

Comune di Monza
Provincia di Monza e della Brianza

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

AREA 9.a VIA MENTANA – VIA PIAVE

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE
STRATEGICA

[V A S]

ai sensi dell'art. 12, D.lgs n. 152/2006 e s.m.i.
DCR VIII/0351 del 13/3/07,
DGR IX/761 del 10/11/2010 All.1°

Rapporto preliminare

Soggetto Proponente:

IMMOBILIARE PIAVE 83 srl
via San Martino, 3
20052 Monza (MB)

Autorità procedente:

COMUNE DI MONZA
Settore Urbanistica
Piazza Trento e Trieste,
20900 Monza (MB)

Consulenza tecnico-scientifica:

A.D.E.M. Soluzioni S.R.L.
Piazza Cadorna, 6
20100 Milano

Arch. Andrea De Maio
Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano n.13139
e-mail: a.demaio.adem@gmail.com

con arch. Giorgio Montorfano

Indice

1 PREMESSA	4
1.1 Riferimenti normativi in materia di VAS.....	7
1.1.1 Normativa europea.....	7
1.1.2 Normativa nazionale.....	8
1.1.3 Normativa regionale	9
1.2 Modello procedurale assunto.....	10
1.3 Modello valutativo proposto	13
2 DETERMINAZIONE DEI FATTORI DI ATTENZIONE AMBIENTALE	15
2.1 Inquadramento del l'ambito di potenziale influenza.....	15
2.1.1 Stato attuale delle aree oggetto di Variante	15
2.1.2 Evoluzione dell'area e definizione della Variante proposta	17
2.2 Elementi di Sensibilità e Pressione nel Contesto di inserimento.....	17
2.3 Contenuti della Proposta di PII	39
2.3.1 Obiettivi del Piano Attuativo	39
2.3.2 Contenuti principali della Proposta di PII.....	42
2.3.3 Attenzioni ambientali assunte dalla Proposta di PII	43
2.4 Fattori di attenzione ambientale derivanti	44
3 QUADRO ANALITICO-VALUTATIVO	45
3.1 Traffico.....	45
3.1.1 Indagini di traffico	46
3.1.2 Analisi del progetto	49
3.2 Rumore	50
3.3 Suolo e sottosuolo – Acque superficiali.....	57
3.4 Fattibilità geologica.....	58
3.5 Variante al Piano di stralcio per l'Assetto Idrogeologico(PAI)–Fasce fluviali del Fiume Lambro	59
3.6 Reticolo idrografico	60
3.7 Rischio idraulico: classi di pericolosità e zonizzazione del rischio	60
3.8 Analisi di Filtrazione	60
4 QUADRO CONCLUSIVO: IL LIVELLO DI INTEGRAZIONE DEI CRITERI DI SOSTENIBILITÀ	65

1 PREMESSA

Il Programma Integrato di Intervento denominato “AREA 9 A - VIA GHILINI ”, è corrispondente all’area 9 A come definita dal Documento di inquadramento dei PII approvato con deliberazione di consiglio comunale n. 33 del 23 aprile 2013 e interessa la maggior parte dall’ambito strategico di riqualificazione urbanistica n.22 B così come individuato dal Documento di Piano del PGT di Monza.

L’ area oggetto di Piano Integrato di Intervento è localizzata a Sud del territorio comunale e confina a Ovest con la via Ghilini che si sviluppa parallela al fiume Lambro, mentre a Nord, Est e Sud il confine inserito in un contesto urbanizzato a forte caratterizzazione di manufatti di tipo archeologico industriale.

Considerato che il PGT di Monza è stato approvato con deliberazione di C.C. n.71 del 29.11.2007 e che lo stesso è già stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, in applicazione del principio di non duplicazione delle valutazioni, ai sensi della DGR IX/761 del 10.11.2010, All. 1a), la verifica di assoggettabilità del Piano Integrato di Intervento è limitata agli aspetti di variante che non sono stati già oggetto di valutazione nel Piano di Governo del Territorio.

L’ambito di via Mentana, via Piave, come anticipato è un’area di trasformazione e riqualificazione denominato “Ambito Strategico n.22b” (via Mentana, via Piave) destinato ad edificazione polifunzionale (ai sensi dell’articolo 10 comma 2 delle N.T. del D di P) e disciplinato in maniera specifica nella scheda dell’allegato A13.

Come esplicitamente definito al comma 3 dell’art. 12 delle medesime N.T.A. (Prescrizioni per piani attuativi in zona CD – trasformazione e ristrutturazione urbanistica), “l’Allegato A13 - Normativa specifica per gli ambiti strategici - detta norme specifiche in relazione a destinazioni, indici di edificabilità, opportunità per l’edilizia economico popolare convenzionata e/ o a piano di zona ed altre prescrizioni particolari, che, ove espresse, prevalgono sulla disciplina generale contenuta nel presente articolo”.

La scheda d’ambito riporta, quali previsioni attuative, i seguenti indici, parametri e indirizzi:

SLP totale esclusi i servizi	7.438 mq
SLP residenziale (ipotizzata)	5.207 mq
SLP non residenziale (ipotizzata)	1.115,5 mq.

Il PII concordato con l’amministrazione comunale (presentazione proposta definitiva del PII, ottobre 2013) prevede la realizzazione di edifici a destinazione prevalentemente residenziale, con quota parte altre funzioni, nel rispetto delle previsioni di cui alla scheda d’ambito n.22b e in pieno rispetto e coerenza con il disposto di cui all’art.8, c.3, della LR 12/05 per quanto concerne il regime giuridico dei suoli.

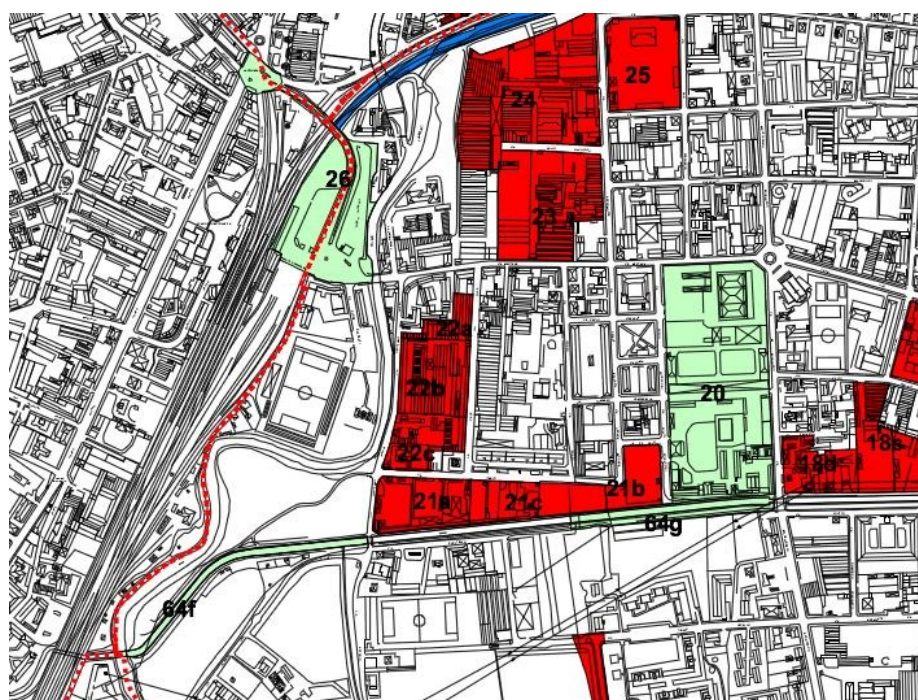
La SLP di nuova costruzione pari a 4.700 mq è coerente con l’indice attribuibile alla porzione di ambito 22b oggetto di intervento e varia le indicazioni della scheda unicamente in ordine alla percentuale di funzioni non residenziali (1.150 mq pari al 24 % contro il 30 %

ipotizzato in scheda), presentando al contrario una corretta percentuale di edilizia convenzionata pari al 20 % della quota residenziale (750 mq a canone moderato su 3.350 mq residenziali).

In coerenza con il documento di inquadramento ed aggiuntivo all'indice base di 0.65 mq/mq (che definisce un'edificabilità circa pari a quella di nuova costruzione) è previsto il mantenimento parzialmente ad uso pubblico di edifici di archeologia industriale.

Si pone altresì in evidenza che la SLP complessiva, comprendendo anche le porzioni di archeologia industriale oggetto di recupero, è inferiore alla SLP esistente

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto quindi, di assoggettare a verifica di assoggettabilità alla VAS il Piano Attuativo con la finalità di integrare gli elaborati con un documento che supportasse tale scelta a verifica della minimizzazione degli effetti sull'ambiente.



LEGENDA

- ◆ Confine comunale
- ◆ Limite di circoscrizione

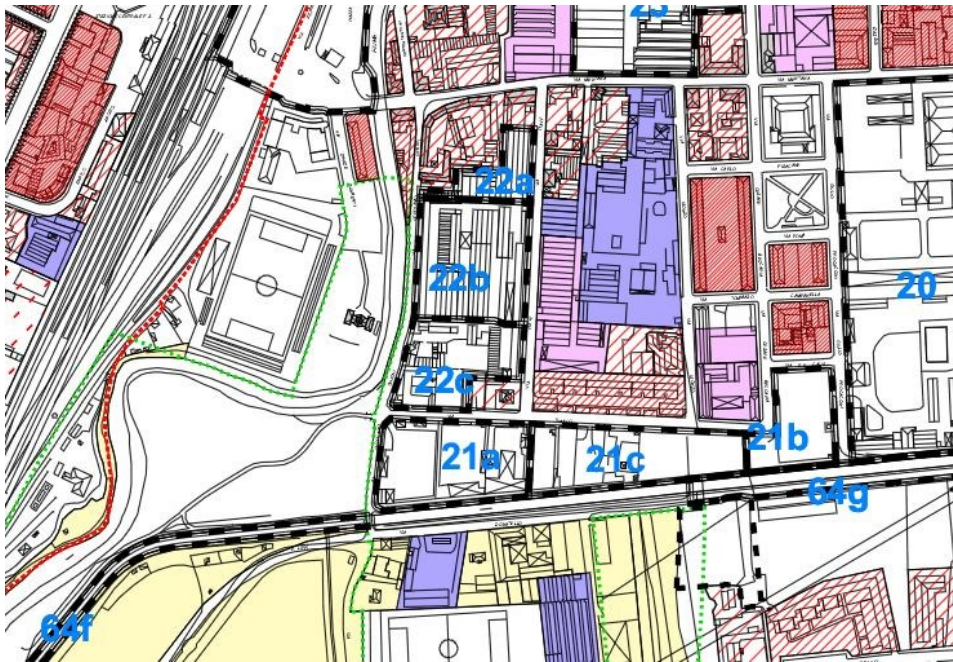
Aree di trasformazione

Ambiti strategici

- Edificazione polifunzionale
- Viabilità ed infrastrutture
- Servizi ad uso pubblico

Estratto tav. A6 del DdP "Ambiti strategici"

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave



- LEGENDA
- ◆ Confine comunale
 - ◆ Limite di circoscrizione
- Aree perimetrate
- ◆ Ambiti strategici
 - ◆ Zone Sistema C - Residenziale
 - ◆ Zone Sistema CD - Polifunzionale
 - ◆ Zone Sistema D - Produttivo
 - ◆ Prescrizione ambientale
- Elementi storici
- ◆ A1 Borghi storici
 - ◆ A1 Centro storico
 - ◆ Parco Reale
 - ◆ Cortine stradali
 - ◆ Edifici storici e testimoniali
- Aree conformate
- ◆ Aree agricole
- Aree di completamento
- ◆ B0
 - ◆ B1
 - ◆ B2 classe I
 - ◆ B2 classe II
 - ◆ B2 classe III
 - ◆ B2 classe IV
 - ◆ B2 classe V
 - ◆ D1
 - ◆ D3
- Aree Sistema conformate
- ◆ Grandi strutture di vendita

Estratto tavola del Piano delle Regole

1.1 Riferimenti normativi in materia di VAS

Si riportano di seguito i riferimenti normativi in materia di VAS, specifici per quanto concerne la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica di piani, programmi e relative varianti, nonché per il caso in oggetto.

1.1.1 Normativa europea

La normativa sulla valutazione ambientale strategica ha come riferimento principale la Direttiva 2001/42/CE.

L'obiettivo generale della Direttiva è quello di "...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, ... assicurando che ... venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (art 1).

Articolo 3 (Ambito d'applicazione)

2. Fatto salvo il paragrafo 3, viene effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi:

- a) che sono elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE;
- b) per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE.

3. Per i piani e i programmi di cui al paragrafo 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al paragrafo 2, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

4. Gli Stati membri determinano se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al paragrafo 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, possono avere effetti significativi sull'ambiente.

5. Gli Stati membri determinano se i piani o i programmi di cui ai paragrafi 3 e 4 possono avere effetti significativi sull'ambiente attraverso l'esame caso per caso o specificando i tipi di piani e di programmi o combinando le due impostazioni. A tale scopo gli Stati membri tengono comunque conto dei pertinenti criteri di cui all'allegato II, al fine di garantire che i piani e i programmi con probabili effetti significativi sull'ambiente rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva.

6. Nell'esame dei singoli casi e nella specificazione dei tipi di piani e di programmi di cui al paragrafo 5, devono essere consultate le autorità di cui all'articolo 6, paragrafo 3. (ovvero: art. 6, comma 3: "Gli Stati membri designano le autorità che devono essere consultate e che, per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei piani e dei programmi")

1.1.2 Normativa nazionale

A livello nazionale si è di fatto provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea solo il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale". I contenuti della parte seconda del decreto, riguardante le "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)" sono stati integrati e modificati con il successivo D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale".

Il 26 agosto 2010 è entrato in vigore il nuovo testo integrato e modificato del decreto nazionale: D.lgs 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69. (10G0147) (GU n. 186 del 11-8-2010 - Suppl. Ordinario n.184)

Articolo 6 (Oggetto della disciplina)

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

Articolo 12 (Verifica di assoggettabilità)

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, comma 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.
2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.
3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.
4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.
5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, deve essere reso pubblico.
[...]

1.1.3 Normativa regionale

La VAS sui piani e programmi viene introdotta in Lombardia dall'art 4 della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 "Legge per il governo del territorio", le cui modifiche ulteriori sono state approvate con Legge regionale 13 marzo 2012, n. 4.

Art. 4 (Valutazione ambientale dei piani) LR 11 marzo 2005 n. 12

2. Sono sottoposti alla valutazione di cui al comma 1 (ovvero la VAS) il piano territoriale regionale, i piani territoriali regionali d'area e i piani territoriali di coordinamento provinciali, il documento di piano di cui all'articolo 8, nonché le varianti agli stessi. La valutazione ambientale di cui al presente articolo è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura di approvazione.

2-bis. Le varianti al piano dei servizi, di cui all'articolo 9, e al piano delle regole, di cui all'articolo 10, sono soggette a verifica di assoggettabilità a VAS, fatte salve le fattispecie previste per l'applicazione della VAS di cui all'articolo 6, commi 2 e 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale)

3. Per i piani di cui al comma 2, la valutazione evidenzia la congruità delle scelte rispetto agli obiettivi di sostenibilità del piano e le possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione; individua le alternative assunte nella elaborazione del piano o programma, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione o di compensazione, anche agroambientali, che devono essere recepite nel piano stesso.

4. Sino all'approvazione del provvedimento della Giunta regionale di cui al comma 1, l'ente competente ad approvare il piano territoriale o il documento di piano, nonché i piani attuativi che comportino variante, ne valuta la sostenibilità ambientale secondo criteri evidenziati nel piano stesso.

