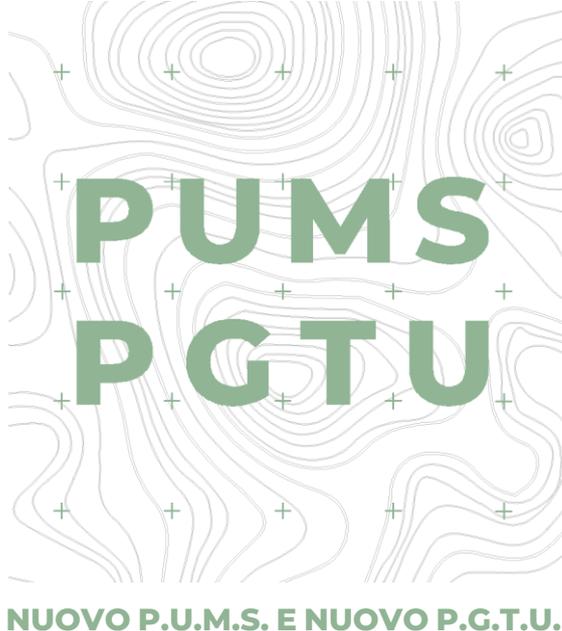




**Comune di Bovisio
Masciago**
PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA



DOCUMENTO DI SCOPING

VAS - Valutazione Ambientale Strategica

PIANO URBANO MOBILITA. SOSTENIBILE (P.U.M.S.) COMPRESIVO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)

/ Revisione 0.0 / Giugno 2025 /

ADOZIONE con Deliberazione del Consiglio Comunale n..... del /..... /.....

APPROVAZIONE con Deliberazione del Consiglio Comunale n..... del /..... /.....

E

COMUNE DI BOVISIO MASCIAGO
Protocollo Generale
Protocollo N. 0015402/2025 del 25/06/2025



Comune di Bovisio
Masciago

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il presente documento costituisce il Documento di Scoping della VAS del PUMS e del PGTU del comune di Bovisio Masciago

Sindaco

Giovanni Sartori

Comandante Area Sicurezza, Vigilanza e Demografici

Dott. Paolo Borgotti

Area Gestione del Territorio

Geometra Danilo Castellini

Con il supporto tecnico di:



STUDIO TECNICO CASTELLI S.R.L.

P.I./C.F. 02426270126

Via Monteggia, 38

21014 – Laveno Mombello (VA)

Off: +39 0332 651693

info@studiotecnicocastelli.eu

info@pec.studiotecnicocastelli.eu

dr Giovanni Castelli

Responsabile del progetto

Arch. Davide Binda

Arch. Letizia Mariotto

Arch. Annalisa Marzoli



REDAS ENGINEERING

Via Artigianelli, 4

20900 - Monza

Off: +39 039 365158

info@redasengineering.it

SOMMARIO

PREMESSA.....	5
/ 1. QUADRO NORMATIVO	6
/1.1 La Valutazione Ambientale Strategica.....	6
/1.2 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)	7
/1.3 Il documento di <i>Scoping</i>	7
/ 2. IL PERCORSO METODOLOGICO	9
/2.1 Lo schema	9
/ 2.1.1. Fase 0 - Preparazione.....	10
/ 2.1.2. Fase 1 – Orientamento	10
/ 2.1.3. Fase 2 – Elaborazione e redazione	10
/ 2.1.4. Fase 3 – Adozione e Approvazione	11
/ 2.1.5. Fase 4 - Attuazione e gestione	11
/ 2.1.6. Soggetti del procedimento.....	11
/ 2.1.7. Confronto e partecipazione	13
/ 3. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.....	14
/3.1 Criteri specifici di sostenibilità	17
/3.2 Il percorso della VAS	18
/ 3.2.1. Valutazione della qualità ambientale dello stato di fatto.....	18
/ 3.2.2. Definizione della mappa dei vicoli di tutela ambientale.....	18
/ 3.2.3. Individuazione di scenari di piano	19
/ 3.2.4. Previsione degli impatti di ciascuno scenario di piano.....	19
/ 3.2.5. Simulazione di interventi di mitigazione e compensazione	19
/ 3.2.6. Confronto e scelta dell’alternativa ottimale	19
/ 3.2.7. Monitoraggio	19
/ 4. QUADRO PROGRAMMATICO SOVRAORDINATO	20
/4.1 PTR – Piano Territoriale Regionale	20
/ 4.1.1. L’integrazione 2019 del PTR di Regione Lombardia	23
/4.2 PPR – Piano Paesaggistico Regionale	24
/4.3 PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Monza e Brianza	29
/4.4 Mobilità e reti	34
/ 4.4.1. Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)	34
/ 4.4.2. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)	38



/ 4.4.3.	Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della provincia di Monza e Brianza	40
/ 4.4.4.	Trasporto Pubblico Locale.....	41
/4.5	PAI e PGRA – Rischio idraulico	44
/ 4.5.1.	PAI – Piano per l’Assetto Idrogeologico	44
/ 4.5.2.	PGRA – Piano di Gestione Rischio Alluvione.....	45
/4.6	Piano cave	47
/ 4.6.1.	Catasto Cave di Regione Lombardia.....	47
/ 4.6.2.	Piano Cave vigente della Provincia di Monza e Brianza	48
/4.7	PIF – Piano di Indirizzo Forestale.....	49
/4.8	SIBA – Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici.....	50
/4.9	SIRBeC – Sistema Informativo Beni Culturali.....	51
/4.10	MiBACT – Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo	52
/4.11	Biodiversità, Aree Protette e Reti Ecologiche.....	53
/ 4.11.1.	Piano Regionale delle Aree Protette	53
/ 4.11.2.	RER – Rete Ecologica Regionale	54
/ 4.11.3.	La rete ecologica provinciale (rete verde di ricomposizione paesaggistica)	55
/ 4.11.4.	Rete Natura 2000.....	56
/ 5.	PUMS E PGTU: OBIETTIVI E FINALITÀ.....	57
/5.1	Macro-obiettivi minimi obbligatori e principali temi di approfondimento	57
/5.2	Linee di indirizzo del PUMS di Bovisio Masciago.....	58
/5.3	Gli obiettivi del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	59
/5.4	Il monitoraggio del PUMS	59



PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica che le città utilizzano per organizzare e migliorare la mobilità urbana in modo sostenibile, ponendo l'attenzione sull'ambiente, sulla qualità della vita e sull'equità sociale.

Le azioni individuate sono finalizzate a migliorare il sistema della mobilità, a ridurre le emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, a ridurre le emissioni acustiche e a contenere i consumi.

Il comune di Bovisio Masciago, con Delibera di Giunta Comunale n. 17 del 20 febbraio 2025, ha avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per il PUMS, in conformità con le normative italiane e regionali. Questo processo mira a valutare gli impatti ambientali delle proposte di mobilità e a garantire la sostenibilità del piano.

Il presente documento di *scoping*, relativo alla nuova procedura di VAS per il PUMS, costituisce un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti ambientali (positivi e negativi) potenzialmente generati dal piano considerato.



/1. QUADRO NORMATIVO

/1.1 La Valutazione Ambientale Strategica

In sintesi la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita nel Manuale UE¹, come:

“Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte politiche, piani o iniziative nell’ambito di programmi ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale”.

In tal modo la tematica ambientale ha assunto un valore primario e un carattere di assoluta trasversalità nei diversi settori oggetto dei piani di sviluppo attuativi delle politiche comunitarie e con preciso intento di definire strategie settoriali e territoriali capaci di promuovere lo sviluppo sostenibile.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è quindi un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di piani e programmi destinati a costituire il quadro di riferimento di attività di progettazione puntuale. Essa, in particolare, risponde all’ esigenza, sempre più sentita tanto a livello europeo quanto a livello nazionale, di considerare, nella promozione di politiche, piani e programmi, anche i possibili impatti ambientali delle attività umane, con un approccio che non soltanto si preoccupi della salvaguardia ambientale ex post, ma soprattutto miri ad incidere ex ante sulle scelte economiche e sociali.

L’articolo 4 della Legge Regionale 16 Marzo 2005 N. 12, denominata “Legge per il governo del territorio”, definisce che *“Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare elevato livello di protezione ambientale, 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, provvedendo alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall’attuazione dei predetti piani e programmi”.*

La stessa direttiva Comunitaria stabilisce all’art 2 in cosa consiste la Valutazione Ambientale: *“..si intende 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”.*

Da questo si evince che il processo di VAS è ben diverso dalla Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti in quanto processo sistematico di valutazione. La VAS non è intesa infatti come strumento di aiuto alla decisione.

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 prevarichi sugli altri.

¹ Commissione Europea, DGXI Ambiente (1998), Manuale per la valutazione ambientale dei piani di sviluppo e dei programmi di Fondi Strutturali dell’Unione Europea

Altro punto saliente della VAS è la partecipazione, avente lo scopo di allargare il novero delle conoscenze utili e rende possibile la partecipazione dei soggetti interessati.

In sintesi il processo di VAS sarà teso ad assicurare che gli effetti derivanti da piani proposti:

- siano identificati;
- valutati;
- sottoposti alla partecipazione del pubblico;
- presi in considerazione dai decisori;
- monitorati durante la realizzazione del piano o programma.

/1.2 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

La norma di riferimento del PUMS è il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n. 397 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” (poi modificato con DM 396 del 28 agosto 2019).

Il decreto ha l’obiettivo di favorire l’applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale.

L’allegato 1 del Decreto summenzionato definisce che *“Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.*

7

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall’allegato «Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.”

In esso vengono definite le procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano della mobilità sostenibile, mentre l’Allegato 2 contiene le indicazioni inerenti agli obiettivi da perseguire e le strategie e le azioni da sviluppare.

/1.3 Il documento di Scoping

Il documento di scoping illustra le elaborazioni e i contenuti sviluppati nel processo dell’omonima fase.

La fase di scoping costituisce un momento preliminare all’effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente generati dal piano considerato.

Nel processo metodologico della Valutazione Ambientale Strategica si colloca immediatamente a valle della fase di orientamento iniziale.



Nel documento di scoping si individua un primo quadro metodologico procedurale, vengono effettuate le proposte per l'ambito di influenza del Piano e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

Queste ipotesi di lavoro vengono esplicate al fine di consentire da subito la partecipazione attiva da parte del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale.

Il contributo atteso è rappresentato dalle osservazioni, dai suggerimenti o dalle proposte di integrazioni della fase preliminare di elaborazione, con particolare riguardo ai dati ed agli indicatori utilizzati per descrivere lo stato del sistema ambientale, degli orientamenti e degli obiettivi generali indicati, delle metodologie di valutazione proposte.



/2. IL PERCORSO METODOLOGICO

/2.1 Lo schema

La Valutazione Ambientale del PGTU sarà articolata secondo il processo metodologico procedurale di seguito riportato, e coerente con quanto disposto dalla DGR VIII/6420, aggiornata dalla DGR IX-761 del 10/11/2010 (Allegato 1). Il processo sarà così articolato:

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0. 2 Incarico per la stesura del P/P 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 P/P	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1. 2 Definizione schema operativo P/P	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'autorità procedente 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 P/P	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, costruzione e selezione degli indicatori
		A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile
		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 P/P	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica	
	messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati invio Studio di incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS	
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
	Valutazione di incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	

PARERE MOTIVATO <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Fase 3 Adozione Approvazione <i>Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano</i>	3.1	ADOZIONE <ul style="list-style-type: none"> • P/P • Rapporto Ambientale • Dichiarazione di sintesi
	3.2	DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale
	3.3	RACCOLTA OSSERVAZIONI
	3.4	Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.
	PARERE MOTIVATO FINALE <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>	
	3.5	Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni. APPROVAZIONE <ul style="list-style-type: none"> • P/P • Rapporto Ambientale • Dichiarazione di sintesi finale
3.6	Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione	
Fase 4 Attuazione gestione	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

I vari momenti dei processi (costruzione del piano / procedura di Vas) sono scanditi allo scopo di garantire la trasparenza e la partecipazione, che sono gli obiettivi fondamentali di questo procedimento.

10

Sunto delle singole fasi:

/2.1.1. Fase 0 - Preparazione

La fase di preparazione prevede le procedure volte all'affidamento degli incarichi funzionali allo sviluppo del piano.

/2.1.2. Fase 1 – Orientamento

La fase di orientamento coincide con una serie di attività preliminari alla elaborazione del Rapporto Ambientale. La sintesi di tali attività si riassume nel documento di scoping attraverso il quale si concretizza il momento di confronto con i soggetti competenti in materia ambientale ed il pubblico.

Da questa fase in poi l'attuazione del confronto pubblico investe tutto il percorso di elaborazione del PUMS così come tutti i passaggi della procedura di VAS. L'importanza della fase di orientamento è evidenziata anche dalla necessità di creare un substrato conoscitivo affinché il confronto possa essere efficiente fin da subito.

La fase di orientamento si conclude con l'avvio del confronto tra tutti i soggetti coinvolti. Nella Conferenza di valutazione viene presentato il documento di scoping al fine sia di condividere lo schema operativo dell'elaborazione del PUMS che di interagire in modo diretto e funzionale con i soggetti competenti in materia ambientale ed il pubblico.

/2.1.3. Fase 2 – Elaborazione e redazione



Questa fase rappresenta il momento più delicato nello sviluppo del piano, in quanto gli elementi emersi nella fase di orientamenti devono essere elaborati al fine di delineare lo scenario di riferimento in cui inserire il PUMS ossia la stima dell'evoluzione temporale del contesto e delle variabili che lo descrivono.

In questa fase la VAS si intreccia allo sviluppo vero e proprio del PUMS, integrando gli obiettivi e le modalità operative per il loro raggiungimento, con le valutazioni degli impatti sulle componenti ambientali, la valutazione delle strategie e delle possibili alternative per la correzione degli impatti negativi.

Una prima azione da interpretare è l'analisi dello stato di fatto e la valutazione dello scenario zero (T0), ossia quello scenario che si avrebbe senza che azioni diverse da quelle già in atto vengano intraprese.

La fase di elaborazione e redazione si articola quindi attraverso l'analisi di coerenza esterna, la stima degli effetti ambientali attesi, la valutazione delle alternative di piano, l'analisi di coerenza interna, la progettazione del sistema di monitoraggio, per concludersi con la proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica parallelamente alla proposta di piano e il deposito delle stesse.

/2.1.4. Fase 3 – Adozione e Approvazione

Il piano e il Rapporto Ambientale elaborati nella fase precedente vengono messi a disposizione delle Autorità competente in materia Ambientale e del pubblico. Vengono quindi raccolte le osservazioni per permettere un'ampia condivisione dei documenti realizzati.

/2.1.5. Fase 4 - Attuazione e gestione

Ultima fase è quella di adozione e di gestione attraverso il monitoraggio degli impatti che la sua attivazione provocherà sull'ambiente. Durante questa fase prevista anche nel Rapporto Ambientale sono pianificate operazioni periodiche di controllo dell'attuazione del piano in modo da intervenire con azioni correttive nel caso in cui si manifestino effetti indesiderati.

/2.1.6. Soggetti del procedimento²

Il presente capitolo definisce i soggetti coinvolti nel processo di VAS, in linea con le definizioni della direttiva comunitaria ed i criteri di cui al 351/07, il tutto assunto con provvedimento deliberativo di giunta comunale n.75 del 26.02.2025.

SOGGETTI	DEFINIZIONI	RAPPRESENTANTI
Autorità procedente	Pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e di valutazione del piano	Dott. Paolo Borgotti , Comandante Dirigente dell'Area Sicurezza, Vigilanza e Demografici
Autorità competente per la VAS	Autorità con compiti di tutela e valorizzazione ambientale dotata di adeguato grado di autonomia e competenze in materia di tutela e	Geom. Danilo Castellini , Area Gestione del Territorio – servizi di Pianificazione Urbanistica

² I soggetti sopra indicati potranno essere integrati /perfezionati a discrezione dell'autorità procedente.

	valorizzazione ambientale sviluppo sostenibile.	
Estensore del Piano	Soggetto incaricato dalla PA proponente di elaborare la documentazione tecnica del PUMS	Redas Engineering SRL
Estensore del Rapporto Ambientale	Soggetto incaricato per lo sviluppo del processo di VAS	Studio Tecnico Castelli SRL
Soggetti Competenti in materia ambientale	Strutture pubbliche competenti in materia ambientale e della salute per livello istituzionale	<ul style="list-style-type: none"> - Regione Lombardia: D.G. Ambiente e Clima - A.R.P.A. - Azienda Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Lombardia - ATS Brianza - Enti gestori delle aree regionali protette: Consorzio del Parco Regionale delle Groane e Parco Locale di interesse sovra-comunale "GruBria" - Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Milano - Soprintendenza per i beni archeologici - Autorità di bacino distrettuale del fiume Po - Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO)
Enti territoriali competenti	Enti territorialmente interessati a vario titolo ai potenziali effetti derivanti dalle scelte del PUMS	<ul style="list-style-type: none"> - Regione Lombardia <ul style="list-style-type: none"> - Direzione Generale Territorio e Protezione civile - Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi Verdi - Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile - Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia – Segreteria regionale - ERSAF - Provincia di Monza e Brianza Settore Pianificazione Territoriale - Comuni contermini - Comando Regione Carabinieri Forestale Lombardia
Pubblico	Singoli cittadini e associazioni di categoria e di settore	<ul style="list-style-type: none"> - Singoli, che verranno informati tramite affissione dell'avviso - Associazioni e gruppi portatori di interessi generali sul territorio comunale che verranno informati tramite PEC e/o raccomandata / notifica - Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale - Associazioni culturali, sportive, sociali e di protezione civile nelle diverse articolazioni presenti sul territorio comunale - Associazioni di categoria imprenditoriale - Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale - Ente gestore del sistema fognario, Brianzacque - Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia - Gruppo TRENORD - ANAS spa Struttura territoriale Lombardia - CONCEDENTE: CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE – C.A.L. S.p.A. - CONCESSIONARIA: Autostrada Pedemontana Lombarda spa - CONTRAENTE GENERALE: PEDELOMBARDA NUOVA S.C.p.A.

		<ul style="list-style-type: none"> - Pim - Agenzia Innova21 per lo sviluppo sostenibile - WWF Groane - Camera di Commercio di Monza e Brianza - F.A.I. Monza e Brianza - Comitato per l’Ambiente - CAI Lombardia
--	--	---

/2.1.7. Confronto e partecipazione

Nell’esprimere l’esigenza di un approccio teso alla trasparenza ed alla condivisione delle scelte pianificatorie, il quadro normativo di riferimento, dal livello comunitario a quello regionale, evidenzia il duplice profilo rispetto al quale la formazione del piano e la sua contestuale valutazione ambientale sono chiamate a sviluppare il processo decisionale partecipato: da un lato la sfera dei confronti, dei contatti propedeutici e lo scambio di informazioni con gli Enti territoriali coinvolti e le autorità competenti in materia ambientale, configurabile propriamente come il livello della consultazione istituzionale, la quale assume come sede più specifica per le proprie attività la Conferenza di Valutazione; dall’altro, l’insieme delle azioni di comunicazione, informazione, raccolta di pareri, istanze ed opinioni attraverso cui è chiamato ad attuarsi in forma più generalizzata il coinvolgimento delle diverse componenti della cittadinanza e della popolazione (rappresentanze socio-economiche, portatori di interessi, organizzazioni non istituzionali, ecc.), e che può essere assunto come il livello della partecipazione del pubblico.

