunale migliorando la funzionalità anche degli elementi delle reti sovralocali.
TAV 3a	Rispetto agli elementi di rilevanza paesistica la Variante: - Non introduce nuove trasformazioni che modifichino i caratteri geomorfologici propri del territorio extraurbano - Recepisce dal PGT vigente la strategia di rafforzamento delle dotazioni vegetazionali locali ottenuto anche come opera compensativa delle previsioni edificatorie - Recepisce dal PGT vigente le strategie inerenti il recupero di alcune aree del NAF - Non prevede trasformazioni che intervengano sulla riconoscibilità della viabilità di interesse storico
TAV 3b	La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano.
TAV 4	Viene confermata la trasformazione corrispondente all'AT 6 ricadente in corrispondenza dell'area incolta indicata in cartografia, con conseguente possibilità di risoluzione della condizione di degrado.
TAV 5a	La Variante non introduce nuove previsioni che possano entrare in conflitto con gli elementi di tutela evidenziati dalla tavola.
TAV 6a	La proposta di Variante si pone in coerenza con il progetto di rete verde di ricomposizione paesaggistica in quanto: - Non prevede trasformazioni che inducano una riduzione fisica o della funzionalità ecologica dei corridoi - Conferma le trasformazioni ATR 2, ATR 3 ed AT 6 già presenti nel PGT vigente per le quali prevede un necessario coordinamento con l'ente provinciale finalizzato alla migliore definizione dei sistemi insediativi e delle aree verdi ad essi connesse - Recepisce dal PGT vigente la strategia di rafforzamento delle dotazioni vegetazionali locali

	ottenuto anche come opera compensativa delle previsioni edificatorie in coerenza con il progetto di REC
TAV 6b	Rispetto ai tratti panoramici evidenziati in cartografia: - viene confermata la previsione di aree per il verde di connessione e di aree e fasce boscate lungo le principali infrastrutture e in corrispondenza di alcuni degli svincoli di maggior estensione - Vengono confermate le trasformazioni lungo la SP 2 (AdR C, AdC 2 e AdC E) per le quali sono previste aree verdi di mitigazione - Viene recepito il progetto inerente l'Autostrada Pedemontana e le opere complementari, comprensivo delle aree verdi di mitigazione e compensazione
TAV 6c	La Variante conferma le previsioni inerenti gli ambiti ATR 2 e ATR 3 che si pongono a margine del TUC, ed all'interno di quella che viene definita maglia di primo appoggio, introducendo prescrizioni specifiche di armonizzazione degli interventi con gli indirizzi provinciali. Vengono inoltre confermate le progettualità inerenti l'ampliamento delle aree boschive lungo l'asta del Molgora in stretta consonanza con l'indirizzo di potenziamento della naturalità dei corridoi fluviali.
TAV 6d	La Variante conferma la trasformazione relativa all'ATR 2 prescrivendo il necessario coordinamento con la Provincia funzionale all'attivazione dell'ambito.
TAV 7a	Non si evidenziano rilevanze del sistema rurale in corrispondenza delle nuove trasformazioni introdotte dalla Variante. In generale la strategia di Variante non è ostativa rispetto alla preservazione dell'attività agricola e della possibilità di promuovere forme innovative di coltivazione e gestione.
TAV 7b	Le modifiche introdotte dalla Variante sono coerenti con le indicazioni del PTCP inerenti gli Ambiti Agricoli di Interesse Strategico
TAV 8	La Variante recepisce i contenuti dell'aggiornamento della componente geologica che include indicazioni rispetto ai condizionamenti derivanti dall'assetto idrogeologico del territorio
TAV 9	
TAV 10-15	La Variante recepisce i progetti di potenziamento / nuova realizzazione del sistema infrastrutturale e non individua previsioni che possano contrastare con le previsioni ivi contenute. In particolare l'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese. Le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari, né in relazione all'assetto 2009, né per quanto concerne le più recenti determinazioni. Le nuove previsioni introdotte dalla Variante non contemplano la necessità di realizzare nuovi assi stradali e non mostrano particolare incidenza sul volume complessivo dei veicoli circolanti nel territorio comunale non profilandosi fenomeni di congestionamento. Alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti. Gli ambiti a carattere non residenziale sono localizzati in aree ad elevata accessibilità dalle quali è agevole l'accesso agli assi stradali della viabilità primaria.

La Variante si pone in coerenza con gli obiettivi del PTCP o non è ostativa verso il loro raggiungimento.

In particolare:

- Per quanto riguarda la <u>struttura socio economica</u> le previsioni della Variante consolidano il ruolo di polarità svolto da Vimercate nel contesto della Brianza orientale attraverso la conferma e riproposizione di alcune delle trasformazioni a carattere terziario / commerciale già presenti nel PGT vigente e la promozione di nuovi ambiti con tali vocazioni. In particolare vengono confermate le aree potenzialmente destinate alla localizzazione di attività logistiche già oggetto della precedente Variante al PGT del 2024.

- Relativamente all'uso del suolo e sistema insediativo la Variante prevede ambiti di trasformazione su suolo agricolo mantenendosi in coerenza con la strategia di riduzione del consumo di suolo già messa in campo nelle precedenti varianti al PGT, conseguendo comunque valori ben al di sotto delle soglie previste dal PTCP. Il consumo di suolo agricolo risulta piuttosto contenuto e limitato a casi nei quali il ruolo produttivo è marginale rispetto al contesto rurale complessivo.
  Le nuove trasformazioni si localizzano immediatamente a ridosso del TUC e non comportano rischi di diffusione dell'urbanizzazione lungo le infrastrutture.
  Parallelamente alle nuove previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse.
  All'interno della relazione di Variante viene effettuata una disamina della popolazione residente ed una stima della possibile evoluzione del trend demografico. Pertanto le previsioni sono correlate alla dinamica demografica attuale ed alla potenziale domanda futura di nuovi alloggi.
  Viene individuato inoltre un ambito specifico vocato alla realizzazione di un intervento di Edilizia Economica e Popolare (AdC A).
  Inoltre l'attuazione dell'ambito AdC B è subordinata alla corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.
- Con riferimento al sistema infrastrutturale le previsioni di Variante non interferiscono con la realizzazione del progetto del sistema autostradale pedemontano e con le opere complementari, né in relazione all'assetto 2009, né per quanto concerne le più recenti determinazioni.
  Le nuove previsioni introdotte dalla Variante non contemplano la necessità di realizzare nuovi assi stradali e non mostrano particolare incidenza sul volume complessivo dei veicoli circolanti nel territorio comunale non profilandosi fenomeni di congestionamento. Gli ambiti a carattere non residenziale sono localizzati in aree ad elevata accessibilità dalle quali è agevole l'accesso agli assi stradali della viabilità primaria.
  Alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti.
  La Variante inoltre ripropone ed amplia la previsione di percorsi ciclopedonali per gli spostamenti di corto raggio.
- Rispetto al sistema paesaggistico ambientale la Variante non introduce nuove previsioni che interferiscano con la rete verde di ricomposizione paesaggistica e recepisce la strategia del PGT vigente di rafforzamento del comparto vegetazionale in funzione della realizzazione del progetto di REC. Con riferimento al Corridoio trasversale la Variante non modifica le strategie inerenti le aree verdi di previsione individuate a compensazione della realizzazione dell'Autostrada Pedemontana.
  Alla Variante è associato un progetto specifico, affidato allo studio paesaggistico LAND, che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT al fine di trattare il tema del margine urbano nell'ottica della maggior tutela e valorizzazione delle emergenze vegetazionali e morfologiche esistenti.

Non si rilevano previsioni che interferiscano negativamente con i beni di carattere paesaggistico che si localizzano nel contesto.

- Non si rileva la compromissione di ambiti agricoli strategici, sebbene venga proposta una loro revisione per eliminare alcune inesattezze e imprecisioni.
- In relazione alla tematica difesa del suolo ed assetto idrogeologico le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante non riguardano aree a rischio di allagamento ai sensi del PGRA o a rischio idrogeologico e non intervengono a modificare i caratteri geomorfologici propri del territorio extraurbano.

  Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante comportano incrementi di consumi idrici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive e di tecnologie per il risparmio idrico nelle nuove edificazioni.

  Non si rilevano particolari criticità in ordine al rischio di contaminazione delle acque sotterranee, sebbene tale parametro sia da verificarsi in occasione dell'esame dei progetti specifici di intervento.

  Nessuna delle trasformazioni ha incidenza su corpi idrici naturali o artificiali e la Variante recepisce le previsioni inerenti l'incremento di dotazioni vegetazionali lungo le sponde del Molgora già presenti nel PGT vigente.

9.7 Coerenza con il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e della Brianza

Obiettivi

Trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio
Non sono presenti stazioni ferroviarie sul territorio comunale. La stazione di Arcore è già raggiungibile anche in bicicletta tramite via Arcore lungo la quale è presente una pista ciclopedonale che, tuttavia si interrompe al confine comunale. Non vi sono ulteriori strategie in merito nella Variante in oggetto.
Trasporto pubblico rapido di massa
L'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese.
Trasporto pubblico su gomma
Alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti.
Viabilità
Le nuove previsioni introdotte dalla Variante non contemplano la necessità di realizzare nuovi assi stradali e non mostrano particolare incidenza sul volume complessivo dei veicoli circolanti nel territorio comunale non profilandosi fenomeni di congestionamento.
Ciclabilità
La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano.
Sharing e sistemi innovativi
La strategia di Variante non è ostativa al raggiungimento dell'obiettivo
Politiche di Mobility Management
La strategia di Variante non è ostativa al raggiungimento dell'obiettivo
Logistica urbana
La Variante non prevede la localizzazione di attività di carattere commerciale di grandi dimensioni nelle aree

a maggiore densità edilizia e a prevalenza residenziale del TUC.
Coerenza con le specificità territoriali
La strategia di Variante non è ostativa al raggiungimento dell'obiettivo

In generale la strategia della Variante non è ostativa al raggiungimento degli obiettivi del PUMS e, in particolare:

- L'eliminazione dell'ambito AT 5 consente una migliore flessibilità nella progettazione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese, coerentemente con l'obiettivo "Trasporto pubblico rapido di massa"
- Alcune delle schede degli ambiti di trasformazione richiamano l'obbligo di coordinare i progetti edilizi con l'agenzia del TPL al fine di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti dei nuovi residenti, coerentemente con l'obiettivo "Trasporto pubblico su gomma"
- La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano, coerentemente con l'obiettivo "Ciclabilità"
- La Variante non prevede la localizzazione di attività di carattere commerciale di grandi dimensioni nelle aree a maggiore densità edilizia e a prevalenza residenziale del TUC, coerentemente con l'obiettivo "Logistica urbana"

9.8 Coerenza con il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Vimercate

Con riferimento agli obiettivi generali si può affermare che la strategia di Variante sia coerente con la promozione dell'uso del TPL (obbligo del coordinamento con l'agenzia del TPL durante la redazione dei Piani Attuativi) e della mobilità dolce per gli spostamenti di breve-medio raggio (recepimento della rete ciclopedonale di progetto e sua estensione).
A ciò si aggiunge che alle nuove trasformazioni non sono associati assi stradali che complessifichino la gerarchia della rete viaria esistente incrementando i rischi di congestionamento ed incidentalità.

Rispetto agli indirizzi inerenti lo "Spazio Multifunzionale" si evidenzia quanto segue:

1. Spazi di relazione
   La Variante non prevede trasformazioni ostative alla pedonalizzazione delle piazze Martiri Vimercatesi, Castellana e Unità d'Italia, alla riqualificazione dell'area antistante Piazzale Marconi ed al miglioramento dell'accesso e della fruibilità dei parchi.
2. Spazi di condivisione
   La realizzazione degli interventi a carattere residenziale internamente al TUC può essere l'occasione per l'introduzione di zone 30 km/h o Zone a Traffico Pedonale Privilegiato
3. Spazi di circolazione
   La realizzazione degli interventi a carattere residenziale internamente al TUC può essere l'occasione per la parallela realizzazione di tratti di percorsi pedonali funzionali all'accesso sicuro al centro.
   La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la mobilità dolce consentendo la realizzazione degli assi definiti "cintura verde" o la "bicipolitana".
   L'obbligo del coordinamento con l'agenzia del TPL durante la redazione di alcuni Piani Attuativi consente di raggiungere alcuni degli obiettivi afferente alla mobilità su gomma.

Per quanto riguarda gli obiettivi di rigerarchizzazione e fluidificazione del traffico veicolare le trasformazioni introdotte dalla Variante non sono ostative al loro raggiungimento.

La Variante non prevede la localizzazione di attività di carattere commerciale di grandi dimensioni nelle aree a maggiore densità edilizia e a prevalenza residenziale del TUC coerentemente con gli indirizzi inerenti la logistica.

9.9 Coerenza tra gli obiettivi di Variante e i criteri di sostenibilità assunti

L'analisi viene effettuata sulla base dei criteri di sostenibilità condivisi in sede di I conferenza:

1. Ridurre il disagio abitativo
Viene individuato un ambito specifico vocato alla realizzazione di un intervento di Edilizia Economica e Popolare (AdC A). Inoltre l'attuazione dell'ambito AdC B è subordinata alla corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.
2. Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico
Le trasformazioni introdotte dalla Variante non comportano l'insorgenza di nuove esternalità negative che possano configurarsi quali fattori di rischio per la popolazione residente. Sono previste trasformazioni che riguardano aree degradate e/o dismesse con connessa riqualificazione ambientale e riduzione dei rischi di inquinamento del sottosuolo. All'interno della Variante sono previste forme di incentivazione della mobilità dolce e dell'uso del TPL in coordinamento con le trasformazioni che vanno anche a favore della riduzione dell'inquinamento atmosferico.
3. Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione
La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano.
4. Arrestare il consumo di suolo e combattere la desertificazione
La presente Variante prosegue le politiche di contenimento del consumo di suolo già attivate dal Comune di Vimercate con le precedenti versioni del PGT che mostrano una progressiva riduzione delle capacità insediative dal 2014. Il consumo di suolo agricolo risulta piuttosto contenuto e limitato a casi nei quali il ruolo produttivo è marginale rispetto al contesto rurale complessivo. Le nuove trasformazioni si localizzano immediatamente a ridosso del TUC e non comportano rischi di diffusione dell'urbanizzazione lungo le infrastrutture. Parallelamente alle nuove previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse. La Variante introduce alcune previsioni inerenti servizi che rafforzano l'offerta già presente sul territorio.
5. Minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera
Dall'analisi della componente emerge una situazione generalizzata di compromissione della qualità dell'aria dovuta a cause in buona parte esogene al contesto territoriale nel quale opera la Variante in analisi. Vengono previste all'interno del territorio comunale alcune nuove trasformazioni che comportano un carico aggiuntivo in termini di emissioni di inquinanti provenienti prevalentemente dal riscaldamento dei locali e dal traffico indotto. Tale carico viene in parte controbilanciato da: - Tecnologie costruttive ed impianti che limitano le emissioni climalteranti nelle nuove edificazioni - Incentivazione della mobilità dolce e dell'uso del TPL in coordinamento con le trasformazioni - Interventi di nuova piantumazione diffusamente previsti sul territorio che implicano maggiore potere di assorbimento dei gas serra da parte del comparto vegetazionale
6. Prevenire i rischi naturali e antropici e rafforzare le capacità di resilienza di comunità e territori
Le trasformazioni introdotte dalla Variante non riguardano aree a rischio di dissesto idrogeologico o di

allagamento ai sensi del PGRA e non sono ostative rispetto alla realizzazione dell'area di laminazione del Molgora la cui progettazione è di competenza regionale.

7. Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti

Le nuove edificazioni conseguenti alla realizzazione delle previsioni di Variante, anche nel caso di interventi di demolizione con ricostruzione, avranno caratteristiche tali da assicurare la minimizzazione delle emissioni inquinanti in atmosfera e dei consumi idrici ed energetici.

8. Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni

La maggior parte delle trasformazioni proposte si localizzano in aree interne al TUC che si caratterizzano quali ambiti sottoutilizzati o dismessi già edificati o come lotti liberi interclusi nell'urbanizzato, consentendo di intervenire a ricomporre il disegno della città e migliorare la qualità paesaggistica del contesto, incrementando al contempo le aree verdi urbane.

Le previsioni a carattere non residenziale sono localizzate in corrispondenza di aree per le quali è garantita la massima accessibilità

9. Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali

Le previsioni di Variante non interferiscono con elementi prioritari della RER e non riducono la funzionalità di elementi di II livello. Viene mantenuto in essere il progetto di REC che raccoglie e coordina a scala locale le previsioni delle reti di livello superiore facendo leva sui rimboschimenti, sulle nuove aree di verde pubblico e su interventi diffusi nel territorio agricolo comprendenti la realizzazione di nuovi filari alberati.

Le previsioni di Variante non incidono sulla potenzialità produttiva del comparto rurale che viene ulteriormente arricchito dall'estensione del PLIS PANE che comprende anche la maggior parte delle aree agricole periurbane.

10. Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale

Alla Variante è associato un progetto specifico, affidato allo studio paesaggistico LAND, che definisce una visione progettuale di insieme connessa agli obiettivi di riqualificazione paesaggistico-ambientale individuati dal PGT.

Le previsioni trasformative interne al TUC riguardano aree la cui trasformazione prefigura un netto miglioramento dell'assetto paesaggistico locale consentendo di ricucire situazioni di vuoto urbano non qualificato o di dismissione edilizia associata a degrado visivo.

In nessun caso si hanno situazioni di compromissione di visuali privilegiate né in ambito urbano né nel contesto extraurbano.

In relazione a quest'ultimo il recepimento e la riproposizione delle aree di incremento della dotazione vegetazionale garantisce il rafforzamento dei livelli di tutela e valorizzazione delle emergenze paesaggistico-ambientali già presenti nel contesto.

11. Abbattere la produzione di rifiuti e promuovere il mercato delle materie prime seconde

Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante comporteranno un incremento della produzione di rifiuti urbani che non si ritiene possa determinare una criticizzazione dell'attuale sistema di raccolta e smaltimento.

12. Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio

La promozione dell'uso di risorse rinnovabili e la spinta al contenimento dei consumi energetici hanno già da tempo indotto a cambiamenti radicali nella progettazione e realizzazione degli edifici indipendentemente dalla loro funzione specifica.

Da ciò discende che le nuove trasformazioni previste dalla Variante comportano incrementi di consumi energetici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive e di tecnologie per il risparmio energetico nelle nuove edificazioni e nelle riqualificazioni del patrimonio edilizio esistente.

13. Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci

Alcune delle trasformazioni previste dalla Variante, localizzate prevalentemente nel TUC, saranno coordinate con l'agenzia locale del TPL al fine di armonizzare le diverse forme di spostamento privilegiando l'uso di mezzi collettivi.

La Variante recepisce ed amplia la progettualità inerente la rete di mobilità ciclopedonale al fine di incentivare la mobilità dolce negli spostamenti di corto raggio all'interno dell'urbanizzato e favorire anche la fruizione del territorio extraurbano.

La Variante non prevede la localizzazione di attività di carattere commerciale di grandi dimensioni nelle aree a maggiore densità edilizia e a prevalenza residenziale del TUC

14. Incrementare l'occupazione sostenibile e di qualità
Le previsioni della Variante consolidano il ruolo di polarità svolto da Vimercate nel contesto della Brianza orientale attraverso la conferma e riproposizione di alcune delle trasformazioni a carattere terziario / commerciale già presenti nel PGT vigente e la promozione di nuovi ambiti con tali vocazioni.
15. Promuovere la domanda e accrescere l'offerta di turismo sostenibile
Viene recepita ed estesa la previsione di itinerari ciclopedonali extraurbani che possono favorire la fruizione anche in senso turistico del territorio.
16. Salvaguardare e migliorare lo stato di conservazione di specie e habitat per gli ecosistemi, terrestri e acquatici
Le nuove previsioni della Variante sono per la maggior parte esterne ad elementi delle reti ecologiche di livello sovralocale e non incidono sulle sorgenti di biodiversità che agiscono nel contesto o nell'immediato intorno.
17. Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità
la Variante si pone in coerenza sia con gli indirizzi del PTCP relativi alla Rete di ricomposizione provinciale, sia con la REC già presente nel PGT vigente di cui recepisce in particolare le previsioni inerenti il rafforzamento delle aree verdi determinato da operazioni di compensazione delle trasformazioni edilizie ed urbanistiche
18. Minimizzare i carichi inquinanti nei suoli, nei corpi idrici e nelle falde acquifere, tenendo in considerazione i livelli di buono stato ecologico dei sistemi naturali
Alcune delle previsioni della Variante riguardano aree interessate da fenomeni di dismissione di attività produttive o, comunque di compromissione del suolo che, grazie alle potenzialità trasformative, possono essere riqualificate. Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante non determinano a priori rischi di inquinamento del suolo o del sottosuolo o dei corpi idrici.
19. Attuare la gestione integrata delle risorse idriche a tutti i livelli di pianificazione
Le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante comportano incrementi di consumi idrici che saranno limitati dall'uso di tecniche costruttive e di tecnologie per il risparmio idrico nelle nuove edificazioni.
20. Garantire la gestione sostenibile delle foreste e combatterne l'abbandono e il degrado
Non pertinente

La Variante rispetta lo spirito generale che anima i criteri selezionati, potendosi ritenere che le modificazioni che introduce portino ad azioni sostenibili dal punto di vista dello sviluppo del territorio e, in alcuni casi, delle influenze che hanno sulle componenti ambientali del contesto.

Non si hanno in particolare ripercussioni particolarmente negative sul suolo ed il sottosuolo, sul patrimonio naturale locale e sul paesaggio e non si rileva una criticizzazione dell'esposizione della popolazione residente e futura a fonti di inquinamento sulle quali, anzi, agiscono in parte anche gli interventi di riqualificazione introdotti dalla Variante.

9.10 Coerenza interna

La redazione dell'analisi di coerenza interna contempla il confronto tra le strategie ed azioni della Variante e le Linee Guida dell'Amministrazione comunale approvate con Delibera di Consiglio n. 25 del 28/04/2025.

Linee guida	Strategie / Azioni di Variante
Raggiungere lo sviluppo della città conseguendo il risparmio di suolo, orientando gli interventi di trasformazione verso una migliore distribuzione ed assetto delle aree, la riconversione delle aree standard non pienamente fruibili, per un miglior assetto distributivo delle aree già fabbricate, il recupero e la rigenerazione urbana del patrimonio esistente impiegando principi di solidarietà e accoglienza rivolti allo sviluppo del lavoro, della residenzialità e della valorizzazione dei beni urbani comuni	La presente Variante prosegue le politiche di contenimento del consumo di suolo già attivate dal Comune di Vimercate con le precedenti versioni del PGT che mostrano una progressiva riduzione delle capacità insediative dal 2014. Parallelamente alle nuove previsioni insediative su suolo agricolo sono previsti interventi interni al TUC di rigenerazione del patrimonio edilizio o riutilizzo di aree sottoutilizzate e/o dismesse. Vengono inseriti tra gli ambiti soggetti a potenziale trasformazione anche aree attualmente afferenti al sistema dei servizi per le quali non è stata definita una vocazione qualificante. Tra le nuove trasformazioni introdotte dalla Variante si annovera un ambito la cui trasformazione è soggetta all'impegno a realizzare un intervento di Edilizia Economica e Popolare. Inoltre l'attuazione dell'ambito AdC B è subordinata alla corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.
Superamento delle criticità inerenti i piani attuativi vigenti e non attuati	La Variante conferma alcune delle trasformazioni già presenti nel PGT e ne ridefinisce i contenuti al fine di incrementarne i livelli di attuabilità aggiornando parametri e funzioni ammissibili alle mutate caratteristiche del contesto socio-economico locale.
Le scelte e gli interventi in ambito ambientale dovranno tenere conto dei grandi insediamenti di opere e infrastrutture pubbliche di prossima realizzazione sul territorio di Vimercate e in particolare proprio all'interno del Parco P.A.N.E. (nello specifico Pedemontana e stazione sottoservizi Terna) ciò al fine di favorire una visione di insieme, coordinata e funzionale, delle previsioni urbanistiche e delle opere di compensazione che ne deriveranno	Le grandi infrastrutture previste sul territorio di Vimercate interessano ampie porzioni del parco PANE che circonda tutto l'abitato del comune. La localizzazione e lo sviluppo di tali infrastrutture (Pedemontana, sottostazione dei servizi di Terna e impianti tecnologici per la depurazione acque) segue criteri che non derivano puramente da motivazioni ambientali. Così il PGT coordina attraverso lo studio comparato della rete ecologica Regionale, Provinciale e Comunale la loro armonizzazione con l'ambiente. Interventi di mitigazione e compensazione collegati alla realizzazione di tali infrastrutture ne garantiranno i risultati, ad esempio con procedure di rimboschimento, di esaltazione della risorsa agricola e di quella dei corsi d'acqua.
Il sistema insediativo dovrà permettere uno sviluppo di Vimercate che favorisca il ruolo centrale e di riferimento della Città per il Vimercatese e per l'intera Brianza. In particolare: • gli interventi tipo nei Nuclei di Antica Formazione - N.A.F.- (da esaminare e migliorare);	Il PGT di Vimercate tende a far assumere alla città un ruolo attrattivo e di riferimento per il Vimercatese e la Brianza in generale, attraverso alcuni elementi fondamentali: 1. Il piano delle regole individua i nuclei di antica formazione ed identifica i beni ambientali e storico-artistico-monumentali oggetto di tutela ai

• le modalità d'intervento e prescrizioni nel Tessuto Urbano Consolidato (T.U.C.); • la dotazione di parcheggi privati e loro eventuale monetizzazione; • il commercio ed il rafforzamento dei servizi e sviluppo delle relazioni di prossimità. (è prevista la redazione di uno studio preliminare alla formazione per lo sviluppo del commercio a supporto del nuovo PGT); • l'offerta di edilizia convenzionata o di housing sociale (la manutenzione del patrimonio di edilizia pubblica esistente); • le abitazioni a canone accessibile ovvero di foresteria diffusa per lavoratori che operano nel sistema produttivo e dei servizi locali; • il potenziamento degli strumenti di governo per rilanciare politiche di rigenerazione urbana in grado di adattarsi alle diverse necessità e opportunità delle parti di città, del territorio e della società locale; • l'attenzione sui criteri di localizzazione dei sistemi produttivi-artigianali in ambito urbano, i criteri di compensazione, in coerenza con la pianificazione sovraordinata, con particolare attenzione ai nuovi data center ed alla logistica di ultima generazione; • la rivisitazione dello stato delle Frazioni e loro riqualificazione organica con il Capoluogo: valorizzare l'identità e la storia; sviluppare il recupero e il riuso degli edifici; progettare in modalità condivisa gli spazi aperti e il centro delle frazioni, individuare le risorse per finanziare gli interventi, migliorare la viabilità e l'accessibilità in sicurezza; favorire la partecipazione e il protagonismo della comunità: • la valorizzazione dello spazio pubblico come luogo di aggregazione e benessere, utilizzando l'occasione delle trasformazioni urbanistiche per accrescere la qualità anche mediante coinvolgimento e responsabilizzazione della cittadinanza; • il tessuto agricolo (verifica delle aree agricole ed ecologiche nel T.U.C., potenziamento della riforestazione urbana; l'individuazione di oasi verdi e boschi urbani; il potenziamento ed ampliamento degli orti urbani; il recupero e ripristino dei sentieri storici	sensi del D.Lgs 42/2004 determinando inoltre le modalità di intervento edificio per edificio. Il PGT affida un ruolo importante alla caratterizzazione del territorio vimercatese in diversi nuclei; essi infatti fungono da riferimento e costituiscono ancor oggi "l'anima della città".Il nucleo di Vimercate, quello di Oreno e quelli minori di Ruginello, Velasca e gli abitati minori limitrofi fanno parte di un'unica strategia di valorizzazione del territorio incardinata sui principi della riduzione del consumo di suolo, della salvaguardia del territorio agricolo e dei corsi d'acqua aggiungendo una grande attenzione alla valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e ambientale della città. il PGT per il centro di Vimercate come per il nucleo di Oreno e anche per i nuclei minori ha previsto un elaborato che stabilisce le modalità di intervento tese alla salvaguardia e al rilancio di tutti i valori architettonici e paesaggistici lì presenti 2. In affiancamento al PGT viene redatto uno studio di approfondimento sulla struttura commerciale di Vimercate. Vengono identificate le strutture commerciali di media e grande distribuzione esistenti e quelle di possibile insediamento studiandone l'accessibilità e i bacini di utenza, tendendo ad evitare la diffusione a pioggia degli insediamenti commerciali, mentre le norme di piano tendono a determinare dove sarà consentito l'insediamento degli esercizi di vicinato. 3. Il patrimonio di edilizia pubblica presente nel comune viene evidenziato, mantenuto e salvaguardato nel Piano dei servizi. Inoltre sono previsti nuovi interventi di realizzazione di edilizia pubblica, come standard qualitativo del Programma Integrato di Intervento. Vengono inoltre salvaguardate le quote di edilizia convenzionata già previste nei diversi ambiti di trasformazione, salvo limitate eccezioni. Inoltre viene creata una risorsa di abitazioni da destinare alle famiglie dei pazienti ricoverati in ospedale. 4. La riconversione di vecchi insediamenti industriali verso nuove funzioni produttive conformi alla modernità della domanda e dell'offerta sviluppata in diversi comparti tra i quali l'ex IBM e l'ex insediamento Barbour. 5. Il piano prevede un unico grande nuovo intervento di localizzazione dei sistemi produttivi in via S. M. Molgora, già previsto dalla pianificazione previgente ma rinnovato nell'organizzazione spaziale a ridosso della A51 ben accessibile dal sistema viario principale con una diminuzione della superficie territoriale e recupero di aree agricole. In questa area in modo controllato e pianificato anche attraverso meccanismi di mitigazione e compensazione potrà insediarsi un data center e attività di

	logistica. 6. In attuazione alle indicazioni regionali, il PGT di Vimercate definisce forme e modi di partecipazione alle scelte di pianificazione locale, sia dal lato della concertazione istituzionale con gli altri enti pubblici territoriali, sia da quello del coinvolgimento dei portatori di interessi economico e sociali locali e dei cittadini, nella prospettiva di una partecipazione finalizzata alla definizione di obiettivi generali e di scelte condivise per il governo del territorio. Inoltre gli interventi sul verde pubblico di consolidamento e ampliamento si pongono anch'essi come luoghi di benessere e di aggregazione. 7. Il PGT presenta tra i suoi traguardi-obiettivo l'ampliamento del PLIS Parco Agricolo Nord Est (PANE). Tra gli elementi di pianificazione paesistico ambientale, il Documento di Piano considera ed esalta il ruolo della rete verde di ricomposizione paesaggistica. Inoltre, vengono individuate le aree boscate così come segnalate della carta forestale regionale, aggiungendovi gli ulteriori boschi esistenti, propone nuovi boschi di progetto da realizzare, confermando le aree per il verde di connessione, spesso a corredo dell'A51. Infine, migliora e precisa il perimetro degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, segnalando gli orli di terrazzo per la loro tutela. 8. La normativa di piano prevede la possibilità di convertire quantità di parcheggi privati relativi a progetti di trasformazione o nuova costruzione in oneri di urbanizzazione attraverso un processo di monetizzazione. In tal modo potranno essere generati dei fondi che potranno generare nuove realizzazioni come sopra descritte, ad esempio di rimboschimento su aree di proprietà pubblica.
Il Piano porrà attenzione alle infrastrutture stradali esistenti, ed ai loro vincoli e problemi presenti sul territorio, nonché a quelle d'interesse sovracomunale quali la Pedemontana ed il tracciato LRT da M2 Cologno Nord a Vimercate e le loro interferenze con il sistema ambientale del territorio e la circolazione stradale comunale. Il nuovo Piano dovrà incentivare l'uso di una mobilità alternativa (mobilità lenta, trasporto pubblico) per i collegamenti da e per i luoghi del lavoro, di servizi e di svago	Per quanto concerne la viabilità esistente il piano provvede a confermare e migliorare le aree di verde di connessione che già in parte corredano la rete viaria esistente e principalmente l'A51. Inoltre per quanto riguarda la Pedemontana, viene creato un corridoio di salvaguardia destinato a verde di rispetto fatte salve le opere necessarie all'infrastruttura che comprende e amplia tutte le superfici interessate dalla cantierizzazione di tale opera. Ancora il piano conferma e precisa il tracciato della LRT M2 a Vimercate eliminando anche un ambito di trasformazione che interferiva con esso. Per quanto riguarda la mobilità dolce il PGT fa propri i progetti del comune di consolidamento e ampliamento della rete favorendo le interconnessioni modali tra le diverse modalità di spostamento sul territorio. Tale rete è integrata con i percorsi del Parco Pane e con quelli previsti nell'ambito delle realizzazioni della Pedemontana (Greenway).

Definire un adeguamento del Piano dei Servizi, locali e di interesse sovracomunale, che non solo tradizionalmente “conti” i servizi esistenti, previsti, attuati e non attuati, ma che strategicamente leghi lo sviluppo del territorio, il bene dei cittadini e il sistema dei servizi pubblici e privati	Il Piano dei Servizi contiene (oltre all’aggiornamento di tutte le previsioni di consolidamento e formazione di nuovi servizi comunali e sovracomunali), anche una sorta di bilancino economico che mette in relazione le risorse economiche a disposizione del Comune con le spese necessarie per eseguirle. Il Piano quindi, a partire dallo sviluppo del territorio previsto, lo collega direttamente con le strategie relative al verde pubblico, agli spazi pubblici, all’istruzione e più in generale alle attrezzature di carattere sociale e quindi in tal modo le proposte disegnate possono essere messe a confronto con le possibilità realizzative effettive.
Attuare un aggiornamento del Piano delle Regole in forma di strumento pratico per la gestione delle componenti fisiche del territorio	Tutto il sistema normativo è rivisto, semplificato e riordinato mettendo in campo un unico fascicolo di norme tecniche di attuazione relativo al Documento di piano, al Piano delle regole e al Piano dei servizi. Si coglie inoltre l’occasione per una semplificazione dell’impianto normativo che consenta una gestione pratica migliore delle richieste provenienti dal territorio.

In generale le strategie ed azioni di Variante rispondono pienamente alle Linee Guida dell’Amministrazione Comunale declinandole dal punto di vista tecnico ed interpretandole in chiave di maggiore sostenibilità dello sviluppo del territorio.

9.11 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

In conclusione dell’analisi di coerenza non sono emersi elementi di forte incoerenza o incompatibilità tra i contenuti della proposta di Variante e gli obiettivi della pianificazione sovraordinata, nonché tra i primi e i criteri di sostenibilità condivisi in sede di I conferenza.
Si denota inoltre una coerenza interna con la le Linee Guida dell’Amministrazione Comunale atta a garantire lo sviluppo sostenibile del territorio.
Non emergono particolari criticità che possano indurre a priori ad una sospensione di giudizio da rimandarsi alla fase attuativa della Variante.

10. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DELLE SCELTE DI VARIANTE SULLE COMPONENTI DEL CONTESTO

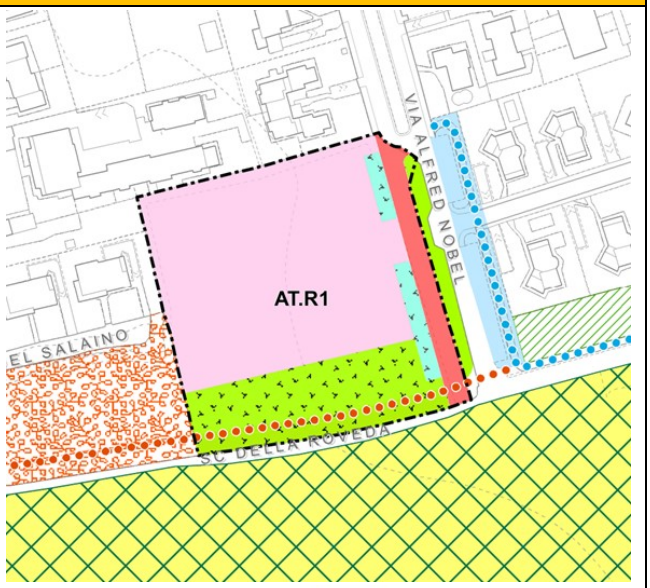
La valutazione degli effetti verrà compiuta riportando per ogni modifica apportata dalla variante una tabella riassuntiva che contenga:

- Per gli ambiti di trasformazione una comparazione dello stato di fatto e della proposta di modifica relativamente agli obiettivi, ai parametri urbanistici ed alle funzioni ammissibili
- Per tutte le modificazioni introdotte:
  - Un'analisi degli effetti che riporta per ogni componente del contesto un giudizio qualitativo ed un bilancio numerico rispetto alla previsione contenuta nel PGT vigente
  - Un elenco di indicazioni relative alla riduzione delle pressioni rilevate
  - Una casella conclusiva con considerazioni generali

Il bilancio numerico di cui all'elenco precedente verrà effettuato sulla base della seguente tabella che riporta la descrizione dei gradi di impatto che le trasformazioni possono avere sulle componenti del contesto, rispetto alla condizione prospettata dal PGT vigente:

Grado di impatto delle trasformazioni rispetto alle componenti		
+2	Sostanziale miglioramento	Rispetto al PGT vigente la variante introduce modificazioni che contribuiscono ad una qualificazione sostanziale della componente
+1	Parziale miglioramento	Rispetto al PGT vigente la variante introduce modificazioni che riducono in parte le pressioni sulla componente
0	Nullo	Non si rilevano modifiche rispetto agli impatti delle trasformazioni sulla componente
-1	Parziale criticizzazione	Rispetto al PGT vigente la variante introduce modificazioni che mantengono o incrementano in parte le pressioni sulla componente
-2	Sostanziale criticizzazione	Rispetto al PGT vigente la variante introduce modificazioni che inducono una criticizzazione della componente

10.1 Ridefinizione degli Ambiti di Trasformazione

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT.1 - Ambito di Trasformazione Vimercate – via Fleming	**AT. R1 - Ambito di trasformazione – via Nobel**
	
Obiettivi e indirizzi	Obiettivi e indirizzi
L'obiettivo dell'intervento è la ridefinizione e il completamento del margine urbano a confine con il tessuto agricolo a sud-est	L'obiettivo dell'intervento è la ridefinizione e il completamento del margine urbano a confine con il tessuto agricolo a sud-ovest in Oreno.
Parametri urbanistici	Parametri urbanistici
Superficie territoriale (ST): 10.978,00 mq Indice territoriale (IT): 0,15 mq/mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Case a schiera e/o villette mono / bifamiliari e/o palazzine	Superficie territoriale (ST): 10.505,00 mq Superficie Lorda (SL) assegnata: 1.647 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitativa = 1.290 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Case a schiera e/o

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	villette mono / bifamiliari e/o palazzine
	Aree per servizi da reperire in attuazione: area di cessione minima per parcheggi pubblici di 422 mq. Area di cessione minima a verde pubblico di 2.499 mq. per un tot 2.921 > di 1.290 mq
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (3.677 - 1.631): 2.046 mq (o valore equivalente)
<u>Destinazioni funzionali</u>	<u>Destinazioni funzionali</u>
Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 100% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali	Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 - attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
<u>Incentivazione e compensazione</u>	<u>Incentivazione e compensazione</u>
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. almeno il 35% della superficie territoriale deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo. Accertare preventivamente le condizioni di compatibilità effettiva con lo sviluppo urbano in corso (quanto ad effetti generati in particolare sulla viabilità ed i trasporti) al fine di verificare la sostenibilità trasportistica e prevedere l'accessibilità mediante trasporto pubblico delle nuove trasformazioni. Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione.	1) Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione. 2) L'accesso all'Ambito è preferibilmente previsto da via Nobel, fatta salva la possibilità di soluzioni alternative, da valutarsi in sede di pianificazione attuativa o di titolo abilitativo convenzionato, qualora motivate da esigenze tecniche, funzionali o di sicurezza. 3) Realizzazione e cessione di area a parcheggio pubblico lungo via Nobel, specularmente a quelli esistenti sulla stessa via. 4) La porzione di area destinata a verde da piantumare, quale dotazione di standard, è da considerarsi prescrittivamente localizzata lungo il lato prospiciente via della Roveda, come individuato nella presente scheda, e non potrà essere diversamente collocata all'interno dell'ambito. In fase di progetto di piano attuativo l'Amministrazione comunale valuterà l'esigenza di tenere, su via Strada comunale della Roveda, tale area verde più arretrata e in linea con il calibro della medesima strada. La linea di separazione tra la superficie fondiaria dell'ambito ATR1 e l'area a verde dovrà essere definita in modo tale da garantire l'allineamento con il filo interno dei fronti edilizi esistenti lungo via della Roveda, in coerenza con l'impianto morfologico del contesto urbano. 5) Completamento del tratto finale della via Nobel, preferibilmente con nuova piantumazione al centro della carreggiata., da definire in sede di pianificazione attuativa o di titolo abilitativo convenzionato, in coerenza con le esigenze di sicurezza e funzionalità della viabilità 6) Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità Le opere di cui ai punti 4, e 5 costituiscono opere di urbanizzazione e sono realizzate a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti, secondo le modalità stabilite dalla convenzione urbanistica.
Ulteriori disposizioni e indicazioni	
L'accesso all'Ambito dovrà avvenire da via Nobel. Realizzazione e cessione di area a parcheggio pubblico lungo via Nobel, specularmente a quelli esistenti sulla stessa via, di almeno 460,00 mq. Realizzazione e cessione di area verde piantumata, con l'obiettivo di dare continuità quella esistente in via Della Roveda, di almeno 2.780,00 mq.	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+2

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto in termini di abitanti teorici insediabili.

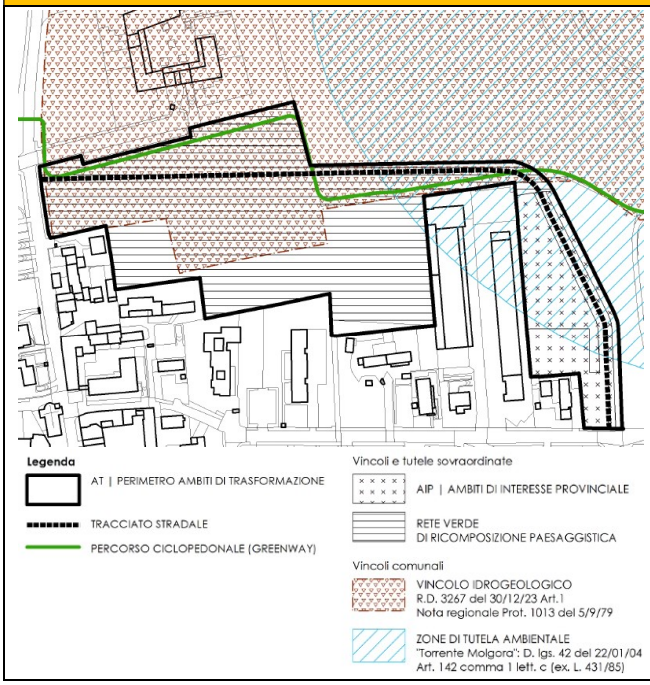
Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con aggiunta del commercio di vicinato, delle attività di somministrazione e dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, tutti elementi che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

Le nuove funzioni insediabili possono incrementare il livello di traffico indotto che, tuttavia, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante, viene valutato ininfluente sul sistema di circolazione generale.

Con riferimento alle prescrizioni si ritiene migliorativa l'indicazione di riallineamento della via Nobel con prosecuzione dello spartitraffico centrale in coerenza con l'assetto viabilistico esistente.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo e favorire la continuità del fronte anche ad ovest dell'ambito utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT.2 - Ambito di Trasformazione S. Maurizio – C.na Castellazzo	**AT. R2 - Ambito di Trasformazione - Castellazzo**
	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Obiettivi e indirizzi	Obiettivi e indirizzi
L'obiettivo dell'intervento è il completamento del margine urbano a nord dell'urbanizzato, a diretto contatto con la campagna aperta e al confine con il PLIS P.A.N.E. Inoltre con l'intervento si intende migliorare la viabilità lungo via Motta, attraverso la realizzazione di un nuovo percorso in direzione est tra la predetta strada e la via Montalino.	L'obiettivo dell'intervento è il completamento del margine urbano a nord dell'urbanizzato, a diretto contatto con la campagna aperta e al confine con il PLIS P.A.N.E.
Parametri urbanistici	Parametri urbanistici
Superficie territoriale (ST): 26.042,00 mq Superficie lorda max: 4.796,00 mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata Altezza urbanistica (AU): 3 piani fuori terra Tipologia edilizia: Villette mono / bifamiliari e/o palazzine	Superficie territoriale (ST): 26.024,00 mq Superficie Lorda (SL) assegnata: 7.490 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitativa = 5.867 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata Altezza urbanistica (AU): 5 piani fuori terra Tipologia edilizia: Villette mono/bifamiliari e/o palazzine Aree per servizi da reperire in attuazione: area di cessione minima per parcheggi pubblici di 1.636 mq. Area di cessione minima a verde pubblico di 11.332 mq. per un tot 12.968 mq > di 5.867 mq Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (9.108-7101) mq = 2.007 mq: 2.007 mq (o valore equivalente)
Destinazioni funzionali	Destinazioni funzionali

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 50% RC – residenza convenzionata 50% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande	Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 50% RC – residenza convenzionata 50% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 - attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
<u>Incentivazione e compensazione</u>	<u>Incentivazione e compensazione</u>
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile (quest'ultimo - 5% - da realizzarsi all'esterno della Rete verde di ricomposizione paesaggistica del P.T.C.P.), secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	Non sono ammessi meccanismi di incentivazione e premialità in considerazione dell'atterraggio previsto di diritti edificatori già concessi precedentemente per 2.693,54 mq. (rif. scheda n 3 del 19.11.2019 e n 4 del 13.11.2022)
<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>	<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>
Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 31.3 delle Norme del P.T.C.P., si rimanda all'art. 2, punto 14, del presente documento, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano attuativo. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. almeno il 35% della superficie territoriale, ad eccezione di quanto previsto dall'art. 31.3 del PTCP, deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo. Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente dell'art. 34 delle Norme del PTCP. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all'art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Piano Attuativo. Accertare preventivamente le condizioni di compatibilità effettiva con lo sviluppo urbano in corso (quanto ad effetti generati in particolare sulla viabilità	L'ambito è localizzato in posizione di margine urbano, a diretto contatto con la campagna aperta e in continuità con il sistema ambientale del PLIS P.A.N.E.; la sua attuazione dovrà garantire adeguati livelli di integrazione paesaggistica, ambientale e infrastrutturale. a) Con riferimento alla Rete Verde provinciale e agli Ambiti di Interesse Provinciale, l'attuazione dell'ambito è subordinata all'attivazione di un confronto istituzionale con la Provincia di Monza e della Brianza (tavolo tecnico / Protocollo d'intesa), finalizzato alla definizione delle condizioni di intervento in relazione alle tutele e alle previsioni della pianificazione provinciale; b) Le determinazioni assunte in sede di tavolo tecnico e formalizzate nel Protocollo d'intesa costituiscono riferimento per l'attuazione dell'ambito e si intendono recepite dal presente PGT, senza necessità di variante urbanistica, purché non comportino modifiche ai parametri e agli indici urbanistici ed edilizi della scheda. c) La larghezza della fascia di rispetto relativa alla viabilità di interesse provinciale è definita in sede attuativa, in relazione alle esigenze funzionali e

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
ed i trasporti) al fine di verificare la sostenibilità trasportistica e prevedere l'accessibilità mediante trasporto pubblico delle nuove trasformazioni. Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione.	di sicurezza d) Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione al potenziamento del servizio e alle dotazioni infrastrutturali connesse. e) Il progetto del verde e dello spazio aperto dovrà essere sviluppato in forma unitaria, garantendo coerenza paesaggistica e continuità con il contesto territoriale; f) parcheggi identificati come privati di uso pubblico previsti potranno essere realizzati e rimanere di proprietà privata anche se aperti all'uso pubblico mediante regolamento d'uso g) Gli interventi ricadenti in aree soggette a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 sono subordinati alle necessarie autorizzazioni paesaggistiche. h) Acquisizione del parere della Pedemontana per eventuale realizzazione della greenway; possibile interconnessione di quest'ultima con la stradina campestre proveniente da via Montalino; i) Acquisizione del parere della Regione Lombardia in relazione alla previsione dell'opera di regimazione idraulica della futura vasca di laminazione per il Torrente Molgora (vedi progetto P.A.I. – approvato da Regione Lombardia). j) Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità; k) Disposizioni relative all'area comunale interna al comparto. Il perimetro dell'ambito di trasformazione include una porzione di area di proprietà comunale, identificata al Foglio 10, mappale 172, originariamente destinata a sede stradale e non incidente sulla capacità edificatoria assegnata dalla presente scheda; In sede di convenzione urbanistica, tale area, limitatamente alla porzione di Superficie Fondiaria in essa compresa e contraddistinta con la lettera "K" sulla scheda, sarà ceduta al soggetto attuatore, previa deliberazione dell'organo competente dell'Amministrazione comunale, ai sensi della normativa vigente. Il valore dell'area è determinato mediante perizia asseverata redatta da tecnico abilitato individuato dall'Amministrazione comunale, con oneri a carico del soggetto attuatore. A titolo di corrispettivo per il trasferimento dell'area, il soggetto attuatore si impegna alla realizzazione della rotatoria, interna ed esterna al comparto fino a concorrenza del valore determinato. Qualora il valore delle opere realizzate risulti superiore al valore dell'area, l'eccedenza resta a

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	carico del soggetto attuatore senza diritto a compensazioni. Qualora il valore dell'area risulti superiore al costo delle opere (escluso Iva e oneri connessi di progettazione DL, ecc), il soggetto attuatore è tenuto a realizzare ulteriori opere pubbliche o di interesse pubblico, da individuarsi dall'Amministrazione comunale, fino a concorrenza del valore complessivo dovuto.
Ulteriori disposizioni e indicazioni	
L'attivazione dell'Ambito di Trasformazione è subordinata alla sottoscrizione di Protocollo d'Intesa istituzionale ai sensi dell'art. 32 delle norme del P.T.C.P. della Provincia di Monza e Brianza.	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	0	+2	+2	0	0	0	+6

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 si ha un incremento della SL determinato dall'atterraggio di diritti edificatori frutto di accordi pregressi alla Variante e, quindi, assimilabile ad una previsione già assentita anche in relazione agli impatti in termini di peso insediativo.

In ogni caso si rileva come l'incremento dei piani fuori terra possa garantire un'adeguata dotazione di superficie permeabile nonostante l'incremento della SL.

Si ha una ridefinizione della viabilità di connessione con via Motta (frutto di interlocuzioni con la Provincia) con introduzione di una rotatoria di connessione e l'esclusione della connessione con via Pergolesi, circoscrivendo il traffico a quello indotto dal comparto edilizio che comunque, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante, viene valutato ininfluente sul sistema di circolazione generale.

Viene inoltre prevista una nuova connessione ciclopedonale di connessione tra la greenway e la via Montalino

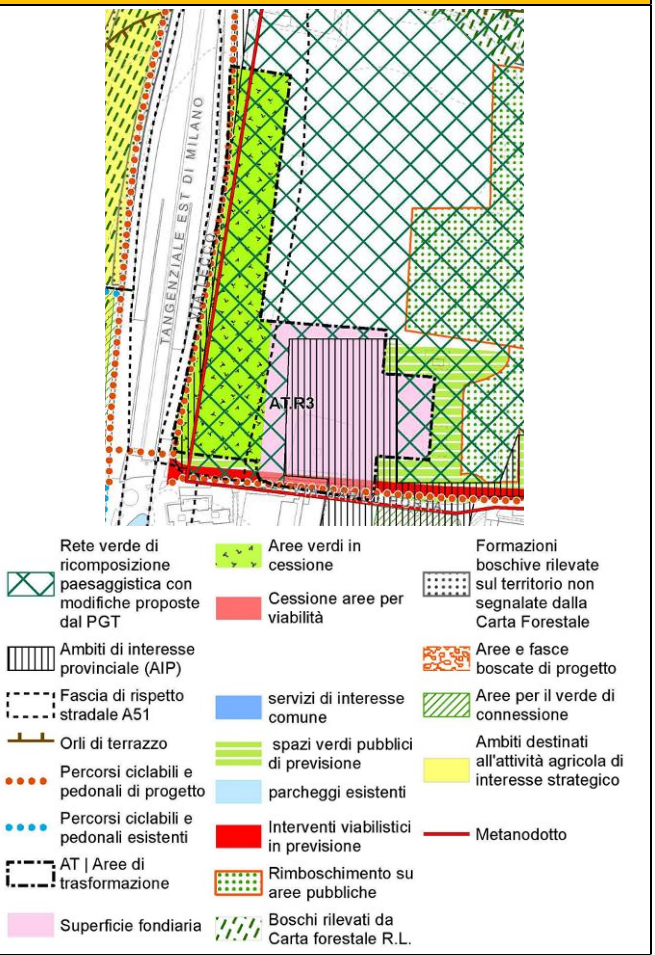
Dal punto di vista paesaggistico viene meglio definito il rapporto tra superficie fondiaria, concentrata a sud dell'ambito, e superfici a verde in cessione poste in continuità con la rete verde provinciale, con contestuale ridefinizione dei confini dell'AIP in accordo con la Provincia.

Tra le prescrizioni vi è la precisazione che il progetto del verde e dello spazio aperto dovrà essere sviluppato in forma unitaria, garantendo coerenza paesaggistica e continuità con il contesto territoriale incrementando ulteriormente il livello qualitativo dell'ambito. Come precisato nella Relazione di Variante l'area verde di cessione farà parte di uno degli interventi più rilevanti in equilibrio tra verde pubblico e rimboschimento.

Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con l'aggiunta dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT. 3 - Ambito di Trasformazione Vimercate – via Porta	**AT. R3 - Ambito di Trasformazione – via Porta**
	
Obiettivi e indirizzi	Obiettivi e indirizzi
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione, il completamento e il miglioramento dell'area a nord di via Porta con connessione all'area standard già presente.	L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione, il completamento e il miglioramento dell'area a nord di via Porta con connessione all'area standard già presente.
Parametri urbanistici	Parametri urbanistici
Superficie territoriale (ST): 21.730,00 mq Indice territoriale (IT): 0,18 mq/mq S.L. aggiuntiva 400,00 mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata Altezza urbanistica (AU): 3 piani fuori terra Tipologia edilizia: Villette mono / bifamiliari e/o palazzine	Superficie territoriale (ST): 23.046 mq Superficie Lorda (SL) assegnata: 4.548 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitativa = 3.563 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata. Altezza urbanistica (AU): 4 piani fuori terra Tipologia edilizia: Villette mono / bifamiliari e/o palazzine

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito = 11.957 mq per aree verdi > di 3.563 mq viabilità da cedere interna all'ambito lungo via Porta Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (8.066 - 8.394) mq = - 328 mq: Non dovuta (quota integralmente assolta) Lo scostamento positivo di dotazione di area è > della quota di riequilibrio territoriale
<u>Destinazioni funzionali</u>	<u>Destinazioni funzionali</u>
Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 50% RC – residenza convenzionata 50% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande	Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 50% e RC – residenza convenzionata 50% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 - attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
<u>Incentivazione e compensazione</u>	<u>Incentivazione e compensazione</u>
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 31.3 delle Norme del P.T.C.P., si rimanda all'art. 2, punto 14, del presente documento, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano attuativo. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 2, punto 15, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale, ad eccezione di quanto previsto dall'art. 31.3 del PTCP, deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo. Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente dell'art. 34 delle Norme del P.T.C.P. Accertare preventivamente le condizioni di compatibilità effettiva con lo sviluppo urbano in corso (quanto ad effetti generati in particolare sulla viabilità ed i trasporti) al fine di verificare la sostenibilità trasportistica e prevedere l'accessibilità mediante trasporto pubblico delle nuove trasformazioni. Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione.	a) Con riferimento alla Rete Verde provinciale e agli Ambiti di Interesse Provinciale, si applicano le disposizioni della pianificazione sovraordinata, che trovano attuazione e specificazione in sede di pianificazione attuativa b) Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione; c) Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità; d) Per le aree comprese nella fascia di rispetto della Tangenziale A51 si rimanda all'art. 73.1 delle NdA del PGT e) Il volume assegnato tiene conto (invariato l'indice di 0,18 mq/mq) della nuova configurazione dell'area e delle SL aggiuntive previste dal piano vigente.
Ulteriori disposizioni e indicazioni	Ulteriori disposizioni e indicazioni
L'edificazione dovrà concentrarsi nella parte sud dell'Ambito, in adiacenza al tessuto edificato esistente. Realizzazione e cessione di verde urbano piantumato, ad alto fusto, come indicato in planimetria, di almeno 11.950,00 mq.	L'edificazione dovrà concentrarsi nella parte sud dell'Ambito, in adiacenza al tessuto edificato esistente.

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	+1	0	0	0	0	0	+3

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 viene mantenuta la strategia rigenerativa connessa alla riqualificazione della porzione sud dell'ambito e non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto in termini di abitanti teorici insediabili.

L'incremento dei piani fuori terra ammissibili consente una riduzione delle superfici coperte a vantaggio

della possibilità di incrementare le aree di verde pertinenziale con vantaggi in termini di permeabilità del suolo.

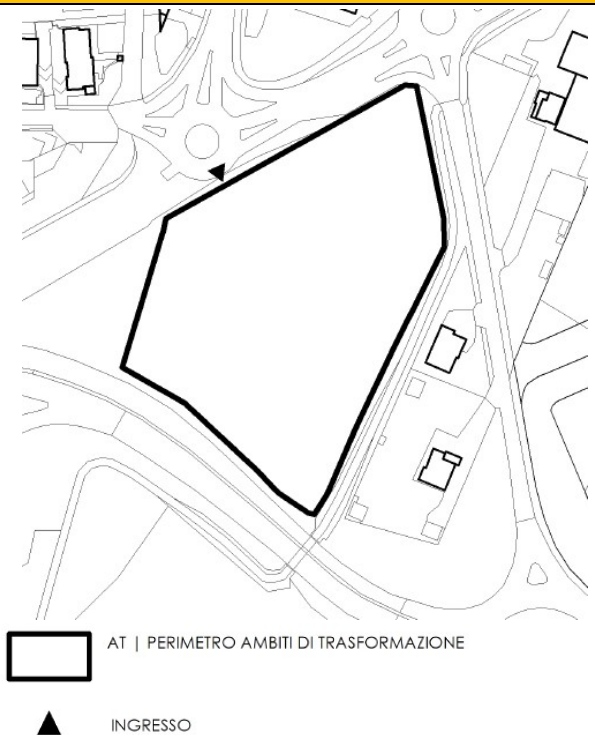
Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con aggiunta dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

Le nuove funzioni insediabili possono incrementare il livello di traffico indotto che, tuttavia, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante, viene valutato ininfluente sul sistema di circolazione generale.

Con riferimento alle prescrizioni si ritiene migliorativa l'esplicitazione di cessione del tratto di via Porta interno all'ambito al fine di favorire la riqualificazione dell'asse viario nel suo complesso.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di mitigazione verso la Tangenziale Est.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT.5 - Ambito di Trasformazione Vimercate – via Milano sud	**Aree per il verde di connessione (PdR)** **Tracciato della metrotranvia leggera (DdP)**
	
Obiettivi e indirizzi	
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica e viabilistica a completamento delle funzioni presenti in zona.	
Parametri urbanistici	Norme di riferimento
Superficie territoriale (ST): 11.991,00 mq Superficie lorda max: 3.000,00 mq Sup. minima per servizi: 100% della S.L. Superficie permeabile (SP): 30% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Padiglione	ARTICOLO 37 TRACCIATO DELLA METROTRANVIA LEGGERA (LRT – LIGHT RAIL SYSTEM) Il tracciato della metrotranvia leggera Cologno – Vimercate con fermate nei comuni di: Cologno Monzese, Brugherio, Carugate, Agrate Brianza, Concorezzo e Vimercate è identificato con apposito

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
<u>Destinazioni funzionali</u> Destinazione d'uso principale: C2 – medie strutture di vendita Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande <u>Incentivazione e compensazione</u> È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni" <u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u> Le misure e/o opere di potenziamento / riqualificazione eventualmente necessarie per preservare la corretta funzionalità del nodo A51 / S.P. 2 - S.P. 45, da dimensionare anche con riferimento agli scenari di massimo impatto delle previsioni insediative contenute negli strumenti di pianificazione locale del bacino territoriale in esame, dovranno essere definite, nell'ambito di apposito tavolo tecnico promosso dal Comune di Vimercate con Regione Lombardia e Provincia di Monza e Brianza ed opportunatamente esteso alla partecipazione della società concessionaria della A51 (Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.). I costi di realizzazione delle misure e/o opere di cui sopra dovranno essere quantificati con contestuale definizione dell'entità del concorso pro quota figurabile in capo ai soggetti attuatori delle suddette previsioni insediative; agli importi così determinati dovranno essere commisurati gli impegni fidejussori nelle Convenzioni attuative dei singoli interventi di trasformazione. Dovrà essere elaborato uno studio con la descrizione delle ricadute indotte, sia sul tessuto residenziale esistente che in progetto, oltre che per le funzioni limitrofe esistenti, anche con riferimento alle ricadute sulla qualità dell'aria. Realizzazione di opere per un valore economico a pari a € 800.000, quale standard aggiuntivo (contributo straordinario) in conformità all'art. 46 c.1 bis della l.r. 12/2005, che testualmente recita "Nel caso in cui la realizzazione di attrezzature pubbliche e di interesse pubblico e generale prevista in convenzione non sia correlata alla necessità di garantire il reperimento della dotazione di cui all'articolo 9 e l'approntamento delle opere e delle infrastrutture sia aggiuntivo rispetto al fabbisogno generato dalle funzioni in previsione, è ammessa la possibilità di dedurre gli importi di dette opere o attrezzature a compensazione del contributo afferente il costo di costruzione di cui all'articolo 48", per la realizzazione di interessi pubblici extra ambito a discrezione dell'Amministrazione comunale,	simbolo nella tavola 3 DdP "Le strategie e gli ambiti di trasformazione" del Documento di Piano. Il tracciato è allo stato indicativo e sarà definito dal progetto di fattibilità, da quello definitivo ed esecutivo. Tuttavia, come meglio precisato all'art. 103 - Tracciato della metrotranvia leggera (LRT – Light Rail System) del Piano dei Servizi il percorso necessario allo sviluppo di tale tracciato e l'area di attestazione del sistema di inerscambio della mobilità va comunque salvaguardato da interventi che ne ostacolino l'esecuzione. ARTICOLO 64 AREE PER IL VERDE DI CONNESSIONE <u>Destinazione d'uso</u> Le Aree individuate nelle tavole 3 del Documento di Piano "Le strategie e gli ambiti di trasformazione del Documento di Piano" e 2 del Piano delle Regole "Ambiti funzionali del Piano delle Regole", sono destinate alla realizzazione di sistemi di verde di connessione finalizzati a: nuovo impianto arboreo; alla connessione del territorio rurale e quello edificato; alla connessione fra le opere viabilistiche e le aree urbanizzate nonché alla realizzazione di nuove aree alberate aventi funzioni di barriera ai lati della viabilità sovralocale, di filtro per scopi d'igiene ambientale, di riqualificazione paesaggistica dei luoghi degradati e di arricchimento paesaggistico degli ambiti del territorio che possano trarre vantaggio da prospettive alberate. Resta fermo quanto previsto per le medesime aree all'interno del P.L.I.S. del P.A.N.E. <u>Prescrizioni</u> Fino all'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, sono ammesse transitoriamente solo coltivazioni agricole; è esclusa ogni edificazione stabile. Sono altresì vietate recinzioni opache o strutture vegetali di mascheramento che compromettano la permeabilità visiva e la continuità ecologica delle aree. È ammessa esclusivamente la posa di recinzioni leggere e trasparenti (ad esempio reti a maglia sciolta o staccionate in legno), aventi altezza massima di m 1,70, opportunamente sollevate da terra per consentire il passaggio della piccola fauna, e comunque tali da non costituire barriera alla connessione ecologica.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
prioritariamente individuati nelle funzioni culturali/teatrali o sportive. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 2, punto 15, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all'art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Piano Attuativo.	
Ulteriori disposizioni e indicazioni	
L'accesso all'Ambito dovrà avvenire da via Milano	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	+1	+1	0	+1	+1	+1	0	0	0	+5

Considerazioni generali

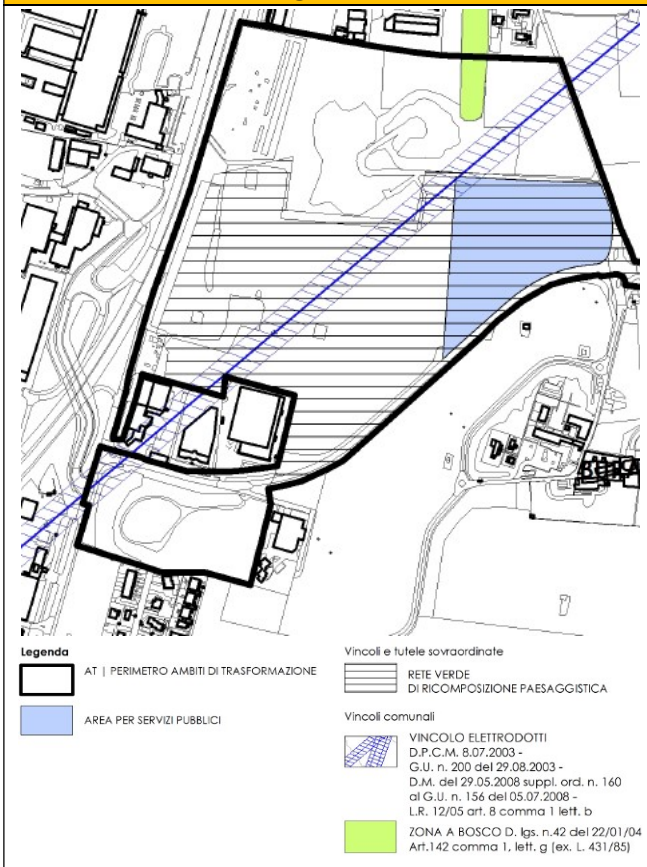
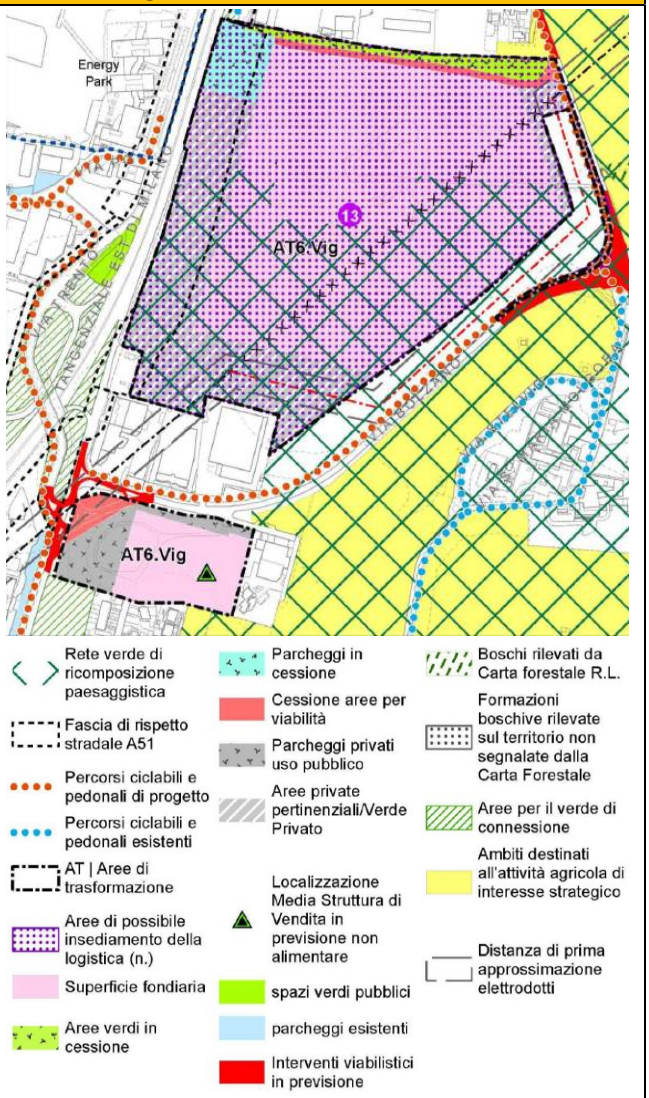
L'obliterazione dell'ambito AT 5 consente di realizzare la previsione del tracciato del sistema di connessione LRT con Cologno Monzese, a vantaggio dell'incremento di offerta di servizi per la mobilità alternativi al mezzo privato a motore.

Rispetto al PGT 2024 la previsione di MSV connessa all'ambito AT 5 viene rilocalizzata nell'area compresa tra le vie Santa Maria Molgora e Bergamo non essendovi pertanto uno squilibrio in termini di offerta potenziale.

Il mantenimento dell'area verde ha vantaggi in termini paesaggistici, oltre che di capacità del comparto vegetazionale di assorbire i gas serra e, se adeguatamente gestita, può svolgere un ruolo all'interno del sistema di REC come stepping stone nei pressi della Tangenziale Est.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

In sede di definizione del progetto LRT deve essere adeguatamente tutelata se non rafforzata l'area verde affinchè possa svolgere appieno i servizi ecosistemici che le sono propri.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT.6 - Ambito di Trasformazione Vimercate – via Santa Maria Molgora	**AT 6 - Ambito di Trasformazione - Via Santa Maria Molgora**
	
<u>Obiettivi e indirizzi</u>	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica e ambientale a completamento dell'area produttiva in zona sud a Vimercate	La disciplina urbanistica dell'ambito è definita in conformità alle previsioni del Programma Integrato di Intervento approvato con deliberazione n. 66 del 18.12.2025 e pubblicato sul BURL n. 6 del 4.2.2026, ferme restando le obbligazioni contenute nella relativa convenzione urbanistica fino alla loro eventuale modifica nei modi di legge. Le disposizioni contrassegnate con (*) costituiscono parametri introdotti dal presente Piano di Governo del Territorio e non si applicano al PII vigente, se non in caso di decadenza dello stesso ovvero di approvazione di varianti che ne comportino il necessario adeguamento alle previsioni del PGT. In caso di decadenza del PII, gli interventi sono attuati nel rispetto integrale delle presenti norme. L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica e ambientale a completamento dell'area produttiva in zona sud a Vimercate.