Nel seguito si indicano i riferimenti regionali, succedutisi alla Legge Regionale, in materia di VAS:

- D.G.R. 22 dicembre 2005, n. VIII/1563 (proposta di indirizzi per la VAS);
- D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351 (approvazione indirizzi per la VAS);
- D.G.R. 27 dicembre 2007, n. VIII/6420 (ulteriori specifiche aggiuntive);
- D.G.R. 30 dicembre 2009, n. VIII/10971 (recepimento decreto nazionale e inclusione di nuovi modelli procedurali);
- D.G.R. 10 novembre 2010, n. IX/761 (Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4 l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle dd.g.r. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971" pubblicato sul 2° S.S. B.U.R.L. n. 47 del 25 novembre 2010).
- D.G.R. 25 luglio 2012, n. IX/3836 (Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4 l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Approvazione Allegato 1u. Modello metodologico procedurale e organizzativo della Valutazione Ambientale di Piani e Programmi (VAS). Variante al Piano delle Regole e Piano dei Servizi

1.2 Modello procedurale assunto

L'art. 4 della LR n.12 del 13 marzo 2005 ha introdotto in Regione Lombardia l'obbligatorietà di sottoporre a VAS i P/P con specifico riferimento, per la pianificazione comunale, al Documento di Piano e alle relative varianti.

Successivamente, con la LR 4/2012, art.13, sono state introdotte alcune modifiche e integrazioni all'art. 4 sopracitato specificando che:

2-ter. Nella VAS del documento di piano, per ciascuno degli ambiti di trasformazione individuati nello stesso, previa analisi degli effetti sull'ambiente, è definito l'assoggettamento o meno ad ulteriori valutazioni in sede di piano attuativo. Nei casi in cui lo strumento attuativo del piano di governo del territorio (PGT) comporti variante, la VAS e la verifica di assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono già stati oggetto di valutazione.

Considerato che in accordo con l'Amministrazione Comunale si è ritenuto quindi, per quanto concerne la quota residenziale, di assoggettare a verifica di assoggettabilità il Piano Attuativo con la finalità di integrare gli elaborati con un documento che supportasse tale scelta a verifica della minimizzazione degli effetti sull'ambiente;

l'assoggettabilità alla VAS viene quindi effettuata secondo le indicazioni di cui al punto 5.9 degli Indirizzi generali della D.C.R. 13 marzo 2007 n. VIII/351 e come quanto disposto nel Modello 1a della DGR 761/2010 "Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS). Documento di Piano del PGT.

In particolare, la procedura adottata, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs n. 152/2006 (come modificato e integrato dal D.Lgs 4/2008 dal successivo D.Lgs 128/2010), richiede la redazione di un RAPPORTO PRELIMINARE, in riferimento ai criteri dell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE, di cui all'articolo 3 paragrafo 5, sulla base delle informazioni contenute, verificare il grado di integrazione dei riferimenti di sostenibilità ambientale all'interno delle scelte previste dalla Proposta di PA, individuando quali possano essere gli effetti potenzialmente attesi sulle componenti ambientali interferite e quali debbano essere le specifiche risposte di miglioramento e/o mitigazione da associarvi nelle successive fasi di progettazione ed attuazione del PA.

Tale documento conoscitivo e valutativo si configura, pertanto, come strumento tecnico a supporto dell'Autorità procedente e dell'Autorità competente per la VAS, chiamate a decidere quale esito procedurale assegnare alla Variante, ossia: esclusione dalla VAS o avvio del complessivo processo di VAS relativo.

La procedura così definita prevede le seguenti fasi:

1. avviso di avvio del procedimento;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
3. elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva;
4. messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica;
5. convocazione conferenza di verifica;
6. decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
7. informazione circa la decisione e le conclusioni adottate.

1. Avviso di avvio del procedimento

La verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale VAS è avviata mediante pubblicazione dell'avvio del procedimento di elaborazione del P/P.

Tale avviso è reso pubblico ad opera dell'autorità procedente mediante pubblicazione sul sito web SIVAS e secondo le modalità previste dalla normativa specifica del P/P.

2. Individuazione dei soggetti interessati e definizione modalità di informazione e comunicazione

L'Autorità procedente, d'intesa con l'autorità competente per la VAS, con specifico atto formale (vedi il precedente punto 3.3) individua e definisce:

1. i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, ove necessario anche transfrontalieri, da invitare alla conferenza di verifica;
2. le modalità di convocazione della conferenza di verifica;
3. i singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
4. le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

3. Elaborazione del Rapporto preliminare

L'autorità procedente predispone un rapporto preliminare contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva:

Caratteristiche del P/P, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il P/P stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il P/P influenza altri P/P, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del P/P per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali relativi al P/P;
- la rilevanza del P/P per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. P/P connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- natura transfrontaliera degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - . delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - . del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
 - . dell'utilizzo intensivo del suolo;
- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

4. Messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica

L'autorità procedente mette a disposizione, per trenta giorni, presso i propri uffici e pubblica sul sito web SIVAS il rapporto preliminare della proposta di P/P e determinazione dei possibili effetti significativi. Dà notizia dell'avvenuta messa a disposizione e pubblicazione su web.

5. Convocazione conferenza di verifica

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, comunica ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, la messa a disposizione e pubblicazione su web del rapporto preliminare al fine dell'espressione del parere, che deve essere inviato, entro trenta giorni dalla messa a disposizione, all'autorità competente per la VAS ed all'autorità procedente.

6. Decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS

L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, esaminato il rapporto preliminare, acquisito il verbale della conferenza di verifica, valutate le eventuali osservazioni pervenute e i pareri espressi, sulla base degli elementi di verifica di cui all'allegato II della Direttiva si pronuncia, entro novanta giorni dalla messa a disposizione, sulla necessità di sottoporre la variante al DdP al procedimento di VAS.

La pronuncia è effettuata con atto formale reso pubblico.

In caso di non assoggettabilità alla VAS, l'autorità procedente, nella fase di elaborazione della variante al DdP, tiene conto delle eventuali indicazioni e condizioni contenute nel provvedimento di verifica.

L'adozione e/o approvazione della variante al DdP dà atto del provvedimento di verifica nonché del recepimento delle eventuali condizioni in esso contenute.

7. Informazione circa la decisione e le conclusioni adottate

Il provvedimento di Verifica viene messo a disposizione del pubblico e pubblicato sul web comunale e sul portale regionale SIVAS. (<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/home.jsf>).

Il provvedimento di esclusione diventa parte integrante della Variante adottata e approvata.

1.3 Modello valutativo proposto

In accordo col quadro dei criteri introdotti dall'Allegato II della Direttiva 42/2001/CE, si propone una specifica struttura analitico-valutativa volta all'individuazione dei potenziali effetti di natura ambientale introducibili dal PA e alla definizione del livello di integrazione delle questioni ambientali all'interno dello scenario di sviluppo previsto, in linea con le finalità proprie di una Valutazione Ambientale Strategica.

La tipologia di intervento prevista dal Piano Attuativo, nonché la relativa localizzazione (in contesto esclusivamente urbano) richiamano la necessità di procedere preventivamente alla determinazione dei fattori di natura ambientale pertinenti e contestualizzati al caso in oggetto, con lo scopo di evitare l'errore che il Rapporto preliminare approfondisca eccessivamente fattori di interferenza o componenti ambientali non particolarmente importanti ai fini del caso in esame, ed evitare che vengano, invece, trascurati fattori e componenti significativi ai fini delle valutazioni.

In tal senso il presente Rapporto preliminare si prefigge di rilevare quali elementi di sensibilità possono essere coinvolti dallo scenario di sviluppo previsto dal Piano Attuativo, nonché l'eventuale presenza di condizioni già oggi problematiche o critiche per l'ambito in cui si inserisce l'intervento previsto.

La determinazione, pertanto, delle attenzioni ambientali per le quali sarà previsto uno specifico approfondimento analitico - valutativo (vd. seguente Par. 2.3.3) è il risultato di un percorso di contestualizzazione e definizione dell'ambito di potenziale influenza della Proposta di PA (vd. seguente Par. 2.1), derivato attraverso i seguenti passaggi analitici consequenziali:

- la caratterizzazione dello stato attuale delle aree oggetto di possibile intervento (vd. seguente Par. 2.1.1), al fine di comprendere l'effettivo grado di variazione (strutturale e funzionale) tra l'attuale comparto insediato ed il futuro scenario proposto;
- l'identificazione degli elementi di specifica sensibilità e/o pressione ambientale rilevabili nell'area e nel contesto di inserimento del PA (vd. seguente Par. 2.2), al fine di comprendere quali interferenze effettive è presumibile attendersi per il caso in oggetto;
- l'assunzione delle attenzioni ambientali riconosciute dagli strumenti di governo del territorio sovraordinati per l'ambito specifico e complessivo in cui si inserisce la Proposta (vd. seguente Par. 2.2), al fine di comprendere quali fattori rilevanti devono essere assunti nel successivo confronto valutativo della Variante.

Il successivo passaggio di analisi del PA (vd. seguente Par. 2.3), quale oggetto di specifica valutazione, deve volgere non solo alla caratterizzazione delle differenti azioni di cui essa si compone e che possono essere assunte quali elemento di potenziale Pressione sull'ambiente, ma deve richiedere, nel contempo, una accorta ricognizione delle eventuali prestazioni ambientali e del relativo livello di efficacia, già previste a livello di scelta progettuale dalla Variante, al fine di inquadrare correttamente l'insieme dei potenziali effetti attesi.

L'integrazione tra il quadro informativo degli elementi di sensibilità/pressione attuale (Par. 2.1) e quello correlato alle scelte proposte dalla Variante (Par. 2.2), permette di determinare quali fattori di attenzione ambientale richiedono specifici approfondimenti analitico - valutativi (vd. seguente Par. 2.3).

Tale identificazione viene svolta analizzando le relazioni tra le azioni previste dal PA ed i diversi Settori che compongono il sistema ambientale di riferimento per il caso in oggetto.

I Settori ambientali così definiti vengono nel seguito analizzati e valutati nello specifico dettaglio necessario (vd. seguente Cap. 3). Per una più agevole lettura, per gli approfondimenti più consistenti (come ad es. per il Traffico), sono stati predisposti specifici allegati individuali.

Solo attraverso la definizione di un quadro valutativo degli effetti potenzialmente attesi dalla Variante è poi possibile procedere ad una verifica finale del grado di rispondenza/integrazione dei riferimenti di sostenibilità ambientale, in questo caso dettati dagli strumenti sovraordinati e contestualizzati alla scala locale di intervento (vd. seguente Cap. 4), quale finalità propria della Direttiva 42/2001/CE.

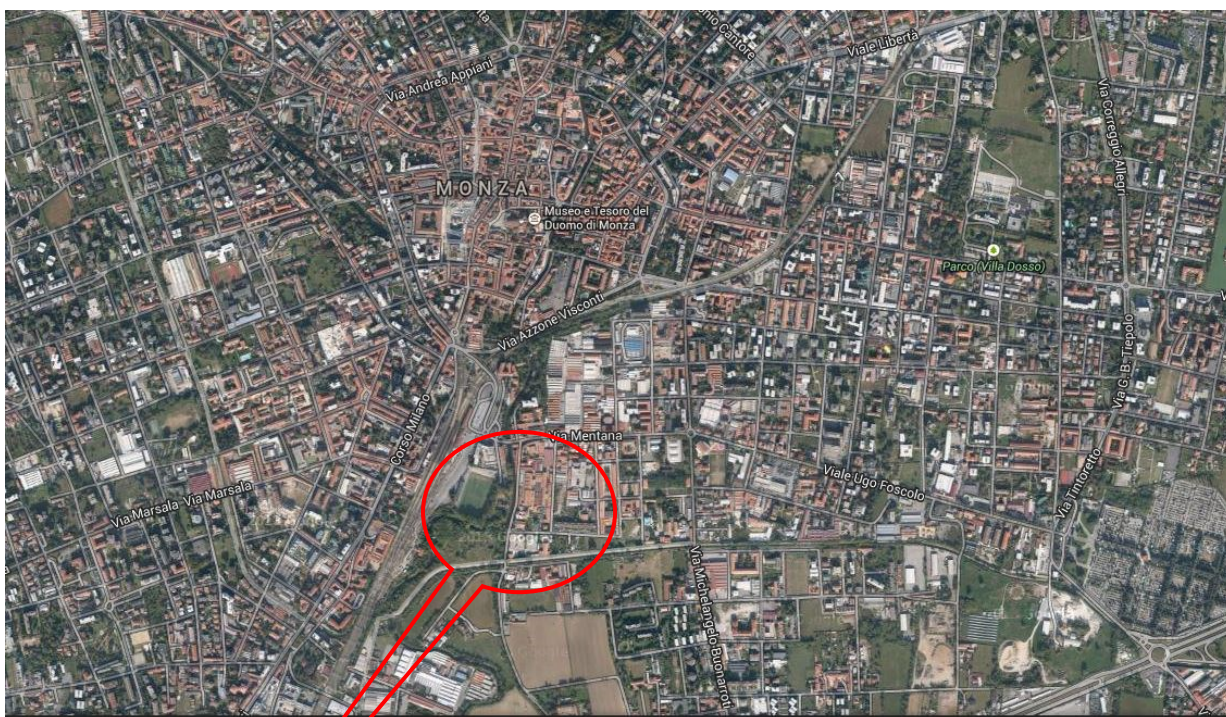
2 DETERMINAZIONE DEI FATTORI DI ATTENZIONE AMBIENTALE

2.1 Inquadramento dell' ambito di potenziale influenza

2.1.1 Stato attuale delle aree oggetto di Variante

Il Programma Integrato di Intervento denominato "AREA 9 A - VIA GHILINI ", è costituito dall'ambito strategico di riqualificazione urbanistica n.22 B così come individuato dal Documento di Piano del PGT di Monza.

L' area oggetto di Programma Integrato di Intervento è localizzata a Sud del territorio comunale e confina a Ovest con la via Ghilini che si sviluppa parallela al fiume Lambro, mentre a Nord, Est e Sud il confine inserito in un contesto urbanizzato con presenza di alcuni di manufatti di tipo archeologico industriale.



L'area, parte di un più grande complesso, è interamente occupata da fabbricati che storicamente ospitavano attività manifatturiere consistenti nella lavorazione delle fibre tessili (cascamificio); da alcuni decenni l'area in oggetto non è occupata da alcuna attività.

Dal punto di vista urbanistico l'ambito di Piano Attuativo è individuato dal PGT vigente come Ambito Strategico 22 b – via Ghilini, con destinazione a edificazione polifunzionale, disciplinato dagli art. 5 e 10 delle NTA del documento di Piano (attualmente decaduto).