L’insieme dei due livelli di partecipazione, con le rispettive azioni ed iniziative (alcune differenziate, altre comuni), costituisce a sua volta il processo di partecipazione integrato nel piano che la stessa LR 12/2005 auspica venga posto in atto.

13

Il percorso di partecipazione pubblica potrà prevedere il coinvolgimento della cittadinanza e dei portatori di interessi attraverso le seguenti iniziative:

- incontri di carattere informativo generale;
- incontri di confronto diretto con i rappresentanti delle categorie economiche, socioculturali e ricreative;
- incontri di approfondimento specifico (focus groups) con le parti della cittadinanza più direttamente coinvolte da alcune tematiche chiave del nuovo strumento urbanistico.



/ 3. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Al fine di procedere alla valutazione degli obiettivi e degli orientamenti iniziali di piano, è necessario definire un set di criteri di sostenibilità ambientale attraverso i quali è possibile valutare il livello di sostenibilità delle scelte di piano sulle componenti ambientali.

Il riferimento più immediato per la scelta di tali criteri è il manuale redatto dall'Unione Europea che individua 10 criteri di sviluppo sostenibile:

ESEMPI DI SETTORI PRIORITARI PER I FONDI STRUTTURALI	DIECI CRITERI CHIAVE PER LA SOSTENIBILITÀ	DESCRIZIONE	PRINCIPALI ATTI LEGISLATIVI COMUNITARI IN MATERIA AMBIENTALE ³
Energia Trasporti Industria	<i>Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili</i>	L'impiego di risorse non rinnovabili, quali combustibili fossili, giacimenti di minerali e conglomerati riduce le riserve disponibili per le generazioni future. Un principio chiave dello sviluppo sostenibile afferma che tali risorse non rinnovabili debbono essere utilizzate con saggezza e con parsimonia, ad un ritmo che non limiti le opportunità delle generazioni future. Ciò vale anche per fattori insostituibili - geologici, ecologici o del paesaggio - che contribuiscono alla produttività, alla biodiversità, alle conoscenze scientifiche e alla cultura (cfr. comunque i criteri chiave nn. 4, 5 e 6).	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/156/CEE - rifiuti 91/689/CEE - rifiuti pericolosi
Energia Agricoltura Silvicoltura Turismo Risorse idriche Ambiente Trasporti Industria	<i>Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione</i>	Per quanto riguarda l'impiego di risorse rinnovabili nelle attività di produzione primarie, quali la silvicoltura, la pesca e l'agricoltura, ciascun sistema è in grado di sostenere un carico massimo oltre il quale la risorsa si inizia a degradare. Quando si utilizza l'atmosfera, i fiumi e gli estuari come "depositi" di rifiuti, li si tratta anch'essi alla stregua di risorse rinnovabili, in quanto ci si affida alla loro capacità spontanea di autorigenerazione. Se si approfitta eccessivamente di tale capacità, si ha un degrado a lungo termine della risorsa. L'obiettivo deve pertanto consistere nell'impiego delle risorse rinnovabili allo stesso ritmo (o possibilmente ad un ritmo inferiore) a quello della loro capacità di rigenerazione spontanea, in modo da conservare o anche aumentare le riserve di tali risorse per le generazioni future.	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/676/CEE - nitrati 91/156/CEE - rifiuti 91/689/CEE - rifiuti pericolosi 92/43/CEE - habitat e specie 79/409/CEE - uccelli
Industria Energia Agricoltura Risorse idriche Ambiente	<i>Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti</i>	In molte situazioni, è possibile utilizzare sostanze meno pericolose dal punto di vista ambientale, ed evitare o ridurre la produzione di rifiuti, e in particolare dei rifiuti pericolosi. Un approccio sostenibile consisterà nell'impiegare i fattori produttivi meno pericolosi dal punto di vista ambientale e nel ridurre al minimo la produzione di rifiuti adottando sistemi efficaci di progettazione di	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/156/CEE - rifiuti 91/689/CEE - rifiuti pericolosi 96/61/CE - Prevenzione e

³ direttive del Consiglio

		processi, gestione dei rifiuti e controllo dell'inquinamento.	riduzione integrate dell'inquinamento
Ambiente Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Trasporti Industria Energia Turismo Risorse culturali	<i>Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi</i>	In questo caso, il principio fondamentale consiste nel conservare e migliorare le riserve e le qualità delle risorse del patrimonio naturale, a vantaggio delle generazioni presenti e future. Queste risorse naturali comprendono la flora e la fauna, le caratteristiche geologiche e geomorfologiche, le bellezze e le opportunità ricreative naturali. Il patrimonio naturale pertanto comprende la configurazione geografica, gli habitat, la fauna e la flora e il paesaggio, la combinazione e le interrelazioni tra tali fattori e la fruibilità di tali risorse. Vi sono anche stretti legami con il patrimonio culturale.	92/43/CEE - habitat e specie 79/409/CEE - uccelli selvatici 85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/676/CEE - nitrati
Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Ambiente Industria Turismo Risorse culturali	<i>Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche</i>	Il suolo e le acque sono risorse naturali rinnovabili essenziali per la salute e la ricchezza dell'umanità, e che possono essere seriamente minacciate a causa di attività estrattive, dell'erosione o dell'inquinamento. Il principio chiave consiste pertanto nel proteggere la quantità e qualità delle risorse esistenti e nel migliorare quelle che sono già degradate	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/676/CEE - nitrati 91/156/CEE - rifiuti 91/689/CEE - rifiuti pericolosi 91/271/CEE - acque reflue urbane
Turismo Ambiente Industria Trasporti Risorse culturali	<i>Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali</i>	Le risorse storiche e culturali sono risorse limitate che, una volta distrutte o danneggiate, non possono essere sostituite. In quanto risorse non rinnovabili, i principi dello sviluppo sostenibile richiedono che siano conservati gli elementi, i siti o le zone rare rappresentativi di un particolare periodo o tipologia, o che contribuiscono in modo particolare alle tradizioni e alla cultura di una data area. Si può trattare, tra l'altro, di edifici di valore storico e culturale, di altre strutture o monumenti di ogni epoca, di reperti archeologici nel sottosuolo, di architettura di esterni (paesaggi, parchi e giardini) e di strutture che contribuiscono alla vita culturale di una comunità (teatri, ecc.). Gli stili di vita, i costumi e dialetti costituiscono anch'essi una risorsa storica e culturale che è opportuno conservare.	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA
Ambiente (urbano) Industria Turismo Trasporti Energia Risorse idriche Risorse culturali	<i>Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale</i>	Nel contesto del presente dibattito, la qualità di un ambiente locale può essere definita dalla qualità dell'aria, dal rumore ambiente, dalla gradevolezza visiva e generale. La qualità dell'ambiente locale è importantissima per le aree residenziali e per i luoghi destinati ad attività ricreative o di lavoro. La qualità dell'ambiente locale può cambiare rapidamente a seguito di cambiamenti del traffico, delle attività industriali, di attività edilizie o estrattive, della costruzione di nuovi edifici e infrastrutture e da aumenti generali del livello di attività, ad esempio da parte di visitatori. È inoltre possibile migliorare	85/337/CEE (97/11/CE) - VIA 91/156/CEE - rifiuti 91/689/CEE - rifiuti pericolosi 91/271/CEE - acque reflue urbane 96/61/CE - Prevenzione e

		<p>sostanzialmente un ambiente locale degradato con l'introduzione di nuovi sviluppi.</p> <p>Cfr. anche il criterio n. 3 relativo alla riduzione dell'impiego e del rilascio di sostanze inquinanti.</p>	<p>riduzione integrate dell'inquinamento</p>
<p>Trasporti Energia Industria</p>	<p><i>Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo - cfr. glossario).</i></p>	<p>Una delle principali forze trainanti dell'emergere di uno sviluppo sostenibile è consistita nei dati che dimostrano l'esistenza di problemi globali e regionali causati dalle emissioni nell'atmosfera. Le connessioni tra emissioni derivanti dalla combustione, piogge acide e acidificazione dei suoli e delle acque, come pure tra clorofluocarburi (CFC), distruzione dello strato di ozono ed effetti sulla salute umana sono stati individuati negli anni Settanta e nei primi anni Ottanta. Successivamente è stato individuato il nesso tra anidride carbonica e altri gas di serra e cambiamenti climatici. Si tratta di impatti a lungo termine e pervasivi, che costituiscono una grave minaccia per le generazioni future.</p>	<p>85/337/CEE (97/11/CE) - VIA</p> <p>96/61/CE - Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento</p>
<p>Ricerca Ambiente Turismo Risorse culturali</p>	<p><i>Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale</i></p>	<p>Il coinvolgimento di tutte le istanze economiche ai fini di conseguire uno sviluppo sostenibile è un elemento fondamentale dei principi istituiti a Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992). La consapevolezza dei problemi e delle opzioni disponibili è d'importanza decisiva: l'informazione, l'istruzione e la formazione in materia di gestione ambientale costituiscono elementi fondamentali ai fini di uno sviluppo sostenibile. Lì si può realizzare con la diffusione dei risultati della ricerca, l'integrazione dei programmi ambientali nella formazione professionale, nelle scuole, nell'istruzione superiore e per gli adulti, e tramite lo sviluppo di reti nell'ambito di settori e raggruppamenti economici. È importante anche l'accesso alle informazioni sull'ambiente a partire dalle abitazioni e nei luoghi ricreativi.</p>	
<p>Tutti</p>	<p><i>Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile</i></p>	<p>La dichiarazione di Rio (Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo, 1992) afferma che il coinvolgimento del pubblico e delle parti interessate nelle decisioni relative agli interessi comuni è un cardine dello sviluppo sostenibile. Il principale meccanismo a tal fine è la pubblica consultazione in fase di controllo dello sviluppo, e in particolare il coinvolgimento di terzi nella valutazione ambientale. Oltre a ciò, lo sviluppo sostenibile prevede un più ampio coinvolgimento del pubblico nella formulazione e messa in opera delle proposte di sviluppo, di modo che possa emergere un maggiore senso di appartenenza e di condivisione delle responsabilità.</p>	<p>85/337/CEE (97/11/CE) - VIA</p> <p>96/61/CE - Prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento</p>

/3.1 Criteri specifici di sostenibilità

Come riportato all'interno del manuale stesso, tali criteri possono essere contestualizzati alle specificità amministrative e territoriali della realtà locale in cui si opera e alle tipologie di strumento di pianificazione.

A questo proposito si è deciso di ricalibrare tali criteri in direzione di una maggiore pertinenza rispetto ai contenuti che dovrà assumere il nuovo piano.

I criteri di sostenibilità così determinati saranno:

1. Tutela della qualità del suolo
2. Contenimento del consumo di suolo
3. Migliorare la qualità del paesaggio urbano
4. Contenimento emissioni in atmosfera
5. Contenimento inquinamento acustico
6. Miglioramento della viabilità e degli spostamenti
7. Maggiore efficienza energetica
8. Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale
9. Salvaguardia della salute e del benessere dei cittadini

Un utile riferimento per la valutazione è la sequenza DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatto, Risposte) dove:

- Determinante (*Driving force*): attività generatrice di fattori di impatto ambientale;
- Pressione (*Pressure*): fattore di impatto ambientale (ad esempio emissione di rumore);
- Stato (*State*): Stato di qualità di una componente ambientale sensibile al fattore di impatto esaminato (ad esempio stato di benessere della popolazione sottoposta ad un dato livello di rumore di fondo);
- Impatto (*Impact*): cambiamento dello stato di qualità della componente ambientale;
- Risposta (*Response*): contrazione del piano volta a contrastare le pressioni ambientali, in modo da riportare l'impatto entro soglie d'ammissibilità o, più in generale, in modo da conseguire le condizioni di sostenibilità (ad esempio realizzazione di barriere acustiche atte a riportare il clima acustico entro determinate soglie)

A questa sequenza è opportuno aggiungere la considerazione di due ulteriori elementi costituiti da:

- Prestazione (*Performance*) della risposta: data dal rapporto tra efficacia ambientale e costi della risposta, dove l'efficacia ambientale è data dall'impatto ambientale della risposta ed è valutata con l'indicatore di impatto, e il costo è dato dal costo economico della risposta valutato in unità monetarie;
- Traguardo (*target*) della risposta: obiettivo di efficacia della risposta espresso in termini quantitativi e fissato da una determinata scadenza temporale.



La quantificazione di ciascun elemento della sequenza avviene tramite appropriati indicatori. La valutazione dell'efficacia ambientale delle risposte di piano comporta la stima della variazione dell'indicatore di impatto, da cui dipende lo stato della qualità delle componenti ambientali⁴.

Gli indicatori utilizzati saranno di due tipi:

- **Indicatori assoluti:** restituiscono livelli assoluti delle variabili individuate come significative;
- **Indicatori relativi:** costituiti da rapporti tra indicatori assoluti.

L'indicatore può essere quindi rappresentato generalmente come una funzione:

$$y = f(x)$$

Dove le x sono variabili indipendenti che devono essere monitorate per calcolare le variazioni di impatto (y).

/3.2 Il percorso della VAS

Il percorso di Vas utilizzato può essere così schematizzato:

1. Valutazione della qualità ambientale dello stato di fatto;
2. Definizione della mappa dei vincoli di tutela ambientale;
3. Individuazione di scenari di piano;
4. Previsione degli impatti di ciascun scenario di piano;
5. Simulazione di interventi di mitigazione e compensazione;
6. Confronto e scelta dell'alternativa ottimale.

18

Successivamente alle fasi sopra elencate si passerà alla fase di monitoraggio e di reporting che seguirà tutta la durata di vita del piano.

/3.2.1. Valutazione della qualità ambientale dello stato di fatto

La conoscenza dello stato dell'ambiente nello scenario zero (T_0) costituisce il primo passo su cui fondare le scelte di piano. In questa prima fase si andranno a stabilire gli indicatori che dovranno rimanere gli stessi anche nelle fasi di monitoraggio in modo da mantenere la confrontabilità dei dati nel tempo.

/3.2.2. Definizione della mappa dei vincoli di tutela ambientale

La valutazione ambientale dello stato di fatto ci permette anche di individuare la mappa dei vincoli intesi come:

- Vincoli relativi alla tutela dei beni ambientali intangibili;
- Vincoli per la prevenzione di danni da impatto e da rischio ambientale.

Ciascuna alternativa che non rispetti tali vincoli si colloca al di fuori del campo delle soluzioni ambientalmente sostenibili. Tali vincoli possono derivare da piani sovraordinati al PGT o dai SIC e dalle ZPS.

⁴ Carlo Socco (2005): Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica dei PRGC.

/3.2.3. Individuazione di scenari di piano

Questa fase si concretizza nell'individuazione degli scenari di piano alternativi e delle azioni necessarie da introdurre per attuarli. I vari scenari verranno quindi sottoposti ad un'analisi di coerenza interna ed esterna sia in senso orizzontale che verticale.

/3.2.4. Previsione degli impatti di ciascuno scenario di piano

Questa operazione si configura come prosecuzione della prima fase di valutazione dello stato di fatto, in quanto lo scenario di piano ora valutato si configura come una variazione dello stock di indicatori determinati in quella fase.

/3.2.5. Simulazione di interventi di mitigazione e compensazione

Tale operazione consiste in:

- Identificazione degli interventi di mitigazione e compensazione;
- Ricalcolo degli indicatori;
- Bilancio di impatto tramite il confronto tra scenario alternativo con la compensazione e scenario iniziale;
- Eventuale incremento delle misure previste nel caso in cui quelle previste non siano sufficienti.

/3.2.6. Confronto e scelta dell'alternativa ottimale

Il criterio della sostenibilità ambientale è esprimibile attraverso un sistema funzioni obiettivo concernenti obiettivi diversi e il più delle volte in conflitto tra di loro.

19

Tuttavia le alternative da porre a confronto devono tutte rispettare il requisito di accettabilità degli impatti ambientali residui, ma una volta accertato il rispetto di queste condizioni ci si ritrova a dover confrontare alternative a gradi diversi di ottimizzazione con riferimento alle diverse componenti ambientali. La soluzione a questo problema richiede il ricorso a tecniche del confronto multicriteria andando a determinare una struttura di ponderazione a supporto della decisione.

/3.2.7. Monitoraggio

Con l'approvazione del piano si passa alla fase di monitoraggio del piano. Il monitoraggio dello stato dell'ambiente e delle azioni di piano si concretizzerà in rapporti di monitoraggio e valutazioni periodiche.



/ 4. QUADRO PROGRAMMATICO SOVRAORDINATO

Vengono di seguito analizzati i principali Piani e Programmi a scala Regionale e Provinciale, e i tematismi che essi affrontano, in riferimento al territorio Comunale oggetto di valutazione.

/4.1 PTR – Piano Territoriale Regionale

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia. Si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità ed opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, oppure con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFER). L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato e dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 650 del 26 novembre 2024 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 14 dicembre 2024), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS).

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Gli strumenti di pianificazione, devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

20

Il Piano si compone delle seguenti sezioni:

- Il PTR della Lombardia: presentazione, che illustra la natura, la struttura e gli effetti del Piano
- Documento di Piano, che contiene gli obiettivi e le strategie di sviluppo per la Lombardia
- Piano Paesaggistico, che contiene la disciplina paesaggistica della Lombardia
- Strumenti Operativi, che individua strumenti, criteri e linee guida per perseguire gli obiettivi proposti
- Sezioni Tematiche, che contiene l'Atlante di Lombardia e approfondimenti su temi specifici
- Valutazione Ambientale, che contiene il Rapporto Ambientale e altri elaborati prodotti nel percorso di Valutazione Ambientale del Piano

Il PTR definisce tre macro-obiettivi per la sostenibilità:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia;
- riequilibrare il territorio lombardo;
- proteggere e valorizzare le risorse della regione.

Il PTR suddivide la Regione Lombardia in ambiti territoriali diversi che, pur non rigidamente perimetrati, consentono di individuare sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno. Essi sono la chiave territoriale di lettura comune quando si discute delle potenzialità e debolezze del territorio, quando si propongono misure per cogliere le opportunità o allontanare le minacce che emergono per il suo sviluppo; sono la geografia condivisa con cui la Regione si propone nel contesto sovra regionale ed europeo.



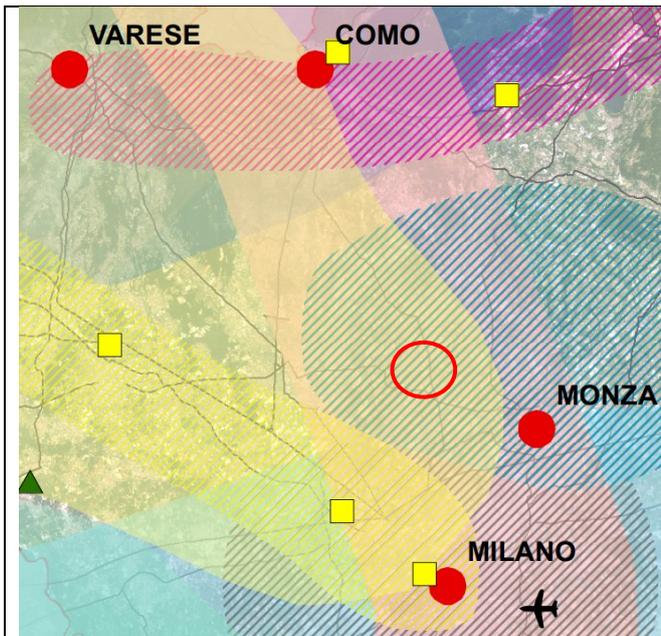


Figura 1 - PTR (Tav.01) Polarità e poli di sviluppo regionale

POLARITÀ E POLI DI SVILUPPO REGIONALE

Polarità Emergenti

■ Sistema Fiera - Malpensa

Polarità storiche

▨ Brianza

Il Comune in oggetto si trova all'interno del Corridoio XXIV – Genova-Rotterdam, della polarità emergente del Sistema Fiera – Malpensa e della polarità storica Brianza.