PGT vigente		PROPOSTA DI VARIANTE	
<u>Parametri urbanistici</u>		<u>Parametri urbanistici</u>	
Superficie territoriale (ST):	289.763,00 mq	Superficie territoriale (ST):	231.680 mq
Indice territoriale (IT):	0,30 mq/mq	Capacità edificatoria di piano (SL):	90.249,59 mq (compreso incentivo del 15% ex art 5)
Sup. minima per servizi:	20% della SL con destinazione P2 e 100% della SL con destinazione T2 e T3	Dotazione territoriale minima di aree per servizi	20 % della SL con destinazione produttiva e 100% della SL con destinazione direzionale
Superficie permeabile (SP):	30% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata	Superficie permeabile (SP):	30% della (ST) La superficie permeabile minima d'ambito deve essere interamente individuata in Rete Verde provinciale e non frammentata
Altezza urbanistica (AU):	27 piani fuori terra per le torri e 4 piani fuori terra per gli altri edifici	Altezza urbanistica (AU):	27 piani fuori terra per le torri e 4 piani fuori terra per gli altri edifici
Tipologia edilizia:	Torre (da 1 a 3 edifici), gli altri edifici da definire	Tipologia edilizia:	Torre (da 1 a 3 edifici), gli altri edifici da definire
		Aree per servizi da reperire in attuazione	vedasi PII approvato
<u>Destinazioni funzionali</u>		<u>Destinazioni funzionali</u>	
Destinazione d'uso principale:	P2 – artigianato produttivo e industriale e/o T2 – complessi direzionali e/o T3 – servizi per attività produttive	Destinazione d'uso principale (come da PGT 2024 e variante AT 6)	P2 – artigianato produttivo e industriale e/o T2 – complessi direzionali e/o T3 – servizi per attività produttive
Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	T1 – uffici e studi professionali P1 – artigianato di servizio P3 – magazzini P4 – logistica 15% della SL max realizzabile	Destinazioni d'uso compatibili (come da PGT 2024 e variante AT 6) (fino al 30% della SL max realizzabile)	* C2 – Media Struttura di vendita fino a 2.500 (non alimentare) mq T1 – uffici e studi professionali P1 Artigianato di servizio (* ora P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane). P3 – magazzini P4 – logistica 15% della SL max realizzabile (al netto delle incentivazioni e compensazioni e
(fino al 10% della SL max realizzabile per destinazioni d'uso compatibili)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande		

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
		calcolata per il solo comparto a nord di via Bolzano). Superficie fondiaria o area di intervento potenzialmente occupabile, non superiore a 25.000 mq., da realizzarsi all'esterno della Rete verde di ricomposizione paesaggistica del P.T.C.P.
	(fino al 30% della SL max realizzabile per destinazioni d'uso compatibili – come da PGT 2024 e variante AT6)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande
<u>Incentivazione e compensazione</u>	<u>Incentivazione e compensazione</u>	
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile (quest'ultimo - 5% - da realizzarsi all'esterno della Rete verde di ricomposizione paesaggistica del P.T.C.P.), secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	Nel caso di variante del Programma Integrato di Intervento vigente, la quota di "riequilibrio territoriale" di cui all'art. 18 non si applica in quanto già integralmente assolta sulla base del PGT vigente al momento dell'approvazione. In caso di decadenza dal Piano integrato di Intervento Vigente, si applicherà l'art. 18 di cui alle presenti Norme.	
<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>	<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>	
Le misure e/o opere di potenziamento / riqualificazione eventualmente necessarie per preservare la corretta funzionalità del nodo A51 / S.P. 2 – S.P. 45, da dimensionare anche con riferimento agli scenari di massimo impatto delle previsioni insediative contenute negli strumenti di pianificazione locale del bacino territoriale in esame, dovranno essere definite, nell'ambito di apposito tavolo tecnico promosso dal Comune di Vimercate con Regione Lombardia e Provincia di Monza e Brianza ed opportunatamente esteso alla partecipazione della società concessionaria della A51 (Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.). I costi di realizzazione delle misure e/o opere di cui sopra dovranno essere quantificati con contestuale definizione dell'entità del concorso pro quota figurabile in capo ai soggetti attuatori delle suddette previsioni insediative; agli importi così determinati dovranno essere commisurati gli impegni fidejussori nelle Convenzioni attuative dei singoli interventi di trasformazione. L'attuazione dell'Ambito dovrà essere preceduta da un preventivo confronto con l'Agenzia per il T.P.L. del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia al fine di definire congiuntamente eventuali interventi e soluzioni per migliorare l'accessibilità pubblica al comparto, in termini sia di organizzazione dei servizi di T.P.L. e delle relative fermate che di messa in sicurezza dei	Le misure e/o opere di potenziamento / riqualificazione eventualmente necessarie per preservare la corretta funzionalità del nodo A51 / S.P. 2 – S.P. 45, da dimensionare anche con riferimento agli scenari di massimo impatto delle previsioni insediative contenute negli strumenti di pianificazione locale del bacino territoriale in esame, dovranno essere definite, nell'ambito di apposito tavolo tecnico promosso dal Comune di Vimercate con Regione Lombardia e Provincia di Monza e Brianza ed opportunatamente esteso alla partecipazione della società concessionaria della A51 (Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A.). I costi di realizzazione delle misure e/o opere di cui sopra dovranno essere quantificati con contestuale definizione dell'entità del concorso pro quota figurabile in capo ai soggetti attuatori delle suddette previsioni insediative; agli importi così determinati dovranno essere commisurati gli impegni fidejussori nelle Convenzioni attuative dei singoli interventi di trasformazione. L'attuazione dell'Ambito dovrà essere preceduta da un preventivo confronto con l'Agenzia per il T.P.L. del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia al fine di definire congiuntamente eventuali interventi e soluzioni per migliorare l'accessibilità pubblica al comparto, in termini sia di organizzazione dei servizi di T.P.L. e delle relative fermate che di messa in sicurezza dei	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
percorsi di accesso agli esistenti e/o ai nuovi punti di fermata, da attuare con la compartecipazione economica dei soggetti proponenti della trasformazione. All'interno dell'area posta a sud dell'Ambito, che confina con un tessuto consolidato residenziale, si prescrive che dovrà essere escluso l'insediamento di attività con destinazione P2 – artigianato produttivo e industriale e di attività impattanti che possano recare disturbi o molestia all'attigua funzione residenziale. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 31.3 delle Norme del P.T.C.P., si rimanda all'art. 2, punto 14, del presente documento, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano attuativo o dell'atto di programmazione negoziata. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 2, punto 15, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale, ad eccezione di quanto previsto dall'art. 31.3 del PTCP, deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo o dell'atto di programmazione negoziata. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all'art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Piano Attuativo o dell'atto di programmazione negoziata. Per la tutela e il sostegno della Rete Ecologica Regionale che interessa l'Ambito, le funzioni terziarie, che saranno realizzate negli edifici con tipologie a torre, andranno collocate nella parte ovest del lotto, con allineamento sull'infrastruttura della Tangenziale. Inoltre il Piano dovrà prevedere opere di rimboschimento e di connessione lineare dell'area con la cascina storica, che saranno definite in fase di attuazione del Piano Attuativo o dell'atto di programmazione negoziata.	percorsi di accesso agli esistenti e/o ai nuovi punti di fermata, da attuare con la compartecipazione economica dei soggetti proponenti della trasformazione. All'interno dell'area posta a sud dell'Ambito, che confina con un tessuto consolidato residenziale, si prescrive che dovrà essere escluso l'insediamento di attività con destinazione P2 – artigianato produttivo e industriale e di attività impattanti che possano recare disturbi o molestia all'attigua funzione residenziale. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 31.3 delle Norme del P.T.C.P., si rimanda all'art. 2, punto 14, del presente documento, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano attuativo o dell'atto di programmazione negoziata. Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 2, punto 15, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale, ad eccezione di quanto previsto dall'art. 31.3 del PTCP, deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, che dovranno tenere conto della Rete Ecologica Regionale, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo o dell'atto di programmazione negoziata. Per la tutela e il sostegno della Rete Ecologica Regionale che interessa l'Ambito, le funzioni terziarie, che saranno realizzate negli edifici con tipologie a torre, andranno collocate nella parte ovest del lotto, con allineamento sull'infrastruttura della Tangenziale. Inoltre il Piano dovrà prevedere opere di rimboschimento e di connessione lineare dell'area con la cascina storica, che saranno definite in fase di attuazione del Piano Attuativo o dell'atto di programmazione negoziata.
<u>Ulteriori disposizioni e indicazioni</u>	<u>Ulteriori disposizioni e indicazioni</u>
Cessione di area per servizi pubblici a est dell'Ambito, di almeno 33.150,00 mq, secondo le indicazioni degli uffici comunali competenti. <u>Disposizioni e indicazioni prescrittive per l'attuazione della funzione logistica</u> L'operatore interessato, nei casi di nuova localizzazione del suddetto insediamento, dovrà dimostrare il rispetto dei criteri di sostenibilità viabilistica, ambientale ed energetica attraverso la produzione di uno studio di compatibilità delle previsioni insediative	In assenza dell'approvazione del piano attuativo sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria e restauro e risanamento conservativo, ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 380/2001 <u>Disposizioni e indicazioni prescrittive per l'attuazione della funzione logistica</u> L'operatore interessato, nei casi di nuova localizzazione del suddetto insediamento, dovrà dimostrare il rispetto dei criteri di sostenibilità viabilistica, ambientale ed energetica attraverso la produzione di uno studio di compatibilità delle previsioni insediative.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Le disposizioni derivano dal PII approvato e sono riportate al fine di garantire continuità disciplinare. Esse non si applicano al PII vigente, ma costituiscono riferimento per l'eventuale nuova pianificazione attuativa, nell'ambito della quale sono soggette a verifica e possibile adeguamento

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0	0	+4

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 viene rivisto l'assetto dell'ambito recependo le indicazioni di un PII vigente che ha già previsto la riduzione della ST con restituzione all'agricolo di una fascia di circa 30.000 mq che corre esternamente al lato est dell'ambito, con vantaggi in termini di permeabilità del suolo.

La Variante introduce alcune disposizioni che non si applicano al PII vigente, se non in caso di decadenza dello stesso ovvero di approvazione di varianti che ne comportino il necessario adeguamento alle previsioni del PGT.

Viene in particolare qualificata l'area agricola ad est dell'ambito come fascia di verde di connessione, con vantaggi in termini di riduzione dell'impatto paesaggistico ed incremento delle connessioni verdi che possono avere un ruolo nel progetto di REC.

Nelle more della vigenza del PII, viene assentita la localizzazione di una Media Struttura di Vendita non alimentare nella porzione meridionale dell'ambito a sud di via Bolzano, localizzazione favorevole in termini di accessibilità alla rete viaria principale e di non interferenza con aree a vocazione prevalentemente residenziale.

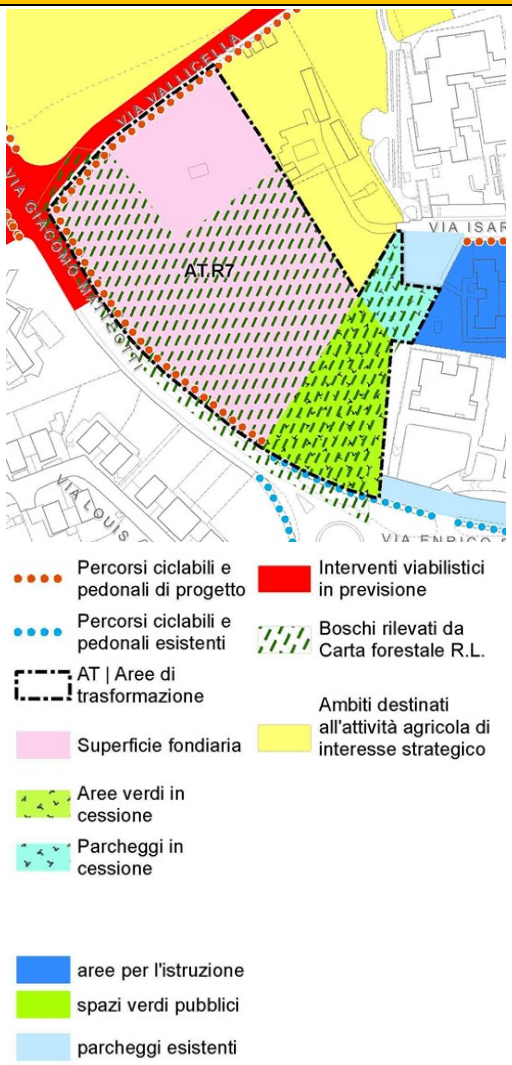
Viene introdotto un percorso ciclabile di connessione tra le vie Santa Maria Molgora, Bolzano e Trento.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

La porzione di ST restituita alla funzione agricola dovrebbe essere qualificata come verde di connessione che dovrebbe essere progettato in modo da non configurarsi come una mera mitigazione paesaggistica, ma assumere un ruolo efficace nella funzionalità complessiva della REC anche in relazione con l'area verde a sud di Cascina Molgora e della presenza del torrente Molgora ad est del comparto produttivo posto in comune di Burago di Molgora.

La fascia verde sarebbe inoltre di supporto alla presenza del percorso ciclopedonale di previsione.

Rispetto all'eventuale localizzazione della MSV dovrà sottostare ai criteri della DGR 2828/2024 soprattutto per quanto concerne gli impatti in termini di traffico generato sul sistema viario locale e sovralocale, ma anche rispetto all'armonizzazione della nuova struttura con il contesto agricolo circostante.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AT.7 - Ambito di Trasformazione Oreno – via Fermi	**AT. R7 - Ambito di Trasformazione - Oreno – via Fermi**
	
Obiettivi e indirizzi	Obiettivi e indirizzi
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione e il completamento del margine del tessuto urbano consolidato	L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione e il completamento del margine del tessuto urbano consolidato.
Parametri urbanistici	Parametri urbanistici
Superficie territoriale (ST): 13.808,00 mq Indice territoriale (IT): 0,29 mq/mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 3 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzine e/o villette mono / bifamiliari	Superficie territoriale (ST): 13.801,00 mq Indice territoriale (IT): 0,29 mq/mq Superficie Lorda (SL) 4.002 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitativa = 3.135 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 3 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzine e/o villette mono / bifamiliari Aree per servizi da reperire in attuazione interne all'ambito = Area a verde pubblico minimo di

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (4.830,5 – 21) 2.462 mq e per ampliamento parcheggio pubblico su via Isarco minimo di 694 mq = 3.156 mq > di 3.135 mq 4.810 mq (o valore equivalente)
Destinazioni funzionali	Destinazione d'uso prevalente
Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 100% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali	Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 - attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
Incentivazione e compensazione	Incentivazione e compensazione
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 2, punto 15, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale deve essere destinata a opere compensative con funzioni	a) Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e alle eventuali dotazioni infrastrutturali necessarie;

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
ecologiche e ambientali, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del Piano Attuativo. Accertare preventivamente le condizioni di compatibilità effettiva con lo sviluppo urbano in corso (quanto ad effetti generati in particolare sulla viabilità ed i trasporti) al fine di verificare la sostenibilità trasportistica e prevedere l'accessibilità mediante trasporto pubblico delle nuove trasformazioni. Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con la competente Agenzia del TPL in relazione a modifiche/potenziamenti del trasporto pubblico e specifiche esigenze di dotazioni infrastrutturali da prevedere per un adeguato servizio degli Ambiti di trasformazione.	b) Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità c) Realizzazione e cessione pista ciclopedonale d) Sono ammesse a scomputo degli oneri di urbanizzazione le seguenti opere, in quanto funzionali all'accessibilità e alla fruibilità dell'ambito: • sistemazione di via Vallicella, limitatamente ai tratti ricadenti su aree già di proprietà pubblica o oggetto di cessione nell'ambito del piano attuativo; • sistemazione ed ampliamento del parcheggio pubblico tra via Carso e via Vallicella. e) Dovranno essere condotte le necessarie verifiche con le competenti autorità regionali in quanto l'area ricade all'interno della carta forestale di Regione Lombardia di cui all'art. 42 della L.R. 31/2008.
Ulteriori disposizioni e indicazioni	
Realizzazione e cessione dell'area a parcheggio pubblico in via Isarco, come indicato in planimetria, di almeno 694,00 mq. Realizzazione e cessione di area verde attrezzata, come indicato in planimetria, di almeno 2.365,00 mq. Realizzazione e cessione pista ciclopedonale di almeno 220,00 ml.	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+2

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto in termini di abitanti teorici insediabili.

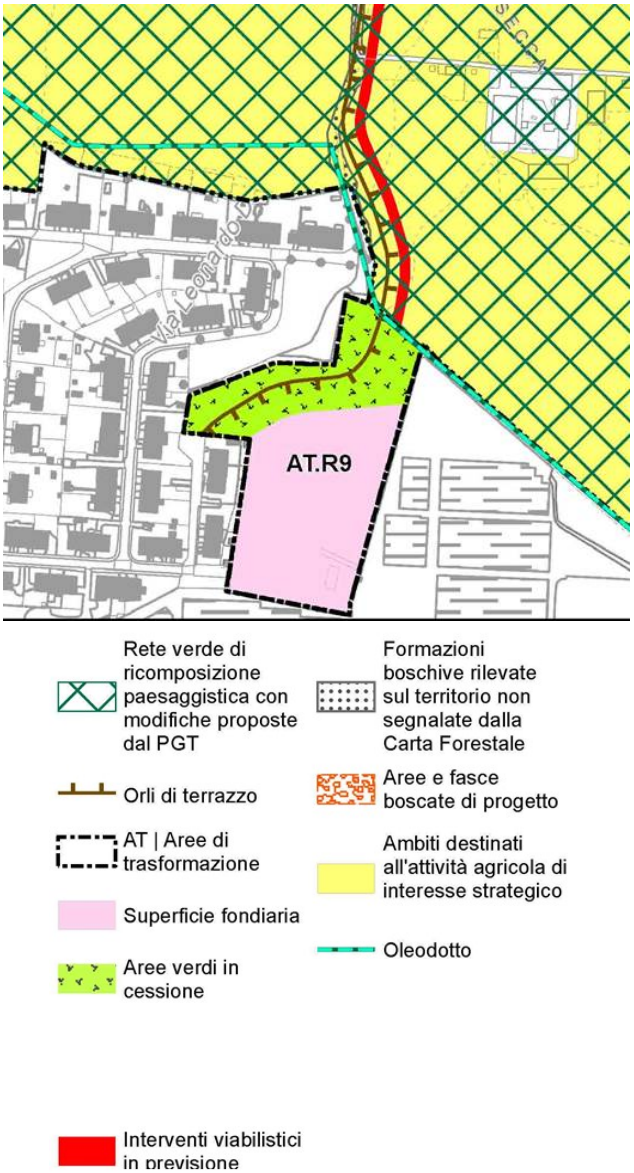
Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con aggiunta del commercio di vicinato, delle attività di somministrazione e dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, tutti elementi che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

Con riferimento alle prescrizioni si ritengono migliorative le opportunità offerte a scomputo di oneri per la risistemazione della via Vallicella e del parcheggio tra via Vallicella e via Carso.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

L'ambito è posto nei pressi di una propaggine dell'area agricola che si estende verso il NAF di Oreno e risulta occupata per la maggior parte da attività orticole o di florovivaismo.

Sarebbe opportuno che le edificazioni internamente all'ambito fossero concentrate nella porzione sud creando una fascia di transizione a verde verso nord che segni il passaggio tra urbanizzato ed area agricola.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuti agricoli **Ambiti Agricoli Strategici** **Orlo di terrazzo**	**AT. R 9 - Ambito di Trasformazione - Vimercate Est-Burago**
	
	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
	Ai sensi dell'articolo 13 della L.R. 12/2005, le previsioni del presente ambito, in quanto incidenti su ambiti disciplinati dalla pianificazione provinciale e comportanti variante al PTCP, acquistano efficacia solo a seguito dell'approvazione della relativa variante provinciale. In assenza di tale approvazione, le stesse restano prive di efficacia e trovano applicazione le disposizioni urbanistiche previgenti. L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione e il completamento del margine del tessuto urbano consolidato.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Norme di riferimento	Parametri urbanistici
Art. 14 - Previsioni prescrittive e prevalenti del P.T.C.P. Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (A.A.S.) In relazione ai sistemi territoriali di carattere rurale-paesaggistico-ambientale, si individuano, alla tavola 7 del Piano delle Regole, con valore prescrittivo e prevalente, gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (AAS). In tali ambiti si applicano le disposizioni di cui al titolo terzo della parte seconda della Legge regionale n. 12/2005 (articoli da 59 a 62bis) e sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale. *Previsioni prescrittive e prevalenti:* Interventi altresì ammessi all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico: a) impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, se funzionali all'esercizio dell'attività agricola, nonché impianti di trattamento della frazione organica compreso il compostaggio verde; il piano provinciale di gestione dei rifiuti disciplina le modalità e i limiti; b) viabilità interpoderale funzionale all'esercizio dell'attività agricola e funzionale alla mobilità ciclo- pedonale e viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile; c) interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili. All'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari ad eccezione di quelli volti a segnalare e pubblicizzare le aziende agricole e le attività agrituristiche presenti sul territorio; è ammessa la posa di cartelli di segnaletica dei PLIS. La disciplina di cui al titolo terzo della parte seconda della Legge regionale n. 12/2005 si applica anche laddove vi sia sovrapposizione tra ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico e rete verde di ricomposizione paesaggistica di cui all'art. 31 del P.T.C.P. purché sia salvaguardata la continuità dei corridoi e dei varchi della rete ecologica regionale (R.E.R.). Elementi geomorfologici In relazione ai sistemi territoriali di carattere rurale-paesaggistico-ambientale, si individuano, con valore prescrittivo e prevalente, gli ambiti e sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica indicati quali "elementi geomorfologici", distinguendo gli ambiti vallivi dei corsi d'acqua, gli orli di terrazzo, le creste di morena e i geositi di rilevanza regionale e	Superficie territoriale (ST): 20.818 mq Indice territoriale (IT): 0,40 mq/mq Superficie Lorda (SL) 8.327 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitativa = 6.523 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzine e/o villette mono / bifamiliari Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito = area a verde pubblico di 7.570 mq > di 6.523 mq Parametri perequativi (art 18) 6.239,30 mq (o valore equivalente) Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (7.286,30 – 1.047) Destinazione d'uso prevalente Destinazione d'uso principale: RL – residenza libera 100% Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 - attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni Incentivazione e compensazione È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
provinciale. Ai geositi di rilevanza provinciale si applica la disciplina prevista dal Piano paesaggistico regionale per i geositi di rilevanza regionale. *Previsioni prescrittive e prevalenti:* a) non sono ammesse nuove edificazioni nelle aree incluse negli ambiti vallivi dei corsi d'acqua; b) non sono ammesse nuove edificazioni nella porzione di territorio che comprende l'orlo di terrazzo, la sua scarpata morfologica, nonché una fascia di profondità di dieci metri a partire dall'orlo di terrazzo verso il ripiano superiore e dal piede della scarpata verso il ripiano inferiore; c) non sono ammesse nuove edificazioni sul culmine delle creste di morena. Le previsioni prescrittive e prevalenti si applicano agli elementi geomorfologici individuati nelle tavole geologiche allegate al PGT.	Ulteriori disposizioni prescrittive a) Accessibilità e procedimento espropriativo L'attuazione dell'ambito è subordinata alla realizzazione delle opere e al rispetto delle condizioni di seguito indicate. L'accesso all'ambito è garantito mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la rete stradale comunale di Vimercate, da attuarsi anche mediante acquisizione di aree esterne al comparto A tal fine, il soggetto attuatore si impegna a: - redigere, a propria cura e spese, il progetto nei livelli necessari per l'attivazione del procedimento espropriativo; - sostenere integralmente i costi di acquisizione delle aree, anche mediante esproprio, nonché i costi di realizzazione dell'infrastruttura, secondo quanto indicato con la presente scheda; Le procedure espropriative sono attivate dall'Amministrazione comunale ai sensi della normativa vigente. I costi di acquisizione delle aree non sono in alcun modo riconoscibili né ai fini dello scomputo degli oneri di urbanizzazione né ai fini dell'assolvimento della quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18. Una quota pari al 40% dei costi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura viaria extra ambito, limitatamente alla porzione funzionalmente necessaria all'accesso all'ambito, con esclusione dei costi di acquisizione delle aree, dell'IVA e delle spese tecniche, può essere riconosciuta, nei limiti degli oneri dovuti, a scomputo degli oneri di urbanizzazione. La restante quota resta integralmente a carico del soggetto attuatore e non è computabile né ai fini dello scomputo né ai fini della compensazione territoriale di cui all'art. 18. b) Tutela morfologica La nuova infrastruttura viaria dovrà essere progettata in modo tale da salvaguardare l'orlo di terrazzo esistente. c) Integrazione con il contesto territoriale La progettazione dell'ambito dovrà garantire adeguata integrazione urbanistica e paesaggistica con l'edificazione esistente nel territorio del Comune di Burago di Molgora, con particolare riferimento ai margini edificati e agli spazi aperti. d) Condizioni di efficacia e alternative infrastrutturali L'attuazione dell'ambito è subordinata all'approvazione della variante alla pianificazione provinciale (PTCP) necessaria per la realizzazione della viabilità di accesso. In assenza di approvazione della variante al PTCP o nell'impossibilità di realizzare la viabilità di accesso nel territorio di Vimercate, l'ambito mantiene la destinazione agricola vigente e non sono consentiti interventi diversi da quelli ammessi per le aree agricole. In caso di approvazione della variante al PTCP, qualora non sia possibile, per ragioni tecniche oggettive, realizzare in tutto o in parte gli impianti stradali e sottoservizi in connessione con le reti esistenti nel territorio di Vimercate, il soggetto attuatore potrà verificare la possibilità di allacciamento alle reti del Comune di Burago di Molgora, previa stipula di apposita convenzione con il medesimo Comune. Resta inteso che il Comune di Vimercate rimane estraneo
Art. 28 - Tessuti agricoli Le aree ricadenti all'interno del presente articolo ricomprendono gli ambiti destinati all'agricoltura in cui risultano già insediate e possono essere insediate nuove strutture produttive agricole e zootecniche; le aree che esercitano un ruolo complementare agli insediamenti agricoli e zootecnici mediante la coltivazione delle superfici agrarie, sia nella forma di colture estensive ed intensive sia nella forma della conduzione di attività di orticoltura e zootecnia; le aree a vivaio con impianto in terreno naturale o in vaso. Sono inoltre individuati gli edifici sparsi non agricoli o non più funzionali alla agricoltura, come appositamente individuate nella tavola delle Previsioni di piano. Sono ammessi solo interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e restauro e risanamento conservativo con mantenimento della funzione insediata, oltre i cambi di destinazione verso gli usi agricoli. Obiettivi 1) Connessione delle aree a verde urbano ed extraurbano attraverso l'implementazione della Rete Ecologica Comunale con le previsioni della Rete Ecologica Regionale e della Rete Ecologica Provinciale; 2) Elaborare una normativa unitaria per il tessuto agricolo extraurbano; 3) Valorizzare e potenziare il sistema di aree agricole aventi funzioni ecologiche, anche all'interno del tessuto urbano consolidato attraverso il sistema del verde di tipo V1, V2, V3 e V4, con le seguenti prescrizioni: - divieto di installare recinzioni o strutture vegetali di mascheramento (es. siepi ornamentali) lungo i margini e all'interno delle aree di tipo V1, V2, V3 e V4, che contribuiscono nel loro complesso alla implementazione, formazione e consolidamento	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
delle reti ecologiche e alla fruibilità paesaggistica di rilevanza comunale, in quanto le suddette barriere provocano una frammentazione della continuità ecosistemica e percettiva esistente; - convenzionamento/atto unilaterale o altre forme di accordo con i competenti uffici comunali per la gestione dell'impianto arboreo esistente o di nuova formazione da parte degli aventi titolo a svolgere l'attività agricola, al fine di soddisfare la sostenibilità ecologica e la fruizione paesaggistica di rilevanza comunale.	ai rapporti e alle eventuali determinazioni del Comune di Burago di Molgora in merito alla possibilità di allacciamento, non assumendo alcuna responsabilità in ordine ad eventuali dinieghi o limitazioni. In tale ipotesi, tutti i costi relativi alla realizzazione delle opere sul territorio di Burago di Molgora e degli allacciamenti restano integralmente a carico del soggetto attuatore e non sono scomputabili dagli oneri di urbanizzazione. e) Opere di riequilibrio territoriale (art. 18) Il soggetto attuatore è tenuto all'assolvimento integrale della quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 delle presenti norme, da attuarsi mediante interventi di rinaturalizzazione ambientale nel territorio comunale di Vimercate- Tali interventi sono prioritariamente individuati dall'Amministrazione comunale nell'ambito del progetto denominato "Vimercate Città – Albero" o, in alternativa, in altri interventi di compensazione e riequilibrio ambientale ritenuti idonei e coerenti con gli obiettivi del Piano. La quota è determinata nella misura del 35% della superficie territoriale dell'ambito ed è aggiuntiva rispetto alle dotazioni territoriali minime di aree per servizi previste nella presente scheda e dall'art. 93 delle Nda. I costi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura viaria di accesso, ivi compresi quelli di acquisizione delle aree, non concorrono in alcun modo all'assolvimento della quota di riequilibrio territoriale. Gli interventi di riequilibrio territoriale concorrono all'assolvimento della quota dovuta fino a concorrenza del valore economico della medesima, determinato sulla base dei criteri di cui all'art. 18. f) Scomputo oneri di urbanizzazione Lo scomputo degli oneri di urbanizzazione è ammesso esclusivamente per le opere di urbanizzazione primaria strettamente funzionali all'ambito, ivi comprese le opere extra ambito nei limiti e secondo le modalità di cui alla lettera a). g) Condizioni sull'edificato Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità.

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	-1	-1	-1	-1	+1	0	-1	-1	0	-5

Considerazioni generali

La nuova trasformazione ha come conseguenza un incremento di peso insediativo stimabile in 139 abitanti teorici che comporta un incremento dei reflui, dei rifiuti urbani, dei consumi idrici ed energetici, e delle emissioni inquinanti in atmosfera generate dal riscaldamento dei locali e dal traffico indotto, in un contesto,

tuttavia, nel quale la maggior parte delle problematicità della componente aria sono di carattere esogeno e cumulativo.

L'accessibilità al comparto dalla viabilità di Vimercate comporta la realizzazione di una nuova viabilità in ambito agricolo che in parte sfrutta percorsi già esistenti che richiedono un'adeguata riqualificazione e che è posta a distanza adeguata dall'orlo di terrazzo affinchè ne sia garantita la preservazione.

Oltre a ciò si ha un incremento di traffico indotto di carattere prevalentemente residenziale che, tuttavia, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante, viene valutato sostenibile rispetto al sistema di circolazione generale.

Il nuovo ambito determina una trasformazione del suolo agricolo in senso residenziale con conseguente impermeabilizzazione in parte contenuta dalla ridotta densità edilizia prevista che consente la realizzazione di aree verdi pertinenziali alle nuove edificazioni.

Dal punto di vista del paesaggio la trasformazione prevista ha come esito un comparto residenziale che avrà caratteristiche analoghe al contesto circostante. Viene eliminata una porzione di area agricola che, tuttavia, attualmente è a rischio di degrado, data anche la presenza di serre nell'intorno.

Viene comunque prevista la preservazione (tramite cessione) dell'orlo di terrazzo esistente nella porzione nord ell'ambito quale elemento geomorfologico caratterizzante il comparto. Inoltre le opere di riequilibrio territoriale connesse alla trasformazione sono prioritariamente individuate dall'Amministrazione comunale nel novero del progetto denominato "Vimercate Città – Albero" con benefici in termini di qualità complessiva a livello territoriale.

L'ambito non è interessato dalla presenza di elementi delle reti ecologiche sovralocali e comunale e la sua trasformazione non determina particolari pressioni sulle aree sorgenti di biodiversità o sulla funzionalità dei corridoi primari.

Non si rilevano elementi di rischio che incidano sull'ambito e la trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

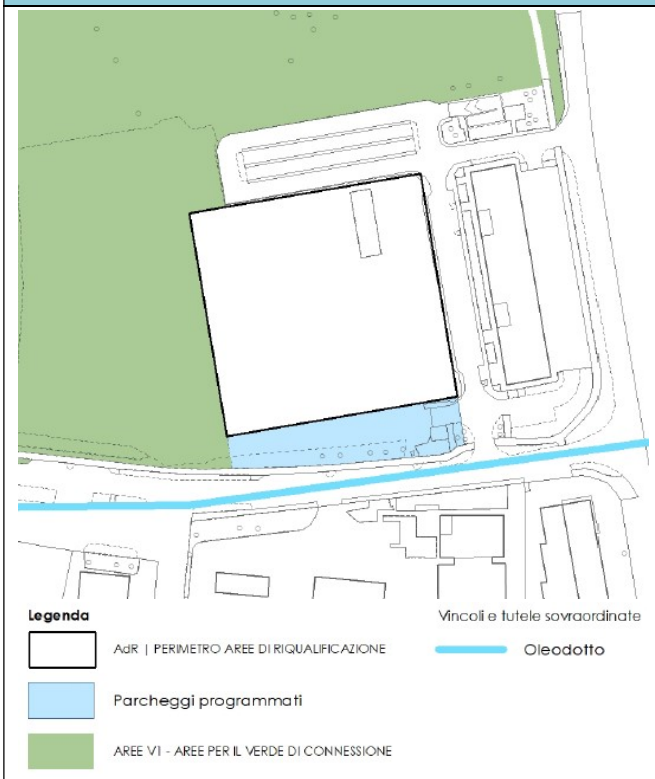
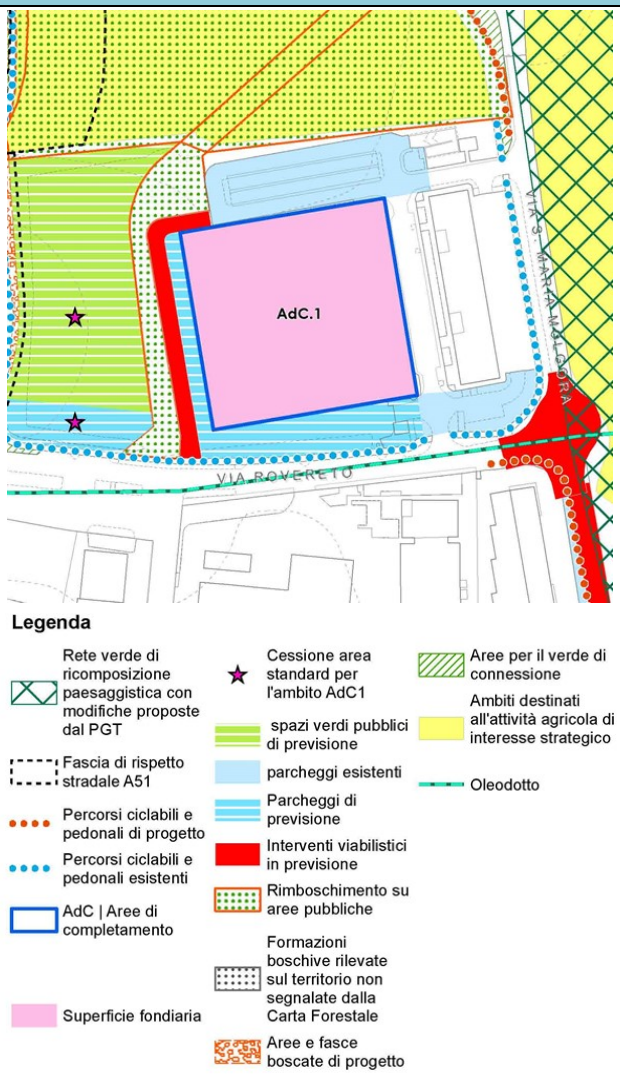
Indicazioni per la riduzione delle pressioni

La nuova viabilità di accesso dovrebbe mantenere caratteristiche di calibro e copertura che la configurino quale percorso poderale, garantendo la percorribilità a velocità moderate.

Si accoglie favorevolmente l'indicazione della scheda relativamente al fatto che la progettazione dell'ambito dovrà garantire adeguata integrazione urbanistica e paesaggistica con l'edificazione esistente nel territorio del Comune di Burago di Molgora, con particolare riferimento ai margini edificati e agli spazi aperti.

L'assetto delle edificazioni dovrà tenere conto della possibilità di connessione ciclopedonale con la viabilità di Burago di Molgora.

10.2 Ridefinizione delle Aree di Completamento

<table>
<tr><th>PGT vigente</th><th>PROPOSTA DI VARIANTE</th></tr>
<tr><td>AdC.1 - Area di completamento Vimercate – via Rovereto</td><td>AdC 1 - Ambito di completamento Vimercate – Via Rovereto</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td><u>Obiettivi e indirizzi</u></td><td><u>Obiettivi e indirizzi</u></td></tr>
<tr><td>L’obiettivo dell’intervento è il completamento di un ambito della città non residenziale</td><td>L’obiettivo dell’intervento è il completamento di un ambito della città non residenziale in prossimità degli svincoli della tangenziale e delle aree verdi di connessione limitrofe</td></tr>
<tr><td><u>Parametri urbanistici</u></td><td><u>Parametri urbanistici</u></td></tr>
<tr><td>Superficie territoriale (ST): 7.290,00 mq
Indice territoriale (IT): 0,92 mq/mq
Superficie coperta (SC): 50% della St
Sup. minima per servizi: 100% della SL
Superficie permeabile (SP): 30% della (ST)
Altezza urbanistica (AU): 6 piani fuori terra
Tipologia edilizia: Palazzine</td><td>Superficie territoriale (ST): 7.316,00 mq
Indice territoriale (IT): 0,92 mq/mq
Superficie Lorda (SL) derivante da indice 6.731 mq
Superficie coperta (SC): 50% della St
Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 100% della SL
Aree per servizi da reperire in attuazione 6.731 mq
Superficie permeabile (SP): 30% della (ST)
Altezza urbanistica (AU): 6 piani fuori terra</td></tr>
</table>

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Tipologia edilizia: Palazzine/Padiglione Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta: • In caso di destinazione "direzionale": 2.561 mq (o valore equivalente) • In caso di destinazione "produttiva" risultano dotazioni di aree eccedenti i minimi determinati dal Piano: Non dovuta (quota integralmente assolta) (6.731 – 1.346 = mq 5.385 > di 2.56)1
<u>Destinazioni funzionali</u>	<u>Destinazioni funzionali</u>
Destinazione d'uso principale: T2 – complessi direzionali e/o T3 – servizi per attività produttive Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande	Destinazione d'uso principale: T2 – complessi direzionali e/o T3 – servizi per attività produttive P2- P3 produttivo /artigianale Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane
<u>Incentivazione e compensazione</u>	<u>Incentivazione e compensazione</u>
È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>	
Con riferimento alle misure di compensazione di cui all'art. 46.3 delle Norme del P.T.C.P. - per le quali si rimanda all'art. 24, punto 17, del presente documento - almeno il 35% della superficie territoriale deve essere destinata a opere compensative con funzioni ecologiche e ambientali, da definirsi nel dettaglio in sede di attuazione del	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Piano Attuativo. Realizzazione parcheggio pubblico ed aree a verde in area AS a sud del comparto.	
Ulteriori disposizioni	
Completamento della pista ciclopedonale quale congiungente tra la via Rovereto ed il sottopasso della 'tangenzialina sud' in prossimità della rotonda di via S.M. Molgora (da valutare nel caso specifico la disponibilità della provincia di Monza e Brianza).	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	-1	0	-1	+1	+1	0	0	0	+1

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto.

Viene ampliata la gamma delle funzioni insediabili con aggiunta tra le principali del produttivo / artigianale e tra le compatibili dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, tutti elementi che incrementano le potenzialità insediative di attività economiche sul territorio.

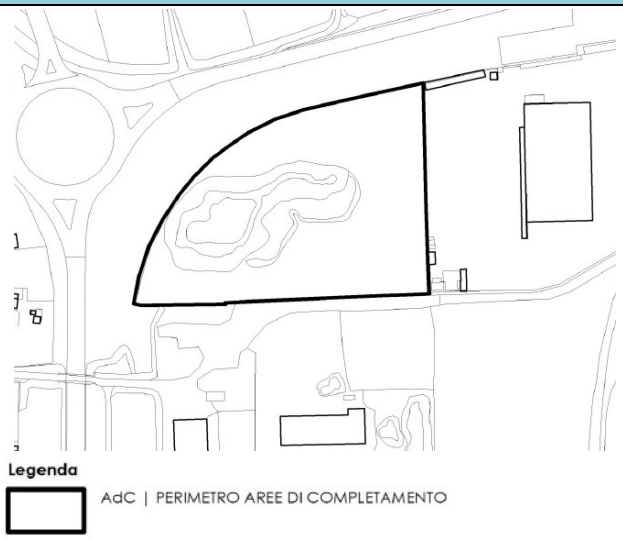
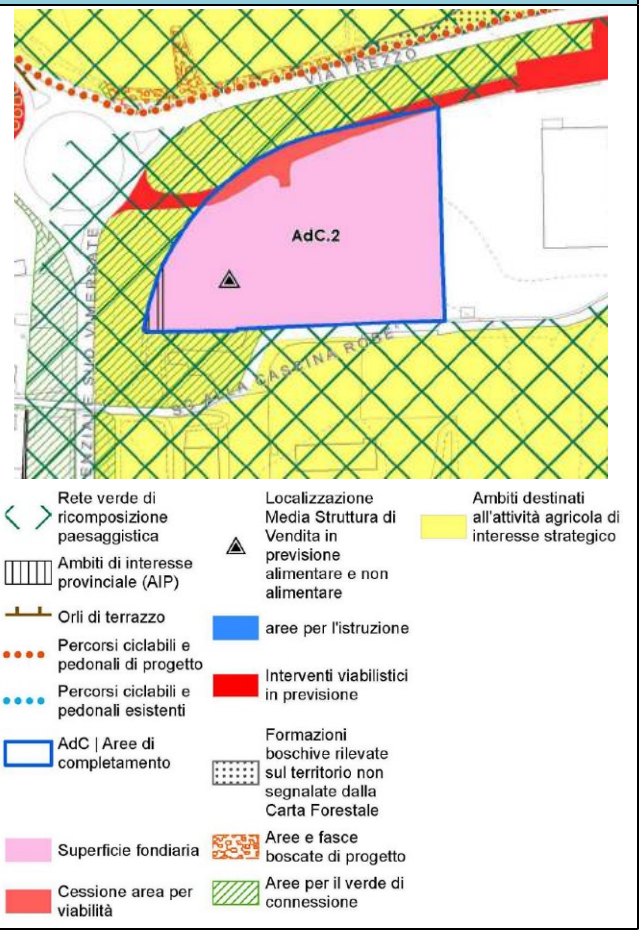
La funzione produttiva / artigianale implica un potenziale incremento di emissioni in atmosfera (in relazione alla tipologia di attività insediata), maggiori livelli di copertura del suolo per esigenze connesse alle attività e necessità di proteggere il sottosuolo da rischi di percolazione di inquinanti.

Si valuta positivamente la cessione di aree per spazi verdi di previsione, connessa alla trasformazione, che può contribuire a preservare le aree libere poste tra via Santa Maria Molgora e lo svincolo della Tangenziale Est, incrementandone il potenziale paesaggistico-ambientale.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Nel caso di trasformazione a carattere direzionale / servizi alle imprese si dovrà avere cura di garantire la presenza di aree verdi per quanto possibile continue e contigue nelle porzioni non interessate da edificazioni, viabilità o parcheggi.

Nel caso di trasformazione a carattere produttivo / artigianale dovrà comunque essere prevista una fascia di transizione tra l'edificazione e le aree verdi esterne all'ambito.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AdC.2 - Area di completamento via S.P. 2 Monza-Trezzo	**AdC.2 - Area di completamento via S.P. 2 Monza-Trezzo**
	
<u>Obiettivi e indirizzi</u>	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione, il completamento e il miglioramento dell'area produttiva già presente	L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione, il completamento e il miglioramento dell'area produttiva già presente in prossimità dello svincolo della sp 2
<u>Parametri urbanistici</u>	<u>Parametri urbanistici</u>
Superficie territoriale (ST): 17.111,00 mq Indice territoriale (IT): 0,26 mq/mq Superficie coperta (SC): 50% della St Sup. minima per servizi: 100% della SL Superficie permeabile (SP): 30% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Padiglione	Superficie territoriale (ST): 17.111,00 mq Indice territoriale (IT): 0,26 mq/mq Superficie Lorda (SL) derivante da indice 4.448 mq Superficie coperta (SC): 50% della St Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 100% della SL Aree per servizi da reperire in attuazione 4.448 mq Superficie permeabile (SP): 30% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Padiglione Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta: 5.989 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	territoriale)
Destinazioni funzionali	Destinazioni funzionali
Destinazione d'uso principale: C2 – medie strutture di vendita e/o C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande	Destinazione d'uso principale: C2 – medie strutture di vendita e/o C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande
Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) - -	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane
Incentivazione e compensazione	Incentivazione e compensazione
È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Le soluzioni progettuali per l'accesso dovranno essere concordate e validate dalla Provincia di Monza e Brianza, quale ente proprietario e gestore della S.P. 2, allo scopo di garantire la permanenza di livello di servizio coerenti con la qualifica di strada di interesse regionale di tipo R2. L'attuazione del comparto dovrà sviluppare i contenuti presenti all'interno del 'Provvedimento di verifica' per la V.A.S., quale atto conclusivo della delibera di Giunta n. 96 del 6 luglio 2021, e n. 149 del 13 settembre 2021, per la 'realizzazione di modifica delle previsioni viabilistiche e ciclopedonali sulla S.P. 2 Monza-Trezzo'. Con riferimento alla fascia di rispetto per la Viabilità di Interesse Provinciale, di cui all'art. 28 delle Norme del P.T.C.P., la larghezza sarà definita in sede di attuazione del Permesso di Costruire Convenzionato.	1) Le soluzioni progettuali per l'accesso dovranno essere concordate e validate dalla Provincia di Monza e della Brianza, quale ente proprietario e gestore della S.P. 2, allo scopo di garantire il mantenimento di livelli di servizio coerenti con la qualifica di strada di interesse regionale di tipo R2. A tal proposito, l'accessibilità all'ambito è oggetto di specifici approfondimenti tecnici già avviati tra l'Amministrazione comunale e la Provincia, finalizzati alla definizione della soluzione più idonea per l'innesto sulla rotatoria esistente mediante realizzazione di un ulteriore braccio e della viabilità interna di collegamento. Le suddette opere infrastrutturali, interessando parzialmente ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, dovranno essere motivate e verificate in sede progettuale quale soluzione necessaria e non diversamente localizzabile, ai sensi delle disposizioni del PTCP vigente. L'attuazione dell'ambito è subordinata alla verifica di fattibilità e alla condivisione delle soluzioni di accessibilità da parte della

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Provincia di Monza e della Brianza, nonché all'acquisizione dei pareri e nulla osta degli enti competenti, anche ai fini della verifica della rilevanza sovracomunale dell'intervento e della sua compatibilità con la disciplina provinciale. 2) Con riferimento alla fascia di rispetto della viabilità di interesse provinciale di cui alle Norme del PTCP, la relativa ampiezza sarà definita in sede attuativa nell'ambito del Permesso di Costruire Convenzionato, in coerenza con le indicazioni dell'ente gestore. 3) È prevista la realizzazione di interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica lungo il margine meridionale dell'area, al confine con lo spazio aperto, da definirsi in sede attuativa secondo la soluzione progettuale ritenuta più idonea, anche in coerenza con le indicazioni degli enti competenti e con il contesto agricolo e paesaggistico circostante. 4) Eventuali ulteriori opere funzionali necessarie all'accessibilità e alla sicurezza dell'ambito, anche connesse all'innesto sulla S.P. 2 e alla viabilità interna di collegamento, potranno essere individuate e definite in sede attuativa sulla base degli esiti degli approfondimenti progettuali e delle valutazioni degli enti competenti, con particolare riferimento alla Provincia di Monza e della Brianza.
Ulteriori disposizioni	
Realizzazione di intervento di mitigazione ambientale sul margine meridionale dell'area, al confine con lo spazio aperto. Realizzazione pista ciclopedonale lungo tratto della S.P. 2.	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	0	0	0	+1	+1	0	0	0	+3

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto.

Viene ampliata la gamma delle funzioni insediabili con aggiunta tra le compatibili dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, che incrementano le potenzialità insediative di attività economiche sul territorio.

Viene introdotta la quota residua di riequilibrio territoriale dovuta che consente la realizzazione di interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si ritiene che per l'ambito siano già in corso di studio ed interlocuzione adeguate scelte dal punto di vista dell'accessibilità.

Si rileva il recepimento nella scheda d'ambito della prescrizione già presente nel PGT 2024 circa la realizzazione di interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica lungo il margine meridionale dell'area.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi (servizi di interesse collettivo – aree per servizi sanitari, socio sanitari ed assistenziali)	**AdC.A – Strada comunale della Roveda**
 AMBITI DISCIPLINATI DAL PIANO DEI SERVIZI ZONE AS PER OPERE DI URBANIZZAZIONE ATTREZZATURE E IMPIANTI DI INTERESSE GENERALE Ic | INTERESSE COLLETTIVO Is | ISTRUZIONE Sr | SERVIZI RELIGIOSI Es | EDILIZIA SOCIALE It | IMPIANTI TECNOLOGICI V | VERDE URBANO Pu | PARCHI URBANI P | PARCHEGGI 	 Percorsi ciclabili e pedonali esistenti AdC | Aree di completamento parcheggi esistenti Interventi viabilistici in previsione Superficie fondiaria per Edilizia Residenziale Pubblica Parcheggi in cessione servizi di interesse comune spazi verdi pubblici attrezzature di interesse collettivo di previsione
	Obiettivi e indirizzi
L'area è inclusa nel comparto di maggiori dimensioni afferente il nuovo ospedale ed il Piano dei Servizi prevede la realizzazione di una connessione tra via Roveda e via Trieste che interessa il lato nord dell'area stessa.	L'ambito riguarda un'area destinata a servizi pubblici, acquisita dal Comune in forza delle obbligazioni urbanistiche connesse all'attuazione dell'intervento di via Cremagnani (AdR. A), ai sensi dell'articolo 18 delle presenti norme. L'area è finalizzata alla realizzazione di interventi di interesse pubblico, con particolare riferimento a funzioni di edilizia residenziale pubblica e di attrezzature istituzionali. Trattandosi di ambito destinato a servizi pubblici e oggetto di acquisizione al patrimonio comunale, non si applicano le disposizioni di cui all'art. 18 delle presenti Norme in materia di quota di riequilibrio territoriale. Le previsioni della presente scheda sono messe in relazione anche con il Piano dei Servizi, ai sensi delle disposizioni di cui al Titolo IV delle Norme di Attuazione.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
	Parametri urbanistici	
	Superficie territoriale complessiva (ST):	6.138,00 mq
	Superficie Lorda (SL) assegnata per Edilizia Residenziale Pubblica da realizzare su Superficie Fondiaria (SF) pari a 2.682 mq	2.000 mq
	Superficie Lorda (SL) assegnata per Attrezzature istituzionali da realizzare su Superficie Fondiaria (SF) pari a 2.466 mq	2.000 mq
	Dotazione territoriale minima di aree per servizi:	Già assolta
	Aree per servizi da reperire in attuazione	Aree per parcheggio = 989 mq
	Superficie permeabile (SP):	35% della (ST)
	Altezza urbanistica (AU):	3 piani fuori terra
	Tipologia edilizia:	Palazzine
	Destinazioni funzionali	
	Destinazione d'uso principale:	Residenza sociale, Attrezzature istituzionali
	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
	Ulteriori disposizioni prescrittive	
	L'ambito può essere realizzato in tempi separati tra l'Edilizia Residenziale Pubblica e le Attrezzature istituzionali, avendo cura di realizzare e completare le opere di urbanizzazione necessarie. Le palazzine di Edilizia Residenziale Pubblica saranno cedute gratuitamente all'Amministrazione Comunale previo collaudo tecnico amministrativo. L'area destinata ad attrezzature istituzionali sarà affidata secondo le modalità previste dalla Legge.	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+2	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	-3

Considerazioni generali

L'effetto preponderante dell'ambito è quello della qualificazione del sistema abitativo tramite realizzazione di edilizia residenziale pubblica e attrezzature istituzionali in un contesto prossimo alla struttura del nuovo ospedale.

Le nuove edificazioni hanno come conseguenza un incremento di peso insediativo stimabile in 33 abitanti teorici che comporta un incremento dei reflui, dei rifiuti urbani, dei consumi idrici ed energetici, e delle emissioni inquinanti in atmosfera generate dal riscaldamento dei locali e dal traffico indotto, in un contesto, tuttavia, nel quale la maggior parte delle problematicità della componente aria sono di carattere esogeno e cumulativo.

L'accessibilità al comparto da via Fleming dà attuazione ad una previsione di più ampio respiro che prevedeva una connessione fino alla via Trieste. Dato il numero di abitanti presumibilmente insediabili ed il carattere prettamente residenziale del comparto non si ritiene vi possano essere particolari ripercussioni sul sistema di circolazione veicolare del contesto, come precisato anche nel cap. 10 della Relazione di Variante.

Anche la presenza di attrezzature istituzionali sarà controbilanciata da adeguate dotazioni in termini di parcheggio.

Il nuovo ambito determina l'impermeabilizzazione di suolo libero in parte contenuta dalla densità edilizia prevista che consente la realizzazione di aree verdi pertinenziali alle nuove edificazioni.

Dal punto di vista del paesaggio la trasformazione non comporta riflessi su preesistenze naturalistiche o architettoniche di pregio, potendosi qualificare un lotto libero di risulta tra l'ospedale e le urbanizzazioni residenziali.

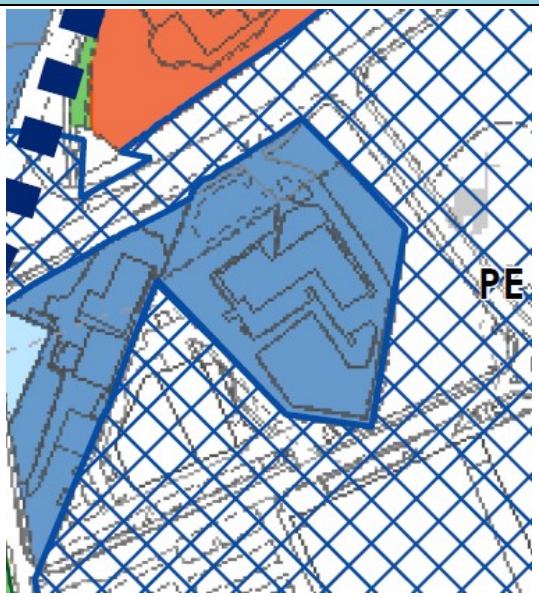
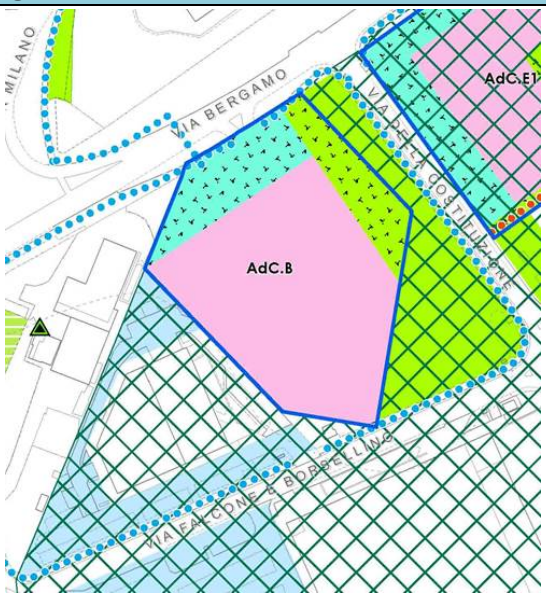
L'ambito non è interessato dalla presenza di elementi delle reti ecologiche sovralocali e comunale e la sua trasformazione non determina particolari pressioni sulle aree sorgenti di biodiversità o sulla funzionalità dei corridoi primari.

Non si rilevano elementi di rischio che incidano sull'ambito e la trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Dovranno essere predisposte adeguate mitigazioni nei confronti dell'area dell'ospedale e del suo parcheggio.

Sarebbe opportuno che la viabilità di accesso all'ambito prevedesse la presenza di un percorso ciclopedonale che si connetta a quello esistente lungo via Fleming.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuti prevalentemente non residenziali	**AdC.B - Area di completamento – Via Bergamo**
 TESSUTI PREVALENTEMENTE NON RESIDENZIALI	 Rete verde di ricomposizione paesaggistica con modifiche proposte dal PGT Percorsi ciclabili e pedonali di progetto Percorsi ciclabili e pedonali esistenti AdC | Aree di completamento Superficie fondiaria Aree verdi in cessione Parcheggi in cessione PR_Medie_Struttur... Legenda, Tipo Localizzazione Media Struttura di Vendita in previsione non alimentare spazi verdi pubblici aree per impianti tecnologici spazi verdi pubblici di previsione parcheggi esistenti Aree per il verde di connessione
	Obiettivi e indirizzi
	L'obiettivo dell'intervento è il completamento residenziale dell'edificato con la realizzazione di unità abitative in affitto
Norme di riferimento	Parametri urbanistici
Art. 23 - Tessuto prevalentemente non residenziale Gli ambiti del tessuto prevalentemente non residenziale sono caratterizzati dalla presenza di aree destinate ad attività economiche di tipo produttivo, terziario/direzionale, commerciale e servizi per l'ospitalità. Obiettivi Mantenimento e adeguamento degli edifici esistenti. Destinazioni d'uso: Le destinazioni funzionali principali sono: produttivo, terziario/direzionale, commerciale e servizi per	Superficie territoriale (ST): 9.541,00 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata 4.000 mq Superficie coperta (SC): - Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 3.133 mq Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito: per parcheggi minimo 1.612 mq.; per area a

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
l'ospitalità. Parametri urbanistici ed edilizi a) Indice di edificabilità fondiaria (IF) = 0,6 mq/mq della Superficie fondiaria (SF); b) Indice di copertura (IC) = 0,5 mq/mq della Superficie fondiaria (SF); c) Altezza urbanistica (AU) massima fino a 4 piani; d) Altezza del fronte (Ar) massima fino a 20,00 metri per la sola area 'ex IBM' ed esclusivamente per la sola funzione produttiva (P); e) Superficie permeabile (SP): 1. per gli interventi di nuova costruzione: a) 30% della superficie fondiaria per la funzione produttiva; b) 35% della superficie fondiaria per la funzione commerciale; c) 40% della superficie fondiaria per la funzione terziaria; d) In caso di mix funzionale prevale la funzione con maggior S.L.; 2. pari all'esistente e non in diminuzione, in caso di interventi di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione; 3. 35% della superficie fondiaria per interventi di ampliamento; Qualora il lotto non disponesse di una superficie permeabile nello stato di fatto, l'intervento di ampliamento è comunque consentito, senza il reperimento della stessa. Qualora, invece, la superficie permeabile esistente fosse inferiore alla percentuale indicata, dovrà esserne garantito il mantenimento senza alcuna riduzione quantitativa. Le superfici permeabili, che rimarranno libere all'interno dei comparti e dei lotti oggetto di trasformazione, dovranno rispondere a criteri di qualificazione ecologica: secondo le indicazioni quantitative dovranno essere strutturate a verde, con praterie in grado di favorire lo stoccaggio della CO2 nel suolo e con unità ecosistemiche funzionali all'infiltrazione delle acque meteoriche delle coperture. Eventuali ulteriori sistemi di drenaggio delle acque meteoriche dovranno essere realizzati facendo ricorso a soluzioni basate sulla natura (NBS Nature based Solutions). Altresì dovranno essere strutturate con unità vegetazionali arboree ed arbustive in grado di fornire contestualmente servizi di regolazione della qualità dell'aria, del microclima di zona e dell'impollinazione, nonché di supporto per la fauna invertebrata, ornitica e mammifera. La distribuzione delle superfici permeabili previste dovrà essere per la maggior parte concentrata in una o poche unità, evitando, pertanto, la frammentazione in tante piccole unità che potrebbero non riuscire così a svolgere adeguatamente le funzioni richieste. Inoltre, il principio fondamentale da rispettare nella		verde minimo 1.254 mq = 2.866 mq < di 3.133 mq (La quota residua di dotazione territoriale potrà essere assolta mediante monetizzazione, ovvero, in alternativa, mediante reperimento di ulteriori aree per servizi, anche attraverso diversa soluzione planivolumetrica, da definire in sede attuativa previo assenso dell'Amministrazione comunale)
	Superficie permeabile (SP):	35% della (ST)
	Altezza urbanistica (AU):	3 piani fuori terra
	Tipologia edilizia:	Palazzina
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta:	3.340 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione territoriale; la quota potrà essere assolta mediante cessione di aree, realizzazione di interventi o monetizzazione, secondo quanto previsto dall'art. 18 delle Norme di Attuazione, anche in forma combinata e previa definizione in sede attuativa)
	Destinazioni funzionali	
	Destinazione d'uso principale:	RL residenza libera
	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande T1 – uffici e studi professionali P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane,

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
definizione spaziale delle aree permeabili dovrà essere la massimizzazione del mantenimento delle unità ecosistemiche strutturali esistenti nelle aree oggetto di intervento trasformativo che già svolgono uno o più servizi sopra indicati e dovranno essere riconosciuti nella fase di definizione della proposta di intervento. Il mantenimento e la loro integrazione funzionale nella struttura insediativa complessiva permetteranno di garantire il raggiungimento delle prestazioni ecologiche richieste. Modalità attuative Le previsioni si attuano mediante interventi edilizi diretti.	con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni Incentivazione e compensazione È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c). Ulteriori disposizioni prescrittive In aggiunta agli obblighi di compensazione ex art 18 delle presenti Norme, l'attuazione dell'ambito è subordinata alla corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico. Tale contributo è da intendersi ulteriore e distinto rispetto agli oneri e agli obblighi compensativi previsti dalla disciplina vigente. Le modalità di corresponsione e destinazione saranno definite in sede di convenzione urbanistica.

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+2	0	-1	-1	+2	+2	0	-1	-1	0	+2

Considerazioni generali

L'intervento rientra nel più complesso sistema di trasformazioni che interessano il comparto urbano a sud di via Bergamo, finalizzato alla realizzazione di un mix funzionale che incrementi l'offerta residenziale e di

servizi annessi. Inoltre alla trasformazione è associato l'obbligo di partecipare alle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.

Le nuove edificazioni hanno come conseguenza un incremento di peso insediativo stimabile in 66 abitanti teorici che comporta un incremento dei reflui, dei rifiuti urbani, dei consumi idrici ed energetici, e delle emissioni inquinanti in atmosfera generate dal riscaldamento dei locali e dal traffico indotto, in un contesto, tuttavia, nel quale la maggior parte delle problematicità della componente aria sono di carattere esogeno e cumulativo.

La nuova trasformazione implica l'insorgenza di traffico indotto che comunque non si rileva possa creare problematiche di congestionamento locale, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante.

Per quanto concerne il suolo la trasformazione comporta la riqualificazione di un'area non residenziale con conseguente incremento della permeabilità.

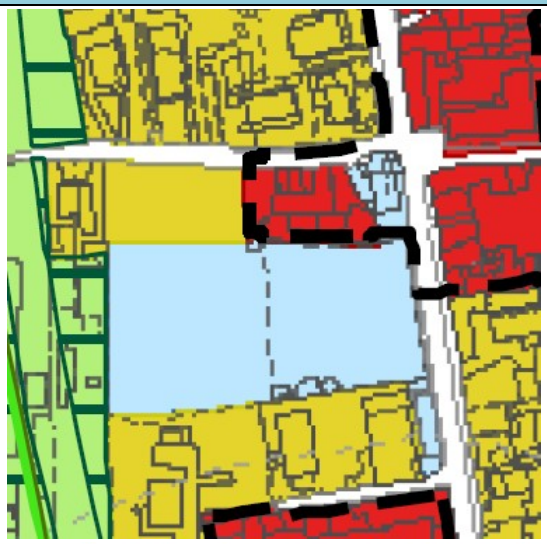
Dal punto di vista paesaggistico la trasformazione contribuisce alla qualificazione del comparto a sud di via Bergamo riqualificando un'area dismessa soggetta a rischio di degrado.

L'ambito non è interessato dalla presenza di elementi delle reti ecologiche sovralocali e comunale e la sua trasformazione non determina particolari pressioni sulle aree sorgenti di biodiversità o sulla funzionalità dei corridoi primari.

Non si rilevano elementi di rischio che incidano sull'ambito e la trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Dovrà essere valutata l'eventuale preservazione del verde esistente ai limiti del comparto, con particolare attenzione a quello posto ad est che diventerà parte della più ampia area verde lungo via della Costituzione che potrebbe essere a sua volta oggetto di interventi di potenziamento vegetazionale.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuti prevalentemente residenziali a bassa / media densità **Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi (verde urbano di previsione)**	**AdC.D – Area di completamento – via S. Maurizio**
 TESSUTI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI BASSA/MEDIA DENSITA' **AMBITI DISCIPLINATI DAL PIANO DEI SERVIZI** ZONE AS PER OPERE DI URBANIZZAZIONE ATTREZZATURE E IMPIANTI DI INTERESSE GENERALE Ic | INTERESSE COLLETIVO Is | ISTRUZIONE Sr | SERVIZI RELIGIOSI Es | EDILIZIA SOCIALE It | IMPIANTI TECNOLOGICI V | VERDE URBANO Pu | PARCHI URBANI P | PARCHEGGI	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
	L'obiettivo dell'intervento è il completamento residenziale dell'edificato
<u>Norme di riferimento</u>	<u>Parametri urbanistici</u>
Art. 20 - Tessuto prevalentemente residenziale a medio/bassa densità Gli ambiti del tessuto prevalentemente residenziale a medio-bassa densità comprendono aree con la possibilità di saturazione del lotto in ragione della capacità edificatoria riferita alla Superficie lorda (SL) esistente e all'indice di edificabilità fondiaria. Gli interventi sono altresì volti alla valorizzazione e al miglior utilizzo degli insediamenti e delle urbanizzazioni esistenti con l'obiettivo del miglioramento della qualità nelle funzioni residenziali, dei servizi, della accessibilità e di tutela di valori ambientali ed architettonici ove presenti. <u>Obiettivi</u> 1) Salvaguardia e valorizzazione dei caratteri urbani complessivi dell'ambiente urbano; 2) Mantenimento e tutela delle tipologie architettoniche degli edifici, con particolare riguardo al rapporto tra spazio edificato e spazio aperto. <u>Destinazioni d'uso</u>: La destinazione funzionale principale è la residenza. Parametri urbanistici ed edilizi a) Indice di edificabilità fondiaria (IF) = 0,35 mq/mq della Superficie fondiaria (SF); b) Altezza del fronte (Ar) massima fino a 7,50 metri; c) Superficie permeabile (SP): 1. 35% della superficie fondiaria in caso di nuova costruzione; 2. pari all'esistente e non in diminuzione, in caso di interventi di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione; 3. 40% della superficie fondiaria in caso di	Superficie territoriale (ST): 4.016,00 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata 1.610 mq Superficie coperta (SC): - Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 1.261 mq Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito: per parcheggi minimo 282 mq.; per area a verde minimo 2.071 mq = 2.353 mq > di 1.261 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzina Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (1.406 – 1.092) mq: 314 mq (o valore equivalente <u>Destinazioni funzionali</u> Destinazione d'uso principale: RL residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande T1 – uffici e studi professionali

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
ampliamento dell'esistente. Qualora il lotto non disponesse di una superficie permeabile nello stato di fatto, l'intervento di ampliamento è comunque consentito, senza il reperimento della stessa. Qualora, invece, la superficie permeabile esistente fosse inferiore alla percentuale indicata, dovrà esserne garantito il mantenimento senza alcuna riduzione quantitativa. Le superfici permeabili, che rimarranno libere all'interno dei comparti e dei lotti oggetto di trasformazione, dovranno rispondere a criteri di qualificazione ecologica: secondo le indicazioni quantitative dovranno essere strutturate a verde, con praterie in grado di favorire lo stoccaggio della CO2 nel suolo e con unità ecosistemiche funzionali all'infiltrazione delle acque meteoriche delle coperture. Eventuali ulteriori sistemi di drenaggio delle acque meteoriche dovranno essere realizzati facendo ricorso a soluzioni basate sulla natura (NBS Nature based Solutions). La distribuzione delle superfici permeabili previste dovrà essere per la maggior parte concentrata in una o poche unità, evitando, pertanto, la frammentazione in tante piccole unità che potrebbero non riuscire così a svolgere adeguatamente le funzioni richieste. Inoltre, il principio fondamentale da rispettare nella definizione spaziale delle aree permeabili dovrà essere la massimizzazione del mantenimento delle unità ecosistemiche strutturali esistenti nelle aree oggetto di intervento trasformativo che già svolgono uno o più servizi sopra indicati e dovranno essere riconosciuti nella fase di definizione della proposta di intervento. Il mantenimento e la loro integrazione funzionale nella struttura insediativa complessiva permetteranno di garantire il raggiungimento delle prestazioni ecologiche richieste. d) È ammesso il recupero dei sottotetti. <u>Modalità attuative</u> Le previsioni si attuano mediante interventi edilizi diretti.	<u>Incentivazione e compensazione</u> È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c). <u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u> La viabilità di accesso al comparto, configurandosi quale strada a fondo cieco, non è destinata alla presa in carico da parte dell'Amministrazione Comunale. La stessa dovrà essere realizzata a cura e spese del soggetto attuatore e potrà rimanere di proprietà privata, con eventuale assoggettamento a servitù di uso pubblico, secondo quanto definito in sede di convenzione urbanistica. La realizzazione della viabilità non dà luogo ad alcuno scomputo degli oneri di urbanizzazione né ad altre forme di compensazione.

<u>Effetti sulle componenti del contesto</u>

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	0	0	0	+1	+1	0	0	0	+3

<u>Considerazioni generali</u>

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento al peso insediativo da essi prodotto.

La localizzazione della superficie fondiaria a sud del comparto consente di dare maggior respiro all'area verde in continuità con quella di previsione lungo via Motta.

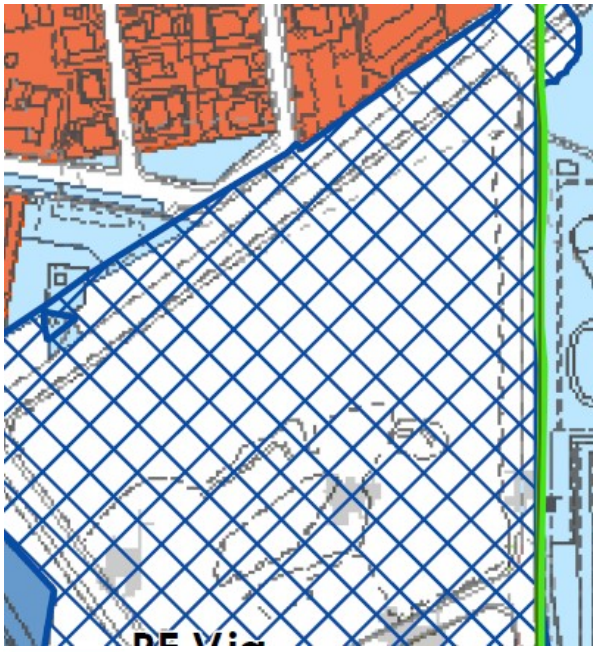
La partecipazione dell'ambito al riequilibrio territoriale consente inoltre di utilizzare la quota dovuta per interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale di livello comunale.

Come precisato nella relazione di accompagnamento alla Variante all'interno dell'ambito si prevede la possibilità di ampliare la disponibilità di spazi per residenza a favore della Onlus Centro Aiuto alla Vita (CAV), con vantaggi in termini di incremento dell'offerta di servizi a carattere sociale.

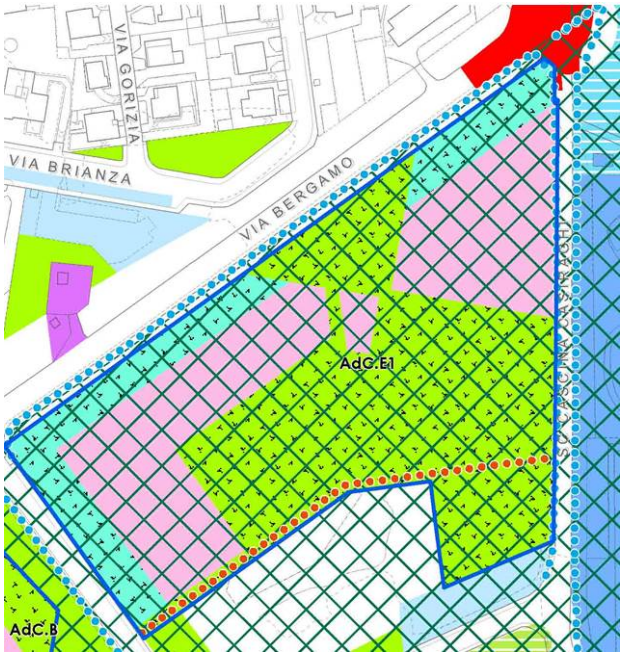
Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Sarebbe opportuno prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo estendendo la progettazione anche alla porzione esterna all'ambito che si sviluppa lungo via Motta, utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Piani Vigenti **PE Vig – Pratiche edilizie convenzionate**	**AdC.E1 – Area di completamento – via Bergamo**



PE Vig | PRATICHE EDILIZIE CONVENZIONATE



PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Obiettivi e indirizzi
Il Riferimento per l'ambito è il PII convenzionato nel 2016, attuativo dell'ambito Vimercate Sud – SP 2 – Comparto 2, previsto dal PGT 2011.	L'intervento è finalizzato al completamento dell'ambito non attuato, con separazione funzionale e attuativa dal restante comparto del PII (Convenzione urbanistica n 123926 di rep. n. 17575 progr del 18.11.2016), alla ristrutturazione urbanistica del comparto residuo, al riequilibrio tra sostenibilità economica e interesse pubblico, nonché alla semplificazione delle modalità attuative mediante strumenti edilizi diretti convenzionati. L'ambito è disciplinato ai sensi dell'art. 93, comma 1-ter, lett. b) della Legge Regionale Lombardia 12/2005.
	Parametri urbanistici
In ottemperanza alle indicazioni della scheda di PGT, il PII attuativo dell'ambito prevedeva un mix funzionale di residenza, terziario e commercio.	Superficie territoriale (ST): 25.436,00 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata: Residenza= 9.356 mq; Commercio = 97 mq; Tot= 9.453 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 7.329 mq; 100% commercio = 97 mq; Tot mq= 97 + 7.329 mq= 7.426 mq Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito: per parcheggi minimo 3.908 mq.; per area a verde minimo 12.612 mq = 16.520 mq > di 7.426 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): A piani 16 max + pilotis; B piani 5 max + pilotis Tipologia edilizia: Torre/palazzine Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (8.903 – 9.094) mq = - 191, 4 mq: Non dovuta (quota integralmente assolta)
	Destinazioni funzionali
	Destinazione d'uso principale: RL residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) T1 – uffici e studi professionali; C1 – esercizi di vicinato; C4 – attività di somministrazione

Superficie territoriale (mq)		125.145	
Standard urbanistico minimo		dovrà essere assicurata una dotazione minima di area standard pari a 18 mq per abitante, fatta salva un'ulteriore quota definita all'interno del piano dei servizi	
Funzioni ammesse e Slp max da Ipq max	Res L	si	6.257
	Res C	si	5.006
	T/D	si	3.754
	Comm.	si	10.012
	Ricettivo	no	
	cult/san	no	
	sportive	no	
	spettacolo	no	
	Produtt.	no	
Slp (mq) max complessivi da Ipq max + Itr max		37.544	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	di alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
	Incentivazione e compensazione
	Non sono previste incentivazioni ex art 19 delle presenti norme di attuazione. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
	Ulteriori disposizioni prescrittive
	1) Rapporto con il PII vigente Le previsioni della presente scheda acquisteranno efficacia dopo stipulata la convenzione del Permesso di Costruire 2) Trasformazione d'uso e contributo straordinario La trasformazione della destinazione d'uso prevista nel PII sopra citato, da direzionale a residenziale, è subordinata al riconoscimento, a favore del Comune, di un contributo straordinario. Tale contributo è determinato: • nella misura del 50% della plusvalenza generata dalla variazione urbanistica; • ai sensi dell'art. 16 del DPR 380/2001 e della normativa vigente in materia. La determinazione della plusvalenza sarà effettuata mediante perizia giurata, redatta da tecnico abilitato incaricato dall'Amministrazione comunale, con oneri a carico della proprietà. Il riconoscimento del contributo straordinario costituisce condizione per il rilascio del titolo abilitativo. 3) Modalità attuativa e convenzionamento L'attuazione degli interventi è subordinata al rilascio di Permesso di Costruire Convenzionato. La convenzione dovrà principalmente disciplinare, tra l'altro: • la corresponsione del contributo straordinario di cui

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	predetto punto 3) • gli eventuali obblighi residui derivanti dal PII originario; • le opere di urbanizzazione eventualmente necessarie; • il contributo compensativo ex art 18 delle presenti Norme di PGT 4) Credito urbanistico e modalità di compensazione Il credito urbanistico derivante dall'attuazione del Programma Integrato di Intervento potrà essere oggetto di compensazione totale o parziale. A tal fine è ammessa, quale modalità compensativa a titolo di obbligazione urbanistica, la cessione gratuita al Comune di una porzione dell'area individuata come SV4, per una superficie indicativa pari a circa mq 3.000, da qualificarsi come area fabbricabile di cui alla successiva scheda d'ambito "AdC E2" La cessione dell'area è finalizzata al soddisfacimento di interessi pubblici, ivi compresa la possibilità di utilizzo quale ambito di atterraggio di diritti edificatori o crediti edilizi. 5) Opere pubbliche di interesse generale Nell'ambito dell'attuazione delle previsioni della presente scheda, è previsto che il soggetto attuatore concorra alla realizzazione delle opere pubbliche di interesse generale afferenti al comparto. In particolare, dovranno essere previste, quali opere prioritarie: • la realizzazione di un parcheggio pubblico in via degli Atleti; • la realizzazione di una rotatoria stradale in via degli Atleti. 6) Modalità di realizzazione e imputazione economica Le opere di cui al precedente comma potranno essere realizzate: • a scomputo degli oneri di urbanizzazione, ai sensi della normativa vigente; • ovvero nell'ambito di meccanismi di compensazione urbanistica o di altri istituti previsti dalle Norme di Attuazione del PGT, qualora applicabili all'intervento; e secondo modalità da definirsi in sede di titolo abilitativo convenzionato. 7) Definizione progettuale e priorità La localizzazione, le caratteristiche tecniche e dimensionali delle opere sopra indicate, nonché le relative priorità di realizzazione, saranno definite dall'Amministrazione comunale in sede di approvazione dei progetti attuativi e dei relativi titoli edilizi convenzionati. L'Amministrazione comunale potrà altresì individuare eventuali ulteriori opere ritenute necessarie per il corretto inserimento urbanistico e infrastrutturale dell'ambito.
	8) Opere di urbanizzazione a servizio del comparto Restano in ogni caso a carico dei soggetti attuatori: • tutte le opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie al funzionamento del comparto; • le opere di adeguamento e completamento delle infrastrutture esistenti, in relazione al nuovo assetto urbanistico derivante dagli interventi previsti. Tali opere saranno definite in sede di Permesso di Costruire Convenzionato, sulla base del progetto complessivo di assetto urbano

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	+9

Considerazioni generali

La ridefinizione del comparto in senso prevalentemente residenziale e la riduzione della capacità edificatoria si pongono in linea con i trend demografici locali e con la presenza nel contesto circostante di attività commerciali di rilevante dimensione.