Come esplicitamente definito al comma 3 dell'art. 12 delle medesime N.T.A: (Prescrizioni per piani attuativi in zona CD – trasformazione e ristrutturazione urbanistica), "l'Allegato A13, Normativa specifica per gli ambiti strategici detta norme specifiche in relazione a destinazioni, indici di edificabilità, opportunità per l'edilizia economico popolare convenzionata e/ o a piano di zona ed altre prescrizioni particolari, che, ove espresse, prevalgono sulla disciplina generale contenuta nel presente articolo"

Pertanto si riportano sinteticamente le indicazioni e prescrizioni della scheda dell'Ambito 22b:

- St 10.625 mq (di cui circa 70 % oggetto della presente proposta)
- SLP compressiva (esclusi servizi) 7.438 mq
- Massima funzione residenziale 70 % (di cui minimo 20 % edilizi convenzionata)
- Funzioni escluse : medie strutture di vendita e funzioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e parcheggio

Il progetto intende allinearsi anche a quanto definito dal documento di inquadramento (scheda 9a) e in particolare in merito a (indicazioni e prescrizioni non contenute nella scheda di documento di piano allo stato decaduto):

- Tutela degli edifici di archeologia industriale (edificio multipiano nell'ambito 9a)
- Mantenimento degli orientamenti prevalenti nell'ambito 9°
- Realizzazione di spazio pubblico ed area pedonale tra via Ghilini e edificio di archeologia industriale nell'ambito 9°
- Realizzazione di un ponte pedonale sul fiume Lambro di collegamento tra via Ghilini e il sistema di spazi di uso pubblico sulla sponda destra del Lambro

Le indicazioni e prescrizioni del documento di inquadramento anche in ordine alla dotazione di servizi e di standard qualitativo aggiuntivo, in quanto più vincolanti, sono stati considerati prioritari nella elaborazione della proposta rispetto alla scheda del documento di piano.

AMBITO 22b - Via Mentana, Via Piave



Azzonamento



Proprietà pubbliche

Circoscrizione	Sf Superficie territoriale	Tipologie dell'Ambito	Sf concentrazione edificatoria	Area per Servizi Individuate	Sip residenziale (potizzata)	Sip terziario commerciale (potizzata)	Sip commerciale grande distribuzione	Sip produttiva (potizzata)	Sip servizi generali	Sip totale esclusi servizi
n.	m ²	Zona	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²	m ²
2	10.625	CD-SP	6.608	4.024	5.207	1.115,5	-	1.115,5	-	7.438

AMBITO 22 - Via Mentana, via Piave

Descrizione, finalità, parametri edificatori, regolamentazioni particolari:

Parte 22b:

- Le destinazioni principali e complementari/compatibili sono quelle di cui ai punti A (residenziale), B (terziario/direzionale/commerciale), C (produttivo) ed E (servizi pubblici e di interesse pubblico locali, urbani e territoriali) del precedente Paragrafo 2, mentre le destinazioni non ammissibili sono quelle di cui al punto D dello stesso paragrafo, ad eccezione di quelle già comprese ai punti A, B, C ed E.
- La funzione residenziale (A) non dovrà essere superiore al 70% del totale, di cui il 20% (pari al 14% del totale) dovrà essere edilizia convenzionata.
- Sono escluse le medie strutture di vendita.
- In generale sono escluse le destinazioni che comportino disturbo acustico o difficoltà di accessibilità e di parcheggio.
- Parametri edificatori:
Sip max = mq 7.438
H1 = m 15,50

2.1.2 Evoluzione dell'area e definizione della Variante proposta

Parte dell'ambito oggetto della proposta di PII è stato interessato da richiesta di PdC convenzionato, contenente specifica documentazione geologica e geotecnica e studio specifico denominato "studio di filtrazione – relazione idraulica", presentato in data 15.09.2010 (PG 258/2010) che, tra gli altri pareri favorevoli, (quali Commissione Edilizia e del Paesaggio) ha ottenuto in data 20.10.2010 (prot n. 40592) Nulla osta idraulico dall'Agenzia Interregionale per il fiume PO, in ordine all'intervento di riqualificazione.

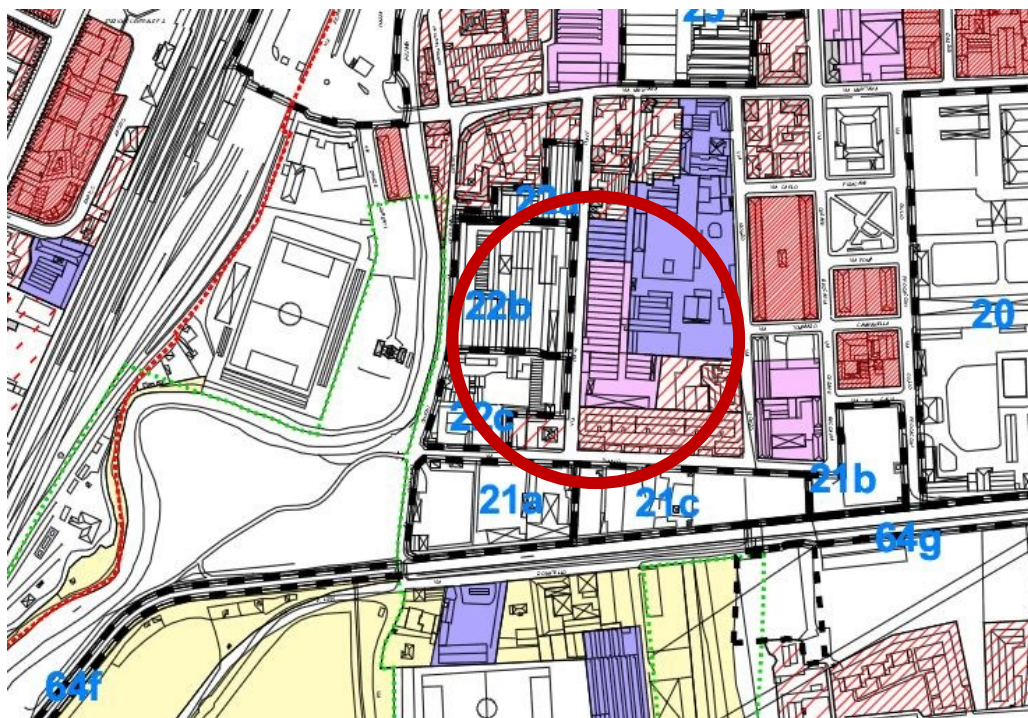
Come riportato nella relazione tecnica, il PII intende rispettare i vincoli delle distanze di 10 mt dal fiume, di 4 mt dalle rogge e contestualmente innalzare il piano abitabile di 80 cm dal piano della strada.

2.2 Elementi di Sensibilità e Pressione nel Contesto di inserimento

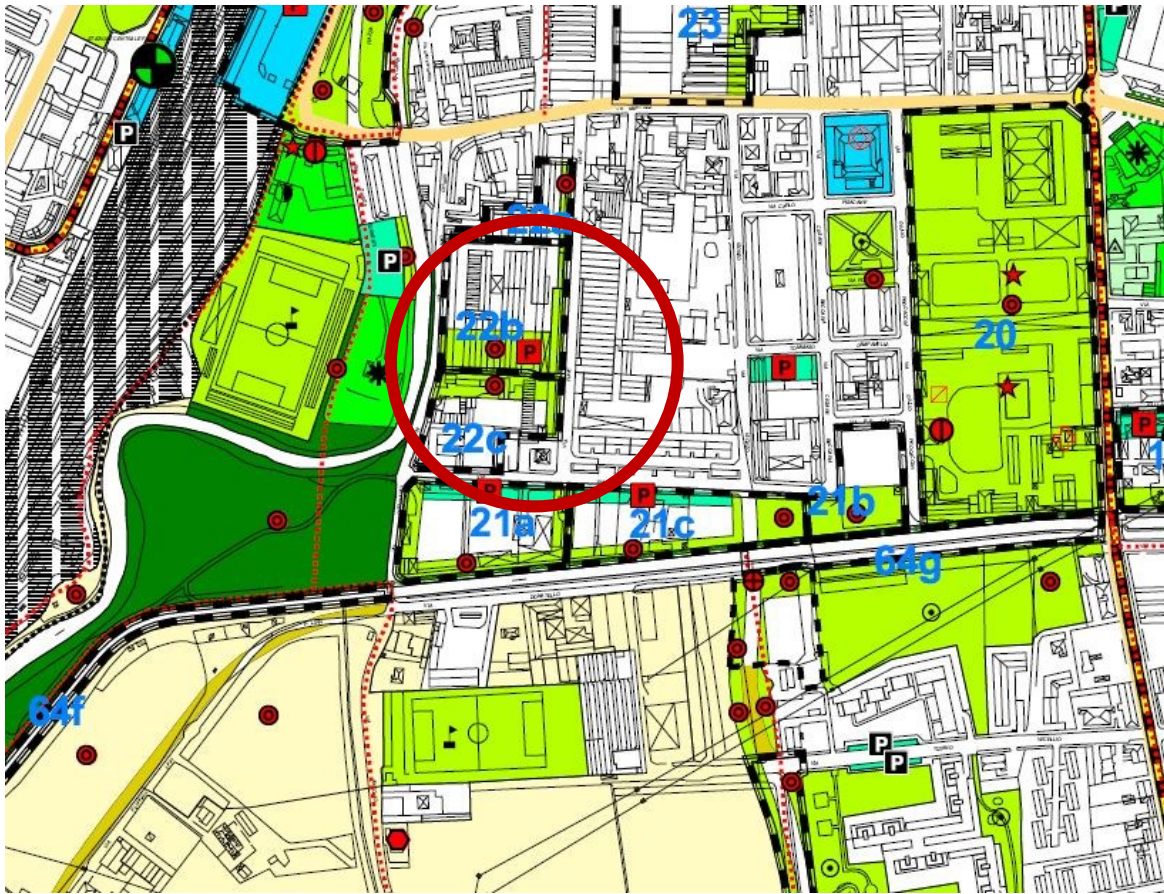
Elementi di Sensibilità

L'ambito in cui si inserisce il PA presenta elementi di sensibilità di natura prevalentemente antropica.

Le aree sono inserite in un contesto urbano caratterizzato dalla presenza di un denso tessuto urbanizzato a Nord, Est e Sud, costituito da destinazioni prevalentemente industriali, mentre ad Ovest oltre il fiume Lambro, come più chiaramente individuato dall'estratto del piano dei servizi, e collegato dal nuovo ponte ciclopedonale, si sviluppa un sistema di spazi a verde e ad uso pubblico (chiesa di S. Gregorio, aree sportive e parcheggio pubblico).



Estratto della Tav. C05c "Azzonamento del Piano delle Regole"



LEGENDA

- Confine comunale
- Limite di circoscrizione

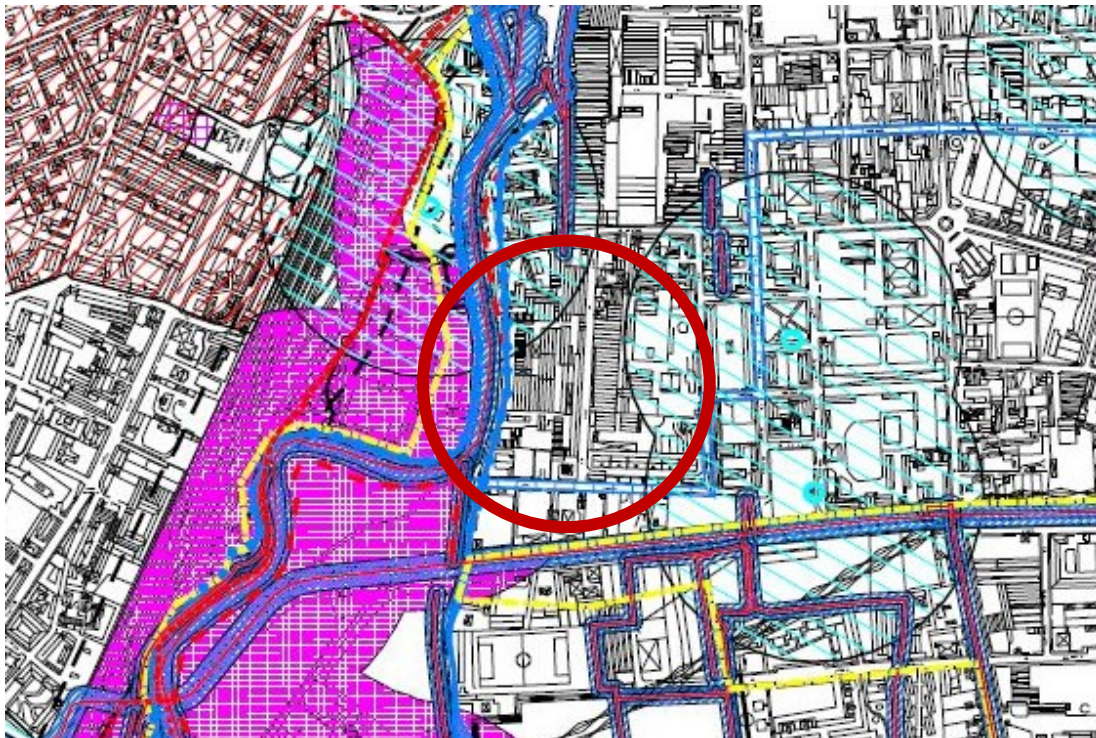
AREE PER ATTREZZATURE E SERVIZI

- Aree SP1 - Istruzioni di primo e secondo ciclo
- Aree SP2 - Attrezzature di interesse comune
- Aree SP3 - Spazi per il verde e lo sport
- Aree SP4 - Parcheggi pubblici e di uso pubblico
- Aree SV - Mobilità e viabilità locale e generale
- Zone F1 - Istruzione superiore e universitaria
- Zone F2 - Sanitarie ed ospedaliere
- Zone F3 - Parchi urbani e territoriali
- Zone F4 - Attrezzature generali e territoriali
- Perimetro degli ambiti
- Numerazione degli ambiti
- Aree Sistema C - Residenziale
- Aree Sistema CD - Polifunzionale
- Aree Sistema D - Produttivo
- Zone agricole

SISTEMI DEI SERVIZI

- Sistema cultura
- Sistema istruzione
- Sistema sanità
- Sistema attrezzature pubbliche
- Sistema verde
- Sistema attrezzature sportive
- Sistema impianti tecnologici
- Sistema mobilità e trasporti
- Sistema parcheggi
- Sistema attrezzature religiose
- Sistema servizi sociali
- Sistema di attività ricreative

Estratto della Tav. B02c "Azzonamento del Piano dei Servizi"



LEGENDA

- ▬ Confine comunale
- ▬ Limite di circoscrizione

SISTEMA ACQUE:

- Zone di salvaguardia dei pozzi - art. 21 D.lgs n. 152/1999
- ▬ fascia di rispetto mt 200
- ▬ vincolo assoluto mt 10

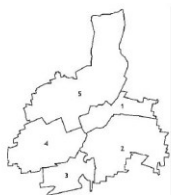
Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) variante DPCM 10/12/2004

- ▬ Fascia A di deflusso della piena
- ▬ Fascia B di esondazione
- ▬ Fascia C, area di inondazione per piena catastrofica
- ▬ Limite progetto tra la Fascia B e la Fascia C

Fasce di rispetto corsi d'acqua - R.D. n.523/1904, R.D. 368/1904: reticolo idrico minore, canale Villioresi e fiume Lambro

- ▬ Fasce di rispetto mt. 4 e mt. 10

- ▬ Reticolo idrografico



VINCOLI TERRITORIALI:

- ▬ Rispetto cimiteriale - art. 57, D.P.R. n.285/1990
- ▬ Limite del centro abitato - art. 17, L. n.765/1967
- ▬ Limite del centro abitato - art. 4, D. Lgs n.285/1992 (Codice della Strada); aggiornato con Delib. GC n. 241/2007
- ▬ Perimetrazione del centro edificato - art. 18, L. n.865/1971
- Servizi aeronautiche (aeroporto di Bresso) - L. n.58/1963
- ▬ Area compresa a mt. 3.000 dal confine aeroportuale
- ▬ Area compresa a mt. 4.000 dal confine aeroportuale

• A Classificazione funzionale delle strade ai sensi del Codice della Strada Aggiornata con Delib. GC n. 242/2007

- ▬ Tutela per zone a rischio di incidenti rilevanti (ARRI) - D.M. 9/05/2001

SERVIZI:

- ▬ Metanodotti - D.M. 24/11/1984
- ▬ Rispetto ferroviario - D.P.R. 753/1980
- Elettrodotti A.T. - D.P.C.M. 8/07/2003
- ▬ linee aeree
- ▬ linee interrate
- ▬ Fascia di rispetto ai sensi della delib. del Comitato dei Ministri per la Tutela delle Acque dall'Inquinamento del 4/02/1977

Vincoli ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio:

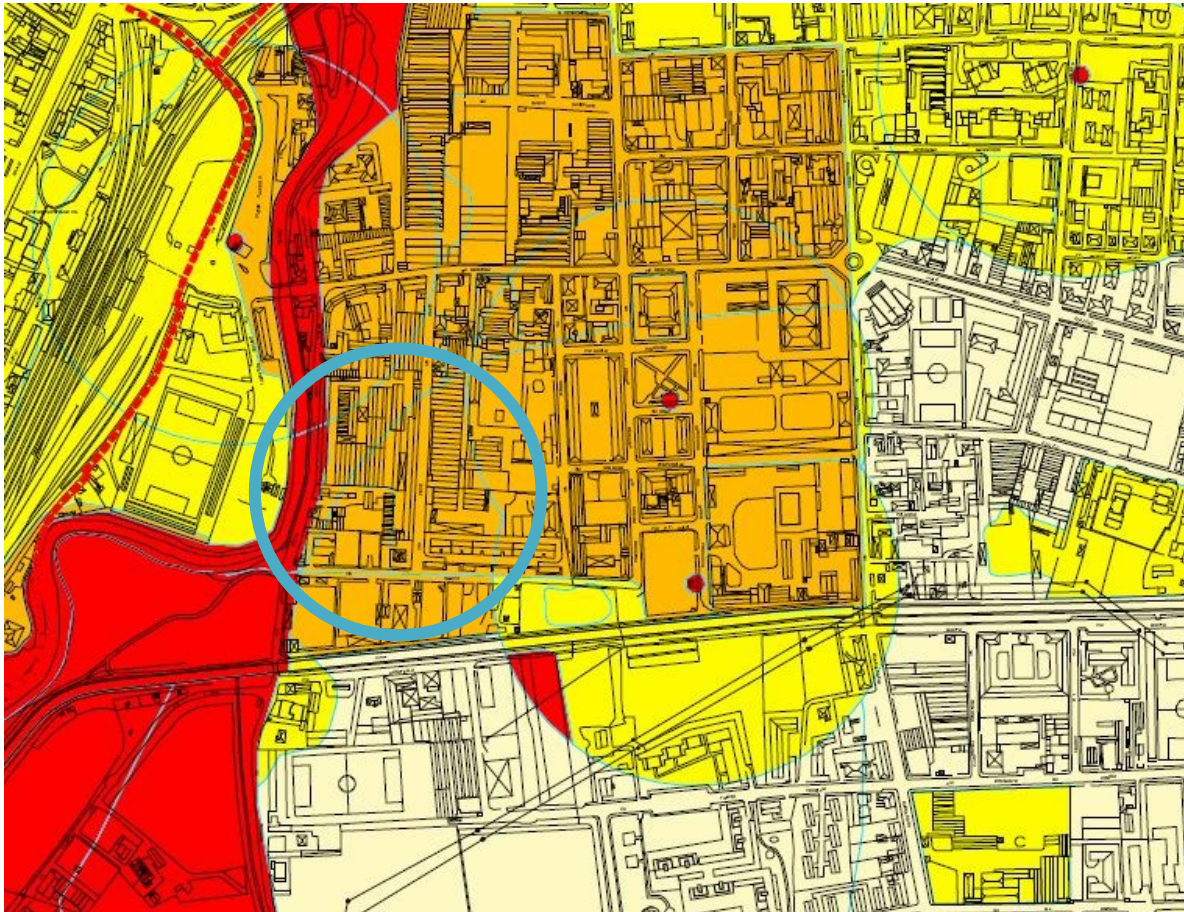
- ▬ Vincolo art. 10, D.Lgs n. 42/2004 (monumentale)
- ▬ Vincolo art. 142, D.Lgs n. 42/2004 (fiumi)
- ▬ Tutela paesistica art. 136, D.Lgs n. 42/2004
- ▬ Vincolo art. 142, D. Lgs n. 42/2004 (boschi)
- ▬ Perimetrazione Parco Regionale Valle del Lambro - D.G.R. n. 7/601 del 28/07/2000
- ▬ fascia rispetto mt. 500

Estratto Tav. A01 DdP – vincoli in atto sul territorio

Si ritiene importante evidenziare che il fronte Est è parzialmente interessato dalla fascia di rispetto del fiume Lambro pari a 10 m come riportato nella cartografia del Reticolo Idrografico Principale (fiume Lambro) approvato con D.C.C. n. 33 del 31.05.2010.

La parte Nord del lotto è interna alla zona di salvaguardia dei pozzi (fascia di rispetto 200 m) di cui al D. Lgs. N. 152/1999. A sud il lotto è esterno alla fascia di rispetto del metanodotto.

Per quanto attiene al quadro delle sensibilità idro-geo-morfologiche, il comparto oggetto di PII ed il relativo contorno ricadono in classe 3* di fattibilità con consistenti limitazioni con limitazioni dovute al rischio idraulico.



LEGENDA

--- Confine comunale

- - - Limite di circoscrizione

- N.N.n. Classi Sottoclassi e ripartizioni di fattibilità geologica (NTA geologiche)

Classi di fattibilità geologica

- Classe 1 - fattibilità senza particolari limitazioni
- Classe 2 - fattibilità con modeste limitazioni
- Classe 3 - fattibilità con consistenti limitazioni
- Classe 3* - fattibilità con limitazioni dovute al rischio idraulico
- Classe 4 - fattibilità con gravi limitazioni
- Classe 4* - fattibilità limitata dal progetto di collettore

Estratto della Tav. A02 "Carta della fattibilità geologica"

Dall'analisi della tavola 12c - Carta della sintesi "relativa al comparto geologico" allegata al documento di piano del PGT si evidenzia come l'ambito sia caratterizzato da vulnerabilità molto elevata degli acquiferi, nonché individuato come area dismessa e in parte soggetta all'allagamento della rete fognaria

Quadro delle attenzioni ambientali poste dagli strumenti sovraordinati

L'insieme dei piani territoriali che incidono sul contesto nel quale si inserisce la Proposta di PII costituiscono il quadro di riferimento per la determinazione di indirizzi di sostenibilità e condizionamenti di interesse per il caso in oggetto.

L'esame della collocazione del PII in tale sistema è finalizzata a stabilirne la rilevanza e la relativa correlazione, precisando però che il PII stesso è da ritenersi coerente con gli obiettivi di sostenibilità dei piani sovraordinati in quanto la stessa è già stata verificata e confermata dalla VAS del PGT comunale.

Si è proceduto, pertanto, all'analisi dei piani sovraordinati definiti per il governo del territorio, al fine di individuare specifici indirizzi di sostenibilità ed eventuali condizionamenti da portare all'attenzione del processo decisionale e per verificarne il relativo grado di integrazione nella Proposta di Variante.

Vengono, pertanto, assunti quegli strumenti di pianificazione che possono rappresentare, a livello sovralocale e locale, un riferimento per il perseguimento della sostenibilità ambientale attraverso le scelte considerate dalla Proposta di PII:

- il Piano Territoriale Regionale (PTR), comprendente a livello di obiettivi ed indirizzi anche strumenti di pianificazione settoriale, quali il Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) ed il Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA), e a livello sia di indirizzo, sia di condizionamenti il Piano Paesaggistico Regionale (PPR);
- il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e Brianza (PTCP) Approvato e della Provincia di Milano è stato utilizzato per ulteriore verifica.

Nel seguito si illustrano pertanto gli indirizzi di sostenibilità e le disposizioni con valenza di condizionamento ambientale, assunti quali riferimento per le successive analisi e valutazioni del caso.

Al fine di rendere maggiormente efficace l'analisi degli strumenti sovraordinati, i relativi elementi di attenzione ambientali da essi posti per l'area oggetto di PII, vengono espressi in forma tabellare e sintetica.

Piano Territoriale Regionale (PTR)	
Elementi di attenzione specifica	
<p>Approvato dal Consiglio Regionale il 19 gennaio 2010 (e successivamente integrato con DCR n. 56 del 28 settembre 2010).</p> <p>Il PTR, in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale. Il PTR in tal senso assume, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente e ne integra la sezione normativa. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) diviene così sezione specifica del PTR, disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.</p>	
<p>Obiettivi Tematici per il settore Ambiente (Punto 2.1.1 DdP PTR)</p> <p>Nota: alcuni obiettivi non vengono presi in considerazione in quanto non di interesse per il caso in oggetto, in virtù del riferimento ad ambiti ed elementi non presenti nell'area di analisi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TM 1.3 Mitigare il rischio di esondazione (ob. PTR 8, 14, 17) • TM 1.4 Perseguire la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua (ob. PTR 8, 14, 16, 17) • TM 1.5 Promuovere la fruizione sostenibile ai fini turistico-ricreativi dei corsi d'acqua (ob. PTR 7, 10, 15, 16, 17, 19, 21) • TM 1.6 Garantire la sicurezza degli sbarramenti e dei bacini di accumulo di competenza regionale, assicurare la pubblica incolumità delle popolazioni e la protezione dei territori posti a valle delle opere (ob. PTR 4, 8) • TM 1.7 Difendere il suolo e la tutela dal rischio idrogeologico e sismico (ob. PTR 1, 8, 15) • TM 1.11 Coordinare le politiche ambientali e di sviluppo rurale (ob. PTR 11, 14, 19, 21, 22) 	<ul style="list-style-type: none"> • TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climateranti ed inquinanti (ob. PTR 1, 5, 7, 17) • TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche [...] (ob. PTR 3, 4, 7, 16, 17, 18) • TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli (ob. PTR 7, 8, 13, 16, 17) • TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate (ob. PTR 14, 17, 19) • TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale (ob. PTR 9, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24) • TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico (ob. PTR 1, 2, 5, 7, 17, 18, 20, 22) • TM 1.13 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento elettromagnetico e luminoso (ob. PTR 1, 2, 5, 7, 8, 11, 15, 17, 20, 22) • TM 1.14 Prevenire e ridurre l'esposizione della popolazione al radon indoor (ob. PTR 5, 7, 8)

Piano Territoriale Regionale (PTR) Piano	
Elementi di attenzione specifica	
<p>Indirizzi definiti per i Sistemi Territoriali (Punto 2.2 DdP PTR)</p> <p>Le aree oggetto di PA possono essere riconosciute come appartenenti al Sistema Territoriale Metropolitano del PTR, per la relativa localizzazione in specifico contesto urbano e interessante ambiti di prioritaria importanza dello specifico Sistema Territoriale Pedemontano.</p> <p>Al fine di evitare duplicazione con i temi già espressi dagli Obiettivi Tematici, precedentemente illustrati, si riportano esclusivamente gli Obiettivi definiti per il Sistema Territoriale di riferimento, pertinenti per il caso in oggetto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale (ob. PTR 7,8,17) • ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale (ob. PTR 14, 17) • ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili (ob. PTR 2, 3, 4) • ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio (ob. PTR 3, 4, 5, 9, 14, 19, 20, 21) • ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio (ob. PTR 5, 12, 18, 19, 20)
<p>Azioni di Piano: Infrastrutture prioritarie per la Lombardia</p> <p>/segue/</p>	<p>Rete Ecologica Regionale (ob. PTR 7, 10, 14, 17, 19) Il PA non risulta parte del progetto di Rete Ecologica Regionale.</p>

Piano Territoriale Regionale (PTR)	
Elementi di attenzione specifica	
<p>Tavola B / E Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Non sono rilevati elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico relativamente alle aree di PA.
<p>Tavola C Istituzioni per la tutela della natura</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Non sono rilevate istituzioni per la tutela della natura interessanti direttamente o indirettamente gli ambiti di PA (Parchi, Riserve, Plis, ecc...)
<p>Tavola D Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Non sono rilevati elementi di riferimento della disciplina paesaggistica
<p>Tavola F / G / H Situazioni di degrado/compromissione in essere e/o potenziali</p>	<p>L'area oggetto di PII ricade all'interno di un vasto ambito di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani. Nello specifico si evidenzia l'interessamento di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambiti del 'Sistema metropolitano lombardo' con forte presenza di aree di frangia destrutturate (Par. 2.1, Parte IV). <p>In tali ambiti devono valere i seguenti indirizzi per la riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare: 'recuperare e valorizzare le aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesistico fruitive e ambientali'.</p>
<p>Tavola I Quadro sinottico delle tutele paesaggistiche di legge</p>	<p>Non si rilevano vincoli specifici interessanti l'area. Si rimanda al paragrafo del presente Rapporto, per i dettagli relativi ai vincoli di natura paesaggistica presenti nel più ampio contesto.</p>

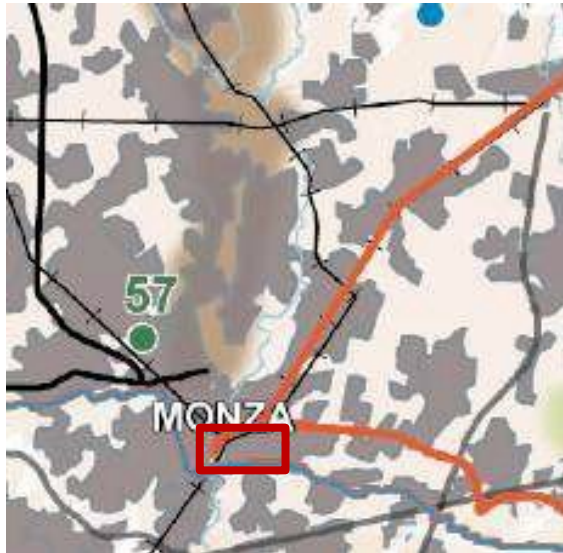
Tavola A -Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio



Legenda

-  Ambiti geografici
-  Autostrade e tangenziali
-  Strade statali
-  Infrastrutture idrografiche artificiali della pianura
-  Confini provinciali
-  Confini regionali
-  Ambiti urbanizzati
-  Laghi

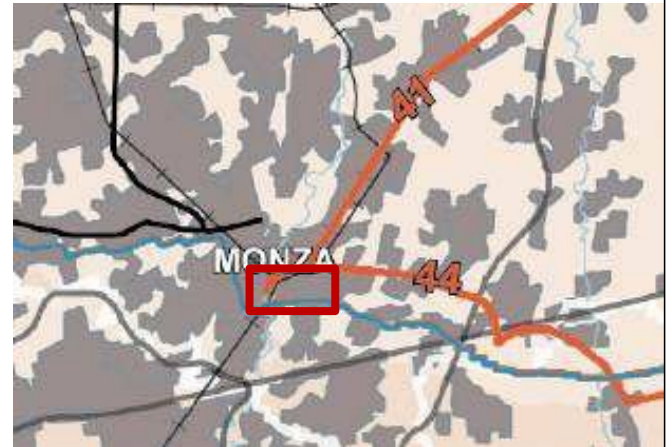
Tavola B - Elementi identificativi e percorsi paesaggistici di interesse paesaggistico