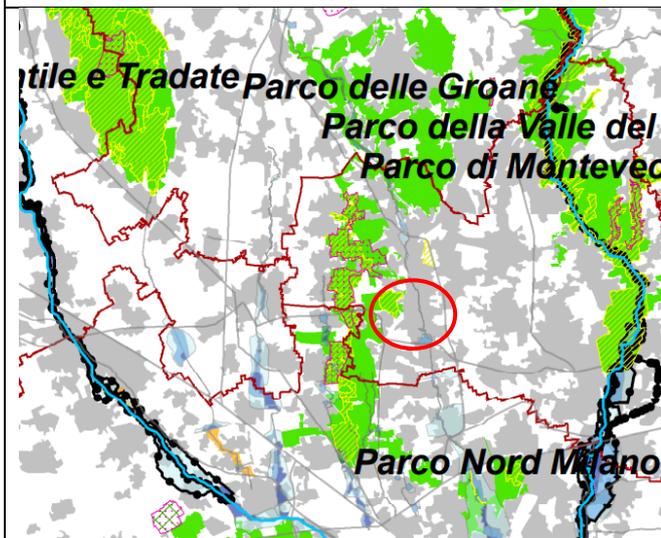


Figura 2 - PTR (Tav.02) Zone di preservazione e salvaguardia ambientale

ZONE DI PRESERVAZIONE E SALVAGUARDIA AMBIENTALE

Rete Natura 2000

▨ Siti di importanza comunitaria (ZSC e SIC)

▨ Parchi Naturali

■ Parchi Regionali

Il Comune di Bovisio Masciago è interessato, nella porzione occidentale del territorio, dalla presenza del Parco delle Groane.

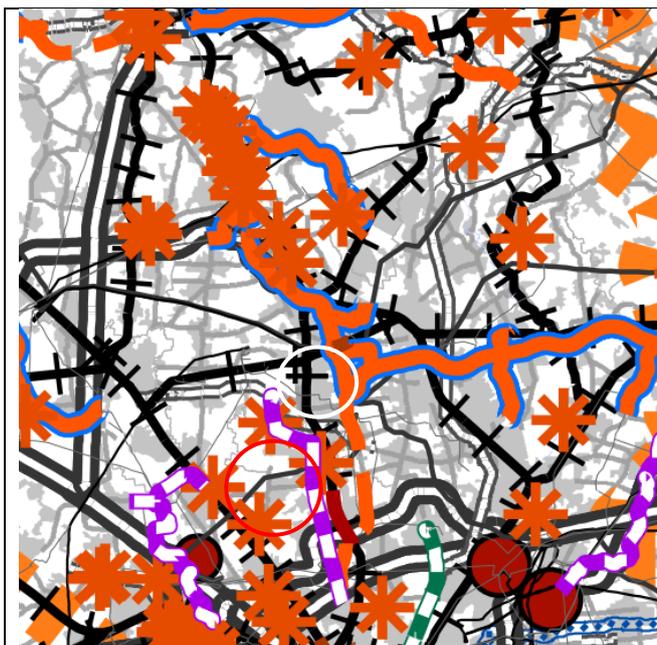


Figura 3 - PTR (Tav.03) Infrastrutture prioritarie per la Lombardia

INFRASTRUTTURE PRIORITARIE PER LA LOMBARDIA

-  Infrastrutture viarie - in progetto
-  Rete metrotranviaria/sistema di trasporto pubblico in progetto
-  Viabilità autostradale esistente
-  Viabilità principale esistente
-  Viabilità secondaria esistente
-  Ferrovie esistenti

Nei pressi del territorio comunale si osservano delle infrastrutture viarie in progetto. A sud si rileva la presenza di rete metrotranviaria/sistema di trasporto pubblico in progetto.

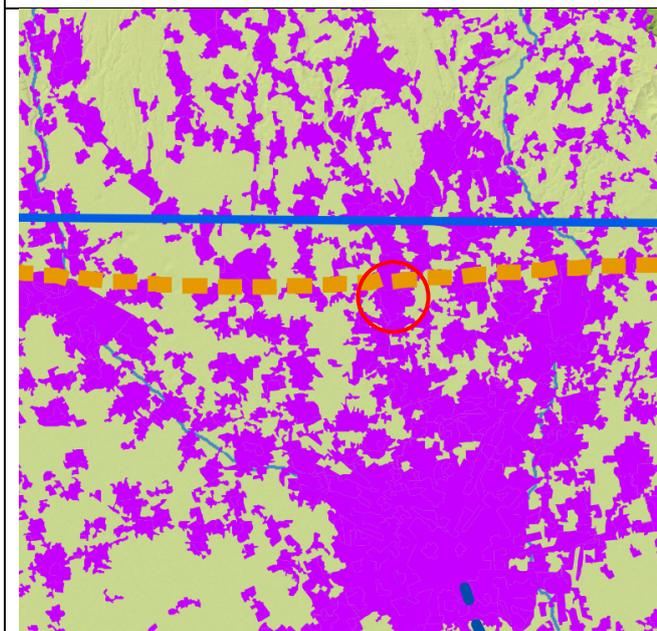


Figura 4 - PTR (Tav.04) I sistemi territoriali del PTR

I SISTEMI TERRITORIALI DEL PTR

-  Sistema territoriale Pedemontano
-  Sistema territoriale Metropolitan
-  Settore ovest
-  Settore est
-  Sistema territoriale della Pianura Irrigua

Il Comune di Bovisio Masciago è ricompreso all'interno di diversi sistemi territoriali:

- Sistema territoriale Metropolitan – settore ovest
- Sistema territoriale della Pianura Irrigua
- Sistema territoriale Pedemontano (confinante)

/ 4.1.1. L'integrazione 2019 del PTR di Regione Lombardia

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è l'elemento fondamentale, individuato dalla Legge per il governo del territorio, di indirizzo della programmazione di settore per Regione Lombardia e di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale di Comuni e Province.

A fronte delle nuove esigenze di governo del territorio emerse negli ultimi anni, Regione Lombardia ha dato avvio ad un percorso di revisione del PTR, da sviluppare attraverso il più ampio e costruttivo confronto con tutti i soggetti interessati.

A seguito dell'approvazione della legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato" sono stati sviluppati prioritariamente, nell'ambito della revisione complessiva del PTR, i contenuti relativi all'Integrazione del PTR ai sensi della l.r. n. 31 del 2014.

L'Integrazione del **Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della l.r. n. 31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo**, elaborata in collaborazione con le Province, la Città metropolitana di Milano, alcuni Comuni rappresentativi e di concerto con i principali stakeholder, è stata approvata dal Consiglio regionale con delibera n. 411 del 19 dicembre 2018. Ha acquistato **efficacia il 13 marzo 2019**, con la pubblicazione sul BURL n. 11, Serie Avvisi e concorsi, dell'avviso di approvazione (comunicato regionale n. 23 del 20 febbraio 2019). I PGT e relative varianti adottati successivamente al 13 marzo 2019 devono risultare coerenti con criteri e gli indirizzi individuati dal PTR per contenere il consumo di suolo.



/4.2 PPR – Piano Paesaggistico Regionale

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

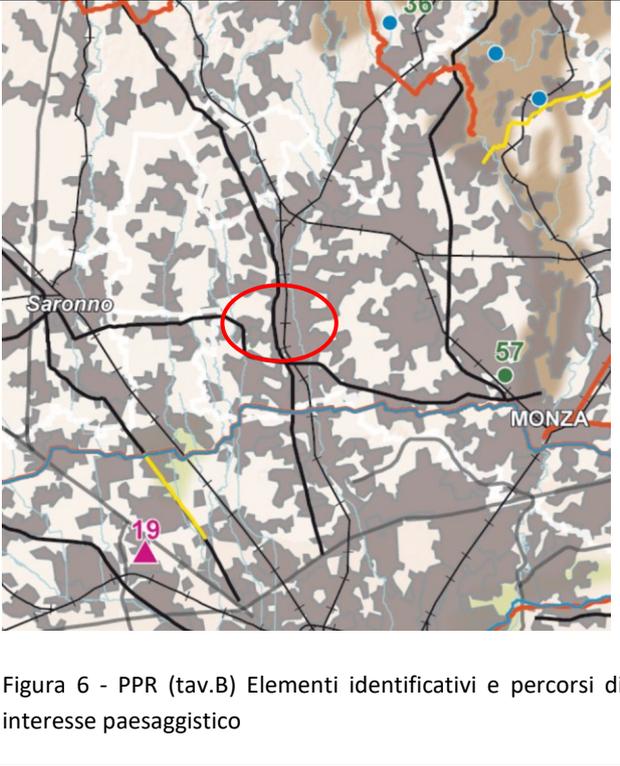
Il Piano Paesaggistico Regionale diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Le indicazioni regionali di tutela dei paesaggi di Lombardia, nel quadro del PTR, consolidano e rafforzano le scelte già operate dal PTPR pre-vigente in merito all'attenzione paesaggistica estesa a tutto il territorio e all'integrazione delle politiche per il paesaggio negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, ricercando nuove correlazioni anche con altre pianificazioni di settore, in particolare con quelle di difesa del suolo, ambientali e infrastrutturali.

Le misure di indirizzo e prescrittività paesaggistica si sviluppano in stretta e reciproca relazione con le priorità del PTR al fine di salvaguardare e valorizzare gli ambiti e i sistemi di maggiore rilevanza regionale: laghi, fiumi, navigli, rete irrigua e di bonifica, montagna, centri e nuclei storici, geositi, siti UNESCO, percorsi e luoghi di valore panoramico e di fruizione del paesaggio.

L'approccio integrato e dinamico al paesaggio si coniuga con l'attenta lettura dei processi di trasformazione dello stesso e l'individuazione di strumenti operativi e progettuali per la riqualificazione paesaggistica e il contenimento dei fenomeni di degrado, anche tramite la costruzione della rete verde.



	<p>AMBITI GEOGRAFICI E UNITÀ TIPOLOGICHE DI PAESAGGIO</p> <ul style="list-style-type: none"> Fascia alta pianura  Paesaggi delle valli fluviali escavate  Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta <p>Il territorio è ricompreso nelle Unità tipologiche di Paesaggio denominate <i>Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta</i>.</p>
<p>Figura 5 - PPR (tav.A) Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio</p>	<p>ELEMENTI IDENTIFICATIVI E PERCORSI DI INTERESSE PAESAGGISTICO</p> <ul style="list-style-type: none">   Idrografia superficiale <p>La cartografia di piano riporta la presenza di un elemento del reticolo idrografico superficiale (fiume Seveso).</p>
	
<p>Figura 6 - PPR (tav.B) Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico</p>	



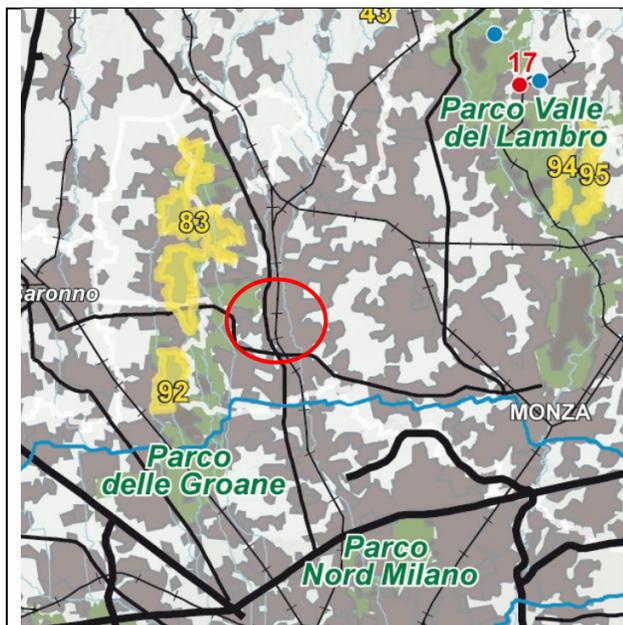


Figura 7 - Estratto tavola C PPR "Tutele paesaggistiche"

ISTITUZIONI PER LA TUTELA DELLA NATURA

PARCHI REGIONALI

-  Parchi regionali istituiti con ptcp vigente
-  SIC - Siti di importanza comunitaria

Il territorio comunale è caratterizzato, nella porzione occidentale, dalla presenza di un parco regionale (Parco delle Groane).



Figura 8 - PPR (tav D) "Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale"

QUADRO DI RIFERIMENTO DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA REGIONALE

-  Parchi regionali istituiti

La cartografia di Piano riporta la presenza del Parco delle Groane.

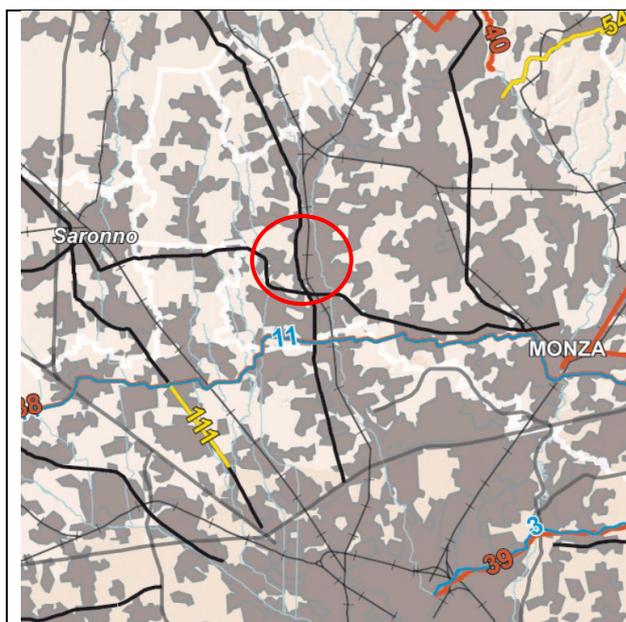


Figura 9 - PPR (tav E) "Viabilità di rilevanza paesaggistica"

VIABILITA' DI RILEVANZA PAESAGGISTICA

 Tracciati guida paesaggistici - [art. 26, comma 10]

 Infrastrutture idrografiche artificiali della pianura

Il territorio di Bovisio Masciago non è attraversato da viabilità di rilevanza paesaggistica; si rileva tuttavia a sud la presenza del tracciato Alzaia del Canale Villoresi (n. 38).

38 - Alzaia del Canale Villoresi

Il Canale Villoresi, realizzato sul finire del XIX secolo, ebbe per scopo l'irrigazione di un'ampia fascia dell'alta pianura milanese. Collegando da ovest a est il Ticino con l'Adda permise di porre a coltura terreni da sempre afflitti dalla scarsità di acque superficiali. Oggi il canale percorre l'hinterland milanese in un denso paesaggio di residenze, complessi industriali e terziari, strade e altre infrastrutture. Pochi i lembi di campagna rimasti, per lo più tutelati come aree verdi attrezzate. L'itinerario del Villoresi realizza pertanto un utile corridoio 'verde' di collegamento fra queste aree protette e, in generale, fra i grandi parchi fluviali del Ticino e dell'Adda.

Punto di partenza: Tornavento

Punto di arrivo: Gropello d'Adda

Lunghezza o tempo complessivi: 70 km

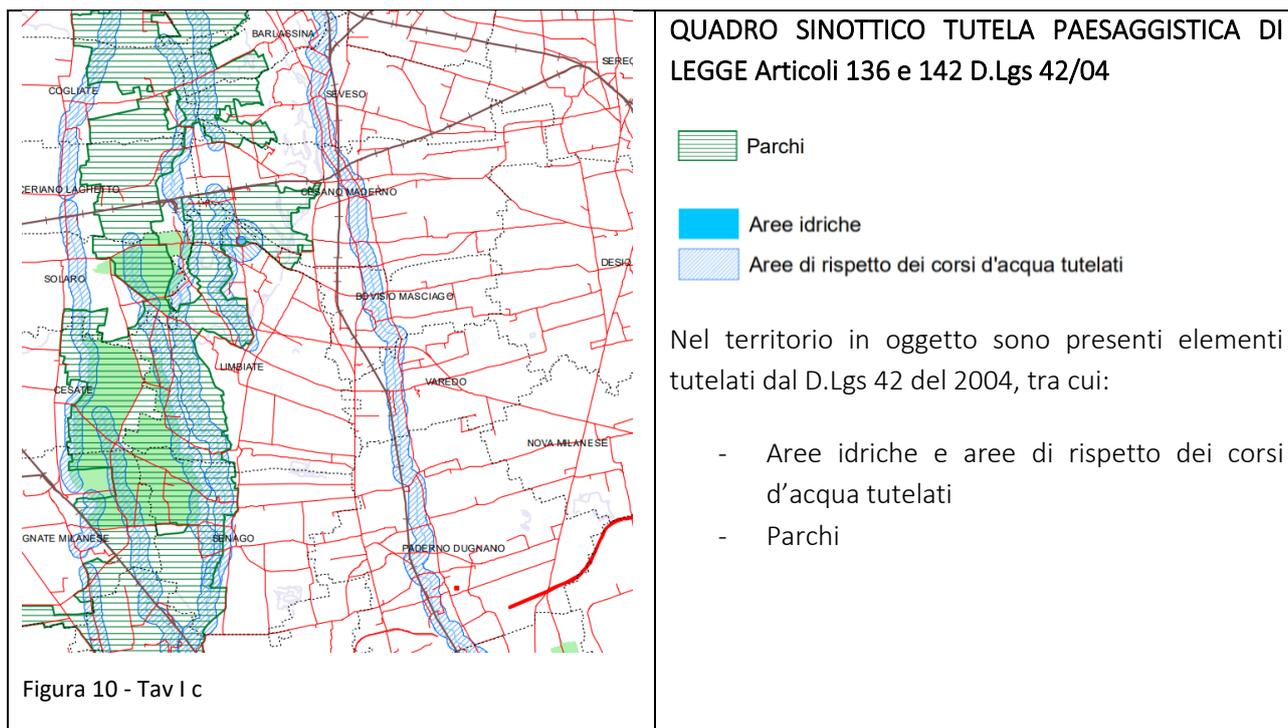
Tipologie di fruitori: pedoni, ciclisti.

Tipologia del percorso: alzaia canale

Capoluoghi di provincia interessati dal percorso: Monza

Province attraversate: Milano, Varese, Monza.

Tipologie di paesaggio lungo l'itinerario: paesaggio della pianura asciutta, paesaggio di valle fluviale escavata.