Ciò comporta un miglioramento in tutte le componenti dipendenti dal carico insediativo.

Alla trasformazione è associata la partecipazione alla realizzazione di un parcheggio pubblico in via degli atleti che incrementi gli offerti di spazi per la sosta nell'ambito delle attrezzature sportive ed aggregative presenti nell'intorno.

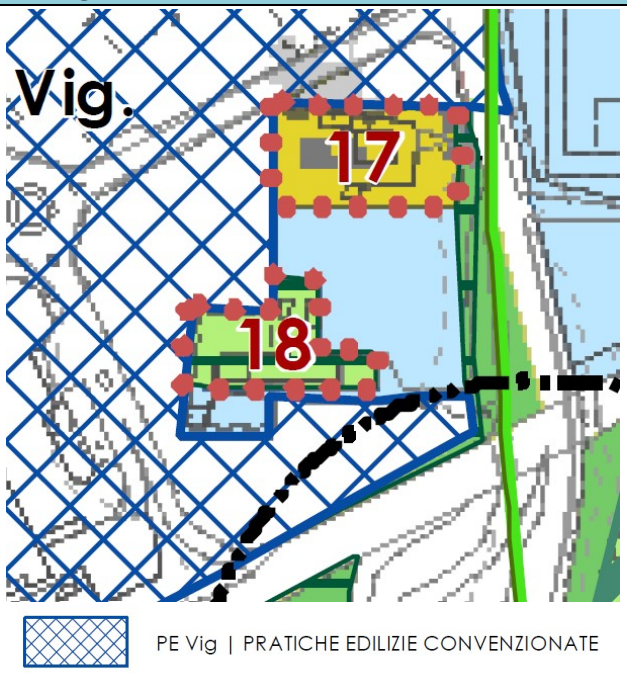
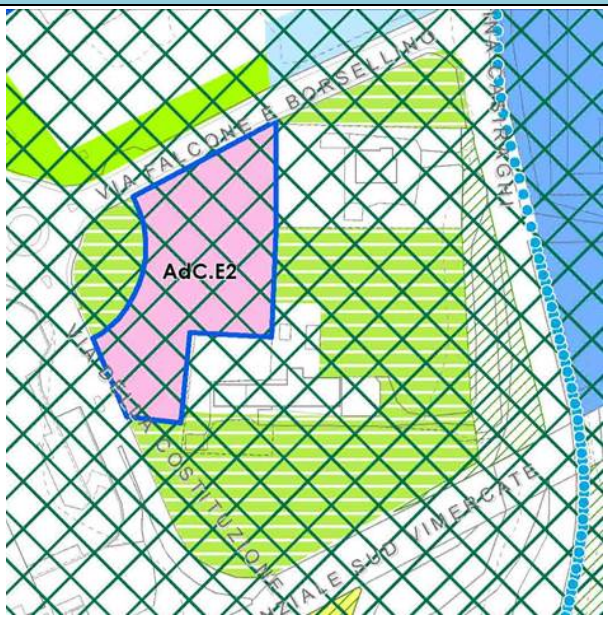
La ridefinizione residenziale del comparto e l'incremento delle aree verdi di cessione consentono di migliorare gli impatti in termini paesaggistici della previsione.

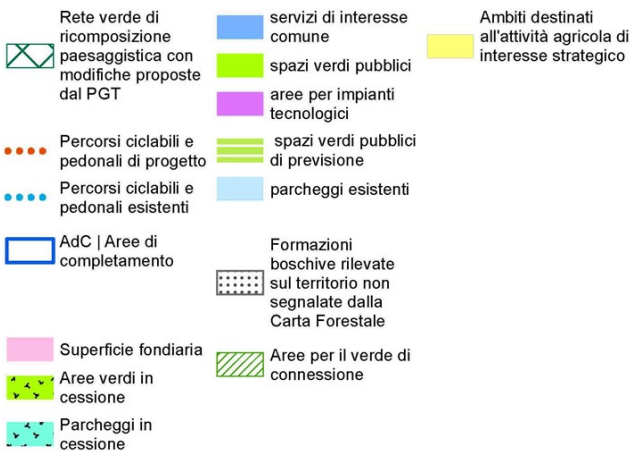
L'ambito è interessato dalla presenza di elementi di II livello della RER la cui funzionalità è stata già ridotta dalla realizzazione della tangenziale sud di Vimercate. E' stata incrementata la quantità di aree verdi di cessione che possono partecipare della rete verde locale rafforzando la funzionalità degli elementi delle reti ecologiche.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si dovrebbe privilegiare l'accesso al comparto dalle vie della Costituzione e/o del Buraghino evitando connessioni dirette con via Bergamo.

Sarebbe opportuno prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione, e una progettazione integrata con quella posta ad est dell'ambito AdC E2, al fine di ottenere un'efficace sistema di connessione con le aree verdi poste in territorio agricolo a sud della tangenziale sud.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Piani Vigenti **PE Vig – Pratiche edilizie convenzionate**	**AdC E2 – Ambito di compensazione urbanistica**
	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	
	Obiettivi e indirizzi
Il Riferimento per l'ambito è il PII convenzionato nel 2016, attuativo dell'ambito Vimercate Sud – SP 2 – Comparto 2, previsto dal PGT 2011. In ottemperanza alle indicazioni della scheda di PGT, il PII attuativo dell'ambito prevedeva un mix funzionale di residenza, terziario e commercio.	L'obiettivo dell'ambito è: • il completamento urbanistico della porzione non attuata dell'ex PII Vimercate Sud SP2 – comparto 2 - SV4 (Convenzione urbanistica n. 123926 di rep. n. 17575 progr. del 18.11.2016). La cessione dell'area è ammessa quale modalità alternativa di assolvimento degli obblighi convenzionali del predetto PII, anche in relazione ai meccanismi di compensazione disciplinati nell'ambito AdC.E1, secondo modalità e condizioni da definirsi in sede convenzionale, nel rispetto dei principi di congruità ed equilibrio economico e in coerenza con le finalità di riequilibrio urbanistico perseguite dall'Amministrazione comunale; • l'acquisizione al patrimonio comunale di un'area strategica, funzionale al perseguimento di obiettivi di interesse pubblico, anche con riferimento alla gestione e possibile ricollocazione di diritti edificatori, nonché alla realizzazione di interventi di edilizia residenziale convenzionata e/o pubblica; L'attuazione dell'ambito è subordinata alla cessione al Comune dell'intera superficie territoriale, quale prestazione compensativa straordinaria a titolo di obbligazione urbanistica. Le modalità attuative, nonché la definizione degli aspetti economici e delle eventuali misure compensative, saranno disciplinate mediante apposita convenzione urbanistica. La capacità edificatoria dell'ambito, pur essendo propria e autonoma, può essere utilizzata, ove necessario e previa verifica e riconoscimento da parte dell'Amministrazione comunale, anche ai fini dell'assorbimento di diritti edificatori riconducibili alla previgente disciplina urbanistica, secondo modalità e condizioni da definirsi in sede convenzionale. Eventuali quote residue di edificabilità potranno essere attuate mediante intervento diretto o convenzionato, secondo le modalità definite dall'Amministrazione comunale.

Superficie territoriale (mq)		125.145	
Standard urbanistico minimo		dovrà essere assicurata una dotazione minima di area standard pari a 18 mq per abitante, fatta salva un'ulteriore quota definita all'interno del piano dei servizi	
Funzioni ammesse e Slp max da Ipq max	Res L	si	6.257
	Res C	si	5.006
	T/D	si	3.754
	Comm.	si	10.012
	Ricettivo	no	
	cult/san	no	
	sportive	no	
	spettacolo	no	
	Produtt.	no	
Slp (mq) max complessivi da Ipq max + Itr max		37.544	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
	Parametri urbanistici	
	Superficie territoriale (ST):	2.758,00 mq
	Indice territoriale (IT):	-
	Superficie Lorda (SL) assegnata	2.500 mq
	Dotazione territoriale minima di aree per servizi:	47 mq * entità abitative = 1.958 mq
	Aree per servizi da reperire in attuazione	1.958 mq
	Superficie permeabile (SP):	35% della (ST)
	Altezza urbanistica (AU):	4 piani fuori terra + pilotis
	Tipologia edilizia:	Torre/palazzina
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta	965,3 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione territoriale)
	Destinazioni funzionali	
	Destinazione d'uso principale:	RL residenza libera
	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande T1 – uffici e studi professionali P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
	Incentivazione e compensazione	
	Non sono previste incentivazioni ex art 19 delle presenti norme di attuazione. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica.	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
	Ulteriori disposizioni prescrittive
	1) Con riferimento alle misure di compensazione previste per la Rete Verde di cui alle Norme del P.T.C.P., si rimanda alle norme vigenti in materia. 2) In sede di attuazione, mediante progetto edilizio e convenzionamento, saranno definiti in dettaglio i parametri urbanistici ed edilizi non espressamente disciplinati dalla presente scheda, nel rispetto delle Norme di Attuazione del PGT e secondo criteri di qualità urbanistica, inserimento nel contesto e coerenza con l'assetto insediativo dell'ambito.

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	0	0	+1	+1	+1	0	0	0	+4

Considerazioni generali

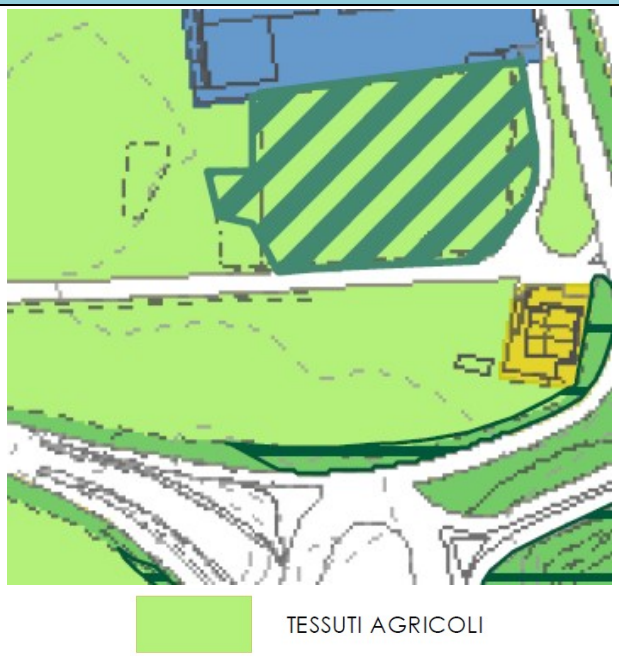
L'ambito, già parte di un PII approvato, viene ridefinito al fine di accogliere volumetrie a carattere prevalentemente residenziale con possibile realizzazione di interventi di edilizia residenziale convenzionata e/o pubblica.

La ridefinizione residenziale del comparto e l'incremento di aree verdi consentono di migliorare gli impatti in termini paesaggistici della previsione.

L'ambito è interessato dalla presenza di elementi di II livello della RER la cui funzionalità è stata già ridotta dalla realizzazione della tangenziale sud di Vimercate. E' prevista all'esterno dell'ambito la realizzazione di aree verdi che possono partecipare della rete verde locale incrementando la funzionalità degli elementi delle reti ecologiche.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

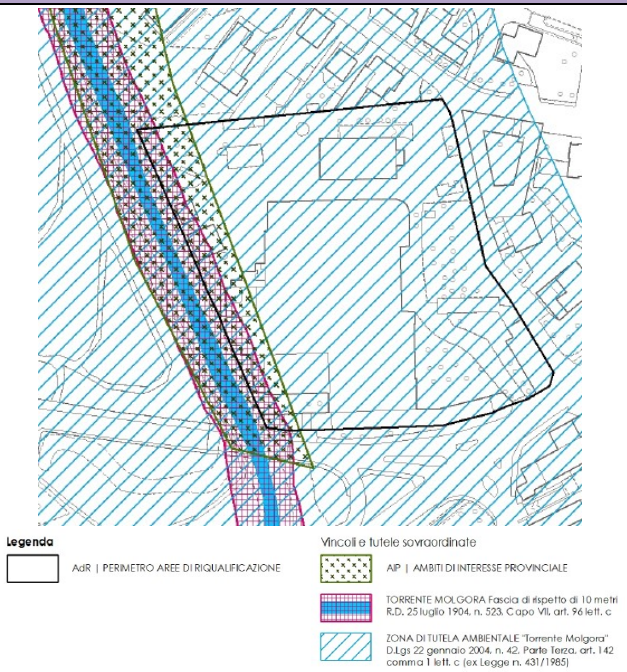
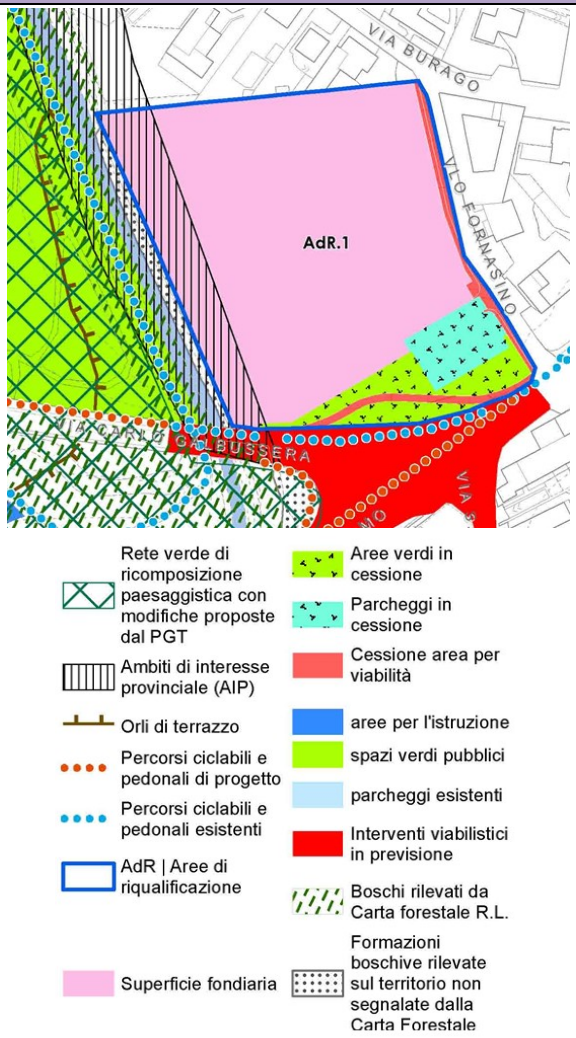
Sarebbe opportuno prevedere una progettazione integrata delle aree verdi di previsione con quella posta nell'ambito AdC E1, al fine di ottenere un'efficace sistema di connessione con le aree verdi poste in territorio agricolo a sud della tangenziale sud, utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuti agricoli	**AdC.G – Area di completamento – via Fiorbellina**
 	
Norme di riferimento	Obiettivi e indirizzi
Art. 28 - Tessuti agricoli Le aree ricadenti all'interno del presente articolo ricomprendono gli ambiti destinati all'agricoltura in cui risultano già insediate e possono essere insediate nuove strutture produttive agricole e zootecniche; le aree che esercitano un ruolo complementare agli insediamenti agricoli e zootecnici mediante la coltivazione delle superfici agrarie, sia nella forma di colture estensive ed intensive sia nella forma della conduzione di attività di orticoltura e zootecnia; le aree a vivaio con impianto in terreno naturale o in vaso. Sono inoltre individuati gli edifici sparsi non agricoli o non più funzionali alla agricoltura, come appositamente individuate nella tavola delle Previsioni di piano. Sono ammessi solo interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e restauro e	L'obiettivo dell'intervento è il completamento di un comparto edificatorio a destinazione terziario-commerciale, mediante la riproposizione dei contenuti di un piano attuativo già approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 11 del 27/01/2020 e disciplinato da convenzione urbanistica sottoscritta in data 30/09/2020 (rep. n. 20603 – racc. n. 121791) Parametri urbanistici Superficie territoriale (ST): 9.681,37 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata 6.720,19 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 6.720,19 mq (già assolta in conformità alla convenzione urbanistica)

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
risanamento conservativo con mantenimento della funzione insediata, oltre i cambi di destinazione verso gli usi agricoli. Obiettivi 1) Connessione delle aree a verde urbano ed extraurbano attraverso l'implementazione della Rete Ecologica Comunale con le previsioni della Rete Ecologica Regionale e della Rete Ecologica Provinciale; 2) Elaborare una normativa unitaria per il tessuto agricolo extraurbano; 3) Valorizzare e potenziare il sistema di aree agricole aventi funzioni ecologiche, anche all'interno del tessuto urbano consolidato attraverso il sistema del verde di tipo V1, V2, V3 e V4, con le seguenti prescrizioni: - divieto di installare recinzioni o strutture vegetali di mascheramento (es. siepi ornamentali) lungo i margini e all'interno delle aree di tipo V1, V2, V3 e V4, che contribuiscono nel loro complesso alla implementazione, formazione e consolidamento delle reti ecologiche e alla fruibilità paesaggistica di rilevanza comunale, in quanto le suddette barriere provocano una frammentazione della continuità ecosistemica e percettiva esistente; - convenzionamento/atto unilaterale o altre forme di accordo con i competenti uffici comunali per la gestione dell'impianto arboreo esistente o di nuova formazione da parte degli aventi titolo a svolgere l'attività agricola, al fine di soddisfare la sostenibilità ecologica e la fruizione paesaggistica di rilevanza comunale.	Aree per servizi da reperire in attuazione	In conformità all'art. 4 della convenzione urbanistica
	Area in cessione extra ambito	In conformità all'art. 5 della convenzione urbanistica
	Superficie permeabile (SP):	30% della (ST)
	Altezza urbanistica (AU):	4 piani fuori terra
	Tipologia edilizia:	A padiglione e altri edifici da definire
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta	Non si applica
	Destinazioni funzionali	
	Destinazione d'uso principale:	T1, T2, T3 Terziario C2 – Commerciale (la destinazione commerciale si intende alimentare e non alimentare fino a 1.500 mq. max di superficie di vendita)
	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane
	Incentivazione e compensazione	
	Non sono ammessi meccanismi di incentivazione e premialità	
	Ulteriori disposizioni prescrittive	
	È ammessa la realizzazione di un massimo di due fabbricati distinti; in tal caso dovrà essere garantita coerenza compositiva, materica e tipologica tra gli edifici, al fine di assicurare un corretto inserimento urbanistico e paesaggistico. È prevista, a scomputo oneri, la riqualificazione della sede stradale di via Fiorbellina, comprensiva della realizzazione di marciapiedi, parcheggi, impianto di pubblica illuminazione e sottoservizi, in conformità alla convenzione urbanistica vigente.	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Considerazioni generali										
Viene recepito e riproposto dalla Variante l'assetto dell'ambito derivante da un Piano Attuativo previgente approvato nel 2020 e convenzionato nel medesimo anno.										
Indicazioni per la riduzione delle pressioni										
-										

10.3 Ridefinizione delle Aree di Riqualificazione

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AdR.1 - Area di riqualificazione Vimercate – via Galbussera	**AdR.1 – Area di riqualificazione – via Galbussera**
	
Obiettivi e indirizzi	Obiettivi e indirizzi
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica e ambientale dell'area dismessa ex-Barbour.	L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica e ambientale dell'area dismessa ex-Barbour.
Parametri urbanistici	Parametri urbanistici
Superficie territoriale (ST): 14.345,00 mq Indice territoriale (IT): 0,64 mq/mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 6 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzine	Superficie territoriale (ST): 14.338,00 mq Indice territoriale (IT): 0,64 mq/mq Superficie Lorda (SL) derivante da indice 9.176 mq Superficie coperta (SC): - Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 7.188 mq Aree per servizi da reperire in attuazione: Interne all'ambito: per parcheggi minimo 742 mq.; per area a verde minimo 1.368 mq

PGT vigente		PROPOSTA DI VARIANTE	
			= 2.110 mq < di 7.188 mq (La quota residua di dotazione territoriale potrà essere assolta mediante monetizzazione, ovvero, in alternativa, mediante reperimento di ulteriori aree per servizi, anche attraverso diversa soluzione planivolumetrica, da definire in sede attuativa previo assenso dell'Amministrazione comunale)
		Superficie permeabile (SP): Altezza urbanistica (AU): Tipologia edilizia: Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta:	35% della (ST) 7 piani fuori terra Palazzine 5.020 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione territoriale la quota potrà essere assolta mediante cessione di aree, realizzazione di interventi o monetizzazione, secondo quanto previsto dall'art. 18 delle Norme di Attuazione, anche in forma combinata e previa definizione in sede attuativa)
<u>Destinazioni funzionali</u>		<u>Destinazioni funzionali</u>	
Destinazione d'uso principale: Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	RL – residenza libera 100% T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande	Destinazione d'uso principale: Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	RL – residenza libera 100% T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane,

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
Incentivazione e compensazione	Incentivazione e compensazione
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente dell'art. 34 delle Norme del PTCP	1. Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente delle Norme del PTCP. 2. Opere pubbliche prescrittive: - Definizione di un assetto viabilistico ottimizzato in corrispondenza dell'ambito "Ex Barbour", dell'innesto di vicolo Fornasino su via Galbussera e della via Fornasino, supportata da uno specifico studio di traffico e mobilità esteso al contesto di riferimento, volto a individuare le soluzioni più idonee di riorganizzazione e adeguamento della viabilità esistente. - pista ciclopedonale da realizzarsi solo all'interno del comparto AdR.1; - allargamento della via Fornasino e formazione di idonei parcheggi; - parcheggio pubblico non minore di 700 mq - area verde lungo il fronte di via Galbussera; - marciapiede perimetrale al comparto lungo i fronti liberi, di via Galvussera e Vicolo Fornasino - possibilità di recintare per motivi di sicurezza l'area privata con la garanzia di lasciare la massima permeabilità visiva; - la localizzazione dell'edificazione dovrà essere sviluppata esclusivamente lungo i tre fronti

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	perimetrali urbani, diversi dal fronte sul Molgora 3. Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità; 4. Dovrà essere prevista una fascia a verde lungo il Torrente Molgora, destinata a garantire la permeabilità e la funzionalità ecologica dell'ambito. La superficie permeabile dovrà essere preferibilmente concentrata in tale fascia, in misura indicativamente pari al 70%, mentre la restante quota potrà essere distribuita all'interno del comparto in coerenza con la soluzione progettuale, purché finalizzata al miglioramento delle prestazioni ecologiche complessive Le restanti aree permeabili dovranno essere strutturate esclusivamente con ecosistemi funzionali ai seguenti servizi - regolazione delle acque meteoriche (tramite unità vegetazionali associate a sistemi di drenaggio urbano sostenibile - SUDS); - contenimento dell'isola di calore (tramite densi impianti arborei di specie autoctone ai lati delle viabilità e lungo i fronti perimetrali del comparto, nonché tra gli stalli di sosta dei parcheggi); 5. Si richiede, in fase attuativa, uno studio idraulico di dettaglio, anche mediante modellazione idrologico idraulica sito specifica, con l'obiettivo di verificare in modo puntuale le effettive condizioni di pericolosità e rischio, da cui potrà essere proposta una conseguente revisione della perimetrazione e della classificazione del rischio idrogeologico
<u>Opere pubbliche prescrittive</u>	
1. realizzazione della rotatoria tra via Galbussera e via Bergamo; 2. passerella pedonale sul torrente Molgora; 3. pista ciclopedonale quale congiungente tra la frazione di Moriano e la via Terraggio Molgora da realizzarsi solo all'interno del comparto AdR.1; 4. allargamento della via Fornasino; 5. parcheggio pubblico 2.000 mq. 6. piazzetta pubblica 7. marciapiede perimetrale al comparto 8. divieto di recinzione per garantire la massima permeabilità; 9. La riqualificazione dell'intersezione tra la via Galbussera e via Bergamo dovrà essere progettata garantendo livelli di servizio adeguati in funzione sia dell'accessibilità alle nuove funzioni previste nel comparto, sia di scorrimento del traffico lungo gli assi viabilistici interessati; 10. La localizzazione dell'edificazione dovrà essere	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
sviluppata esclusivamente lungo il fronte del tessuto urbano edificato già esistente individuabile nella parte orientale del comparto; 11. Dovrà essere prevista una fascia libera a verde lungo il Torrente Molgora, pari ad almeno al 70% della superficie permeabile richiesta. La restante parte dovrà essere sviluppata in base alla soluzione progettuale ma esclusivamente in funzione delle prestazioni ecologiche nel seguito indicate. La porzione lungo il torrente Molgora dovrà essere destinata alla ricostruzione della fascia morfoattiva del corso d'acqua e al contestuale potenziamento dell'ambito ecosistemico ripariale e retroripariale; il nuovo ambito ecostrutturale lungo il Molgora potrà essere integrato anche da funzioni fruitive per la popolazione. Le restanti aree permeabili, previste nella porzione del progetto di insediamento a est della precedente, dovranno essere strutturate esclusivamente con ecosistemi funzionali ai seguenti servizi: - regolazione delle acque meteoriche (tramite unità vegetazionali associate a sistemi di drenaggio urbano sostenibile - SUDS); - contenimento dell'isola di calore (tramite densi impianti arborei di specie autoctone ai lati delle viabilità e lungo i fronti perimetrali del comparto, nonché tra gli stalli di sosta dei parcheggi); - supporto alla impollinazione (tramite praterie polispecifiche di specie vegetali attrattive per l'invertebratofauna).	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	+1	0	0	0	0	0	+3

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto in termini di abitanti teorici insediabili.

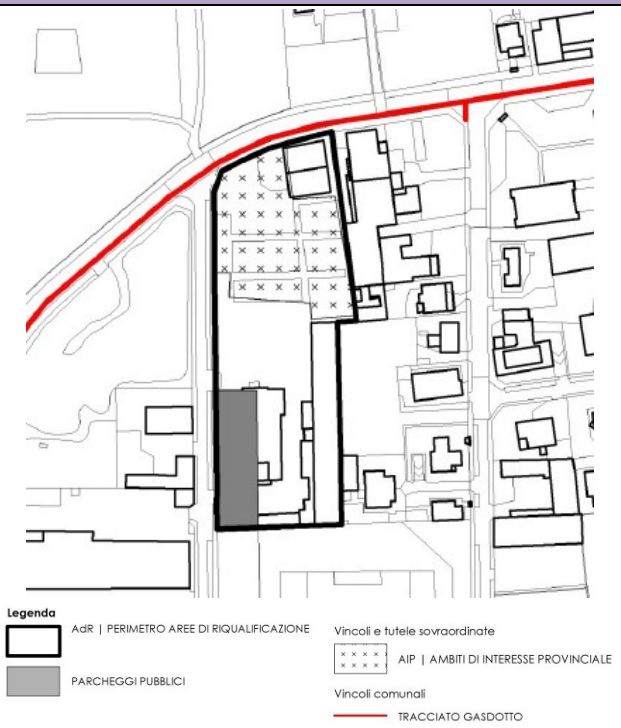
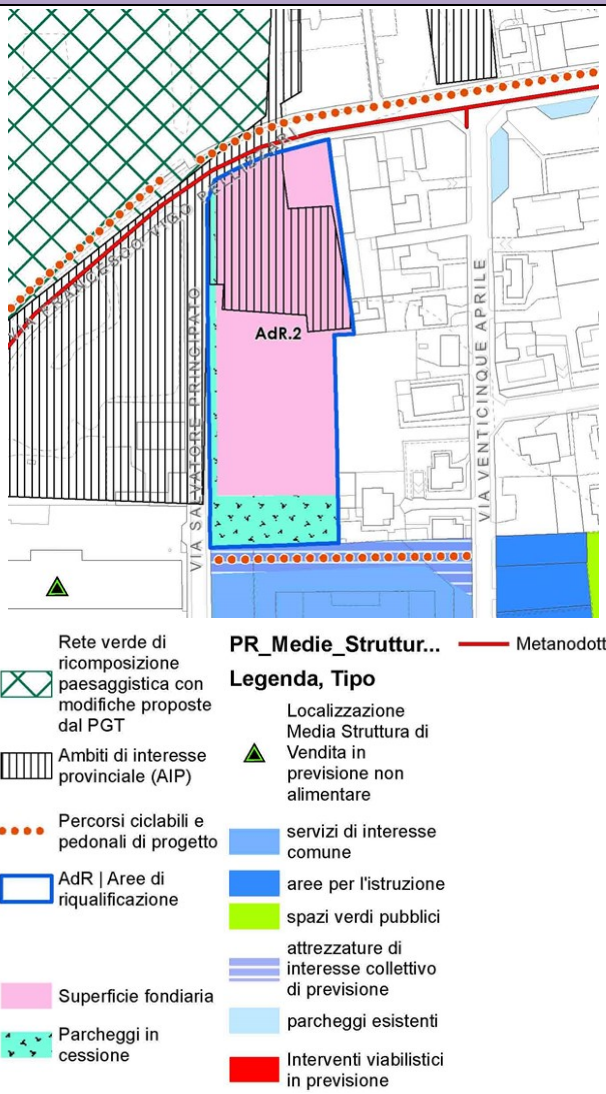
Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con aggiunta dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

L'aumento dell'altezza massima degli edifici consente di incrementare la quota di superficie permeabile.

Con riferimento alle prescrizioni si ritiene migliorativa l'indicazione di affidare il riassetto viabilistico attorno all'ambito ad uno specifico studio di traffico.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'attenzione da riservarsi al rapporto con gli ambiti di valore ambientale-architettonico individuati dalla tavola di Piano delle Regole nei pressi dell'ambito di riqualificazione.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
AdR.2 - Area di riqualificazione Vimercate – via XXV Aprile	**AdR.2 – Area di riqualificazione – via Principato**
	
<u>Obiettivi e indirizzi</u>	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica di un'area sottoutilizzata compresa nel tessuto urbano consolidato	L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione urbanistica di un'area sottoutilizzata compresa nel tessuto urbano consolidato
<u>Parametri urbanistici</u>	<u>Parametri urbanistici</u>
Superficie territoriale (ST): 7.258,00 mq Indice territoriale (IT): 0,25 mq/mq Sup. minima per servizi: 47 mq/ab Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 3 piani fuori terra Tipologia edilizia: Villette mono/bifamiliari e/o palazzine	Superficie territoriale (ST): 7.254,00 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata 2.200 mq Superficie coperta (SC): - Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 1.723 mq Aree per servizi da reperire in attuazione Interne all'ambito: per parcheggi 1.247 mq.; < di 1.723 mq (La quota residua di dotazione territoriale potrà

PGT vigente		PROPOSTA DI VARIANTE	
			essere assolta mediante monetizzazione, ovvero, in alternativa, mediante reperimento di ulteriori aree per servizi, anche attraverso diversa soluzione planivolumetrica, da definire in sede attuativa previo assenso dell'Amministrazione comunale)
		Superficie permeabile (SP): Altezza urbanistica (AU): Tipologia edilizia: Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta:	35% della (ST) 3 piani fuori terra Villette mono/bifamiliari e/o palazzine 2.539 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione territoriale la quota potrà essere assolta mediante cessione di aree, realizzazione di interventi o monetizzazione, secondo quanto previsto dall'art. 18 delle Norme di Attuazione, anche in forma combinata e previa definizione in sede attuativa)
<u>Destinazioni funzionali</u>		<u>Destinazioni funzionali</u>	
Destinazione d'uso principale:	RL – residenza libera 50% e RC – residenza convenzionata 50%	Destinazione d'uso principale:	RL – residenza libera 50% e RC – residenza convenzionata 50%
Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato S1 – Servizi ricettivi e di ristoro	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	T1 – uffici e studi professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande S1 – Servizi ricettivi e di ristoro P1 – servizi alla

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
Incentivazione e compensazione	Incentivazione e compensazione
È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 5 delle "Definizioni e disposizioni comuni"	È ammesso un incentivo fino al 15% e fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
Ulteriori disposizioni prescrittive	Ulteriori disposizioni prescrittive
Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente dell'art. 34 delle Norme del PTCP	1. Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente delle Norme del PTCP. 2. Realizzazione e cessione di area a parcheggio lungo la via Principato, 3. Realizzazione di un collegamento ciclopedonale extra-comparto su aree di proprietà comunale tra la via Principato e la via XXV Aprile di circa 1.076 mq 4. Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità;
Ulteriori disposizioni e indicazioni	
Realizzazione e cessione di area a parcheggio lungo la via Principato, come indicato in planimetria, di almeno 860,00 mq	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	+2

Considerazioni generali

Rispetto al PGT 2024 non vengono mutati nella sostanza i parametri urbanistici afferenti l'ambito, con particolare riferimento alla SL assegnata e, di conseguenza, al peso insediativo da esso prodotto in termini di abitanti teorici insediabili.

Viene ampliata la gamma delle funzioni compatibili insediabili con aggiunta delle attività di somministrazione di alimenti e bevande e dei servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, elementi che contribuiscono alla qualificazione dell'ambito urbano in termini di servizi offerti alla popolazione residente.

Viene introdotto l'obbligo di realizzare un percorso ciclopedonale a sud del comparto tra le vie Principato e XXV Aprile con vantaggi in termini di promozione della mobilità dolce.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

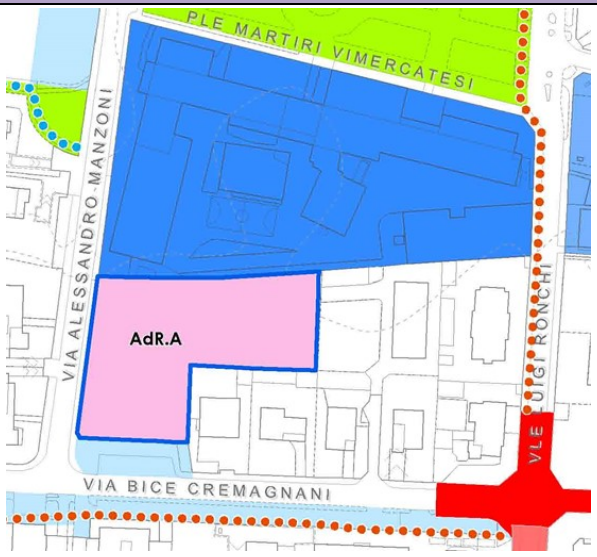
Le edificazioni dovranno essere preferibilmente localizzate nella porzione meridionale dell'ambito potendosi realizzare un'area verde pertinenziale a nord che segni la transizione tra l'area urbana e le aree agricole che si estendono a nord di via Pellizzari, anche in coerenza con la presenza di un AIP.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi (servizi per l'istruzione)	**AdR.A – Via Cremagnani**

AMBITI DISCIPLINATI DAL PIANO DEI SERVIZI

ZONE AS PER OPERE DI URBANIZZAZIONE ATTREZZATURE E IMPIANTI DI INTERESSE GENERALE

Ic | INTERESSE COLLETIVO
Is | ISTRUZIONE
Sr | SERVIZI RELIGIOSI
Es | EDILIZIA SOCIALE
It | IMPIANTI TECNOLOGICI
V | VERDE URBANO
Pu | PARCHI URBANI
P | PARCHEGGI



PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Obiettivi e indirizzi
L'ambito comprende una sede dell'Istituto di Istruzione Superiore Virgilio Floriani, localizzata immediatamente a sud della Scuola Secondaria di I grado dell'IC Manzoni.	L'ambito riguarda un intervento di trasformazione urbanistica fondato su un meccanismo di compensazione tra aree non contigue, entrambe di proprietà del medesimo soggetto attuatore. In particolare, a fronte della cessione al Comune di un'area sita in via Fleming, attualmente destinata a servizi, finalizzata alla realizzazione di interventi di interesse pubblico, tra cui edilizia residenziale sociale e attrezzature istituzionali, è prevista la trasformazione a fini residenziali dell'area sita in via Bice Cremagnani.
	Parametri urbanistici
	Superficie territoriale complessiva (ST): 3.623,00 mq Indice fondiario (IF) - Superficie Lorda (SL) assegnata 3.600 mq Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 2.820 mq Aree per servizi da reperire in attuazione e riferiti al lotto della Strada comunale della Roveda foglio 54 mapp. 340 (parte) e 341 vedi scheda AdC.A Sociale 6.138 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 4 piani fuori terra Tipologia edilizia: Palazzine Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (1.268 – 3.318) mq = - 2.050 mq: Non dovuta (quota integralmente assolta)
	Destinazioni funzionali
	Destinazione d'uso principale: RL – Residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: T1 – uffici e studi

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	(fino al 30% della SL max realizzabile) professionali C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni
	<u>Incentivazione e compensazione</u>
	Non sono ammessi meccanismi di incentivazione urbanistica né premialità edificatorie di cui all'articolo 19 delle presenti norme, in quanto la capacità edificatoria assegnata è ritenuta congrua e proporzionata alle caratteristiche del contesto territoriale. Con riferimento alle misure di compensazione si applica l'art. 18 delle presenti norme di attuazione
	<u>Ulteriori disposizioni prescrittive</u>
	a) Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità b) Le alberature esistenti che dovessero essere coinvolte nella realizzazione del comparto dovranno essere trapiantate all'interno del comparto o in aree pubbliche messe a disposizione del Comune o sostituite con gli stessi criteri nella misura di tre nuove piante per ognuna che si fosse reso necessario abbattere; c) In ragione dello specifico interesse pubblico costituito dalla realizzazione / acquisizione dell'area di via Fleming per attrezzature sociali e di interesse generale, il Comune può promuovere, anteriormente al perfezionamento dello strumento attuativo, la stipula con la proprietà di uno specifico accordo urbanistico, atto d'obbligo o atto equivalente, avente ad oggetto la cessione anticipata gratuita dell'area individuata in elaborato foglio 54 mapp. 340 (parte) e 341, nei limiti della quota di dotazioni territoriali e di servizi riferibile all'ambito. Tale cessione anticipata è considerata a tutti gli

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	effetti adempimento delle obbligazioni urbanistiche previste dalla presente scheda e sarà imputata agli obblighi di cui all'articolo 19 e alle dotazioni territoriali previste. Tutte le spese connesse al trasferimento della proprietà, ivi comprese quelle notarili, fiscali e accessorie, sono integralmente a carico del soggetto attuatore, anche nel caso di cessione anticipata. d) Le modalità operative, i tempi e le condizioni della cessione sono disciplinati mediante apposito protocollo d'intesa e/o convenzione urbanistica; e) La realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria relative all'area di via Fleming è subordinata alla stipula della convenzione urbanistica dell'ambito di via Bice Cremagnani. Qualora la cessione dell'area di via Fleming avvenga in via anticipata e i tempi di attuazione risultino compatibili con quelli dell'ambito di via Bice Cremagnani, le opere possono essere realizzate dal soggetto attuatore nell'ambito della convenzione medesima, anche su aree esterne al comparto, qualora necessarie a garantirne l'accessibilità e la funzionalità. Qualora, invece, i tempi di attuazione dell'area di via Fleming non risultino coerenti con quelli dell'ambito di via Bice Cremagnani, l'Amministrazione comunale può procedere autonomamente alla realizzazione delle opere, senza che ciò comporti obblighi o diritti in capo al soggetto attuatore ai fini dello scomputo degli oneri di urbanizzazione. Resta ferma la distinzione tra le opere di urbanizzazione, oggetto di eventuale scomputo, e le prestazioni di cui all'articolo 18 delle presenti norme, che non sono tra loro compensabili.

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	-4

Considerazioni generali

L'effetto preponderante dell'ambito è quello di promuovere, attraverso la sua attuazione o accordi preventivi, la realizzazione di edilizia residenziale pubblica e attrezzature istituzionali all'interno dell'ambito AdC A.

Le nuove edificazioni hanno come conseguenza un incremento di peso insediativo stimabile in 60 abitanti teorici che comporta un incremento dei reflui, dei rifiuti urbani, dei consumi idrici ed energetici, e delle emissioni inquinanti in atmosfera generate dal riscaldamento dei locali e dal traffico indotto, in un contesto, tuttavia, nel quale la maggior parte delle problematicità della componente aria sono di carattere esogeno e cumulativo.

Dato il numero di abitanti presumibilmente insediabili ed il carattere prettamente residenziale del comparto

non si ritiene vi possano essere particolari ripercussioni sul sistema di circolazione veicolare del contesto, come precisato nel cap. 10 della Relazione di Variante.

Il nuovo ambito determina l'impermeabilizzazione di suolo libero nel quale sono presenti alberature che le prescrizioni prevedono di salvaguardare.

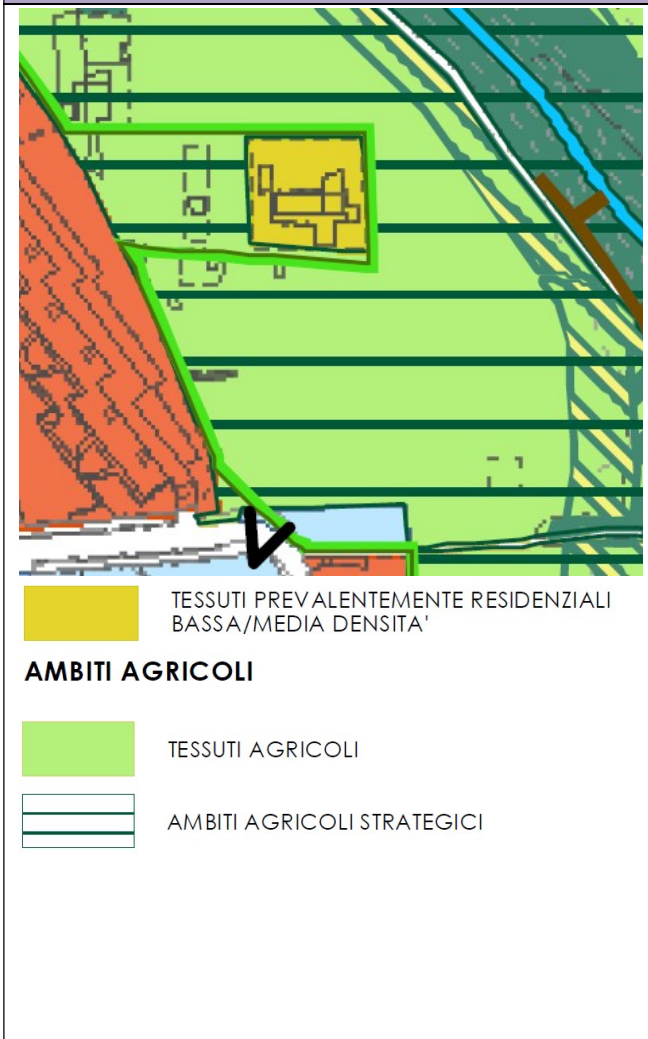
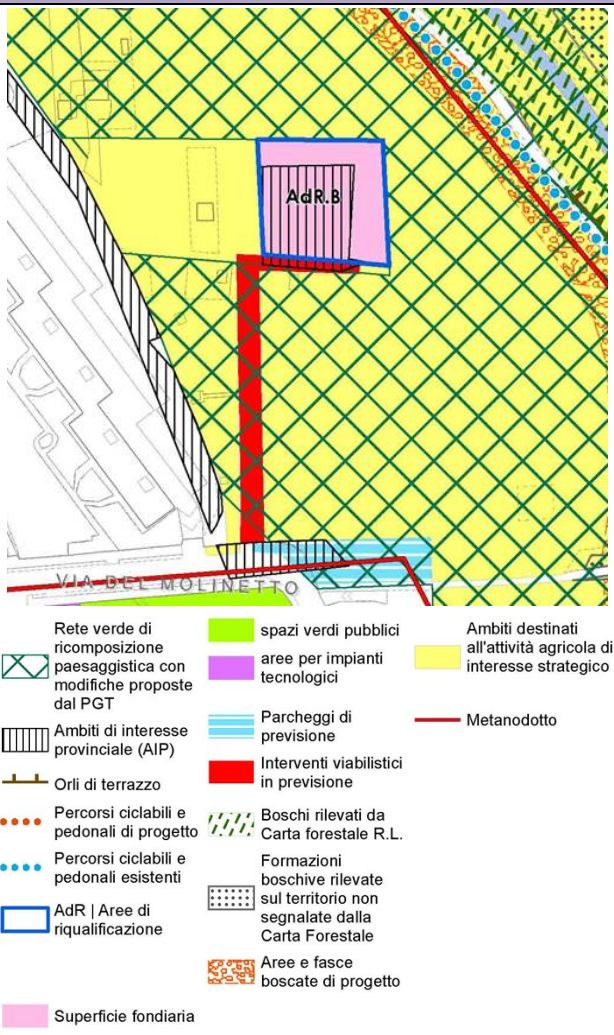
Dal punto di vista del paesaggio la trasformazione non comporta riflessi su preesistenze naturalistiche o architettoniche di pregio.

L'ambito non è interessato dalla presenza di elementi delle reti ecologiche sovralocali e comunale e la sua trasformazione non determina particolari pressioni sulle aree sorgenti di biodiversità o sulla funzionalità dei corridoi primari.

Non si rilevano elementi di rischio che incidano sull'ambito e la trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Si accoglie favorevolmente la prescrizione della scheda circa la preservazione degli individui arborei presenti e si ritiene che il progetto di intervento dovrebbe garantire al massimo la continuità degli spazi pertinenziali che dovrebbero essere mantenuti il più possibile a verde come nell'assetto presente.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuti prevalentemente residenziali a bassa / media densità **Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi (verde urbano di previsione)**	**AdR.B – Area di riqualificazione – via del Molinetto**
	
	Obiettivi e indirizzi

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Ai sensi dell'articolo 13 della L.R. 12/2005, le previsioni del presente ambito, in quanto incidenti su ambiti disciplinati dalla pianificazione provinciale e comportanti variante al PTCP, acquistano efficacia solo a seguito dell'approvazione della relativa variante provinciale. In assenza di tale approvazione, le stesse restano prive di efficacia e trovano applicazione le disposizioni urbanistiche previgenti. L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione di un'area sottoutilizzata.
Norme di riferimento	Parametri urbanistici
Art. 20 - Tessuto prevalentemente residenziale a medio/bassa densità Gli ambiti del tessuto prevalentemente residenziale a medio-bassa densità comprendono aree con la possibilità di saturazione del lotto in ragione della capacità edificatoria riferita alla Superficie lorda (SL) esistente e all'indice di edificabilità fondiaria. Gli interventi sono altresì volti alla valorizzazione e al miglior utilizzo degli insediamenti e delle urbanizzazioni esistenti con l'obiettivo del miglioramento della qualità nelle funzioni residenziali, dei servizi, della accessibilità e di tutela di valori ambientali ed architettonici ove presenti. Obiettivi 1) Salvaguardia e valorizzazione dei caratteri urbani complessivi dell'ambiente urbano; 2) Mantenimento e tutela delle tipologie architettoniche degli edifici, con particolare riguardo al rapporto tra spazio edificato e spazio aperto. Destinazioni d'uso: La destinazione funzionale principale è la residenza. Parametri urbanistici ed edilizi a) Indice di edificabilità fondiaria (IF) = 0,35 mq/mq della Superficie fondiaria (SF); b) Altezza del fronte (Ar) massima fino a 7,50 metri; c) Superficie permeabile (SP): 1. 35% della superficie fondiaria in caso di nuova costruzione; 2. pari all'esistente e non in diminuzione, in caso di interventi di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione; 3. 40% della superficie fondiaria in caso di ampliamento dell'esistente. Qualora il lotto non disponesse di una superficie permeabile nello stato di fatto, l'intervento di ampliamento è comunque consentito, senza il reperimento della stessa. Qualora, invece, la superficie permeabile esistente fosse inferiore alla percentuale indicata, dovrà esserne garantito il mantenimento senza alcuna riduzione quantitativa. Le superfici permeabili, che rimarranno libere	Superficie territoriale (ST): 1.528,00 mq Indice territoriale (IT): - Superficie Lorda (SL) assegnata 530 mq Superficie coperta (SC): - Dotazione territoriale minima di aree per servizi: 47 mq * entità abitative = 415 mq Aree per servizi da reperire in attuazione 415 mq Superficie permeabile (SP): 35% della (ST) Altezza urbanistica (AU): 2 piani fuori terra Tipologia edilizia: villette mono / bifamiliari Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta 535 mq (interamente dovuta, non risultando dotazioni eccedenti la dotazione territoriale; la quota potrà essere assolta mediante cessione di aree, realizzazione di interventi o monetizzazione, secondo quanto previsto dall'art. 18 delle Norme di Attuazione, anche in forma combinata e previa definizione in sede attuativa) Destinazioni funzionali Destinazione d'uso principale: RL residenza libera Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile) C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande T1 – uffici e studi

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
all'interno dei comparti e dei lotti oggetto di trasformazione, dovranno rispondere a criteri di qualificazione ecologica: secondo le indicazioni quantitative dovranno essere strutturate a verde, con praterie in grado di favorire lo stoccaggio della CO2 nel suolo e con unità ecosistemiche funzionali all'infiltrazione delle acque meteoriche delle coperture. Eventuali ulteriori sistemi di drenaggio delle acque meteoriche dovranno essere realizzati facendo ricorso a soluzioni basate sulla natura (NBS Nature based Solutions). La distribuzione delle superfici permeabili previste dovrà essere per la maggior parte concentrata in una o poche unità, evitando, pertanto, la frammentazione in tante piccole unità che potrebbero non riuscire così a svolgere adeguatamente le funzioni richieste. Inoltre, il principio fondamentale da rispettare nella definizione spaziale delle aree permeabili dovrà essere la massimizzazione del mantenimento delle unità ecosistemiche strutturali esistenti nelle aree oggetto di intervento trasformativo che già svolgono uno o più servizi sopra indicati e dovranno essere riconosciuti nella fase di definizione della proposta di intervento. Il mantenimento e la loro integrazione funzionale nella struttura insediativa complessiva permetteranno di garantire il raggiungimento delle prestazioni ecologiche richieste. d) È ammesso il recupero dei sottotetti. Modalità attuative Le previsioni si attuano mediante interventi edilizi diretti. **Art. 14 - Previsioni prescrittive e prevalenti del P.T.C.P.** Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (A.A.S.) In relazione ai sistemi territoriali di carattere rurale-paesaggistico-ambientale, si individuano, alla tavola 7 del Piano delle Regole, con valore prescrittivo e prevalente, gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (AAS). In tali ambiti si applicano le disposizioni di cui al titolo terzo della parte seconda della Legge regionale n. 12/2005 (articoli da 59 a 62bis) e sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale. *Previsioni prescrittive e prevalenti:* Interventi altresì ammessi all'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico: a) impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti, se funzionali all'esercizio dell'attività agricola, nonché impianti di trattamento della frazione organica compreso il compostaggio verde; il piano provinciale di gestione dei rifiuti disciplina le modalità e i limiti;	professionali Incentivazione e compensazione Non sono ammessi incentivi ai sensi dell'art. 19 delle presenti norme di attuazione Disposizioni prescrittive La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c) e con modalità meglio spercificate nel paragrafo successivo lett e) Ulteriori disposizioni prescrittive a) Con riferimento agli Ambiti di Interesse Provinciale si rimanda alla disciplina prescrittiva e prevalente delle Norme del PTCP. b) Accessibilità e procedimento espropriativo L'attuazione dell'ambito è subordinata alla realizzazione delle opere e al rispetto delle condizioni di seguito indicate. L'accesso all'ambito è garantito mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la rete stradale comunale di Vimercate, da attuarsi anche mediante acquisizione di aree esterne al comparto A tal fine, il soggetto attuatore si impegna a: - redigere, a propria cura e spese, il progetto nei livelli necessari per l'attivazione del procedimento espropriativo; - sostenere integralmente i costi di acquisizione delle aree, anche mediante esproprio, nonché i costi di realizzazione dell'infrastruttura, secondo quanto indicato con la presente scheda; Le procedure espropriative sono attivate dall'Amministrazione comunale ai sensi della normativa vigente. I costi di acquisizione delle aree non sono in alcun modo riconoscibili né ai fini dello scomputo degli oneri di urbanizzazione né ai fini dell'assolvimento della quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18. c) Condizioni di efficacia e alternative infrastrutturali L'attuazione dell'ambito è subordinata all'approvazione della variante alla pianificazione provinciale (PTCP) necessaria per la realizzazione della viabilità di accesso. In assenza di approvazione della variante al PTCP o nell'impossibilità di realizzare la viabilità di accesso nel territorio di Vimercate, l'ambito mantiene la destinazione vigente con il PGT 2024 e non sono consentiti interventi diversi da quelli ammessi per la destinazione ivi prevista. d) Opere di riequilibrio territoriale (art. 18) Il soggetto attuatore è tenuto all'assolvimento integrale della quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 delle presenti norme, da attuarsi secondo le indicazioni riportate nel medesimo articolo La quota è determinata nella misura del 35% della

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
b) viabilità interpoderale funzionale all'esercizio dell'attività agricola e funzionale alla mobilità ciclo- pedonale e viabilità di interesse sovracomunale se non diversamente collocabile; c) interventi per la regimazione idraulica e la depurazione delle acque reflue e opere idrauliche di emungimento, se non diversamente collocabili. All'interno degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico è vietata la collocazione di cartelli pubblicitari ad eccezione di quelli volti a segnalare e pubblicizzare le aziende agricole e le attività agrituristiche presenti sul territorio; è ammessa la posa di cartelli di segnaletica dei PLIS. La disciplina di cui al titolo terzo della parte seconda della Legge regionale n. 12/2005 si applica anche laddove vi sia sovrapposizione tra ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico e rete verde di ricomposizione paesaggistica di cui all'art. 31 del P.T.C.P. purché sia salvaguardata la continuità dei corridoi e dei varchi della rete ecologica regionale (R.E.R.). **Art. 28 - Tessuti agricoli** Le aree ricadenti all'interno del presente articolo ricomprendono gli ambiti destinati all'agricoltura in cui risultano già insediate e possono essere insediate nuove strutture produttive agricole e zootecniche; le aree che esercitano un ruolo complementare agli insediamenti agricoli e zootecnici mediante la coltivazione delle superfici agrarie, sia nella forma di colture estensive ed intensive sia nella forma della conduzione di attività di orticoltura e zootecnia; le aree a vivaio con impianto in terreno naturale o in vaso. Sono inoltre individuati gli edifici sparsi non agricoli o non più funzionali alla agricoltura, come appositamente individuate nella tavola delle Previsioni di piano. Sono ammessi solo interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e restauro e risanamento conservativo con mantenimento della funzione insediata, oltre i cambi di destinazione verso gli usi agricoli. <u>Obiettivi</u> 1) Connessione delle aree a verde urbano ed extraurbano attraverso l'implementazione della Rete Ecologica Comunale con le previsioni della Rete Ecologica Regionale e della Rete Ecologica Provinciale; 2) Elaborare una normativa unitaria per il tessuto agricolo extraurbano; 3) Valorizzare e potenziare il sistema di aree agricole aventi funzioni ecologiche, anche all'interno del tessuto urbano consolidato attraverso il sistema del verde di tipo V1, V2, V3 e V4, con le seguenti prescrizioni: - divieto di installare recinzioni o strutture vegetali	superficie territoriale dell'ambito ed è aggiuntiva rispetto alle dotazioni standard territoriali minime previste dal Piano dei Servizi. I costi relativi alla realizzazione dell'infrastruttura viaria di accesso, ivi compresi quelli di acquisizione delle aree, non concorrono in alcun modo all'assolvimento della quota di riequilibrio territoriale. e) Scomputo oneri di urbanizzazione Lo scomputo degli oneri di urbanizzazione è ammesso esclusivamente per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria strettamente funzionali all'ambito di intervento, quali sottoservizi e impianti tecnologici. Restano espressamente esclusi dallo scomputo: - la realizzazione della viabilità di accesso all'ambito, ancorché esterna allo stesso; - i relativi costi di acquisizione delle aree, anche mediante esproprio. Tali opere sono interamente a carico del Soggetto Attuatore. Per quanto concerne le opere di fognatura, il Soggetto Attuatore dovrà interfacciarsi con il gestore del servizio idrico integrato, BrianzAcque, definendo con gli stessi specifici accordi tecnici ed economici per la progettazione, realizzazione e presa in carico delle opere, con oneri integralmente a carico del Soggetto Attuatore. f) Condizioni sull'edificato Il recupero dei sottotetti non è ammesso fino alla completa attuazione del piano attuativo, da intendersi quale realizzazione di tutte le previsioni edificatorie e delle opere di urbanizzazione previste, nonché rilascio dei relativi titoli di agibilità. g) Condizione di efficacia generale delle norme di cui alla presente scheda Ai sensi dell'articolo 13 della L.R. 12/2005, le sole previsioni del presente ambito, in quanto incidenti su ambiti disciplinati dalla pianificazione provinciale e comportanti variante al PTCP, acquistano efficacia solo a seguito dell'approvazione della relativa variante provinciale. In assenza di tale approvazione, le stesse restano prive di efficacia e trovano applicazione le disposizioni urbanistiche previgenti

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
di mascheramento (es. siepi ornamentali) lungo i margini e all'interno delle aree di tipo V1, V2, V3 e V4, che contribuiscono nel loro complesso alla implementazione, formazione e consolidamento delle reti ecologiche e alla fruibilità paesaggistica di rilevanza comunale, in quanto le suddette barriere provocano una frammentazione della continuità ecosistemica e percettiva esistente; - convenzionamento/atto unilaterale o altre forme di accordo con i competenti uffici comunali per la gestione dell'impianto arboreo esistente o di nuova formazione da parte degli aventi titolo a svolgere l'attività agricola, al fine di soddisfare la sostenibilità ecologica e la fruizione paesaggistica di rilevanza comunale.	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	+1	+1	+1	-1	0	0	0	+1	0	+3

Considerazioni generali

Viene offerta la possibilità di attivare un intervento di riqualificazione anche con demolizione e ricostruzione che consenta di realizzare fabbricati dotati di migliori performances in termini di contenimento delle emissioni inquinanti in atmosfera e consumi idrici ed energetici.

Viene prevista una nuova viabilità che faciliti l'accesso all'ambito e si connetta direttamente a via del Molinetto, sebbene costituisca elemento di potenziale impatto in termini di impermeabilizzazione del suolo.

La realizzazione della nuova viabilità è correlata alla parallela connessione dell'ambito alla rete fognaria comunale con vantaggi in termini di smaltimento dei reflui.

Dal punto di vista delle componenti paesaggio ed ecosistema non si prevedono particolari incidenze.

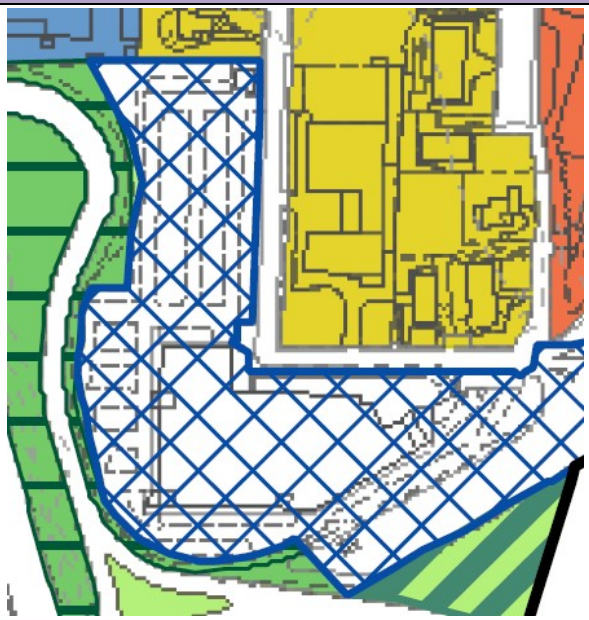
Non si rilevano elementi di rischio che incidano sull'ambito e la trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

In caso di demolizione e ricostruzione occorrerà rapportare la progettazione dei nuovi edifici al contesto paesaggistico nel quale si inseriscono, con particolare riferimento all'asta del Molgora.

La nuova viabilità di accesso dovrebbe mantenere caratteristiche di calibro e copertura che la configurino quale percorso poderale, garantendo la percorribilità a velocità moderate.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Piani Vigenti **PE Vig – Pratiche edilizie convenzionate**	**AdR C – Via Enrico Toti**
 PE Vig | PRATICHE EDILIZIE CONVENZIONATE	 Fascia di rispetto stradale A51 Percorsi ciclabili e pedonali esistenti AdR | Aree di riqualificazione Superficie fondiaria Aree verdi in cessione Parcheggi in cessione spazi verdi pubblici di previsione attrezzature di interesse collettivo di previsione parcheggi esistenti Boschi rilevati da Carta forestale R.L. Formazioni boschive rilevate sul territorio non segnalate dalla Carta Forestale Aree per il verde di connessione Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico
	<u>Obiettivi e indirizzi</u>
Il Riferimento per l'ambito è il PII convenzionato nel 2016, attuativo dell'ambito Vimercate Sud – SP 2 – Comparto 2, previsto dal PGT 2011. In ottemperanza alle indicazioni della scheda di PGT, il PII attuativo dell'ambito prevedeva un mix funzionale di residenza, terziario e commercio.	L'obiettivo dell'intervento è: - il completamento dell'ambito già oggetto di PII (Convenzione urbanistica n 123926 di rep. n. 17575 progr del 18.11.2016) per la porzione afferente al lotto ex Esselunga; - la riconversione funzionale della capacità edificatoria residua verso destinazioni residenziali; - la separazione funzionale e attuativa dal restante comparto del PII; - la semplificazione delle modalità attuative mediante strumenti edilizi diretti convenzionati. L'ambito è disciplinato ai sensi dell'art. 93, comma 1-ter, lett. b) della Legge Regionale Lombardia 12/2005.

Superficie territoriale (mq)		125.145	
Standard urbanistico minimo		dovrà essere assicurata una dotazione minima di area standard pari a 18 mq per abitante, fatta salva un'ulteriore quota definita all'interno del piano dei servizi	
Funzioni ammesse e Slp max da Ipq max	Res L	si	6.257
	Res C	si	5.006
	T/D	si	3.754
	Comm.	si	10.012
	Ricettivo	no	
	cult/san	no	
	sportive	no	
	spettacolo	no	
	Produtt.	no	
Slp (mq) max complessivi da Ipq max + Itr max		37.544	

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE	
	Parametri urbanistici	
	Superficie territoriale (ST):	8.183,00 mq
	Indice territoriale (IT):	-
	Superficie Lorda (SL) assegnata	2.000 mq
	Dotazione territoriale minima di aree per servizi:	47 mq / entità abitativa = 1.567 mq
	Aree per servizi da reperire in attuazione	Interne all'ambito: per parcheggi minimo 621 mq.; per area a verde minimo 3.940 mq = 4.561 mq > di 1.567 mq
	Superficie permeabile (SP):	35% della (ST)
	Altezza urbanistica (AU):	4 piani (non sono ammessi pilotis)
	Tipologia edilizia:	Palazzine
	Quota residua di riequilibrio territoriale dovuta (2.864 – 2.994) mq= -130 mq	Non dovuta (quota integralmente assolta)
	Destinazioni funzionali	
	Destinazione d'uso principale:	RL – residenza libera mq 1.500 RC – residenza convenzionata mq 500
	Destinazioni d'uso compatibili: (fino al 30% della SL max realizzabile)	C1 – esercizi di vicinato C4 – attività di somministrazione di alimenti e bevande T1 – uffici e studi professionali P1 – servizi alla persona, alla casa e alle attività urbane, con esclusione delle attività di servizio all'auto e di quelle che comportano impatti incompatibili in termini di traffico, rumore ed emissioni

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	Incentivazione e compensazione
	È ammesso un incentivo fino al 5% della SL realizzabile, secondo le modalità di cui all'art. 19 delle presenti norme di attuazione. L'eventuale incremento della superficie lorda derivante dall'applicazione dell'incentivazione urbanistica comporta il conseguente adeguamento delle dotazioni territoriali. La quota di riequilibrio territoriale di cui all'art. 18 è determinata con riferimento alla superficie territoriale dell'ambito o alla porzione di ambito oggetto di trasformazione, indipendentemente dagli incrementi di superficie lorda derivanti dall'incentivazione urbanistica. La relativa quantificazione e le modalità di assolvimento sono disciplinate ai sensi dell'art. 18, con particolare riferimento agli obiettivi di riequilibrio ambientale e redistribuzione del valore di cui al comma 1, lettere b) e c).
	Ulteriori disposizioni prescrittive
	1) Rapporto con il PII vigente Le previsioni della presente scheda acquisteranno efficacia dopo stipulata la convenzione del Permesso di Costruire 2) Trasformazione d'uso e contributo straordinario La trasformazione della destinazione d'uso prevista nel PII sopra citato, da direzionale a residenziale, è subordinata al riconoscimento, a favore del Comune, di un contributo straordinario. Tale contributo è determinato: • nella misura del 50% della plusvalenza generata dalla variazione urbanistica; • ai sensi dell'art. 16 del DPR 380/2001 e della normativa vigente in materia. La determinazione della plusvalenza sarà effettuata mediante perizia giurata, redatta da tecnico abilitato incaricato dall'Amministrazione comunale, con oneri a carico della proprietà. Il riconoscimento del contributo straordinario costituisce condizione per il rilascio del titolo abilitativo. 3) Modalità attuativa e convenzionamento L'attuazione degli interventi è subordinata al rilascio di Permesso di Costruire Convenzionato. La convenzione dovrà principalmente disciplinare, tra l'altro: • la corresponsione del contributo straordinario di cui predetto punto 3) • gli eventuali obblighi residui derivanti dal PII originario; • le opere di urbanizzazione eventualmente necessarie; • il contributo compensativo ex art 18 delle presenti Norme di PGT Al fine di favorire una migliore integrazione dell'intervento nel contesto urbano e paesaggistico, è ammessa, in sede di Permesso di Costruire, una diversa articolazione plano-volumetrica rispetto agli schemi indicativi della scheda, anche con riduzione del numero di piani e maggiore sviluppo in pianta. Tale diversa configurazione potrà comportare limitati adeguamenti delle distanze dai confini verso spazi

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
	pubblici, nel rispetto delle normative sovraordinate vigenti, previa valutazione dell'Amministrazione comunale, e a condizione che siano garantiti: • il miglioramento della qualità urbana e dell'inserimento paesaggistico; • il rispetto delle condizioni di sicurezza, accessibilità e visibilità; • l'assenza di pregiudizio per spazi pubblici e infrastrutture. Eventuali deroghe dovranno essere puntualmente motivate e verificate in sede di progetto edilizio
	4) Opere di urbanizzazione a servizio del comparto Restano in ogni caso a carico dei soggetti attuatori: • tutte le opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie al funzionamento del comparto; • le opere di adeguamento e completamento delle infrastrutture esistenti, in relazione al nuovo assetto urbanistico derivante dagli interventi previsti. Tali opere saranno definite in sede di Permesso di Costruire Convenzionato, sulla base del progetto complessivo di assetto urbano

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0	-1	+3

Considerazioni generali

La ridefinizione del comparto in senso prevalentemente residenziale si pone in linea con i trend demografici locali e con l'insediamento nel contesto circostante di attività commerciali di rilevante dimensione.

Ciò comporta un lieve miglioramento in termini di impatti per quanto concerne soprattutto il traffico indotto dalle attività insediate nel comparto.

La ridefinizione residenziale del comparto e l'incremento di aree verdi consentono di migliorare gli impatti in termini paesaggistici della previsione.

L'ambito non è interessato dalla presenza di elementi delle reti ecologiche sovralocali e comunale e la sua trasformazione non determina particolari pressioni sulle aree sorgenti di biodiversità o sulla funzionalità dei corridoi primari.

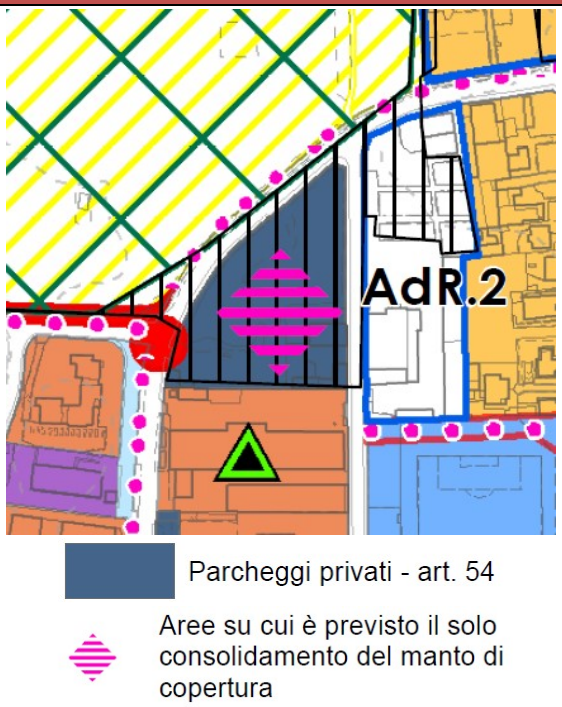
La prossimità allo svincolo autostradale implica l'insorgenza di rischi per quanto concerne il clima acustico e la compatibilità con la funzione residenziale.

La trasformazione non implica l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

In concomitanza con la definizione del progetto di intervento dovrà essere redatto uno studio di clima acustico dal quale si desumano opportune indicazioni per la tutela dei futuri residenti dagli eventuali effetti negativi derivanti dalla prossimità dello svincolo autostradale.

10.4 Ridefinizione delle aree per nuovi servizi all'esterno degli ambiti di trasformazione

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Servizi di previsione - Parcheggi	**Parcheggi privati Via Pellizzari**
 	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0	+1

Considerazioni generali ed indicazioni per la riduzione delle pressioni

L'area, destinata dal PGT 2024 a parcheggio pubblico in previsione, viene riazzonata quale area per parcheggi privati.

All'interno della revisione della Componente Geologica, in termini di fattibilità, l'area in oggetto viene posta in classe "3b - Aree che sono state denudate e/o precedentemente scavate oppure oggetto di accumulo di materiali", pertanto la trasformabilità dell'area è favorevole con consistenti limitazioni legate alla valutazione puntuale della capacità portante dei terreni e alla verifica dello stato di salubrità dei suoli.

Viene richiamata necessità di messa in sicurezza del sito e la sua riqualificazione ambientale da effettuarsi ai sensi del Regolamento Locale di Igiene Pubblica (ISS) e della normativa vigente.

Qualora sia stato accertato o venga rilevato uno stato di contaminazione dei terreni mediante un'indagine ambientale preliminare, dovranno avviarsi le procedure previste dal D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale" (Piano di Caratterizzazione/PCA con analisi di rischio, Progetto Operativo degli interventi di Bonifica/POB).

In fase di progettazione dovranno essere previsti interventi rivolti alla regimazione idraulica e alla predisposizione di accorgimenti per lo smaltimento delle acque meteoriche e di primo sottosuolo, che non potrà avvenire entro le aree ritombate, nonché di opere per la difesa del suolo, per il recupero morfologico e/o paesistico ambientale e il collettamento dei reflui in fognatura.

L'attuazione degli interventi richiamati potrà eliminare i fattori di rischio presenti nell'area con benefici in termini di qualità del suolo.

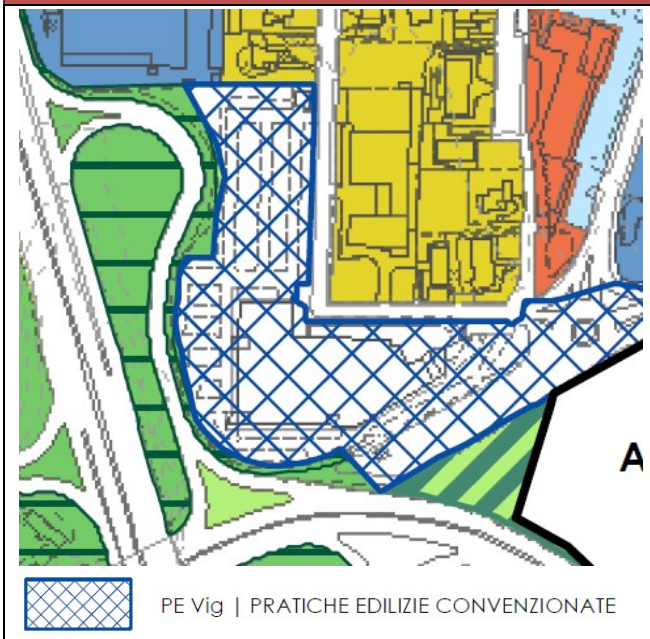
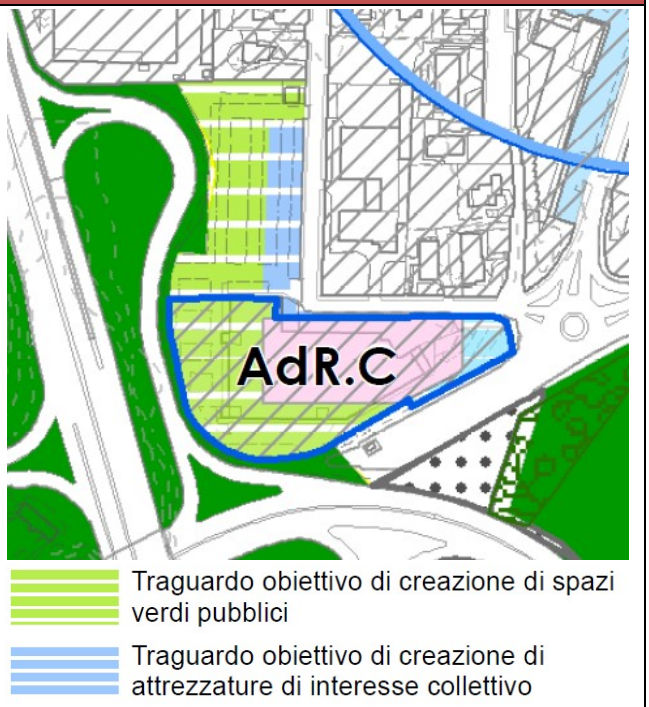
PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ambiti disciplinati dal Piano dei Servizi	**Parcheggi privati Via Martiri di Belfiore**
 AMBITI DISCIPLINATI DAL PIANO DEI SERVIZI ZONE AS PER OPERE DI URBANIZZAZIONE ATTREZZATURE E IMPIANTI DI INTERESSE GENERALE Ic | INTERESSE COLLETIVO Is | ISTRUZIONE Sr | SERVIZI RELIGIOSI Es | EDILIZIA SOCIALE It | IMPIANTI TECNOLOGICI V | VERDE URBANO Pu | PARCHI URBANI P | PARCHEGGI	 Parcheggi privati - art. 54 Aree con possibilità di edificazione accessoria

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Considerazioni generali ed indicazioni per la riduzione delle pressioni

L'area, azzonata dal PGT 2024 come a servizi viene ridefinita, in consonanza con l'uso, come area per parcheggi privati, con la possibilità di realizzazione o recupero di una superficie lorda fino a 100 mq, destinata a funzioni accessorie e di supporto all'utilizzo dell'area a parcheggio.