Ambito di PII

- | | |
|--|--|
| | Luoghi dell'identità regionale |
| | Paesaggi agrari tradizionali |
| | Geositi di rilevanza regionale |
| | Siti riconosciuti dall'UNESCO quali patrimonio mondiale, culturale e naturale dell'umanità |
| | Strade panoramiche - [vedi anche Tav. E] |
| | Linee di navigazione |
| | Tracciati guida paesaggistici - [vedi anche Tav. E] |
| | Belvedere - [vedi anche Tav. E] |
| | Visuali sensibili - [vedi anche Tav. E] |
| | Punti di osservazione del paesaggio lombardo - [art. 27, comma 4] |
| | Tracciati stradali di riferimento |
| | Bacini idrografici interni |
| | Ferrovie |
| | Ambiti urbanizzati |
| | Idrografia superficiale |
| | Infrastrutture idrografiche artificiali della pianura |

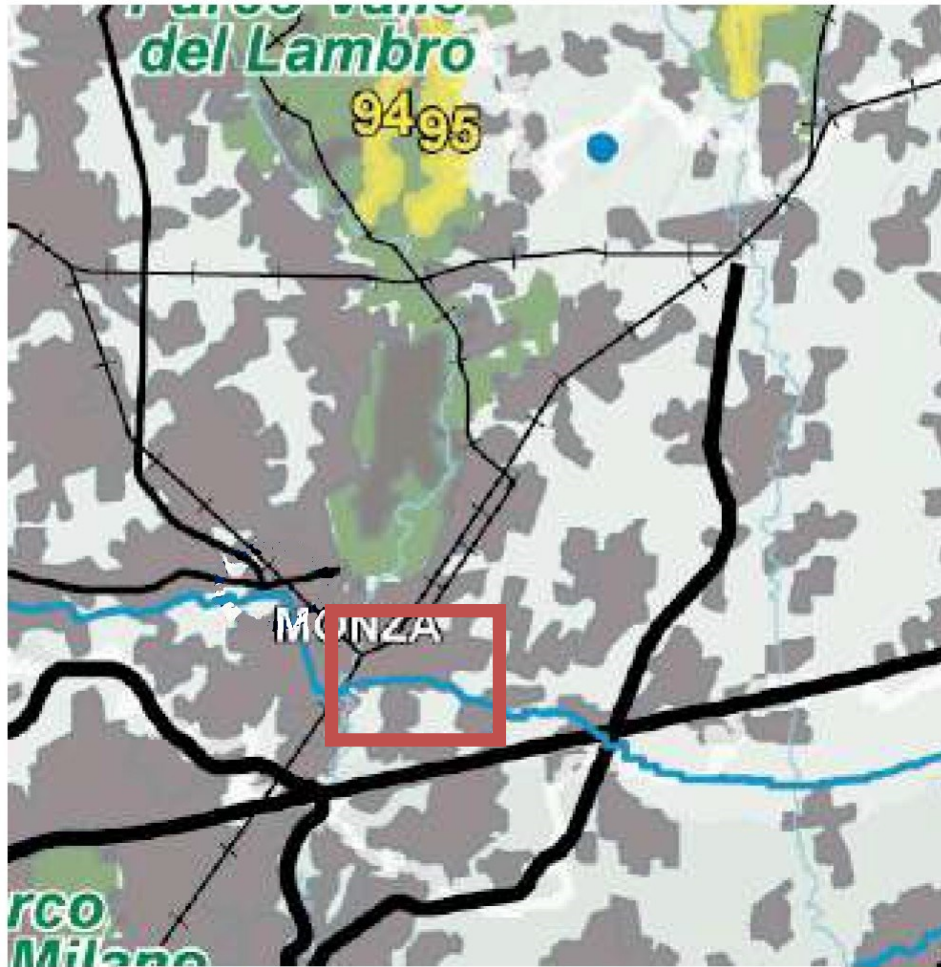
Tavola E - Viabilità di rilevanza



Ambito di PII

- | | |
|--|---|
| | Strade panoramiche - [art. 26, comma 9] |
| | Linee di navigazione |
| | Tracciati guida paesaggistici - [art. 26, comma 10] |
| | Belvedere - [art. 27, comma 2] |
| | Visuali sensibili - [art. 27, comma 3] |
| | Tracciati stradali di riferimento |
| | Bacini idrografici interni |
| | Ferrovie |
| | Ambiti urbanizzati |
| | Idrografia superficiale |
| | Infrastrutture idrografiche artificiali della pianura |

Tavola C - Istituzioni per la tutela della natura







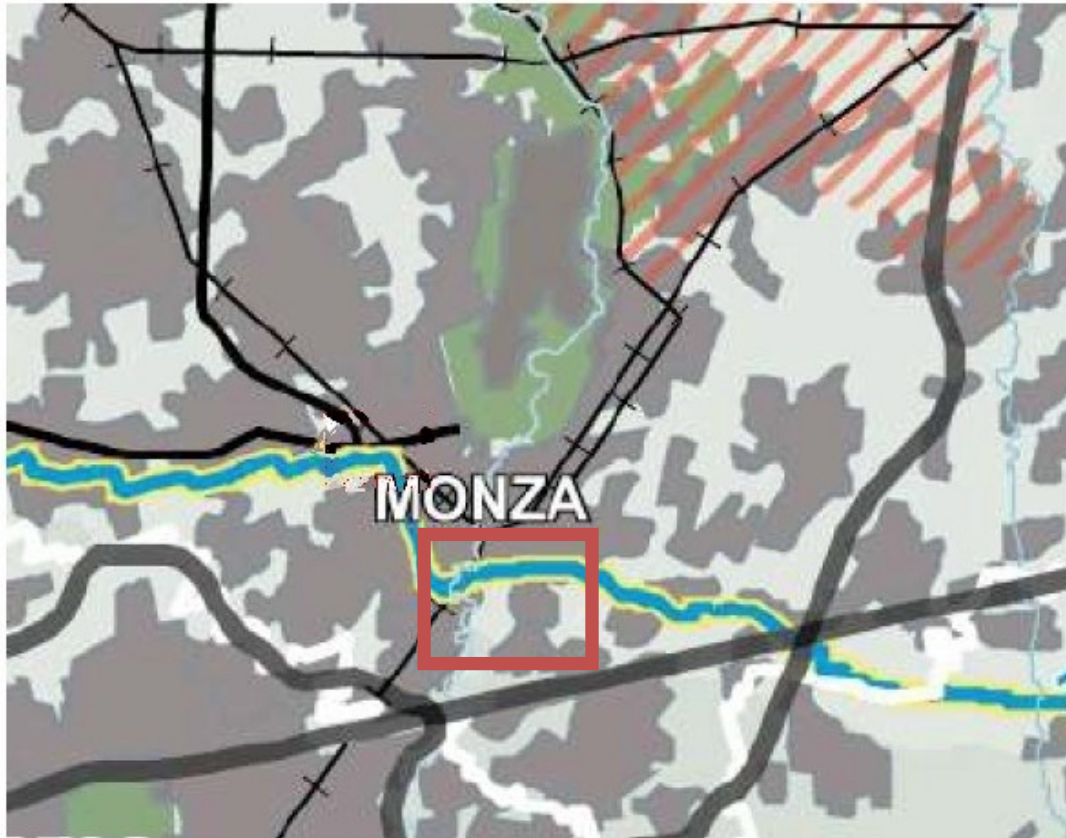
- | | |
|---|---|
|  | monumenti naturali |
|  | riserve naturali |
|  | Geositi di rilevanza naturale |
|  | SIC – siti di importanza comunitaria |
|  | ZPS- Zone a protezione speciale |
| PARCHI REGIONALI | |
|  | Parchi regionali istituiti con PGT vigente |
|  | Parchi regionali istituiti senza PTCP vigente |

Tavola D - Quadro I riferimento della disciplina paesaggistica regionale



-  Bacini idrografici interni
-  Idrografia superficiale
-  Ferrovie
-  Strade statali
-  Autostrade e tangenziali
-  Ambiti urbanizzati
-  Parco nazionale dello Stelvio
-  Parchi regionali istituiti

AREE DI PARTICOLARE INTERESSE AMBIENTALE-PAESISTICO





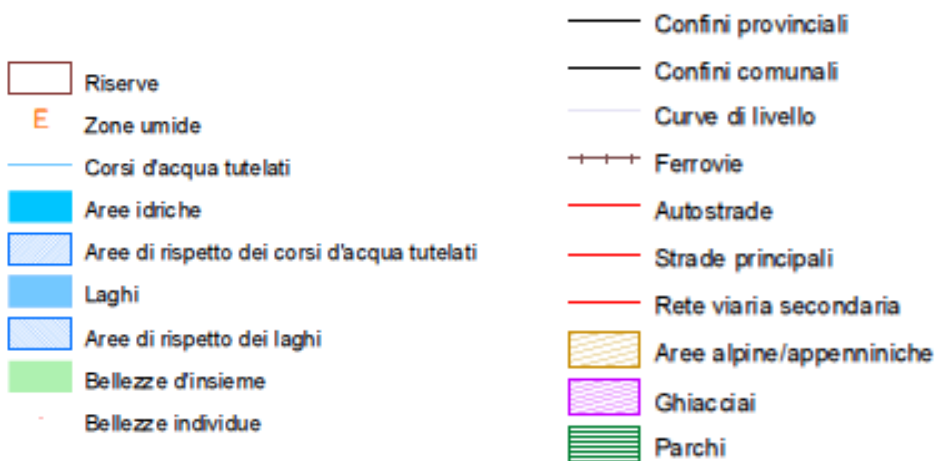
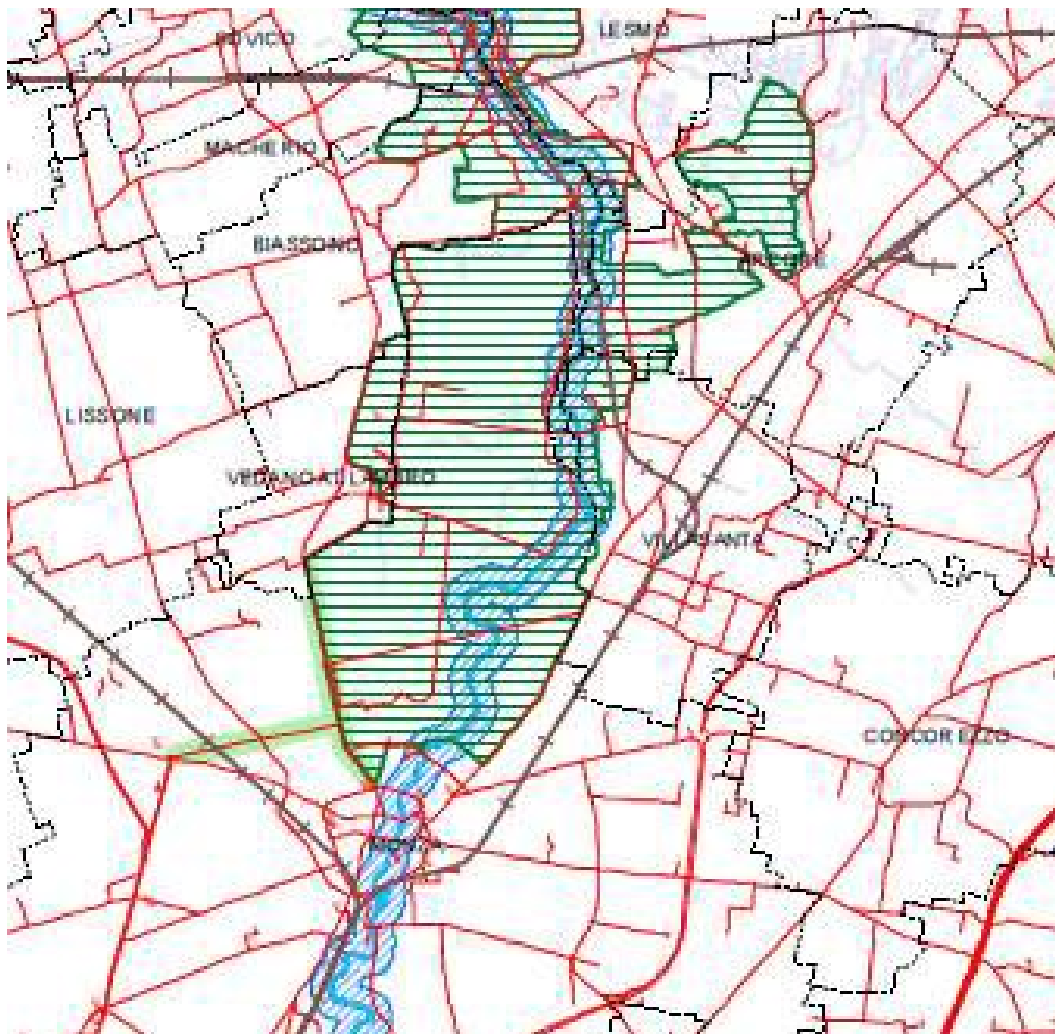
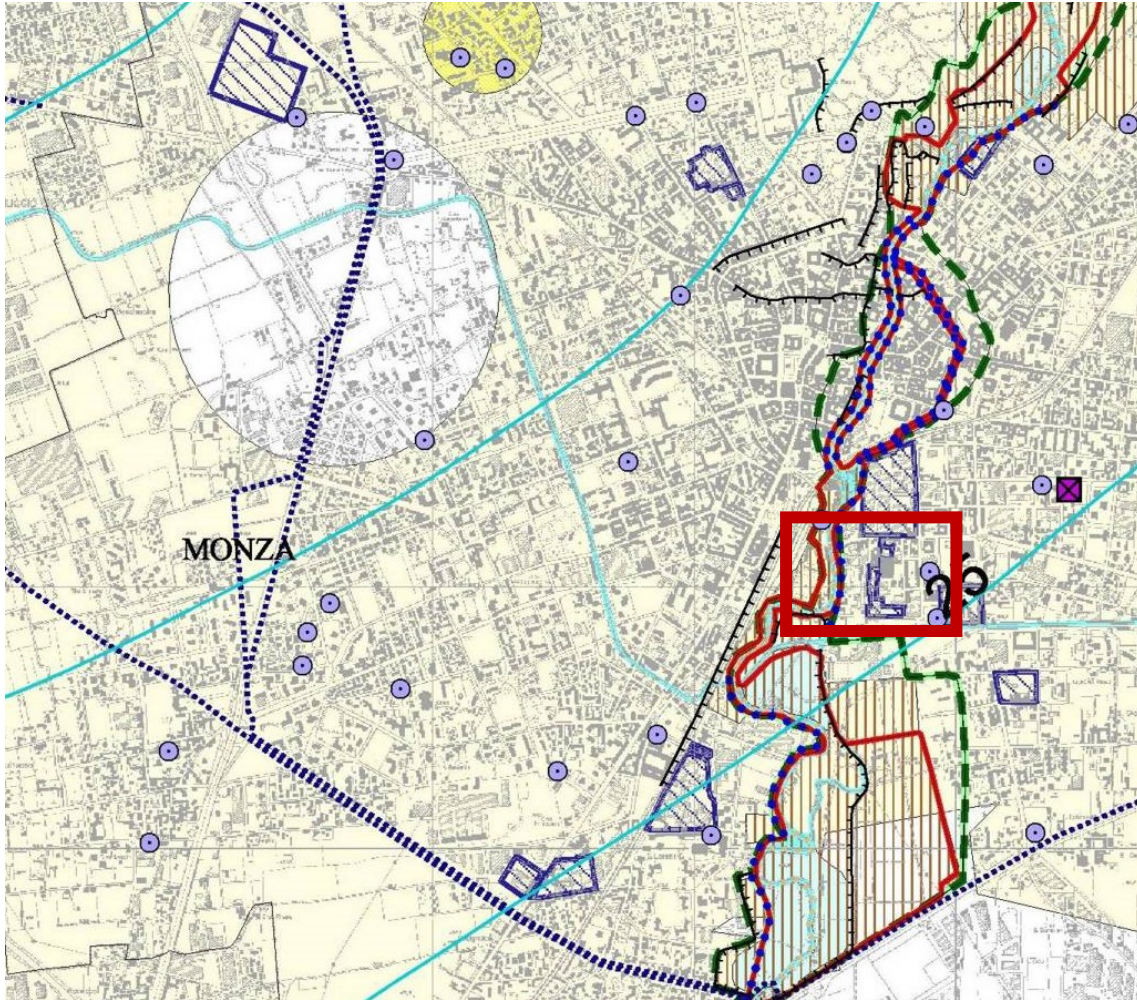
-  Ambiti di elevata naturalità - [art. 17]
-  Ambito di specifico valore storico ambientale - [art. 18]
-  Ambito di salvaguardia e riqualificazione dei laghi di Mantova [art. 19, comma 2]
-  Laghi insubrici. Ambito di salvaguardia dello scenario lacuale [art. 19, comma 4 - vedi anche Tavole D1a - D1b -D1c - D1d]