Si riporta di seguito l'articolo 142 del D.Lgs 42/2004

Art. 142. Aree tutelate per legge

(articolo così sostituito dall'art. 12 del d.lgs. n. 157 del 2006, poi modificato dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi
- **c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;**
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- **f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;**
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018);
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;
- l) i vulcani;
- m) le zone di interesse archeologico.

/4.3 PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Monza e Brianza

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione territoriale generale e di coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza.

Il PTCP definisce gli obiettivi e gli indirizzi di governo del territorio per gli aspetti di rilevanza provinciale e sovracomunale, in relazione ai temi individuati dalle norme e dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali.

I contenuti del PTCP assumono efficacia paesaggistico-ambientale, attuano le indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e sono parte integrante del Piano del Paesaggio Lombardo.

In coerenza con il quadro definito dagli Accordi internazionali sull'ambiente, il PTCP, improntato al principio dell'uso sostenibile dei suoli e dell'equità territoriale, ha tra i suoi obiettivi fondativi la tutela delle risorse non rinnovabili e il contrasto ai cambiamenti climatici e assegna grande rilievo strategico alla qualità del territorio, allo sviluppo insediativo sostenibile, alla rigenerazione urbana e territoriale.

Il PTCP di Monza e Brianza è stato approvato il 10 luglio 2013 (Deliberazione Consiliare n.16/2013) 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, approvata con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 31 del 12/11/2018 (Burl-Sac n.1 del 2 gennaio 2019) e la variante del PTCP per l'adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014, approvata con deliberazione del Consiglio Provinciale n.4 del 15 febbraio 2022 (Burl-Sac n.14 del 6 aprile 2022).

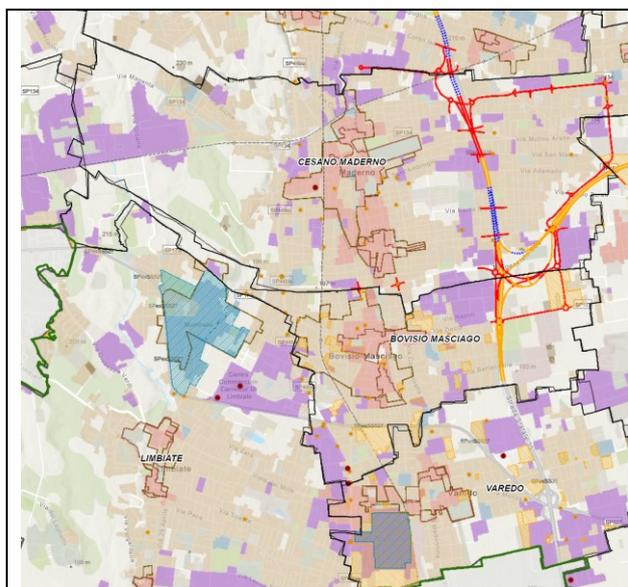
Con Decreto Deliberativo Presidenziale n. 116 del 27 agosto 2024, è stato dato avvio al procedimento di variante del Ptcp per revisioni delle norme, aggiornamenti e adempimenti e al contestuale procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS).

Gli obiettivi generali che il PTCP sviluppa e approfondisce sono:

- Migliorare la competitività e l'attrattività del territorio, la qualità e sostenibilità degli insediamenti per attività economiche-produttive, sviluppare in maniera equilibrata e razionale il commercio;
- Contenere il consumo di suolo;
- Razionalizzare gli insediamenti produttivi;
- Promuovere la mobilità sostenibile attraverso il supporto alla domanda;
- Migliorare la corrispondenza tra domanda e offerta nel mercato residenziale;
- Rafforzare la dotazione di infrastrutture viarie per rispondere alla crescente domanda di mobilità;
- Potenziare il trasporto pubblico per favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili;
- Limitare il consumo di suolo; promuovere la conservazione degli spazi liberi dall'edificato e creare di una continuità fra gli stessi attraverso il disegno di corridoi verdi;
- Conservare i 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;



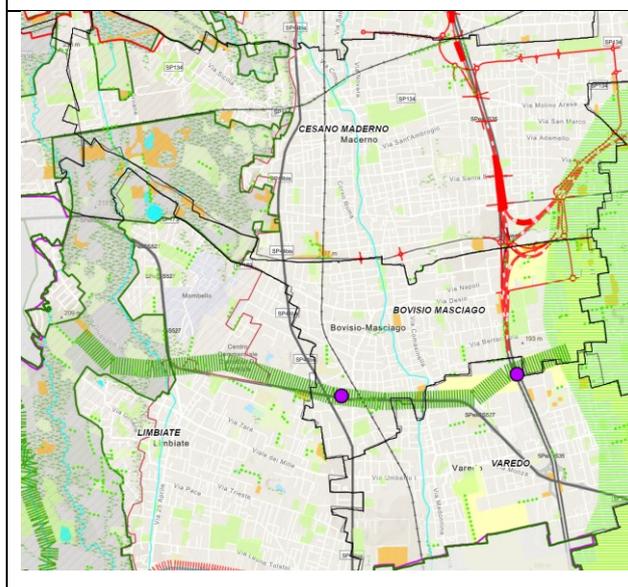
- promuovere la conoscenza dei valori paesaggistici del territorio e della loro fruizione da parte dei cittadini;
- Promuovere la qualità progettuale, con particolare riguardo agli interventi di recupero e trasformazione in ambiti di segnalata sensibilità in rapporto alla presenza di elementi e sistemi costitutivi del patrimonio paesaggistico/ambientale;
- Individuare e salvaguardare ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio, con particolare riferimento alla mobilità ecocompatibile e al rapporto percettivo con il contesto;
- Valorizzare i servizi ecosistemici e sostegno alla rigenerazione territoriale e alla riqualificazione dei suoli;
- Conservare il territorio rurale e valorizzare il patrimonio esistente;
- Prevenzione, mitigazione e informazione relativamente al rischio di esondazione e di instabilità dei suoli;
- Riqualificazione, tutela e valorizzazione delle risorse idriche;
- Valorizzare i caratteri geomorfologici;
- Contenere situazioni di degrado ambientale.



Caratteristiche del sistema insediativo e interventi di trasformazione urbana di rilevanza sovracomunale



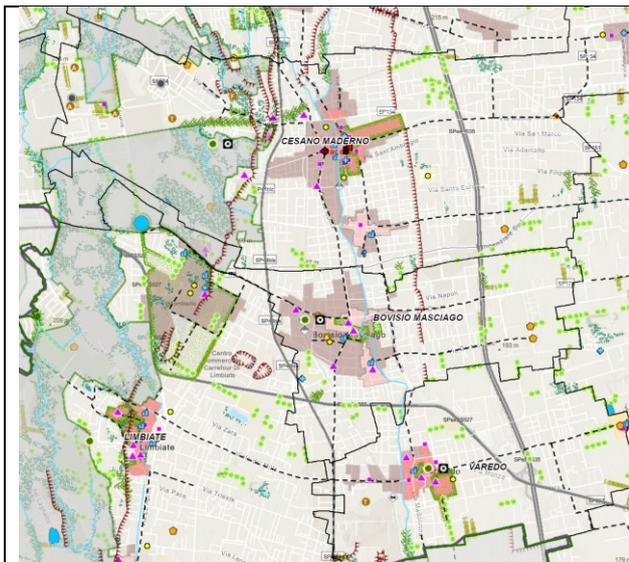
All'interno del territorio comunale sono identificate alcune aree interessate da progetti infrastrutturali (Pedemontana).



Elementi di caratterizzazione ecologica del territorio



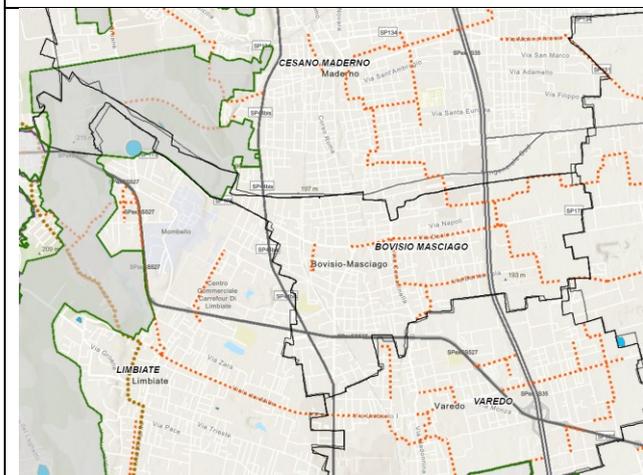
A sud del territorio comunale è presente una linea di continuità ecologica con direzione est-ovest, mentre ad est è segnalato un corridoio regionale primario a bassa o moderata antropizzazione.



Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica

- Nuclei storici
- Comparti urbani al 1930
- Parco storico, giardino **art. 16**

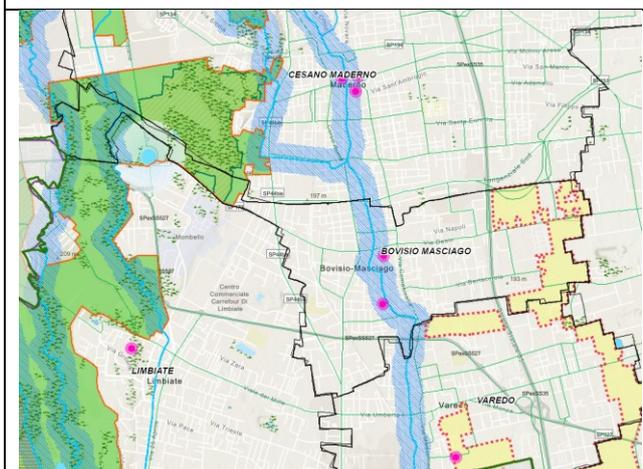
Nel cuore del centro cittadino si rilevano dei parchi e giardini storici.



Rete della mobilità dolce

- Percorsi ciclopedonali

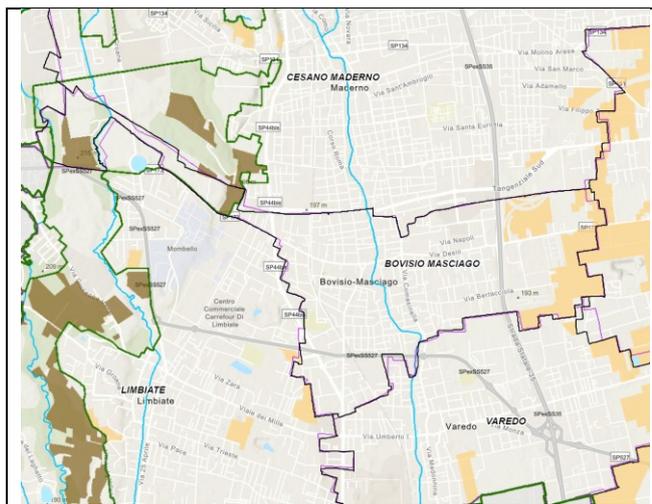
Il comune di Bovisio Masciago risulta attraversato da una discreta rete ciclopedonale.



Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico-ambientali

- beni di interesse storico-architettonico
DLgs. 42/04 artt. 10 e 116; già L. 1089/39
- 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)
- Parchi Locali di Interesse Sovracomunale riconosciuti (PLIS)
(L.86/83)

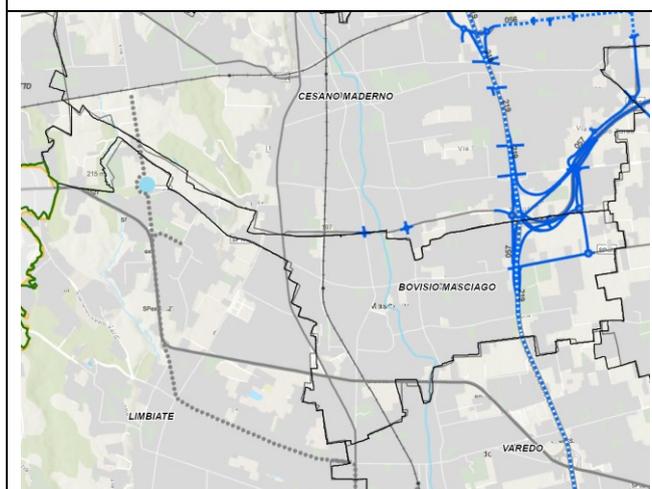
Ad ovest del territorio comunale è presente un parco regionale (Groane), mentre ad est un PLIS (GruBria). In zona centrale si rileva il fiume Seveso con rispettiva fascia di rispetto. Sono presenti inoltre due beni di interesse storico-architettonico.



Ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico

- Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico **art.6**
- Aree Agricole interne ai Parchi Regionali (da PTC Vigenti)

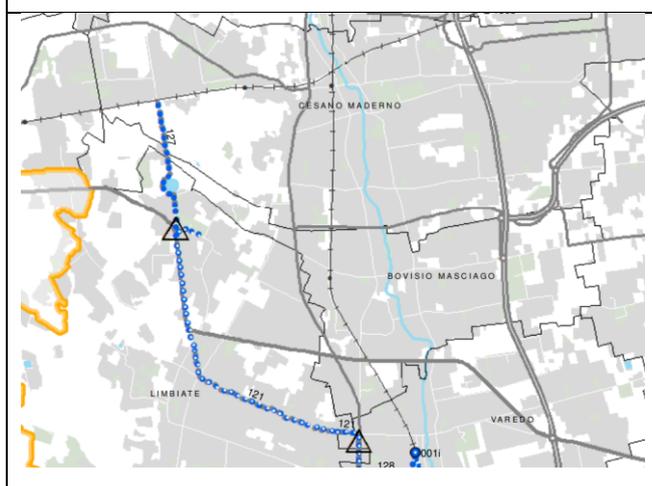
Si rilevano degli ambiti agricoli di interesse strategico nella porzione orientale del territorio comunale.



Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico

- Interventi di competenza di altri Enti**
- Nuovo tracciato *
- Riqualficazione e/o potenziamento *

Si prevedono interventi di potenziamento della exSS35 (intervento n. 102) e opere connesse del Sistema viabilistico pedemontano (n. 219 e n. 57).

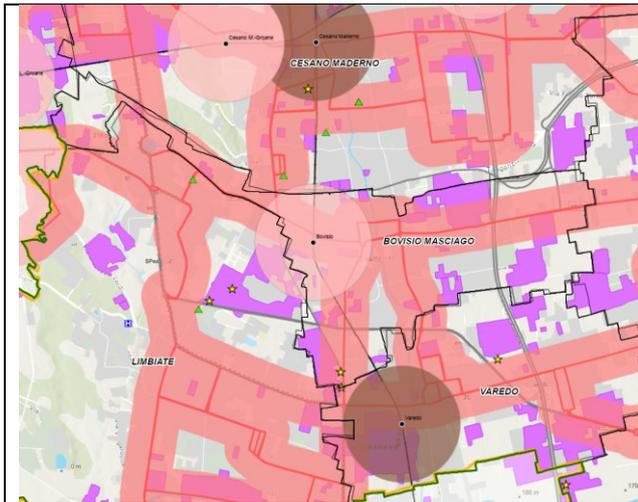


Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico

- Stadio di progettazione/concertazione meno avanzato**
- Nuovo tracciato*

Il territorio comunale viene attraversato, nella porzione ovest, dall'intervento di prolungamento della metrotranvia Milano-Limbiate fino alla linea ferroviaria S9.

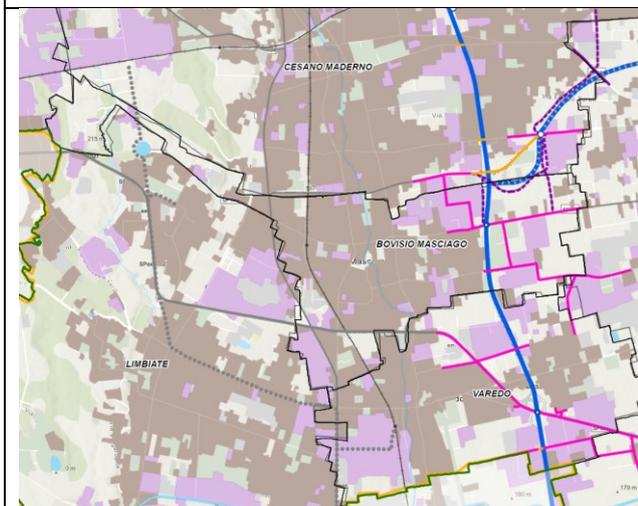




Ambiti di accessibilità sostenibile

-  **Ambiti di accessibilità delle stazioni del servizio di trasporto pubblico su ferro art. 39**
-  **Altre stazioni**
-  **Ambiti di accessibilità del servizio di trasporto pubblico su gomma**
-  **Viabilità urbana ed extraurbana percorsa dalle linee del trasporto pubblico su gomma (situazione aggiornata a febbraio 2011)**

Si individuano le aree di accesso del trasporto pubblico su gomma e su ferro.



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

-  **Viabilità ad elevata compatibilità di traffico operativo art. 43**
-  **Strade a elevata compatibilità di traffico operativo già classificate nella rete di stato di fatto ***
-  **Strade a elevata compatibilità di traffico operativo di nuova realizzazione la cui classificazione viene introdotta per lo scenario infrastrutturale futuro ***
-  **Viabilità di grande comunicazione**
-  **Viabilità di grande comunicazione esistente e relativi svincoli**

In questo estratto vengono individuate e classificate le principali strade del territorio comunale.

/4.4 Mobilità e reti

/4.4.1. 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, approvato da Regione Lombardia con d.c.r. n. 1245 il 20 settembre 2016.

In particolare, il documento orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell'offerta e l'efficienza della spesa, per una Lombardia "connessa col mondo", competitiva e accessibile.

Con il supporto di modelli di previsione specifici sono stati stimati i **benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020**:

- ridurre la congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati;
- migliorare i servizi del trasporto collettivo;
- incrementare l'offerta di trasporto intermodale;
- contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente;
- favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE.