Tale superficie può essere utilizzata anche per esigenze di presidio, custodia e permanenza delle persone, purché in forma compatibile con il contesto e senza determinare trasformazioni di carattere insediativo autonomo.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Piani Vigenti **PE Vig – Pratiche edilizie convenzionate**	**Verde pubblico di previsione** **Attrezzature di interesse collettivo di previsione** **Via Salvo d'Acquisto**
	

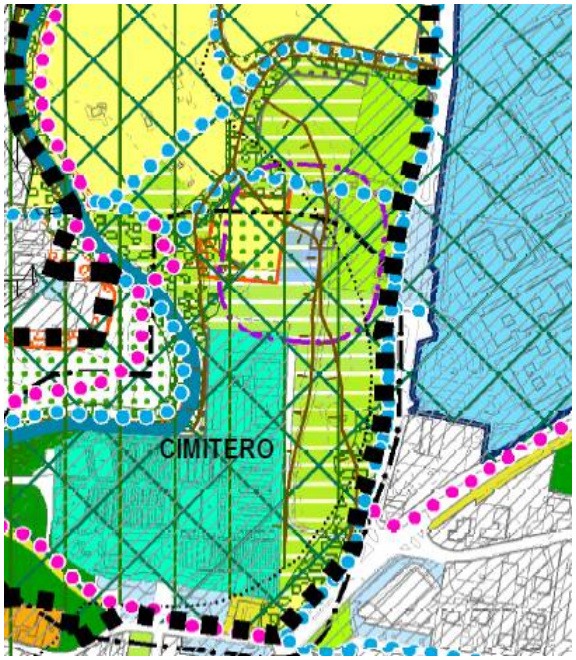
Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1

Considerazioni generali ed indicazioni per la riduzione delle pressioni

A nord dell'ambito AdR C, ed esternamente al comparto di trasformazione, all'area verde già prevista in sede di PII, viene affiancata, lungo la via Salvo d'Acquisto, un'area destinata alla realizzazione di un magazzino comunale che costituisce elemento di qualificazione del sistema dei servizi.

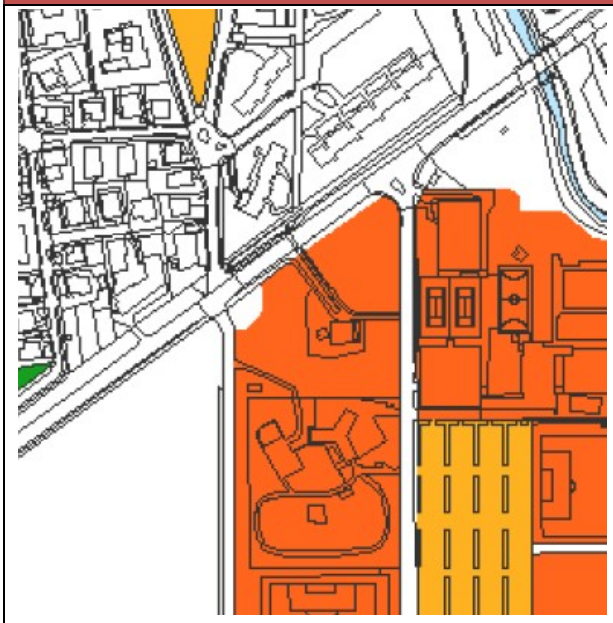
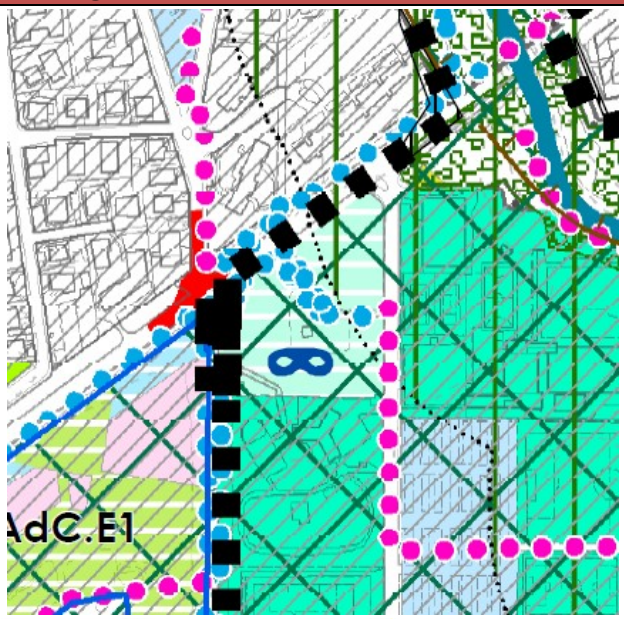
La localizzazione in prossimità di assi viari di scorrimento lo rende facilmente accessibile e non si rilevano particolari impatti sul contesto dato che attualmente l'area di previsione è interessata dalla presenza di un parcheggio con conseguente parziale impermeabilizzazione del suolo.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Ambiti agricoli di interesse ambientale – ecologico Aree V1 – Aree per il verde di connesione	**Attrezzature di interesse collettivo di previsione – Area per cimitero per animali domestici di affezione – Via Adda**
 AMBITI AGRICOLI DI INTERESSE AMBIENTALE-ECOLOGICO AREE V1 - AREE PER IL VERDE DI CONNESSIONE	 Traguardo obiettivo di creazione di attrezzature di interesse collettivo

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+1

Considerazioni generali ed indicazioni per la riduzione delle pressioni

Tra la via Adda ed il cimitero, nella località nota come Campo Volo, al centro di un sistema di aree verdi di previsione per le quali sono previsti interventi di valorizzazione paesaggistico-ambientale, viene prevista una piccola area per la realizzazione di un cimitero destinato agli animali domestici di affezione la cui presenza, che costituisce elemento di qualificazione del sistema dei servizi, non determina particolari impatti sulle componenti analizzate.

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Servizi esistenti **Attrezzature di interesse collettivo**	**Parcheggi di previsione** **Attrezzature per lo spettacolo viaggiante e servizi connessi** **Via degli atleti**
	

Effetti sulle componenti del contesto

Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
+1	+1	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0

Considerazioni generali ed indicazioni per la riduzione delle pressioni

L'area, la cui cessione è connessa alla trasformazione dell'ambito AdC E1, viene destinata alla realizzazione di un nuovo parcheggio utilizzabile anche per le necessità connesse agli spettacoli viaggianti.

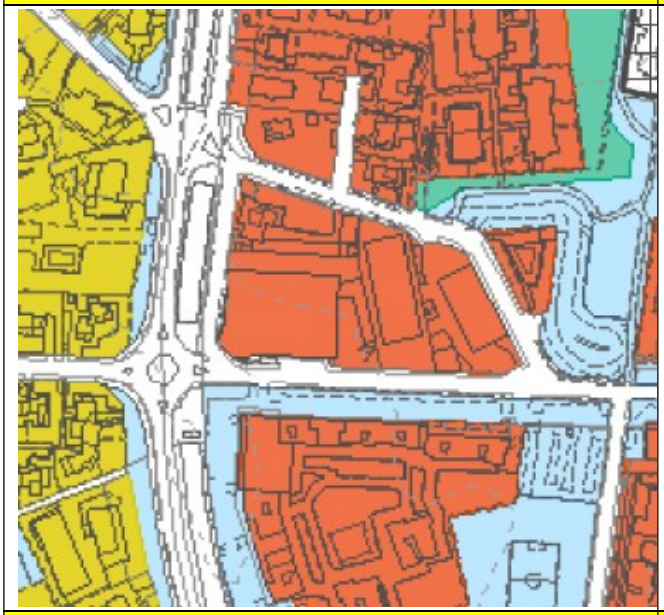
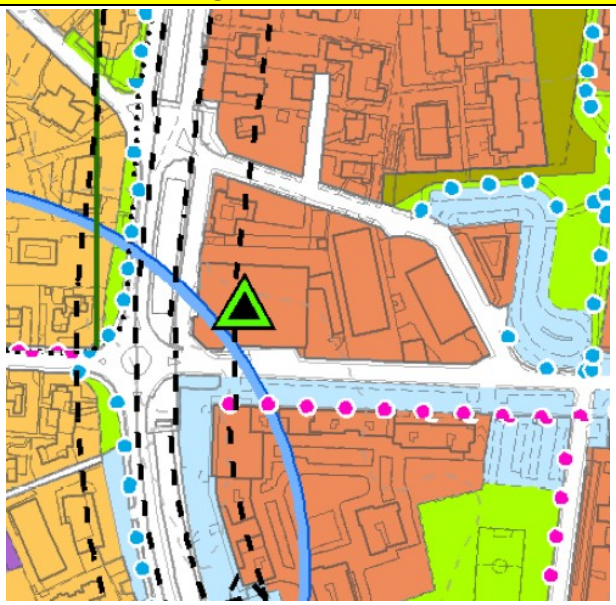
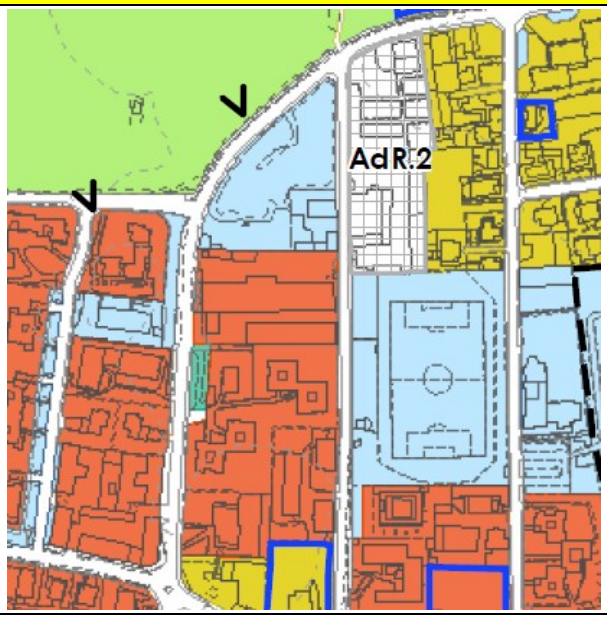
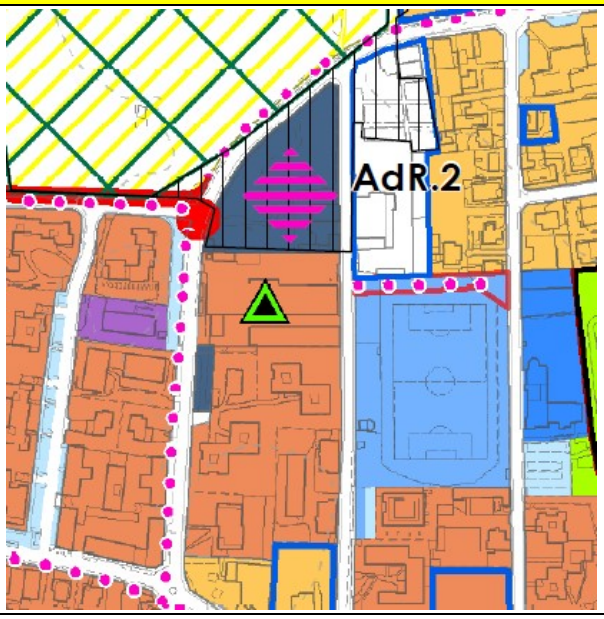
Attualmente si presenta come un'area verde al centro della quale sono presenti delle alberature e degli orti.

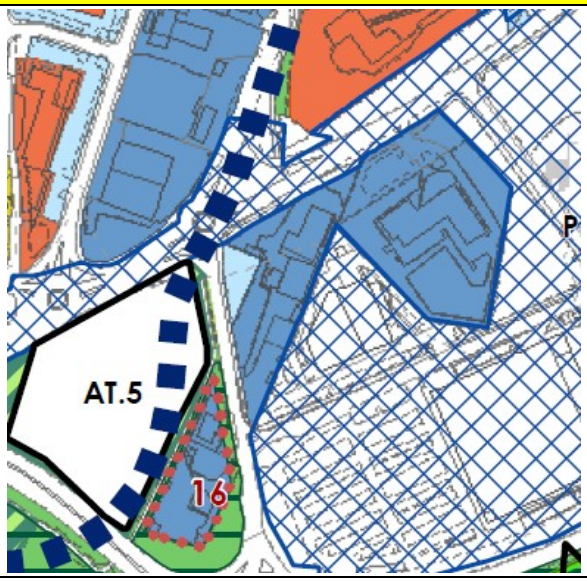
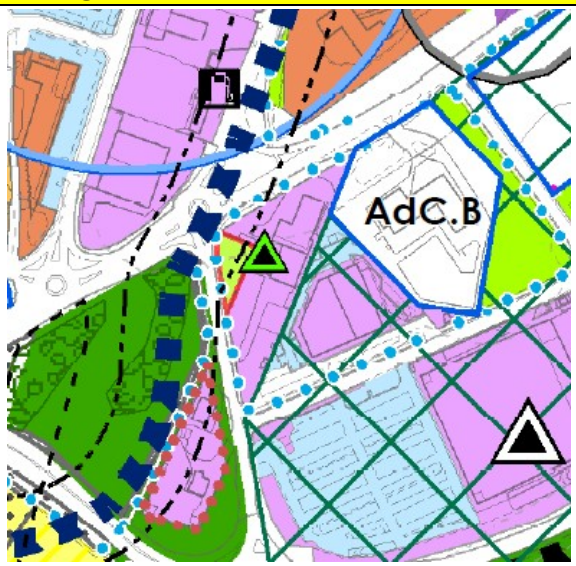
La trasformazione a parcheggio, sebbene valutabile positivamente in termini di offerta di servizi per la mobilità, sconta la potenziale perdita dei valori paesaggistico-ambientali del comparto.

La progettazione del parcheggio dovrà tenere conto delle alberature esistenti, valutandone lo stato di salute e l'eventuale possibilità di una loro ricollocazione.

Dovrà inoltre essere prevista la minimizzazione dei livelli di copertura del suolo evitando ripercussioni soprattutto in termini di drenaggio delle acque meteoriche e limitazione dell'effetto isola di calore nei mesi estivi.

10.5 Nuove localizzazioni di Medie Strutture di Vendita esterne ad ambiti di trasformazione

PGT vigente	PROPOSTA DI VARIANTE
Tessuto prevalentemente residenziale alta/media densità	**MSV – Non alimentare Via Bice Cremagnani**
	
Tessuto prevalentemente residenziale alta/media densità	**MSV – Non alimentare Via Pellizzari**
	

Tessuto prevalentemente non residenziale	MSV – Non alimentare Via Bergamo
	

Effetti sulle componenti del contesto										
Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acque	Suolo	Paesaggio	Ecosistema	Rifiuti	Energia	Rischi	Totale
Via Bice Cremagnani										
+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Via Pellizzari										
+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Via Bergamo										
+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Considerazioni generali

In generale la localizzazione di nuove attività commerciali favorisce lo sviluppo del comparto economico locale ed un mix funzionale nelle aree prevalentemente residenziali che le qualifica in quanto incrementa l'offerta di attività di servizio alla residenza, oltre che potenziale l'offerta lavorativa locale.

Per quanto concerne nel dettaglio le singole localizzazioni:

Via Bice Cremagnani

E' già presente un edificio a destinazione non residenziale localizzato in posizione equidistante tra i nuclei di Vimercate ed Oreno e facilmente raggiungibile dallo svincolo della Tangenziale Est.

Si rileva allo stato attuale una potenziale criticità connessa alla dotazione di spazi per la sosta.

Via Pellizzari

E' già presente un edificio a destinazione non residenziale localizzato a nord ovest del NAF di Vimercate all'interno di un contesto prevalentemente residenziale.

Si rileva allo stato attuale una potenziale criticità connessa alla dotazione di spazi per la sosta che potrebbero trovare localizzazione nello spazio a nord a ciò destinato dalla Variante.

Via Bergamo

E' già presente un edificio a destinazione non residenziale localizzato in un contesto facilmente raggiungibile dallo svincolo della Tangenziale Est nel quale si trovano attività commerciali già insediate.

Si rileva allo stato attuale una potenziale criticità connessa alla dotazione di spazi per la sosta e gestione dell'accessibilità dalla viabilità principale.

Indicazioni per la riduzione delle pressioni

Ai sensi della DGR 2828/2024 ai comuni è stata delegata la disamina delle domande di autorizzazione commerciale per le Medie Strutture di Vendita affinchè rispondano ai criteri emanati da Regione Lombardia circa la loro compatibilità localizzativa.

Quindi, sebbene a livello di valutazione riferita alla Variante Generale non si siano individuate particolari criticità, dovranno comunque essere presentate dai proponenti le singole nuove attività sufficienti garanzie in merito a:

- Coerenza dell'insediamento con gli indirizzi stabiliti dalla programmazione regionale per l'ambito commerciale di riferimento
- Configurazione dell'insediamento commerciale
- Distribuzione dei parcheggi a servizio della struttura
- Integrazione funzionale con l'assetto urbano
- Utilizzo di materiali eco compatibili, rimodulabili e riutilizzabili
- Utilizzo del suolo
- Produzione dei rifiuti
- Efficienza e grado di autonomia energetica

Dovranno essere inoltre valutati gli impatti ambientali e paesaggistici riferiti in particolare alle seguenti tematiche:

- Mobilità
- Relazioni con il sistema logistico
- Inquinamento
- Inserimento paesaggistico e impatto visivo

Si rimanda pertanto alla fase di analisi delle richieste di autorizzazione commerciale la valutazione puntuale delle scelte in riferimento alla concreta tipologia di attività da insediare nel comparto.

11. VALUTAZIONE CUMULATIVA DEGLI EFFETTI

La tabella che segue riporta il quadro sinottico dei punteggi contenuti all'interno delle tabelle valutative presentate nel capitolo precedente che si riferiscono all'incidenza delle trasformazioni previste dalla Variante sulle componenti territoriali rispetto a quanto previsto dal PGT vigente.

Componente / Azione	Dinamiche socio-economiche	Mobilità e traffico	Aria	Acqua	Suolo e sottosuolo	Paesaggio	Ecosistema e biodiversità	Gestione dei rifiuti	Consumi energetici	Rischi per la salute umana	**Totale**
Ridefinizione degli Ambiti di Trasformazione											
AT 1 – ATR 1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	**+2**
AT 2 – ATR 2	+1	+1	0	0	0	+2	+2	0	0	0	**+6**
AT 3 – ATR 3	+1	+1	0	0	+1	0	0	0	0	0	**+3**
AT 5 – Aree per il verde di connessione	0	+1	+1	0	+1	+1	+1	0	0	0	**+5**
AT 6 – AT 6	+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0	0	**+4**
AT 7 – ATR 7	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	**+2**
Tessuti agricoli – ATR 9	0	-1	-1	-1	-1	+1	0	-1	-1	0	**-5**
Ridefinizione delle Aree di Completamento											
AdC 1 – AdC1	+1	0	-1	0	-1	+1	+1	0	0	0	**+1**
AdC 2 – AdC 2	+1	0	0	0	0	+1	+1	0	0	0	**+3**
Servizi – AdC A	+2	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	**-3**
Tessuti non residenziali – AdC B	+2	0	-1	-1	+2	+2	0	-1	-1	0	**+2**
Tessuti residenziali / Servizi – AdC D	+1	0	0	0	0	+1	+1	0	0	0	**+3**
PE Vig – AdC E1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	**+9**
PE Vig – AdC E2	+1	0	0	0	+1	+1	+1	0	0	0	**+4**
Tessuti agricoli – AdC G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Ridefinizione delle Aree di Riqualificazione											
AdR 1 – AdR 1	+1	+1	0	0	+1	0	0	0	0	0	**+3**
AdR 2 – AdR 2	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	**+2**
Servizi – AdR A	+1	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	**-4**
Tessuti residenziali / Servizi – AdR B	0	+1	+1	+1	-1	0	0	0	+1	0	**+3**
PE Vig – AdR C	+1	+1	0	0	+1	+1	0	0	0	-1	**+3**
Ridefinizione delle aree per nuovi servizi all'esterno degli ambiti di trasformazione											
Parcheggi privati Via Pellizzari	0	0	0	0	+1	0	0	0	0	0	**+1**
Parcheggi privati Via Martiri di Belfiore	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Verde pubblico di previsione / Attrezzature di interesse collettivo di previsione Via Salvo d'Acquisto	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**+1**

Area per cimitero per animali domestici di affezione	+1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**+1**
Parcheggi di previsione / Attrezzature per lo spettacolo viaggiante e servizi connessi Via degli atleti	+1	+1	0	0	-1	-1	0	0	0	0	**0**
Nuove localizzazioni di Medie Strutture di Vendita esterne ad ambiti di trasformazione											
Via Bice Cremagnani	+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Via Pellizzari	+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Via Bergamo	+1	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Totale	**+24**	**+8**	**-2**	**-2**	**+4**	**+12**	**+8**	**-3**	**-2**	**-1**	

Sommando i vari punteggi ottenuti da ogni proposta di modifica possono aversi i seguenti effetti:

- Punteggio fino a **10**: situazione di parziale miglioramento della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio da **11** a **20**: situazione di sostanziale miglioramento della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio fino a **-10**: situazione di parziale criticizzazione della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio da **-11** a **-20**: situazione di sostanziale criticizzazione della modifica rispetto al PGT vigente

La medesima tabella di cui sopra consente inoltre una lettura verticale che considera tutti i punteggi degli ambiti al fine di verificare se vi sia una o più componenti che subisca particolari pressioni dalle modifiche proposte.

Si avranno i seguenti potenziali effetti sulle componenti

- Punteggio fino a **28**: situazione di parziale miglioramento della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio da **29** a **56**: situazione di sostanziale miglioramento della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio fino a **-28**: situazione di parziale criticizzazione della modifica rispetto al PGT vigente
- Punteggio da **-29** a **-56**: situazione di sostanziale criticizzazione della modifica rispetto al PGT vigente

Dalla lettura della tabella emerge come delle 28 trasformazioni analizzate la maggior parte determinino un miglioramento rispetto a quanto previsto dal PGT vigente.
La scelta che ha maggiore incidenza (+9) è senza dubbio quella connessa all'introduzione dell'ambito AdC E1 che ridefinisce le condizioni di un PII attuativo riducendo la capacità insediativa ed incrementando la quota di aree verdi di cessione connesse alla trasformazione, con riflessi positivi sulla quasi totalità delle componenti analizzate.
Anche la ridefinizione dell'ambito ATR 2, con attenzione specifica al rapporto tra le nuove urbanizzazioni ed il contesto paesaggistico-ambientale circostante ha un incidenza piuttosto rilevante (+6)
Altresì da segnalare sono l'eliminazione dell'ambito AT 5 a favore della definizione di aree per il verde di connessione (+5), con vantaggi anche in relazione alla futura definizione del sistema di trasporto pubblico di connessione con Cologno Monzese, ed il recepimento della riduzione del consumo di suolo connessa all'ambito AT 6 (+4).
Le trasformazioni che mostrano valori incidenti lievemente negativi sono connesse agli ambiti ATR 9, AdC A e AdR A, in quanto, rispetto alla condizione vigente, introducono fattori di pressione connessi alla funzione residenziale ad essi connessa. Si deve comunque rilevare come, complessivamente, il numero di abitanti teorici connessi a queste trasformazioni sia pari a 232, corrispondenti a meno del 9% del carico insediativo totale previsto dalla Variante. Inoltre le esternalità negative presumibili in termini di emissioni inquinanti in atmosfera e consumi idrici ed

energetici saranno stemperate dall'uso, ormai comunemente diffuso, di tecnologie costruttive per le nuove edificazioni atte a garantire la più elevata sostenibilità degli interventi.
Infine si deve sottolineare il vantaggio in termini sociali che deriva dall'acquisizione dell'area AdC A per la realizzazione di interventi di interesse pubblico, con particolare riferimento a funzioni di edilizia residenziale pubblica e di attrezzature istituzionali, strettamente connessa alla trasformazione dell'ambito AdR A.

Analizzando invece gli effetti per componente si ha il seguente quadro:

1. *Dinamiche socio – economiche*
   Rispetto alla condizione attuale è la componente che mostra il miglioramento più consistente (+24) connesso per la maggior parte al fatto che la Variante introduce la possibilità di insediare funzioni di servizio alla residenza che ampliano il ventaglio dell'offerta già presente.
   Vengono inoltre individuate, anche sulla scorta di uno specifico studio settoriale, 3 aree nelle quali insediare funzioni a carattere commerciale con vantaggi ulteriori in termini di incremento dell'offerta di posti di lavoro nel territorio.
   Le maggiori positività derivano dagli ambiti AdC A e AdC B; il primo perché assolve direttamente al compito di incrementare il novero degli alloggi di edilizia residenziale pubblica ed il secondo perché alla sua attivazione è connessa la corresponsione di un contributo straordinario pari a € 400.000, finalizzato al sostegno delle politiche abitative comunali e/o alla realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico.
   Anche per l'ambito AdC E2 si rileva la possibilità di realizzare interventi di edilizia residenziale convenzionata e/o pubblica.
   Infine è pare opportuno richiamare l'introduzione dei criteri applicativi del contributo sociale con vantaggi in termini di acquisizione di risorse per l'amministrazione per la riqualificazione dell'edilizia sovvenzionata.
2. *Mobilità e traffico*
   Rispetto alla condizione attuale si ha complessivamente un lieve miglioramento (+8) cui contribuiscono soprattutto la riduzione del carico insediativo di alcuni ambiti o la definizione di opere infrastrutturali connesse alle singole trasformazioni che costituiscono un miglioramento della rete viaria.
   Come emerge anche dal capitolo 10 della relazione di Variante, cui si rimanda per la trattazione specifica, non si rilevano particolari incidenze delle trasformazioni sul sistema della circolazione veicolare attuale.
   L'unico ambito di trasformazione per il quale la componente ha un'incidenza negativa è l'ATR 9 non tanto per la quantità di traffico indotto (sostenibile con riferimento alla relazione di Variante) quanto per la necessità di connetterlo alla rete esistente tramite una nuova viabilità in ambito agricolo nei pressi di un orlo di terrazzo.
   Per quanto riguarda le nuove localizzazioni di medie strutture di vendita esterne agli ambiti di trasformazione è stato attribuita un'incidenza negativa derivante dalla quota di traffico da esse indotto che dovrà essere comunque oggetto di ponderata valutazione in sede di richiesta di autorizzazione ai sensi della DGR 2828/2024.
3. *Aria*
   Rispetto alla condizione attuale si ha una lieve incidenza negativa derivante dai carichi urbanistici connessi ai nuovi ambiti a carattere residenziale introdotti dalla Variante.
   Tale dato numerico deve essere tuttavia adeguatamente considerato in rapporto al contesto generale nel quale si inserisce il comune di Vimercate nel quale le condizioni della qualità

dell'aria sono fortemente condizionate dalla presenza di infrastrutture viarie interessate da rilevanti flussi di traffico e dalla presenza di un comparto produttivo / artigianale che si estende su tutto l'arco del nord milanese e della bassa Brianza.

Tornando al livello comunale si deve considerare come la Variante incrementi le previsioni connesse alla realizzazione di aree verdi sia all'interno dell'urbanizzato, sia nel territorio extraurbano nella forma di aree boscate. Tale incremento ha senza dubbio effetti positivi in termini di capacità del comparto vegetazionale di assorbire i gas serra derivanti dalle attività umane controbilanciando le esternalità negative sopra rilevate.

4. *Acqua*

Anche per questa componente rispetto alla condizione attuale si ha una lieve incidenza negativa derivante dai carichi urbanistici connessi ai nuovi ambiti a carattere residenziale introdotti dalla Variante.

Si rileva infatti che nessuna delle trasformazioni comporta pressioni sul Molgora che costituisce l'unico elemento idrico naturale presente nel contesto, potendosi anzi sottolineare come la conferma dell'ambito AdR 1 costituisca elemento di qualificazione del tratto urbano del corso d'acqua.

A livello generale vale quanto già esposto riguardo le nuove edificazioni che, per la maggior parte, vantano tecnologie volte alla riduzione dei consumi idrici.

Per quanto concerne i reflui la capacità del depuratore consortile è adeguata ad assorbire anche i nuovi carichi residenziali connessi alle trasformazioni.

5. *Suolo e sottosuolo*

Come evidenziato dal capitolo 11 della Relazione di Variante il Bilancio Ecologico del Suolo mostra che vengono restituiti complessivamente all'uso agricolo o allo stato naturale 291.666 mq, mentre l'indice di consumo di suolo passa dal 43,1 % al 41,5%.

Dall'analisi della tabella precedente si evidenzia una lieve positività rispetto alla condizione attuale cui contribuiscono in modo sostanziale:

- Il recepimento della riduzione della ST dell'ambito AT 6
- L'incentivazione al recupero di un'area degradata e dismessa corrispondente all'ambito AdC B
- La riduzione della capacità insediativa per gli ambiti AdC E1 e AdC E2
- La ridefinizione in senso prevalentemente residenziale dell'ambito AdR C
- La necessaria riqualificazione ambientale dell'area per parcheggi privati in via Pellizzari antecedentemente il suo utilizzo
- L'eliminazione dell'ambito AT 5 del PGT vigente

6. *Paesaggio*

Si ha un'incidenza piuttosto positiva (+12) rispetto alla condizione attuale data l'importanza attribuita dalla Variante nei riguardi del paesaggio sia in termini di rapporto tra aree urbanizzate / urbanizzabili e contesto circostante, sia in termini di valorizzazione delle aree agricole e naturali che costituiscono oltre il 50% del territorio comunale nel suo complesso.

La Variante è affiancata da uno studio paesaggistico che, oltre ad un'analisi interpretativa complessiva del contesto, concentra le sue azioni su interventi specifici che si connettono con le trasformazioni urbanistiche al fine di garantirne il migliore inserimento:

a. intervento di equilibrio tra verde pubblico e rimboschimento in corrispondenza dell'ATR 2
b. in località campo volo intervento di valorizzazione paesaggistica che tenderà a trasformare delle aree di sola proprietà pubblica in vere e proprie attrezzature verdi

c. in prossimità di cascina Cavallera individuazione di un metodo per realizzare con il concorso degli agricoltori un sistema di campi fioriti che potrà caratterizzare molta parte del territorio agricolo del comune

Con riferimento specifico alle trasformazioni il contributo più consistente viene dalla ridefinizione dell'ambito ATR 2 (oggetto come visto di progettualità specifica anche dal punto di vista paesaggistico) e dell'ambito AdC B in quanto la sua attuazione consente il superamento di una condizione di degrado.

Più in generale viene valutata positivamente sia la riduzione della capacità edificatoria, sia l'introduzione all'interno delle prescrizioni degli ambiti di interventi volti alla riduzione degli impatti e/o all'incremento di dotazioni a verde.

7. *Ecosistema e biodiversità*

Anche per questa componente si ha un'incidenza positiva (+8) determinata soprattutto dall'incremento di aree verdi che possono svolgere un ruolo di supporto nel progetto di REC anche a livello di stepping stones molto spesso poste nei pressi di elementi di II livello della RER (vedasi ambiti AdC E1 e AdC E2).

In generale si rileva che l'incremento delle aree boscate di progetto all'interno del territorio extraurbano è elemento in grado di rafforzare la funzionalità degli elementi delle reti ecologiche di livello sovraordinato.

Un contributo senza dubbio positivo alla componente deriva anche dall'affinamento del sistema di compensazione già presente nel PGT vigente introducendo il principio della quota di riequilibrio territoriale, prevedendo, a fronte di interventi comportanti consumo di suolo, la realizzazione di opere o la cessione di aree per una quota pari al 35% della superficie territoriale, quale contributo al riequilibrio ambientale ed ecologico del territorio.

In relazione alla DGR 4488/2021 e s.m.i., si ritiene che la Variante rispetti le condizioni della verifica di corrispondenza alla prevalutazione regionale di cui al Caso Specifico n. 17 in quanto trattasi di Variante di un PGT di Comune non interessato dalla presenza di Siti Natura 2000 o non direttamente confinante con siti Natura 2000.

Con riferimento specifico alle eccezioni contenute nel medesimo Caso Specifico si puntualizza che nessuna delle trasformazioni previste interferisce con elementi di I livello della RER, nella fattispecie rappresentati dal Corridoio che interessa i settori settentrionale ed orientale del territorio comunale, pertanto non si ritiene necessario avviare una procedura di Screening di Incidenza.

8. *Gestione dei rifiuti*

Rispetto alla condizione attuale si ha una lieve incidenza negativa derivante dai carichi urbanistici connessi ai nuovi ambiti a carattere residenziale introdotti dalla Variante.

Dai dati dell'osservatorio rifiuti per l'anno 2024, risulta che nel Comune di Vimercate sono stati prodotti 12.476.521 kg di rifiuti pari a 477,4 kg/ab*anno.

Gli abitanti teorici afferenti gli ambiti ATR 9, AdC A, AdC B e AdR A sono quantificabili in 299.

Da ciò deriva che per le nuove utenze domestiche insediabili si può stimare una produzione annua di rifiuti pari a 142.743 kg, corrispondente al 1 % della quota comunale.

Si può affermare pertanto che i nuovi residenti insediabili non configurano una criticizzazione delle attuali condizioni di produzione e gestione dei rifiuti urbani.

9. *Consumi energetici*
   Rispetto alla condizione attuale si ha una lieve incidenza negativa derivante dai carichi urbanistici connessi ai nuovi ambiti a carattere residenziale introdotti dalla Variante.
   A livello generale vale quanto già esposto riguardo le nuove edificazioni che, per la maggior parte, vantano tecnologie volte alla riduzione dei consumi energetici.
10. *Rischi per la salute umana*
    A livello generale non vi sono elementi di rischio che incidano sugli ambiti e le trasformazioni previste non implicano l'insediamento di nuove fonti di rischio per il contesto circostante.
    Fa eccezione l'ambito AdR C la cui riconversione in senso residenziale impone un'attenta verifica in ordine al clima acustico data la prossimità allo svincolo autostradale.

Si riportano di seguito le indicazioni per la riduzione delle pressioni riferite alle singole trasformazioni, desunte dalle schede di valutazione di cui al precedente cap. 10

Ambito / Trasformazione	Indicazioni per la riduzione delle pressioni
ATR 1	Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo e favorire la continuità del fronte anche ad ovest dell'ambito utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.
ATR 2	Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.
ATR 3	Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'accortezza di prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di mitigazione verso la Tangenziale Est.
Ex AT 5	In sede di definizione del progetto LRT deve essere adeguatamente tutelata se non rafforzata l'area verde affinchè possa svolgere appieno i servizi ecosistemici che le sono propri.
AT 6	La porzione di ST restituita alla funzione agricola dovrebbe essere qualificata come verde di connessione che dovrebbe essere progettato in modo da non configurarsi come una mera mitigazione paesaggistica, ma assumere un ruolo efficace nella funzionalità complessiva della REC anche in relazione con l'area verde a sud di Cascina Molgora e della presenza del torrente Molgora ad est del comparto produttivo posto in comune di Burago di Molgora. La fascia verde sarebbe inoltre di supporto alla presenza del percorso ciclopedonale di previsione. Rispetto all'eventuale localizzazione della MSV dovrà sottostare ai criteri della DGR 2828/2024 soprattutto per quanto concerne gli impatti in termini di traffico generato sul sistema viario locale e sovralocale, ma anche rispetto all'armonizzazione della nuova struttura con il contesto agricolo circostante.
ATR 7	L'ambito è posto nei pressi di una propaggine dell'area agricola che si estende verso il NAF di Oreno e risulta occupata per la maggior parte da attività orticole o di florovivaismo. Sarebbe opportuno che le edificazioni internamente all'ambito fossero concentrate nella porzione sud creando una fascia di transizione a verde verso nord che segni il passaggio tra urbanizzato ed area agricola.
ATR 9	La nuova viabilità di accesso dovrebbe mantenere caratteristiche di calibro e copertura che la configurino quale percorso poderale, garantendo la percorribilità a

	velocità moderate. Si accoglie favorevolmente l'indicazione della scheda relativamente al fatto che la progettazione dell'ambito dovrà garantire adeguata integrazione urbanistica e paesaggistica con l'edificazione esistente nel territorio del Comune di Burago di Molgora, con particolare riferimento ai margini edificati e agli spazi aperti. L'assetto delle edificazioni dovrà tenere conto della possibilità di connessione ciclopedonale con la viabilità di Burago di Molgora.
AdC 1	Nel caso di trasformazione a carattere direzionale / servizi alle imprese si dovrà avere cura di garantire la presenza di aree verdi per quanto possibile continue e contigue nelle porzioni non interessate da edificazioni, viabilità o parcheggi. Nel caso di trasformazione a carattere produttivo / artigianale dovrà comunque essere prevista una fascia di transizione tra l'edificazione e le aree verdi esterne all'ambito.
AdC 2	Si ritiene che per l'ambito siano già in corso di studio ed interlocuzione adeguate scelte dal punto di vista dell'accessibilità. Si rileva il recepimento nella scheda d'ambito della prescrizione già presente nel PGT 2024 circa la realizzazione di interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica lungo il margine meridionale dell'area.
AdC A	Dovranno essere predisposte adeguate mitigazioni nei confronti dell'area dell'ospedale e del suo parcheggio. Sarebbe opportuno che la viabilità di accesso all'ambito prevedesse la presenza di un percorso ciclopedonale che si connetta a quello esistente lungo via Fleming.
AdC B	Dovrà essere valutata l'eventuale preservazione del verde esistente ai limiti del comparto, con particolare attenzione a quello posto ad est che diventerà parte della più ampia area verde lungo via della Costituzione che potrebbe essere a sua volta oggetto di interventi di potenziamento vegetazionale.
AdC D	Sarebbe opportuno prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione al fine di ottenere un'efficace area di transizione tra urbanizzato e territorio agricolo estendendo la progettazione anche alla porzione esterna all'ambito che si sviluppa lungo via Motta, utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.
AdC E1	Si dovrebbe privilegiare l'accesso al comparto dalle vie della Costituzione e/o del Buraghino evitando connessioni dirette con via Bergamo. Sarebbe opportuno prevedere la piantagione dell'area verde nell'immediatezza della sua cessione, e una progettazione integrata con quella posta ad est dell'ambito AdC E2, al fine di ottenere un'efficace sistema di connessione con le aree verdi poste in territorio agricolo a sud della tangenziale sud.
AdC E2	Sarebbe opportuno prevedere una progettazione integrata delle aree verdi di previsione con quella posta nell'ambito AdC E1, al fine di ottenere un'efficace sistema di connessione con le aree verdi poste in territorio agricolo a sud della tangenziale sud, utilizzando, se ricorra il caso e l'opportunità anche le risorse derivanti dall'applicazione del principio di riequilibrio territoriale.
AdR 1	Si ritengono adeguate le misure prescrittive assegnate all'ambito cui si aggiunge l'attenzione da riservarsi al rapporto con gli ambiti di valore ambientale-architettonico individuati dalla tavola di Piano delle Regole nei pressi dell'ambito di riqualificazione.
AdR 2	Le edificazioni dovranno essere preferibilmente localizzate nella porzione meridionale dell'ambito potendosi realizzare un'area verde pertinenziale a nord che segni la transizione tra l'area urbana e le aree agricole che si estendono a nord di via Pellizzari, anche in coerenza con la presenza di un AIP.
AdR A	Si accoglie favorevolmente la prescrizione della scheda circa la preservazione degli individui arborei presenti e si ritiene che il progetto di intervento dovrebbe garantire al massimo la continuità degli spazi pertinenziali che dovrebbero essere mantenuti il più possibile a verde come nell'assetto presente.
AdR B	In caso di demolizione e ricostruzione occorrerà rapportare la progettazione dei nuovi edifici al contesto paesaggistico nel quale si inseriscono, con particolare riferimento all'asta del Molgora. La nuova viabilità di accesso dovrebbe mantenere caratteristiche di calibro e copertura che la configurino quale percorso poderale, garantendo la percorribilità a

	velocità moderate.
AdR C	In concomitanza con la definizione del progetto di intervento dovrà essere redatto uno studio di clima acustico dal quale si desumano opportune indicazioni per la tutela dei futuri residenti dagli eventuali effetti negativi derivanti dalla prossimità dello svincolo autostradale.
Parcheggio privato via Pellizzari	All'interno della revisione della Componente Geologica, in termini di fattibilità, l'area in oggetto viene posta in classe "3b - Aree che sono state denudate e/o precedentemente scavate oppure oggetto di accumulo di materiali", pertanto la trasformabilità dell'area è favorevole con consistenti limitazioni legate alla valutazione puntuale della capacità portante dei terreni e alla verifica dello stato di salubrità dei suoli. Viene richiamata necessità di messa in sicurezza del sito e la sua riqualificazione ambientale da effettuarsi ai sensi del Regolamento Locale di Igiene Pubblica (ISS) e della normativa vigente. Qualora sia stato accertato o venga rilevato uno stato di contaminazione dei terreni mediante un'indagine ambientale preliminare, dovranno avviarsi le procedure previste dal D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale" (Piano di Caratterizzazione/PCA con analisi di rischio, Progetto Operativo degli interventi di Bonifica/POB). In fase di progettazione dovranno essere previsti interventi rivolti alla regimazione idraulica e alla predisposizione di accorgimenti per lo smaltimento delle acque meteoriche e di primo sottosuolo, che non potrà avvenire entro le aree ritombate, nonché di opere per la difesa del suolo, per il recupero morfologico e/o paesistico ambientale e il collettamento dei reflui in fognatura. L'attuazione degli interventi richiamati potrà eliminare i fattori di rischio presenti nell'area con benefici in termini di qualità del suolo.
Parcheggio pubblico via degli Atleti	La progettazione del parcheggio dovrà tenere conto delle alberature esistenti, valutandone lo stato di salute e l'eventuale possibilità di una loro ricollocazione. Dovrà inoltre essere prevista la minimizzazione dei livelli di copertura del suolo evitando ripercussioni soprattutto in termini di drenaggio delle acque meteoriche e limitazione dell'effetto isola di calore nei mesi estivi.

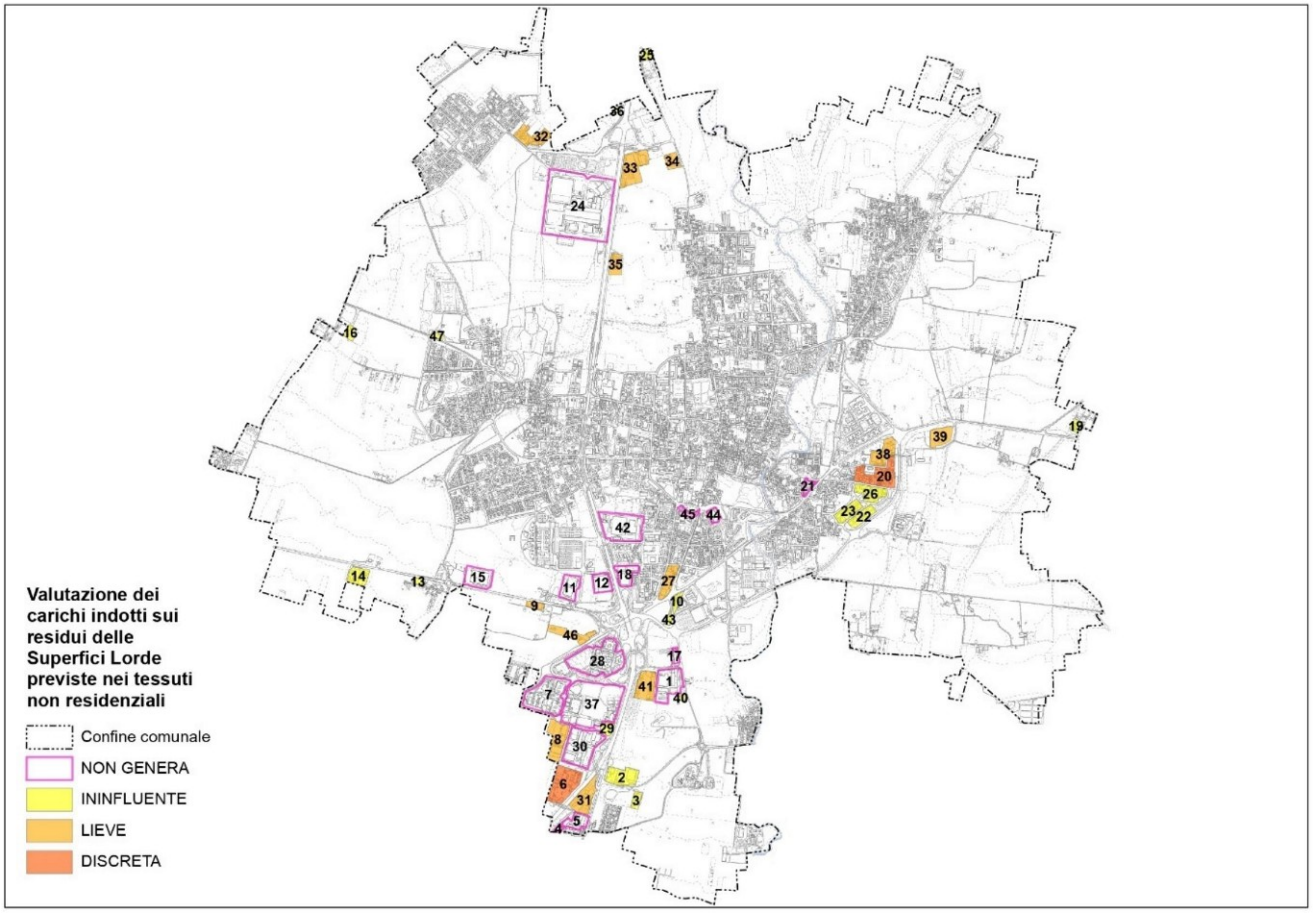
Per quanto concerne in particolare gli impatti cumulativi delle trasformazioni sulla componente traffico si riportano ampi estratti di quanto contenuto nel cap. 10 della relazione di Variante.

Per quanto concerne la stima dei carichi di traffico indotti dal PGT considerando che la città di Vimercate ha condotto un dettagliato studio su questo argomento nel Febbraio 2020 (vedi allegati Stima dei carichi indotti con funzione Logistica e Stima dei carichi indotti dagli interventi previsti dal PGT PGT2020) e che, da verifiche effettuate sul campo, si è constatato che i volumi di traffico censiti in quello studio non sono sostanzialmente cambiati rispetto a quelli riscontrati alla data di formazione del presente strumento urbanistico si è provveduto ad attualizzare i dati contenuti in quello studio con le esigenze poste dal nuovo Documento di Piano.
Per semplicità di trattazione si suddivide tale aggiornamento in tre paragrafi e più esattamente :

- *Stima dei carichi indotti dagli interventi non residenziali*
- *Stima dei carichi indotti dagli interventi con funzione logistica*
- *Stima dei carichi indotti dalle previsioni di Piano.*

STIMA DEI CARICHI INDOTTI DAGLI INTERVENTI NON RESIDENZIALI
Il quadro dei carichi indotti sui residui delle superfici lorde previste nei tessuti non residenziali, nella maggior parte dei casi (14 isolati) non genera (come si può vedere esaminando quelli contornati dal colore viola), un aggravio di traffico.

Nella Tavola, risultano ininfluenti 7 situazioni colorate in giallo mentre risultano di lieve entità 14 casi colorati in arancione. Sono presenti due situazioni che registrano un discreto carico indotto all'estremo sud (vedi n. 6) e ad ovest vedi n.20.
Tutti i casi che danno luogo a carichi indotti ininfluenti, lievi o discreti si trovano in un buon rapporto con l'accessibilità veicolare (Tangenziale est di Milano o Tangenziale Sud di Vimercate) e non coinvolgono mai il centro abitato.



STIMA DEI CARICHI INDOTTI DAGLI INTERVENTI CON FUNZIONE LOGISTICA
Si precisa innanzitutto che il citato studio sui carichi indotti caratterizza diversamente alcuni insediamenti produttivi a seconda che ospitino o meno l'attività logistica.
Gli interventi di Logistica sono sostanzialmente confermati rispetto al quadro esaminato dallo studio sopra citato.
Come si può notare dalla tavola che segue i carichi indotti sono tutti di discreta o lieve entità quelli più rilevanti sono sicuramente quelli situati nella parte sud del comune ma tutti ben svincolati mediante l'accessibilità della tangenziale Est Milano.
Quelli invece di lieve entità quasi tutti collocati sul versante Est del Comune sono in un più stretto rapporto con la Tangenziale Sud di Vimercate.
Entrambe le situazioni, dunque, non coinvolgono il centro abitato.

STIMA DEI CARICHI INDOTTI DALLE PREVISIONI DI PIANO

Nella tavola che segue vengono riportati gli interventi previsti dal nuovo PGT che coincidono in larga parte con quelli analizzati dallo studio già citato.

In particolare, sono già identificati come ininfluenti gli ambiti di trasformazione corrispondenti agli attuali AT.R1, AT.R2 e AT.R3.

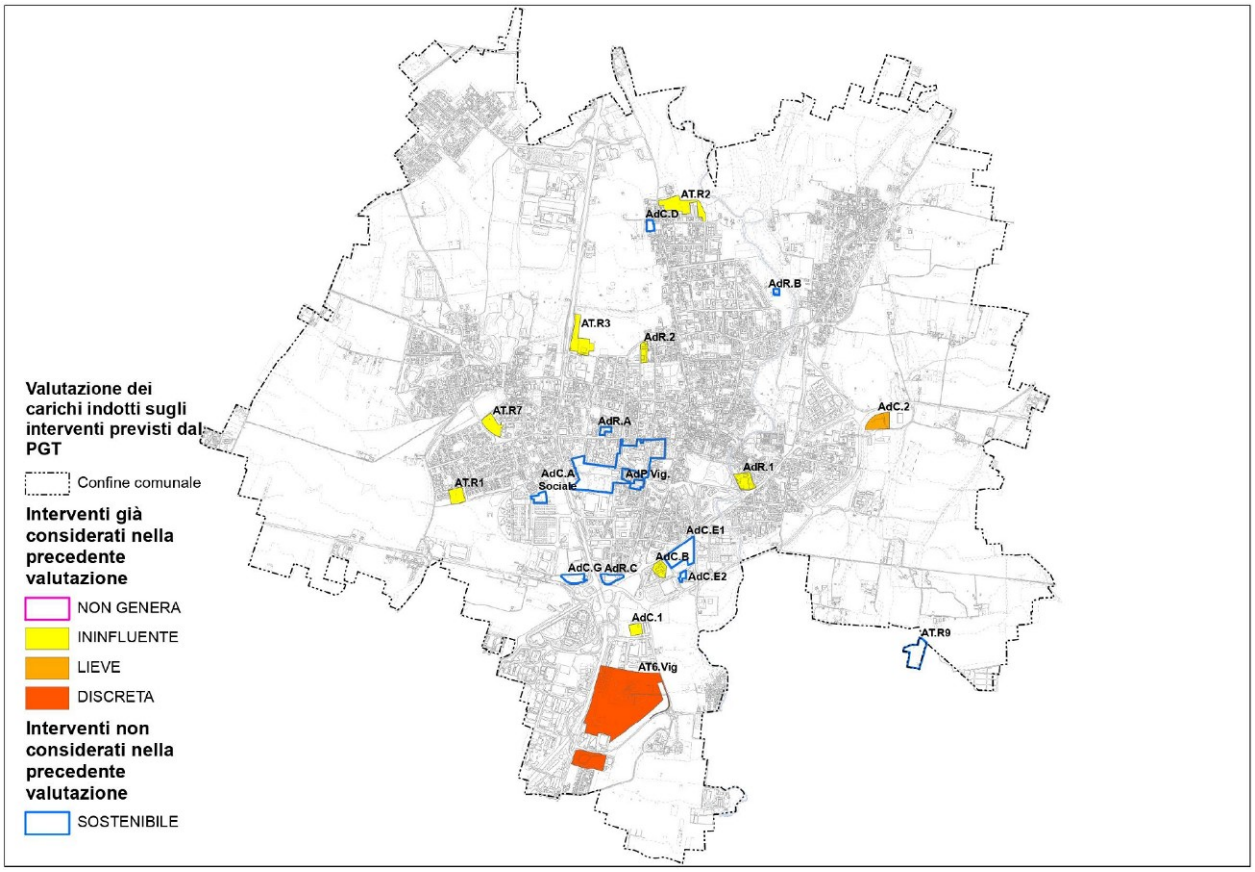
Inoltre, sempre come ininfluenti sono indicate le aree di completamento e riqualificazione corrispondenti alle attuali AdR1, AdR2, AdC1, AdCB.

Si registra un incremento dei carichi indotti di entità lieve che riguarda l'ambito oggi denominato AdC2, mentre risulta discreta la valutazione dei carichi indotti per l'area corrispondente all'attuale AT6 vigente.

Esistono poi degli ambiti che non erano stati presi in considerazione dallo studio citato o perché frutto di una ridistribuzione spaziale di interventi unitari previsti precedentemente o perché siano stati effettivamente generati dal nuovo PGT. Di seguito vengono brevemente analizzati tali ambiti:

- *AT.R9*
  Situato in un'enclave del territorio di Burago di Molgora è costituito da insediamento prevalentemente residenziale, che confina con la viabilità esistente nel comune confinante. Ad esso è garantita un'accessibilità da Vimercate attraverso la formazione di una nuova strada comunale che si collega alla via per Ornago. Non esistono condizioni consistenti di aggravio dei carichi di traffico nelle zone circostanti.
- *AdP vigente ex Ospedale*
  Tale accordo di programma era già presente ai tempi della stesura dello "Studio sui carichi di traffico indotti" ma non appare trattato. Tuttavia, il cambio di destinazione d'uso da area ospedaliera con il relativo flusso giornaliero, negli orari di punta di degenti, famigliari dei degenti, veicoli per attrezzature sanitarie, ambulanze ecc… a zone prevalentemente residenziali non avrà dato adito a incrementi di traffico significativi.

- *AdC.E1, AdC.E2 e AdR.C*
  Questi ambiti, di completamento e di riqualificazione, nascono da una variante "in corso d'opera" ai sensi dell'art. 93 della LR 12/2005, di un PII unitario precedentemente approvato. La foto satellitare mostra come gli insediamenti siano localizzati in prossimità della Sp2, della Tangenziale Est di Milano e della Tangenziale Sud di Vimercate. Il disimpegno del traffico avverrà facilmente attraverso queste arterie senza causare carichi eccessivi per il resto dell'abitato, così potremmo definire lieve il carico indotto.
- *AdC.D, AdC.A "sociale", AdC.G, AdR.B, AdR.A*
  Tali ambiti sono di limitata entità, prevalentemente residenziali e la loro dislocazione è ininfluente dal punto di vista dei carichi indotti. Anche la presenza di una media distribuzione in AdC.G non sposta il livello di carico indotto anche in considerazione dell'ottima accessibilità veicolare (Tangenziale Est e Sp45 ad est e Sp2 a ovest della tangenziale).



12. VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ALTERNATIVI

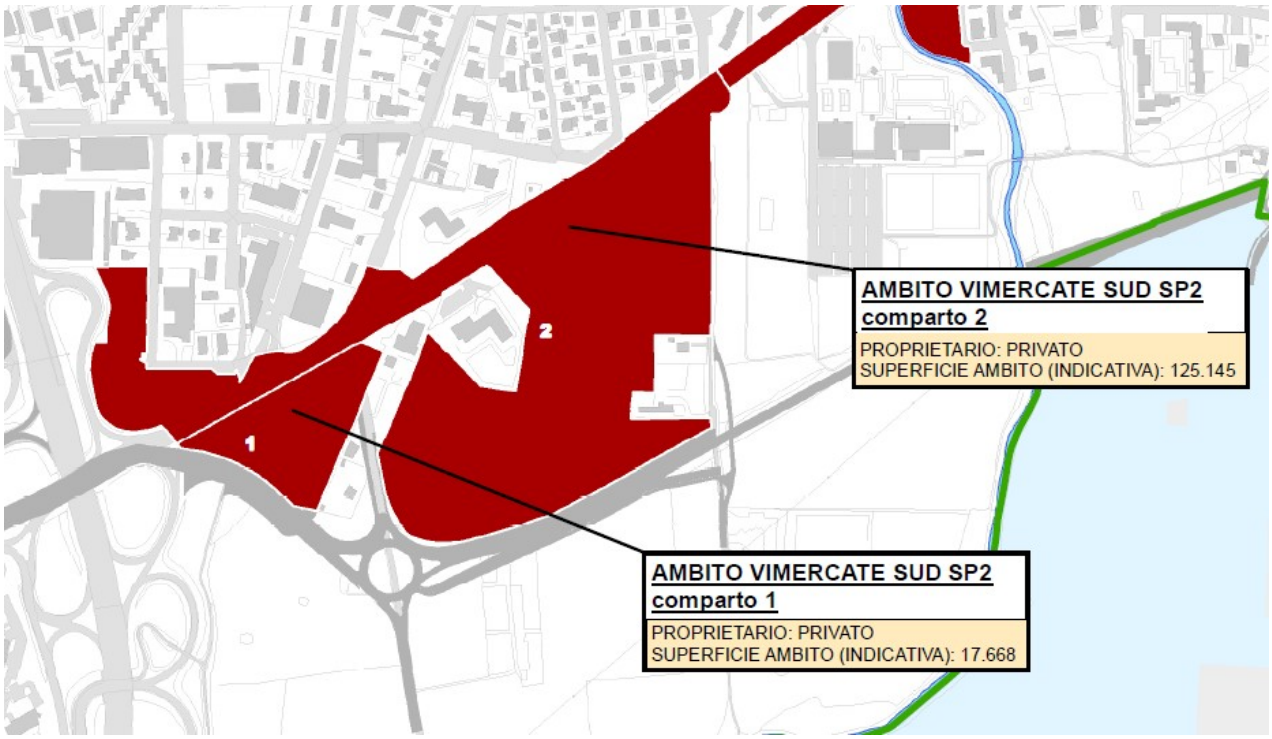
La DCR 351/2007 della Regione Lombardia prevede che siano individuate “delle alternative di P/P attraverso l’analisi ambientale di dettaglio” e che sia prodotta una “stima degli effetti ambientali delle alternative di P/P, con confronto tra queste e con lo scenario di riferimento al fine di selezionare l’alternativa di P/P”.
La conseguenza di quanto sopra riportato è che all’interno del Rapporto Ambientale deve essere riportata l’analisi di potenziali scenari alternativi di Piano che dovrebbero essere valutati ed eventualmente “ibridati” al fine di produrre una strategia nel complesso sostenibile.

Durante l’elaborazione del PGT, negli incontri svoltosi tra professionista incaricato e amministrazione comunale (Ufficio tecnico e assessorato alla materia) diverse scelte operate poi dalla proposta di PGT hanno avuto un percorso caratterizzato da diverse alternative.
Nel seguito del paragrafo si considereranno quelle che hanno avuto maggiori impatti sulla strategia generale e si produrranno le relative valutazioni in merito.

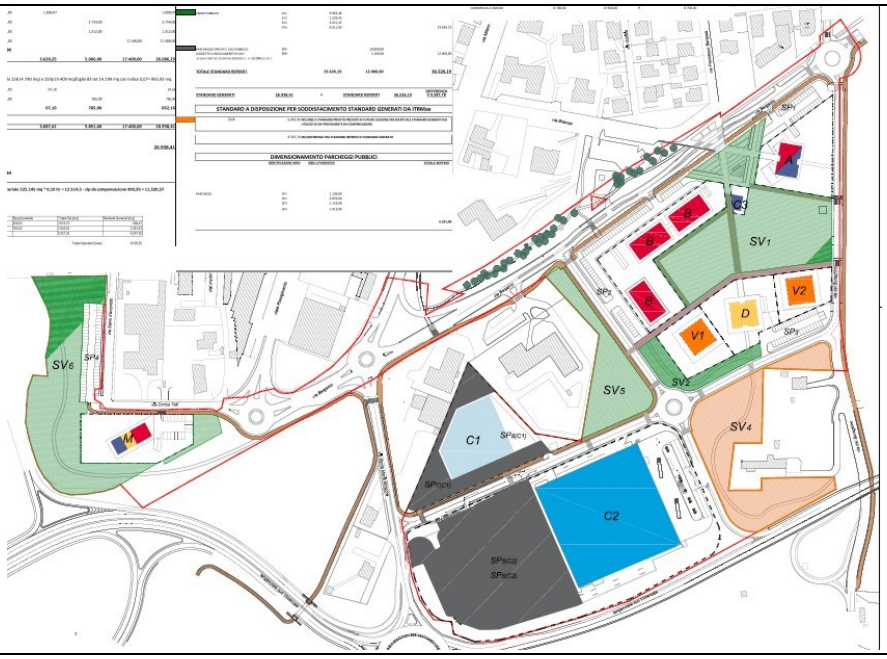
Ambito Vimercate sud – Sp2 – comparto 2

Si tratta di un ambito di notevole estensione previsto già dal Documento di Piano del PGT 2011 che aveva trovato attuazione tramite l’approvazione di un PII convenzionato nel 2016 e realizzato solo in parte.

Estratto della tav. DP04 del PGT 2011



Assetto Planivolumetrico del PII 2016



Durante l'elaborazione della Variante si ponevano due ipotesi di lavoro.

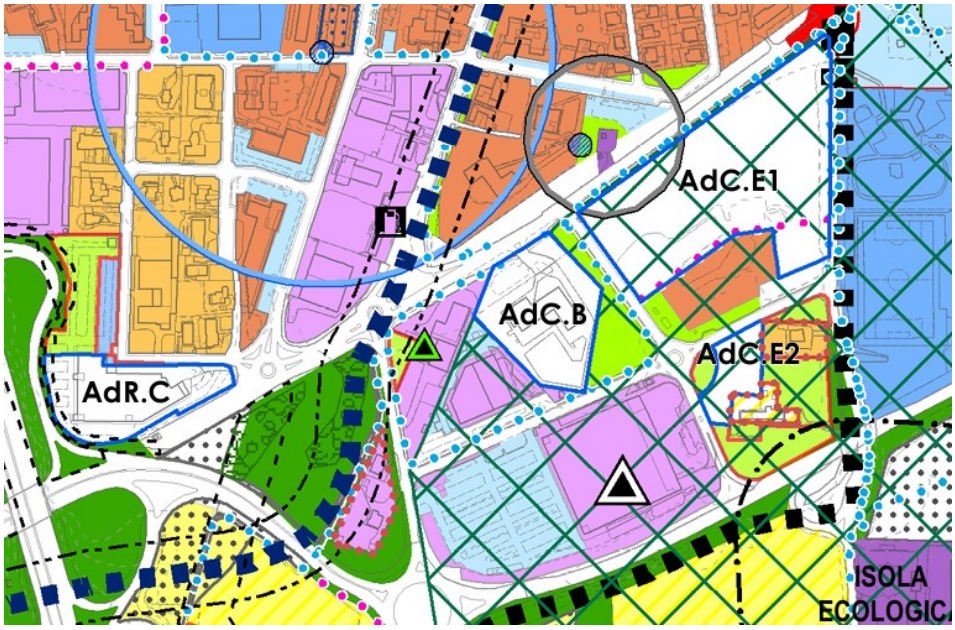
A) proseguire con la realizzazione del PII approvato che però stentava a procedere per l'onerosità ritenuta eccessiva legata alla realizzazione completa delle volumetrie previste.

B) Ridurre le volumetrie edificabili ridefinendo i corrispettivi economici a carico dei diversi operatori e dividere tra essi le parti non ancora completate.

La scelta del PGT concordata è stata quella di perseguire l'ipotesi B), così dell'originario PII ambito Vimercate Sud – Sp2 - comparto 2 per le parti non ancora realizzate si è dato vita a tre ambiti di completamento e riqualificazione così denominati:

- AdC.E1 ripropone lo schema planivolumetrico del citato PII ma ridotto volumetricamente e con una maggiore estensione della piazza di verde pubblico presente;
- Adc.E2 destinato alla cessione all'Amministrazione comunale di una volumetria residenziale che l'amministrazione deciderà come utilizzare;
- AdR.C riservata a un differente operatore a quello di ADC.E1 con un ricalcolo delle volumetrie edificabili, delle aree di cessione e con una rimodulazione della tipologia edilizia.

Estratto della Tavola di Azzonamento della Variante



Valutazione:
Al di là dei singoli impatti riferiti agli ambiti in cui è stato suddiviso il comparto, per i quali si rimanda alle rispettive schede analitiche del cap. 10, la scelta operata appare maggiormente sostenibile sia in merito alla riduzione operata rispetto alle volumetrie edificabili, sia rispetto al riassetto funzionale che meglio risponde alle caratteristiche assunte dal contesto urbano compreso tra la via Bergamo e la Tangenziale sud.
Anche la scelta di svincolare si singoli sub-ambiti da un unico comparto opertativo consente ai promotori una maggiore capacità di pianificare e governare gli interventi trasformativi.

Energy Park

Il Comparto "Energy Park" è costituito da un articolato compendio immobiliare a destinazione prevalentemente produttiva e direzionale, interessato nel tempo da un processo di trasformazione urbana di particolare complessità, sviluppatosi attraverso strumenti urbanistici e accordi convenzionali intercorsi tra il Comune e i soggetti proprietari e attuatori dell'area;
Tale processo ha trovato il proprio fondamento nell'Accordo Quadro approvato dal Consiglio Comunale nel 2010 e stipulato nel 2011, successivamente integrato con Atto Integrativo approvato nel 2015 e stipulato nel 2016, nonché in ulteriori convenzioni attuative, tra cui la Convenzione GB04 stipulata nel 2021.
Gli atti citati hanno disciplinato nel tempo:

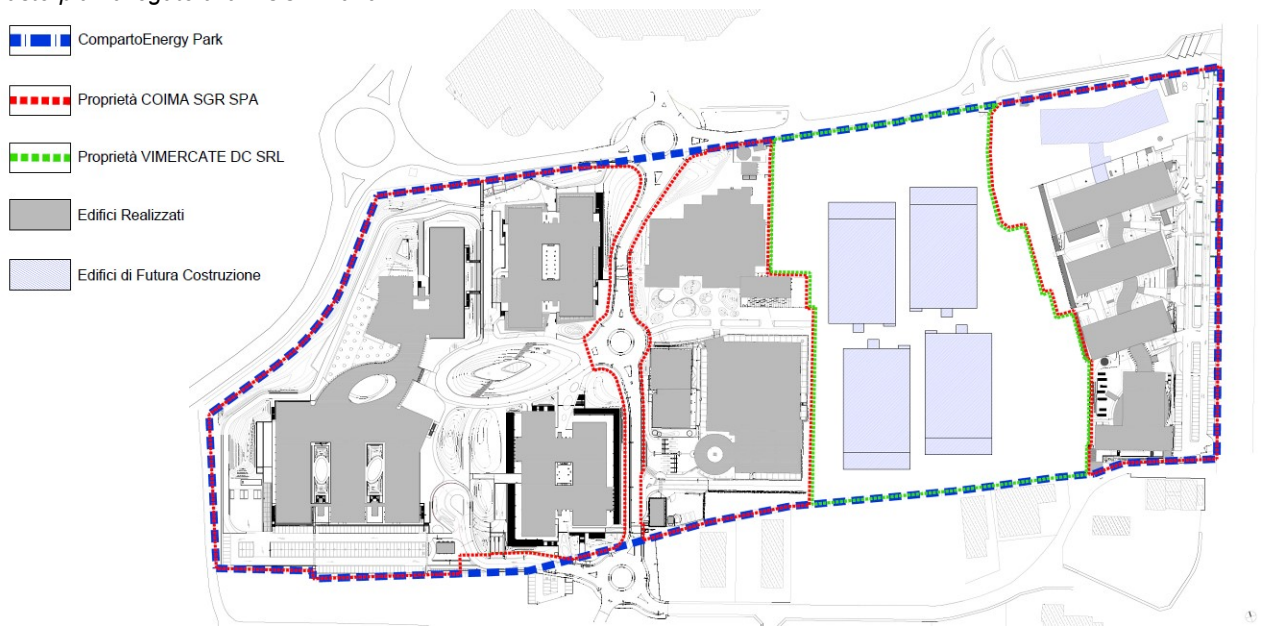
- l'assetto urbanistico ed edilizio del Comparto;
- le modalità di attuazione degli interventi;
- le destinazioni d'uso ammissibili;
- le opere di urbanizzazione e le dotazioni di interesse pubblico;
- i rapporti giuridici ed economici tra l'Amministrazione comunale e i soggetti privati coinvolti;

Nel corso degli anni, l'attuazione dell'Accordo Quadro e degli atti conseguenti ha condotto alla realizzazione di una parte significativa delle volumetrie previste e delle opere pubbliche e di urbanizzazione, determinando una profonda trasformazione del Comparto e un miglioramento complessivo dell'assetto infrastrutturale e funzionale dell'area.

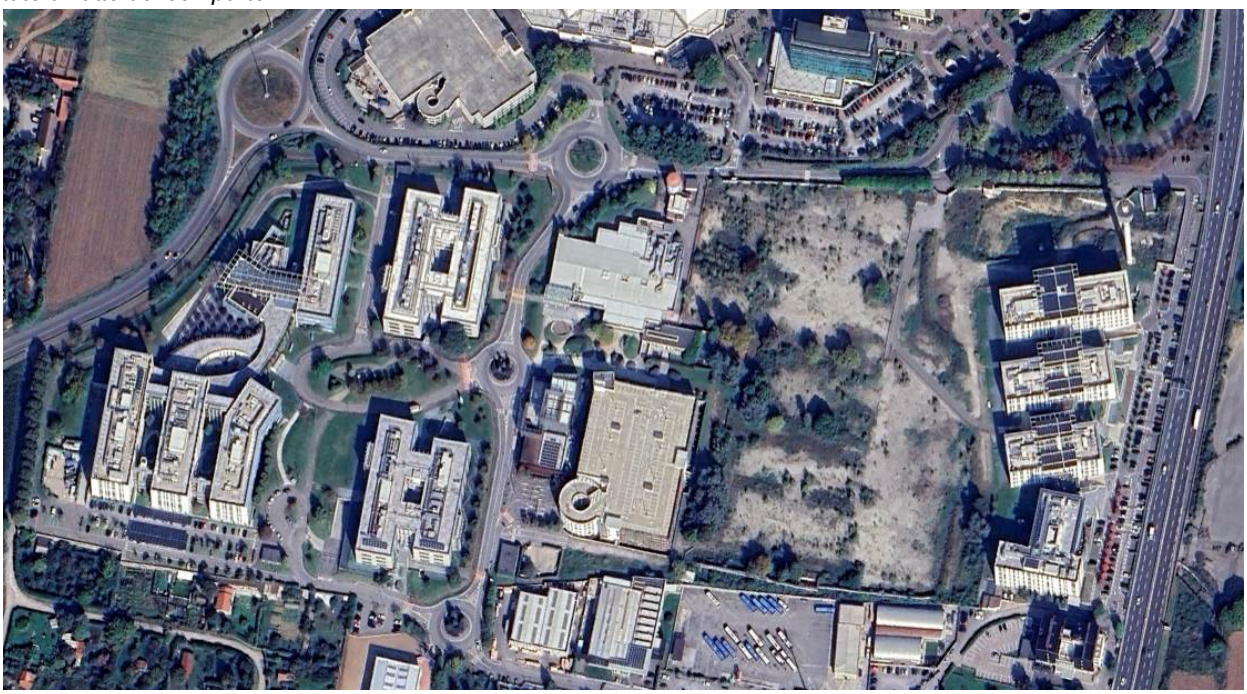
L'evoluzione dello stato di fatto del Comparto, unitamente al mutato contesto urbanistico, normativo ed economico e allo stato di avanzamento ormai ampiamente consolidato degli interventi, ha reso necessario procedere a una rivalutazione complessiva dell'attualità e coerenza delle previsioni convenzionali vigenti, al fine di adeguarle all'interesse pubblico attuale e di evitare sovrapposizioni, ridondanze o incertezze interpretative;
In tale contesto, con Delibera di Consiglio Comunale n. 7 del 09/03/2026 è stato approvato un **Atto Integrativo e Modificativo** che si pone l'obiettivo di aggiornare, razionalizzare e coordinare il quadro convenzionale esistente, attraverso:

- il recepimento del Nuovo Master Plan del Comparto, che tiene conto dello stato di attuazione degli interventi e delle condizioni infrastrutturali esistenti;
- la conferma che gli interventi edilizi di completamento non comportano alcun incremento della capacità edificatoria complessiva, che rimane quella già prevista e assentita dagli strumenti urbanistici e dagli accordi vigenti;
- la precisazione del regime delle destinazioni d'uso ammissibili, nel rispetto delle pattuizioni già consolidate e della disciplina del Piano di Governo del Territorio, evitando estensioni automatiche o interpretazioni non coerenti;
- la salvaguardia della potestà pianificatoria del Comune, precisando che gli effetti urbanistici delle previsioni convenzionali sono subordinati al loro recepimento nell'ambito delle procedure proprie della pianificazione urbanistica;

Masterplan allegato alla DCC 7/2026



Stato di fatto del comparto



Durante l'elaborazione della Variante si ponevano due ipotesi di lavoro.