Tavola I - Quadro sinottico delle tutele paesaggistiche di legge



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) - Provincia di Milano	
Elementi di attenzione specifica	
<p>Il PTCP di Milano (preso in esame per ulteriore verifica) attualmente vigente è stato approvato con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14 ottobre 2003.</p> <p>Il piano determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici.</p>	
<p>Definizione degli obiettivi (Art. 1 NTA) La Provincia di Milano attraverso il PTCP persegue i seguenti obiettivi di tipo strategico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Obiettivo S1. Compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni • Obiettivo S2. Integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità • Obiettivo S3. Compattazione della forma urbana. • Obiettivo S4. Innalzamento della qualità insediativa • Obiettivo S6. Assetto della rete infrastrutturale e della mobilità
<p>Tavola 2e Difesa del suolo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il PTCP individua a nord dell'ambito di PA un pozzo per la captazione idropotabile.
<p>Tavola 3 Sistema paesistico ambientale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il PTCP individua l'ambito di PA come appartenente ai comparti urbanistici alla soglia storica del 1930 e demanda al Comune, in base alla rilevanza architettonica degli edifici e del comparto urbanistico, la disciplina degli interventi • Il PTCP individua un percorso di interesse paesistico a nord dell'ambito di PA, più specificamente il Viale Cesare Battisti di collegamento con la Villa Reale. • Il PTCP riconosce l'ex insediamento produttivo come elemento dell'archeologia industriale per cui fornisce come indirizzo la riqualificazione secondo i caratteri tipologici di tali manufatti, ma demandando al Comune l'individuazione di maggior dettaglio di tali elementi.
<p>Tavola 4 Rete ecologica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Il PTCP riconosce il Canale Villoresi come corridoio ecologico dei corsi d'acqua e come tale è recepito all'interno della proposta di PA che ne prevede la salvaguardi e riqualificazione conformemente a quanto previsto dalla scheda d'ambito n. 46b del DdP del PGT di Monza.

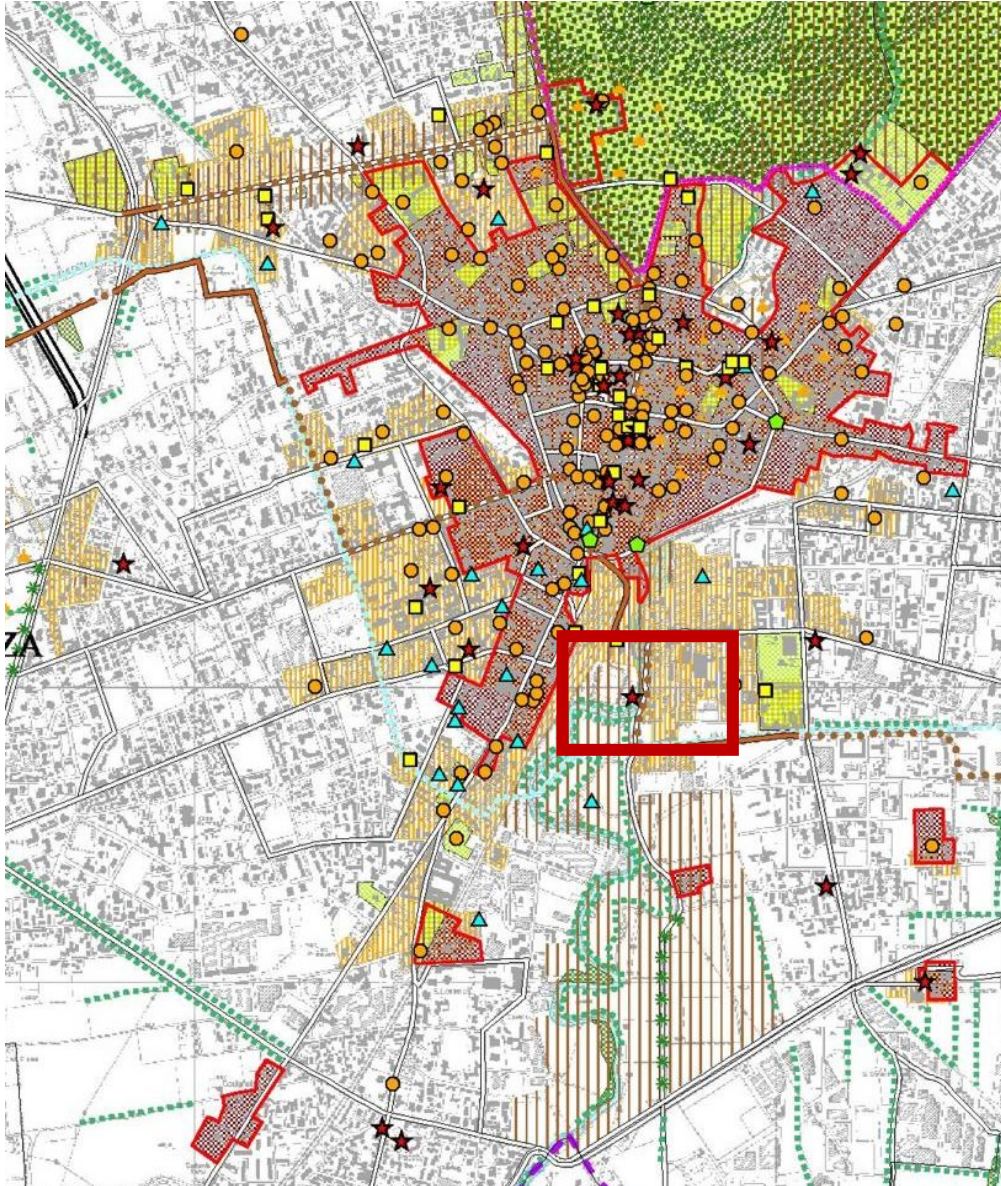
Tavola 2/d – Difesa del suolo



Ambito di riferimento del P.I.I. via Ghilini

Legenda	Corsi d'acqua (art. 46)	Ciclo delle acque (art. 47)	Impianti di depurazione	Diffusione dei principali inquinanti nel primo acquifero (1997)	Arete dissestate ed aree da bonificare (art. 48)	Elementi geomorfologici (art. 51)
Ambiti a rischio idrogeologico (art.45) Fauce a rischio molto elevato (art.45 com.3 let.a1) Aree a rischio molto elevato di tipo 1 (art.45 com.3 let.a2) Aree a rischio molto elevato di tipo 2 (art.45 com.3 let.a3) Fauce a rischio elevato (art.45 com.3 let.b) Fauce a rischio moderato (art.45 com.3 let.c) Fauce di rilevanza paesistico-fluviale (art.45 com.3 let.d) Aree a visuale idrogeologica (art.45 com.3 let.e)	Corsi d'acqua (art. 46) Rete idrografica Interventi di difesa fluviale Vasche di laminazione in progetto Aree di escanditura controllata in progetto Interventi di laminazione esistenti Interventi in progetto (Fase 2 di progetto - P.A.)	Ciclo delle acque (art. 47) Classe-stato ambientale delle acque superficiali in base al D.Lgs. 152/99 (agosto 1999) 2 -buono 3 -sufficiente 4 -scadente 5 -pessimo Nome e classe del corso d'acqua	Intercomunale esistente comunale esistente da dismettere o dismessi previsti Colture	Punti pubblici 40 Soggettanza della falda freatica in metri (novembre 2001) Inquinanti organo-oligomati (> 50 microgr/l) organo-oligomati (30 - 50 microgr/l) nitriti (> 50 mg/l) nitriti (30 - 50 mg/l)	Aree dissestate Aree da bonificare Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (art. 49) Discarica esistente Ambiti di cava (art. 50) (settore ghiaia e sabbia) Attivi o attivabili Attivi o attivabili parzialmente recuperati a uso fitto Cessati	Orti di terrazzo Ceste di inerti Ciriali Geoliti (art. 52) Monumento Naturale (Basse del Cavallone) Proposte di tutela Confine comunale Confine provinciale

Tavola 3/d – Sistema paesistico – ambientale



Ambito di riferimento del PII via Ghilini

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

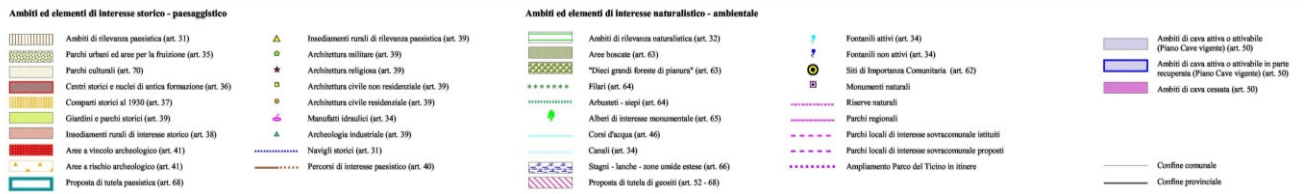
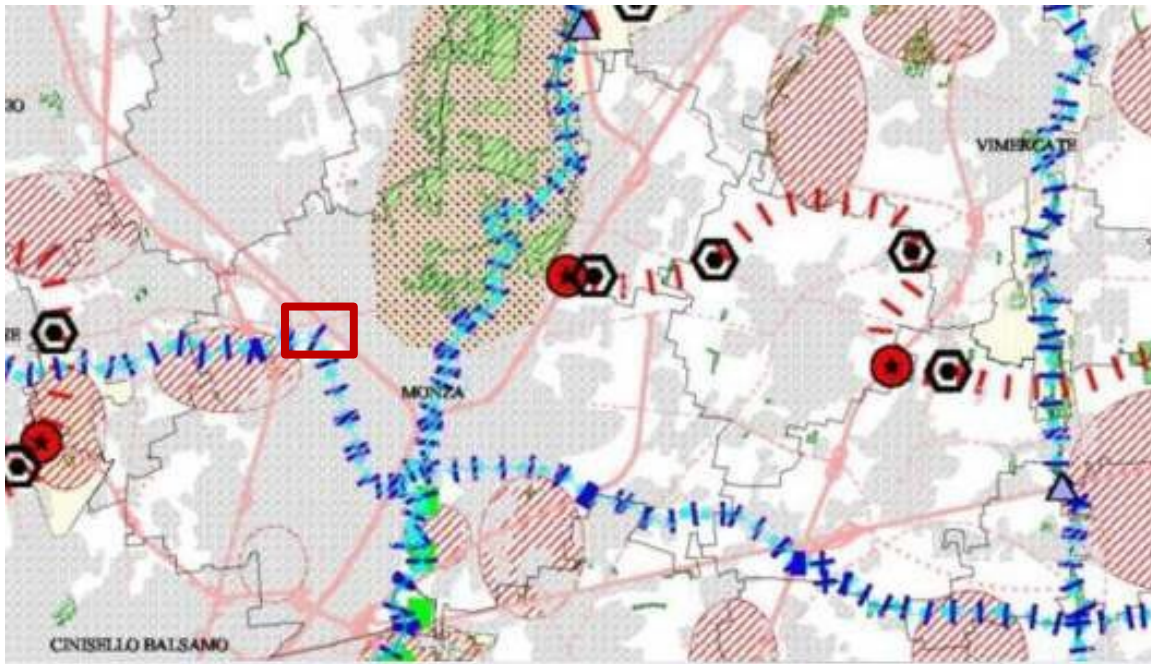
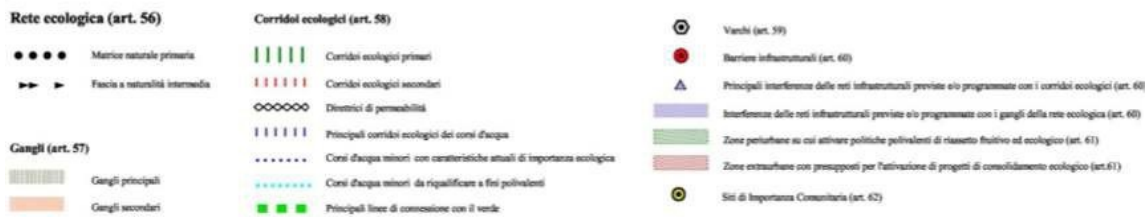


Tavola 4 – Rete ecologica



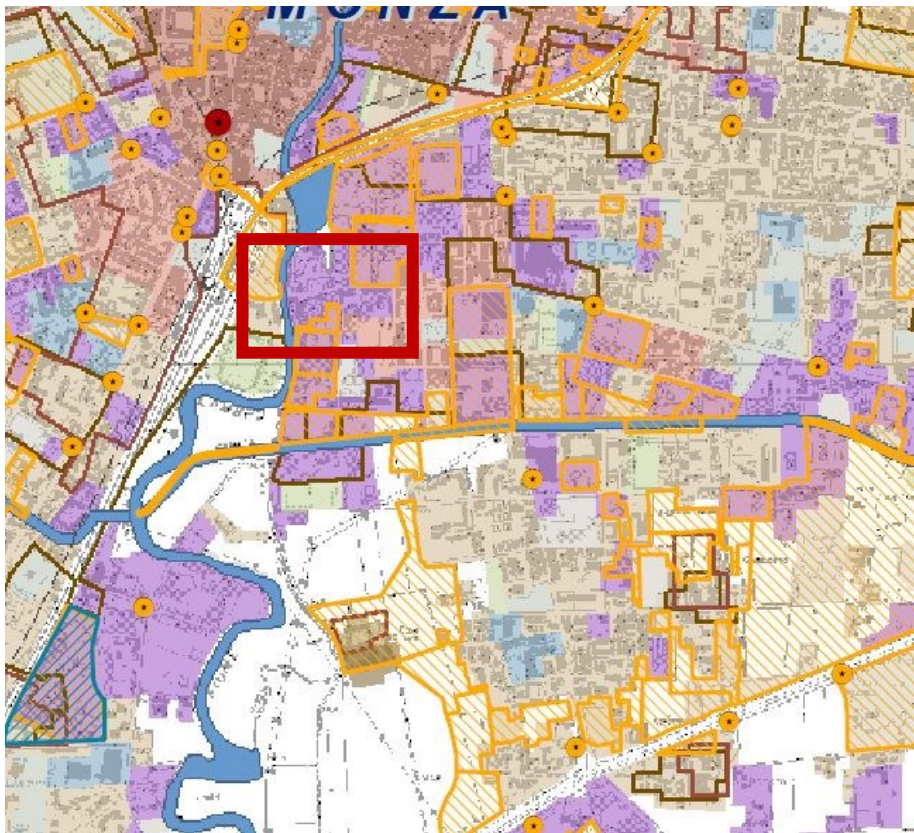
Ambito di riferimento del PII via Ghilini