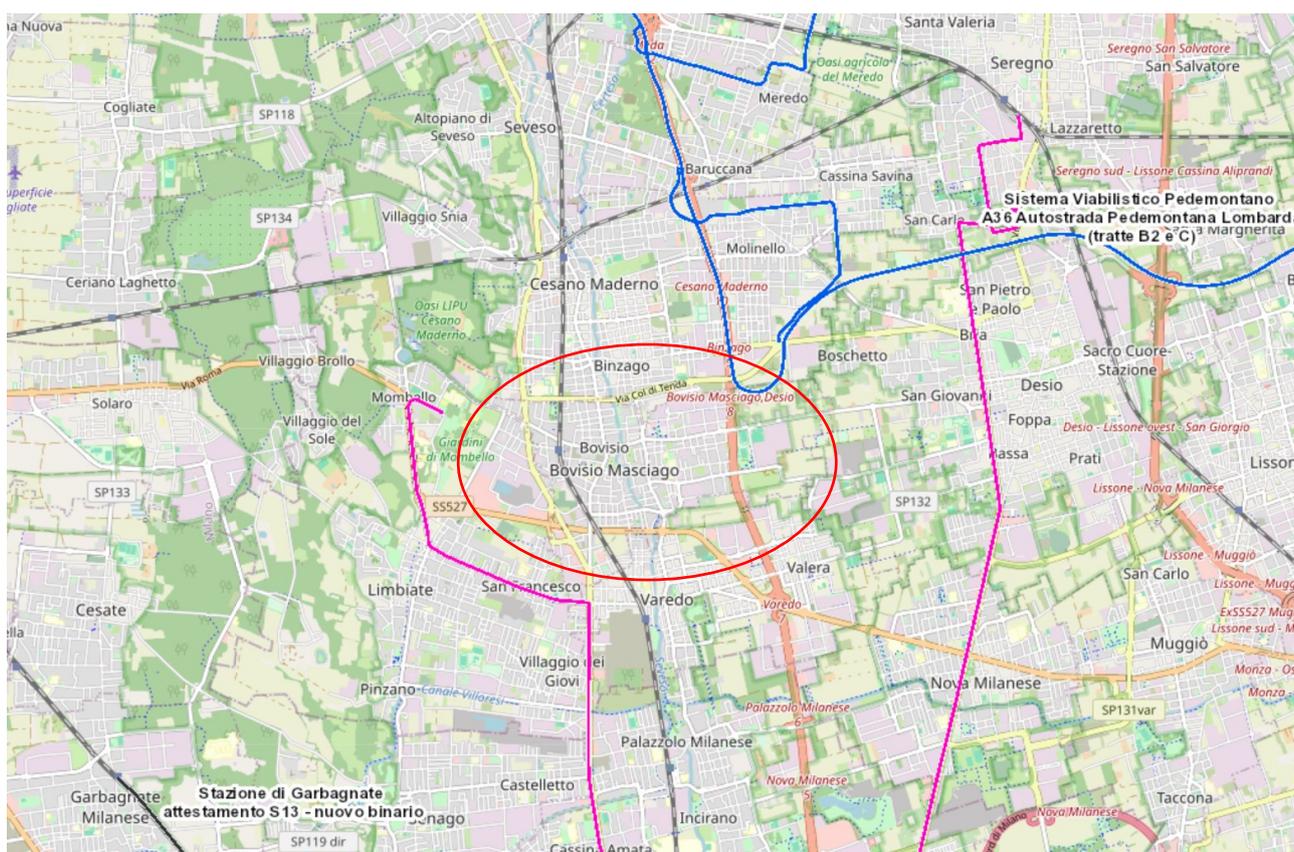


Figura 11 - Infrastrutture programmate in Lombardia – Geoportale della Lombardia

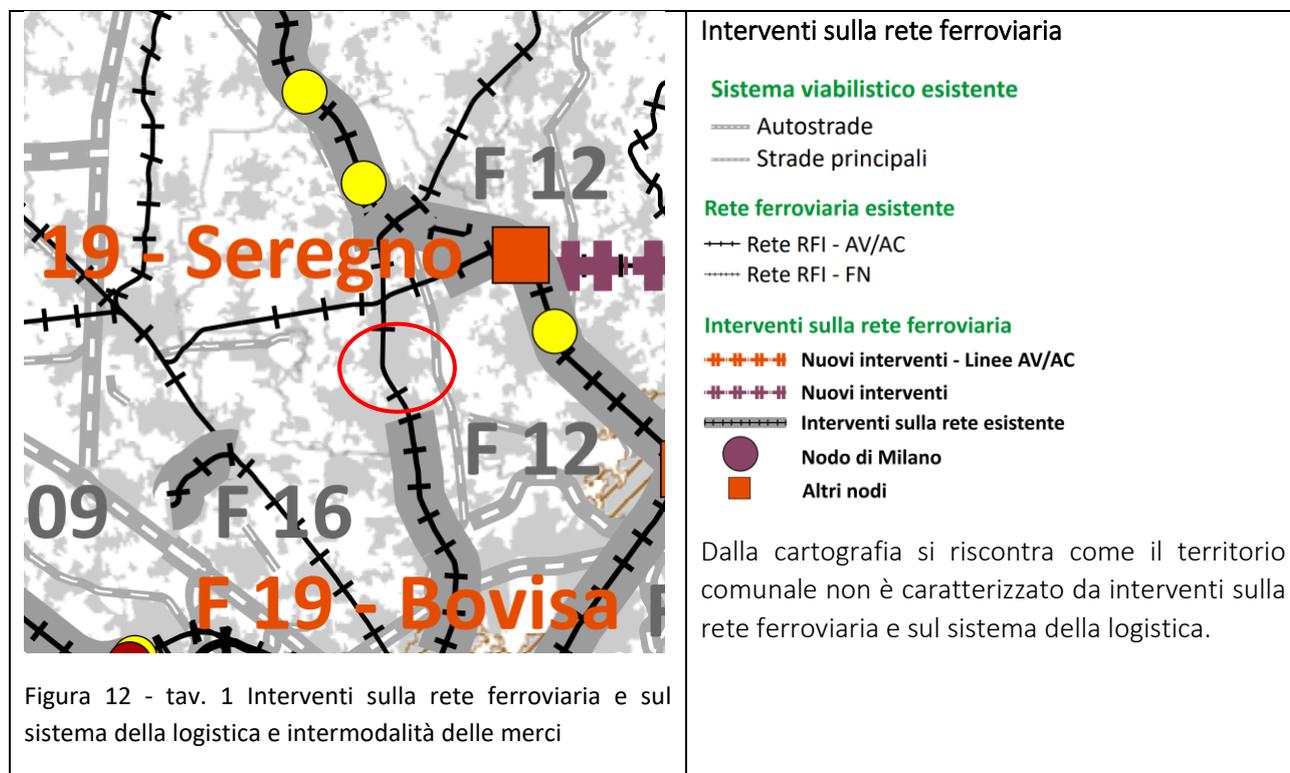
In comune di Bovisio Masciago è previsto un intervento programmato sulla rete stradale (Sistema Viabilistico Pedemontano - A36 Autostrada Pedemontana Lombarda - tratte B2 e C). A sud-ovest, nel comune di Limbiate, si riscontra invece un intervento metrotranviario programmato (Metrotranvia Milano-Limbiate).

In data 25 novembre 2019 è resa disponibile la relazione di monitoraggio intermedio del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) predisposta in coerenza con quanto contenuto nella Parte 3 "Attuazione e Monitoraggio del Programma" del medesimo PRMT.

La relazione contribuisce a:

- aggiornare lo scenario di riferimento del PRMT;
- descrivere lo stato di attuazione del Programma;
- aggiornare la valutazione degli effetti del Programma e verifica il grado di raggiungimento degli obiettivi;
- verificare ed aggiornare le previsioni in merito alla possibilità del Programma di raggiungere gli obiettivi alla luce dei cambiamenti dello scenario di riferimento e dello stato di attuazione del Programma;
- fornire indicazioni per le successive fasi di attuazione, anche rispetto a un possibile riorientamento dei contenuti del Programma;

Seguono estratti delle tavole allegate al PRMT:



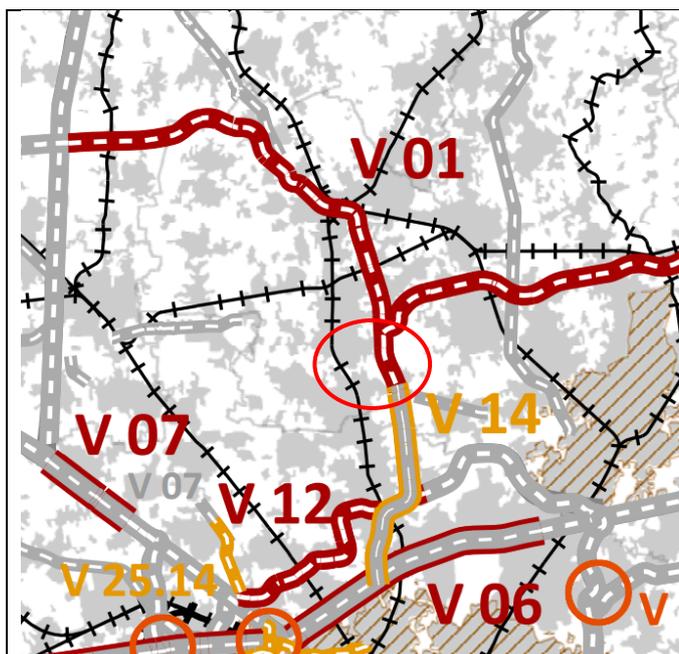


Figura 13 - Tav. 3 Interventi sulla rete viaria

Interventi sulla rete viaria

Interventi sul sistema viabilistico

- Nuove autostrade nazionali
- Interventi su strade principali esistenti

All'interno della cartografia sono segnalati interventi di nuove autostrade nazionali (V1) e su strade principali esistenti (V14).

V1. Completamento Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana)

Oltre alle già completate tratte autostradali:

- primo Lotto della Tangenziale di Varese con sviluppo di 4,9 km;
- primo Lotto della Tangenziale di Como con sviluppo di 3 km;
- Tratta A da Cassano Magnano (A8) a Lomazzo (A9), lunga 14,3 km, a due corsie per senso di marcia;

il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo comprende anche altre tratte necessarie per il collegamento tra la A8 la A4 e che rappresentano l'asse principale dell'opera:

- Tratta B1 (completata): lunga 7,5 km, a due corsie per senso di marcia sino a Lentate sul Seveso (ex SS35);
- Tratta B2: lunga 9,5 km, a due corsie per senso di marcia sino a Meda; poi tre corsie sino a Cesano Maderno;
- Tratta C: lunga 16,6 km, da Cesano Maderno alla A51 (Tangenziale est) a Vimercate (a tre corsie per senso di marcia);
- Tratta D: lunga 16,8 km, a due corsie per senso di marcia, da Vimercate alla A4 (Brembate).

Il sistema si lega pertanto a rete con l'A4 MI-VE, la Tangenziale Est di Milano, la Valassina (SS36), la Milano - Meda (ex SS35), le autostrade A9 e A8. Oltre all'opera autostradale è prevista la realizzazione di opere connesse per circa 58 km (oltre a 9,5 km di viabilità locale).

Il Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo ricomprende altresì i secondi Lotti delle Tangenziali di Varese e Como, quest'ultimo ricompreso nell'ambito dell'autostrada regionale Varese-Como-Lecco.

Sono inoltre previste significative opere di compensazione ambientale, quali, in particolare la Greenway (sistema ciclopedonale di 90 km collegante il Parco dell'Olona e il Parco del Lambro attraverso Parchi regionali e PLIS).

Riferimenti programmatori: Legge Obiettivo, AdP Sistema Viabilistico Pedemontano, PTR VIA: procedura nazionale conclusa

V14. Terza corsia Milano - Meda

L'intervento si colloca nel comparto territoriale del nord-Milano, tra lo svincolo della A4 e l'innesto della futura Pedemontana, interessando i Comuni di Bovisio Masciago, Varedo, Nova Milanese, Paderno Dugnano e Cormano. L'intervento infrastrutturale consiste in un adeguamento della sezione stradale principale alla tipologia A - autostrada urbana a tre corsie per senso di marcia nella tratta Bovisio Masciago - A52, un adeguamento della tratta A52 - A4 con sezione a due corsie per senso di marcia, tipologia A, una più efficiente organizzazione degli svincoli di connessione con la rete di livello inferiore e la realizzazione di un sistema di complanari alla ex S.S. n. 35 per i traffici locali.

Riferimenti programmatori: PTR
VIA: procedura nazionale



Figura 14 - tav. 4 Percorsi ciclabili regionali

Percorsi ciclabili regionali

- 5 — Via dei Pellegrini  
- 6 — Villoresi
- 14 — Greenway Pedemontana

Come si evince dalla cartografia, il comune di Bovisio Masciago è attraversato da un percorso ciclabile regionale: n. 14 Greenway Pedemontana. Nei pressi del territorio comunale si individuano poi altri due percorsi ciclabili: n. 5 Via dei Pellegrini e n. 6 Villoresi.

/ 4.4.2. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero.

Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale, mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza"; propone una segnaletica unica per i ciclisti; definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

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



Figura 15 - PRMC – Rete ciclabile regionale

Il Comune di Bovisio Masciago è interessato dal Percorso Ciclabile di Interesse Regionale PCIR 14 “Greenway Pedemontana”.

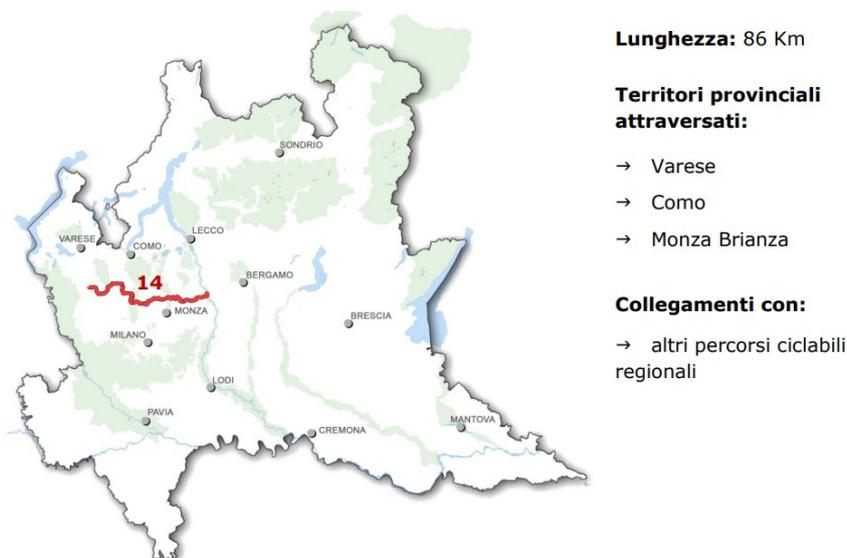


Figura 16 – Percorso completo n. 14



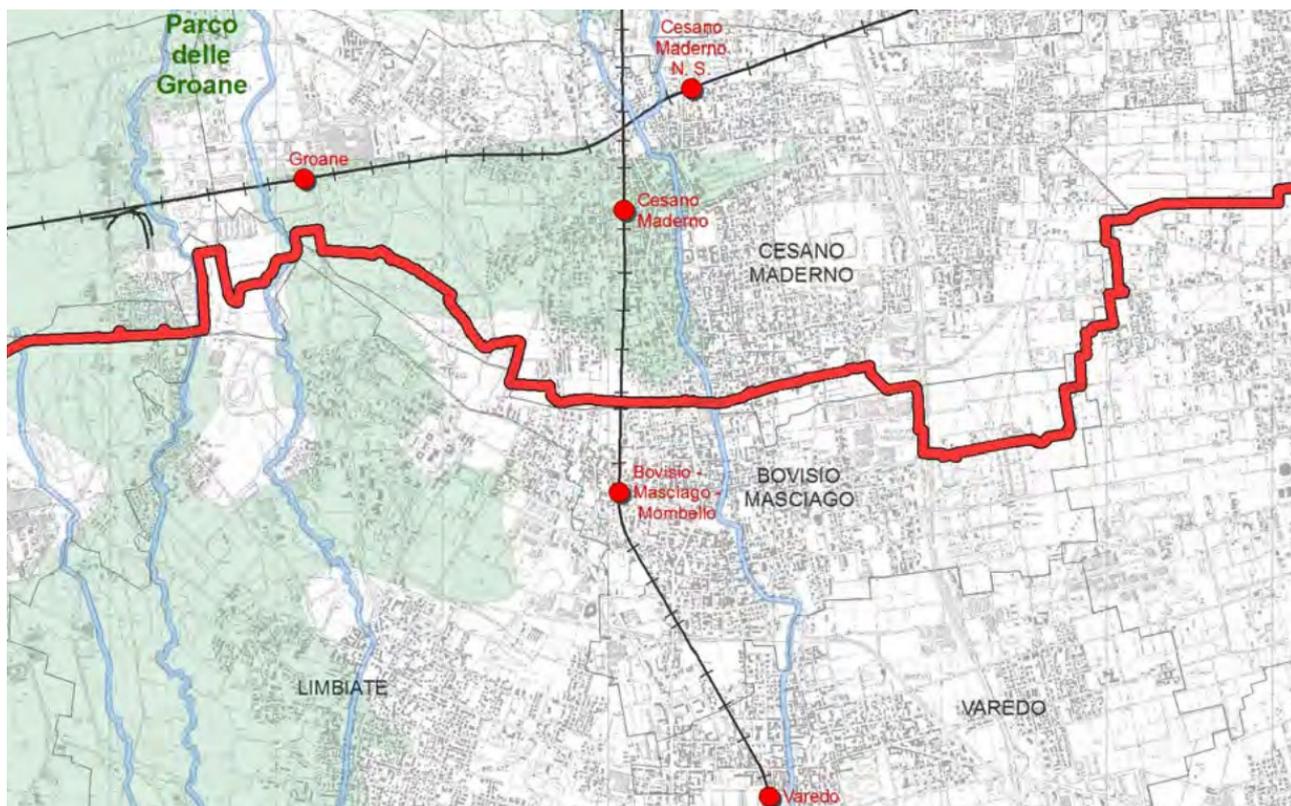


Figura 17 – Estratto del percorso n. 14 “Greenway Pedemontana” all’interno del territorio comunale

Il percorso ciclabile di interesse regionale “Greenway Pedemontana” seguirà, quasi interamente, il percorso dell’omonima infrastruttura in fase di realizzazione da parte della Società Autostrada Pedemontana S.p.A., e si configura quale una delle opere previste a compensazione ambientale dell’infrastruttura stradale.

Il percorso, qui considerato, ha avvio in località Fagnano Olona (VA) dove si collega con il percorso ciclabile di interesse regionale PCIR 16 “Olona” che, a nord (Castiglione Olona), incontra il PCIR 02 “Pedemontana Alpina” e, più a sud, il PCIR 06 “Villoresi”.

La Greenway attraversa il Varesotto e il basso Comasco, sovrapponendosi ai percorsi ciclabili esistenti del Parco del Lura e del Parco delle Groane, e qui il percorso coincide con il PCIR 05 “Via dei Pellegrini”. Più avanti, nel tratto compreso tra Cesano Maderno (MB) e Macherio (MB), il percorso ciclabile è previsto in più stretta connessione con l’autostrada, costituendo la spina centrale di un parco urbano lineare di congiunzione con gli spazi aperti residuali di Cesano Maderno, Seregno, Desio, Lissone e Biassono.

A Biassono l’itinerario incontra il percorso ciclabile di interesse regionale 15 “Lambro, Abbazie ed Expo” e, per l’attraversamento del fiume Lambro, verrà utilizzato un ponte esistente.

Da qui il tracciato si stacca dall’autostrada per arrivare ai margini del centro storico di Arcore, prosegue ancora verso est attraversando la piana agricola fra Velasca e Oreno (Vimercate) scavalcando con un nuovo ponte la Tangenziale est A51(a sud dell’area ex IBM). Da qui attraversa il vimercatese fino a raggiungere il fiume Adda, dove incontra il PCIR 03 “Adda” a Cornate d’Adda e dove attraversa il fiume in prossimità della Centrale Esterle, mediante un ponte ciclopedonale che verrà costruito tra Cornate d’Adda e Suisio.

Come per il tratto iniziale, da Cassano Magnago a Fagnano Olona, anche quello finale da Cornate d’Adda ad Osio Sotto, non è stato considerato di interesse regionale in coerenza con i criteri assunti per l’individuazione dei percorsi. I percorsi di interesse regionale, infatti, non hanno tratti “tronchi” ma trovano continuità in altri percorsi regionali o in quelli delle regioni confinanti, in coerenza con la finalità di definire una rete.