A) Concentrare il volume edificabile tramite Piano Attuativo nell'unica area libera situata nell'apice nord-est del lotto con il risultato di un edifici fuori misura

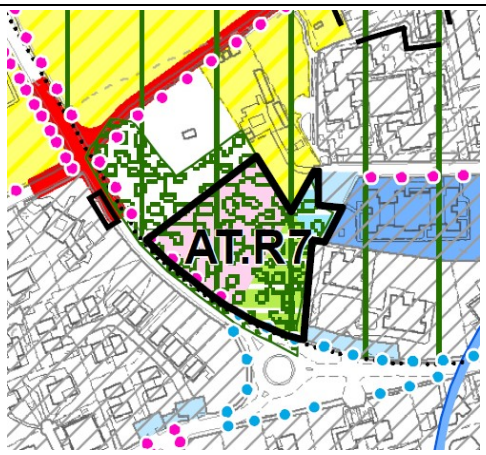
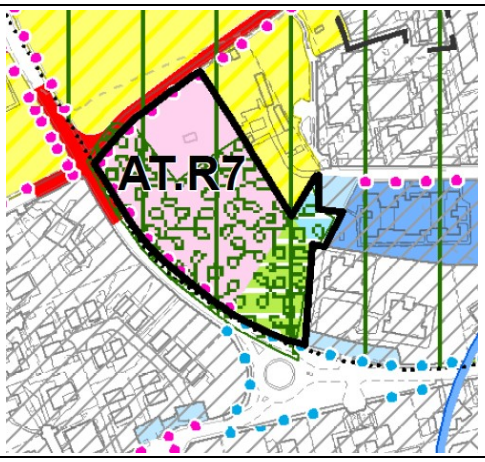
B) ristudiare l'assetto complessivo planivolumetrico, inserendo i volumi edificabili in modo equilibrato tutti con altezza massima di 6 piani

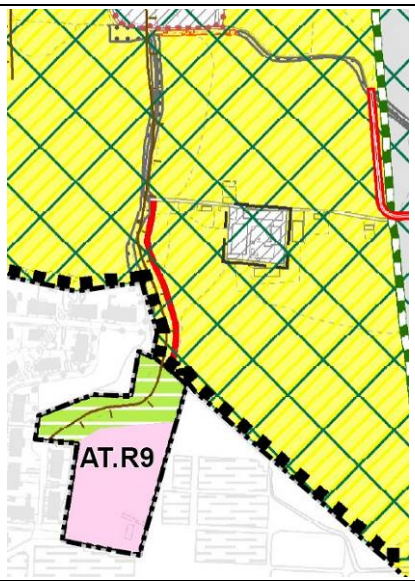
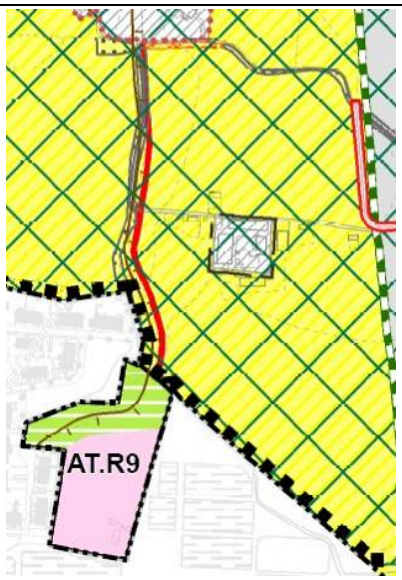
La scelta del PGT concordata è stata quella di perseguire l'ipotesi B)

Valutazione:

La scelta operata non comporta variazioni sostanziali nell'assetto dell'ambito, stante anche il fatto che già le NTA del PGT 2024 prevedono la possibilità di completare il lotto a saturazione pari a 1 mq/mq.

Dal punto di vista dell'equilibrio paesaggistico si ha una maggiore omogeneità nella distribuzione dei volumi conseguentemente all'impronta decisa dalla variante.

Ambito ATR 7
Una prima definizione delle scelte di Piano aveva prodotto l'ipotesi di una riduzione della superficie territoriale concentrando le volumetrie nella porzione sud dell'ambito. Successivamente si è optato per la riproposizione del disegno dell'ambito già presente nel PGT vigente.
 
Valutazione: L'eccessiva concentrazione delle volumetrie avrebbe potuto portare ad uno squilibrio del disegno complessivo del comparto e non avrebbe garantito la possibilità di realizzare un intervento di mitigazione paesaggistico-ambientale lungo via Vallicella che consente la transizione dal tessuto urbanizzato alle aree agricole. La parte non edificata tra l'ambito e via Vallicella avrebbe inoltre potuto essere soggetta a fenomeni di abbandono e degrado paesaggistico.

Ambito ATR 9
Trovandosi di fronte alla necessità di chiedere una riduzione dell'ambito agricolo strategico per collegare l'ATR 9, che costituisce un'enclave comunale nel territorio di Burago di Molgora, alla rete viaria di Vimercate per consentirne l'accessibilità veicolare, si sono valutate due possibili ipotesi a) a sinistra e b) a destra. Per motivi connessi al calibro stradale e i collegamenti garantiti, si è preferita la soluzione b)
 
Valutazione: Nelle more di quanto contenuto nella scheda di valutazione di cui al precedente cap. 10 si ritiene che la soluzione prescelta meglio salvaguardi l'orlo di terrazzo esistente.

Edilizia Residenziale Pubblica

Dovendo affrontare il tema dell'incremento di alloggi di housing sono state esplorate diverse alternative localizzative, ferma restando l'intenzione di collegare la realizzazione dei nuovi edifici all'attivazione di un ambito di trasformazione di edilizia libera.

Si è valutata l'ipotesi di completare il tessuto urbanizzato a sud di via Cascina San Paolino, attualmente interessato da un ambito azzonato come agricolo.

Tale localizzazione sconta numerose criticità, tra le quali le quali le più evidenti sono la sua interclusione tra un ambito non residenziale esistente a nord e di previsione a sud e la prossimità ad un'attività di rottamazione del ferro.

L'ipotesi alternativa, poi prescelta (ambito AdC A), è stata quella di localizzare l'edilizia residenziale pubblica in un'area non edificata a nord dell'ospedale in un contesto urbano dalla vocazione residenziale con presenza di servizi.

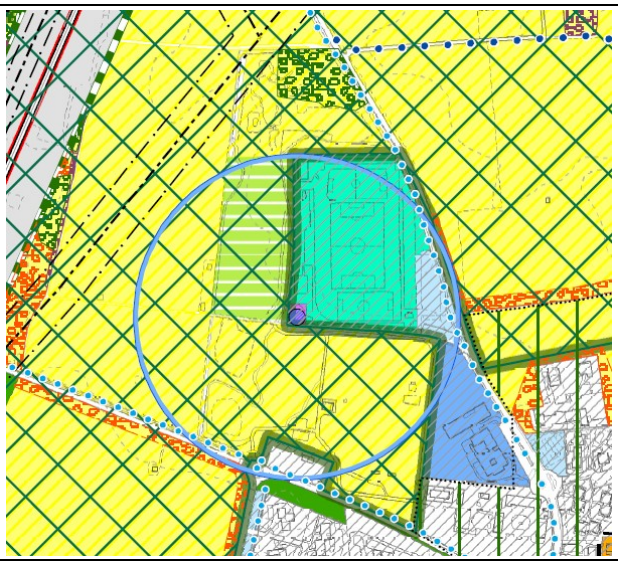
Valutazione:

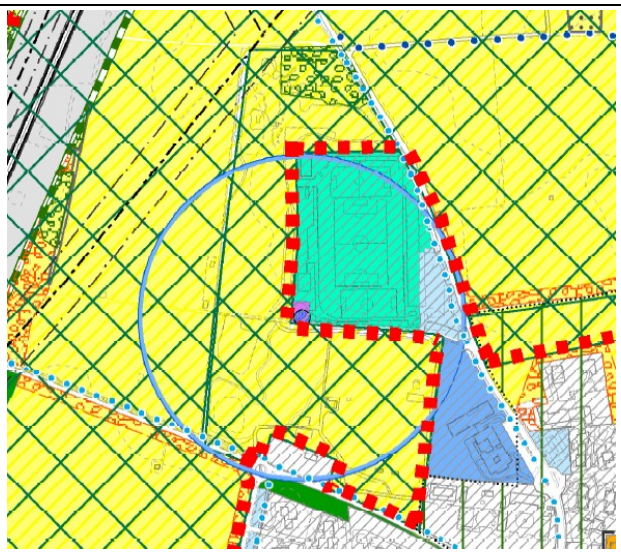
Nelle more di quanto contenuto nella scheda di valutazione di cui al precedente cap. 10 si ritiene che la soluzione prescelta sia coerente con le esigenze dei futuri residenti connesse alla vicinanza di servizi pubblici e privati raggiungibili anche a livello ciclopedonale.

Area sportiva di via Lodovica

Una prima definizione delle scelte di Piano aveva prodotto l'ipotesi di un ampliamento dell'area sportiva lungo via Lodovica verso ovest.

Successivamente, anche al fine di salvaguardare la porzione di ambito agricolo strategico e la rete verde corrispondente, la scelta è stata stralciata.





Valutazione:

Non si ritiene che lo stralcio operato possa avere ripercussioni in termini di offerta di servizi di carattere sportivo presenti sul territorio comunale.

L'assetto finale appare migliorativo sia in termini di impatto paesaggistico, sia in termini di trasformazione di suolo agricolo.

13. DEFINIZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Un elemento fondamentale della Valutazione Ambientale Strategica è quello relativo al controllo degli effetti del Piano e, quindi, ai contenuti ed alle modalità attuative del monitoraggio.
Il monitoraggio ambientale è previsto dall'Art. 10 della Direttiva 2001/42/CE e deve essere contemplato all'interno del Rapporto Ambientale, come indicato al Punto i) dell'Allegato I della stessa Direttiva.
Le finalità del monitoraggio sono legate sia all'attuazione della Variante nel tempo, sia all'aggiornamento, comunicazione e coinvolgimento nella gestione dello strumento di pianificazione.
Le finalità specifiche del monitoraggio proposto per la Variante sono:

- informare sull'evoluzione dello stato del territorio nel corso dell'attuazione delle scelte urbanistiche;
- verificare periodicamente il corretto dimensionamento rispetto all'evoluzione dei fabbisogni;
- verificare lo stato di attuazione delle scelte della Variante;
- valutare il grado di efficacia degli obiettivi della Variante;
- attivare per tempo azioni correttive;
- fornire elementi per l'avvio di un percorso di aggiornamento delle scelte della Variante, del PGT nel suo complesso e dello stesso Piano di Monitoraggio.

Il Rapporto Ambientale relativo all'ultima procedura di VAS riferita alla Variante Generale del 2017 proponeva quale riferimento per il monitoraggio l'applicativo regionale SIMON che, tuttavia, non è più reperibile online.
Come suggerito dal parere pervenuto dalla Provincia di Monza e Brianza in sede di I conferenza, si provvederà pertanto a costruire un nuovo sistema di monitoraggio basato sugli indicatori presenti all'interno del cap. 7 del Rapporto Ambientale della VAS riferita al PTCP 2013.

Vengono quindi individuate due tipologie di indicatori, selezionando all'interno del set proposto per il PTCP quelli di competenza comunale:

1. Indicatori di prestazione del Piano che definiscono il grado di cambiamento dei fenomeni descritti; essi sono diretta espressione degli obiettivi e delle scelte del Piano e perciò permettono di comprendere se tali obiettivi/scelte si stanno realizzando
2. Indicatori di descrizione dello stato dell'ambiente e del territorio che descrivono le peculiarità e problematicità del territorio provinciale

Indicatori di prestazione del Piano

Rif. Obiettivi del PTCP	Indicatore	Unità di misura
Prevenire e ridurre l'inquinamento delle risorse idriche sotterranee – Ob. 7.2	Impianti produttivi di nuova realizzazione in aree alta vulnerabilità e/o di ricarica degli acquiferi	N°
Valorizzare le acque superficiali – Ob. 5.4.7, 7.2.2	Interventi di riqualificazione spondale	m
Incrementare la mobilità dolce e potenziare il	Rete di piste ciclopedonali programmate	Km

trasporto pubblico – Obb. 5.2.14, 5.4.11, 5.5.9, 4.2	Rete piste ciclopedonali realizzate	Km
Valorizzare e incrementare le aree verdi – Ob. 5.1	Incremento estensione delle aree protette e dei PLIS	%
	Ambiti di interesse provinciale	Kmq
	Interventi di compensazione ambientale	Kmq
Contenere il consumo di suolo – Ob. 3.1	Popolazione residente	N° Ab.
	Famiglie	N°
	Abitazioni occupate/abitazioni totali	%
	Aree urbanizzate	Kmq
	Aree urbanizzate /Superficie territoriale	%
	Saldi migratori	
	Riutilizzo aree dismesse	Mq
	Utilizzo aree interne al TUC	Mq
	Superficie territoriale per insediamenti residenziali	Kmq
	Superficie territoriale per insediamenti produttivi	Kmq
	Superficie territoriale per insediamenti commerciali (GSV-centri commerciali)	Kmq
	Aree occupate da infrastrutture stradali	Mq
	Estensione aree dismesse o sottoutilizzate e di quelle presenti all'interno del TUC	Mq
Garantire l'efficienza e la sostenibilità del sistema insediativo – Obb. 3.2, 3.3, 3.4	Slp realizzata a 600 metri dalle stazione del trasporto pubblico o comunque all'interno degli Ambiti di accessibilità sostenibile	Mq
	Accessibilità stazioni trasporto pubblico su ferro (parcheggi auto, parcheggi bici)	N°
	Aziende inserite in APEA	N°
	Insediamenti produttivi delocalizzati in contesti compatibili	N°
	Estensione aree destinate dai PGT a nuovi insediamenti produttivi	Mq
Conservare, riqualificare, tutelare e promuovere i beni paesaggistici – Obb. 5.2, 5.3, 5.4	Estensione fasce della viabilità di interesse paesaggistico	Mq
	Interventi di recupero del patrimonio storico culturale esistente	N°
	Alberi monumentali	N°

A questi indicatori, accogliendo il suggerimento di ARPA Lombardia prodotto in sede di I conferenza, si intende aggiungerne di altri reperibili all'interno del documento "Indirizzi operativi per il monitoraggio nella valutazione ambientale strategica dei piani regolatori generali comunali" emanato dal Ministero dell'Ambiente che prende a riferimento la Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile da cui discende direttamente quella di livello regionale dalla quale si sono derivati i criteri di sostenibilità per la valutazione:

Obiettivi SNSvS	Indicatore	Unità di misura
I.3 Ridurre il disagio abitativo	Nuovi alloggi per l'edilizia residenziale sociale	N°
	Recupero alloggi esistenti per l'edilizia residenziale sociale	N°
	Nuovi Servizi per la residenza realizzati	Mq
	Nuovi Parcheggi	Mq
	Nuovi spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e per lo sport	Mq
III.1 Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico	Variazione popolazione a rischio in aree a pericolosità idraulica	n. ab. e % rispetto al totale
III.2 Diffondere stili di vita sani e rafforzare i sistemi di prevenzione	Variazione Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata	%
III.3 Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali	Interventi di forestazione urbana e periurbana	Mq
	Interventi di de-impermeabilizzazione dei suoli in aree urbane	Mq
V.1 Garantire infrastrutture sostenibili V.2 Promuovere la mobilità sostenibile di persone e merci	Variazione Flussi di traffico nelle principali infrastrutture stradali (Traffico Giornaliero Medio per veicoli leggeri e veicoli pesanti)	TGM
	Variazione Abbonamenti TPL	N°
VI.1 Ridurre i consumi e incrementare l'efficienza energetica	Variazione consumi di energia negli edifici pubblici	KW/h anno

Indicatori di descrizione dell'ambiente e del territorio

Componente ambientale	Indicatore	Unità di misura
Suolo e sottosuolo	Superficie urbanizzata	Kmq
	Verde urbano pro capite	Mq/ab
	Nuovi volumi edificati	Mc
	Aree di cava, dismesse, da bonificare, discariche	Mq
	Superficie interessata da rischio e pericolosità idrogeologica	Mq
Acque superficiali e sotterranee	Carico organico potenziale (AE) – potenzialità di progetto degli impianti di depurazione	AE
	Copertura rete duale di fognatura	%
	Copertura del servizio di fognatura – percentuale di abitanti residenti e unità locali allacciati al servizio di fognatura	%
	Copertura del servizio di depurazione - percentuale di abitanti e unità locali allacciati al servizio di fognatura i cui scarichi sono sottoposti a sistema di depurazione	%
Natura e biodiversità	Superficie aree a bosco	Mq
Paesaggio	Interventi di sistemazione delle sponde dei corsi d'acqua	M
	Lunghezza siepi e filari	M
	Creazione di circuiti e sistemi di beni storico-	M

	culturali: piste ciclabili di connessione di beni storico-culturale e simbolico-sociale	
Clima acustico	Interventi di risanamento acustico	N°
Rifiuti	Produzione di rifiuti urbani pro-capite	Kg/ab
Mobilità e trasporti	Lunghezza totale piste ciclabili	Km
	Quota modale	%

Rispetto alla più puntuale definizione del sistema di indicatori ed al soggetto specifico cui è in capo l'aggiornamento dei dati e la periodicità della misura, si rimanda ad apposito atto da approvarsi a cura dell'amministrazione comunale.

Dal punto di vista dell'organizzazione del sistema di raccolta e sistematizzazione dei dati sarà necessario individuare una figura all'interno dell'amministrazione comunale cui spetti la responsabilità di collazionare le informazioni reperendole presso gli uffici del comune medesimo o le banche dati dei soggetti esterni con compiti di monitoraggio dello stato dell'ambiente.

Tale figura dovrà avere una caratterizzazione di tipo tecnico e potrà essere o un dipendente del comune o un consulente esterno che si coordinerà con l'area tecnica comunale.

14. FONTI UTILIZZATE

Tema	Ente / autore	Documento o Banca dati
Dinamiche socio-economiche	*Demo Istat*	Dati rilevamento 2025 e precedenti
	Camera di Commercio di Milano, Monza Brianza e Lodi	Dati piattaforma ESTER
Infrastrutture per la mobilità e traffico	*CAL*	Sito internet Autostrada Pedemontana
	Agenzia del TPL di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia	Programma di bacino 2025
Qualità dell'aria	*INEMAR Lombardia*	Risultati delle elaborazioni per l'anno 2021
	ARPA Lombardia	Rapporto provinciale sulla qualità dell'aria, 2024
Idrografia e gestione delle acque	*ARPA Lombardia*	Dati sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee
	AATO Monza e Brianza	Piano d'Ambito 2024
	Comune di Vimercate	Componente Geologica del PGT
Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo	*Regione Lombardia*	Geoportale regionale (DUSAF)
		Elenchi dei siti contaminati e bonificati
	Comune di Vimercate	Componente Geologica del PGT
Paesaggio ed elementi storico – architettonici	*Ministero della Cultura*	Portale "Vincoli in rete"
	Regione Lombardia	SIBA e SIRBeC
	Provincia di Monza e Brianza	Allegato A al PTCP
	Comune di Vimercate	PGT vigente (tav. 2 DdP)
Ecosistema e biodiversità	*Regione Lombardia, Fondazione Lombardia per L'ambiente.*	Relazione di sintesi "Rete ecologica della Pianura Padana Lombarda" 2010
	Regione Lombardia	Geoportale regionale
	Provincia di Monza e Brianza	PTCP
	Comune di Vimercate	PGT vigente (tav. 4 PdS)
Gestione dei rifiuti	*ARPA Lombardia*	Osservatorio Rifiuti (2016-2022)
Consumi energetici	*Regione Lombardia*	https://www.energialombardia.eu/
Rischi per la salute umana o per l'ambiente	*Ministero della Transizione Ecologica*	Inventario Nazionale Stabilimenti a Rischio Incidente Rilevante
	Autorità di Bacino del Fiume Po / Regione Lombardia	Piano di Assetto Idrogeologico Piano di Gestione del Rischio Alluvioni
	Regione Lombardia	Geoportale regionale
	Comune di Vimercate	PGT vigente (tavv. 9 e 11 PdR)
		Componente Geologica del PGT
		Zonizzazione Acustica
		Elaborato ERIR

ALLEGATO 1 – QUADRO CONOSCITIVO DELLE COMPONENTI TERRITORIALI ED AMBIENTALI

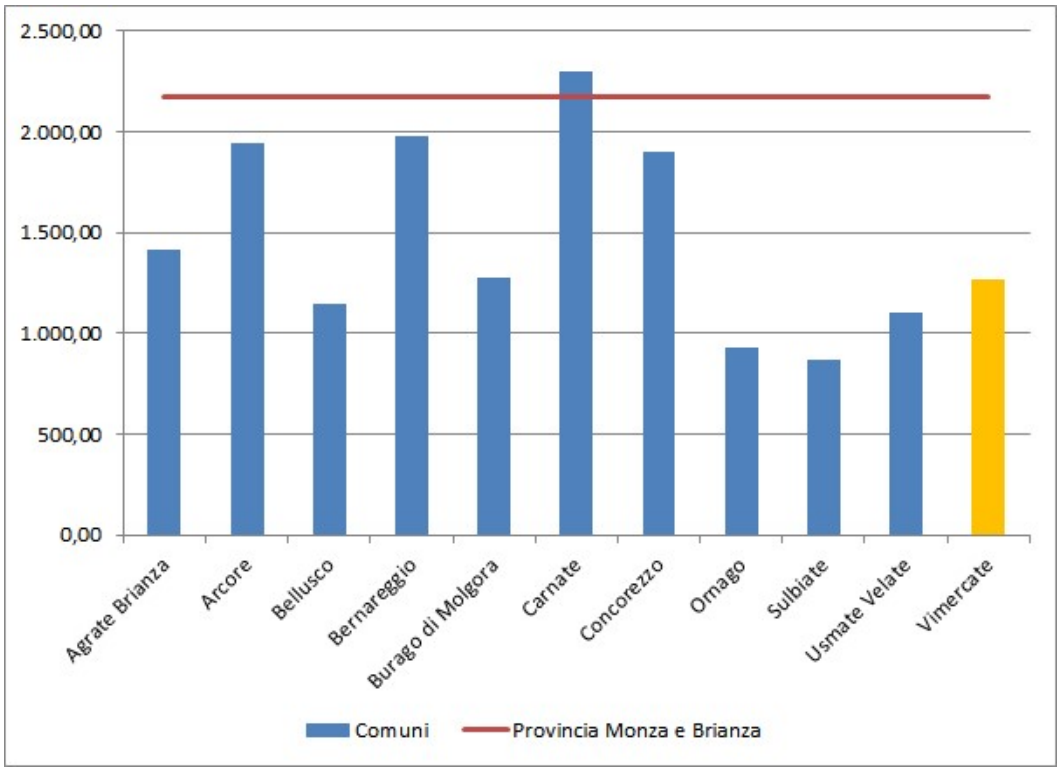
Di seguito viene riportato un aggiornamento del quadro analitico di contesto contenuto nel Rapporto Preliminare di Scoping, integrato secondo le indicazioni fornite all'interno dei pareri degli enti pervenuti in occasione della I Conferenza di valutazione.

1. Dinamiche socio-economiche

1. Dinamiche demografiche

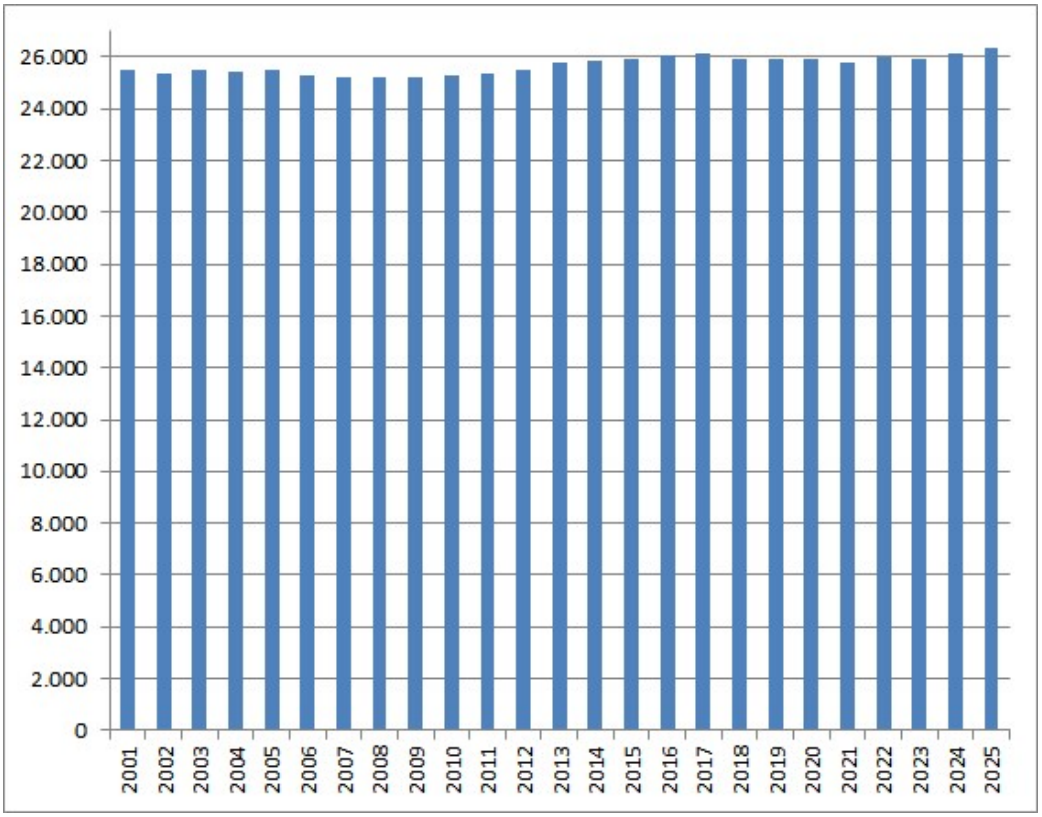
Al 31.12.2025 il Comune di Vimercate registrava 26.341 residenti con una densità di 1.271 ab/kmq, pari a poco più delle metà della densità media della Provincia di Monza e Brianza (2.169 ab/Kmq).
Il contesto dei comuni contermini mostra valori di densità altalenanti, legarti alle relativamente ridotte dimensioni dei territori, o alla minore attrattività insediativa esercitata in quanto più distanti dai principali sistemi infrastrutturali. Nel complesso (con l'eccezione di Carnate) i valori si mantengono al di sotto della media provinciale.

Figura 0.7 – Densità di abitanti nel comune di Vimercate e raffronto con i comuni confinanti e con la Provincia di Monza e Brianza (fonte: Demolstat)



L'evoluzione della popolazione dal 2001 non mostra particolari variazioni attestandosi mediamente sui 25.000 residenti (la variazione percentuale media nel periodo considerato è pari allo 0.1% in positivo o negativo). Ciò significa che gli effetti della crisi economica, non hanno particolarmente inciso sui saldi naturale e migratorio e che sono presenti buoni meccanismi di tenuta dal punto di vista sociale ed economico.

Figura 0.8 – Andamento demografico dei residenti (2001-2025)



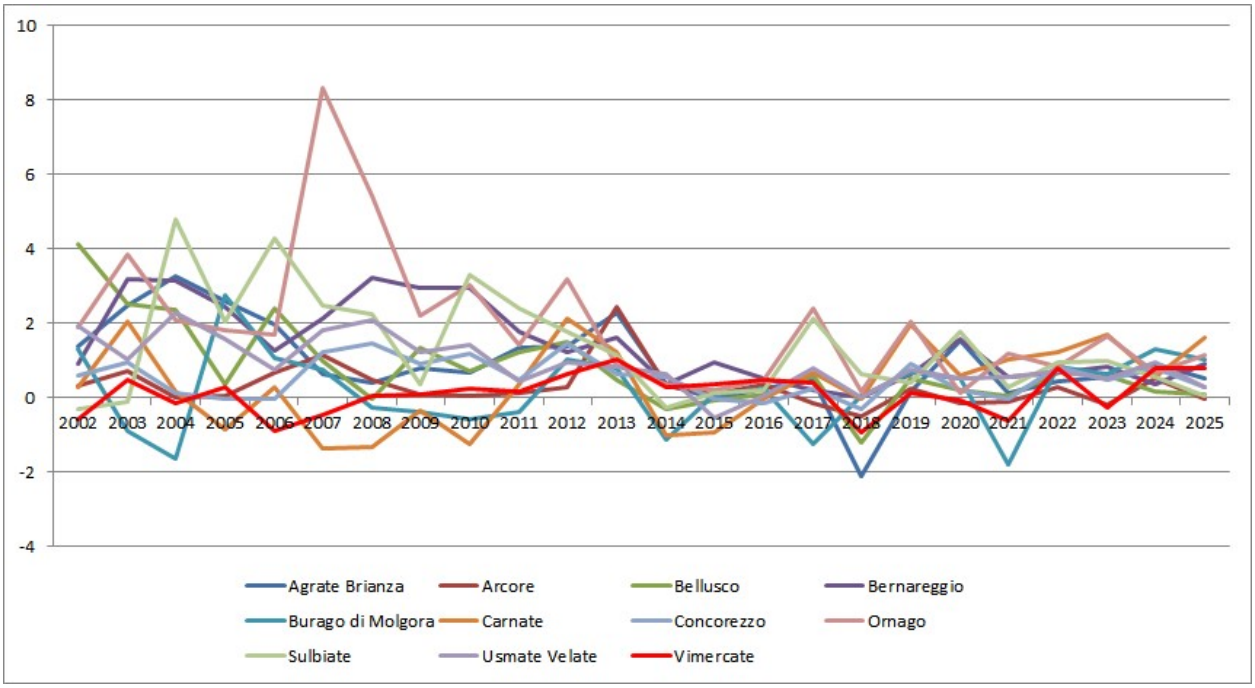
Confrontando i trend demografici complessivi (percentuali di crescita del saldo naturale e saldo migratorio dal 2002 al 2025) del Comune di Vimercate e dei comuni confinanti, si nota come vi sia un progressivo schiacciamento delle curve nell'ultimo decennio, con la maggior parte dei comuni che mostra variazioni comprese tra l'1% e il -1%.

Ciò potrebbe essere determinato dall'effetto generalizzato della crisi economica che ha colpito le realtà territoriali indipendentemente dalla dimensione e dalla localizzazione geografica.

Le ragioni dell'emigrazione di popolazione sono molteplici, ma possono essere determinate da: insolvibilità nei confronti dei mutui contratti per l'acquisto degli immobili, spostamento degli addetti in sedi di lavoro localizzate a distanze rilevanti a seguito della chiusura delle attività presenti nel contesto, riduzione del livello qualitativo dei servizi offerti alla popolazione (in termini di commercio, loisir, servizi alla persona…).

Si registrano negli ultimi anni timidi segni di ripresa demografica.

Figura 0.9 – Variazione percentuale annua della popolazione residente (2002 – 2025)



2. Sistema economico

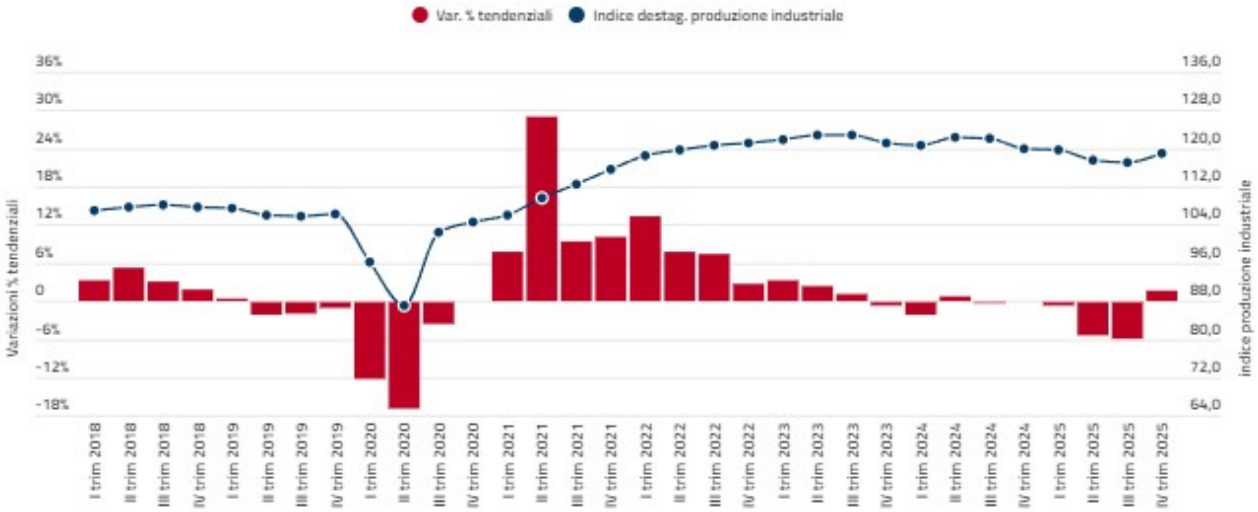
Utilizzando i dati messi a disposizione dalla piattaforma ESTER a cura della Camera di Commercio di Milano, Monza Brianza e Lodi, si forniscono di seguito informazioni riguardanti la situazione congiunturale del IV trimestre 2025.

A livello generale, al 1 gennaio 2025 si registrano 63.764 imprese attive con 265.105 addetti.
La maggior parte delle imprese rientra nel settore dei Servizi (44%) e del Commercio (24%), che assieme rappresentano più della metà del totale. Le restanti imprese rientrano nei settori Costruzioni (19%), Industria (12%) e Agricoltura (1%).
La maggior parte delle imprese (51%) ha forma giuridica di ditta individuale, mentre più ridotto è il numero delle Società di capitali (32%) e delle società di persone (16%).

INDUSTRIA
L'industria manifatturiera brianzola interrompe il calo della produzione dei due trimestri precedenti, con una variazione di segno positivo sia su base congiunturale che tendenziale.
Registrano però una dinamica peggiore gli altri indicatori: fatturato e ordini riportano una contrazione su base congiunturale. Riguardo al mercato del lavoro si osserva una stabilità del ricorso alla CIG, ma una riduzione del numero di addetti. A dispetto del miglioramento del quadro congiunturale, le aspettative degli imprenditori sul futuro immediato mostrano un deciso peggioramento rispetto ai giudizi espressi nello scorso trimestre.
Nel grafico si osserva il rallentamento della crescita tendenziale della produzione industriale brianzola a partire dal 2022, culminato in due trimestri consecutivi di segno negativo tra fine 2023 e inizio 2024, con una nuova fase di calo significativo nel 2025 interrotta in quest'ultimo trimestre. Il numero indice della produzione industriale (calcolato ponendo pari a 100 il 2015 come anno di riferimento) sale a quota 119 nel trimestre in esame.

A livello congiunturale, quindi a confronto con il terzo trimestre del 2025, l'industria brianzola segna un'inversione di tendenza rispetto al trimestre passato: torna a crescere infatti la produzione, mentre presentano una dinamica opposta fatturato e ordini.
La produzione registra dunque una discreta crescita (+1,8%, dato destagionalizzato), interrompendo il calo dei due trimestri precedenti, mentre a livello lombardo l'aumento è più contenuto (+0,6%).
Il fatturato dell'industria brianzola segna un leggero calo dello 0,2%, mentre a livello regionale si mantiene in crescita, seppure in rallentamento (+0,6%). La quota di fatturato realizzata all'estero dalle imprese manifatturiere brianzole è del 37,5%, circa 2 punti percentuali in più rispetto a tre mesi fa, rimanendo comunque al di sotto della media lombarda (38,9%).
Una riduzione più significativa si verifica per quanto riguarda gli ordini, osservando un calo congiunturale dello 0,5% per la componente estera e dello 0,7% per quella interna. Nel manifatturiero regionale si osserva invece una dinamica di segno positivo per gli ordini esteri (+0,6%), contro un calo sul mercato nazionale (-0,2%).

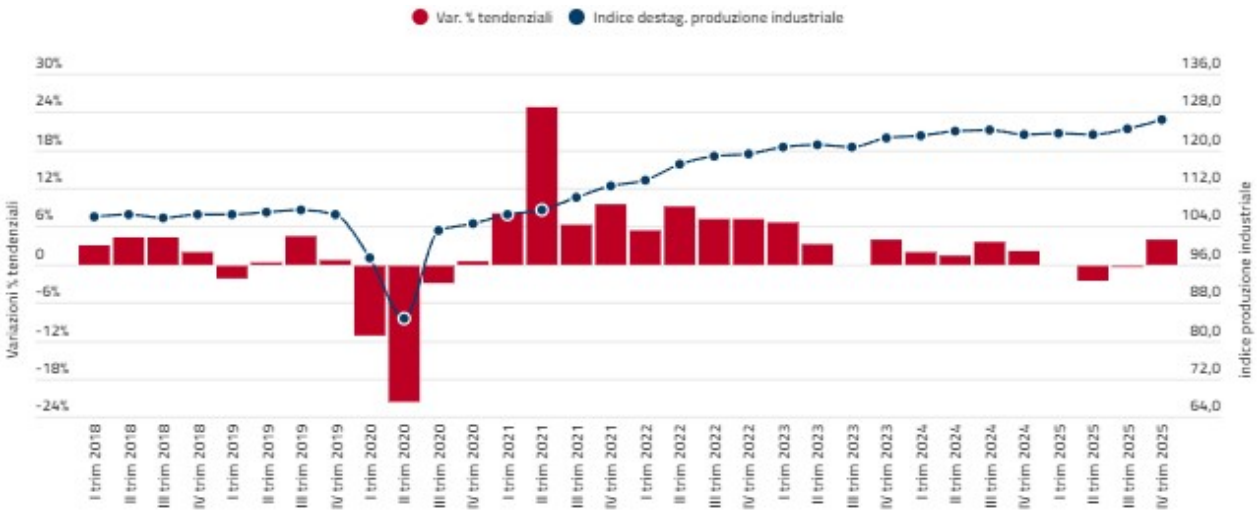
Figura 0.10 – Indice della produzione industriale manifatturiera (anni 2018-2025 – indice base 2015 = 100)
(fonte: ESTER – Camera Commercio)



ARTIGIANATO
Nel quarto trimestre 2025 l'artigianato manifatturiero brianzolo registra una discreta crescita della produzione sia su base congiunturale che tendenziale. In particolare a confronto con lo stesso trimestre dello scorso anno, si osserva un incremento del 3,9% dopo alcuni trimestri negativi. Risultano in terreno positivo anche la dinamica di fatturato e ordini; mentre restano prevalentemente pessimiste le aspettative degli operatori sull'immediato futuro.
Nel grafico è evidente la crescita della produzione industriale successiva alla pandemia: tra il 2021 e il 2022 l'artigianato manifatturiero brianzolo ha registrato infatti un sostenuto aumento, che tuttavia non permane negli anni successivi. Tra 2023 e 2024 si verifica infatti un progressivo rallentamento della crescita, fino alle variazioni di segno negativo riscontrate nel 2025.
Il numero indice della produzione (espresso con base 2015 pari a 100) si colloca a quota 126,3 nel trimestre in esame, recuperando il terreno perso nel corso della prima parte dell'anno.
Gli indicatori congiunturali dell'artigianato brianzolo evidenziano una buona dinamica di crescita; la produzione in particolare cresce in tre mesi dell'1,4% (dato destagionalizzato), meglio della crescita dell'artigianato lombardo fermo allo 0,7%.

Anche il fatturato registra una variazione di segno positivo, la crescita congiunturale è dell'1%, rispetto all'incremento dello 0,6% del fatturato regionale.
Nel trimestre, le vendite sui mercati esteri incidono sul fatturato dell'artigianato manifatturiero brianzolo per il 7,7% di quello complessivo, al di sopra della media regionale, che si attesta al 6,5%.
La dinamica degli ordini segna un recupero rispetto agli scorsi periodi mostrando una buona crescita congiunturale (+1,4%), nettamente migliore rispetto alla media regionale (+0,5%)

Figura 0.11 – Indice della produzione manifatturiera – settore artigianato (anni 2018-2025 – indice base 2015 = 100)
(fonte: ESTER – Camera Commercio)



COMMERCIO
Nel quarto trimestre 2025 il commercio al dettaglio della provincia di Monza Brianza registra un significativo arretramento della dinamica congiunturale.
L'indice trimestrale del fatturato (base 2015=100), depurato dagli effetti stagionali, è infatti passato da 122,5 a 121,4. Si tratta del livello più basso dal terzo trimestre 2022, con un arretramento dello 0,9% rispetto al terzo trimestre 2025.
L'inversione del trend si è riflessa in misura significativa sull'andamento tendenziale, determinando una flessione del fatturato del 2,8% rispetto al quarto trimestre dello scorso anno.
Tale andamento si pone in continuità con la debolezza già osservata nella prima parte del 2025, fatta eccezione per la ripresa tendenziale registrata dal settore nel terzo trimestre 2025.

SERVIZI
I servizi della provincia di Monza Brianza hanno ulteriormente consolidato il sentiero di ripresa del fatturato nel corso del quarto trimestre 2025, evidenziando una progressione sia nei confronti del precedente trimestre sia rispetto al quarto trimestre dello scorso anno.
L'indice trimestrale del fatturato (base 2015=100), al netto della componente stagionale, ha evidenziato nel quarto trimestre 2025 una dinamica di crescita rispetto ai precedenti tre mesi, raggiungendo un nuovo punto di massimo storico del numero indice (da 114,2 a 144,8), ovvero un aumento dello 0,4% su base trimestrale.
L'incremento osservato si è riflesso sulla dinamica tendenziale del fatturato ossia riferita al quarto trimestre dello scorso anno, registrando un incremento del 2% su base annua.

L'analisi dettagliata della dinamica dei servizi della Brianza, effettuata attraverso l'approfondimento delle aree di crescita, diminuzione e stabilità del fatturato rispetto al quarto trimestre 2024, modifica solo parzialmente il trend emerso nella rilevazione precedente.
In particolare, si osserva una diminuzione di circa 2 punti percentuali della quota di imprese con volume d'affari stabile (dal 23,1% al 21,4%), che rafforza la frazione di imprese con fatturato in contrazione (che passa dal 33% al 34,9%), mentre resta stabile al 43,7% la quota di imprese che dichiarano un aumento del fatturato.

2. Infrastrutture per la mobilità e traffico

Il sistema stradale che interessa il territorio del Comune di Vimercate è imperniato sulla presenza della Tangenziale Est di Milano che lo attraversa in senso nord-sud con quattro svincoli di collegamento con la viabilità di rango inferiore, dei quali il sistema costituito dagli svincoli Vimercate sud e Vimercate centro risulta quello a maggiore complessità ed interrelazione, in quanto consente l'accesso al quartiere delle "Torri bianche" a vocazione terziaria – commerciale e l'accesso alle provinciali n. 2 per Monza e Trezzo e n. 45 per Villasanta - Arcore.
Il sistema viario attuale favorisce i collegamenti soprattutto verso sud con la metropoli milanese, ma anche verso est ed ovest, mentre verso nord, oltre alla Tangenziale Est, è necessario percorrere la maglia stradale urbana per accedere ai territori dell'alta Brianza.
L'estremità nord e la porzione orientale del territorio comunale sono interessate dalla previsione del passaggio del sistema stradale Pedemontano che costituirà senza dubbio un'alternativa agli attuali percorsi di attraversamento est-ovest del territorio sgravando parzialmente gli assi che attualmente presentano i più elevati flussi di traffico.

Nel dettaglio il sistema stradale di relazione sovralocale è costituito dalle seguenti strade provinciali:
- SP 2 "Monza-Trezzo" che, provenendo da Concorezzo, dal quartiere delle "Torri bianche" a sud supera la A 51 per poi costituire strada di circonvallazione ad est dell'urbanizzato e dirigersi verso Bellusco
- SP 3 "D'Imbersago" che connette il nucleo di Ruginello a nord con Bernareggio
- SP 45 "Villasanta-Vimercate" che dallo svincolo Vimercate Centro della A 51 si dirige verso Arcore ad ovest

Vi sono anche itinerari di rango urbano che connettono Vimercate ai comuni contermini:
- via Lodovica e dalla via Arcore con Arcore
- via Motta con Usmate – Velate
- via Moriano con Burago di Molgora
- via Santa Maria Molgora con Agrate Brianza
- via Oreno con Concorezzo

A livello urbano i nuclei storici di Vimercate, Oreno e Ruginello conservano maglie stradali con struttura e calibro originari che rendono difficoltoso l'attraversamento veicolare.
Sono presenti itinerari di circonvallazione che consentono il collegamento esterno della viabilità storica.
Vi sono poi itinerari stradali che connettono le diverse polarità urbane:

- l'asse via Bergamo-via Trezzo che costituiva parte della SP 2 antecedentemente la realizzazione della circonvallazione e che svolge ancora un ruolo connettivo in senso sud-ovest nord-est;
- viale Iginio Rota che connette i nuclei di Vimercate ed Oreno in senso est-ovest
- l'itinerario Galbussera-Crocifisso-Ronchi-Pellizzari-Duca degli Abruzzi-Cadorna che circonda il nucleo di Vimercate
- l'asse via Cremagnani – via Fermi che costituisce itinerario di circonvallazione di Oreno
- l'itinerario Mazzini-Motta che collega Vimercate a San Maurizio
- l'itinerario via Lodovica – via Velasca che collega Oreno a Velasca

Figura 0.12 – Inquadramento infrastrutturale con indicazione tracciato progetto Pedemontana e viabilità complementare (versione 2009) (in rosso).

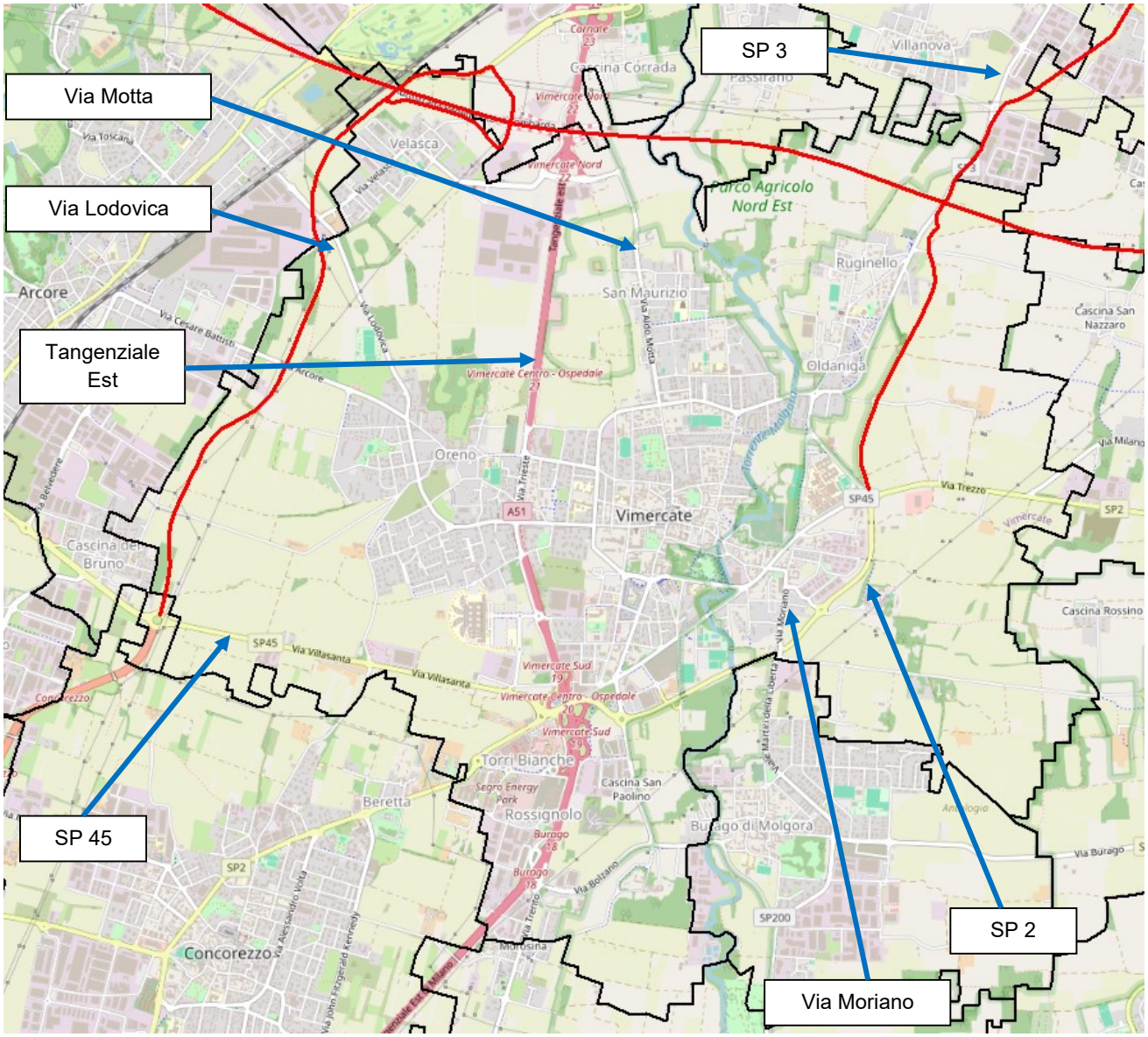
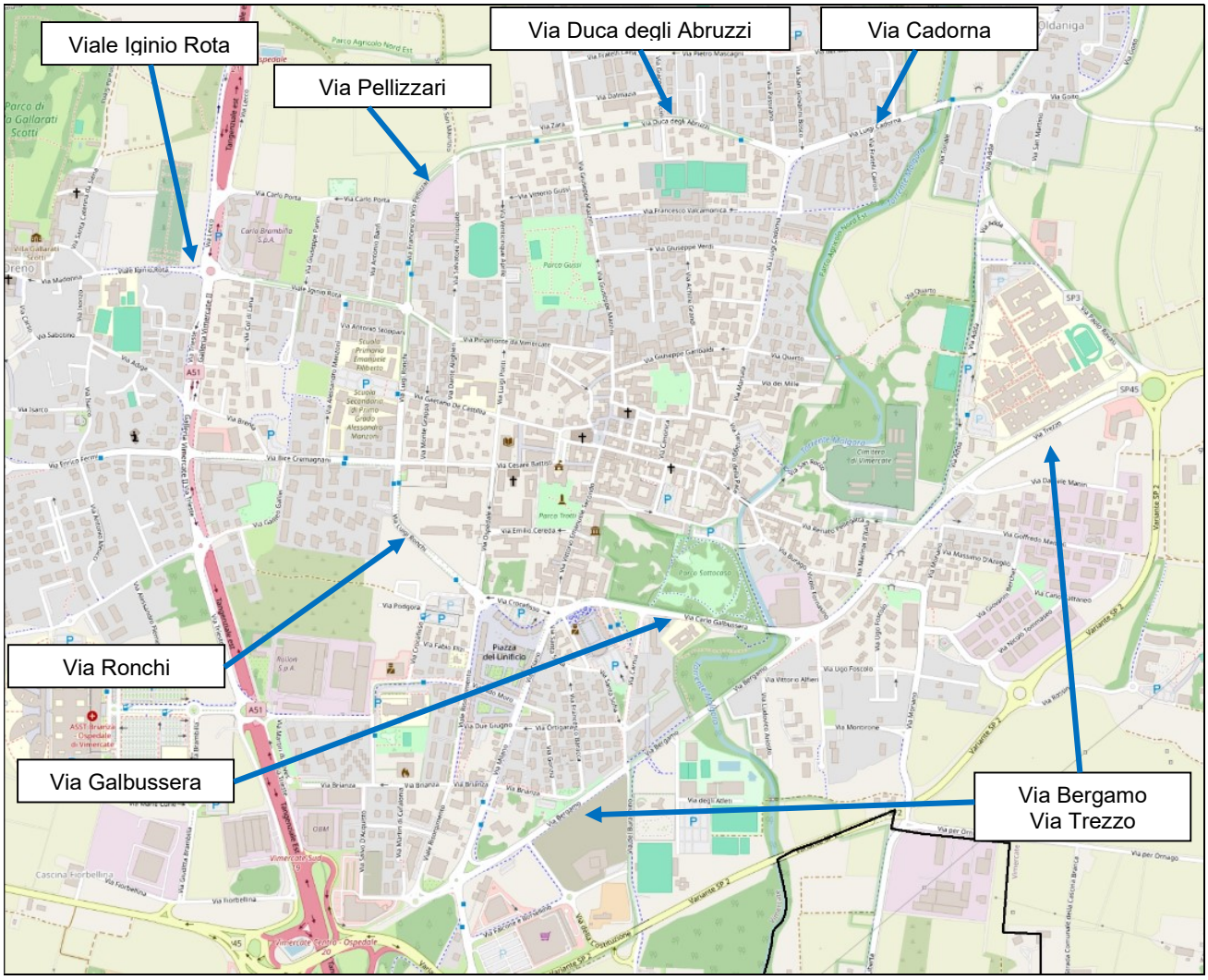


Figura 0.13 – Inquadramento infrastrutturale di livello urbano.



Progetto Pedemontana

L'Autostrada Pedemontana Lombarda è un sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 km, di cui 67 km di autostrada, 20 km di tangenziali e 70 km di viabilità locale. Si tratta di un intervento molto complesso, sia a livello ingegneristico che ambientale, per il notevole sviluppo del tracciato, l'importanza delle infrastrutture collegate e la tipologia di territorio attraversato (l'area densamente abitata e industrializzata a nord di Milano, da Varese a Bergamo).

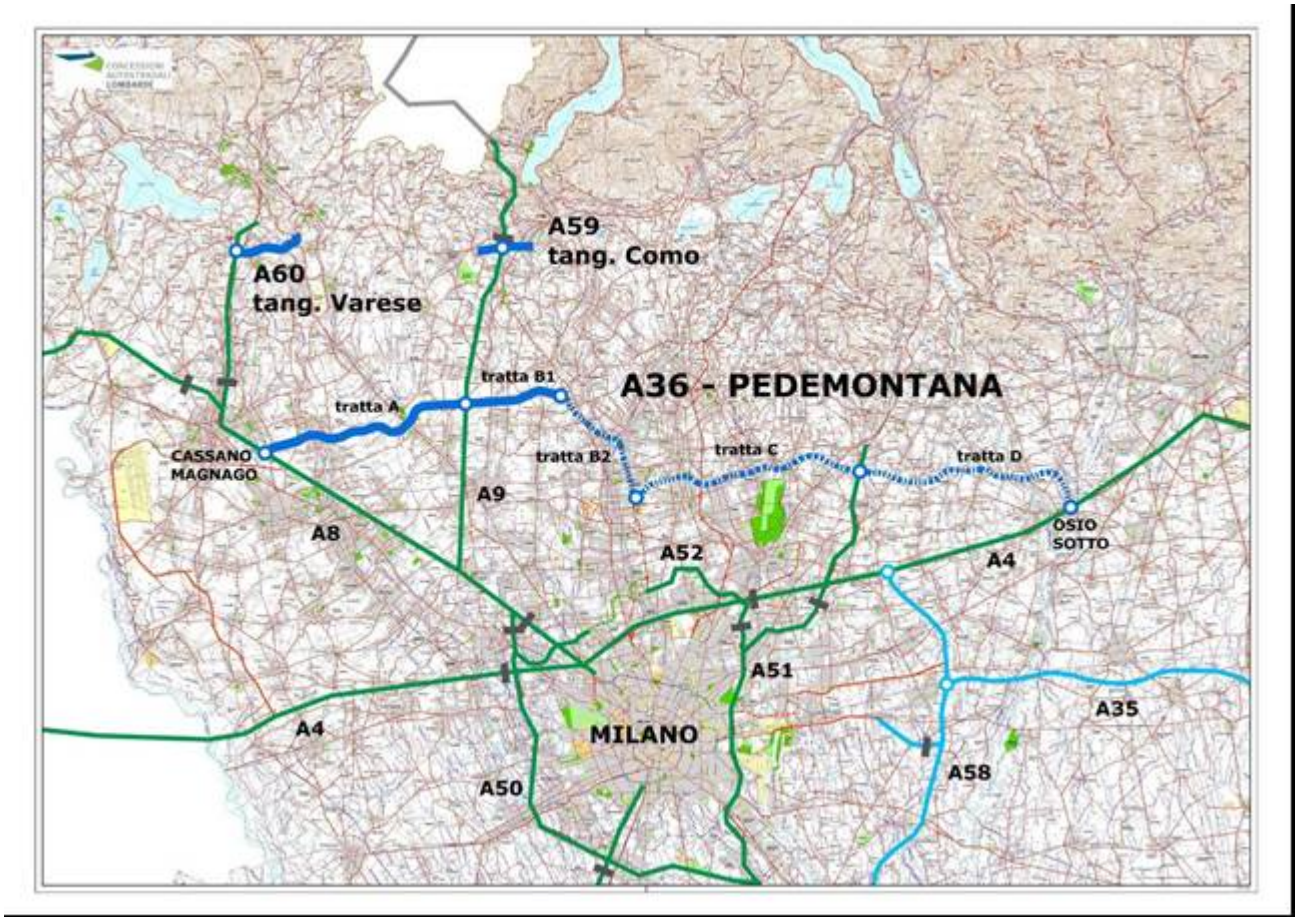
Il Sistema Viabilistico Pedemontano si compone delle seguenti infrastrutture viarie:

- Un asse autostradale (67 km) da Cassano Magnago (VA) a Osio Sotto (BG), che collega le esistenti autostrade A8 Milano-Varese, A9 Milano-Como e A4 Torino-Venezia.
- Le tangenziali di Como e di Varese (20 km).
- Un sistema di "opere connesse" e "opere di viabilità locale", per un totale di 21 interventi e uno sviluppo complessivo di 70 km, al fine di migliorare la connessione con la rete della viabilità ordinaria, principale e secondaria.

Il Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo è ricompreso nel programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, approvato con delibera C.I.P.E. (Centro Interministeriale per la Programmazione Economica) n. 121/2001 in attuazione della L. n. 433/2001 ("Legge obiettivo").

L’opera è stata completata per le Tratte A e B1, e per i lotti 1 delle tangenziali di Como e Varese. Per le Tratte B2, C e D è stato approvato il Progetto Definitivo dal CIPE con Delibera n. 97 del 06/11/2009, pubblicata sulla G.U. n. 40 del 18/2/2010.

Figura 0.14 – Sviluppo del tracciato della Pedemontana come da progetto approvato nel 2009 (fonte: Sito CAL)



Le Tratte B2 e C sono in fase di avvio coerentemente col Progetto Definitivo approvato, mentre per la Tratta D è stata predisposta una variante approvata da Concessioni Autostradali Lombarde (CAL) con atto pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Parte Seconda n.146 del 11.12.2025 da cui si estraggono le seguenti informazioni circa l’iter seguito.

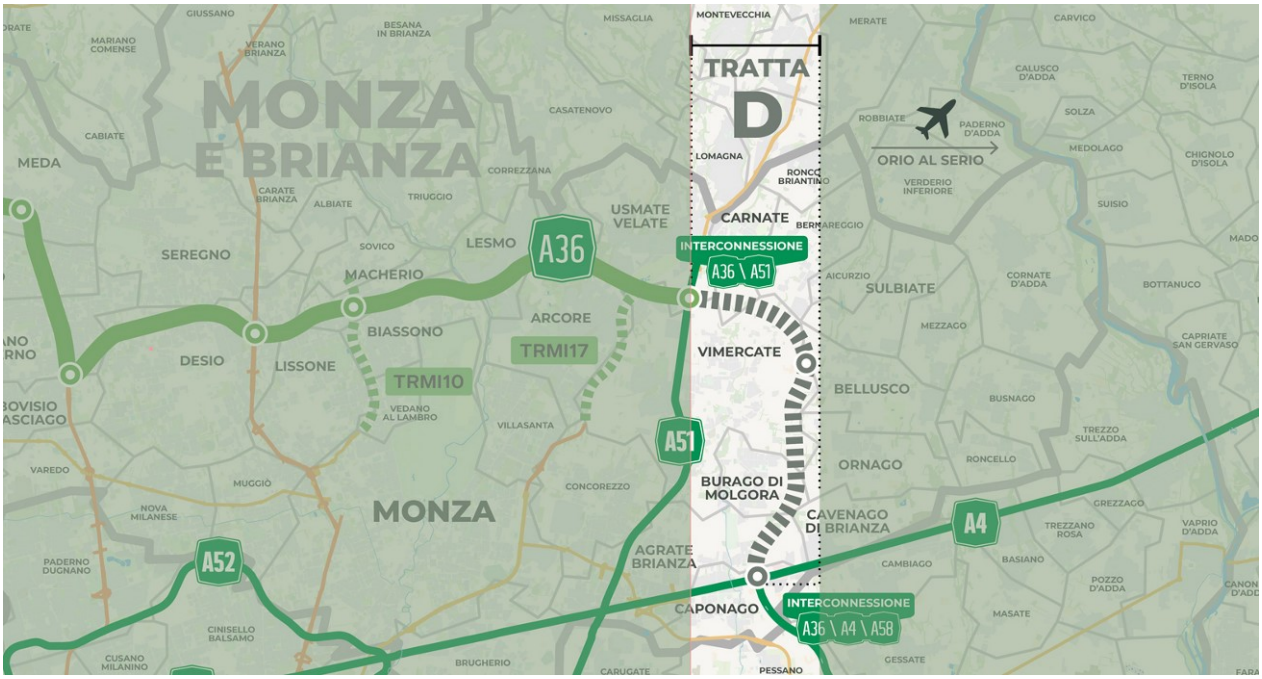
Il progetto definitivo di Variante è stato approvato da CAL con atto del 26 luglio 2023 ed è stato trasmesso il 2 agosto 2023 alle Amministrazioni e agli Enti competenti integrato con lo Studio di Impatto Ambientale.
La Variante tratta D trae origine da una analisi dell'evoluzione del contesto territoriale, con particolare riferimento al quadro infrastrutturale già realizzato, che ha visto un notevole sviluppo rispetto al quadro esistente al momento dell'approvazione del tracciato originario, dal momento che in questi anni è giunto a completamento quanto previsto nel quadrante est / sud-est di Milano, con la realizzazione delle autostrade A58 (Tangenziale Est Esterna Milano) e A35 (Brescia-Milano), che ha imposto una revisione generale delle esigenze di ammagliamento della rete autostradale nel quadrante nord-est dell'area del Milanese e della Brianza.
Il tracciato della Variante tratta D collega direttamente la tratta C dell'autostrada A36 Pedemontana, in corrispondenza dell'interconnessione con la tangenziale est di Milano A51 a

Vimercate, con l'esistente interconnessione tra le autostrade A4 Milano-Venezia e A58 Tangenziale Est Esterna di Milano, ubicata in prossimità di Caponago.
Rispetto al tracciato originale, il tracciato della Variante tratta D garantisce la stessa prestazionalità trasportistica e il miglior raggiungimento degli obiettivi strategici del progetto:

- potenziamento dell'asse est-ovest lungo la direttrice del Corridoio 5 della rete TEN-T;
- decongestionamento dell'attuale sistema tangenziale di Milano;
- integrazione della rete della grande viabilità regionale, grazie alla creazione, mediante la Variante, di un anello tangenziale esterno a nord e ad est di Milano, che mette in relazione le grandi radiali su Milano (autostrade A8 e A9, superstrade SS 35 e SS 36, autostrade A51, A4, A35 e A1);
- riorganizzazione dell'intero sistema stradale pedemontano, con spostamento di importanti quote di traffico e conseguente riduzione delle attuali situazioni di crisi della viabilità ordinaria;
- miglioramento del delicato rapporto tra infrastruttura e ambiente, con ricadute positive sotto l'aspetto paesaggistico e dell'inquinamento acustico ed atmosferico, soprattutto in prossimità dei centri abitati, anche grazie alla riduzione del consumo di suolo e delle interferenze ambientali, mediante il tracciato della Variante

Con nota 21 settembre 2023, n. 23911, il MIT ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria e Regione Lombardia, con delibera n. XII/1057 del 2 ottobre 2023, ha espresso parere favorevole sul progetto con prescrizioni.
Successivamente alla Conferenza di Servizi, su richiesta del MIT, formulata nell'ambito delle proprie attività istruttorie, CAL ha attuato una serie di approfondimenti con Regione Lombardia, Provincia di Monza e Brianza, i Comuni interessati territorialmente dalla Variante, nonché le altre amministrazioni territoriali interessate, finalizzati a definire alcune prescrizioni e raccomandazioni per la progettazione esecutiva del tracciato autostradale della Variante, nonché delle opere connesse e complementari e dei relativi interventi di mitigazione. Nell'ambito di tali attività, CAL ha formalmente convocato una serie di incontri, a cui sono state invitate tutte le amministrazioni sopra richiamate, avvenuti nelle date 24 ottobre, 31 ottobre, 7 novembre e 14 novembre 2023. L'attività del tavolo tecnico si è conclusa in data 28 novembre 2023.
La Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente ha espresso il parere n. 55 del 14 marzo 2025, favorevole circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo della Variante, condizionato all'ottemperanza delle condizioni ambientali.
Il 26 maggio 2025, CAL ha richiesto al MIT di trasmettere al CIPESS la documentazione necessaria per l'approvazione del progetto definitivo della "Variante tratta D", alla luce dell'avvenuta emissione, da parte della Commissione VIA.
Il 20 agosto 2025 il MIT ha inviato all'Ufficio di Gabinetto la documentazione per l'approvazione del progetto definitivo della Variante e il predetto Ufficio ha quindi provveduto all'invio della documentazione al CIPESS.
Il MIT con nota del 15 settembre 2025, n. 27184, ha ritenuto che l'approvazione della Variante competa a CAL, posto che, nel caso in esame, il valore della variante non supera il limite del 50%.

Figura 0.15 – Schema del tracciato della Variante tratta D come da progetto 2025 (fonte: Sito Pedemontana)



Trasporti pubblici

Il Comune di Vimercate non è interessato dalla presenza di linee ferroviarie.

La stazione più prossime è quella di Arcore (circa 4 km) dalla quale è possibile raggiungere Milano, Lecco e Ponte San Pietro.

Per quanto concerne il trasporto su gomma si estrapolano le seguenti informazioni dall'aggiornamento 2025 al Programma di bacino a cura dell' Agenzia del TPL di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia.

L'ambito "Vimercatese", posizionato tra la provincia di Monza e Brianza e la Città metropolitana di Milano, si compone di 30 comuni, dei quali ben 20 con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti (e tra questi 11 con popolazione inferiore a 5.000 abitanti).

L'utenza pendolare e scolastica di questo territorio risulta indirizzata tanto verso Milano e Monza, quanto verso poli attrattori interni all'ambito stesso: Vimercate (importante centro scolastico), Agrate Brianza, Concorezzo e altri.

Il territorio è segnato a ovest dalla presenza dell'asse ferroviario Milano – Lecco, servito dalla linea S8 e da linee regionali, che garantiscono una frequenza media di 15' tra Carnate – Usmate e Milano Porta Garibaldi.

A sud dell'ambito è invece presente la linea metropolitana 2 di Milano. In particolare, le stazioni di Gessate e Gorgonzola costituiscono punti di attestazione di numerose autolinee provenienti dal Vimercatese.

Tuttavia, è da rilevare che numerosi comuni di significative dimensioni sono privi di infrastrutture di trasporto pubblico su ferro: Brugherio, Vimercate, Concorezzo, Agrate Brianza, Bernareggio, Cornate d'Adda.

Ciò rende maggiormente importante il ruolo svolto dal trasporto pubblico su gomma. L'area è attualmente servita dalla rete di Nord Est Trasporti e marginalmente da linee di Autoguidovie (tratta Monza – Brugherio – Cologno Nord).

Si notano gli assi fondamentali, costituiti dalle autolinee Z321 "Trezzo sull'Adda – Monza), Z323 "Vimercate – Cologno Nord" e Z305 "Villa Fiorita – Carugate – Cologno Nord".

È importante constatare che tutti i comuni dell'ambito, anche di piccole dimensioni, sono raggiunti dal trasporto pubblico, grazie a una rete di autolinee locali o a diramazioni delle linee principali. Nell'Ambito in questione sia la rete su ferro (rete Trenord e metropolitana M2) sia la rete su gomma contribuiscono a soddisfare la domanda di spostamenti.

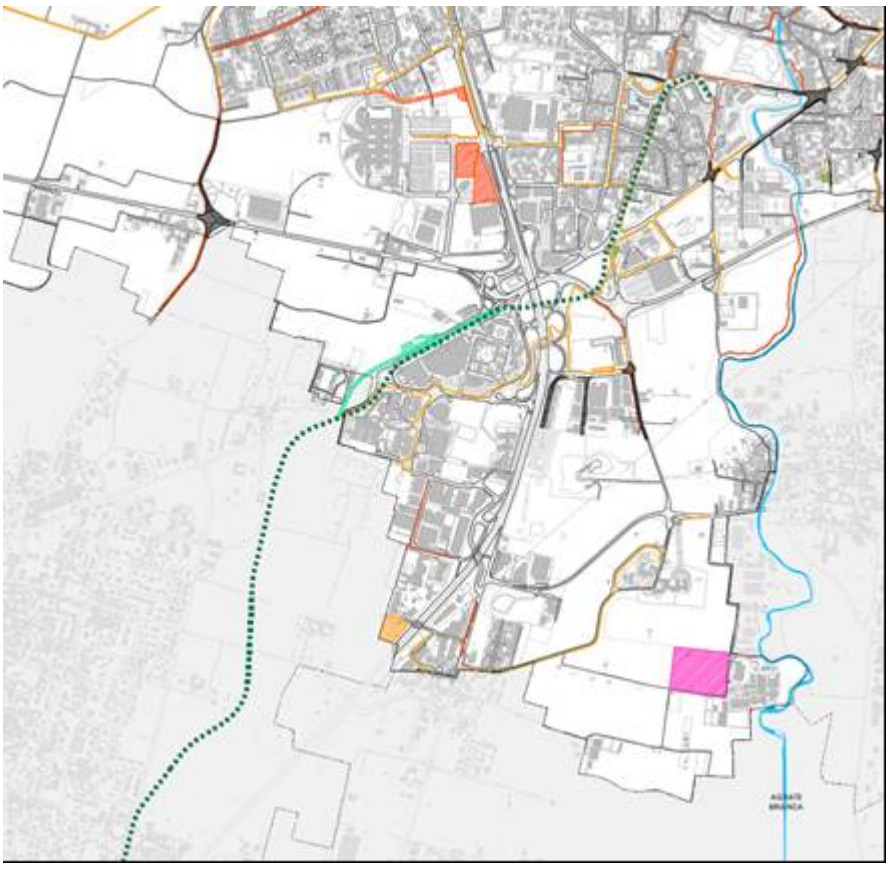
Attualmente il Comune di Vimercate è servito dalle seguenti linee:

- D170 – Arlate-Vimercate
- D182 – Missaglia-Vimercate
- Z307 – Vimercate - Cologno Nord M2
- Z312 – Gessate M2 - Vimercate autostazione
- Z315 – Vimercate-Gorgonzola M2
- Z317 – Correzzana-Vimercate
- Z318 – Vimercate-Usmate
- Z319 – Vimercate-Ronco Briantino
- Z321 – Monza FS-Trezzo d'Adda
- Z322 – Cologno Nord M2-Trezzo d'Adda
- Z323 – Vimercate-Cologno Nord M2

Sono inoltre presenti 2 linee circolari interne al Comune e 3 linee scolastiche

All'interno della tavola 2 del Piano dei Servizi del PGT vigente è riportato lo stato dell'arte riguardo le ipotesi di connessione tra Vimercate e la stazione di Cologno Nord della M2 da realizzarsi tramite un Light rail transit (LRT).

Figura 0.16 – Ipotesi di tracciato del Light rail transit (LRT) (fonte: Tav. 2 PdS vigente)



In particolare il 6 ottobre 2024 sono state approvate dalla Giunta del Comune di Milano le Linee Guida per la definizione di un accordo tra Comune di Milano, Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e Brianza e i Comuni di Cologno Monzese, Brugherio, Carugate, Agrate Brianza, Concorezzo e Vimercate, finalizzato a finanziare il progetto.
In Comune di Vimercate il tracciato dovrebbe costeggiare a nord il quartiere delle Torri Bianche, superare la Tangenziale Est e, seguendo via Milano, arrivare all'autostazione di Piazzale Marconi.

Piste ciclabili

Per quanto concerne la mobilità dolce sia l'area urbana che il territorio extraurbano sono interessati da una rete piuttosto capillare di percorsi ciclopedonali, cui si aggiungono previsioni di prolungamento contenute nel Piano dei Servizi.

3. Qualità dell'aria

Nel corso degli ultimi anni, la disciplina comunitaria e quella nazionale hanno contribuito a definire un quadro di riferimento relativo alle azioni di miglioramento della qualità dell'aria da attuare sia sulla base di politiche di prevenzione (contenimento delle emissioni in atmosfera), sia attraverso l'individuazione di criteri innovativi di controllo e gestione della problematica sul territorio.
Con Decreto Legislativo 13 Agosto 2010, n.155 l'Italia ha provveduto a recepire la "*Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2008/50/CE, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa*".
Il Decreto 155/2010, ai fini del raggiungimento degli obiettivi individuati a livello europeo, ha previsto quattro fasi fondamentali:

- la zonizzazione del territorio in base a densità emissiva, caratteristiche orografiche e meteo-climatiche, grado di urbanizzazione;
- la rilevazione e il monitoraggio del livello di inquinamento atmosferico;
- l'adozione, in caso di superamento dei valori limite, di misure di intervento sulle sorgenti di emissione;
- il miglioramento generale della qualità dell'aria entro il 2020.

In recepimento alle disposizioni del D.Lgs 155/2010 Regione Lombardia ha provveduto ad adeguare la propria zonizzazione (con DGR n. 2605 del 30 novembre 2011) suddividendo il territorio in zone a differente criticità.

Il comune di Vimercate ricade nell'area, denominata "Agglomerato di Milano", caratterizzata da:

- Popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km2 superiore a 3.000 abitanti;
- più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV;
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);

- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico;

Per poter avere una base dati su cui formulare una prima valutazione sulla qualità dell'aria nel contesto di analisi, sono stati considerate le informazioni reperite nel "*Rapporto sulla qualità dell'aria della Provincia di Monza e Brianza anno 2024*" redatto a cura di ARPA Lombardia che ha basato le proprie considerazioni sulla base delle centraline di rilevamento poste sul territorio.