<p>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) Approvato - Provincia di Monza e della Brianza</p>	
<p>Elementi di attenzione specifica</p>	
<p>Il PTCP di Monza e Brianza attualmente in itinere è stato adottato con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 31 del 22.12.2011. Il piano determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici.</p>	
<p>Definizione degli obiettivi (Art. 1 NTA) La Provincia di Monza e Brianza attraverso il PTCP Approvato persegue i seguenti obiettivi di tipo strategico</p>	
<p>Obiettivo 3</p> <p>USO DEL SUOLO E SISTEMA INSEDIATIVO</p> <p>Alcuni obiettivi strategici non sono stati considerati in quanto non direttamente attinenti al caso in oggetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OBS 3.2. Razionalizzazione degli insediamenti produttivi 	<p>OBS 3.1. contenimento del consumo di suolo</p> <p>OBS 3.3. promozione della mobilità sostenibile attraverso il supporto alla domanda</p> <p>OBS 3.4. migliorare la corrispondenza tra domanda e offerta nel mercato residenziale</p>
<p>Modalità di governo del consumo di suolo (art.46 NTA)</p>	<p>Gli interventi che comportano la trasformazione del suolo da 'non-urbanizzato' a 'urbanizzato' sono da considerarsi 'interventi a consumo di suolo', come definiti dalle Linee guida per la determinazione del consumo di suolo alla scala comunale contenute nell' Allegato A.</p> <p>...</p> <p>3. I PGT, per gli interventi che comportano consumo di suolo, devono prevedere misure di compensazione ambientale secondo valori e parametri fissati nel PGT stesso, che saranno specificamente oggetto della valutazione provinciale di compatibilità di cui all' art. 13 comma 5 della L.R. 12/05, fatte salve le misure di compensazione definite dal comma 3 dell' articolo 34 per gli Ambiti di interesse provinciale.</p>
<p>Tavola 1 Sistema insediativo</p>	<p>Il PTCP individua l'ambito oggetto di PII come ambito di trasformazione del PGT vigente.</p>

<p>Tavola 2 Rete ecologica</p>	<p>Non si rilevano interferenze degli ambiti di PII con elementi e areali della rete ecologica provinciale</p>
<p>Tavola 6d Ambiti di interesse provinciale</p>	<p>L'ambito di PII non risulta essere ricompreso negli ambiti di interesse provinciale di cui all'art. 34 e negli ambiti di ricomposizione paesaggistica di cui all'art. 31.</p>

Tavola 1 – Sistema insediativo

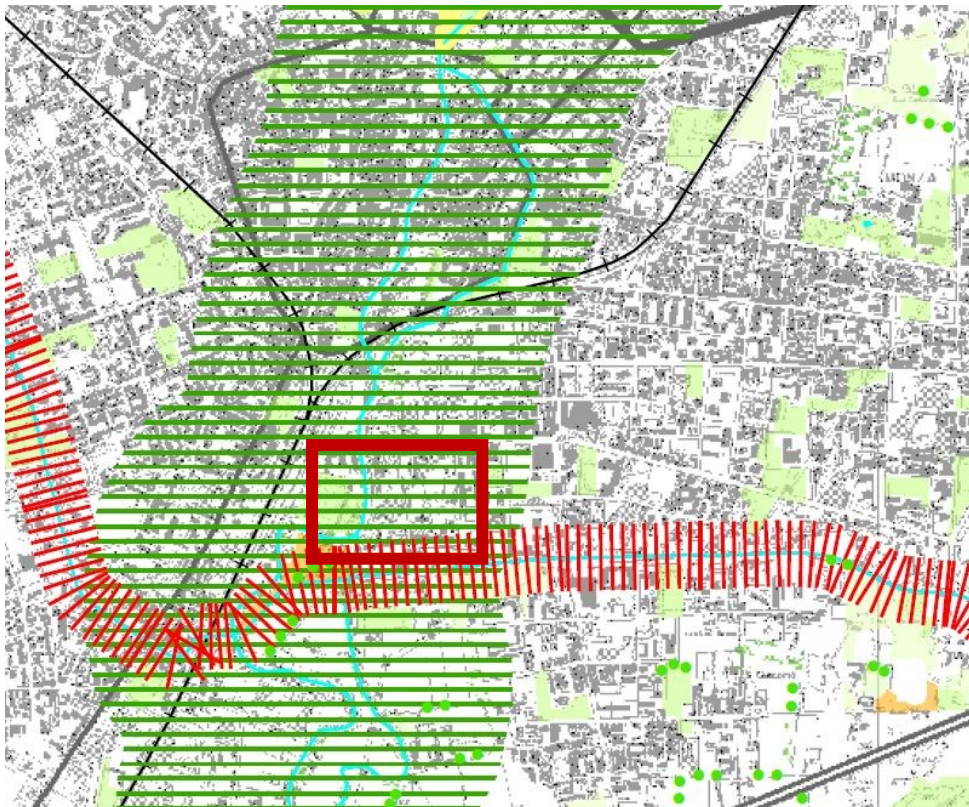


P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave



Ambito di riferimento del PII via Ghilini

Tavola 2 – Rete ecologica

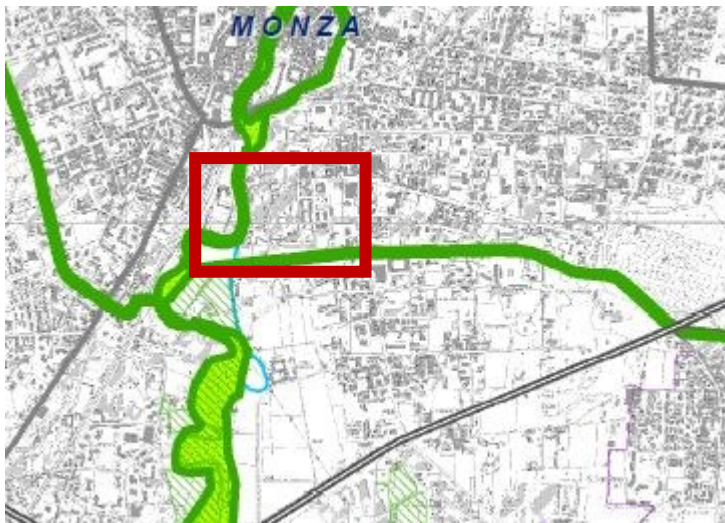


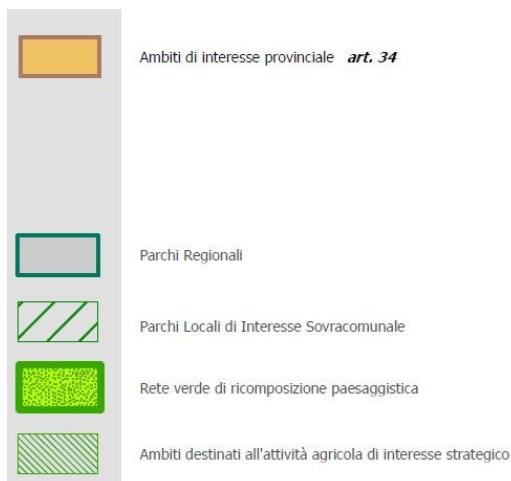
P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave



Ambito di riferimento del PII via Ghilini

Tavola 6d – Ambiti di interesse provinciale





Ambito di riferimento del PII via Ghilini

2.3 Contenuti della Proposta di PII

Il presente Programma Integrato di Intervento ha l'obiettivo di riqualificare in modo complessivo un'area industriale ormai dismessa da lungo tempo, in coerenza in particolare con il documento di inquadramento in ordine al recupero dell'archeologia industriale e al rapporto tra gli spazi pubblici e privati.

2.3.1 Obiettivi del Programma Integrato di Intervento

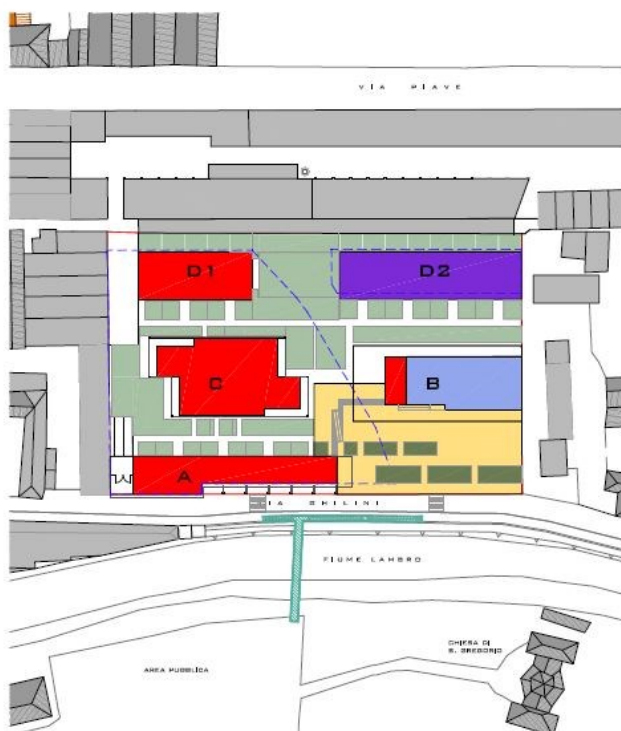
- promuovere una riqualificazione dell'area industriale dismessa attraverso la creazione di un nuovo quartiere residenziale con presenza di funzioni compatibili alla residenza e la significativa presenza di uno spazio a uso pubblico posto al piano terra dell'edificio industriale di maggior pregio recuperato, quale standard qualitativo;
- evitare di perdere la memoria della presenza industriale che ha caratterizzato il sito, come tutto il comparto della città cui appartiene, nel corso del secolo xx, anzi identificare in essa un valore precipuo da valorizzare ed utilizzare nella concezione del processo di trasformazione;
- dare alla città spazi ad uso pubblico: una piazza pedonale, pavimentata in pietra, attrezzata con arredo urbano e piantumazione ad alto fusto posta in fregio a via Ghilini in corrispondenza dell'edificio industriale esistente di maggior pregio recuperato.

In particolare in merito allo standard qualitativo, oltre allo spazio di circa 410 mq individuato al piano terra dell'edificio industriale recuperato "B" previsto in cessione al Comune, quale spazio da adibire ad attività culturali/espositive legate al limitrofo "Binario 7", si prevede la realizzazione di un ponte ciclo-pedonale in ferro e legno sul fiume Lambro con relativa rampa sulla sua estremità est, in grado di connettere la via Ghilini con il sistema di spazi ad uso pubblico esistente sulla sponda destra del fiume (un parcheggio, la Chiesa ortodossa di S. Gregorio con il suo parco, la stazione ferroviaria, il "Binario 7").



2.3.2 Contenuti principali della proposta di PII

SCHEMA FUNZIONI PIANO TERRA



LEGENDA

FUNZIONI DI PROGETTO PIANO TERRA

- RESIDENZA
- CORPO A:
RESIDENZA A GARGONE MODERATO
QUALIFICA: RISTRUTTURAZIONE CON DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE CON MANTENIMENTO DI PORZIONE DI MURO SU FRONTE STRADALE
- CORPO B:
RESIDENZA LIBERA
QUALIFICA: RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA
- CORPO C:
RESIDENZA LIBERA
QUALIFICA: NUOVA COSTRUZIONE
- CORPO D1:
RESIDENZA LIBERA
QUALIFICA: NUOVA COSTRUZIONE
- LABORATORI
- CORPO D2:
FUNZIONE COMPATIBILE ALLA RESIDENZA - LABORATORIO
QUALIFICA: NUOVA COSTRUZIONE
- AREA IN CESSIONE: SPAZIO PUBBLICO DA ADIBIRE AD ATTIVITÀ CULTURALI/ESPOSITIVE COLLEGATE AL LIMITROFO BINARIO 7
- SPAZIO PEDONALE AD USO PUBBLICO
- VERDE PRIVATO
- VERDE PUBBLICO
- SPAZIO ESTERNO REALIZZAZIONE PONTE PEDONALE
- PERIMETRO MASSIMO INGOMBRO IN SOTTOSUOLO

- Nuova costruzione :
 - Corpo C : 2.000 mq di SLP residenziale su 5 Piani
 - Corpo D1 : 850 mq di SLP residenziale su 3 Piani fuori terra
 - Corpo D2 : 1.150 mq di SLP funzioni compatibili su 1 / 3 Piani fuori terra
- Ristrutturazione con parziale mantenimento cortina esistente e demolizione/ricostruzione (in diminuzione):
 - Corpo A : 700 mq di SLP residenziale su 2 Piani fuori terra
- Recupero :
 - Corpo B : 1.200 mq di SLP residenziale su 2 Piani (1° e 2°)
 - Corpo B : 410 mq – Funzioni di interesse generale.

• Strategia progettuale

La proposta di progetto si muove coi i seguenti obiettivi:

- Ridare alla città un brano di territorio da sempre avulso dal suo tessuto attraverso la creazione di nuovi elementi di connessione e/o modalità di percezione.
- Evitare la perdita della memoria dell'attività industriale che ha caratterizzato il sito, come tutto il comparto della città cui appartiene, nel corso del secolo XX.
- Valorizzare La presenza del fiume Lambro, con il connesso sistema del verde, come un necessario punto di partenza per connotare il "ribaltamento" dell'area di progetto sulla via Ghilini (storicamente chiusa su tale via). La realizzazione del nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Lambro è funzionale a tale scopo sommando un collegamento fisico a quello "perceptivo" instaurato tra il nuovo spazio pubblico, realizzato davanti al nuovo insediamento, e la parte di città sull' argine opposto del fiume Lambro.

- Accessibilità

Dal punto di vista dell'accessibilità, oltre lo specifico valore in questo senso, del nuovo ponte, il progetto intende perseguire una stretta relazione tra spazi privati e pubblici all'interno dell'area: lo spazio pubblico identificato in fregio a via Ghilini , davanti all'edificio recuperato "B", si pone senza soluzione di continuità sia con il marciapiede di via Ghilini (in urbanizzazione primaria) sia con la parte privata di accesso ai giardini di proprietà sul lato opposto. In questo senso si ascrive l'attenzione riposta a gestire il sistema delle quote (introdotto per questioni idrogeologiche) con una rampa con pendenza 5%, integrata ad una breve gradinata, la continuità del trattamento delle pavimentazioni e della disposizione del sistema del verde (alberi ad alto fusto e basso fusto).

Un solo accesso carrabile posto all'estremità nord del fronte su via Ghilini permette l'accesso ad una rampa che conduce al piano interrato destinato a parcheggio privato.

- Ambiti progettuali fondamentali

Lo schema progettuale definisce una serie di spazi pubblici e privati in stretta interrelazione, delineando alcuni ambiti principali (in termini sia funzionali che morfologici):

a) la piazza pedonale su due livelli / il marciapiede su via Ghilini : nella porzione sud-ovest del comparto viene definita una piazza pubblica che costituisce elemento di cerniera tra l'esterno, la via Ghilini , e i corpi di fabbrica a destinazione principalmente residenziale interni all'ambito.

b) L'edificio industriale recuperato, corpo "B", di particolare pregio architettonico, attraverso un attento intervento di restyling che ne prevede la valorizzazione degli elementi linguistici, lo svuotamento del piano terra con la creazione di un portico e l'introduzione di un volume di vetro, diviene il protagonista dell'intervento riconoscendo lo specifico valore formale della sua Facciata ovest, da sempre invisibile, nascosta dalla cortina muraria esistente sulla via Ghilini .

c) Il nuovo corpo “A” ristrutturato con demolizione e ricostruzione (con sottrazione di volume) è posizionato sulla parte nord del sedime dell’edificio esistente “A” collocato per tutto il fronte ovest dell’area in fregio a via Ghilini. Esso assume particolare valore morfologico nell’identificare con la continuità del calibro stradale attraverso “l’allineamento della quinta edilizia” (come da indicazioni progettuali nella relativa scheda del Documento di Inquadramento) un importante punto di contatto con il tessuto urbano, se pur slabbrato, esistente a nord dell’area di intervento.

d) La progettazione del sistema del verde vuole farsi carico di un doppio ordine di problematiche: da una parte confrontarsi dal punto di vista della scelta delle essenze alle importanti preesistenze nell’ambito naturalistico del fiume Lambro, identificando specie autoctone. Dall’altra il disegno del giardino, dei filari degli alberi con andamento nord sud, nei vari ordini di grandezza (alto e medio fusto e arbusti), identifica un preciso rapporto con il principio insediativo dei corpi di fabbrica nella assoluta continuità tra spazi pubblici e privati.

e) I restanti nuovi corpi “C”, “D1” e “D2” si dispongono mantenendo, in prevalenza, l’orientamento dei sedimi e dei tracciati dell’impianto originario (nord-sud, con affaccio est-ovest, come da indicazioni progettuali nella relativa scheda del Documento di Inquadramento).