/ 4.4.3. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della provincia di Monza e Brianza

Il PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile 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.

Con il PUMS si vogliono potenziare azioni sostenibili finalizzate, non solo a migliorare il sistema della mobilità, ma anche alla contrazione di emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, alla riduzione delle emissioni acustiche, al contenimento dei consumi (fabbisogno energetico), anche con l'obiettivo di un incremento della qualità della vita dei cittadini e un miglioramento della qualità dei contesti urbani. Ciò è possibile impegnandosi per perseguire la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale e l'aumento della sicurezza (con particolare riguardo all'utenza debole) e per adeguare gli standard del territorio della Brianza ai livelli della città europee, per alcuni versi più sicure, attrattive e competitive.

Già dal 2013 la Provincia di Monza e Brianza ha iniziato a dotarsi di strumenti pianificatori in tema di mobilità sostenibile, approvando, con DGP n. 108 del 25.09.2013, il progetto Moving Better – Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS), che affronta il tema della mobilità in tutte le sue componenti, intrecciandone criticità e potenzialità, individuando obiettivi e soluzioni, avviando un processo sinergico tra pubblico e privato per promuovere modalità di trasporto e forme innovative di mobilità in una direzione eco-sostenibile, con orizzonte temporale al 2022.

Sempre in ottica di sostenibilità, con DDP n. 33 del 17.04.2018 (e sottoscrizione in forma pubblica in data 22.06.2018) la Provincia di Monza e Brianza, assieme alla Provincia di Lecco e a 22 Amministrazioni comunali (di cui 8 facenti parte della Provincia di Monza e Brianza stessa), hanno stipulato un "Protocollo di intesa per la promozione della mobilità dolce-ecosostenibile e l'avvio di azioni sperimentali".

40

Il PUMS della provincia di Monza e Brianza è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 4 luglio 2023.

Gli intenti generali del PUMS consistono in:

- riqualificazione delle stazioni ferroviarie e rafforzamento dell'intermodalità;
- estensione del servizio pubblico di forza anche con sistemi innovativi;
- adeguamento dell'offerta di autolinee alla domanda effettiva e sviluppo di sistemi complementari al TPL;
- riqualificazione della rete stradale e politiche di regolamentazione del traffico per ridurre la congestione;
- ricucitura ed estensione della rete ciclabile;
- diffusione di nuovi servizi di mobilità sostenibile;
- governo consapevole degli spostamenti;
- regolamentazione dei sistemi di distribuzione urbana delle merci;
- sinergie con il PTCP



/ 4.4.4. Trasporto Pubblico Locale

La Città Metropolitana di Milano esplica numerose funzioni in materia di trasporti in attuazione della L. R. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti" e del D. Lgs. 422/1997 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4 della L. 15 marzo 1997, n.59" tra cui:

- la programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi interurbani di trasporto pubblico locale; dei servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale transfrontalieri;
- l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- l'approvazione del sistema tariffario integrato per i servizi di propria competenza, nonché la determinazione delle tariffe
- la stipulazione dei contratti di servizio, l'erogazione dei corrispettivi e l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempienze agli obblighi contrattuali;
- lo svolgimento delle verifiche ai sensi del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 ai fini della sicurezza e regolarità dell'esercizio dei servizi di trasporto di propria competenza;
- l'individuazione dei criteri per il posizionamento sul territorio delle paline e pensiline delle fermate per i servizi di propria competenza;
- lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile ed innovative e dei servizi di mobilità, anche di soggetti privati, da integrare con i servizi di trasporto pubblico.

Le suddette funzioni, al fine di assicurarne l'esercizio unitario sono esercitate in forma associata con altri enti locali, nell'ambito delle agenzie per il trasporto pubblico locale.

Le **Agenzie per il Trasporto Pubblico Locale** sono enti pubblici non economici, dotate di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, istituite con Legge Regionale 4 aprile 2012, n.6 "Disciplina del settore dei trasporti".

L'art.7 identifica sei bacini territoriali funzionali all'integrazione ed alla razionalizzazione dei servizi e all'ottimizzazione delle reti ed orari.



- a) Bergamo;
- b) Brescia;
- c) Como, Lecco e Varese;
- d) Cremona e Mantova;
- e) Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;
- f) Sondrio.

L' **Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia** viene costituita con Decreto n. 402 del 27.04.2016 dell'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità di

Regione Lombardia, a seguito dell'approvazione dello Statuto da parte di tutti gli organi competenti degli Enti partecipanti, con la funzione di organizzare in modo associato le funzioni degli enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi di trasporto pubblico locale.

I programmi di bacino provvedono alla realizzazione di un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di garantire adeguati servizi a tutela dell'utenza pendolare. Lo scopo è l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze; la qualità e l'efficienza dei servizi, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, così sarà possibile sviluppare modelli di integrazione tariffaria coerenti con gli indirizzi regionali.

L'attuazione dei programmi di bacino avverrà previa consultazione delle Conferenze locali del trasporto pubblico locale.

Programma dei servizi di bacino

Il 10 gennaio 2019, l'Assemblea ha approvato il nuovo Programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.

Il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale è il principale strumento di programmazione delle reti e dei servizi di competenza.

Il Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia comprende 438 comuni, con una popolazione di 4,9 milioni di abitanti, su una superficie di 5.729 kmq, con estreme differenze al suo interno. Ad oggi, sono attivi sul territorio 20 contratti di servizio, con 8 diverse aziende di trasporto pubblico, a cui si aggiungono i 23 contratti relativi ai servizi urbani di Comuni non capoluogo, per un totale di circa 130 milioni di vetture*km reali.

42

Il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale è lo strumento introdotto dalla L.R. 6/2012 per la definizione della rete e dell'offerta dei servizi di Bacino, allo scopo di realizzare un sistema di trasporto pubblico unitario.

Le Agenzie sono inoltre responsabili, con la funzione di stazione appaltante, dell'affidamento dei servizi per l'intero Bacino e il Programma di Bacino costituisce la base per le procedure di affidamento e per i contratti di servizio con gli operatori, regolando la gestione dei servizi e definendo obiettivi e parametri qualitativi.

I Programmi di Bacino hanno durata pari ai contratti di servizio, con la possibilità di revisione in funzione di interventi significativi sulla rete o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi.

L'allegato B – Settore Nord Est si riferisce all'area a nord di Milano e alla provincia di Monza e Brianza, dove è individuato anche il comune di Bovisio Masciago.



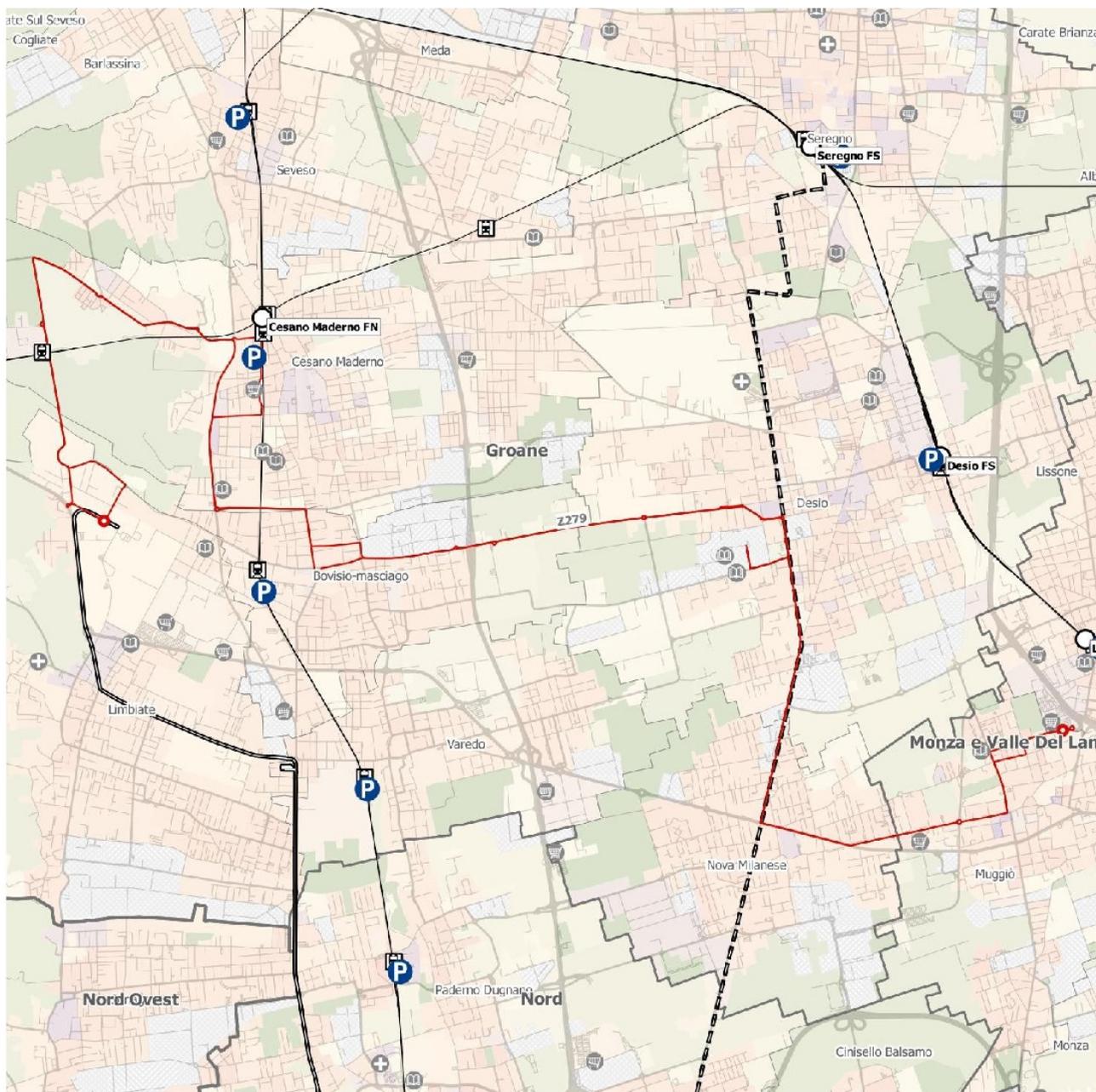


Figura 18 - Rete del trasporto pubblico – Monza e Valle del Lambro (allegato B – Agenzia TPL)

Il comune di Bovisio Masciago è attraversato dalla linea Z279 Lissone – Limbiate ospedale, oltre alle linee Z209 e Z251.

/4.5 PAI e PGRA – Rischio idraulico

I Piani territoriali in oggetto sono regolamentati da quanto segue:

- Decreto del Presidente della Repubblica n° 380, 6 giugno 2001, Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia;
- Legge Regionale 11 marzo 2005, N. 12 e s.m.i. - Legge per il Governo del Territorio;
- Legge Regionale 15 marzo 2016, N.4 – Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d’acqua.
- Regolamento Regionale n° 4, 24 marzo 2006, recante “Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell’articolo 52, comma 1, lettera a) della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26”.
- Regolamento Regionale n° 7, 24 aprile 2006, recante “Norme tecniche per la costruzione delle strade”.
- Regolamento Regionale n° 7, 23 novembre 2017, recante “Criteri e metodi per il rispetto del principio dell’invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell’articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)” e s.m.i.

/4.5.1. PAI – Piano per l’Assetto Idrogeologico

Il Piano per l’Assetto idrogeologico (PAI) si pone l’obiettivo di ridurre il rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l’incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti.

Nel PAI vengono riportate le aree soggetti a dissesto idrogeologico o idraulico ed in particolare:

- a) La delimitazione delle fasce fluviali (fascia A, fascia B, fascia B di progetto e fascia C) del Fiume Po e dei principali affluenti.
- b) La delimitazione e classificazione in base alla pericolosità, delle aree interessate da fenomeni franosi, valanghe, esondazione torrentizia e di conoide (elaborato 2 – Allegato 4), che caratterizzano il reticolo idrografico di montagna.
- c) La perimetrazione e la zonazione delle “aree a rischio idrogeologico molto elevato” in ambiente collinare e montano (zona 1 e zona 2) e sul reticolo idrografico principale e secondario nelle aree di pianura (zona I e zona BPr) - Elaborato 2 - Allegato 4.1.

Il PAI, attraverso le sue Norme di Attuazione, regola anche le attività consentite o escluse nelle aree ad esso assoggettate.

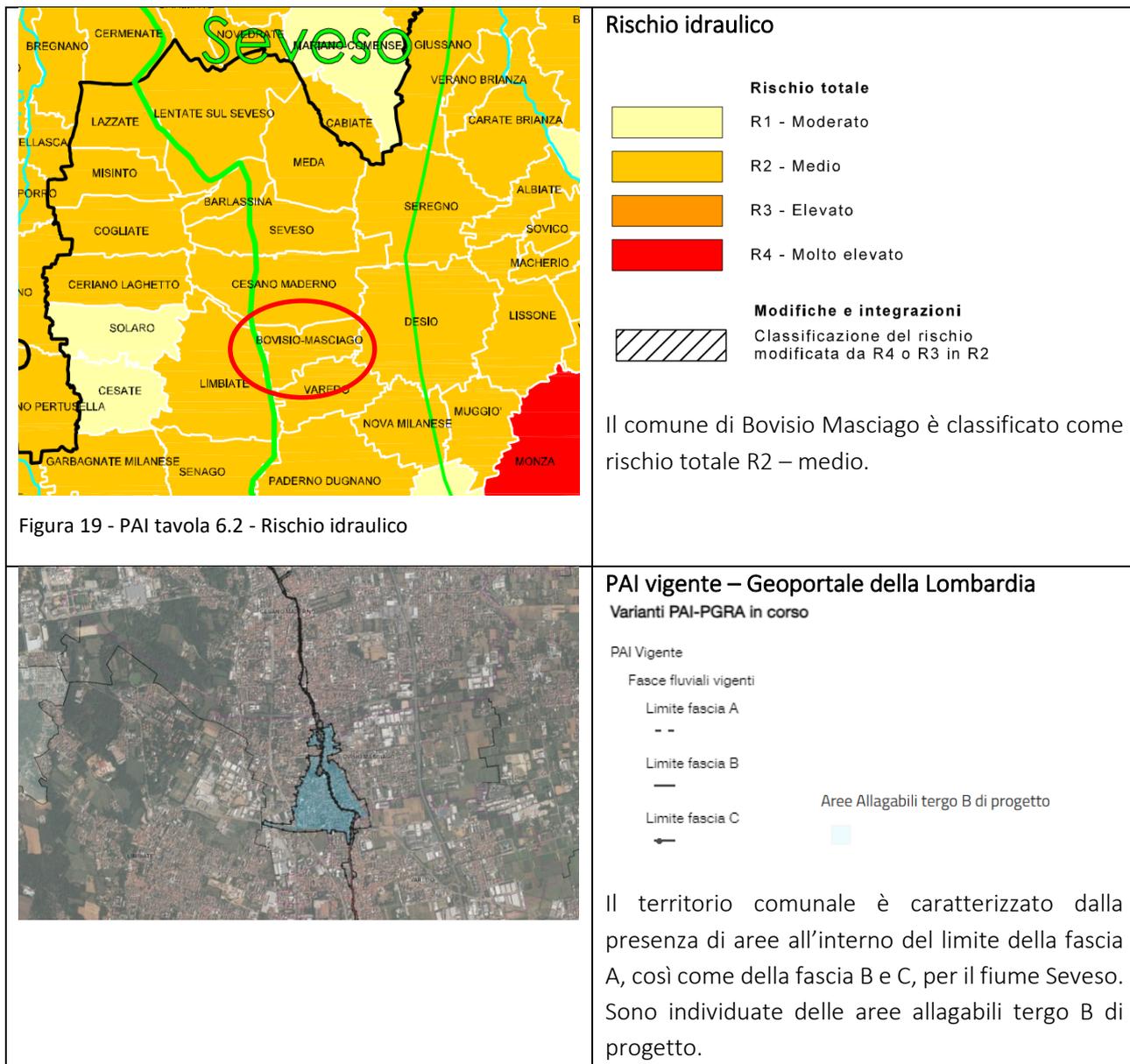
Le norme sono state recentemente aggiornate (decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 22 febbraio 2018), a seguito della redazione del “Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del Bacino del Po – PGRA), ed alla conseguente necessità di integrare i due strumenti pianificatori.

Rimandando alla lettura del PAI per una visione completa del piano, di seguito si riepilogano gli elementi principali ritenuti significativi ai fine della presente valutazione.

Come precedentemente riportato il Piano individua le fasce di esondazione del Fiume Po e dei suoi principali affluenti, così definitive dall’Art. 28 della NdA ed Allegato 3 “metodi di delimitazione delle fasce fluviali”:



- a) Fascia di deflusso della piena (Fascia A), costituita dalla porzione di alveo che è sede prevalente del deflusso della corrente per la piena di riferimento.
- b) Fascia di esondazione (Fascia B), esterna alla precedente, costituita dalla porzione di territorio interessata da inondazione al verificarsi della piena di riferimento. Il piano indica inoltre con apposito segno grafico (limite di progetto tra la fascia B e la fascia C) le opere idrauliche programmate per la difesa del territorio.
- c) Aree di inondazione per la piena catastrofica (Fascia C), costituita dalla porzione di territorio esterna alla precedente (fascia B), che può essere interessata da inondazione al verificarsi di eventi di piena più gravosi di quella di riferimento.



/ 4.5.2. PGRA – Piano di Gestione Rischio Alluvione

Il Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) si pone l’obiettivo di individuare e programmare le azioni necessarie a ridurre le conseguenze negative delle alluvioni per la salute umana, per il territorio, per i beni, per l’ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali.

Il Piano è costituito principalmente da 2 elaborati grafici: le mappe di pericolosità e le mappe del rischio.

Le mappe di pericolosità evidenziano le aree potenzialmente interessate da eventi alluvionali secondo gli scenari di:

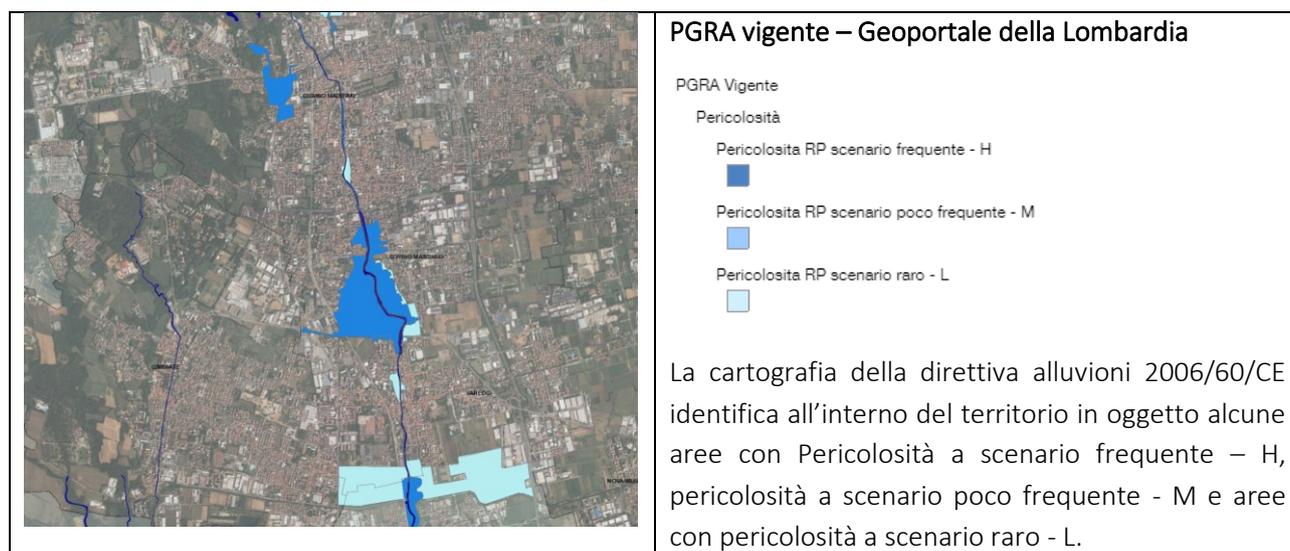
- bassa probabilità (P1 - alluvioni rare con T=500 anni);
- media probabilità (P2- alluvioni poco frequenti T=100-200 anni);
- alta probabilità (P3 - alluvioni frequenti T=20-50 anni).

caratterizzandone l'intensità (estensione dell'inondazione, altezze idriche, velocità e portata).