Biossido di Zolfo

SO_2: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	**Rendimento (%)**	**Media Annuale ($\mu g/m^3$)**	**N° superamenti del limite orario (350 $\mu g/m^3$ da non superare più di 24 volte/anno)**	**N° superamenti del limite giornaliero (125 $\mu g/m^3$ da non superare più di 3 volte/anno)**
Stazioni del Programma di Valutazione				
Monza-Machiavelli	100	3	0	0

Concentrazioni di SO2 negli anni: media annuale														
Stazione	SO_2 - Concentrazione media annuale ($\mu g/m^3$)													
Stazioni del Programma di Valutazione														
MZ-Machiavelli	5	5	6	5	4	5	3	---	3	3	4	3	2	3
Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Ossidi di Azoto

NO_2: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
	Protezione della salute umana			Protezione degli ecosistemi
Stazione	**Rendimento (%)**	**N° superamenti del limite orario (200 $\mu g/m^3$ da non superare più di 18 volte/anno)**	**Media annuale (limite: 40 $\mu g/m^3$)**	**Media annuale (limite: 30 $\mu g/m^3$)**
Stazioni del Programma di Valutazione				
Monza-Machiavelli	98	0	28	n.a.*
Monza-Parco	98	0	20	n.a.*
Meda	91	0	23	n.a.*

**Limite non applicabile in quanto la stazione non è idonea alla valutazione della protezione della vegetazione secondo le prescrizioni dell'allegato III, paragrafo 3, punto 2, del D. Lgs. 155/2010.*

Concentrazione di NO2 negli anni: media annuale																															
Stazione	NO2 - Concentrazione media annuale (µg/m³)																														
Stazioni del Programma di Valutazione																															
MZ-Machiavelli	90	88	88	82	75	73	87	72	83	70	78	70	44	45	44	48	41	58	46	43	37	47	59	48	37	46	45	38	36	34	28
MZ-Parco																				48	31	57		54			31	27	25	22	20
Meda			69	69	55	56	63	60	58	52	49	58	49	50	47	52	55	58	56	54	52	57	45	46	38	36	29	34	28	26	23
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Monossido di Carbonio

Nella provincia di Monza e Brianza non ci sono sensori di CO appartenenti al PdV e i due presenti sono stati disattivati nel mese di ottobre 2023.

Concentrazioni di CO negli anni: media annuale																															
Stazione	CO-Concentrazione media annuale (mg/m³)																														
Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione del CO																															
MZ-Machiavelli	4.2	3.9	3.5	3.0	3.2	2.6	2.1	2.0	1.8	1.4	1.9	1.7	1.3	1.0	0.8	0.9	0.8	1.1	1.1	0.6	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.4	0.4	0.5	
Altre stazioni																															
Meda			2.0	2.0	1.9	1.8	1.5	1.5	1.3	1.3	1.5	1.1	1.2	1.3	1.1	1.3	1.3	1.3	1.0	1.1	1.1	0.8	0.6	0.5	0.5	0.7	0.7	0.6	0.7	0.6	
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	

Ozono

O_3: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa				
Stazione	Rendimento (%)	Media annuale (µg/m³)	N° giorni con superamento della soglia di informazione (180 µg/m³)	N° giorni con superamento della soglia di allarme (240 µg/m³)
Stazioni del Programma di Valutazione				
Monza-Machiavelli	99	39	3	0
Monza-Parco	96	48	8	0

O_3: Confronto con i valori bersaglio e gli obiettivi definiti dal D. Lgs. 155/10					
	Protezione salute umana		Protezione vegetazione		
Stazione	N° superamenti del valore obiettivo giornaliero (120 µg/m³, come massimo della media mobile su 8 ore)	N° superamenti del valore obiettivo giornaliero come media ultimi 3 anni (120 µg/m³, come massimo della media mobile su 8 ore, da non superare più di 25 giorni/anno)	AOT40 mag÷lug come media ultimi 5 anni (valore obiettivo: 18000 µg/m³·h)	AOT40 mag÷lug 2024 (µg/m³·h)	SOMO35 (µg/m³·giorno)
Stazioni del Programma di Valutazione					
Monza-Machiavelli	33	50	n.a.*	n.a.*	6463
Monza-Parco	61	78	n.a.*	n.a.*	8781

**Limite non applicabile in quanto la stazione non è idonea alla valutazione della protezione della vegetazione secondo le prescrizioni dell'allegato VII e VIII del D. Lgs. 155/2010*

Concentrazioni di O3 negli anni: media annuale																													
Stazione	O3-Concentrazione media annuale (µg/m³)																												
Stazioni del Programma di Valutazione																													
MZ-Macchiavelli											36	39	29	38	39	42	48	42	36	47	46	51	51	51	49	47	48	46	39
MZ-Parco																		47	42	36	45	49	44	44	51	54	56	52	48
Stazioni del Programma di Valutazione non usate per la valutazione dell'ozono																													
Meda	50	54	47	45	46	49	49	51	42	41	38	42	43	44	47	49	51	44	37	45		51	56	52	47	52	56	66	
Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024

Particolato atmosferico aerodisperso

PM10: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa			
Stazioni	Rendimento (%)	Media annuale (limite: 40 µg/m³)	N° superamenti del limite giornaliero (50 µg/m³ da non superare più di 35 volte/anno)
Stazioni del Programma di Valutazione			
Monza-Machiavelli	92	30	54
Monza-Parco	86	25	40
Meda	94	29	54

PM2.5: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa		
Stazione	Rendimento (%)	Media annuale (limite: 25 µg/m³)
Stazioni del Programma di Valutazione		
Monza-Machiavelli	87	24

Concentrazioni di PM10 e PM2.5 negli anni: media annuale																														
Inquinante	Stazione	PM10 e PM2.5-Concentrazione media annuale (µg/m³)																												
Stazioni del Programma di Valutazione																														
PM10	MZ-Macchiavelli										53	51	42	43	40	47	42	38	33	39	35	39	33	29	32	28	33	28	30	
	MZ-Parco																	39	34	36		33	30	26	29	28	28	23	25	
	Meda	62	56	51	52	52	56	54	57	57	58	44	42	37	46	46	42	37	41	34	37	32	30	31	34	35	29	29		
PM2.5	MZ-Macchiavelli													35	33	39	34	31	26	27	29	30	24	20	22	18	25	18	24	
Anno		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		

Dalla relazione vengono estratte le conclusioni riportate di seguito:

In Lombardia, confrontando la situazione con i valori limite previsti dal D. Lgs. 155/2010 per il 2024, si conferma il rispetto del valore limite sulla media annuale di PM10 e, per il secondo anno consecutivo, il rispetto del valore limite sulla media annuale di PM2.5 in tutte le stazioni di misura della rete di rilevamento regionale. Il limite sul numero di giorni di superamento della media giornaliera del PM10 rimane uno dei parametri di più difficile conseguimento, non rispettato ancora in 8 capoluoghi di provincia su 12.

Positivo il bilancio per il biossido di azoto che supera il valore limite sulla media annua in una sola stazione della rete regionale (Cinisello Balsamo) e con un trend complessivamente in miglioramento per tutte le centraline.

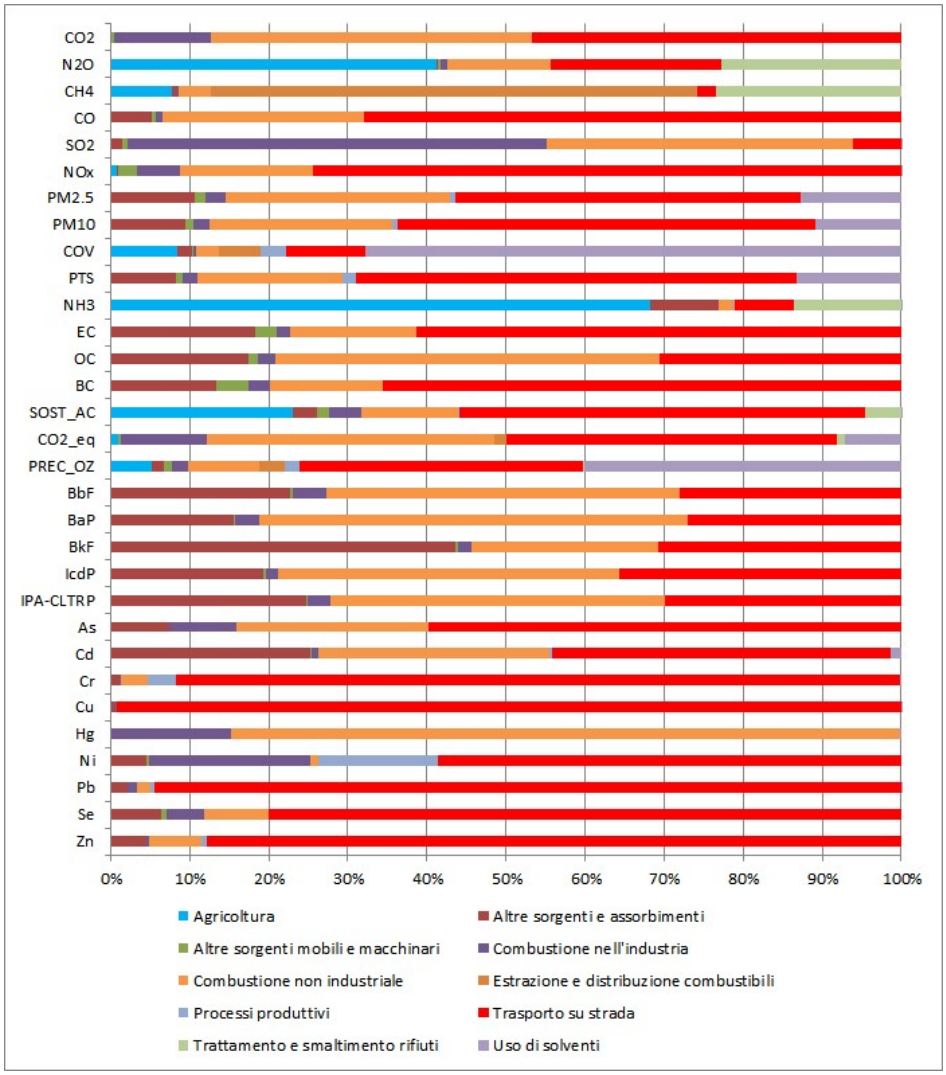
Se benzene, monossido di carbonio e biossido di zolfo sono ormai da anni ampiamente sotto i limiti, va infine registrato che l'ozono non mostra invece un chiaro andamento negli anni, con una

situazione ancora molto superiore agli obiettivi di protezione della salute e della vegetazione in linea con i dati storici.
In generale si conferma la tendenza ad avere concentrazioni basse per gli inquinanti primari tipici del traffico veicolare, per i quali la diffusione di motorizzazioni a emissione specifica sempre inferiore permette di ottenere importanti riduzioni delle concentrazioni in atmosfera. La diffusione del filtro antiparticolato ha permesso di ottenere riduzioni significative delle concentrazioni di PM10 in aria (sebbene spesso ancora sopra i limiti, almeno per quanto attiene alla media giornaliera) e questo nonostante la diffusione dei veicoli diesel. Quest'ultima tipologia di motorizzazione, d'altra parte, risulta presentare problemi anche per le emissioni di NO2 poiché anche le classi euro più recenti (fino all'euro V) sembrano non mantenere su strada le performances emissive dimostrate in fase di omologazione. Non si riscontrano miglioramenti significativi neanche per l'O3, inquinante secondario che durante la stagione calda si forma in atmosfera a partire proprio dalla presenza degli ossidi di azoto e dei composti organici volatili.
I livelli di concentrazione degli inquinanti atmosferici dipendono sia dalla quantità e dalle modalità di emissione degli inquinanti stessi sia dalle condizioni meteorologiche, che influiscono sulle condizioni di dispersione e di accumulo degli inquinanti e sulla formazione di alcune sostanze nell'atmosfera stessa. Generalmente, un maggior irraggiamento solare produce un maggior riscaldamento della superficie terrestre e di conseguenza un aumento della temperatura dell'aria a contatto con essa. Questo instaura moti convettivi nel primo strato di atmosfera (Planetary Boundary Layer, abbreviato in PBL, definito come la zona dell'atmosfera fino a dove si estende il forte influsso della superficie terrestre e che corrisponde alla parte di atmosfera in cui si rimescolano gli inquinanti emessi al suolo) che hanno il duplice effetto di rimescolare le sostanze in esso presenti e di innalzare lo strato stesso. Conseguenza di tutto questo è una diluizione in un volume maggiore di tutti gli inquinanti, per cui una diminuzione della loro concentrazione. Viceversa, condizioni fredde portano a una forte stabilità dell'aria e allo schiacciamento verso il suolo del primo strato atmosferico, il quale funge da trappola per le sostanze in esso presenti, favorendo così l'accumulo degli inquinanti e l'aumento della loro concentrazione. Le figure presentate nel capitolo 3.3 confermano la stagionalità degli inquinanti: NO2, C6H6, PM10, PM2.5 e in misura minore SO2 e CO, hanno dei picchi centrati sui mesi autunnali e invernali, quando il ristagno atmosferico causa un progressivo accumulo degli inquinanti emessi dal traffico autoveicolare e dagli impianti di riscaldamento; al contrario l'O3, tipico inquinante fotochimico, presenta un andamento con un picco centrato sui mesi estivi, quando si verificano le condizioni di maggiore insolazione e temperatura che ne favoriscono la formazione fotochimica. In particolare, le condizioni peggiori nelle grandi città si hanno quando diminuiscono solo parzialmente le emissioni di NO e l'anticiclone provoca condizioni di subsidenza e di assenza di venti sinottici, con sviluppo di brezze, che trasportano ed accumulano sottovento ai grandi centri urbani le concentrazioni di O3 prodotte per effetto fotochimico.
Oltre al carico emissivo e alla meteorologia, anche l'orografia del territorio ha un ruolo importante nel determinare i livelli di concentrazione degli inquinanti. La pianura padana si trova circondata su tre lati da rilievi montuosi, i quali limitano fortemente la circolazione dell'aria, pertanto, in presenza di inversione termica, situazione caratteristica dei periodi freddi e che inibisce il rimescolamento verticale dell'aria, si generano condizioni di stabilità che favoriscono l'accumulo degli inquinanti emessi al suolo.

Le conclusioni esposte per la Lombardia valgono, nello specifico, anche per la provincia di Monza e Brianza.
La concentrazione media giornaliera del PM10 è stata superiore al valore limite di 50 µg/m3 per un numero di volte maggiore di quanto concesso dalla normativa (35 giorni) in tutte le stazioni; ciò avviene, per quanto già detto, con particolare frequenza nei mesi più freddi dell'anno. Invece, la concentrazione media annuale del PM10 non ha superato, in nessuna postazione, il relativo valore limite di 40 µg/m3.
Anche il PM2.5 nella stazione di Monza-Machiavelli ha rispettato il limite per la media annuale ma non per il "valore indicativo".
Relativamente all'ozono sono da segnalarsi superamenti della soglia di informazione in tutte le stazioni della provincia e nessun superamento della soglia di allarme. Considerando le medie degli ultimi anni, sono superati ovunque i valori obiettivo per la protezione della salute umana.
Nella stazione di Meda la concentrazione media annua di B(a)P non ha superato il valore limite di 1 ng/m3.

Nel grafico seguente sono riportati i risultati delle elaborazioni INEMAR per l'anno 2021 che hanno permesso di rilevare i settori che contribuiscono maggiormente alle emissioni degli inquinanti in atmosfera relativamente al comune di Vimercate.

Grafico 0.1 – Maggiori contributi dei diversi settori alle emissioni in atmosfera (dati al 2021)



Dalla figura emerge che i settori maggiormente responsabili delle emissioni inquinanti sono la combustione non industriale (legata principalmente al riscaldamento delle abitazioni) e il trasporto su strada.

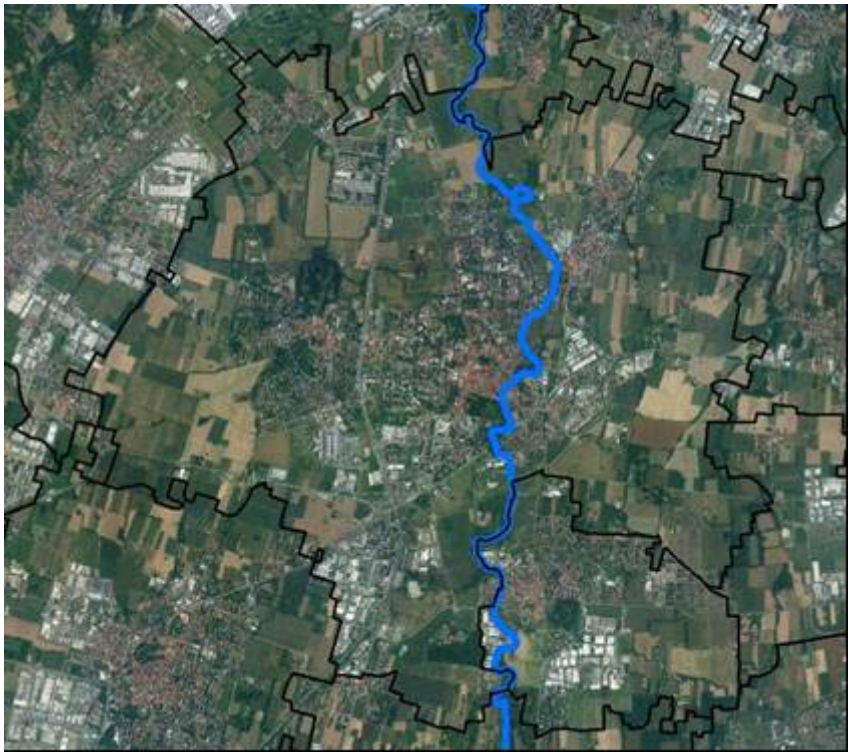
4. Acqua: Idrologia, qualità e gestione della risorsa

1. Acque superficiali

Acque superficiali

Il territorio di Vimercate è attraversato nel settore orientale in direzione nord-sud dal Torrente Molgora che costituisce l'unico corso d' acqua in un'area di pianura asciutta e non irrigua.

Figura 0.17 – Tracciato idrografico del torrente Molgora



Il T. Molgora si origina in provincia di Como a Santa Maria Hoè dalla confluenza di vari torrenti, prosegue verso sud entrando in provincia di Milano e attraversa i comuni di Ronco Briantino e Usmate, dove riceve le acque del torrente Molgoretta. Di qui prosegue toccando Carnate, Vimercate, Burago Molgora, Caponago, Pessano, Bussero, Agrate Brianza, Gorgonzola, Cassina de' Pecchi, Melzo, Truccazzano, Comazzo, fino alla confluenza nel canale Muzza.
Ha origine da colature di acque meteoriche, ma fin dalle origini riceve immissioni di colature irrigue e reflui fognari che, come illustrato di seguito, ne compromettono gravemente le caratteristiche ambientali.
A nord dell'abitato di Vimercate, in corrispondenza di un ampio meandro, il Torrente Molgora riceveva le acque di un colatore fortemente inquinato da reflui fognari provenienti da Passirano che è stato intercettato dal collettore consortile trasportando i reflui al depuratore.

E’ possibile avere un quadro dello stato delle acque superficiali verificando i valori assunti dal LIMeco (Livello di Inquinamento dai Macrodescrittori per lo stato ecologico) per il Molgora, rilevato da ARPA Lombardia nella stazione di Carnate.

Il LIMeco è un indice sintetico che descrive la qualità delle acque correnti per quanto riguarda i nutrienti e l'ossigenazione. I parametri considerati per la definizione del LIMeco sono: Ossigeno in % di saturazione (scostamento rispetto al 100%), Azoto ammoniacale, Azoto nitrico e Fosforo totale.
Si può notare come nel periodo compreso tra il 2019 ed il 2024 la classe LIMeco del Molgora si sia mediamente attestata su livello "scarso".

	Classe LIMeco					
Corso d'acqua	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Molgora (Torrente) (Carnate)	**SCARSO**	**SCARSO**	**SCARSO**	**SCARSO**	**SUFFICIENTE**	**SCARSO**

Lo stato chimico di tutti i corpi idrici superficiali è classificato in base alla presenza delle sostanze chimiche definite come sostanze prioritarie (metalli pesanti, pesticidi, inquinanti industriali, interferenti endocrini, ecc.) ed elencate nella Direttiva 2008/105/CE, aggiornata dalla Direttiva 2013/39/UE, attuata in Italia dal Decreto Legislativo 13 ottobre 2015, n. 172. Queste sostanze chimiche sono distinte in base alla loro pericolosità in tre categorie: prioritarie, pericolose prioritarie e altri inquinanti. Per ognuna di esse sono fissati degli standard di qualità ambientali (SQA) distinti per le matrici di analisi (acqua, sedimenti, biota) dove possono essere presenti o accumularsi. Il non superamento degli SQA fissati per ciascuna di queste sostanze implica l'assegnazione di "stato chimico buono" al corpo idrico; in caso contrario, il giudizio è di "non raggiungimento dello stato chimico buono".

CORSO D'ACQUA	CLASSE STATO CHIMICO					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Torrente Molgora (Carnate)	NON BUONO	NON BUONO	NON BUONO	NON BUONO	NON BUONO	NON BUONO

Nel periodo considerato (2019-2024) lo stato chimico del torrente Molgora si è mantenuto su livelli non buoni.

2. Acque sotterranee

Dalla Componente Geologica della Variante PGT 2016 si estrapolano le seguenti informazioni.

Idrogeologia

Il sottosuolo dell'area in esame è divisibile in due unità idrogeologiche principali, in cui sono presenti acquiferi sfruttati dai pozzi per acqua sia pubblici che privati. Partendo dall'alto verso il basso si distinguono le seguenti unità idrogeologiche:

- *un'unità ghiaioso-sabbiosa: costituita da ghiaie e sabbie, spesso cementate (Ceppo), e da intercalazioni argillose. Si tratta del cosiddetto "acquifero libero tradizionale", contenente la falda libera, molto produttiva per l'elevata permeabilità dei depositi che lo costituiscono, e perché viene alimentato direttamente tramite l'infiltrazione delle acque meteoriche. I depositi sono di origine alluvionale e fluvioglaciale, sedimentati in ambienti di alta energia, il cui limite con la*

sottostante litozona è caratterizzato dalla presenza di avvallamenti, dovuti ad antiche incisioni fluviali.

- *l'unità sabbioso-argillosa: costituita da argille e limi con livelli e lenti sabbioso-ghiaiose. Vi possono essere presenti anche livelli torbosi, che indicano ambienti di sedimentazioni di tipo palustre, e fossili. L'acquifero presente in questa unità è del tipo in pressione (confinato), con produttività in genere limitata. Talvolta l'acquifero profondo è collegato con l'acquifero superficiale, tanto che possono essere considerati nell'insieme un unico acquifero multistrato.*

L'acquifero libero, più produttivo e vulnerabile, è stato nel tempo il più sfruttato; attualmente le captazioni idropotabili privilegiano gli acquiferi sottostanti maggiormente protetti che però presentano una produttività ridotta rispetto ai pozzi che captano entrambi gli acquiferi. Ciò viene riscontrato anche nelle ricostruzioni di tre sezioni idrogeologiche interpretative del sottosuolo comunale di Vimercate, utilizzando i principali pozzi pubblici e privati del Comune.
In tutte e tre le sezioni si evidenziano i rapporti stratigrafici fra i pozzi utilizzati e si osserva come la maggior parte di essi emungono sia dall'acquifero freatico che da livelli confinati (solo i pozzi più recenti costruiti con criteri moderni attingono all'acquifero confinato).

Variazioni e oscillazioni dei livelli piezometrici
Allo scopo di dare indicazioni sulle variazioni della falda idrica nel tempo, identificare lo stato quantitativo della risorsa in relazione all'uso e alle variazioni climatiche, si è ricorsi all'esame dei dati del livello di livello statico della falda derivanti dalle misurazioni nel periodo tra Gennaio 2010 e Gennaio 2015 effettuate da BrianzaAcque S.r.l. (gestore unico del servizio idrico integrato in Provincia di Monza e Brianza) su undici punti di captazione (dieci pozzi e un piezometro).
Avendo il valore di soggiacenza (metri dal p.c.) e le quote in metri s.l.m. dei pozzi, si è dedotto il valore piezometrico (metri s.l.m.) nel periodo di tempo compreso tra Gennaio 2010 e gennaio 2015.
I valori medi di soggiacenza si attestano fra i -25.00 m dal p.c. nel settore Nord e -15.00 m dal p.c. nel settore sud. L'analisi del rilievo 2015 evidenzia un valore di soggiacenza sul territorio compreso fra -24.00/-14.00 m dal p.c. (escluso pozzo Fleming).

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo delle acque sotterranee si riporta una tabella ricavata dai dati 2020-2023 della rete di monitoraggio di ARPA Lombardia per il corpo idrico GWB ISS APTA (Corpo idrico sotterraneo superficiale di Alta Pianura Bacino Ticino – Adda) in cui ricade il territorio comunale di Vimercate, dalla quale emerge uno stato chimico delle acque sotterranee generalmente NON BUONO per la presenza di Triclorometano.

Corpo idrico	Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono	Stato Chimico	Cause SC non buono
	2021		2022		2023		2024	
GWB ISS APTA	NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano	NON BUONO	Triclorometano

3. Servizio Idrico Integrato

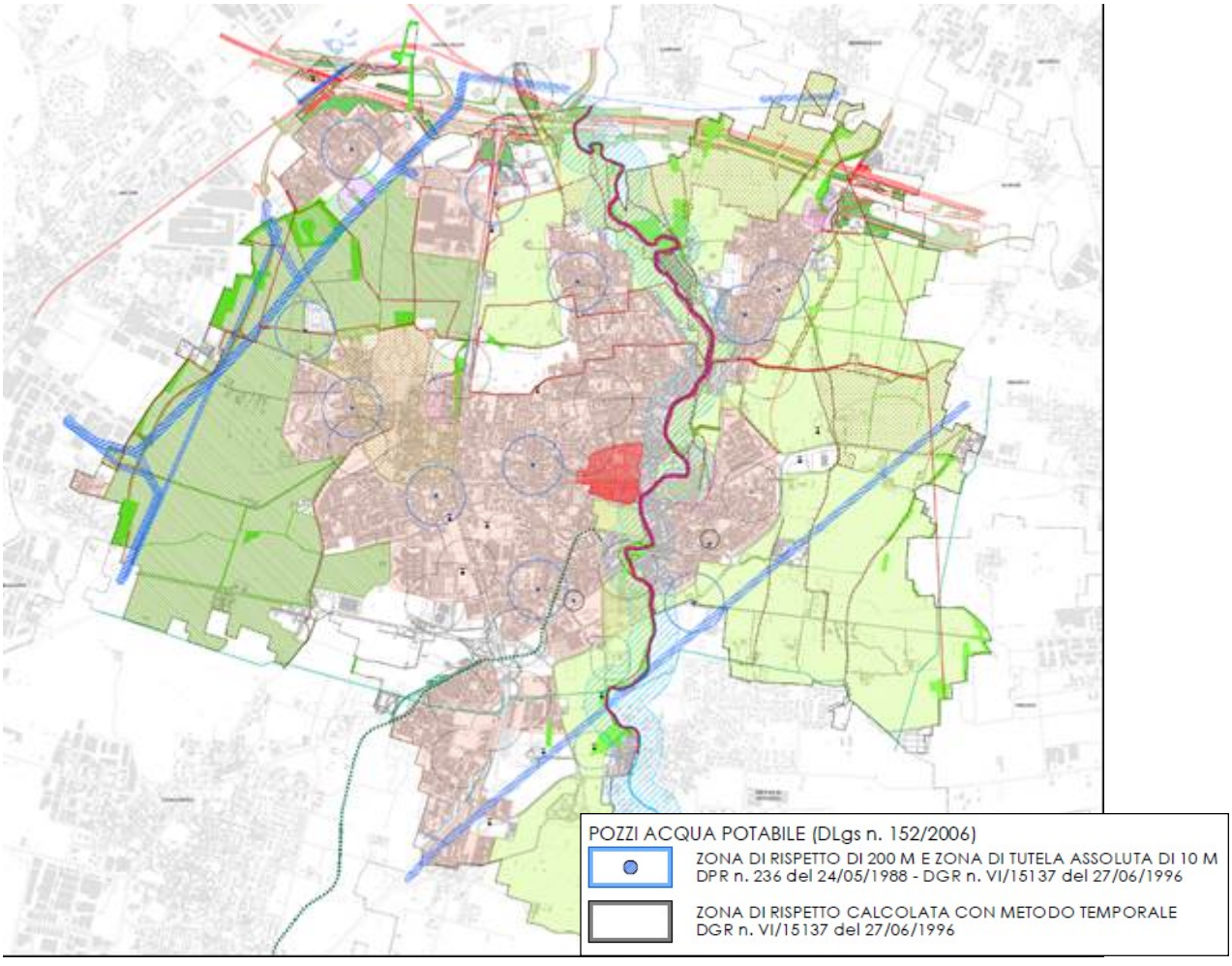
Responsabile del servizio idrico integrato nel comune di Vimercate è BrianzAcque srl, dal cui Rapporto Informativo Annuale 2019 si desume che per il Comune di Vimercate risultano immessi in rete 3.564.197 mc di acqua, (pari al 3% del totale immesso a livello di ATO Monza Brianza).
L'approvvigionamento idrico è assicurato da 9 pozzi di captazione la cui localizzazione è riportata nella tabella seguente reperita nel Piano d'Ambito dell'ATO 2024:

Codice	Codice del Manufatto	Indirizzo	Quantità di Concessione (l/s)	Comune
152410006	PozzoMatteottiVimercate	VIA MATTEOTTI	15	Vimercate
152410007	PozzoBergamoVimercate	VIA BERGAMO	20	Vimercate
152410009	PozzoPasubioVimercate	VIA PASUBIO	25	Vimercate
152410011	PozzoLeccoVimercate	VIA LECCO	25	Vimercate
152410012	PozzoDonLualdiVimercate	DON LUALDI	12	Vimercate
152410017	PozzoCascinaMorianoVimercate*	C.NA MORIANO	15	Vimercate
152410049	PozzoMonteGrappaVimercate	VIA MONTE GRAPPA	25	Vimercate
152410125	PozzoFlemingVimercate	VIA FLEMING	25	Vimercate
152410182	PozzoLodovicaVimercate	VIA LODOVICA	15	Vimercate

Di seguito si riporta uno stralcio della Tavola 9 del Piano delle Regole ove sono indicate le localizzazioni dei pozzi sopra citati e le relative fasce di rispetto.

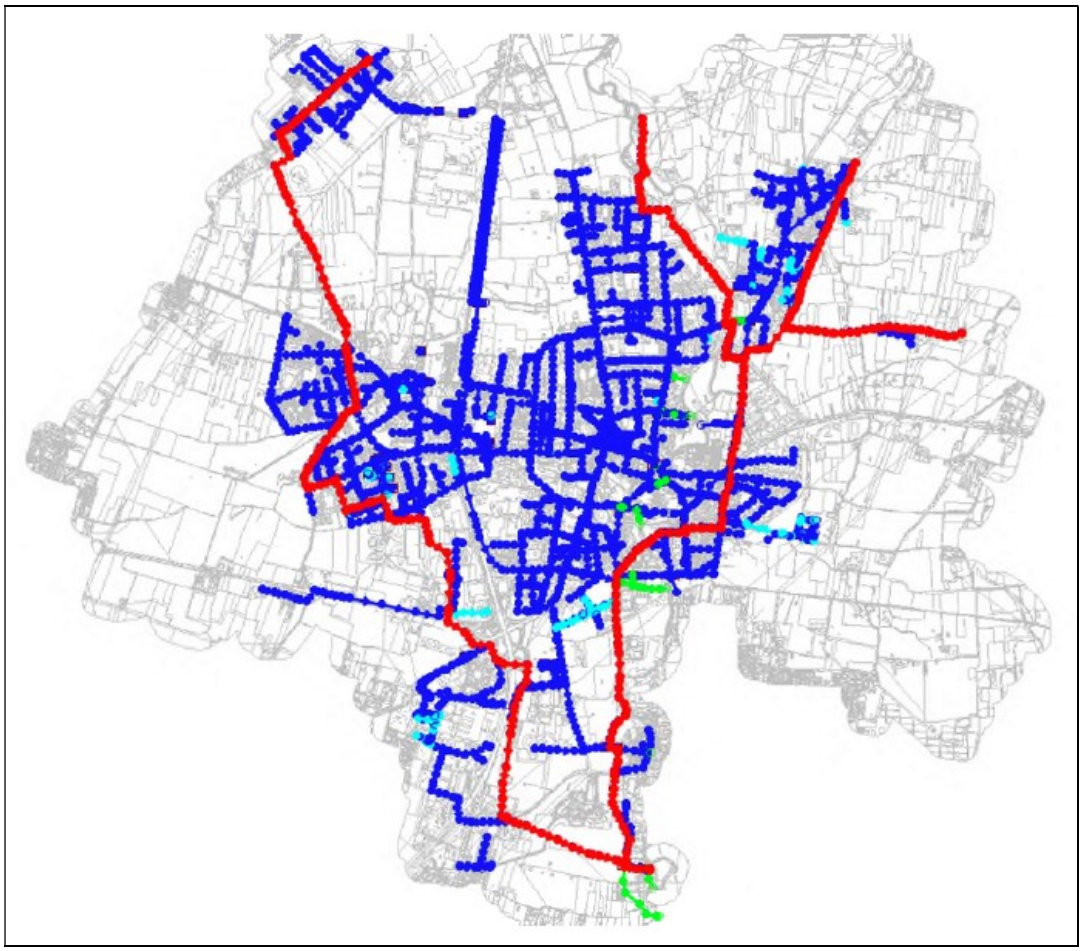
Figura 0.18 – Localizzazione dei pozzi idropotabili nel territorio comunale e relative fasce di rispetto

(Fonte: Tav. 9 PdR PGT vigente)



Lo sviluppo delle reti di adduzione dell'acqua e smaltimento dei reflui è capillarmente esteso su tutto il territorio urbanizzato, come desumibile dalle tavole allegate al PUGSS 2019.
Nello specifico si riporta una descrizione generale della rete fognaria desunta dal Piano Fognario Integrato a cura di Brianzacque del 2022.

Figura 0.19 – Rete fognaria comunale di Vimercate – in rosso le aste principali con i collettori intercomunali ad est e il collettore comunale ad ovest (Fonte: Piano Fognario Integrato)



I condotti principali in Vimercate si possono così individuare:

- *Il collettore intercomunale proveniente da Carnate all'interno del quale confluiscono le reti di drenaggio relative alla zona nord del comune di Carnate e una parte della rete di Usmate Velate. Tale collettore è ubicato nell'area verde tra il Comune di Vimercate e quello di Carnate e costeggia il Torrente Molgora scendendo verso valle dal centro abitato di Carnate dapprima sulla sponda idraulica sinistra e nel tratto finale sulla sponda destra attraversando lo stesso torrente;*
- *Il collettore intercomunale proveniente da Bernareggio, all'interno del quale confluisce la totalità delle reti comunali di Ronco Briantino e Bernareggio. Ubicato in Via Goito poi SP3 che risale al centro abitato di Bernareggio lungo un'area verde.*
- *Il collettore intercomunale proveniente da Sulbiate, all'interno del quale confluisce la totalità delle reti comunali di Aicurzio e Sulbiate. Ubicato lungo la strada comunale della Cascina Gariola e risale al centro abitato di Sulbiate lungo una strada sterrata;*

- *Il collettore intercomunale nel comune di Vimercate che si estende lungo l'area est del centro abitato nella quale in partenza confluiscono le acque dei tre collettori intercomunali sopracitati all'incrocio tra la SP3 e via Adda in un'unica condotta intercettando man mano verso valle la totalità della acque del versante est fino ad arrivare al depuratore di Vimercate;*
- *Il collettore comunale a cui afferisce la totalità del bacino ovest a cui appartengono le zone di Velasca, Oreno, Nuovo Ospedale di Vimercate, Energy Park e zona industriale ovest con punto di recapito finale al depuratore di Vimercate.*

Impianto di depurazione

L'impianto di depurazione a fanghi attivi di Vimercate è stato costruito per il trattamento delle acque reflue urbane del comprensorio per l'area Nord-Ovest di Vimercate e serve la fognatura dei seguenti Comuni: Vimercate, Burago di Molgora, Aicurzio, Sulbiate, Bernareggio, Bellusco, Usmate-Velate, Carnate e Ronco Briantino.

Si tratta di un impianto di tipo biologico a fanghi attivi con trattamento terziario di biofiltrazione biologica per la rimozione avanzata dell'azoto e reimmissione delle acque depurate nel Torrente Molgora.

Dal Piano d'Ambito 2024 si desume che con riferimento al documento di "Giudizio conformità" rilasciato da ARPA per l'anno 2023, il carico effettivo trattato dall'impianto in AE può essere assunto pari a circa 75.000 AE. La potenzialità nominale di progetto (capacità organica di progetto) riportata nella Disposizione Dirigenziale R.G. n. 674 del 07/04/2022, sottolinea che nella relazione di collaudo allegata alla domanda di rinnovo viene indicato che lo stesso è dimensionato per 95.000 AE, pertanto, la classe dimensionale dell'impianto è compresa tra 50.000 e 100.000 AE, ma non è stata effettuata una stima degli abitanti industriali secondo i criteri di cui alla sezione 1.1 dell'ALL. E del R.R. 06/19, né è possibile garantire che la portata avviata alla sezione biologica sia correttamente dimensionata.

5. Suolo e sottosuolo – Dinamica insediativa e uso del suolo

1. Caratteristiche geologiche e geomorfologiche

Si riportano di seguito stralci della Relazione Geologica.

CARATTERIZZAZIONE GEOMORFOLOGICA

Il territorio in esame appartiene alla fascia dell'alta pianura terrazzata. Si tratta di un'area a morfogenesi fluviale / fluvioglaciale, caratterizzata da due principali ordini di terrazzi che rappresentano antichi livelli della pianura, connessi, secondo la nomenclatura geologica classica, alle glaciazioni Mindel, Riss e Würm.

Si possono identificare quattro principali unità, differenti per litologia, morfologia e caratteri pedologici, suddivisibili in unità secondarie caratterizzate dalla scarsa evidenza di uno o più degli elementi sopra indicati:

1. Unità del Pianalto - M;

L'Unità del Pianalto, corrispondente al "Mindel" o "Diluvium Antico" degli Autori precedenti, costituisce una porzione estremamente ridotta del territorio comunale, localizzata a NW di Ruginello.

Aspetti applicativi

Non sono disponibili prove penetrometriche per la definizione di alcuni parametri geotecnici di base. Indicativamente, utilizzando dati provenienti da aree limitrofe, si può ritenere che per gli

orizzonti di superficie Cu medio assuma un valore medio di 1,4 Kg/cmq, mentre negli orizzonti più profondi, per i quali risulta difficile stabilire un valore medio, la coesione varia tra 1,5 e 5,5 Kg/cmq.
Per quanto attiene gli aspetti idrogeologici, si sottolinea la bassa permeabilità all'infiltrazione, connessa alla presenza di orizzonti pedogenizzati ed in particolar modo del fragipan e, di conseguenza, l'elevato grado di protezione assicurato contro gli inquinanti idroveicolati, con riduzione della vulnerabilità intrinseca.
Dal punto di vista agronomico risultano consistenti le limitazioni d'uso di queste aree. Si tratta di limitazioni fisiche dovute allo scadente drenaggio interno del suolo ed all'ostacolo all'approfondimento radicale causato dalla presenza di orizzonti compatti attorno al metro di profondità. Per quanto riguarda la fertilità chimica, l'impoverimento del complesso di scambio e la reazione acida del suolo, costringono a inter-venire perlomeno con calcitazioni periodiche. La sostanza organica è in genere scarsa in superficie e, comunque, molto scarsa negli orizzonti sottosuperficiali.

2. <u>Unità del Terrazzo intermedio - R;</u>
L'Unità del Terrazzo intermedio costituisce circa il 40% del territorio comunale e si identifica con ben definito livello topografico, coincidente con il "Riss" o "Diluvium medio" degli Autori precedenti, ripetutamente inciso dagli scaricatori glaciali wurmiani e dalla valle attuale del T. Molgora.
<u>Aspetti applicativi</u>
Nell'Unità del Terrazzo intermedio i parametri litologici di interesse geoapplicativo possono essere identificati nello spessore dei limi sommitali e nella profondità del tetto del conglomerato.
Valutando nel complesso le risposte del terreno alle prove penetrometriche si possono identificare due settori principali.
Fino a circa 6 - 7 m, N si attesta mediamente tra 6 e 10, che rappresentano i valori più tipici per questi terreni, a cui corrisponde un angolo d'attrito interno compreso tra 28° e 33°. La dispersione è più accentuata fino a 2,5 - 3 m, porzione coincidente con i limi sommitali ed la parte superiore delle ghiaie pedogenizzate. In questo tratto, a cui viene attribuito un comportamento coesivo, i valori di Cu (coesione non drenata) variano tra 0,1 K/cmq e 0,75 K/cmq.
Oltre i 7 m il comportamento geotecnico dei terreni migliora notevolmente per la presenza del substrato conglomeratico, che viene raggiunto in quasi tutte le prove tra 8 e 14 m. Tra le singole prove i valori di N appaiono estremamente disomogenei, per omogeneizzarsi in prossimità del contatto.
Dal punto di vista idrogeologico, la presenza di una copertura pedogenizzata a permeabilità medio-bassa o bassa assicura ancora un certo grado di protezione all'infiltrazione superficiale di eventuali inquinanti idroveicolati.

3. <u>Unità di Pianura - W:</u>
L'Unità di pianura occupa ampie porzioni del territorio comunale poste sul livello topografico immediatamente successivo (inferiore) a quello dell'Unità del Terrazzo Intermedio, noto in letteratura geologica come "Livello fondamentale della Pianura".
Essa è stata suddivisa in due sottounità, con disposizione N/NNE, rappresentate dalla Subunità modale (W1) e dalla Subunità delle Valli (W2), distinte per la loro marcata individualità morfologica.
<u>Aspetti applicativi - Subunità modale - W1</u>
La Subunità modale è costituita dai terreni dell'Unità di Pianura posti ad ovest del T. Molgora e risulta suddivisa in due porzioni dal lembo occidentale dell'Unità del Terrazzo Intermedio.
La parte di territorio comunale interessata dall'Unità di Pianura si caratterizza rispetto alla restante per l'assenza di una copertura pedologica significativa. Questo comporta una maggior permeabilità superficiale, favorita anche dalla litologia (ghiaie a matrice sabbiosa o sabbioso limosa) e quindi

una perdita nel grado di protezione agli inquinanti idroveicolati, con conseguente aumento della vulnerabilità intrinseca dell'acquifero.
Si evidenzia una estrema disomogeneità nel comportamento geotecnico dei terreni, che appare fortemente condizionato dalla presenza del substrato conglomeratico (rifiuto della prova) a profondità variabili ma superiori ai di 3 m.
E' tuttavia possibile identificare fino a 4 m un orizzonte con bassi valori medi di N (1 - 8), corrispondenti ad un angolo d'attrito interno di 28° - 30°. Al di sotto la risposta dei terreni è più disomogenea, con variazioni di N comprese, mediamente, tra 1 e 20 (valori tra 28° e 33°). La presenza del substrato conglomeratico determina, in vicinanza del contatto, un notevole aumento nella risposta geotecnica dei terreni. In assenza del substrato, le qualità geotecniche appaiono piuttosto scadenti, particolarmente nei primi 4 m. Le limitazioni d'uso di queste aree sono legate allo spessore spesso non elevato del suolo (50-110 cm), alla forte pietrosità interna e alla scarsa attitudine a trattenere acqua nel terreno a causa della granulometria piuttosto grossolana dei materiali. Sono assenti limitazioni chimiche significative, se si esclude una possibile leggera acidificazione superficiale e frequenti carenze di sostanza organica nel primo strato di suolo.
Subunità delle valli - W2
La subunità comprende due valli (paleovalle Passirano-Villanova e paleovalle di Aicurzio) la cui genesi è legata all'azione erosiva degli scaricatori glaciali, che incidono l'Unità del Terrazzo Intermedio nella porzione orientale del territorio comunale. Si tratta di incisioni piuttosto ampie, con larghezze variabili tra 200 e 800 m, a fondo prevalentemente subpianeggiante, non reinciso, con raccordo netto alle scarpate, la cui altezza varia tra 2,5 e 4 m. La morfologia di superficie si mantiene omogenea; solo nella incisione occidentale, al limite meridionale del territorio comunale, si identifica un livello terrazzato di ridottissima estensione, sopraelevato sul fondovalle di circa 1,5 m.
Analogamente alla Subunità modale, essa è costituita da depositi fluvioglaciali (ghiaie a matrice sabbiosa), con copertura discontinua di limi provenienti dal rimaneggiamento colluviale dei materiali fini del terrazzo intermedio.
Il tipo pedologico prevalente è un suolo profondo, a scheletricità variabile in superficie ed elevata in profondità a partire da circa 1 m, con orizzonte argillico (Bt) diagnostico.
L'orizzonte argillico, a tessitura franca e moderatamente arrossato (7,5YR), giace comunemente su ghiaie alterate fino a profondità di circa 2 m.
In base alla Soil Taxonomy, questi suoli vengono classificati come Ultic Hapludalfs di famiglia franco fine.

4. Unità del Molgora;
L'unità si identifica con la valle incisa, in età olocenica, dal T. Molgora nei depositi dell'Unità di Pianura e del Terrazzo Intermedio.
La valle del T. Molgora mostra in pianta un percorso sinuoso, legato alla configurazione meandriforme del corso d'acqua. Nella valle si alternano tratti con andamento a forra e tratti aperti che si raccordano in maniera più graduale ai livelli topografici superiori.
All'interno della valle sono distinguibili almeno tre ordini di terrazzi: i due ordini più elevati, con altezze di 6 e di 3 - 4 m rispettivamente, sono strutturati sui depositi dell'Unità di Pianura; il sistema inferiore (1,5 - 2 m) è legato alla reincisione dei depositi fluviali olocenici del torrente. La valle raggiunge una profondità massima di circa 10 m, in corrispondenza della dorsale dell'Unità del Pianalto.
5. Ceppo.

Lungo la valle del T. Molgora affiora in più punti, sia in alveo che in sponda, un conglomerato, noto in letteratura geologica come Ceppo.
Si tratta di un conglomerato organizzato in grossolani strati suborizzontali, a prevalente supporto clastico, con matrice arenacea o arenaceo ghiaiosa; i ciottoli, da arrotondati e subspigolosi, presentano un diametro medio di 2 - 3 cm. La cementazione, fortemente sviluppata, è di tipo carbonatico.
La petrografia è dominata dalle rocce terrigene a cemento carbonatico, derivanti principalmente dalle unità cretaciche prealpine; seguono in ordine decrescente di abbondanza calcari, selci e rocce endogeno-metamorfiche, queste ultime estremamente rare.
In base ai caratteri sedimentologici ed alla composizione petrografica, il conglomerato viene interpretato come un deposito di conoide alluvionale, la cui area di alimentazione era ancora ristretta alla fascia prealpina.

SINTESI DELLE PROBLEMATICHE GEOAMBIENTALI
La Componente Geologica individua e cartografa i seguenti elementi:
A - AREE VULNERABILI DAL PUNTO DI VISTA IDROGEOLOGICO
- *Incisione del Torrente Molgora*
- *Settori con alta permeabilità relativa e soggiacenza ridotta dell'ordine di 14/16 m dal piano campagna rilevabili nella porzione centro-meridionale del territorio comunale*
- *Settore interessato da una probabile falda sospesa (soggiacenza 2015 -6,50 m dal p.c., rilevabile nella porzione centrale del territorio comunale e la porzione ovest del nucleo di Vimercate*

B - CLASSIFICAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO
- *Aree potenzialmente allagabili individuate con criteri geomorfologici – A rischio moderato – lungo il corso del Molgora*
- *Aree con problematiche delle acque di deflusso superficiale all'estremità nord del territorio comunale*
- *Aree con classi di rischio idraulico definito dallo studio di fattibilità a cura dell'Autorità di Bacino del Fiume Po lungo il Molgora*

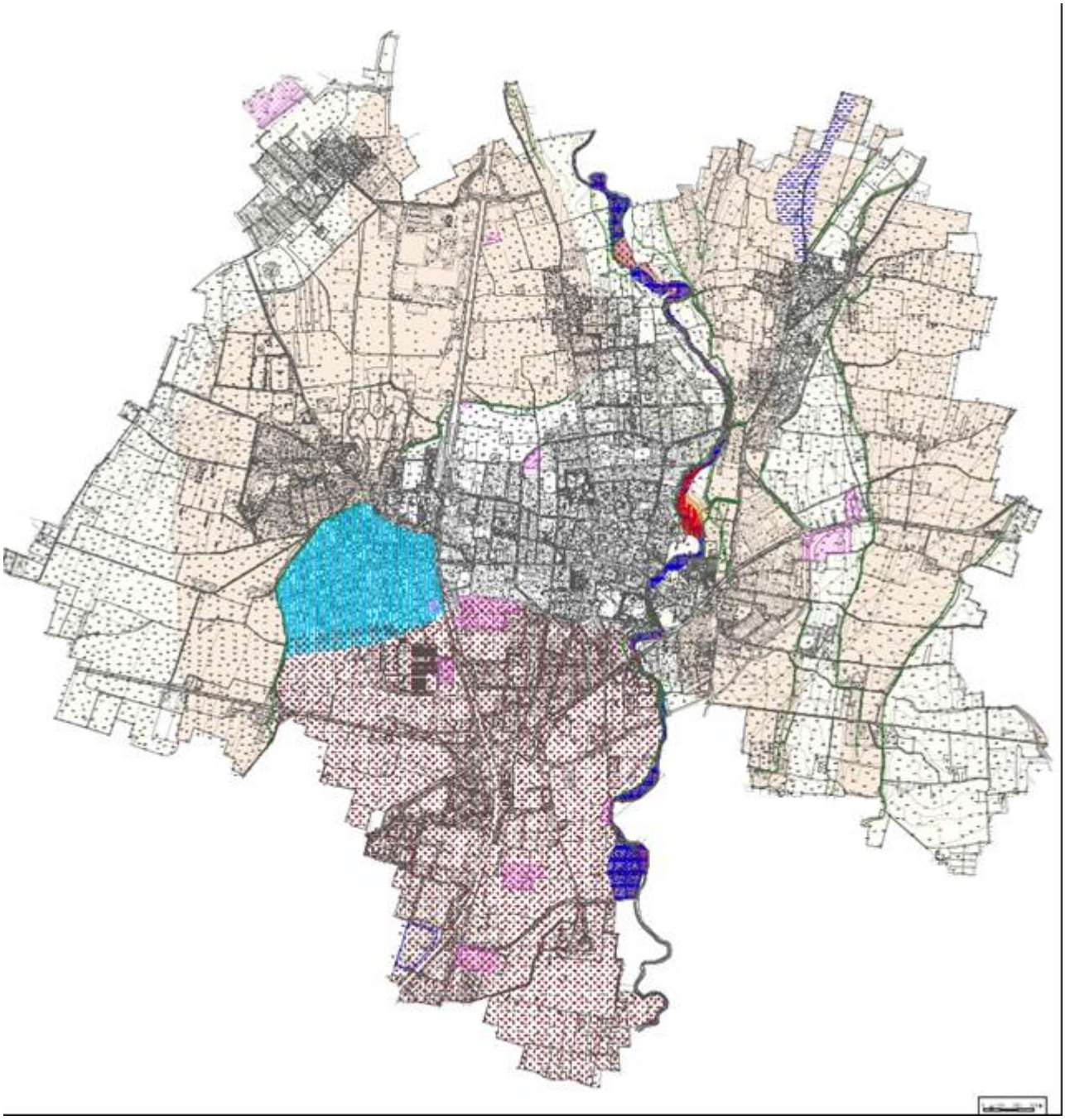
C - AREE CHE PRESENTANO SCADENTI CARATTERISTICHE GEOTECNICHE
- *Aree prevalentemente limo-argillose con limitate capacità portanti e potenziale presenza di "occhipollini" interessanti tre fasce nord-sud che includono anche le propaggini nord del nucleo di Vimercate e i nuclei di Oreno e Rugginello*
- *Aree con copertura limo-argillosa dell'ordine di qualche metro e saltuaria presenza di "occhipollini" interessanti tre fasce nord-sud che includono anche le propaggini nord del nucleo di Vimercate e i nuclei di Oreno e Rugginello*
- *Aree denudate e/o con riporti di materiali*

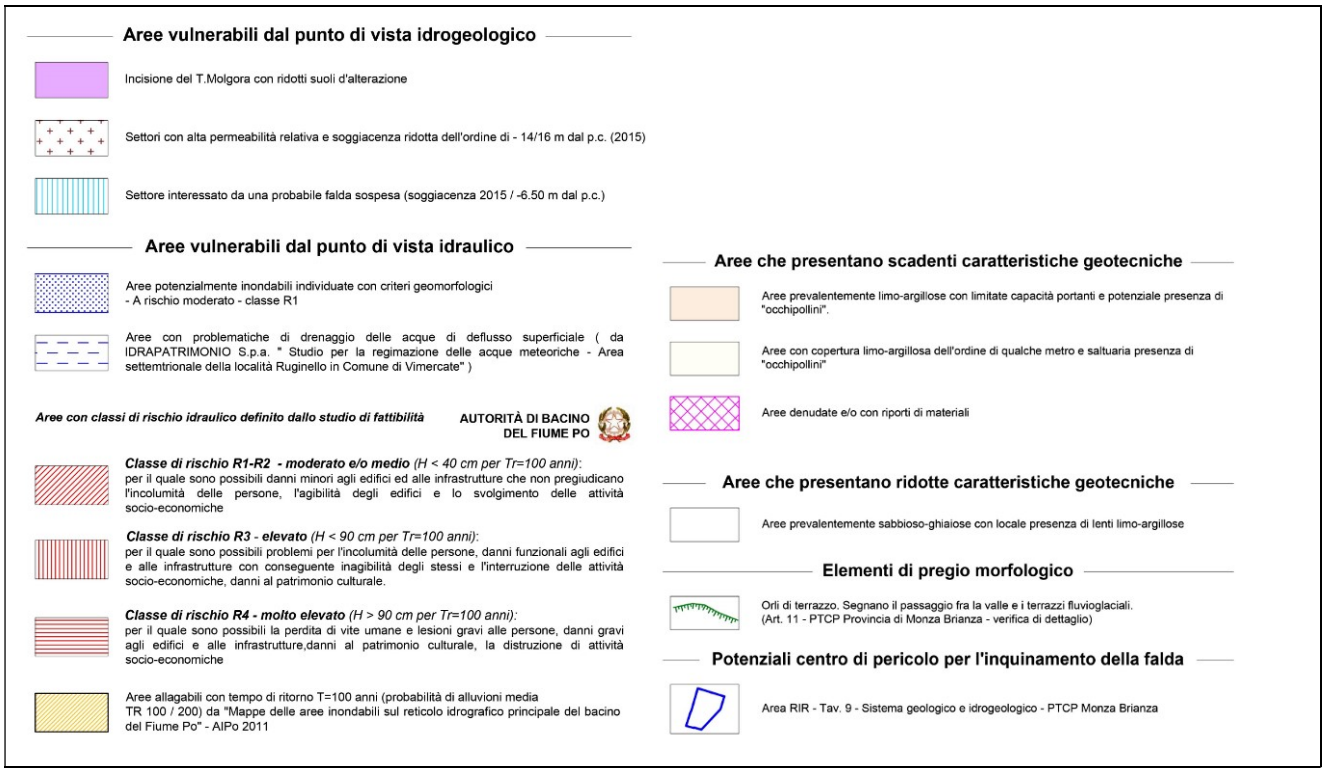
D - AREE CHE PRESENZANO RIDOTTE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE
- *Aree prevalentemente sabbioso-ghiaiose con locale presenza di lenti limo-argillose, interessanti la gran parte del nucleo di Vimercate*

E - ELEMENTI DI PREGIO GEOMORFOLOGICO
- *Orli di terrazzo che segnano il passaggio fra la valle e i terrazzi fluvioglaciali*

F - POTENZIALI CENTRO DI PERICOLO PER L'INQUINAMENTO DELLA FALDA
- *Area RIR*

Figura 0.20 – Stralcio della Tavola di Sintesi (Allegato C)

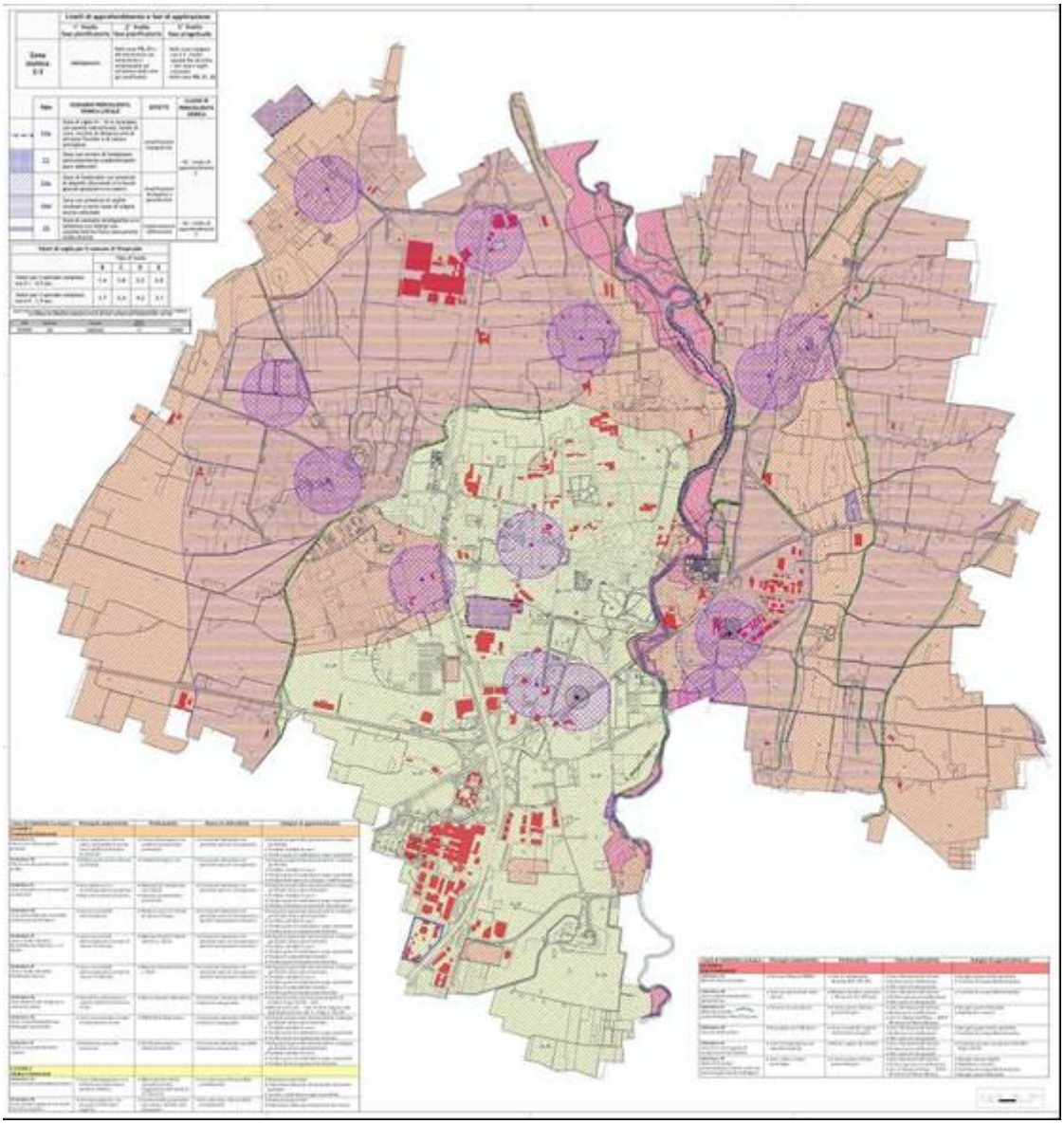




CARTA DI FATTIBILITA' GEOLOGICA E DELLE AZIONI DI PIANO

La maggior parte del nucleo di Vimercate ricade in classe 2 (modeste limitazioni) e, in particolare nelle classi 2a (Aree con alta permeabilità relativa) e 2b (Aree sabbioso-ghiaiose con locali lenti limo-argillose) la cui edificabilità deve avere attenzione alle specifiche problematiche.
La porzione nord-est del nucleo di Vimercate, la porzione est del nucleo di Rugginello ed il nucleo di Velasca ricadono in classe 3a (Settori con ridotta capacità portante – terreni limo-argillosi nei primi 2-4 metri) che presentano consistenti limitazioni all'edificazione con specifiche opere di salvaguardia.
La porzione del nucleo di Vimercate ad est del torrente Molgora, la porzione ovest del nucleo di Rugginello ed il nucleo di Oreno ricadono in classe 3b (Settori con presenza di occhi pollini) che presentano consistenti limitazioni all'edificazione con specifiche opere di salvaguardia.
Le aree ricadenti in classe 4 con gravi limitazioni all'edificabilità sono localizzate lungo la valle del torrente Molgora. Ricadono nella classe 4 anche gli orli di terrazzo che si sviluppano nel territorio comunale e che attraversano anche i nuclei abitati.

Figura 0.21 – Stralcio della carta della fattibilità geologica (Allegato D)



Classe 2 (gialla) - Fattibilità con modeste limitazioni

La classe comprende le zone nelle quali sono state riscontrate modeste limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso, che possono essere superate mediante approfondimenti di indagine e accorgimenti tecnico-costruttivi e senza l'esecuzione di opere di difesa. Per gli ambiti assegnati a questa classe devono essere indicati gli eventuali approfondimenti da effettuare e le specifiche costruttive degli interventi edificatori.

2a - Aree con alta permeabilità relativa

2b - Aree sabbioso-ghiaiose con locali lenti limo-argillose

Classe 3 (arancione) - Fattibilità con consistenti limitazioni

La classe comprende le zone nelle quali sono state riscontrate consistenti limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso per le condizioni di pericolosità/vulnerabilità individuate, per il superamento delle quali potrebbero rendersi necessari interventi specifici o opere di difesa.

3a - Settori con ridotta capacità portante (terreni limo-argillosi nei primi 2-4 metri)

3b - Settori con alta presenza di occhi pollini

3c - Aree denudate e/o con accumuli di materiali

3d - Aree potenzialmente inondabili (criterio geomorfologico)

3e - Aree a rischio idraulico R1-R2 = Moderato e/o Medio

3f - Aree a rischio idraulico R3 = Elevato

3g - Aree dismesse da sottoporre a caratterizzazione

3h - Aree con problematiche di drenaggio superficiale

3i - Settore con probabile falda sospesa

Classe 4 (rossa) - Fattibilità con gravi limitazioni

L'alta pericolosità/vulnerabilità comporta gravi limitazioni all'utilizzo a scopi edificatori e/o alla modifica della destinazione d'uso. Deve essere esclusa qualsiasi nuova edificazione, se non opere tese al consolidamento o alla sistemazione idrogeologica per la messa in sicurezza dei siti.

4a - Reticolo idrografico principale (Torrente Molgora MB010)
- *fascia di rispetto = 10 metri R.D. 523/1904*

4b - Area a Rischio Idraulico R4 = Molto Elevato

4c - Elementi geomorfologici - Orli di terrazzo (Art.11 - Norme del Piano - PTCP Monza Brianza)

4d - Bacino di laminazione (Autorità di Bacino del Po)

4e - Area di ex-cava oggetto di caratterizzazione/bonifica

4f - Elementi geomorfologici - Ambiti vallivi dei corsi d'acqua - T.Molgora (Art.11 - Norme del Piano - PTCP Monza Brianza)

2. Uso del suolo

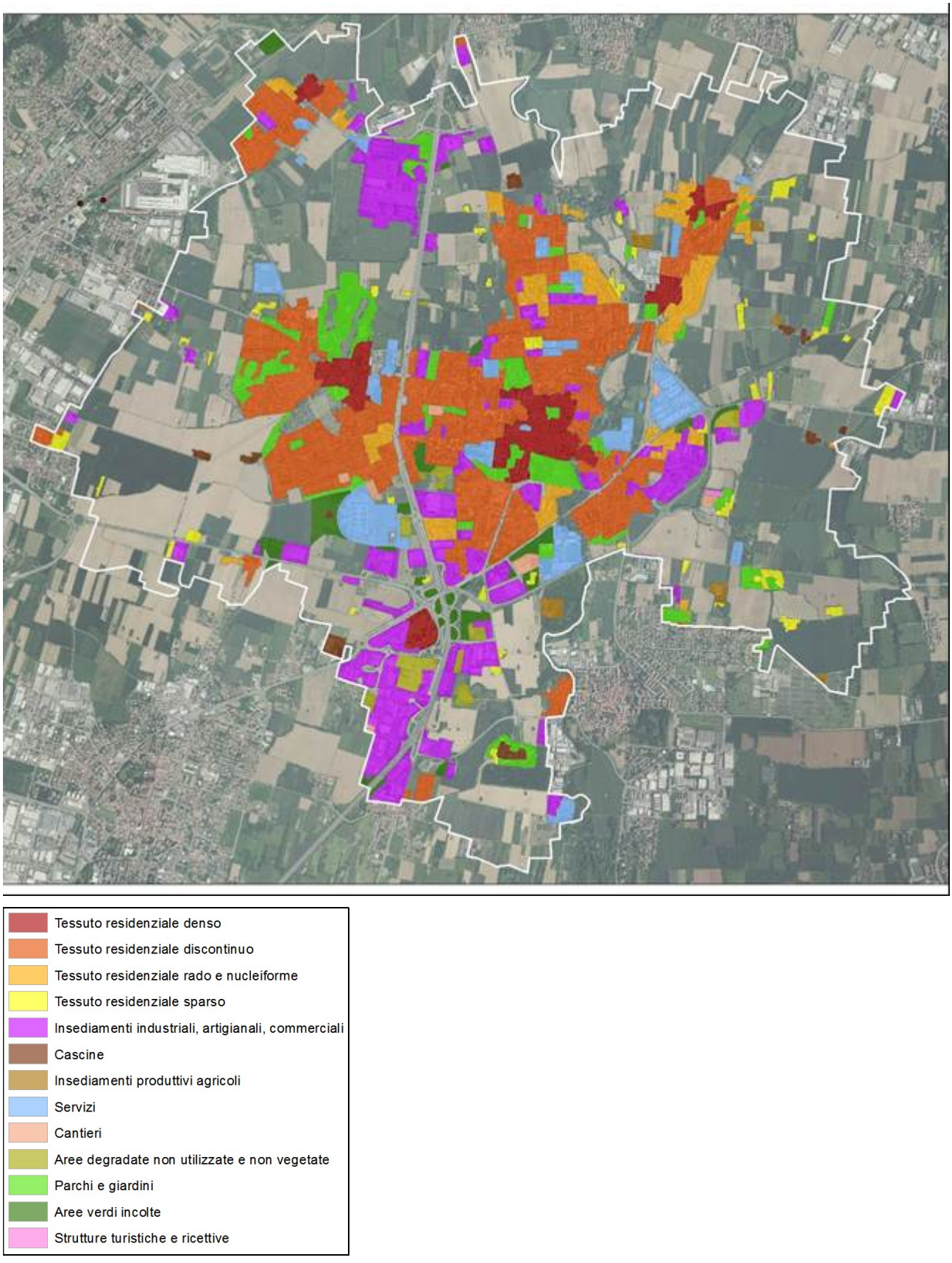
Per le considerazioni presentate in questo paragrafo si farà riferimento all'applicativo regionale DUSAF che suddivide gli usi del suolo urbano ed extraurbano. Le risultanze dell'interrogazione dell'applicativo sono integrate da un'analisi più dettagliata basata sullo stato reale dei luoghi.

A dispetto della sua localizzazione in un contesto intensamente urbanizzato ed infrastrutturato il territorio comunale presenta una prevalenza di suoli allo stato agricolo o naturale (60%) nel quale l'aspetto colturale (55%), per la maggior parte nella forma del seminativo semplice, sovrasta le componenti naturali che rappresentano il 5%. Come nelle realtà circostanti sono presenti, oltre le colture a seminativo, anche colture florovivaistiche ed orticole.
Per quanto concerne i suoli urbani, prevalgono i tessuti residenziali (20%) la cui maggiore densità si ha in corrispondenza dei nuclei storici, mentre le aree di più recente edificazione ricadono nel tessuto discontinuo che comprende fabbricati di varie tipologie che vanno dalla torre, all'edificio in linea, fino alla villa isolata su lotto con verde pertinenziale inseriti in aggregati talvolta discontinui dal punto di vista compositivo.
Tra le aree residenziali sono visibili le aree verdi nella forma di parchi e giardini delle ville (Sottocasa, Gallarati Scotti) e di aree a verde pubblico (Parco Gussi, Parco Borromeo).
Sono altresì riconoscibili alcuni servizi anche di scala sovracomunale localizzati ai margini del tessuto urbanizzato: l'ospedale a sud di Oreno, il polo per l'istruzione superiore ad est di Vimercate ed il centro sportivo a sud della via Bergamo.
Le aree non residenziali, che comprendono insediamenti artigianali e commerciali, oltre che attività direzionali e terziarie, sono prevalentemente distribuite in tre settori:

- All'estremità nord immediatamente ad ovest della Tangenziale est
- All'estremità est tra la via Trezzo e la SP 2
- All'estremità sud, dove si concentra la maggior parte di queste attività in immediato affaccio alla Tangenziale est

In tutti i casi si tratta prevalentemente di comparti caratterizzati dalla presenza di edificazioni con livelli di elevati di copertura dei suoli, con qualche sporadica eccezione (es. Energy park).

Figura 0.22 – Analisi dell'uso del suolo urbanizzato (fonte: DUSAF)



La tabella che segue, basata sui dati dell'applicativo DUSAF, riassume a livello numerico quanto descritto in precedenza.
Si vede come i suoli urbani siano prevalentemente destinati a residenza e servizi.
Le aree extraurbane sono per la maggior parte classificate come agricole e destinate a seminativo, mentre la consistenza degli elementi di naturalità è limitata al 5,5%.

Categorie DUSAF			Superficie (mq)	% relativa	% categoria
Suoli urbani (40%)	Tessuto residenziale	1111 - tessuto residenziale denso	110.281,63	0,53	**19,64**
		1112 - tessuto residenziale continuo mediamente denso	409.519,00	1,99	
		1121 - Tessuto residenziale discontinuo	2.769.680,00	13,43	
		1122 - Tessuto residenziale rado e nucleiforme	523.707,00	2,54	
		1123 - Tessuto residenziale sparso	235.587,00	1,14	
	Tessuto produttivo - commerciale	12111 - Insediamenti industriali, artigianali, commerciali	1.529.588,00	7,42	**7,45**
		1422 - Campeggi e strutture turistiche e ricettive	5.720,00	0,03	
	Servizi ed impianti	12121 - Insediamenti ospedalieri	172.071,00	0,83	**6,30**
		12122 - Impianti di servizi pubblici e privati	144.718,00	0,70	
		1421 - Impianti sportivi	193.417,00	0,94	
		12124 - Cimiteri	68.852,00	0,33	
		12123 - Impianti tecnologici	33.102,00	0,16	
		1411 - Parchi e giardini	687.713,00	3,34	
	Cantieri e aree degradate	131 - Cave	26.149,00	0,13	**2,53**
		132 - Discariche	22.313,00	0,11	
		133 - Cantieri	63.429,00	0,31	
		134 - aree degradate non utilizzate e non vegetate	144.198,00	0,70	
		1412 - Aree verdi incolte	265.150,00	1,29	
	Infrastrutture	1221 - Reti stradali e spazi accessori	778.578,00	3,78	**3,83**
		1222 - Reti ferroviarie e spazi accessori	5.374,00	0,03	
		124 - Aeroporti ed eliporti	2.545,00	0,01	
		5122 - Bacini idrici artificiali	3.759,00	0,02	
Suoli extraurbani (60%)	Aree agricole	11231 - Cascine	88.018,00	0,43	**54,79**
		12112 - Insediamenti produttivi agricoli	66.050,00	0,32	
		2111 - seminativi semplici	9.489.451,00	46,02	
		2112 - seminativi arborati	59.666,00	0,29	
		2311 - prati permanenti in assenza di specie arboree ed	638.120,00	3,09	

		arbustive			
		2312 - prati permanenti con presenza di specie arboree ed arbustive sparse	14.737,00	0,07	
		2115 - orti familiari	119.212,00	0,58	
		21141 - Colture floro-vivaistiche a pieno campo	333.208,00	1,62	
		21142 - Colture floro-vivaistiche protette	46.755,00	0,23	
		21131 - Colture orticole a pieno campo	261.339,00	1,27	
		2241 - Pioppeti	149.683,00	0,73	
		2242 - altre legnose agrarie	19.562,00	0,09	
		222 - frutteti e frutti minori	11.881,00	0,06	
	Vegetazione naturale	31111 - boschi di latifoglie a densità media e alta governati a ceduo	323.845,00	1,57	**5,46**
		31121 - boschi di latifoglie a densità bassa governati a ceduo	112.834,00	0,55	
		3221 - cespuglieti	35.012,00	0,17	
		3241 - cespuglieti con presenza significativa di specie arbustive alte ed arboree	65.265,00	0,32	
		3242 - cespuglieti in aree di agricole abbandonate	242.362,00	1,18	
		3113 - formazioni ripariali	346.433,00	1,68	

3. Contaminazione dei suoli a livello comunale

Per quanto concerne i fenomeni di contaminazione dei suoli, gli elenchi aggiornati reperibili sul sito web della Regione Lombardia, riferiti a siti contaminati o bonificati, riportano la seguente condizione per il Comune di Vimercate.

Siti bonificati

DENOMINAZIONE		INDIRIZZO		TIPOLOGIA SITO
ALCATEL ITALIA SPA	via	Trento	30	aree industriali in attività
Area ex Bassetti	via	Milano	6	aree industriali in attività
ZINC FOUR	via	Trento	30	aree industriali in attività
P.V. ERG MI 465	via	Bergamo		impianti di stoccaggio o adduzione carburanti
P.V. Q8 1135	via	Trieste	62	impianti di stoccaggio o adduzione carburanti
AREA VIA SAN GIORGIO	via	San Giorgio	1	aree industriali dismesse

Siti contaminati

Id PSC-Agisco	Denominazione	Tipologia attività	Indirizzo		
MB050.0005	CENTRO EDILE SCAVI S.R.L.	operazioni di recupero rifiuti	strada	comunale Cascina Rosè	
MI241.0013	CONSORZIO AGRARIO - PUNTO VENDITA	aree industriali dismesse	via	RONCHI	5
MI241.0017	OSPEDALE NUOVO VIMERCATE	rilasci accidentali o dolosi di sostanze	via	Santi Cosma e Damiano	10

6. Paesaggio

Dall'Allegato A al PTCP di Monza e Brianza si estrapolano le informazioni che seguono relativamente alle caratteristiche proprie della tipologia di paesaggio “Ambito Vimercatese” nella quale ricade il comune di Vimercate.

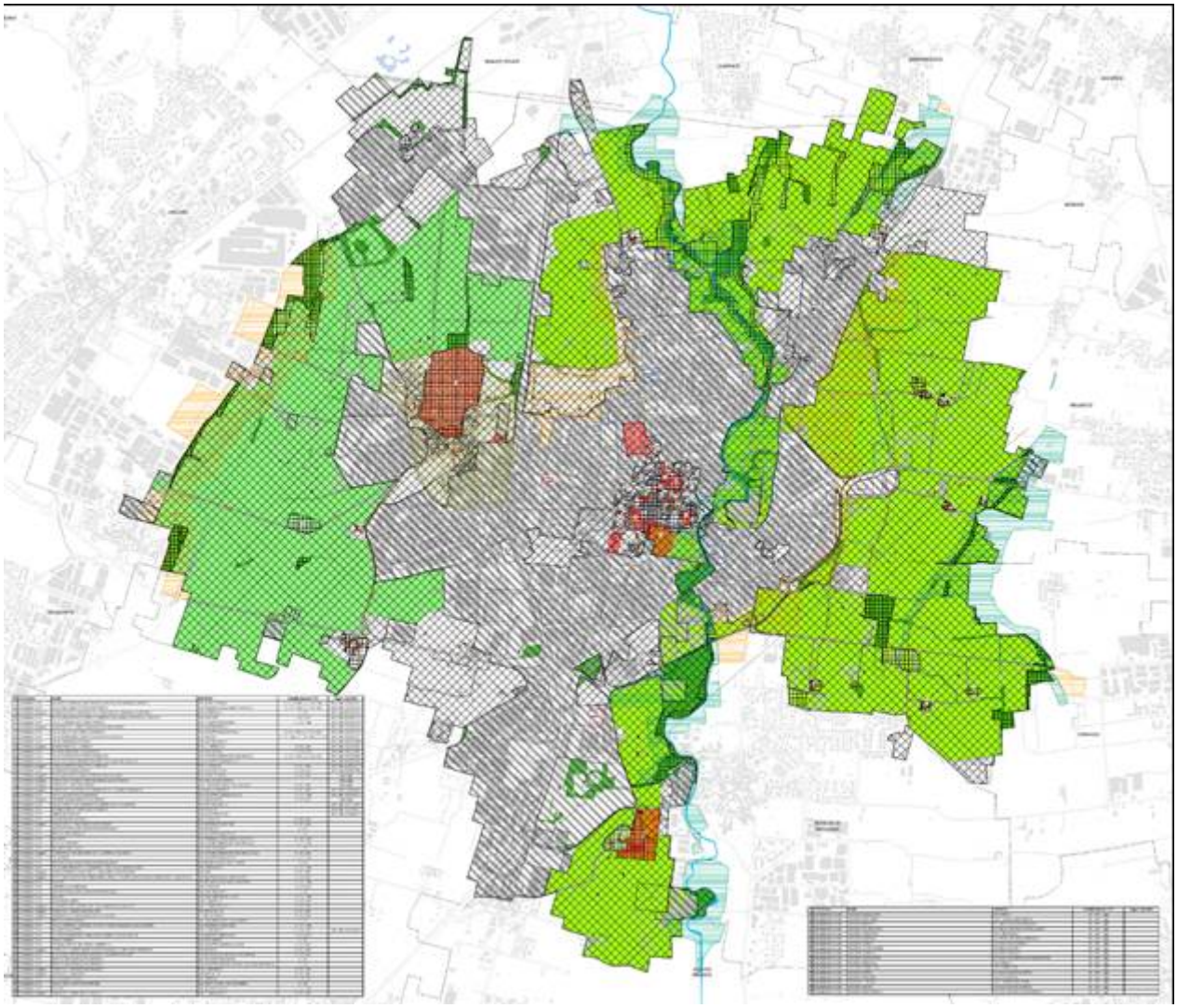
Comprende il territorio dell’alta pianura a oriente di Monza. Facente fulcro su Vimercate, la zona è stata interessata negli ultimi due decenni da un forte processo insediativo (sia per accrescimento demografico, sia produttivo) attribuibile a rilocalizzazioni industriali (specificatamente nel ramo informatico ed elettronico, attorno a Vimercate) o residenziali (miglior qualità dell’ambiente, spazi aperti, minore pressione immobiliare ecc.).
Si tratta di uno sviluppo che non ha ancora del tutto compromesso, come invece è avvenuto nella Brianza centrale, la trama fondativa, forse proprio per il suo ritardato avvio o forse perché meglio regolato dalla strumentazione urbanistica locale degli anni ’80 e ’90. In generale è riconoscibile il portato degli insediamenti storici, allineato su alcuni tracciati nord-sud, come la fondamentale ‘strada regia di Imbersago’ che unisce in progressione Brugherio, Concorezzo, Vimercate, Bernareggio. Così come si identificano larghe porzioni di aree agricole.
La ‘regola’ insediativa è comune ad altre ‘radiali’ di pianura, ma qui meglio riconoscibile e solo in parte obliterata da tendenze espansive trasversali, avvertibili ad esempio, nella fascia commerciale-industriale Monza-Concorezzo-Vimercate. Tale ‘leggibilità’ dipende dalla persistenza di spazi agricoli, alcuni di pregio, sia pur molto frammentati, come nell’ambito del Plis della Cavallera, ma anche dalla più regolare uniformità delle ‘isole’ produttive, e degli ambiti di espansione residenziale con tipologie residenziali basse, a lotti aperti, definite dalla maglia stradale di quartiere (cfr. le due espansioni a sud-ovest di Oreno).
Si può sintetizzare il discorso sulla trama fondativa in questi termini: centri agricoli originari disposti lungo assi stradali radiali; disposizione di consistenti nuclei agricoli, basati su corti rurali; presenza di ville nobiliari con vasti parchi, in alcuni casi, come a Oreno, prevalenti sullo stesso nucleo abitato; unità produttive tradizionali, ubicate accanto alle ferrovie o all’interno delle prime espansioni, basate sulla manifattura tessile, sul meccanico e alimentare, ma meno invasive rispetto ad altre parti della pianura. Mentre si può sintetizzare così quello sulle trasformazioni di data recente: espansioni ‘a corona’ dei centri abitati tramite lottizzazioni a bassa densità; giustapposizione di zone industriali a tipologia modulare, talvolta di condivisione intercomunale; potenziamento dell’armatura viaria (circonvallazioni, A51) con l’effetto di racchiudere le espansioni urbane; ubicazioni eccentriche di grossi comparti terziari /direzionali/commerciali con preferenza verso importanti snodi autostradali (cfr. Centro Colleoni ad Vimercate, Torri Bianche a Vimercate).
Si avverte, nei centri storici, una tendenza generalizzata al recupero e alla rivitalizzazione degli spazi collettivi: dalla strada alla piazza, dal giardino al complesso sportivo o scolastico.
Isole pedonali, pavimentazioni ispirate alla tradizione, insegne e recupero della memoria storica cercano in qualche modo di contrastare la ‘fuga’ della popolazione verso altri spazi collettivi controllati, dunque privatizzati, come i centri commerciali, i mutisala cinematografici, i parchi tematici ecc.
Convivono singolarmente in alcuni centri le pulsioni ‘urbane’ degli anni ‘70-’80 (isolati edifici condominiali multipiano, talvolta affacciati alle piazze centrali) e corpi rurali. Paesaggio declinato in senso urbano, di paesaggio costruito, avulso dalla percezione degli spazi aperti, ma composto dall’alternanza dei comparti edificati e degli spazi a verde, dal disegno della viabilità ai suoi vari livelli gerarchici, dal distinguo fra tessuti edilizi consolidati e tessuti di nuova formazione, dall’ordine della distribuzione funzionale fra residenze e attività produttive.

L'omologazione e l'inestricabile duplicazione delle tipologie residenziali, la perdita dei luoghi di identificazione collettiva (la piazza, un determinato tratto stradale, una visuale ecc.) e la loro sostituzione con nuovi elementi di forte segno visivo (centri commerciali, svincoli, edifici di effetto estetico), la dissonanza e la perdita del rapporto di scala fra tessuto edilizio consolidato e insediamenti produttivi (dimensionati su porzioni sempre più vaste di suolo utilizzabile e con rapporti addetti/superficie bassissimi) o commerciali, la residualità e il degrado delle preesistenze rurali, la scarsa attenzione al mantenimento del paesaggio vegetale sono solo alcune delle sensazioni percepibili attraversando questo territorio.
Da esse, e dunque dalla perdita di sostanza delle uniformità del paesaggio (la pianura in quanto spazio aperto e non come 'piattaforma' di produzione edilizia), deriva una indifferenza collettiva nell'immaginarsi parti in causa nello spazio abitato. Il territorio attraversato non è territorio, non è paesaggio condiviso, ma solo distanza fra due punti (casa-scuola, casa-lavoro, casa-mercato ecc.). Non è casuale che aggregazioni di cittadini ritrovino coesione nella difesa della naturalità residua.
Negli spazi interstiziali sopravvivono margini boschivi e aree agricole, impoveriti del corredo vegetale; quegli stessi filari, le siepi, le piantate che configuravano il paesaggio fino alla metà del secolo scorso. Oggi si definiscono 'aree di attesa', per il tipo di uso che ne viene fatto: coltivazioni seccagne nel caso più fortunato, incolti sempre più vasti, frazionamenti in ortaglie o depositi di varia natura, attività sportive e ricreative più o meno organizzate; in molti casi delimitazioni di spazi recintati e occlusi.
Sono i luoghi più problematici e più fragili della pianura, soggetti a futuri frazionamenti (svincoli autostradali, nuove arterie ecc.), in quanto non risultano depositari di una 'forma compiuta ma sono l'esito, la risultanza di ciò che li circonda.

Per una lettura specifica del territorio dal punto di vista paesaggistico può essere utile riferirsi alla tavola 2 del Documento di Piano vigente che sintetizza gli elementi di valore.
In particolare si possono riconoscere:

- I nuclei storici di Vimercate, Oreno, Rugginello e Velasca
- Gli insediamenti rurali storici che si distribuiscono omogeneamente nel contesto agricolo
- Il torrente Molgora e le aree boscate che si sviluppano lungo la sua valle
- Aree boscate nel contesto agricolo ed elementi vegetazionali che segnano la presenza degli orli di terrazzo
- Una zona di rischio archeologico corrispondente al nucleo storico di Vimercate

Figura 0.23 – Individuazione dei valori paesistici del territorio comunale (fonte: Tav. 2 DdP)



ELEMENTI STORICO-ARCHITETTONICI DEL PAESAGGIO

- ARCHITETTURA CIVILE RESIDENZIALE
- ARCHITETTURA RELIGIOSA
- INSEDIAMENTI RURALI DI RILEVANZA PAESAGGISTICA
- ZONA A RISCHIO ARCHEOLOGICO Nota Soprintendenza n. 8619 del 10/04/1989
- BENI CULTURALI (DLgs n. 42/2004 - Parte Seconda, art. 10)
- EDIFICI DI CENTRO STORICO
- EDIFICI DI NUCLEI STORICI
- BENI PAESAGGISTICI (DLgs n. 42/2004 - Parte Terza, art. 136) DM 13/05/1959, DM 22/12/1965, DM 08/01/1970
- PUNTI DI VISTA PANORAMICI

ELEMENTI TRADIZIONALI DEL PAESAGGIO RURALE

- INSEDIAMENTI RURALI STORICI
- EDIFICI RURALI MINORI (CASCINOTTI)

ELEMENTI NATURALI DEL PAESAGGIO

- ALBERI MONUMENTALI
- BOSCHI (Fonte CS01 - Usi del suolo comunale)
- FILARI E SIEPI (Fonte DUSAF 4)
- ELEMENTI GEOMORFOLOGICI: ORLI DI TERRAZZO
- TORRENTE MOLGORA

MAGLIA DI PRIMO APPOGGIO (art. 33 NA PTCP)

- AMBITO DI RIORGANIZZAZIONE DELLA RELAZIONE FRA PAESAGGIO AGRICOLO E URBANIZZATO
- AMBITO DI POTENZIAMENTO DELLA NATURALITA' DEI CORRIDOI FLUVIALI E VALLIVI

AMBITI DI TRASFORMAZIONE

- AT | AREE DI TRASFORMAZIONE
- AdP | ACCORDO DI PROGRAMMA

AMBITI DI RIGENERAZIONE URBANA

- AdC | AREE DI COMPLETAMENTO
- AdR | AREE DI RIQUALIFICAZIONE

PARCHI TERRITORIALI

- PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro istituito
- PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE PARCO AGRICOLO NORD EST (PANE) - Perimetro proposto in ampliamento

CLASSI DI SENSIBILITA' PAESISTICA

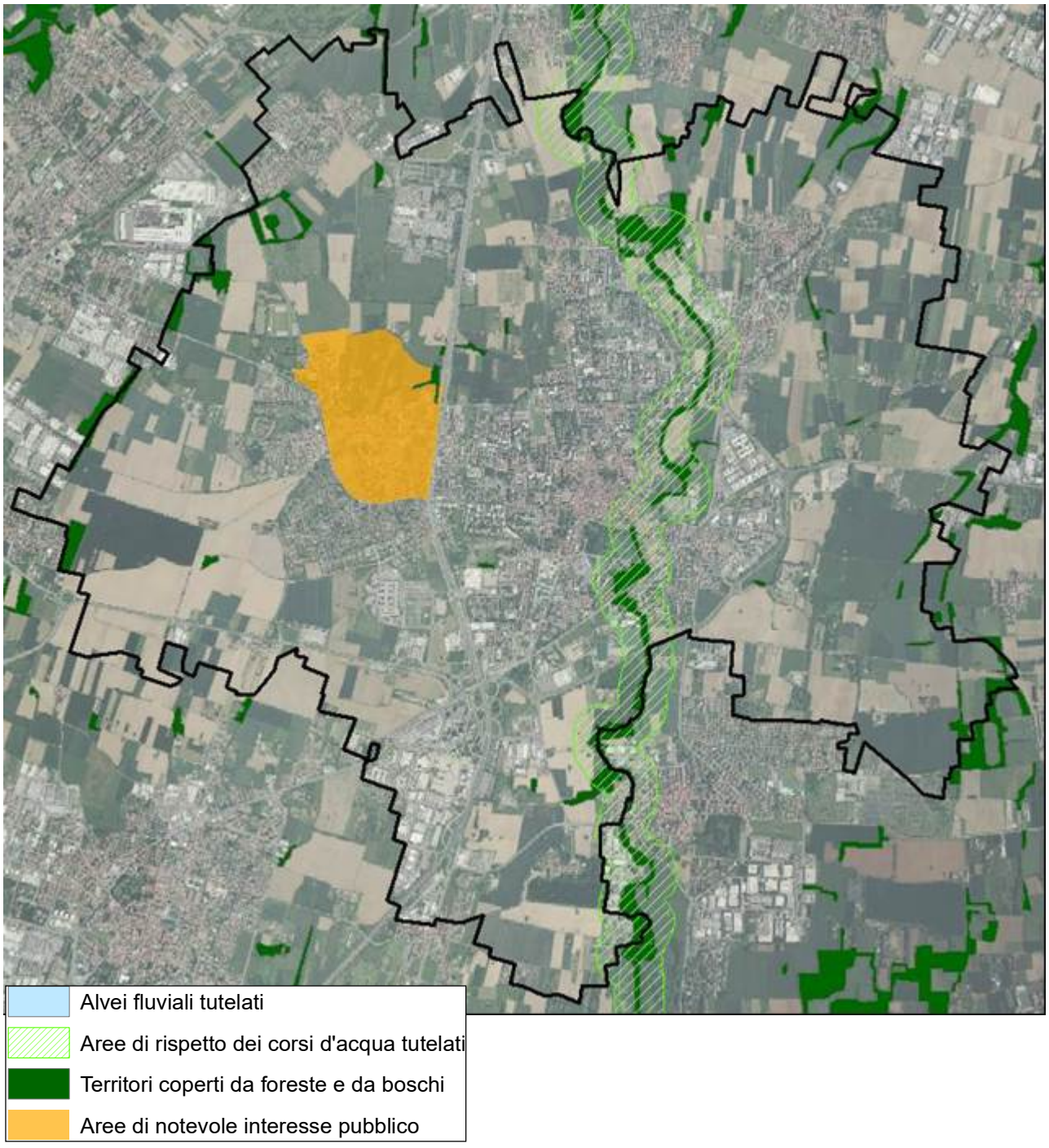
- 3. SENSIBILITA' MEDIA
- 4. SENSIBILITA' ELEVATA
- 5. SENSIBILITA' MOLTO ELEVATA

1. Beni paesaggistici

Il Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici (SIBA) di Regione Lombardia individua sul territorio di Vimercate i seguenti elementi soggetti a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 (art. 142) evidenziati nella figura che segue:

- Alveo del torrente Molgora
- Fascia di 150 m dalle sponde del torrente Molgora
- Aree boscate sviluppate lungo il torrente Molgora ed alle estremità est ed ovest del territorio comunale
- Area di notevole interesse pubblico corrispondente al nucleo di Oreno

Figura 0.24 – Elementi di tutela paesaggistica (fonte: SIBA Lombardia)

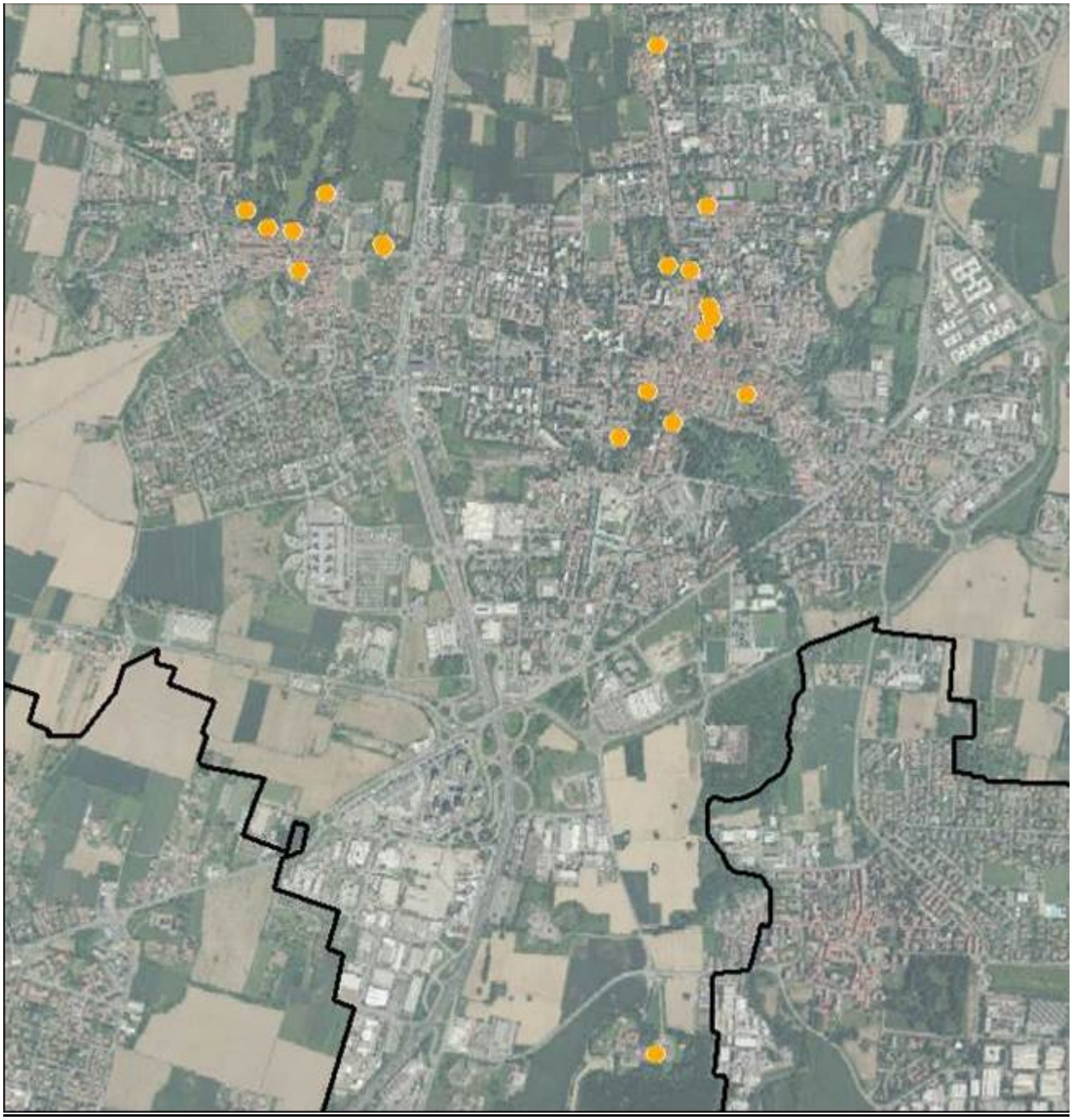


2. Beni architettonici e culturali

Dagli elenchi ufficiali del Ministero della Cultura risultano essere presenti i seguenti beni architettonici che si localizzano prevalentemente tra Vimercate ed Oreno:

a) Palazzo Trotti - Municipio (vincolato ex L 364/1909 in data 19.05.1931)
b) Villa Gallarati Scotti con parco (vincolata ex L 364/1909 art. 5 in data 03.05.1912 e 14.10.1913) – frazione Oreno
c) Villa Borromeo con parco e casino di caccia (vincolata ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 19.05.1977) – frazione Oreno
d) Villa Visconti Gargantini Piatti-Ex Casa del Fascio (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 26.08.2004) – in via Garibaldi a Vimercate
e) Villa delle rose (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 23.12.2024) – in via Valcamonica a Vimercate
f) Villa giardino e rustici (vincolati ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 18.07.1980) – in piazza Castellana 11 a Vimercate
g) Villa Melzi (vincolata ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 29.04.1978) – nel complesso di Santa Maria Molgora
h) Villa Gussi con parco e annessi (vincolata ex L 1089/1939 art. 1, 4 in data 10.09.1973 e ex D.Lgs 490/1999 art. 5 in data 25.03.2002) – in via Mazzini a Vimercate
i) Villa Casanova e giardino (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 13 in data 15.04.2016) – in via Garibaldi a Vimercate
j) Palazzo Mandelli con giardino (vincolato ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 14.01.1981) – in via Cavour a Vimercate
k) Palazzo Foppa (vincolato ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 19.04.2023) – in piazza S. Michele a Oreno
l) Ex biblioteca di Oreno (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 13.12.2011) – in via Piave ad Oreno
m) Casa Corio con giardino e fabbricato di guardia (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 13 in data 16.11.2022) – via Crispi a Vimercate
n) Chiesetta detta di S. Carlo con affreschi e battistero (vincolata ex L 364/1909 art. 5 in data 14.10.1914) –presso il cimitero di Rugginello
o) Chiesa dell'Ospedale di Vimercate (vincolata ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 10.08.2009) – in via Battisti a Vimercate
p) Monastero di San Lorenzo (vincolato ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 19.03.1981) – in Piazza San Lorenzo a Vimercate
q) Complesso ex Convento di S. Francesco – Giardino ed annessi (vincolato ex L 1089/1939 art. 2, 3 in data 20.03.1976) – in via Cereda a Vimercate
r) Serbatoio pensile (vincolato ex D.Lgs 42/2004 art. 12 in data 21.08.2019) – in via Motta a Vimercate
s) Complesso medioevale di via Cavour (vincolato ex L 1089/1939) in data 08/08/1980

Figura 0.25 – Localizzazione dei beni vincolati

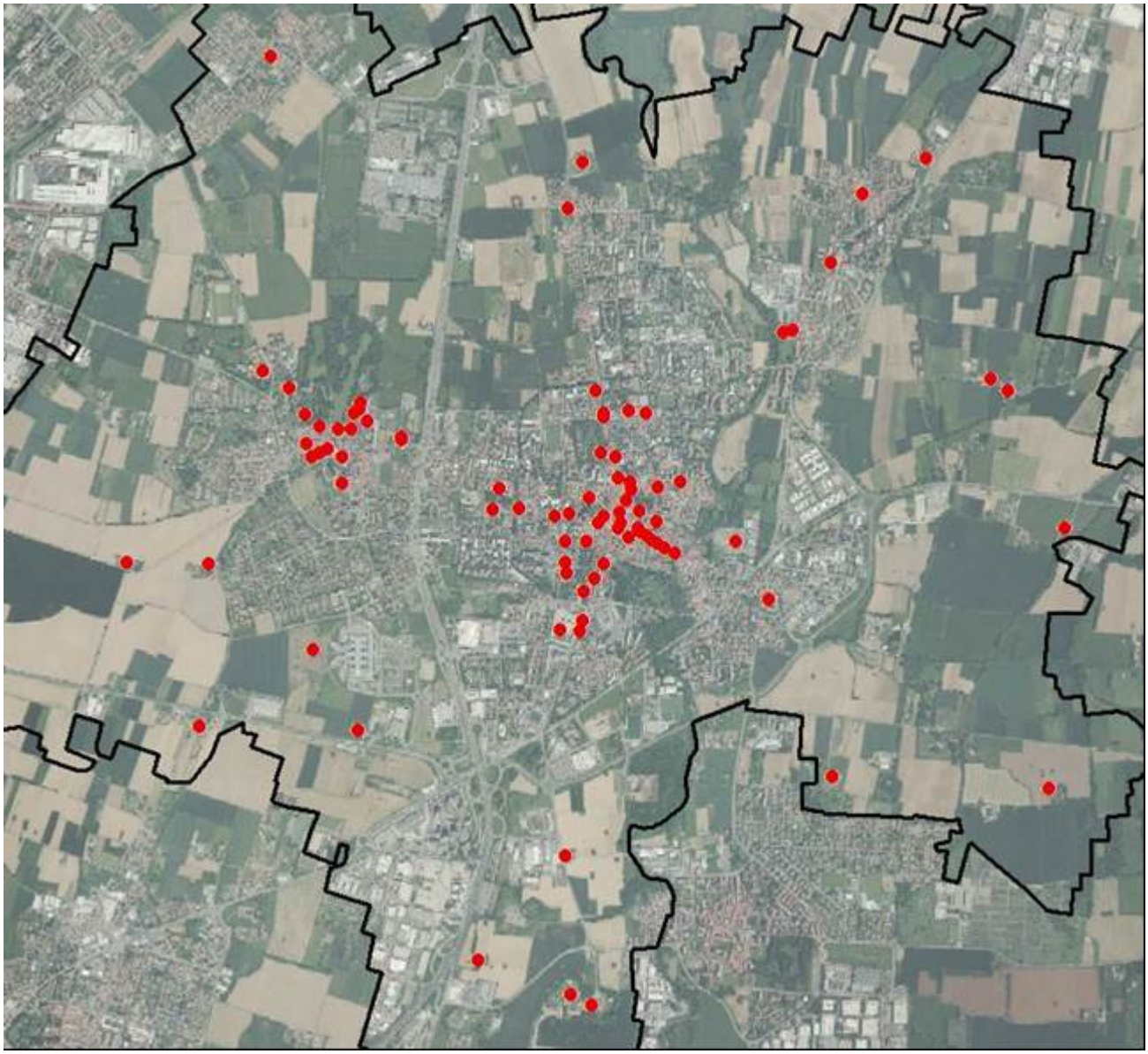


Il Sistema Informativo Regionale dei Beni Culturali (SIRBeC) di Regione Lombardia cataloga le seguenti architetture, alcune delle quali risultano già tra i beni oggetto di vincolo ministeriale:

- Casa Turati
- Stabilimento Bassetti - complesso
- Villa Gallarati Scotti - complesso
- Corte Via Vallicella 4 - complesso
- Villa Foppa
- Corte Crivelli - complesso
- Corte S. Francesco - complesso
- Corte S. Caterina - complesso
- Complesso scolastico scuola media e professionale
- Scuole elementari Emanuele Filiberto Duca d'Aosta
- Villa Borromeo - complesso
- Corte dei Brina - complesso
- Corte dei Massaia - complesso
- Casino di caccia di Villa Borromeo
- Casa Via Milano angolo Via S. Sofia
- Palazzo Trotti - complesso
- Il Lazzaretto
- Villa S. Maria Molgora - complesso
- Villa Serponti (ex)
- Casa Via Mazzini 83
- Villa Gussi - complesso
- Palazzina Liberty Via S. Marta 14
- Villa Sottocasa - complesso
- Casa Via Mazzini 86
- Casa Via Mazzini 78
- Villa Banfi - complesso
- Palazzo Via Cavour, 5
- Casa Via Cavour 28
- Villino Via Valcamonica 25
- Villa Visconti, Gargantini, Piatti
- Villa Casanova
- Villa Marchini - complesso
- Casa Via Cavour 49
- Casa Careno
- Casa Via Cavour 60
- Palazzo Mandelli
- Cinema Capitol
- Corte medioevale
- Scuola popolare di disegno Giuseppe Stucchi (ex)
- Villino Via De Castigia 9
- Ospedale di Vimercate - complesso
- Villino Via De Castiglia 12
- Casa Via Milano 9
- Padiglione Via Cadorna angolo Via Quarto
- Cascina Moriano - complesso
- Villa Lorenzini - complesso
- Convento S. Francesco d'Assisi - complesso
- Chiesa di S. Francesco
- Chiesetta di S. Carlo
- Cimitero monumentale di Oreno - complesso
- Cappella Gallarati Scotti
- Chiesa di S. Maria Maddalena
- Chiesa di S. Michele Arcangelo
- Oratorio di S. Caterina (ex)
- Santuario della Madonna del Rosario
- Chiesa di S. Stefano Protomartire
- Monastero di S. Lorenzo
- Chiesa di S. Antonio Abate
- Chiesa di Cristo Re
- Monastero delle Orsoline in S. Gerolamo (ex)
- Chiesa dei SS. Cosma e Damiano
- Convento di S. Francesco (ex) - complesso
- Chiesa di S. Maurizio
- Cappella dei SS. Giacomo e Cristoforo
- Chiesa dei SS. Giacomo e Cristoforo
- Cimitero
- Chiesa della Beata Vergine Maria Addolorata
- Chiesa di S. Maria Assunta
- Cascina Varisjco - complesso
- Cascina Fiorbellina - complesso
- Cascina Marcusate - complesso
- Cascina La Lodovica - complesso
- Cascina La Fabbrica - complesso
- Cascina Chioso Maffeo - complesso
- Corte Borromeo - complesso
- Corte rurale Via Mazzini 34
- Cascina Gariola - complesso

- Cascina Chiesa - complesso
- Cascina S. Paolo - complesso
- Cascina S. Maria Molgora - complesso
- Cascina Castellazzo - complesso
- Cascina Cavallera - complesso
- Cascina Foppa - complesso
- Cascina Branca - complesso
- Cascina Baraggiola - complesso
- Cascina Grifalda - complesso
- Ponte di S. Rocco

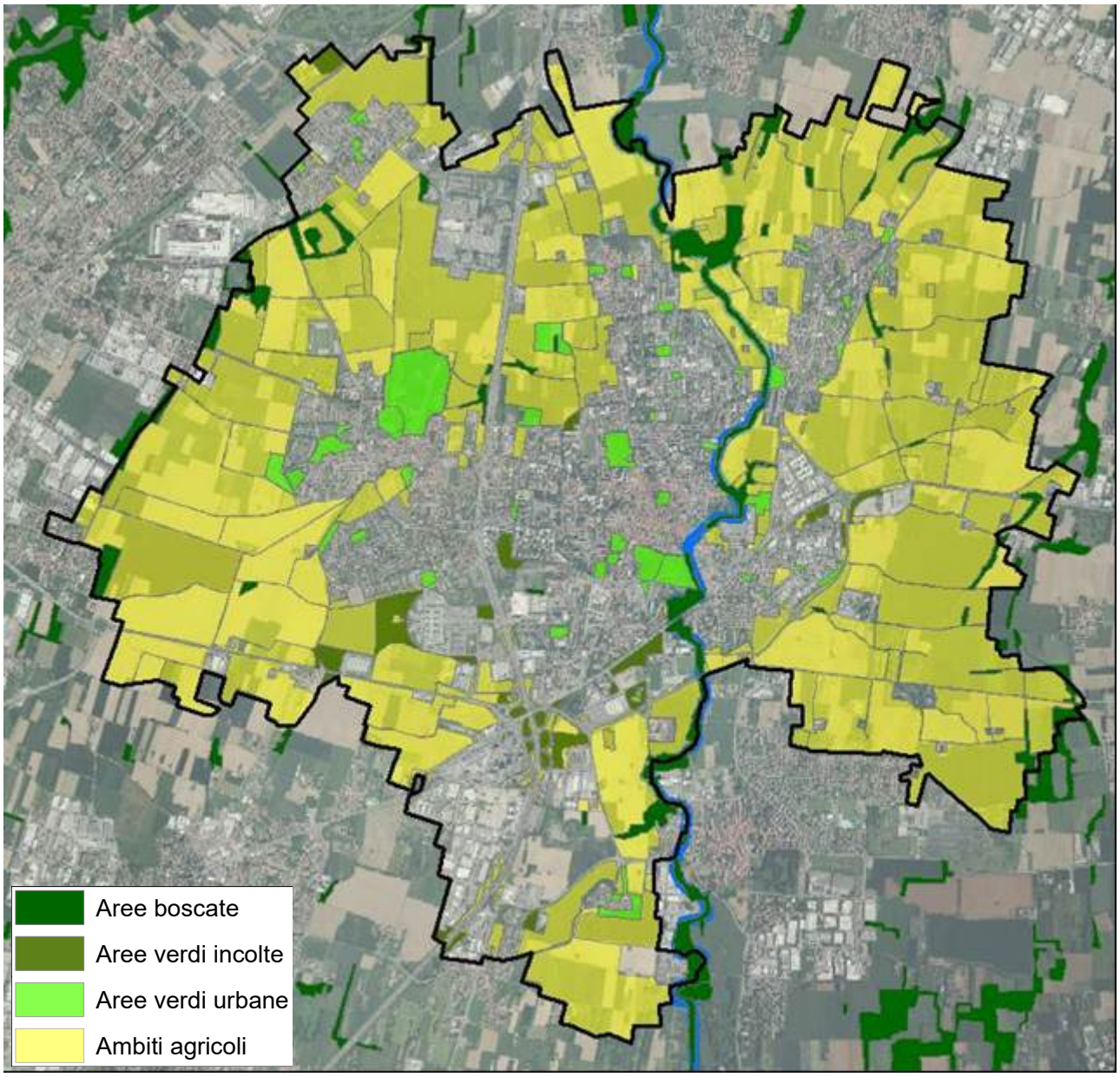
Figura 0.26 – Localizzazione dei beni catalogati nel sistema SIRBEC di Regione Lombardia



7. Ecosistema e biodiversità

In generale all'interno delle aree densamente infrastrutturate ed edificate come quella della bassa Brianza e del nord Milano gli spazi liberi siano essi di carattere agricolo o naturale, rivestono un'importanza fondamentale come elementi residui dai quali ricostruire un sistema interrelato di aree a più o meno elevata valenza ecologica che possano costituire una rete nella quale garantire la sopravvivenza e/o lo spostamento delle specie faunistiche.

Figura 0.27 – Elementi di valore ambientale nel contesto di analisi



Nel territorio di Vimercate tali valori sussistono soprattutto alle estremità est ed ovest dell'urbanizzato, ove si localizzano il corridoio del Molgora e le aree a carattere agricolo nelle quali sono presenti anche limitate estensioni di aree boschive.

All'interno dell'area urbana sono presenti i parchi e giardini delle ville, oltre ad aree verdi pubbliche che costituiscono elementi di arricchimento della rete del verde locale.
La Tangenziale Est ed il sistema di svincoli di interscambio con la viabilità provinciale a sud, costituiscono elementi di barriera che limitano le potenzialità espresse dai corridoi terrestri.
All'interno del territorio di Vimercate l'istituto di tutela costituito dal PLIS PANE, il cui territorio si estende nel settore orientale, e la proposta di sua estensione a comprendere anche il settore occidentale già interessato dal PLIS della Cavallera non più vigente, sono elementi che contribuiscono alla preservazione e valorizzazione delle aree agricole e naturali extraurbane.

1. Reti ecologiche

Rete Ecologica Regionale

Una prima lettura delle condizioni del contesto per quanto riguarda la biodiversità può essere fatta tramite la consultazione del progetto di Rete Ecologica Regionale (RER) che costituisce infrastruttura prioritaria per la Lombardia e, a partire dal riconoscimento delle aree ad elevata naturalità già esistenti, traccia percorsi di tutela e rafforzamento delle connessioni ecosistemiche che assumono la valenza di corridoi ambientali o di varchi che si pongono in antitesi con le barriere costituite prevalentemente dalle infrastrutture per il trasporto e dalle urbanizzazioni sfrangiate.
La RER identifica sul territorio comunale di Vimercate la presenza di elementi di secondo livello, ad est della Tangenziale Est, corrispondenti alle aree non edificate che possono garantire una qualche continuità al sistema.
Viene identificato inoltre un corridoio primario a bassa-moderata antropizzazione che interessa i settori orientale e settentrionale del territorio comunale e che costituisce l'estremità orientale della Dorsale Verde Nord Milano di connessione tra il Lambro e l'Adda.
E' presente infine un varco da tenere lungo la SP 3 in prossimità del confine con Bernareggio.

La scheda del progetto RER nella quale è compreso il Comune di Vimercate è la n. 72 "Brianza Orientale" dalla quale si estrapolano le seguenti informazioni.

Importante settore di contatto tra la pianura milanese e i primi rilievi brianzoli, ove si rilevano aree a elevata naturalità quali i settori meridionali del Parco della Valle del Lambro (che comprende anche il Parco di Monza) e del Parco di Montevecchia e Valle del Curone, oltre a un ampio tratto del Parco Adda Nord e, in territorio bergamasco, il settore sudoccidentale del PLIS del Monte Canto e del Bedesco. Nel contesto planiziale si segnalano invece i PLIS del Molgora e del Rio Vallone, oltre ad ampie aree agricole e parzialmente boscate, in particolare nella fascia compresa tra il Molgora ed il Parco di Monza.
Il settore è localizzato a cavallo tra le province di Milano, Como, Lecco e Bergamo ed è delimitato a W dagli abitati di Lissone e Carate Brianza, a S da Agrate Brianza, a SW dalla città di Monza e a N dai rilievi di Montevecchia.
È percorso da corsi d'acqua che presentano buoni livelli di naturalità quali il fiume Adda e i torrenti Molgora e Rio Vallone.

Indicazioni per l'attuazione della Rete Ecologica Regionale

1) Elementi primari e di secondo livello

Dorsale Verde Nord Milano: progetto in corso di realizzazione da parte della Provincia di Milano che prevede la ricostruzione della continuità delle reti ecologiche della pianura a nord del capoluogo milanese, dal Ticino

all'Adda. Si sviluppa collegando tra loro PLIS, SIC, ZPS, aree agricole e margini dei nuclei urbani presenti in questa porzione di territorio.

06 Fiume Adda; Fiume Lambro; Dorsale verde Nord Milano; Torrente Molgora; Rio Vallone – Ambienti acquatici lotici: definizione di un coefficiente naturalistico del DMV, con particolare attenzione alla regolazione del rilascio delle acque nei periodi di magra; ripristino di zone umide laterali; mantenimento del letto del fiume in condizioni naturali, evitando la costruzione di difese spondali a meno che non si presentino problemi legati alla pubblica sicurezza (ponti, abitazioni); mantenere le fasce tampone; creazione di piccole zone umide perimetrali per anfibi e insetti acquatici; eventuale ripristino di legnaie (nursery per pesci); mantenimento dei siti riproduttivi dei pesci e degli anfibi; interventi di contenimento ed eradicazione delle specie alloctone (es. Nutria, pesci alloctoni);

Aree urbane: mantenimento dei siti riproduttivi, nursery e rifugi di chirotteri; adozione di misure di attenzione alla fauna selvatica nelle attività di restauro e manutenzione di edifici, soprattutto di edifici storici;

2) Aree soggette a forte pressione antropica inserite nella rete ecologica

Superfici urbanizzate: favorire interventi di deframmentazione; mantenere i varchi di connessione attivi; migliorare i varchi in condizioni critiche; evitare la dispersione urbana;

Infrastrutture lineari: prevedere, per i progetti di opere che possono incrementare la frammentazione ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale.

Prevedere opere di deframmentazione in particolare a favorire la connettività con aree sorgente (Aree prioritarie) a N e a E del settore.

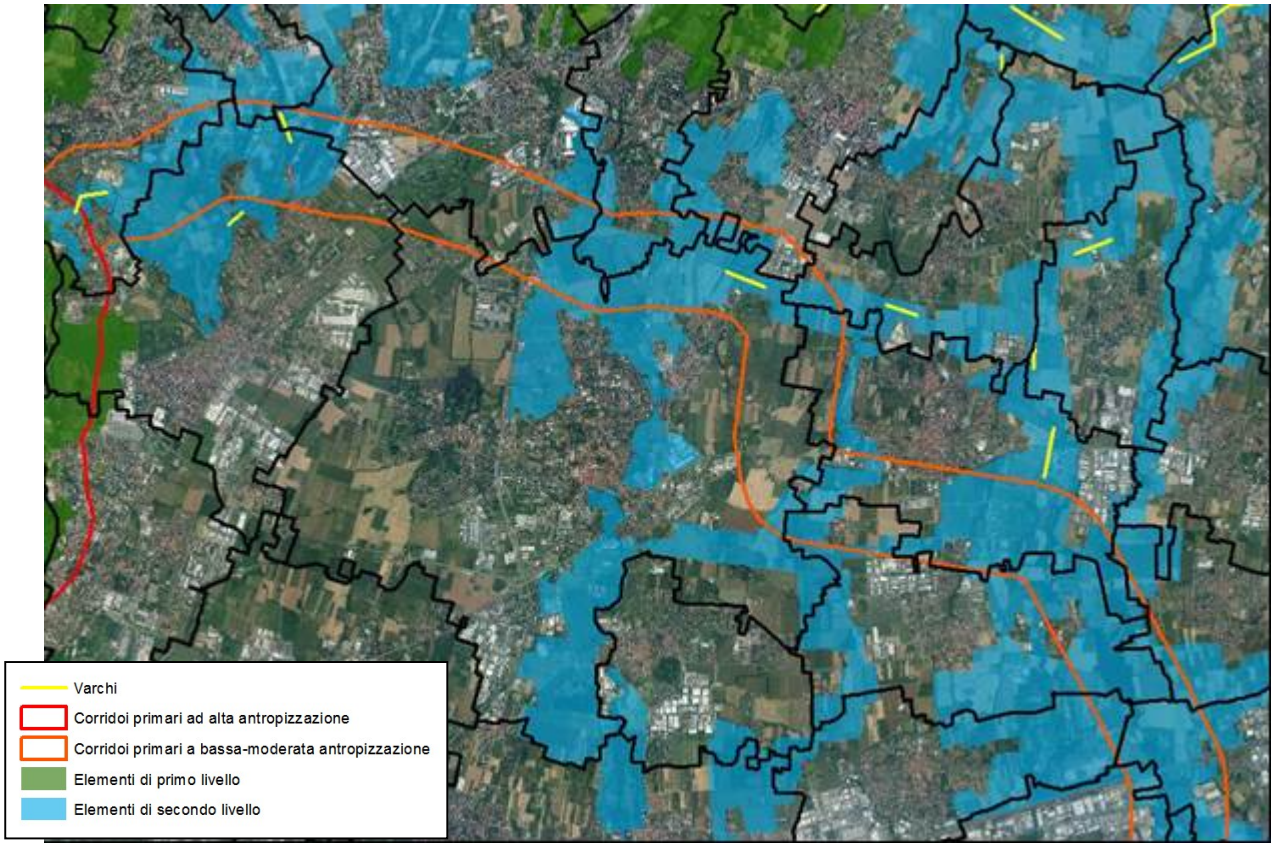
<u>Criticità</u>

a) *Infrastrutture lineari*: la connettività ecologica risulta interrotta in più punti da un fitto reticolo di strade e autostrade, tra i quale risultano avere un maggiore effetto barriera l'autostrada A4 e la superstrada Milano – Lecco 342d, nonché la linea ferroviaria che collega Bergamo a Saronno;

b) *Urbanizzato*: area fortemente urbanizzata nel suo settore meridionale;

c) *Cave, discariche e altre aree degradate*: numerose cave, anche di dimensioni significative, sono presenti lungo l'Adda; altre cave di minori dimensioni sono distribuite nei parchi della valle del Lambro e di Montevecchia e Valle del Curone e aree limitrofe, comprese in aree prioritarie. Necessario il ripristino della vegetazione naturale al termine del periodo di escavazione. Possono svolgere un significativo ruolo di stepping stone qualora fossero oggetto di oculati interventi di rinaturalizzazione, in particolare attraverso la realizzazione di aree umide con ambienti prativi e fasce boscate ripariali.

Figura 0.28 – Progetto della Rete Ecologica Regionale

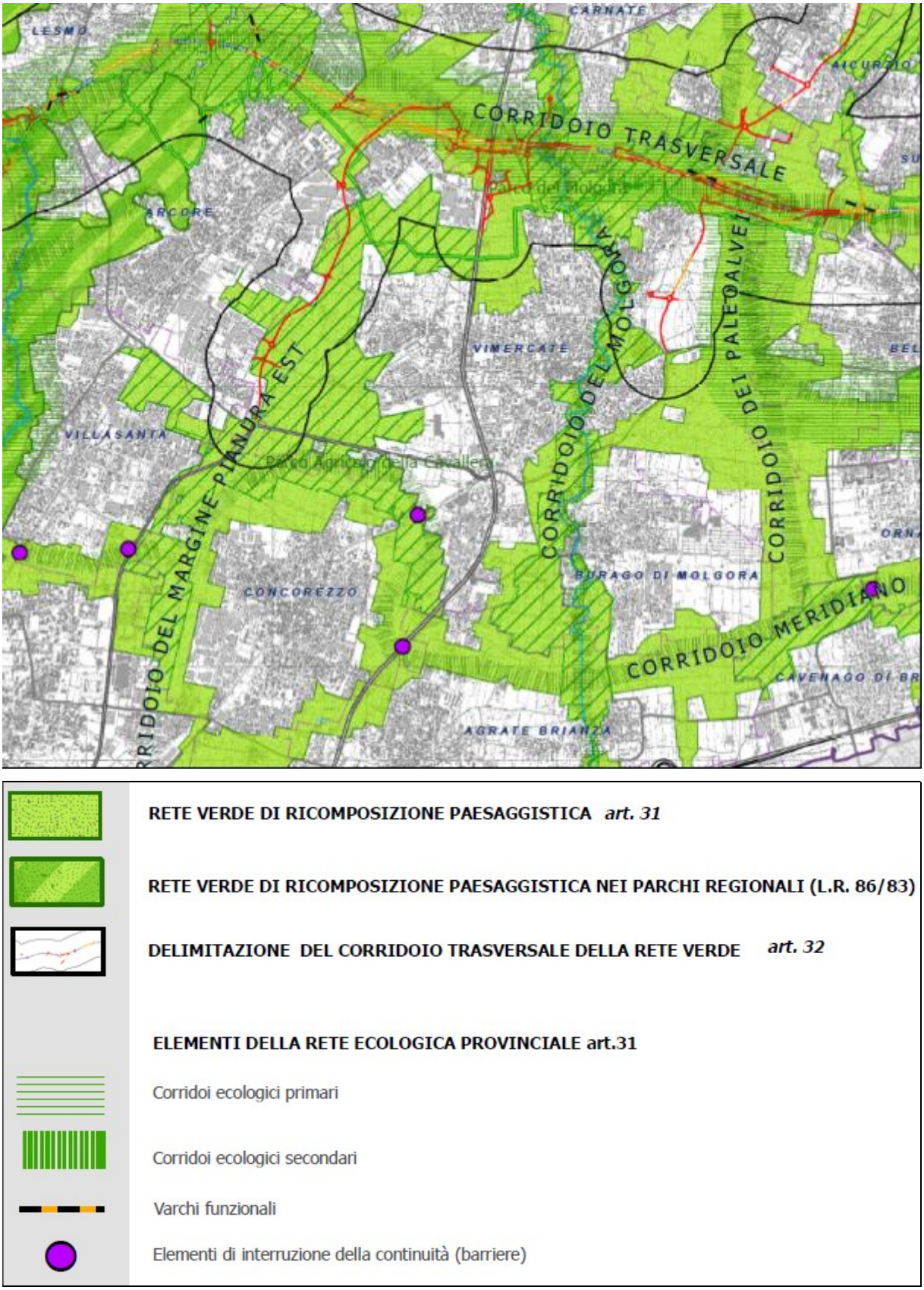


Rete Ecologica della Provincia di Monza e Brianza

La Rete Ecologica Provinciale, rappresentata nella tavola 6 del PTCP, nel territorio di Vimercate individua 5 corridoi ecologici secondari: tre in senso nord-sud (corridoio del margine di pianura est; corridoio del Molgora; corridoio dei paleoalvei) e due in senso est-ovest (corridoio trasversale [conseguente alla realizzazione della Pedemontana] e corridoio meridiano Lambro-Adda).

Questi elementi si sovrappongono alla rete del verde di ricomposizione paesaggistica che, per il territorio di Vimercate, corrisponde alle aree che ricadono nel Parco Agricolo Nord Est ed alla maggior parte delle aree rurali.

Figura 0.29 – Elementi della rete ecologica della Provincia di Monza e Brianza



Fonte: PTCP Provincia Monza e Brianza, TAV. 6a – Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio

Rete Ecologica Comunale

Dalla relazione di accompagnamento alla Variante al PGT 2023 si desume quanto segue:

Il territorio di Vimercate mostra la presenza di un cospicuo sistema di spazi aperti che si dispone a corona dell'edificato a ovest, a nord e ad est, in cui la funzione agricola è ancora attiva e in cui si evidenziano elementi naturali di valenza ambientale e paesaggistico.
La principale potenzialità è data proprio dalla loro estensione e continuità.
Le strategie relative al sistema ambientale e allo spazio aperto hanno come principale obiettivo quello di salvaguardare i valori naturali, ecosistemici, paesaggi-stici ed agricoli del territorio sia aumentando le superfici libere che adottando politiche per la loro valorizzazione.
Il progetto della Rete Ecologica Comunale del P.G.T. recepisce, integrando e rafforzando, la rete ecologica come individuata dal P.T.C.P., razionalizzando e gerarchizzando gli elementi territoriali esistenti.
Alla scala comunale la Rete Ecologica comprende sia gli ambiti che hanno una rilevanza dal punto di vista ambientale, ecologico e paesaggistico che gli spazi aperti interni alla città (parchi ed aree verdi). I primi, oggetto del presente punto, sono le aree comprese nel tessuto agricolo, suddivise, in base alla funzione - V1 – verde di connessione tra territorio rurale ed edificato e tra opere viabilistiche ed aree urbanizzate, V2 – aree boschive, V3 – aree ecologiche esistenti destinate alla tutela e alla conservazione delle formazioni lineari e V4 – aree ecologiche in previsione destinate all'estensione delle formazioni lineari e dei filari alberati - cruciali per la tutela dei valori rurali, per il mantenimento della vegetazione, per la salvaguardia degli elementi lineari e più in generale per la difesa degli equilibri ecologici.
Per dare attuazione al progetto di Rete Ecologica Comunale, il P.G.T., per le aree sopra descritte, ricorre agli strumenti dell'incentivazione e della compensazione.
Anche le due delibere di Giunta n. 158 del 9 novembre 2020 e n. 28 del 16 febbraio 2022, aventi ad oggetto le compensazione con funzioni ambientali ed ecologiche, contribuiscono all'attuazione della rete ecologica comunale attraverso la puntuale individuazione di diverse tipologie di opere compensative e specifiche modalità attuative.
Con la presente variante parziale si intende valorizzare e salvaguardare ulteriormente le reti ecologiche comunali inquadrate nella tipologia 'V', consolidando finalità ed obiettivi già definiti dal P.G.T. - quali il rafforzamento della rete attraverso il mantenimento degli spazi esistenti non costruiti, il potenziamento e il recupero del verde forestale e delle attività agricole e la conservazione delle visuali aperte – attraverso le seguenti prescrizioni:

- divieto di installare recinzioni o strutture vegetali di mascheramento (es. siepi ornamentali) lungo i margini e all'interno delle aree di tipo V1,V2, V3 e V4, che contribuiscono nel loro complesso alla implementazione, forma-zione e consolidamento delle reti ecologiche e alla fruibilità paesaggistica di rilevanza comunale, in quanto le suddette barriere provocano una frammentazione della continuità ecosistemica e percettiva esistente.
- convenzionamento/atto unilaterale o altre forme di accordo con i competenti uffici comunali per la gestione dell'impianto arboreo esistente o di nuova formazione da parte degli aventi titolo a svolgere l'attività agricola, al fine di soddisfare la sostenibilità ecologica e la fruizione paesaggistica di rilevanza comunale.

L'articolo 13 delle norme del Piano dei Servizi specifica che le aree ritenute prioritarie per la realizzazione della Rete Ecologica Comunale sono quelle individuate nella tavola 4 del Piano dei Servizi, per le quali il piano assegna un indice differenziato a seconda del livello di priorità:

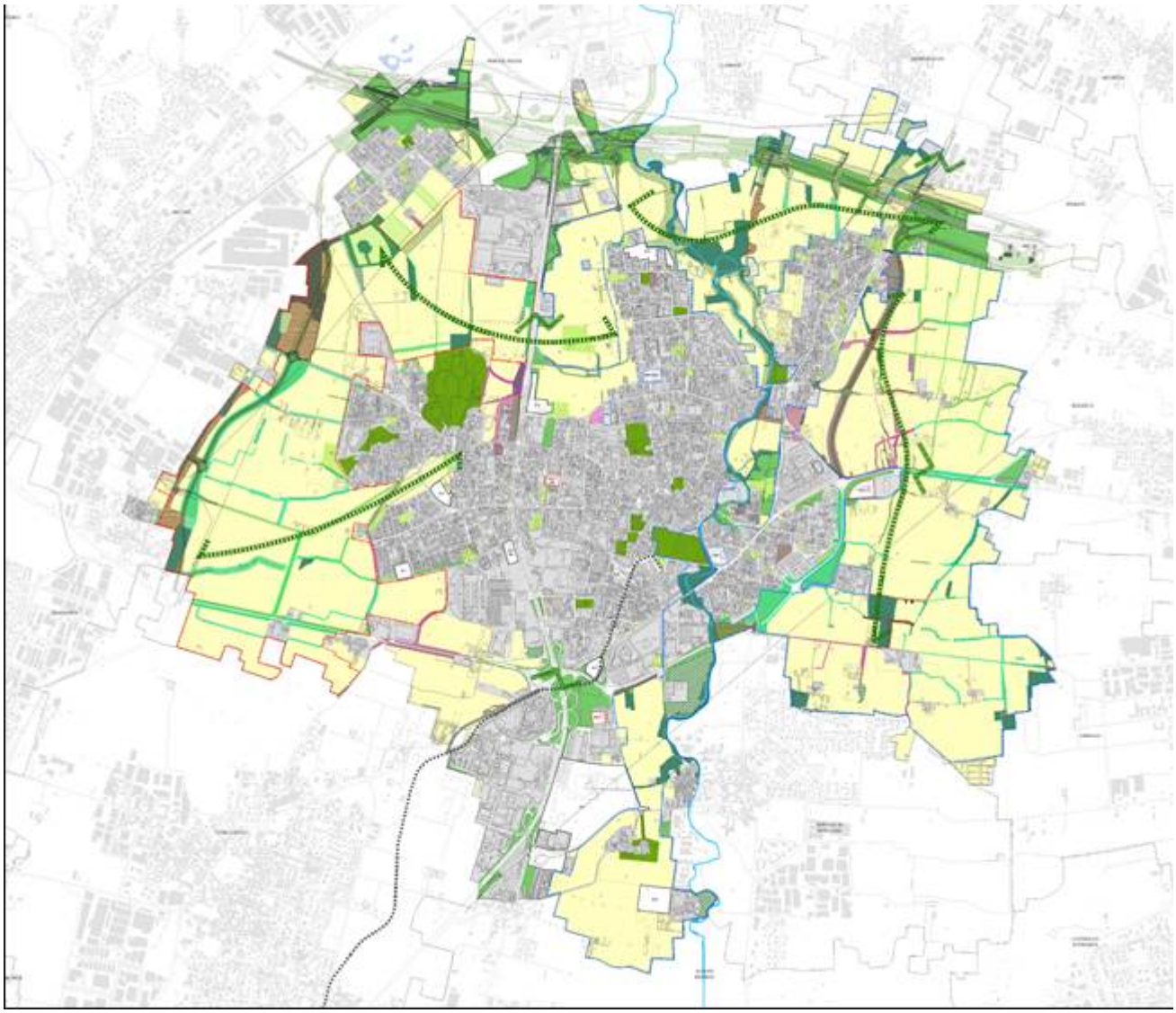
- 0,15 mq/mq alle aree che ricadono in Rete Verde e sono contigue ad aree V2 (aree a bosco);
- 0,09 mq/mq alle aree che ricadono in Rete Verde o nelle fasce di Viabilità di Interesse Provinciale;
- 0,05 mq/mq alle aree che non ricadono in Rete Verde.

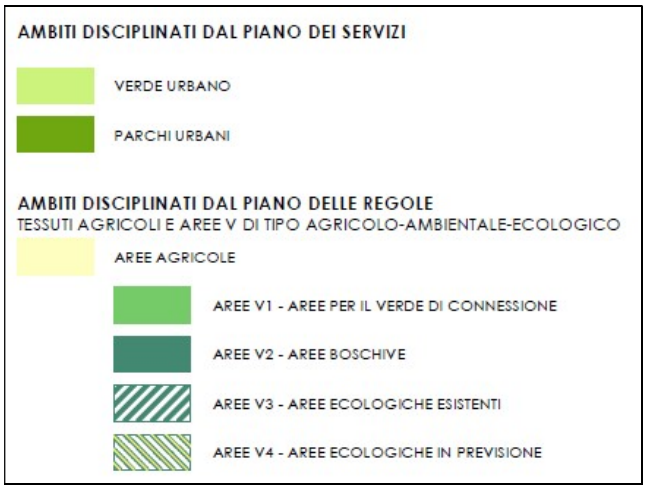
Tali indici, moltiplicati per la superficie dell'area in oggetto, generano diritti edificatori trasferibili nelle Aree di Trasformazione (Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano, Aree di Riqualificazione e Aree di Completamento del Piano delle Regole) per le quali è prevista la disciplina dell'incentivazione e della compensazione nelle rispettive schede, a fronte della cessione gratuita di tali aree all'Amministrazione Comunale, come previsto dall'art. 5 del documento "Definizioni e disposizioni comuni del P.G.T.".

All'interno del progetto di completamento della Rete Ecologica Comunale si individua lo sviluppo del grado di priorità della rete da realizzare, attraverso il ricorso ai seguenti strumenti finanziari:

- proventi dall'applicazione dell'art. 43, comma 2bis della L.R. n. 12/2005 e s.m.i.;
- proventi dall'applicazione della maggiorazione del contributo relativo al costo di costruzione di cui all'art. 43, comma 2 sexies della L.R. n. 12/2005 e s.m.i.

Figura 0.30 – Rete Ecologica Comunale (stralcio tav. 4 PdS)





AREE SOGGETTE A COMPENSAZIONE URBANISTICA

Denominazione	ST (mq)
Aree con indice 0,05 mq/mq	228.398
Aree con indice 0,09 mq/mq	416.762
Aree con indice 0,15 mq/mq	239.359
Totale	882.896

CAPACITA' EDIFICATORIA GENERATA DALLE AREE DI DECOLLO

Denominazione	SL (mq/mq)
Aree con indice 0,05 mq/mq	11.420
Aree con indice 0,09 mq/mq	37.509
Aree con indice 0,15 mq/mq	35.904
Totale	84.751

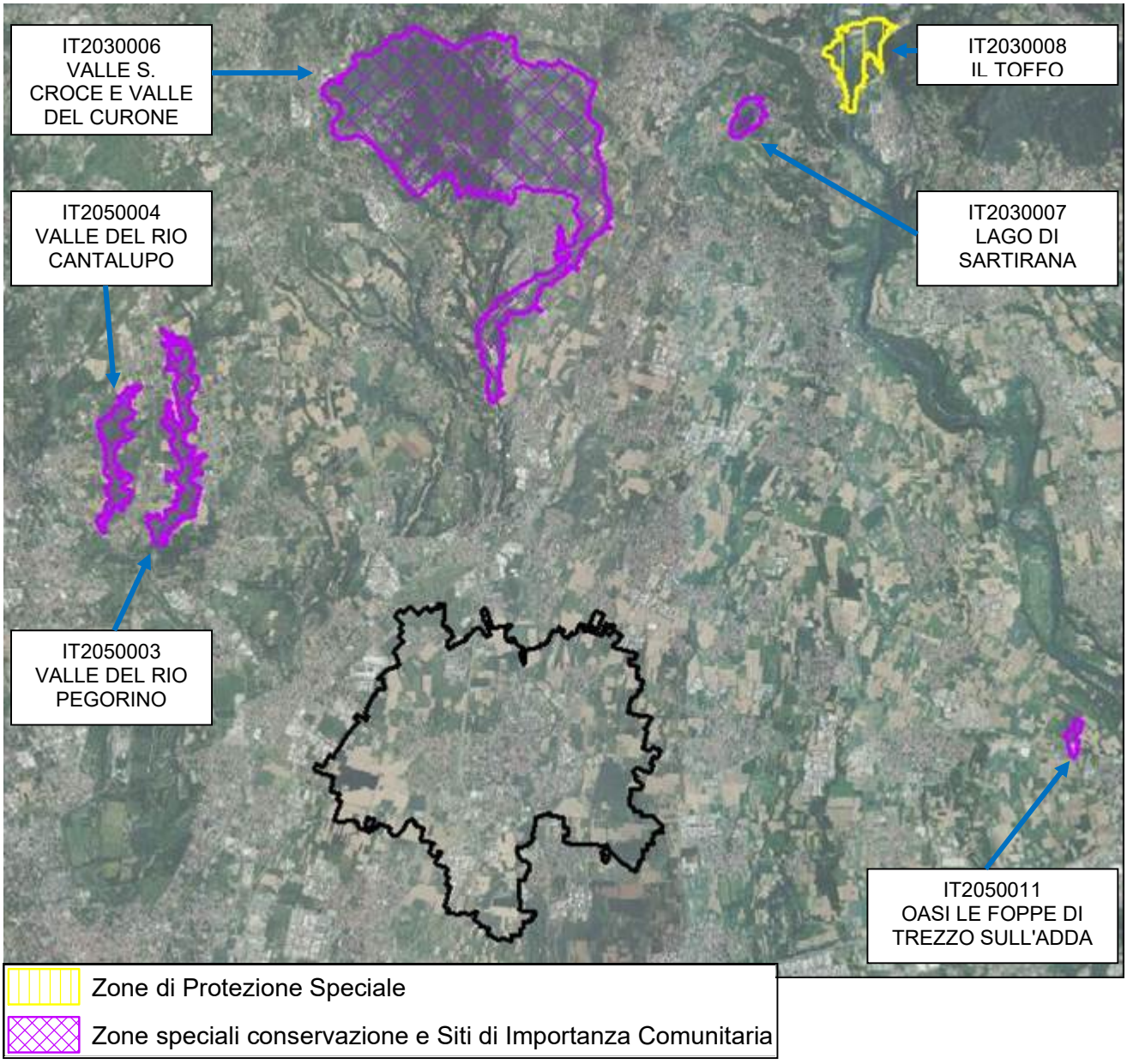
2. Rete Natura 2000

Nessun Sito appartenente alla Rete Natura 2000 è localizzato nel Comune di Vimercate, né su nessuno dei Comuni confinanti.

I Siti più prossimi al territorio comunale sono:

- IT2050003 - VALLE DEL RIO PEGORINO (4,5 km)
- IT2050004 - VALLE DEL RIO CANTALUPO (5,7 km)
- IT2030006 - VALLE S. CROCE E VALLE DEL CURONE (3,8 km)
- IT2030007 - LAGO DI SARTIRANA (8,9 km)
- IT2030008 - IL TOFFO (9,9 km)
- IT2050011 - OASI LE FOPPE DI TREZZO SULL'ADDA (7,4 km)

Figura 0.31 – Siti Natura 2000 nell'intorno del comune di Vimercate



3. Altri istituti di tutela ambientale

Dal punto di vista delle tutele paesaggistico-ambientali, le aree lungo il Molgora, una grande porzione di aree agricole nel settore orientale del territorio comunale, le aree agricole tra la Tangenziale est e la propaggine nord del nucleo di Vimercate e quelle poste all'estremità sud del territorio comunale, ricadono all'interno del PLIS Parco Agricolo Nord Est (PANE).

Fino al 2018 erano presenti nel territorio di Vimercate due PLIS:

- PLIS della Cavallera (ora revocato);
- PLIS Molgora (ora Parco Agricolo Nord Est a seguito della fusione con PLIS Rio Vallone)

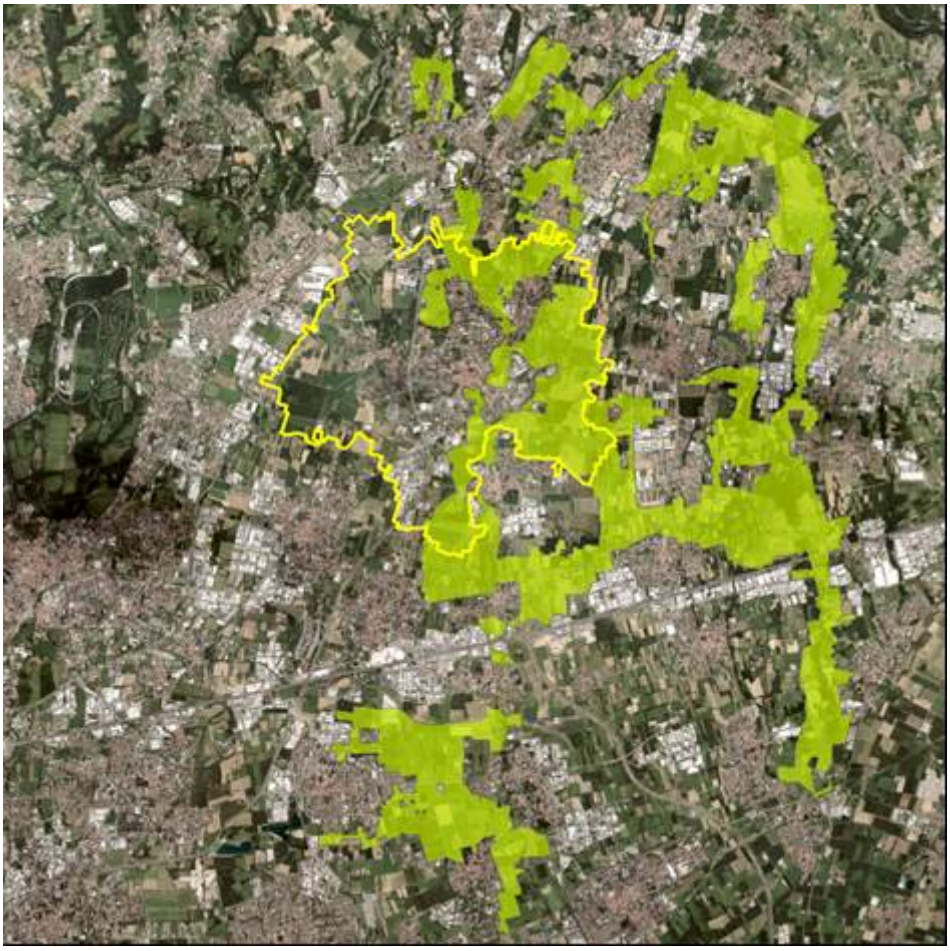
Il PLIS della Cavallera, riconosciuto nel 2009 dalla Provincia di Milano, aveva l'obiettivo di mettere in connessione la vasta area rurale il cui centro è la cascina omonima con i centri urbani interessati e con il Parco di Monza, in modo da formare un insieme continuo che colleghi questo importante parco storico con il sistema del Molgora, attraverso ambienti naturali caratteristici e morfologicamente intatti.

Il PLIS Molgora nel giugno 2017 si è fuso con il Parco del Rio Vallone, dando vita al Parco Agricolo Nord Est, di cui fanno parte i Comuni di: Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate.
Con decreto deliberativo del Presidente della Provincia di Monza e Brianza n. 51 del 05/06/2018 è stato revocato il riconoscimento del PLIS della Cavallera, così come territorialmente definito, a seguito del processo di aggregazione del Comune di Concorezzo al Parco Regionale Valle del Lambro e della volontà espressa dai Comuni di Vimercate, Arcore e Villasanta di aggregare i propri territori rispettivamente al PLIS Parco Agricolo Nord Est e al Parco Regionale Valle del Lambro, così come confermato anche dal DDP n. 38 del 21/04/2022 con il quale è stato riconosciuto da parte della Provincia di Monza e della Brianza l'ampliamento del PLIS P.A.N.E. riferito alla porzione est del territorio di Vimercate.
A conclusione del riconoscimento della restante parte a ovest all'interno del PLIS, più della metà del territorio comunale (il 52%), è soggetto a tutela attiva di spazi con valenza agricola e ambientale.

Il Parco P.A.N.E. mira a conseguire e a perfezionare progressivamente i seguenti obiettivi:

a. la gestione armonica del territorio in funzione della sua salvaguardia e conservazione ambientale;
b. la razionalizzazione della pianificazione e della gestione delle aree destinate a parco;
b. la realizzazione di economie e di attività più avanzate di quanto, singolarmente, ogni Comune potrebbe ottenere;
c. l'individuazione di modalità di intervento di attività, di sistemi gestionali e tecnici opportuni, di attrezzature e quant'altro necessario alla sistemazione ed alla fruibilità delle aree per la cittadinanza dei Comuni associati;
d. la promozione dell'informazione e dell'educazione ambientale mediante iniziative culturali e divulgazioni atte a favorire la conoscenza dell'ambiente naturale e paesistico;
e. la promozione della tutela e del miglioramento dello stato dei corsi d'acqua;
f. la valorizzazione dell'agricoltura e delle aree coltivate.

Figura 0.32 – Delimitazione attuale del PLIS PANE



8. Gestione dei rifiuti

Dall'Osservatorio Rifiuti istituito presso ARPA Lombardia (LR 26/2003) si desumono i dati relativi alla situazione nell'arco temporale 2016-2024 per il Comune di Vimercate:

Anno	Rifiuti Urbani procapite / giorno (kg)	% Raccolta Differenziata
2016	1,29	78,6
2017	1,26	78,8
2018	1,37	79,9
2019	1,35	81,4
2020	1,28	83,0
2021	1,36	82,2
2022	1,33	81,9
2023	1,31	80,8
2024	1,31	79,9

Dall'analisi della tabella si può vedere come la produzione procapite di rifiuti solidi urbani si mantenga costantemente tra 1,2 e 1,3 Kg/ab./giorno.

Per quanto concerne la raccolta differenziata si rileva il mantenimento di una buona performance durante il periodo considerato.

9. Consumi energetici

Dal sito internet Energia Lombardia, si estraggono le informazioni aggiornate in merito alla situazione dei consumi energetici.

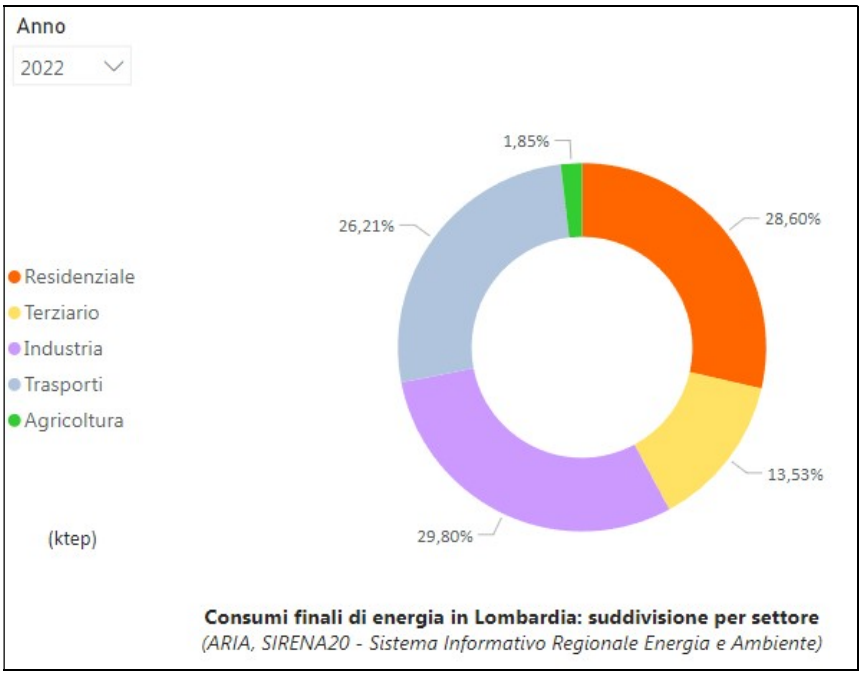
Bilancio energetico

Le risorse energetiche disponibili si suddividono in due categorie: risorse interne e risorse importate. Le risorse interne sono costituite da una piccola quantità di fonti fossili ricavate dal sottosuolo (gas naturale) e dalle fonti energetiche rinnovabili (FER) prodotte in Lombardia (rifiuti, biomasse, biogas, bioliquidi, geotermia, solare termico, idroelettrico e solare fotovoltaico). Le risorse importate sono costituite da tutti i vettori energetici che entrano in Lombardia (gas naturale, prodotti petroliferi, carbone e altri combustibili fossili, biomasse, bioliquidi).