Le mappe identificano ambiti territoriali omogenei distinti in relazione alle caratteristiche e all'importanza del reticolo idrografico e alla tipologia e gravità dei processi di alluvioni prevalenti ad esso associati, secondo la seguente classificazione:

- **Reticolo principale (RP):** costituito dall'asta principale del fiume Po e dai suoi maggiori affluenti nei tratti di pianura e nei principali fondivalle montani e collinari (lunghezza complessiva pari a circa 5.000 km).
- **Reticolo secondario collinare e montano (RSCM):** costituito dai corsi d'acqua secondari nei bacini collinari e montani e dai tratti montani dei fiumi principali.
- **Reticolo secondario di pianura (RSP):** costituito dai corsi d'acqua secondari di pianura, naturali e artificiali, in buona parte gestiti dai Consorzi di bonifica e irrigui nella medio-bassa pianura padana.
- **Aree costiere marine (ACM):** sono le aree costiere del mare Adriatico in prossimità del delta del fiume Po.
- **Aree costiere lacuali (ACL):** sono le aree costiere dei grandi laghi alpini (Maggiore, Como, Garda, ecc.).

Le mappe del rischio di alluvioni indicano le potenziali conseguenze negative derivanti dell'evento alluvionale, individuando il numero indicativo di abitanti interessati, le infrastrutture e strutture strategiche, i beni ambientali, storici e culturali esposti, la distribuzione e la tipologia delle attività economiche, gli impianti a rischio di incidente rilevante, e per ultimo le aree soggette ad alluvioni con elevato volume di trasporto solido e/o colate detritiche.



/4.6 Piano cave

/4.6.1. Catasto Cave di Regione Lombardia

Con l'articolo 27, la legge regionale 14/98, ha istituito presso la competente struttura della Regione Lombardia il catasto delle cave.

Il catasto riguarda l'insieme delle cave in attività ("attive"), e di quelle dismesse o abbandonate ("cessate") esistenti su tutto il territorio regionale.

Il catasto regionale, anche grazie alla georeferenziazione di tutti i siti di cava che consente una verifica immediata della distribuzione degli stessi sul territorio lombardo, costituisce uno strumento rilevante per la pianificazione e la gestione delle attività estrattive, per una maggiore tutela delle risorse minerarie e per l'individuazione e la realizzazione degli interventi di recupero ambientale di vecchie cave, coltivate quando non erano in vigore norme specifiche.

Il catasto delle cave, realizzato sulla base degli inventari provinciali delle cave attive e cessate esistenti sul territorio lombardo, comprende le seguenti tipologie di informazioni:

- Individuazione e localizzazione territoriale e Specifiche tecniche: dati necessari per la localizzazione della cava sul territorio, dati che descrivono sinteticamente la morfologia della cava stessa e dati sul materiale estratto;
- Stato giuridico amministrativo: informazioni, anche storiche, sui provvedimenti amministrativi che riguardano la cava;
- Ambiente e recupero: informazioni che permettono di descrivere il contesto ambientale nel quale è situata la cava, con particolare riferimento ai vincoli ambientali esistenti, all'uso del suolo e al recupero ambientale previsto;
- Produzione: dati tecnici sull'attività produttiva;
- Cava PAI: dati sulle cave ricadenti all'interno delle fasce fluviali, in attuazione di quanto previsto dal "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico per il bacino idrografico di rilievo nazionale del fiume Po".



/ 4.6.2. Piano Cave vigente della Provincia di Monza e Brianza

Il Piano Cave rappresenta lo strumento con il quale si attua la programmazione in materia di ricerca e coltivazione delle sostanze minerarie di cava nel territorio provinciale; per la provincia di Monza e Brianza il Piano si caratterizza per la presenza di materiali inerti estratti quali ghiaia, sabbia e argilla.

Lo strumento pianificatorio identifica gli ambiti territoriali nei quali è consentita l'attività estrattiva, determina tipi e quantità di sostanze di cava estraibili nonché le modalità di escavazione e le norme tecniche da osservare nell'esercizio dell'attività, individua inoltre le destinazioni finali delle aree al termine della coltivazione e ne detta i criteri per il ripristino.

Il Piano Cave Provinciale è lo strumento con il quale:

- si attua la programmazione in materia di ricerca e coltivazione delle sostanze minerarie di cava;
- si identificano gli ambiti territoriali nei quali è consentita l'attività estrattiva,
- determina tipi e quantità di sostanze di cava estraibili nonché le modalità di escavazione e le norme tecniche da osservare nell'esercizio dell'attività;
- si individua le destinazioni finali delle aree al termine della coltivazione e ne detta i criteri per il ripristino.

La normativa di settore prevede la possibilità che il Piano sia sottoposto, su iniziativa della Provincia, a variazione o revisione per l'adeguamento ad eventuali fabbisogni aggiuntivi o per eventuali adeguamenti tecnici. Attualmente è in vigore il Piano cave approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. X/1316 del 22/11/2016 pubblicato sul BURL n. 50 - serie ordinaria - del 13/12/2016.

Non vengono individuate cave entro il territorio comunale.

TABELLA RELATIVA AGLI ATE DI SABBIA E GHIAIA

ATE	COMUNI INTERESSATI	PROPOSTA PROVINCIALE	APPROVAZIONE REGIONALE
g12 c1	Carate Brianza - Verano Brianza	1.841.000 mc	1.841.000 mc
g12 c2	Carate Brianza - Giussano	972.000 mc	972.000 mc
g13	Desio	600.000 mc	600.000 mc
g14	Nova Mil.se - Paderno Dugnano	0 mc	0 mc
g17	Limbate - Senago	953.000 mc	953.000 mc
g23	Brugherio - Cernusco S.N.	30.000 mc	30.000 mc
g24 c1c2	Brugherio - Cernusco S.N.	100.000 mc	100.000 mc
g36	Caponago	2.000.000 mc	2.000.000 mc
	Totale	6.496.000 mc	6.496.000 mc

TABELLA RELATIVA ALLE CAVE DI RECUPERO

CAVA	COMUNI INTERESSATI	PROPOSTA PROVINCIALE	APPROVAZIONE REGIONALE
Rg1	Briosco - Carate Brianza	300.000 mc	300.000 mc
Rg2	Carate Brianza	300.000 mc	300.000 mc
Rg3	Desio	100.000 mc	100.000 mc
Rg4	Limbate	100.000 mc	100.000 mc
Rg5	Truggio	10.000 mc	10.000 mc
Rg6	Meda	100.000 mc	100.000 mc
	Totale	910.000 mc	910.000 mc

/4.7 PIF – Piano di Indirizzo Forestale

Il territorio della Provincia di Monza e Brianza, quest'ultima istituita nel 2004 e divenuta operativa nel 2009, si è staccato dalla allora provincia di Milano. Attualmente non è vigente per il territorio provinciale un Piano di indirizzo forestale, in quanto il precedente strumento, ereditato dalla Provincia di Milano, è stato sottoposto a revisione nel 2016 stralciando il territorio dei Comuni che sono confluiti nella nuova Provincia. Attualmente risulta in via di elaborazione un nuovo PIF che comprenderà i territori forestali di competenza regionale (boschi situati all'esterno di Parchi regionali e Comunità montane) delle province di Varese, Como, Lecco, Monza e Brianza, Bergamo e Brescia.

Il PIF costituisce uno strumento di analisi e di indirizzo per la gestione del territorio forestale ad esso assoggettato, di raccordo tra la pianificazione forestale e quella territoriale, di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi e per le attività silvicolture da svolgere. In relazione alle caratteristiche dei territori oggetto di pianificazione, delimita le aree in cui è possibile autorizzare le trasformazioni, definisce modalità e limiti per le autorizzazioni alle trasformazioni dei boschi e stabilisce tipologie, caratteristiche qualitative, quantitative e localizzative dei relativi interventi di natura compensativa.

Si riporta qui sotto un estratto della “carta forestale – perimetro del bosco” tratta dal SIT regionale.

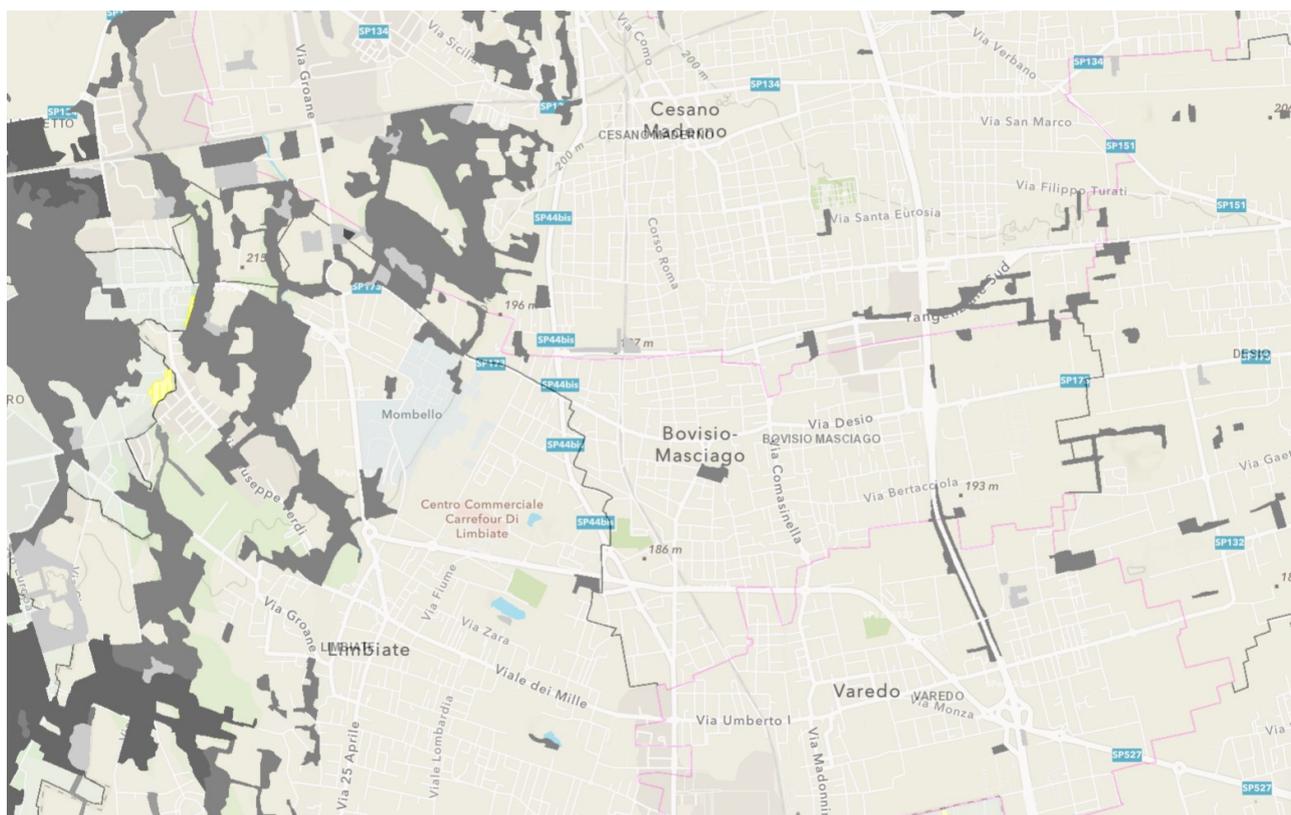


Figura 20 - Carta forestale – perimetro del bosco (SIT regionale)

Latifoglie DUSAF Cespuglieti con presenza significativa di specie arbustive alte ed arboree DUSAF Rimboschimenti recenti DUSAF
 ■ ■ ■

Si individuano nel territorio comunale dei boschi di latifoglie a densità media e alta e dei cespuglieti con presenza significativa di specie arbustive alte ed arboree non classificabili secondo il DUSAF.

/4.8 SIBA – Sistema Informativo Beni e Ambiti Paesaggistici

Il Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici (S.I.B.A.), raccoglie tutte le informazioni relative ai beni e agli ambiti paesaggistici individuati sul territorio lombardo e alle relative forme di tutela e valorizzazione.

In particolare contiene:

- le informazioni utili all'esatta individuazione di aree e immobili tutelati ai sensi di legge, i cosiddetti "vincoli ex L. 1497/39 e L. 431/85", vale a dire i beni paesaggistici tutelati ai sensi della legislazione nazionale (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.), che rappresentano quelle parti del territorio, aree o complessi di cose immobili di singolare bellezza o valore estetico, bellezze panoramiche, ecc., nonché elementi specifici del paesaggio quali fiumi, laghi, territori alpini, ghiacciai, parchi, ecc., che sono oggetto di particolare attenzione ai sensi di legge, e come tali sono soggetti per ogni trasformazione alle procedure di preliminare autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e della disciplina che ne governa la tutela.
- le informazioni relative agli ambiti e agli elementi di prioritaria attenzione che il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sezione specifica del Piano Territoriale Regionale approvato dal Consiglio regionale il 19 gennaio 2010, individua e disciplina, ad integrazione del sistema dei beni paesaggistici tutelati per legge o riconosciuti con specifico atto amministrativo (dichiarazioni di notevole interesse pubblico).

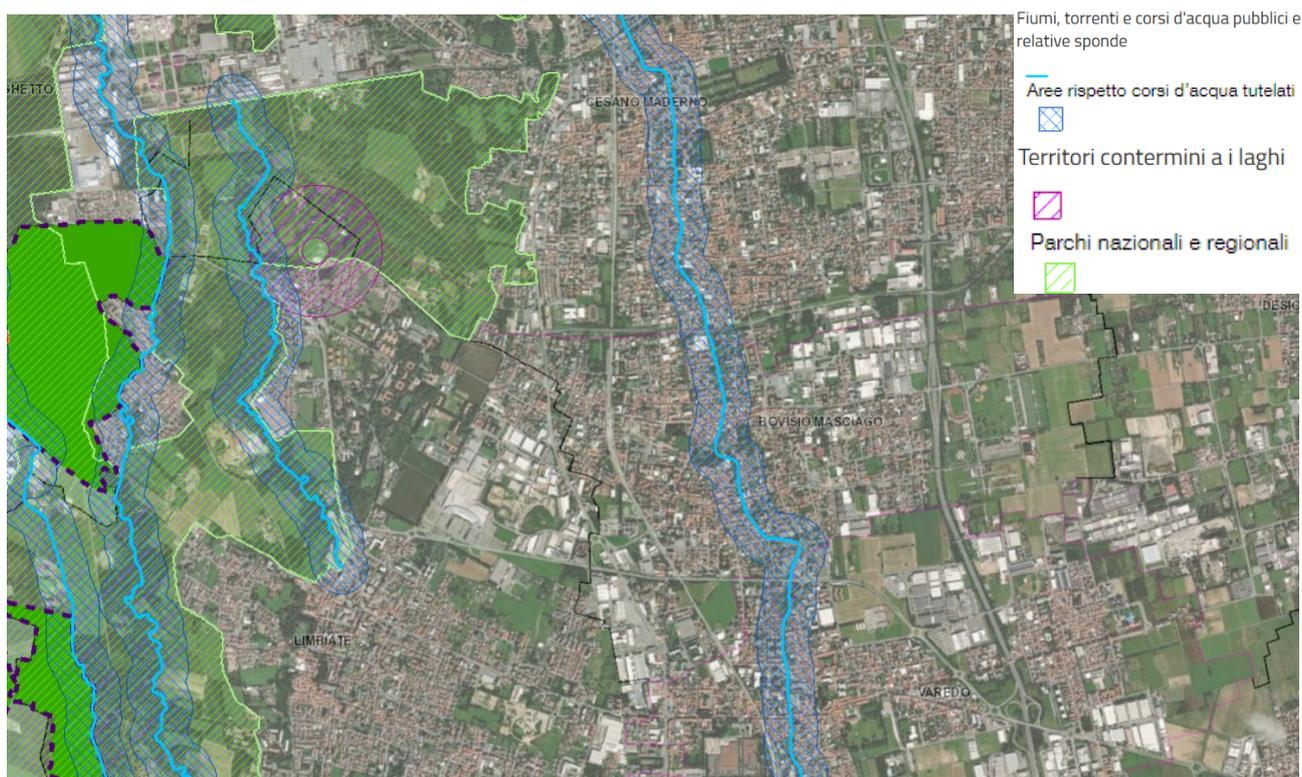


Figura 21 - Geoportale Regione Lombardia - SIBA

Nella cartografia SIBA il comune di Bovisio Masciago risulta ricco di beni ambientali e paesaggistici, quali:

- Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde;
- Aree di rispetto per i corsi d'acqua tutelati;
- Parco Regionale;
- Territori contermini ai laghi.

/4.9 SIRBeC – Sistema Informativo Beni Culturali

Attraverso SIRBeC, è stata avviata una nuova politica culturale di conoscenza e documentazione dei beni culturali in Lombardia per il supporto ad azioni di conservazione e tutela e per la promozione di iniziative di valorizzazione.

Il Sistema è stato avviato da Regione Lombardia nel 1992 e dal 1998 è allineato agli standard catalografici nazionali elaborati dall'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione. L'Istituto, nell'ambito del Ministero, ha il compito di promuovere e realizzare il catalogo unico dei beni culturali.

Il SIRBeC concorre quindi, con le istituzioni ministeriali distribuite sul territorio e con i sistemi informativi di altre Regioni, alla realizzazione del Catalogo Unico nazionale.



Figura 22 - Geoportale Regione Lombardia - SIRBEC

architetture storiche puntuali

-  architettura fortificata
-  architettura industriale e produttiva
-  architettura per la residenza, il terziario e i servizi
-  architettura religiosa e rituale
-  architettura rurale
-  infrastrutture e impianti

Si rilevano diverse architetture storiche all'interno del territorio comunale.

/4.10 MiBACT – Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

Il servizio contiene i dati del livello informativo relativo alle architetture vincolate e di particolare interesse (Guida Rossa “Lombardia” del Touring Club Italiano).

I dati provengono dall'Istituto Centrale per il Restauro (ICR) e dal Segretariato Regionale per la Lombardia del MiBACT e si riferiscono ad edifici e complessi di interesse storico-artistico con almeno una delle seguenti caratteristiche:

- vincolati entro l'anno 2010 con decreto ai sensi del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i. (ex L. 1089/1939)
- segnalati dalla Guida Rossa edita dal Touring Club Italiano.