Nel 2020 complessivamente le risorse interne ammontano a circa 4,3 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (tep), di cui le FER coprono quasi il 90%, mentre le risorse energetiche di importazione ammontano a 21 milioni di tep, inclusa l'energia elettrica importata. Il peso delle risorse importate è nettamente più importante delle risorse interne: percentualmente le risorse interne coprono il 16,7% delle risorse energetiche complessive.
In Lombardia, attraverso le trasformazioni energetiche compiute dal parco centrali termoelettriche (in massima parte alimentate da gas naturale, ma sono incluse anche trasformazioni da fonti primarie FER), sono stati prodotti circa 3 milioni di tep di energia elettrica. Questa produzione di elettricità, sommata alla quantità di energia elettrica derivata da idroelettrico e fotovoltaico pari a 1,2 milioni di tep, supera i 4 milioni di tep. A questa si aggiunge l'energia elettrica proveniente dall'estero pari a circa 1,3 milioni di tep.

Consumi di energia negli usi finali per settore e vettore

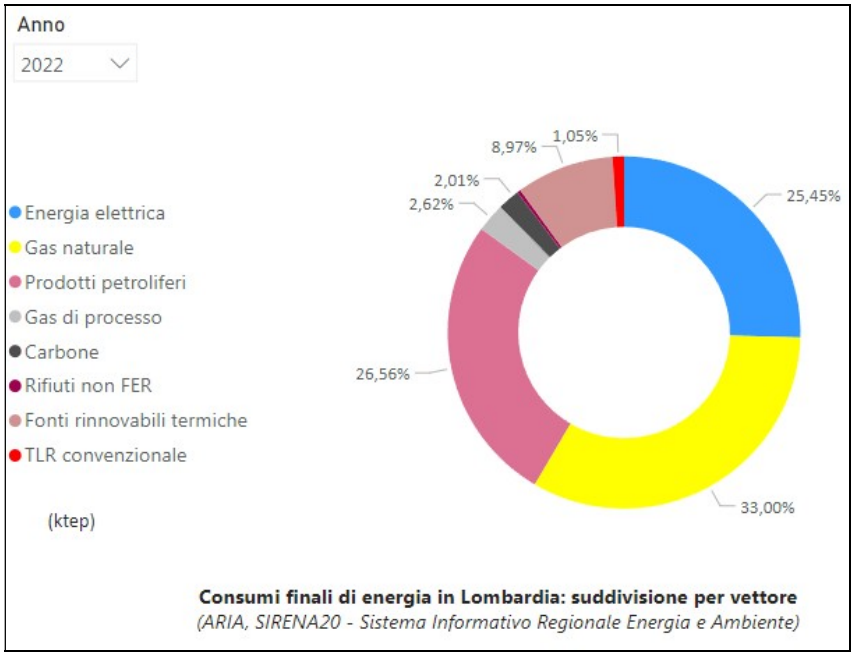
Tra i settori d'uso finali (industria, civile, trasporti e agricoltura) il settore civile detiene la quota preponderante dei consumi con circa il 42% dei consumi totali, pari a quasi 10 milioni di tep. Due terzi dei consumi civili sono da attribuire al comparto residenziale e un terzo al comparto terziario. Il settore industriale incide per il 30% (circa 6,5 milioni di tep) sui consumi totali, mentre quello dei trasporti per circa il 26% (5,8 milioni di tep). L'agricoltura rimane sempre sotto il 2% con circa 400.000 tep consumati.



Consumi finali di energia in Lombardia: suddivisione per settore
(ARIA, SIRENA20 - Sistema Informativo Regionale Energia e Ambiente)

Analizzando i consumi negli usi finali per singolo vettore, il gas naturale conferma il proprio ruolo dominante sul territorio regionale con 7,3 milioni di tep, quota che rappresenta il 33% dei consumi regionali negli usi finali. L'energia elettrica rappresenta il 25% degli usi finali, con un peso particolarmente significativo nei comparti terziario (47%) e industriale (45%). I prodotti petroliferi pesano per circa il 27%. Il gasolio è il combustibile più consumato nel settore dei trasporti, con circa 3,3 milioni di tep, mentre il consumo di benzina si attesta a circa 1,8 milioni di tep. Complessivamente le fonti rinnovabili termiche (bioenergie, solare termico, geotermia e pompe di calore) coprono quasi il 9% degli usi finali..

.



Consumi finali di energia in Lombardia: suddivisione per vettore
(ARIA, SIRENA20 - Sistema Informativo Regionale Energia e Ambiente)

I trend dei consumi per settore e vettore

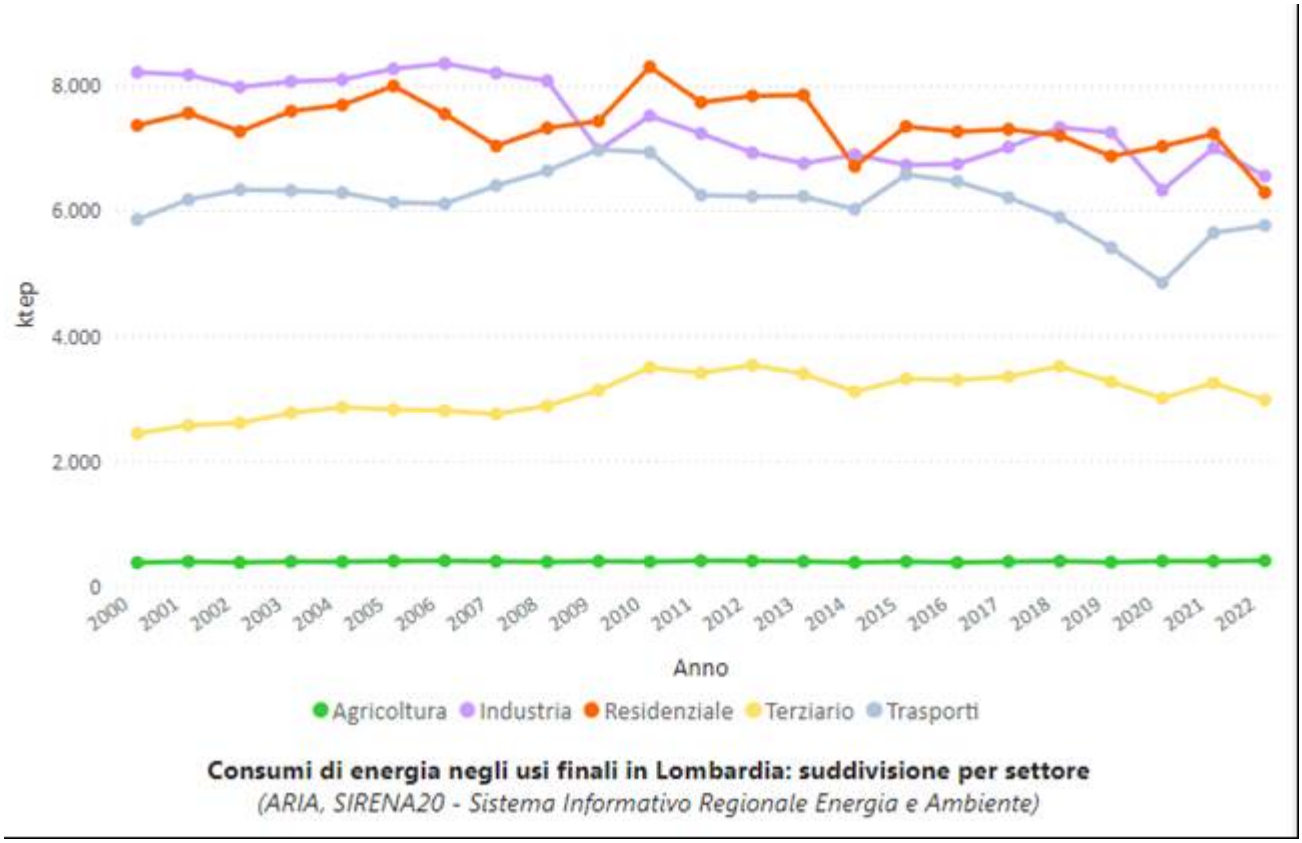
Il settore più energivoro è quello civile, che comprende il terziario (i consumi degli uffici, delle scuole, delle strutture commerciali…) e il residenziale (i consumi delle abitazioni). I due sottosettori presentano un trend nettamente diverso.

Il terziario denota un andamento in costante aumento tra il 2000 e il 2010, con un incremento complessivo del 36,3%; a partire da tale anno i consumi del settore si attestano su valori pressoché costanti.

Il residenziale, invece, denota un andamento oscillante legato alle condizioni meteo climatiche: il picco di consumi del settore è stato registrato nel 2010 (+13% rispetto al 2000), mentre il valore più basso è quello del 2022 (-15% rispetto al 2000).

Il settore industriale ha complessivamente subìto il ribasso più accentuato: -20% circa dal 2000 al 2022. La contrazione dei consumi del settore si è evidenziata nel 2009 (circa -13% rispetto al 2008); dopo una breve ripresa nel 2010 l'industria lombarda ha registrato una costante riduzione dei consumi finali, con una leggera ripresa negli anni 2017-19. Evidente il crollo dei consumi nel 2020 legato alla pandemia e la successiva ripresa nel 2021. Il 2022 ha segnato una nuova contrazione dei consumi (-6% sull'anno precedente).

Il settore dei trasporti ha presentato nel periodo 2000-10 un andamento in crescita (18,6%), mentre nel 2011 ha registrato un drastico calo dei consumi con un meno 10,5%. Da allora i consumi non sono più risaliti ai livelli toccati nella seconda metà del decennio scorso. Nel 2022 il settore consuma quasi 5,8 milioni di tep.

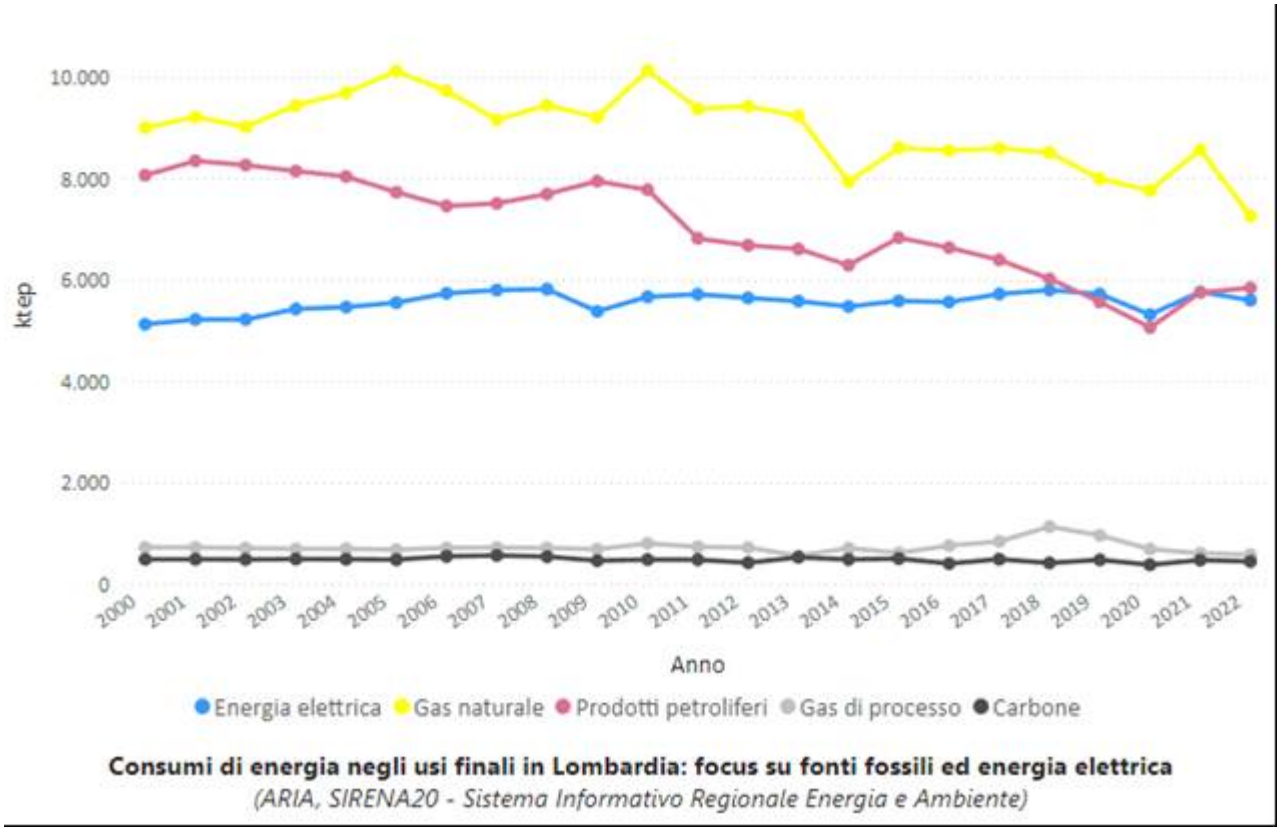


Consumi di energia negli usi finali in Lombardia: suddivisione per settore

(ARIA, SIRENA20 - Sistema Informativo Regionale Energia e Ambiente)

Tra le fonti fossili il gas naturale (primo vettore in Lombardia con il 33% degli usi energetici finali) regista un andamento sensibilmente influenzato dalle condizioni meteorologiche annuali per cui a

fronte di inverni più freddi corrispondono maggiori consumi di gas per il riscaldamento (andamento tipico dei consumi del settore civile, in particolare del residenziale). Il consumo nel 2019 è inferiore del 21% rispetto ai consumi del 2010 e la tendenza – al netto delle forti oscillazioni annuali – appare in diminuzione. Il dato del 2022 registra il valore più basso dal 2000, con 7,3 milioni di tep.
I prodotti petroliferi hanno registrato una decrescita sensibile a partire dal 2009: la flessione al 2022 rispetto al 2000 è del 18% per il gasolio e il 33% per la benzina. Il gpl, in crescita fino al 2012, ha un trend in diminuzione negli anni più recenti.
Relativamente stazionari gli usi finali (industria) di carbone e gas di processo, i cui consumi sono invece in diminuzione nelle trasformazioni in energia elettrica e calore per usi centralizzati.
I consumi di energia elettrica sono aumentati di oltre l'8% nel 2022 rispetto al 2020; nell'andamento di questo vettore si registra una tendenza alla crescita dei consumi fino al 2019 con l'eccezione del significativo calo dei consumi nel 2009 ("l'anno della crisi"). Dalla contrazione del 2020 ("anno della pandemia") i consumi elettrici registrano un andamento altalenante.



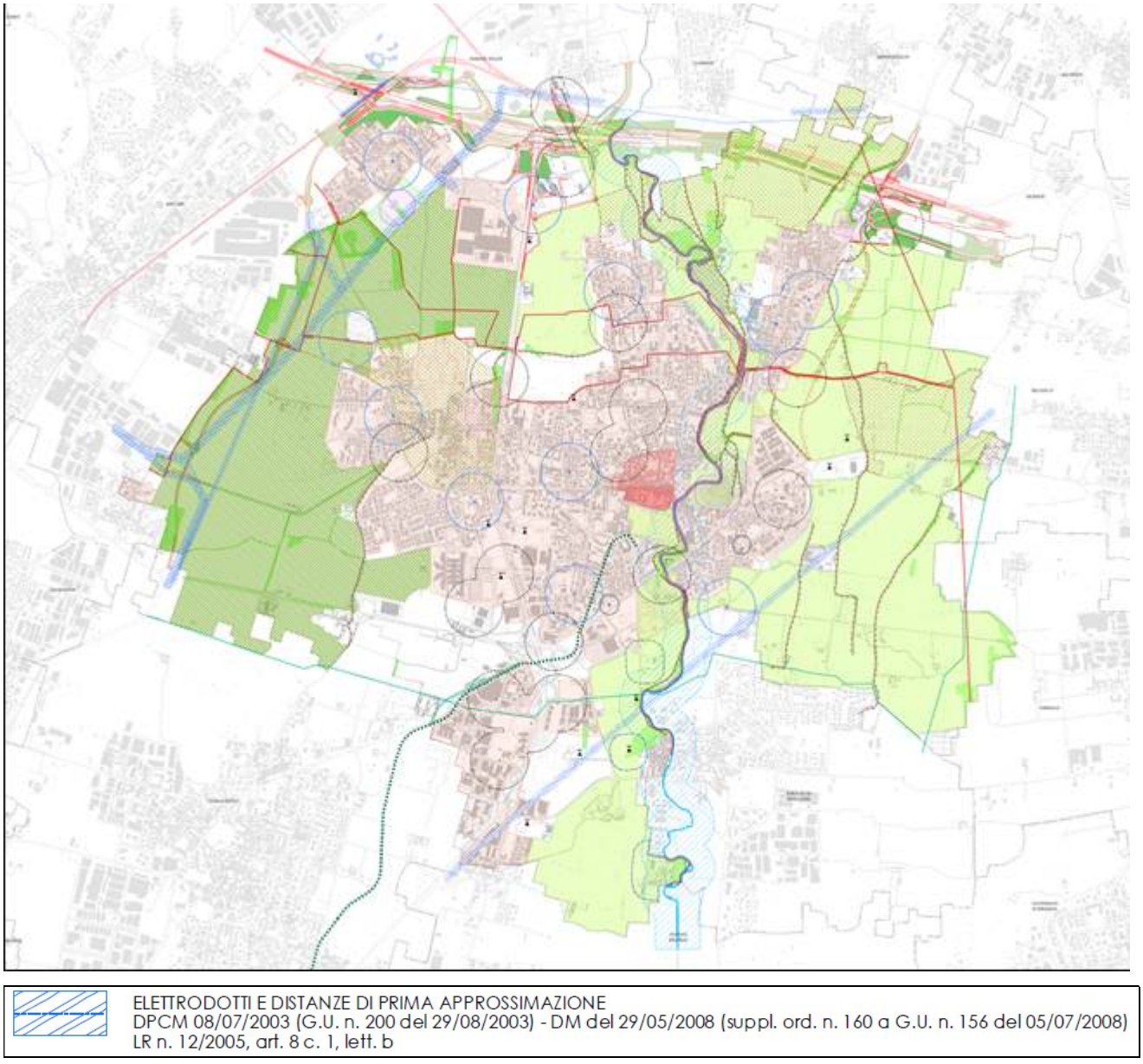
Consumi di energia negli usi finali in Lombardia: focus su fonti fossili ed energia elettrica
(ARIA, SIRENA20 - Sistema Informativo Regionale Energia e Ambiente)

10. Analisi dei rischi per la salute umana

1 Radiazioni non ionizzanti

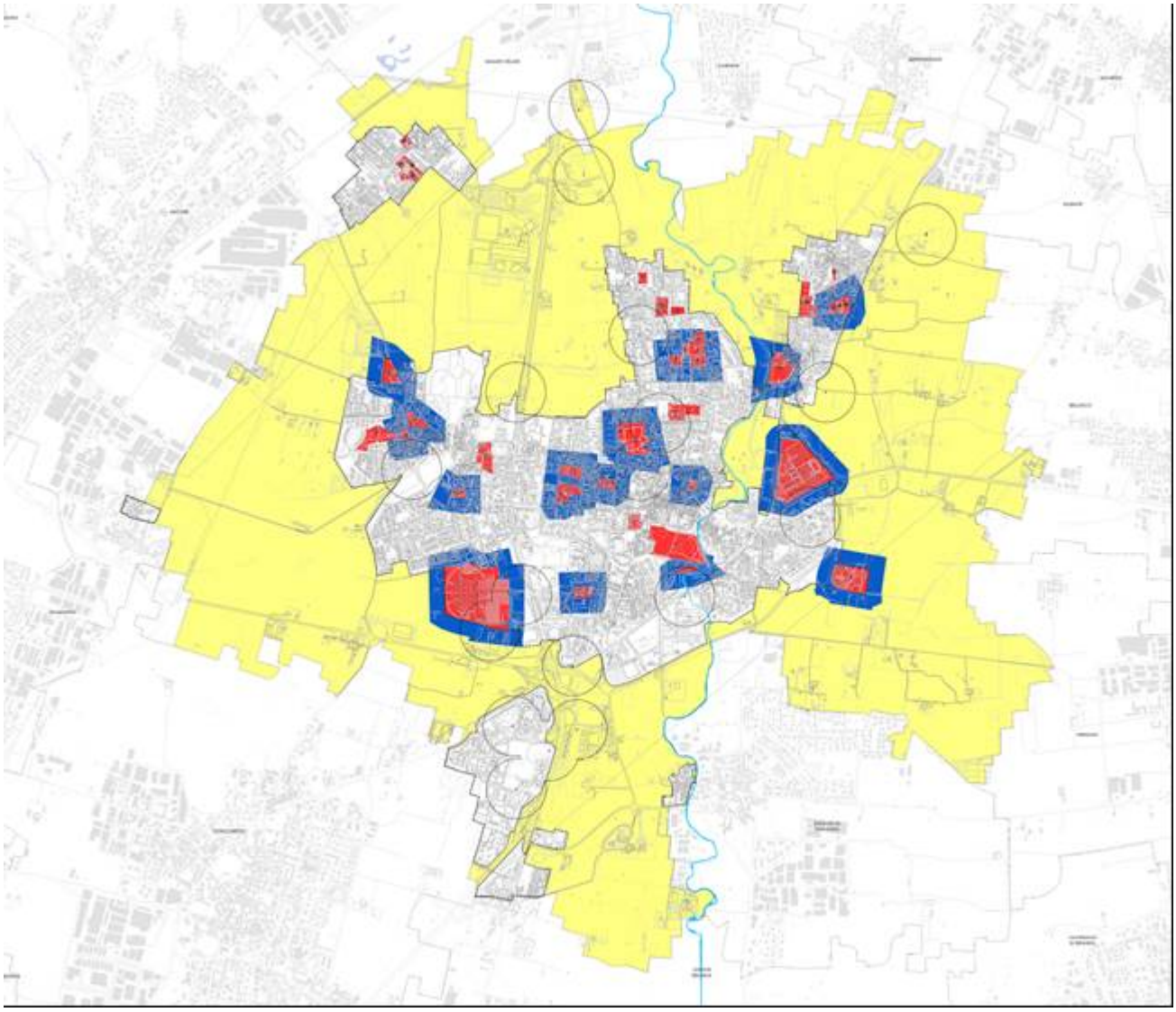
Come indicato dalla tavola dei vincoli del Piano delle Regole del PGT vigente l'estremità ovest e le porzioni sud e sud-est del territorio comunale sono interessati dal passaggio di linee aeree per il trasporto di energia elettrica che non interferiscono con comparti residenziali.

Figura 0.33 – Stralcio tavola Vincoli di legge (fonte: Tav. 9 PdR)



La tavola 11 del Piano delle Regole vigente individua la localizzazione delle stazioni radio base per la telefonia mobile, le aree del territorio comunale nelle quali vige il divieto di nuove installazioni e le aree di particolare tutela (fascia di 100 m)

Figura 0.34 – Stralcio tavola telefonia mobile (fonte: Tav. 11 PdR)



STAZIONI RADIOBASE
LR n.11/2001 del 11/05/2001 - DGR n. VII/7351/2001 del 11/12/2001

AREE PER INSTALLAZIONE IMPIANTI DI TELEFONIA MOBILE

AREA 1

AREA 2

AREE DI DIVIETO EX ART. 4 C. 8 LR N. 11/2011
Asili, edifici scolastici, strutture socio-assistenziali, ospedali, carceri, oratori, parcogiochi, orfanotrofi e strutture similari che ospitino soggetti minorenni

AREE DI PARTICOLARE TUTELA EX DGR N. VII/7351/2001 (FASCIA DI 100 M)
Asili, scuole, ospedali, case di cura e residenze per anziani

2 Rumore

Il Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Vimercate è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 40 del 08/05/2000.
Con Delibera di Consiglio Comunale n. 61 del 30/07/2021 ne è stato approvato l'aggiornamento.

La suddivisione del territorio comunale in classi acustiche rispetta la macro ripartizione funzionale tra le aree prevalentemente residenziali e quelle destinate alla produzione o al commercio.
Si nota un progressivo innalzamento delle soglie di rumorosità per le aree prossime alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Dalla relazione della zonizzazione acustica si estrapolano le informazioni relative all'ambito oggetto di analisi.

Recettori sensibili

Per quanto riguarda le scuole sono stati individuati ventisei edifici, così suddivisi:

- quattro asili nido (asilo nido Oplà a Oreno, asilo nido comunale Girotondo, asilo nido Oplà a Ruginello, asilo nido convenzionato AltroSpazio);
- sette scuole per l'infanzia (asilo infantile paritario a Oreno, scuola dell'infanzia Rodari, scuola dell'infanzia Ponti, scuola dell'infanzia Perrault a Oreno, scuola dell'infanzia Andersen, scuola dell'infanzia Collodi a Ruginello, scuola dell'infanzia paritaria San Giuseppe a Velasca);
- cinque scuole primarie (scuola primaria Filiberto, scuola primaria Don Milani, scuola primaria Ungaretti a Ruginello, scuola primaria Leonardo Da Vinci, scuola primaria Ada Negri a Oreno);
- tre scuole secondarie di I grado (scuola secondaria di I grado Calvino, scuola secondaria di I grado Manzoni, scuola secondaria di I grado Saltini a Oreno);
- sette scuole secondarie di II grado (istituto omnicomprensivo con Liceo Scientifico e Classico A. Banfi, ITCG Ragioneria e Geometri E. Vanoni, ITIS Istituto Tecnico Statale e Tecnologico Albert Einstein e IPS Commercio e Turismo Olivetti, scuola secondaria di II grado I.I.S. Floriani, ENAIP, centro di formazione professionale ECFOP a Velasca).

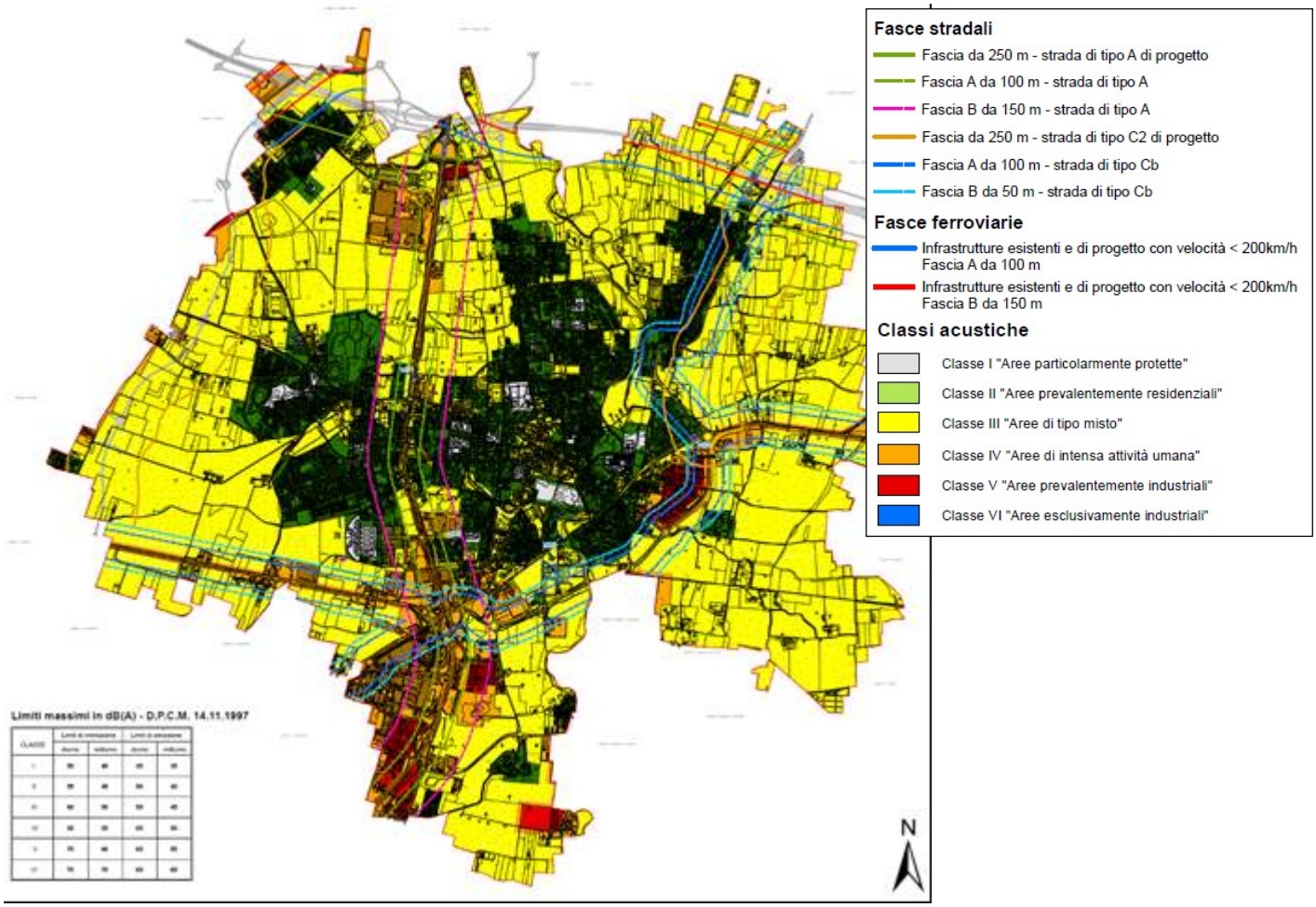
Nella parte centrale del territorio comunale è presente l'ospedale di Vimercate, situato in prossimità dello svincolo Vimercate Centro della Tangenziale Est di Milano.
Sono presenti edifici per servizi socio-sanitari ed assistenziali, quali la Fondazione Casa Famiglia San Giuseppe in Via Gen. Cantore, la Residenza Anni Azzurri Vico Mercati in Via Rossino, il centro diurno anziani Corte Crivelli in Via Scotti a Oreno, l'Istituto Suore Canossiane in Via Maddalena di Canossa.
Oltre al cimitero di Vimercate, sono presenti altri tre cimiteri, situati a Oreno, a Ruginello e a Velasca.

Localizzazione delle fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali

Ai sensi del D.P.R. n. 142/04, le strade sono dotate di una o più fasce di pertinenza stradale, in cui valgono limiti differenti da quelli imposti dalla zonizzazione acustica. Tali fasce dipendono dalla tipologia dell'infrastruttura in esame. All'interno delle fasce di pertinenza stradali valgono valori limite di immissione differenti da quelli stabiliti dalle classi acustiche.
Si è scelto di considerare le fasce di pertinenza stradale per le sole strade provinciali di Vimercate (tipologie A, Cb e C2), sia perché esse rappresentano le principali vie di accesso al paese, sia per un motivo di leggibilità della cartografia. Sono rappresentate anche le fasce di pertinenza stradale delle infrastrutture stradali in progetto, quali la Pedemontana e le relative opere connesse.

Si noti che, in presenza di recettori acustici sensibili che ricadano completamente all'interno delle fasce di pertinenza stradali, i limiti imposti dalla normativa corrispondono a quelli di tutela di una classe acustica I (50 dB per il periodo diurno, 40 dB per il periodo notturno) all'interno delle fasce della strada di categoria A e Cb, quando il rumore rilevabile presso i recettori è imputabile all'infrastruttura stradale.

Figura 0.35 – Mappa di zonizzazione (fonte: Tav. 1 zonizzazione acustica)

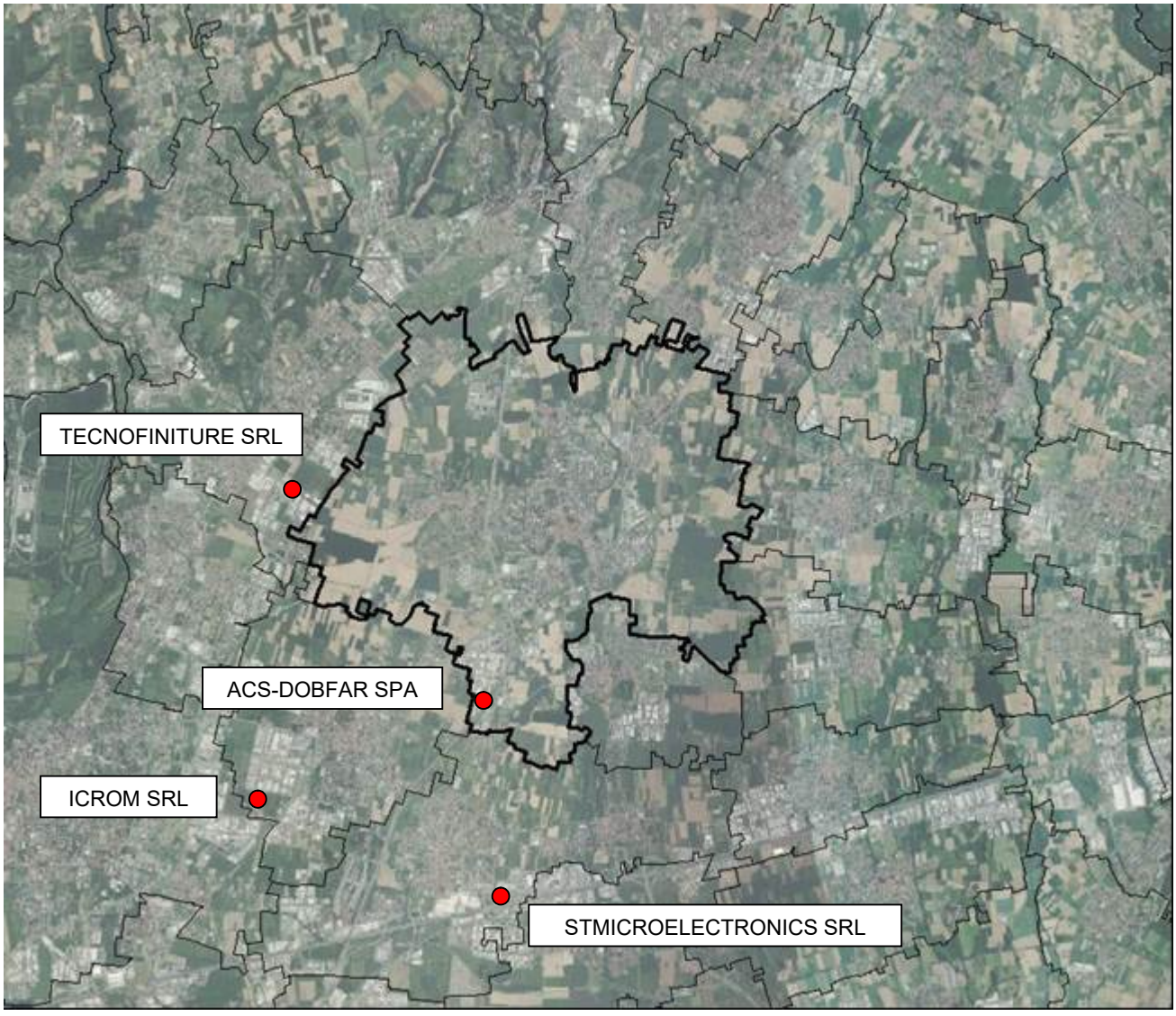


3. Stabilimenti a rischio di incidente rilevante

Come rilevato dagli elenchi ufficiali e periodicamente aggiornati del Ministero della Transizione Ecologica a Vimercate è presente uno Stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante: si tratta dell'azienda chimico farmaceutica ACS-DOBFAR s.p.a., dedicata alla sintesi di prodotti farmaceutici intermedi e finiti antibiotici beta lattamici, localizzata all'estremità sud del territorio comunale.
Anche i comuni contermini sono interessati dalla presenza di stabilimenti RIR:

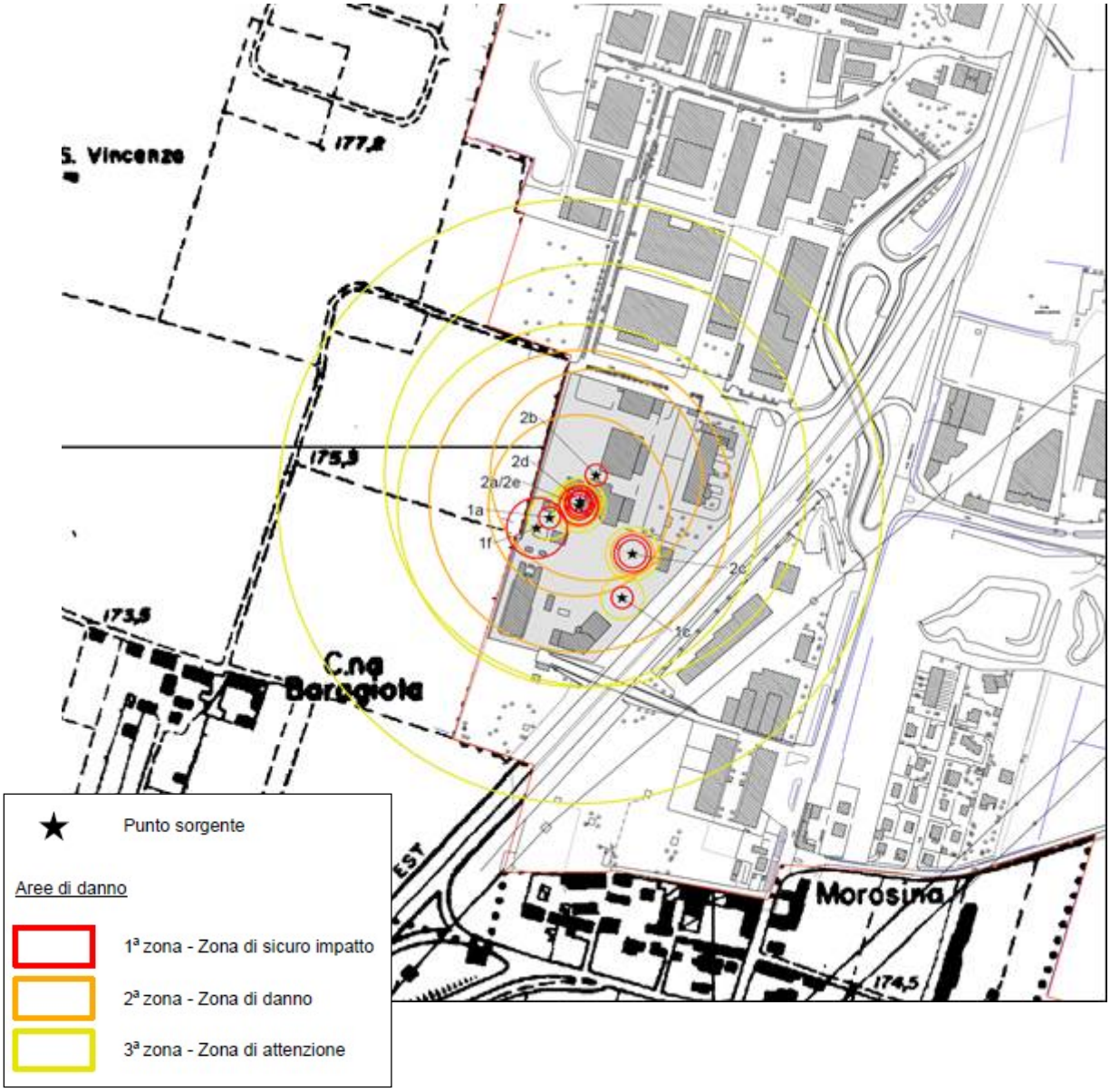
Comune	Soglia	Ragione Sociale	Attività
Agrate Brianza	Inferiore	STMICROELECTRONICS S.R.L.	(29) Ingegneria generale, fabbricazione e assemblaggio
Arcore	Inferiore	TECNOFINITURE S.R.L.	(07) Trattamento di metalli mediante processi elettrolitici o chimici
Concorezzo	Inferiore	ICROM S.R.L.	(19) Produzione di prodotti farmaceutici

Figura 0.36 – Localizzazione stabilimenti RIR



Dall'elaborato ERIR (aggiornamento 2016) dell'azienda ACS-DOBFAR spa si evince che, in caso di incidente, la zona di sicuro impatto, la zona di danno e la zona di attenzione ricadono in un raggio prossimo all'azienda e non interessano comparti a prevalenza residenziali o con servizi di carattere sensibile.

Figura 0.37 – Individuazione delle aree di danno (fonte: Documento ERIR 2016)



Per quanto concerne gli stabilimenti localizzati nei comuni limitrofi gli areali di danno connessi alle attività da essi svolte non si reputa possano interessare il territorio del Comune di Vimercate o aree residenziali / sensibili poste al suo interno.

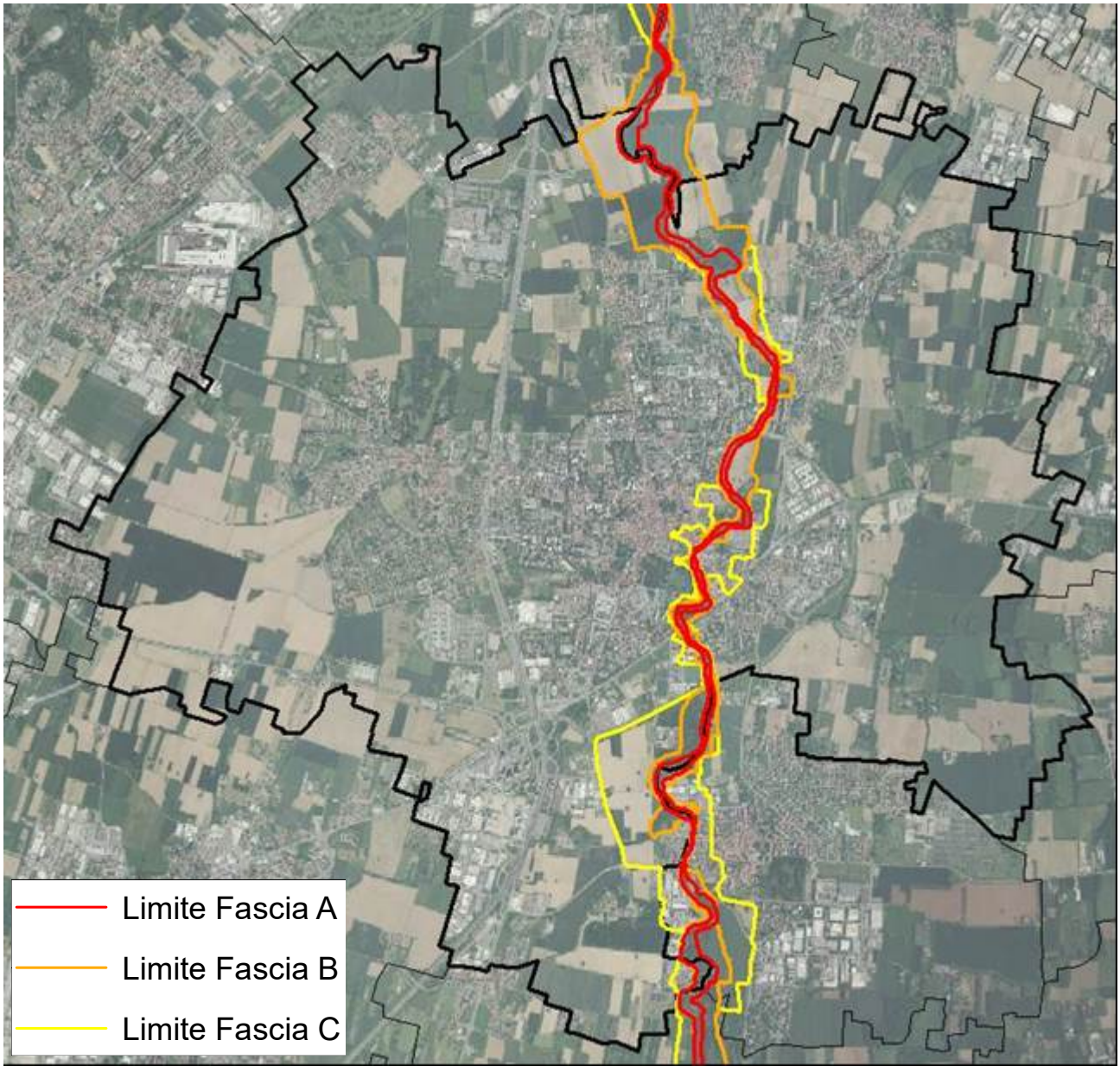
4 Rischio idrogeologico

Con decreto del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino del fiume Po n. 58 del 26/08/2024, è stato approvato un aggiornamento del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) inserendovi anche il torrente Molgora.

Il Piano di bacino individua fasce di rischio di esondazione lungo il corso torrente Molgora: la fascia C (esondazione per piene catastrofiche), la fascia B (esondazione per piene straordinarie), e la fascia A (di prima esondazione).

Ad ogni fascia corrisponde una normativa di riferimento che limita o condiziona la trasformabilità e l'edificabilità delle aree che verrà adeguatamente recepita all'interno delle NTA del PGT vigente e nelle Norme associate all'aggiornamento della Componente Geologica.

Figura 0.38 – Individuazione delle fasce PAI



Le fasce interessano per la maggior parte terreni agricoli o naturali con l'eccezione del nucleo storico di Vimercate la cui porzione orientale ricade prevalentemente in fascia C, così come avviene per l'area urbanizzata all'estremità sud –est in continuità con l'abitato di Burago di Molgora.

Figura 0.39 – Dettaglio delle fasce PAI nel nucleo storico di Vimercate

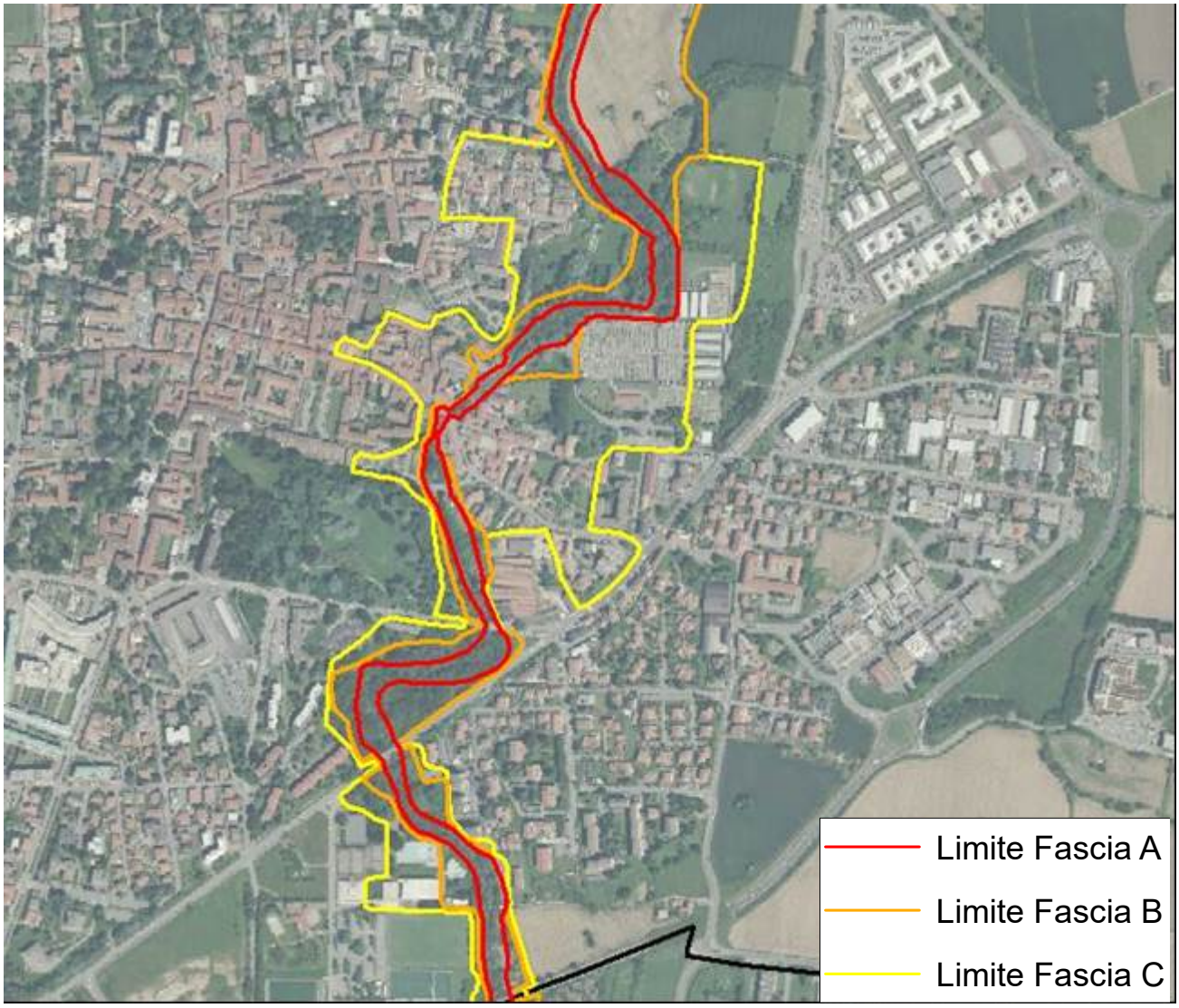
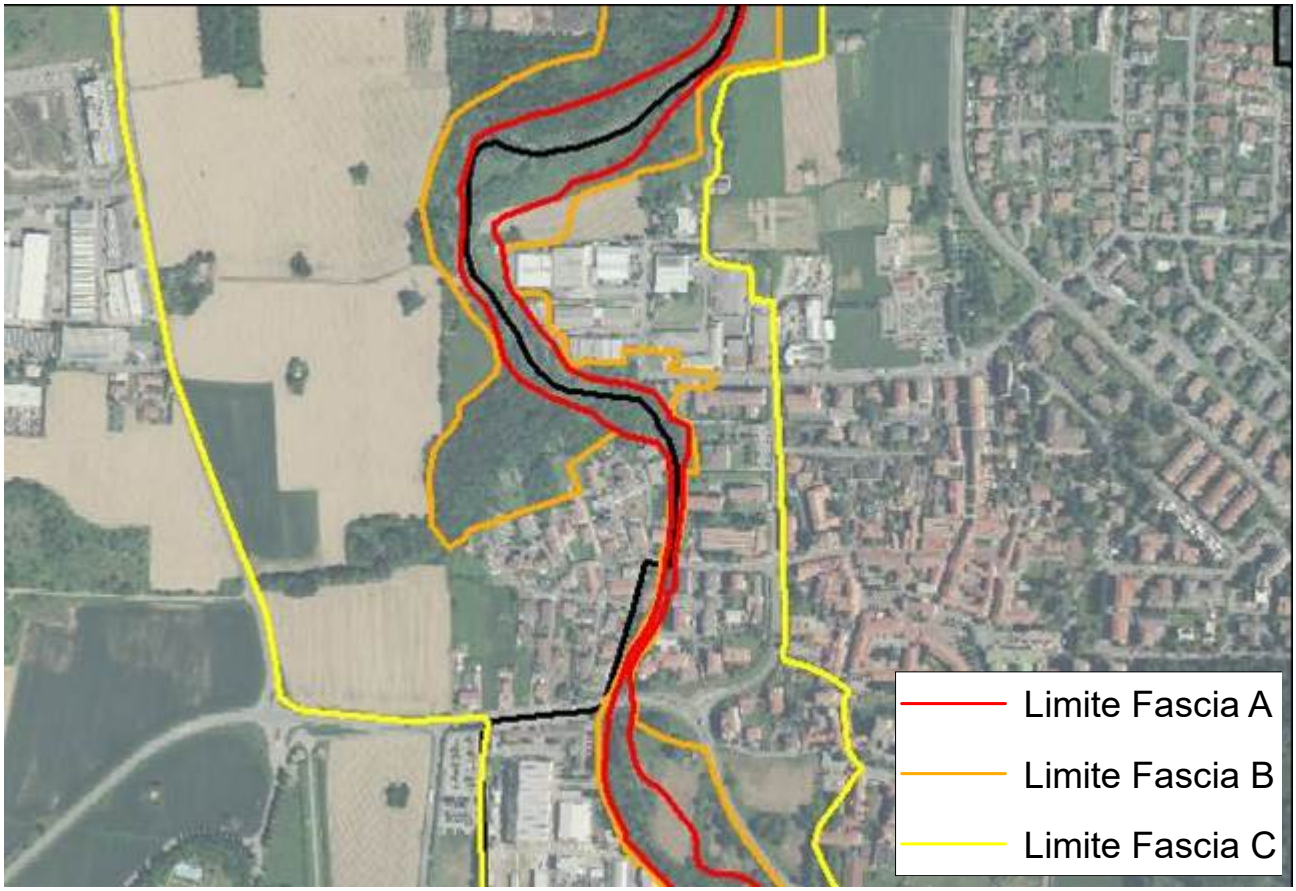


Figura 0.40 – Dettaglio delle fasce PAI nel nucleo urbano al confine con Burago di Molgora



Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni della Regione Lombardia (aggiornamento 2019) ha come finalità quella di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali.
Le mappe del P.G.R.A. contengono la delimitazione delle aree per diversi scenari di pericolosità:

- aree P3 (H), o aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti;
- aree P2 (M), o aree potenzialmente interessate da alluvioni poco frequenti;
- aree P1 (L), o aree potenzialmente interessate da alluvioni rare.

Le aree allagabili sono pertinenti a:

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

Le aree allagabili delimitate nelle mappe di pericolosità del P.G.R.A. tengono conto dei livelli idrici corrispondenti a tre piene di riferimento:

- 10-20 anni per la piena frequente;
- 100-200 per la piena poco frequente;
- la massima piena storicamente registrata, se corrispondente a un TR superiore a 100 o 200 anni, o in assenza di essa, la piena con TR di 500 anni per la piena rara).

Le aree di pericolosità, oltre gli ambiti agricoli e naturali interessano le medesime porzioni di nucleo urbano già ricadenti nelle fasce PAI, con scenari prevalentemente rari nel nucleo storico di Vimercate e poco frequenti nell'area urbana al confine con Burago di Molgora.

Figura 0.41 – Mappatura degli scenari di pericolosità del PGRA (fonte: geoportale Lombardia)

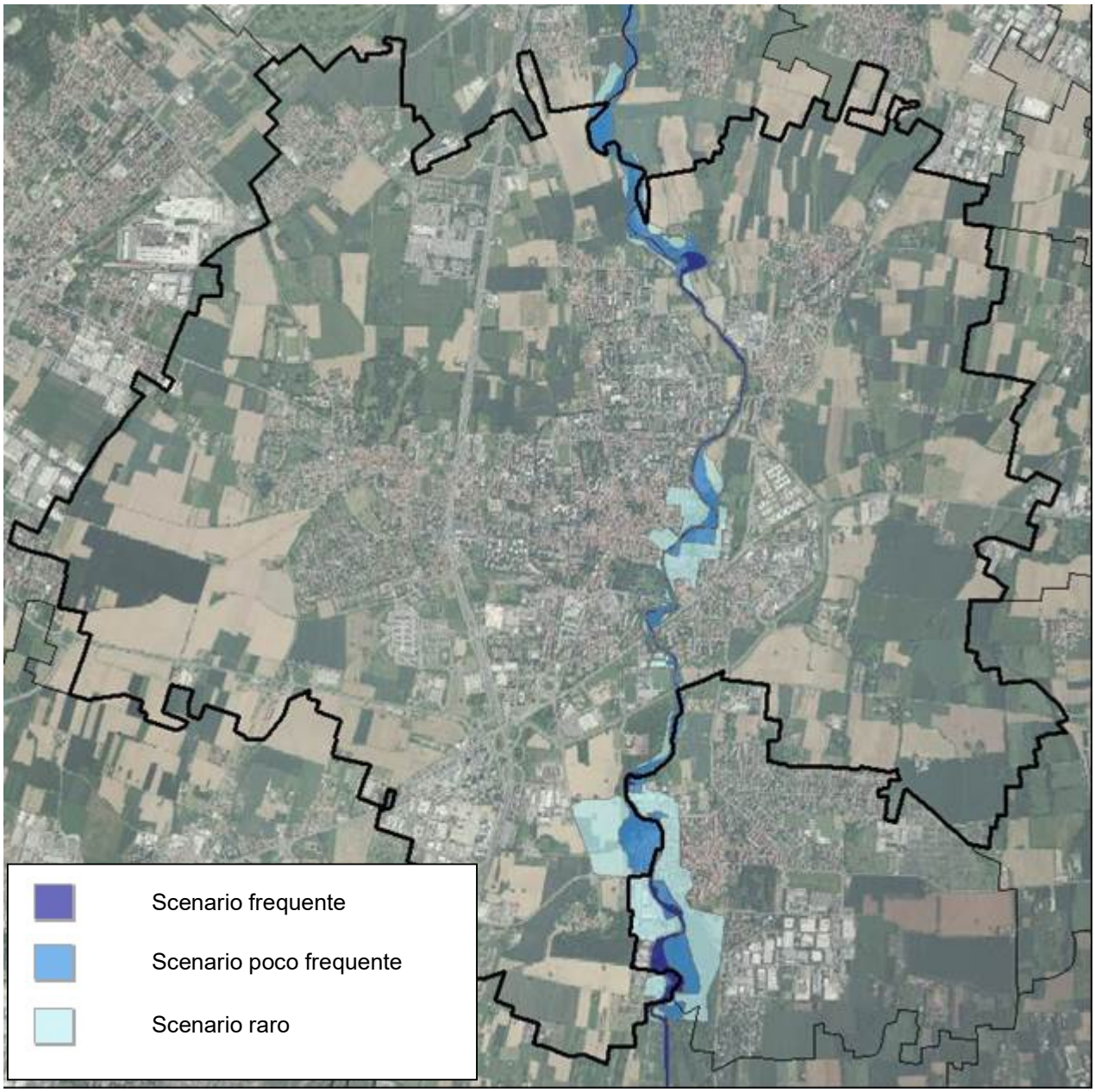


Figura 0.42 – Scenari di pericolosità del PGRA nel nucleo storico di Vimercate

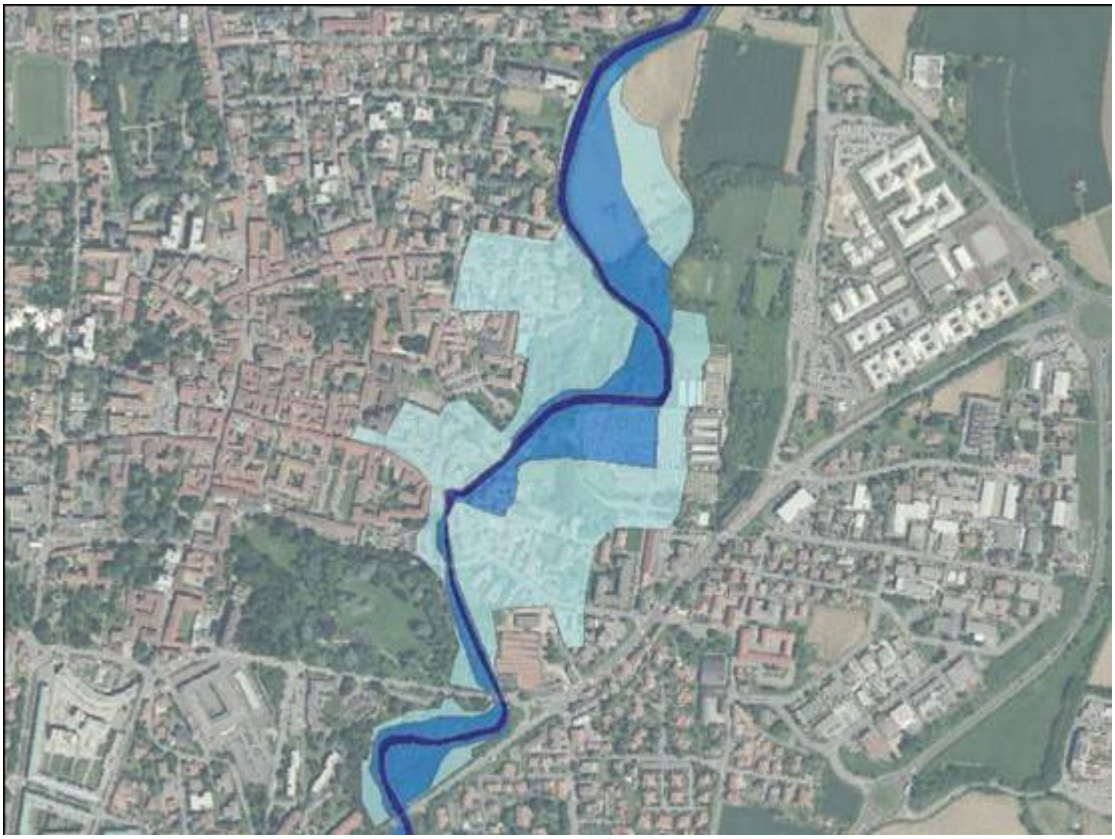
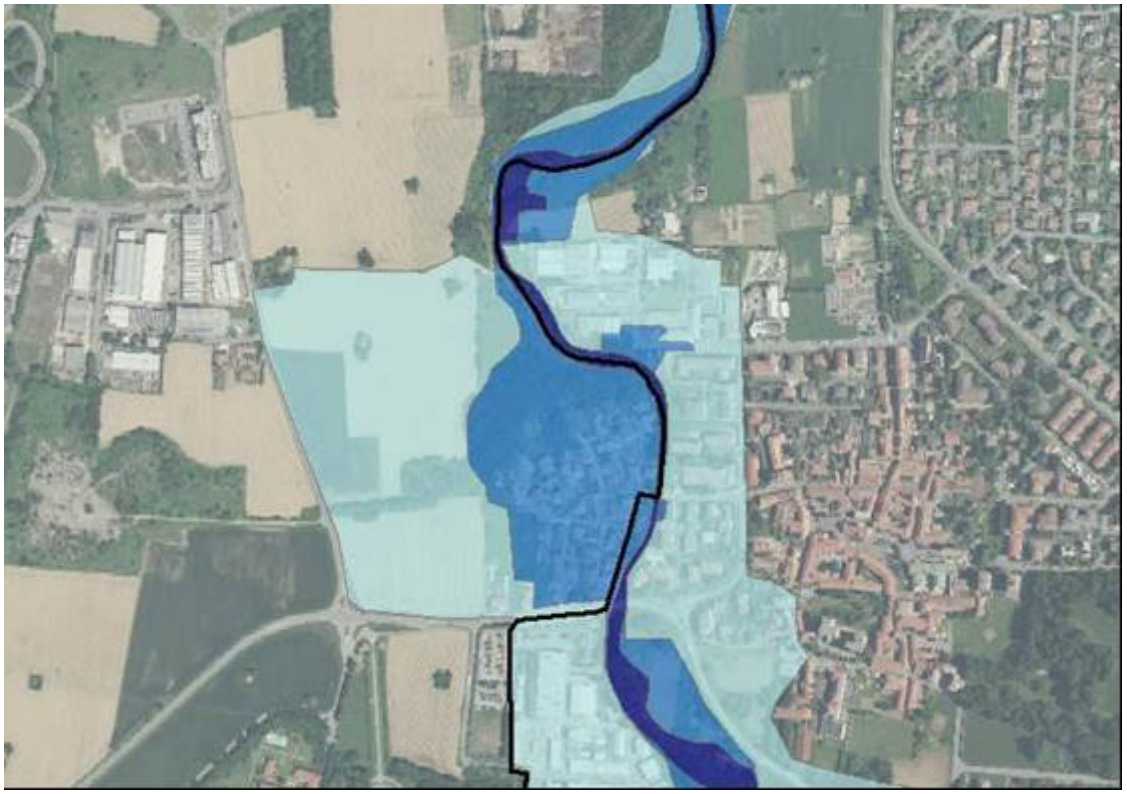


Figura 0.43 – Scenari di pericolosità del PGRA nel nucleo urbano al confine con Burago di Molgora



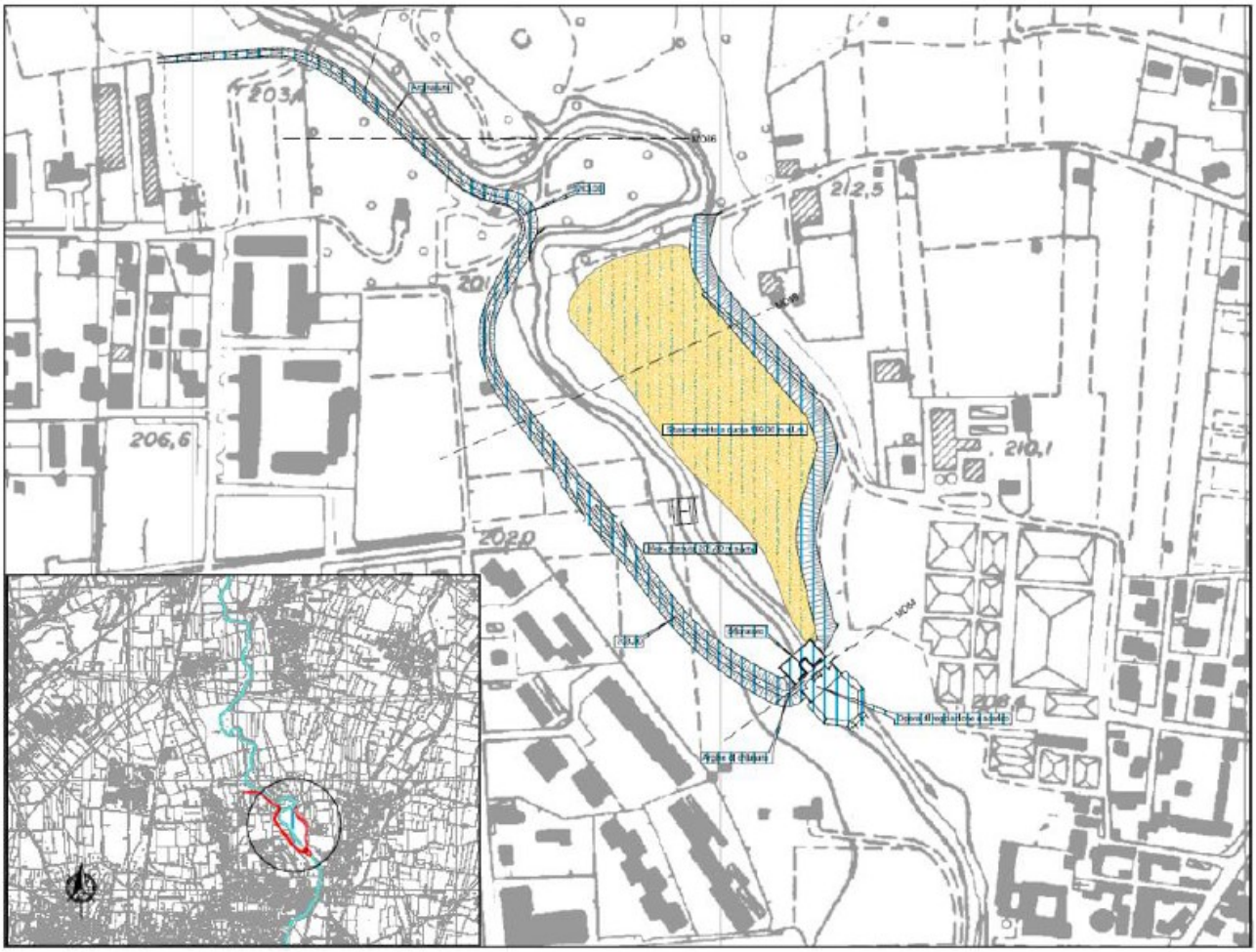
Dalla relazione tecnica della variante al PAI del luglio 2024, a cura dell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, relativa al Torrente Molgora ed al Sistema idrografico delle Trobbie si desumono le seguenti informazioni circa l'assetto di progetto.

L'assetto di progetto del torrente Molgora è stato definito nell'ambito delle attività di analisi e definizione degli interventi di difesa contenute nell'Aggiornamento dello studio di fattibilità dell'Autorità di bacino del fiume Po sul bacino del torrente Molgora del 2016, nell'ambito della convenzione stipulata tra Consorzio Est Ticino Villoresi e Regione Lombardia. L'aggiornamento contiene la definizione dell'insieme di interventi volti ad assicurare un sufficiente contenimento delle piene, nel rispetto della compatibilità con le limitazioni di deflusso e la capacità dei recettori idrici di valle.
Lo studio ha evidenziato le aree caratterizzate da un insufficiente grado di sicurezza idraulica e ha aggiornato la perimetrazione delle aree interessate da inondazione alla luce degli interventi effettuati nel corso degli anni recenti. Particolarmente critici si sono evidenziati il tratto di monte, in corrispondenza della confluenza tra Molgora e Molgoretta, nei comuni di Usmate Velate, Lomagna e Carnate, e il tratto a valle, in corrispondenza dei centri urbani dei comuni di Agrate Brianza, Caponago, Pessano con Bornago, Gorgonzola e Melzo.
Sulla base delle analisi condotte e sulla caratterizzazione idraulica delle attuali condizioni di pericolosità esistenti lungo il corso d'acqua, il recente studio di aggiornamento ha previsto un assetto di progetto, che conferma e integra le previsioni dello Studio di Fattibilità del 2004. Le assunzioni generali relative riguardano l'adozione di una piena di riferimento con 100 anni di tempo di ritorno e di una portata limite di scarico nel canale della Muzza pari a 50 m3/s.
La linea generale di intervento è rappresentata dal fatto che la necessaria riduzione delle portate transitanti verso valle sia da conseguire principalmente realizzando lungo l'asta del Molgora delle opere di laminazione per il contenimento dei deflussi.
Gli interventi prioritari, in parte già previsti dallo Studio di Fattibilità del 2004, sono pertanto costituiti da:

3. *realizzazione dell'area di laminazione di Carnate, a monte dell'omonimo centro abitato;*
2. *realizzazione dell'area di laminazione di Vimercate, a monte del centro abitato;*
3. *realizzazione dell'area di laminazione di Bussero-Gorgonzola, al confine tra i comuni di Gorgonzola, Bussero e Pessano con Bornago*
4. *realizzazione dell'area di laminazione in comune di Lomagna a protezione dell'abitato di Usmate Velate, sul torrente Molgoretta.*

<u>Area di laminazione di Vimercate</u>
L' area è prevista in linea, ubicata nel territorio del comune di Vimercate, è pianeggiante e secondo il P.G.T. risulta destinata ad attività agricole e a verde.
Il volume di laminazione verrà realizzato utilizzando le aree golenali esistenti. L'opera di regolazione sarà costituita da una traversa, con soglia a quota fondo alveo, equipaggiata con due paratoie a settore disposte in parallelo.

Figura 0.44 – Ubicazione e planimetria dell'area di laminazione di Vimercate
(fonte: Relazione tecnica variante PAI luglio 2024)



L'area si sviluppa immediatamente ad est del torrente Molgora e ad ovest del nucleo di Ruginello, all'interno di un contesto agricolo al termine di via Martiri di Belfiore.
Ai sensi dell'art. 13 comma 8 della LR 12/2005 la presenza di tale progettualità che interessa il territorio comunale implica l'obbligo di invio del PGT in Regione per l'espressione del parere di conformità, in quanto considerata infrastruttura prioritaria per la difesa del suolo.

5 Rischio sismico

Dalla Componente Geologica 2016, si desume che con D.G.R. 11/07/2014 – n.X/2129 la Regione Lombardia ha inserito il comune di Vimercate in zona sismica 3 con Ag = 0,069057g.
Si rimanda ai capitoli 6 e 7 dell'allegato tecnico della Componente Geologica per ulteriori approfondimenti.

zona sismica	livelli di approfondimento e fasi di applicazione		
	1° livello fase pianificatoria	2° livello fase pianificatoria	3° livello fase progettuale
3	obbligatorio	nelle zone PSL Z3 e Z4 se interferenti con urbanizzato e urbanizzabile, ad esclusione delle aree già inedificabili	- nelle aree indagate con il 2° livello quando Fa calcolato > valore soglia comunale; - nelle zone PSL Z1, Z2.

Dal punto di vista geologico il territorio comunale di Vimercate è caratterizzato dalla presenza di depositi prevalentemente ghiaioso-sabbiosi di origine fluvio-glaciale, nella porzione centroccidentale la successione ghiaioso-sabbiosa e ricoperta al tetto, da una spessa (circa 10m) coltre di alterazione di natura limo-argillosa. Si possono evidenziare i seguenti aspetti:

- *Buona parte del territorio comunale può essere classificato con la sigla Z4d "Zona con presenza di argille residuali e terre rosse di origine eluvio-colluviale";*
- *Le zone di fondovalle, sono classificate con la sigla Z4a "Zona di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e/o fluvio-glaciali granulari e/o coesivi";*
- *Le aree oggetto di riempimenti (ex cave) sono cartografate come zone Z2;*
- *Sono, inoltre, riportate le zone di ciglio con sigla Z3a ed i settori di affioramento del ceppo con sigla Z5;*

Come si può osservare dalla tabella sotto riportata, i possibili effetti per le categorie Z4a e Z4d, sono essenzialmente limitati a possibili amplificazioni litologiche, mentre per la zona Z2 i possibili effetti sono legati a fenomeni di cedimenti dei terreni riportati e per le zone Z3a prevalgono i fenomeni di amplificazione topografica.

Sigla	*SCENARIO PERICOLOSITA' SISMICA LOCALE*	*EFFETTI*
Z1a	Zona caratterizzata da movimenti franosi attivi	Instabilità
Z1b	Zona caratterizzata da movimenti franosi quiescenti	
Z1c	Zona potenzialmente franosa o esposta a rischio di frana	
Z2	Zone con terreni di fondazione particolarmente scadenti (riporti poco addensati, terreni granulari fini con falda superficiale)	Cedimenti e/o liquefazioni
Z3a	Zona di ciglio H > 10 m (scarpata con parete subverticale, bordo di cava, nicchia di distacco, orlo di terrazzo fluviale o di natura antropica)	Amplificazioni topografiche
Z3b	Zona di cresta rocciosa e/o cocuzzolo: appuntite - arrotondate	
Z4a	Zona di fondovalle con presenza di depositi alluvionali e/o fluvio-glaciali granulari e/o coesivi	Amplificazioni litologiche e geometriche
Z4b	Zona pedemontana di falda di detrito, conoide alluvionale e conoide deltizio-lacustre	
Z4c	Zona morenica con presenza di depositi granulari e/o coesivi (compresi le coltri loessiche)	
Z4d	Zone con presenza di argille residuali e terre rosse di origine eluvio-colluviale	
Z5	Zona di contatto stratigrafico e/o tettonico tra litotipi con caratteristiche fisico-meccaniche molto diverse	Comportamenti differenziali