52

Figura 23 - Geoportale Regione Lombardia - MiBACT

Edificio vincolato e segnalato TCI



Edificio vincolato



Edificio segnalato TCI



Il portale MiBACT segnala alcuni edifici vincolati all'interno del centro abitato di Bovisio Masciago. Si segnala anche la presenza di villa Zari, nel centro di Bovisio, non indicata in cartografia.

/4.11 Biodiversità, Aree Protette e Reti Ecologiche

/ 4.11.1. Piano Regionale delle Aree Protette

Le aree naturali protette in Italia sono classificate dalla legge 394/91 che istituisce anche l'Elenco ufficiale delle aree protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è così classificato:

- Parchi Nazionali;
- Parchi naturali regionali e interregionali;
- Riserve naturali;
- Zone umide di interesse internazionale;
- Altre aree naturali protette;
- Aree di reperimento terrestri e marine.

Il Piano Regionale delle Aree Protette è previsto dalla la legge n. 86 del 1983 della Regione Lombardia concernente il “Piano generale delle Aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle Riserve, dei Parchi e dei Monumenti naturali nonché delle Aree di particolare rilevanza naturale e ambientale” che lo indica come strumento di indirizzo e di programmazione tecnico-finanziaria delle azioni necessarie alla valorizzazione del sistema regionale delle aree protette e definisce la procedura per la sua approvazione.

Con la direttiva 92/42 è stata istituita nel 1992 la rete ecologica europea “Natura 2000”, CEE.

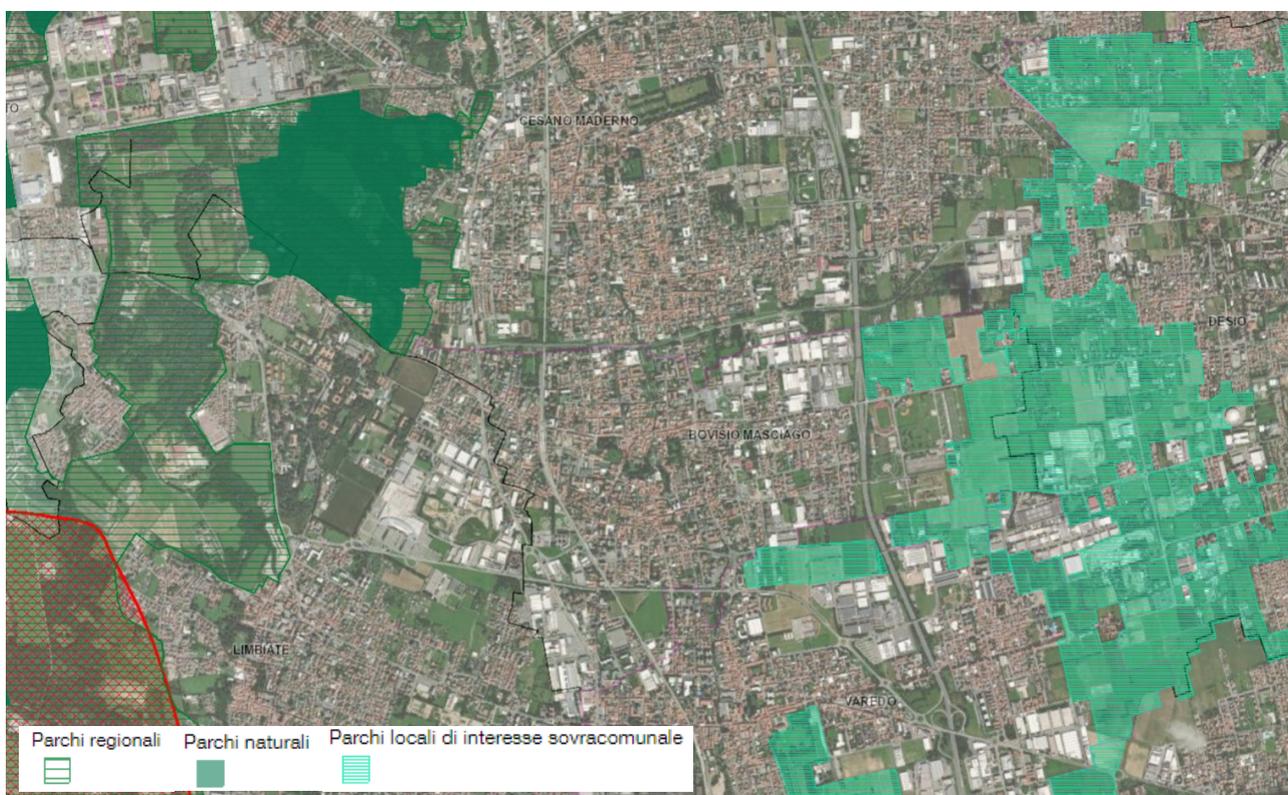


Figura 24 - Aree protette – Geoportale Lombardia

Il territorio del Comune di Bovisio Masciago risulta ricco di aree naturali protette:

- Parco delle Groane;
- Parco Naturale delle Groane;
- PLIS Parco Gru.Bria.

/ 4.11.2.RER – Rete Ecologica Regionale

Con la deliberazione n. 8/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale, aggiungendo l'area alpina e prealpina. Successivamente con BURL n. 26 Edizione speciale del 28 giugno 2010 è stata pubblicata la versione cartacea e digitale degli elaborati.

La Rete Ecologica Regionale è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

La RER, e i criteri per la sua implementazione, forniscono al Piano Territoriale Regionale il quadro delle sensibilità prioritarie naturalistiche esistenti, ed un disegno degli elementi portanti dell'ecosistema di riferimento per la valutazione di punti di forza e debolezza, di opportunità e minacce presenti sul territorio regionale; aiuta il P.T.R. a svolgere una funzione di indirizzo per i P.T.C.P. provinciali e i P.G.T./P.R.G. comunali; aiuta il P.T.R. a svolgere una funzione di coordinamento rispetto a piani e programmi regionali di settore, e ad individuare le sensibilità prioritarie ed a fissare i target specifici in modo che possano tener conto delle esigenze di riequilibrio ecologico; anche per quanto riguarda le Pianificazioni regionali di settore può fornire un quadro orientativo di natura naturalistica ed ecosistemica, e delle opportunità per individuare azioni di piano compatibili; fornire agli uffici deputati all'assegnazione di contributi per misure di tipo agroambientale e indicazioni di priorità spaziali per un miglioramento complessivo del sistema.

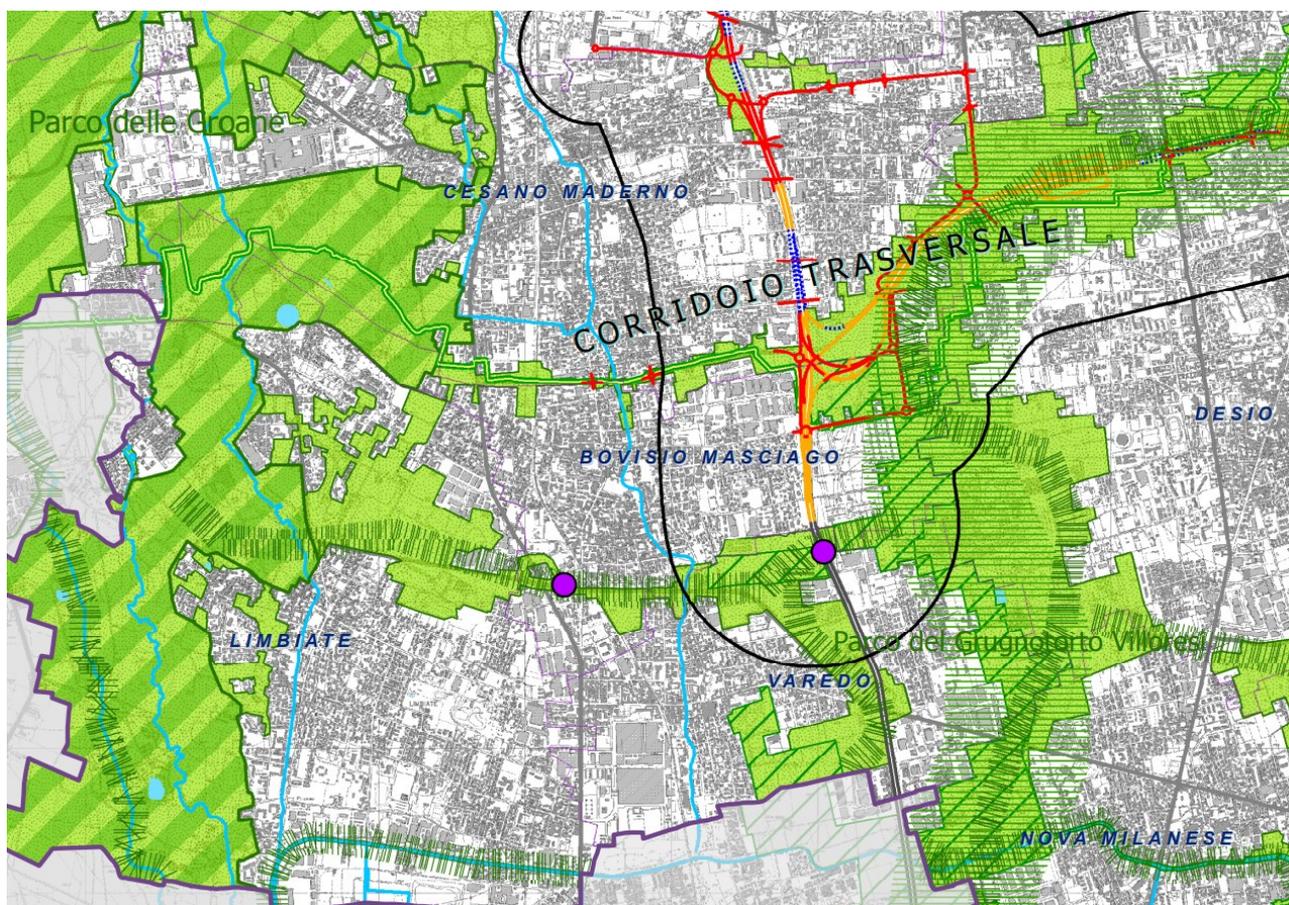


Figura 25 – Rete ecologica regionale

Il comune di Bovisio Masciago è ricompreso, nella porzione occidentale, all'interno di elementi di primo livello della RER. Ad est è individuato un corridoio primario a bassa o moderata antropizzazione.

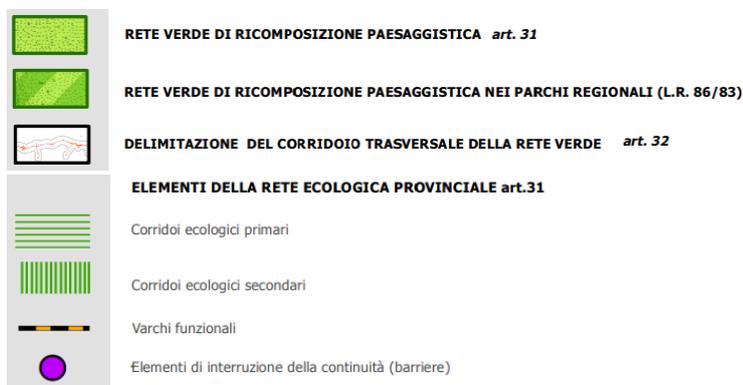
/ 4.11.3. La rete ecologica provinciale (rete verde di ricomposizione paesaggistica)

La rete verde di ricomposizione paesaggistica (RV) individuata dal PTCP ha valenza anche di rete ecologica; è costruita a partire dall'individuazione di "corridoi" intesi quali unità lineari di base che garantiscono la necessaria interrelazione fra gli spazi aperti. I corridoi con direzione nord-sud coincidono con le direttrici naturali dei corsi d'acqua (nord-sud); più complicata l'individuazione di corridoi con andamento est-ovest, come conseguenza della mancanza di soluzioni di continuità naturali e dell'elevato grado di urbanizzazione.



55

Figura 26 – Tav.6a Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio



Si individua un corridoio ecologico secondario nella porzione meridionale del territorio comunale e uno primario nella porzione orientale. È presente inoltre il corridoio trasversale pedemontano.

/ 4.11.4. Rete Natura 2000

Con la Direttiva Habitat (Direttiva 92/42/CEE) è stata istituita la rete ecologica europea "Natura 2000": un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat e specie animali e vegetali, di interesse comunitario (indicati negli allegati I e II della Direttiva) la cui funzione è quella di garantire la sopravvivenza a lungo termine della biodiversità presente sul continente europeo.

L'insieme di tutti i siti definisce un sistema strettamente relazionato da un punto di vista funzionale: la rete non è costituita solamente dalle aree ad elevata naturalità identificate dai diversi paesi membri, ma anche da quei territori contigui ad esse ed indispensabili per mettere in relazione ambiti naturali distanti spazialmente ma vicini per funzionalità ecologica.



Figura 27 – Geoportale Lombardia – Rete Natura 2000

Non si rilevano elementi della rete Natura 2000 all'interno del territorio comunale.

Ad ovest del territorio comunale sono presenti la Zona Speciale di Conservazione Boschi delle Groane (IT2050002) e la Zona Speciale di Conservazione Pineta di Cesate (IT2050001).

/ 5. PUMS E PGTU: OBIETTIVI E FINALITÀ

/5.1 Macro-obiettivi minimi obbligatori e principali temi di approfondimento

Il Decreto Ministeriale n. 396 del 28 agosto 2019, che modifica ed integra il DM n. 397 del 4 agosto 2017, indica i macro-obiettivi minimi obbligatori che devono essere raggiunti con l'attuazione dei PUMS, rispondenti a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socio-economica, energetica ed ambientale.

Ogni Piano Urbano della Mobilità Sostenibile può definire una serie di obiettivi specifici, per i quali il DM 397/2017 propone alcuni esempi utili come riferimento, pensati per contribuire al raggiungimento dei macro-obiettivi generali.

Allo stesso modo, il decreto fornisce indicazioni anche su strategie e azioni concrete che i PUMS possono adottare per conseguire gli obiettivi stabiliti. Tali elementi devono però essere adattati da ciascun piano in base alle caratteristiche e alle esigenze del proprio territorio, assicurando coerenza con la struttura degli obiettivi indicata dal decreto.

Macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS nel DM n. 396/2019

A. EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

A1. Miglioramento del TPL

A2. Riequilibrio modale della mobilità

A3. Riduzione della congestione lungo la rete primaria

A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci

A4.a – Miglioramento della accessibilità di persone – TPL
 A4.b – Miglioramento della accessibilità di persone – Sharing
 A.4.c – Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC
 A4.d – Accessibilità – pooling
 A4.e – Miglioramento della accessibilità sostenibile delle merci
 A4.f – Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli premiale di un ultimo miglio ecosostenibile

A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio: previsioni urbanistiche (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza

A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

A6.a – Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
 A6.b – Miglioramento della qualità architettonica delle infrastrutture

B. SOSTENIBILITÀ ENERGETICA E AMBIENTALE

B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi

B2. Miglioramento della qualità dell'aria

B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

C. SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

C1. Riduzione dell'incidentalità stradale

C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti

C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti

C4. Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over65)



D. SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)

D1.a – Accessibilità stazioni: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere

D1.b – Accessibilità parcheggi di scambio: presenza dotazioni di ausilio a superamento delle barriere

D1.c – Accessibilità parco mezzi: presenza dotazioni di ausilio in vettura a superamento delle barriere

D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza

D3. Aumento del tasso di occupazione

D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

D4.a – Riduzione tasso di motorizzazione

D4.b – Azioni di mobility management

/5.2 Linee di indirizzo del PUMS di Bovisio Masciago

Partendo dai macro-obiettivi minimi obbligatori sopra indicati, è possibile declinare gli interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sostenibilità energetica e ambientale, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socio-economica, negli obiettivi specifici che il PUMS di Bovisio Masciago intende sostenere per affrontare le criticità riscontrate sul territorio e rispondere in modo adeguato alle esigenze di mobilità delle persone.

Settore tematico PUMS Bovisio Masciago	Intenti generali	Obiettivi specifici
Viabilità e Sicurezza stradale	Riorganizzazione della circolazione urbana	Razionalizzare le intersezioni critiche
		Interventi infrastrutturali per la moderazione della velocità
		Riqualificazione degli attraversamenti pedonali e delle intersezioni
		Realizzazione nuovi tratti viari per migliorare i collegamenti tra centro città e zone esterne
		Favorire un uso più razionale dello spazio stradale
Trasporto pubblico su gomma	Potenziare il trasporto pubblico	Miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico locale
		Adeguamento e modernizzazione delle fermate (accessibilità, illuminazione, coperture)
		Rinnovo del parco autobus con mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi, a metano)
Mobilità pedonale e ciclistica	Promozione della mobilità attiva	Creazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) e aree pedonali
		Realizzare piste ciclabili sicure e percorsi pedonali protetti per incentivare l'uso della bicicletta e la camminata
		Incentivare la mobilità sostenibile con l'intento di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico
		Realizzazione di Zone 30 – Strade Scolastiche e riorganizzazione dei percorsi pedibus e scuolabus

L'attuazione degli intenti e delle azioni specifiche, coordinate tra loro, non solo migliorano la viabilità ma contribuiscono anche a rendere Bovisio Masciago una città più vivibile, meno inquinata e più sicura.

/5.3 Gli obiettivi del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Per quanto attiene agli obiettivi del PGTU, il piano sarà finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione (fluidità dei movimenti veicolari) e della sicurezza stradale, ma anche alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al risparmio energetico, alla coerenza con la pianificazione urbanistica, nonché al rispetto dei valori ambientali.

Tali obiettivi devono essere perseguiti secondo un preciso ordine di priorità, ovvero:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento dei veicoli per il trasporto collettivo di linea (urbani ed extraurbani);
3. movimento degli altri veicoli motorizzati;
4. sosta dei veicoli motorizzati.

Le strategie di intervento che possono essere adottate per raggiungere questi obiettivi, derivano dall'analisi del contesto naturale e antropico da cui si parte e in cui si deve operare. Migliorare le condizioni di vivibilità attraverso il rispetto delle necessità dei fruitori della strada significa:

- migliorare l'offerta di trasporto pubblico o privato collettivo;
- individuare le aree a prevalente vocazione pedonale e le zone in cui limitare il transito veicolare con l'eventuale creazione di ZTL;
- istituire le "isole ambientali" (ovvero aree composte di strade locali in cui vigono norme di comportamento particolarmente favorevoli agli utenti non motorizzati);
- incentivare e trasferire quote sempre più significative di persone dal mezzo privato a quello pubblico;
- promuovere e adottare azioni di "buon" governo della domanda di mobilità."

/5.4 Il monitoraggio del PUMS

Il PUMS sarà sottoposto ad un **monitoraggio biennale** volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il Piano a costante verifica.

Il monitoraggio ha pertanto l'obiettivo di accertare lo stato di attuazione delle misure proposte dal PUMS e di fornire l'andamento degli indicatori rappresentativi degli obiettivi di piano così come selezionati dalle Linee guida MIT (Decreti Ministeriali 397/2017 e 396/2019).