- Sostenibilità dell’intervento

Ad eccezione della parte pavimentata della piazza, L’ambito di progetto si presenta a netta prevalenza a verde, sia su superficie filtrante canonica, sia su terreno vegetale riportato (a spessore minimo di 80 cm). Questa principale caratteristica, tende a diminuire l’impatto del progetto sull’ambiente (inteso in senso sociale, viabilistico ed energetico), rende elevata la sostenibilità dell’intervento.

2.3.3 Attenzioni ambientali assunte dalla Proposta di PII

La Proposta di PII definisce alcune scelte che determinano ricadute positive sul sistema ambientale, come illustrato nella tabella seguente e nei relativi approfondimenti successivi.

Attenzioni ambientali assunte dalla proposta di PII

Azione prevista dalla Proposta di PII	Attenzione ambientale
Realizzazione di edifici residenziali	Il progetto edilizio sarà sviluppato nel rispetto dei principali dettami della normativa relativa al risparmio energetico
Realizzazione di aree verdi	Ad eccezione della parte pavimentata della piazza, l'ambito di progetto si presenta a netta prevalenza di verde, sia superficie drenante che su terreno vegetale riportato con
Rapporto con il Fiume Lambro	Il PII intende rapportarsi positivamente con il sistema fluviale da un lato aprendo il recinto chiuso della fabbrica storica, dall'altro collegando il sistema di spazi aperti e costruiti di uso pubblico previsti nel comparto con quelli analoghi esistenti al di là del corso d'acqua

2.4 Fattori di attenzione ambientale derivanti

A seguito della descrizione e caratterizzazione della Proposta di PII nella sua globalità (considerando le attenzioni già poste dalla Proposta per alcune tematiche ambientali), ed in riferimento agli elementi di sensibilità e pressione precedentemente illustrati, si definiscono nel seguito i fattori di attenzione ambientali per i quali risulta necessario procedere a specifici approfondimenti analitico-valutativi, al fine di determinare l'eventuale previsione di fattori di criticità ambientale inducibili dalla Proposta di PII.

La definizione delle attenzioni ambientali viene in questa sede sviluppata analizzando i diversi settori ambientali coinvolgibili dalla Proposta di PII.

Settore ambientale	Motivazione della relativa assunzione per i successivi approfondimenti analitico-valutativi
Traffico	Si prevede uno specifico approfondimento, in virtù delle variazioni introdotte dalla nuova configurazione prevista dalla Proposta di PII.
Rumore	Si prevede uno specifico approfondimento, in virtù della possibile esposizione di ricettori antropici a fattori di disturbo acustico derivanti dalle eventuali variazioni di traffico indotte dall'intervento
Suolo e Sottosuolo	Non si prevede un apposito approfondimento in quanto la proposta di PII conferma e in parte riduce gli interati già previsti nei precedenti progetti di recupero dell' area e per gli aspetti prettamente idraulici si rimanda alla valutazione specifica di cui sotto
Acque superficiali	Si prevede uno specifico approfondimento, in virtù della presenza del fiume Lambro e della roggia San Vittore
Ambiente biotico	Non si prevede uno specifico approfondimento, in virtù della localizzazione del comparto in tessuto esclusivamente urbano, privo di elementi di specifica rilevanza naturalistica e/o paranaturalistica.
Paesaggio	Non si prevede uno specifico approfondimento in virtù di assenza di vincoli paesistici.
Consumi energetici	Non si prevede uno specifico approfondimento, in virtù del previsto raggiungimento della classe A riportato in relazione tecnica e economica
Esposizione a fattori di rischio per le presenze umane interne al comparto oggetto di PII	Non si prevede uno specifico approfondimento, in virtù dell' assenza di specifici fattori di rischio riconosciuti dal quadro informativo disponibile, fornito dalla pianificazione sovraordinata e da enti di controllo (RSA 2009/2010 ARPA Lombardia).

3 QUADRO ANALITICO-VALUTATIVO

3.1 Traffico

L'area oggetto della proposta di intervento è collocata ad Est della stazione ferroviaria di Monza, nella prima corona intorno al centro storico di Monza.

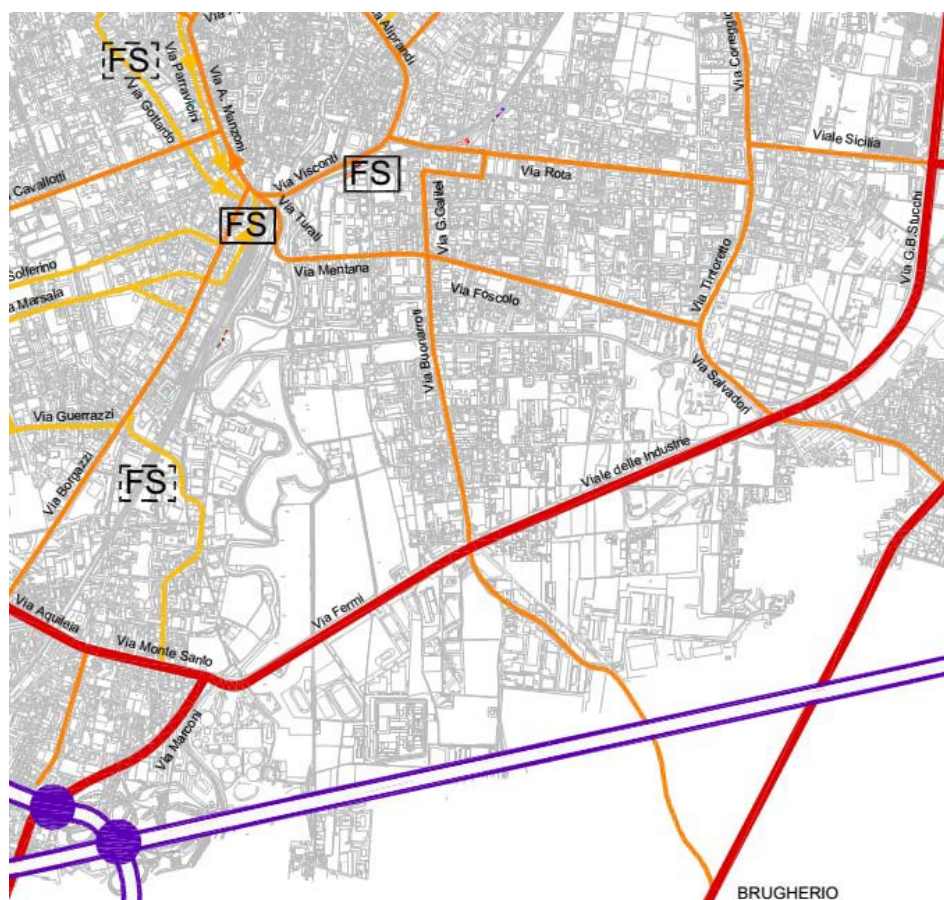
Il sistema viario e della mobilità in questo comparto urbano è condizionato dalla presenza di importanti elementi orografici ed infrastrutturali :

- Il fiume Lambro ed il canale Villoresi, rispettivamente ad ovest e a sud del comparto in esame,
- Il fascio binari della stazione di Monza e le linee ferroviarie che da questa si dipartono verso sud (Milano), verso nord/ovest (Como) e verso nord/est (Lecco).

Il collegamento stradale fra il comparto in esame e il centro di Monza, è garantito dall'itinerario Mentana-Turati; questo asse presenta prima il ponte sul fiume Lambro e poi lo scavalco delle linee ferroviarie, con recapito in Largo Mazzini all'incrocio con corso Milano.

In termini di accessibilità pedonale, in alternativa al cavalcavia di via Turati è possibile attraversare la ferrovia utilizzando il sottopasso pedonale, al quale si accede dal nuovo caseggiato est della stazione, e dal sottopasso raggiungere corso Milano.

In direzione periferia gli itinerari Mentana-Foscolo-Salvadori e Mentana-Buonarroti permettono di raggiungere la circonvallazione di viale delle Industrie e, tramite questa, il sistema delle tangenziali di Milano e delle autostrade.



Principali itinerari di ingresso/uscita dal comparto in esame

Un altro itinerario, peraltro molto tortuoso, composto dalle vie Rosmini-Cesare da Sesto-Veronese permette di oltrepassare il Villoresi e di uscire dalla zona in direzione sud/est fino a raggiungere via Buonarroti; questo itinerario non è invece interamente percorribile in senso opposto.

A scala locale, la zona delimitata da via Mentana a nord, via Buonarroti a est, il canale Villoresi a sud e il fiume Lambro ad ovest, è caratterizzata da una rete viaria molto magliata alla quale si accede unicamente da via Mentana.

Tutte e due le traverse che consentono l'uscita su via Mentana presentano il segnale di STOP, lasciando il diritto di precedenza ai flussi veicolari percorrenti via Mentana.

Le traverse citate sono inoltre collegate fra loro da altre strade locali, orientate in parallelo a via Mentana; la principale di queste è via Timavo, che collega tutte le traverse eccetto via Procaccini, posta sul lato sud della zona in esame in vicinanza dell'argine sinistro del canale Villoresi.

Quest'argine del Villoresi è occupato da un itinerario ciclabile; canale e ciclabile sono interessati dal progetto di riqualificazione delle Vie d'Acqua, progetto compreso fra gli interventi per Expo2015.

3.1.1 Indagini di Traffico

Per la redazione della presente analisi trasportistica è stato effettuato un rilievo dei flussi di traffico nelle principali intersezioni viarie del comparto in esame.

Le intersezioni oggetto di rilievo (vedi anche la successiva figura) sono state :

- Ghilini /Timavo
- Ghilini /Mentana
- Piave/Mentana
- Isonzo/Mentana
- Beccaria/Mentana

Sono stati effettuati conteggi classificati manuali dei veicoli, per tutte le principali manovre alle intersezioni citate.

Il rilievo è stato effettuato nella giornata di martedì 1 aprile u.s., giornata di normale funzionamento delle attività lavorative e scolastiche, in regime di ora legale.

Durante il rilievo non sono state registrate precipitazioni meteo.

Il rilievo principale è stato effettuato nella fascia oraria fra le 7.15 e le 9.00.

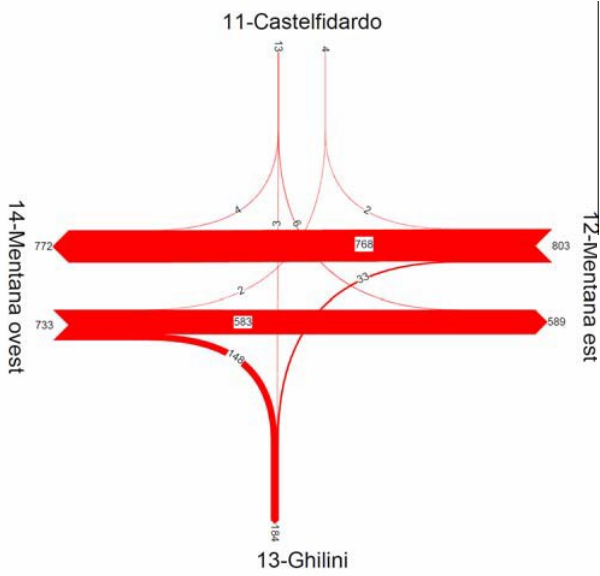
Nel seguito sono riportati i valori tabellari e grafici dei flussi veicolari nelle cinque intersezioni nell'ora individuata come punta del mattino (7.30-8.30).

Nei grafici sono riportati i valori di flusso espressi in veicoli equivalenti nell'ora di punta.

I veicoli equivalenti sono calcolati utilizzando i seguenti coefficienti di equivalenza :

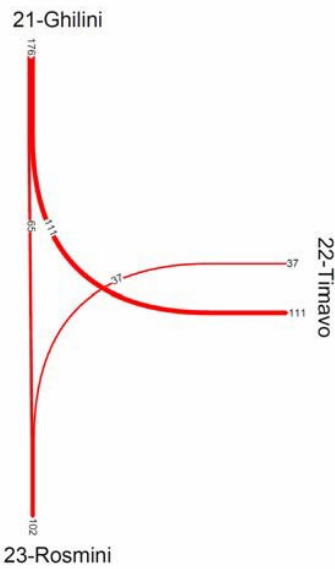
- Auto e furgoni 1,0
- Commerciali pesanti 2,0
- Bus 2,5
- Moto e bici 0,5

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave



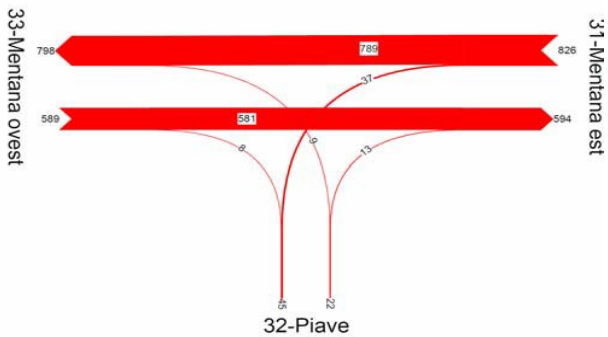
Mentana - Ghilini
Punta del mattino
(7:30/8:30)

Da	A	Castelfidardo	Mentana Ovest	Ghilini	Mentana Est	Tot Origine
Castelfidardo		0	4	3	6	13
Mentana Ovest		2	0	148	583	733
Ghilini		0	0	0	0	0
Mentana Est		2	768	33	0	803
Tot Destinazione		4	772	184	589	1549



Ghilini - Timavo
Punta del mattino
(7:30/8:30)

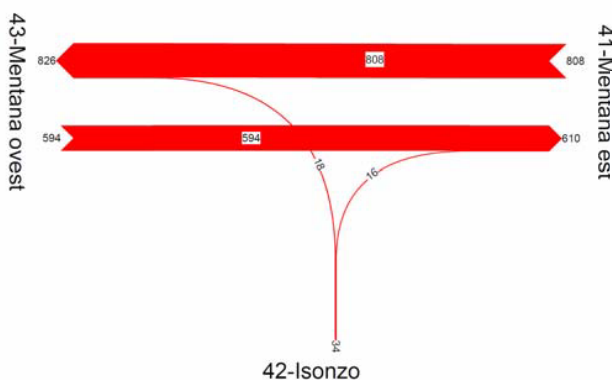
Da	A	Ghilini	Timavo	Rosmini	Tot Origine
Ghilini		0	111	65	176
Timavo		0	0	37	37
Rosmini		0	0	0	0
Tot Destinazione		0	111	102	213



Mentana - Piave
Punta del mattino
(7:30/8:30)

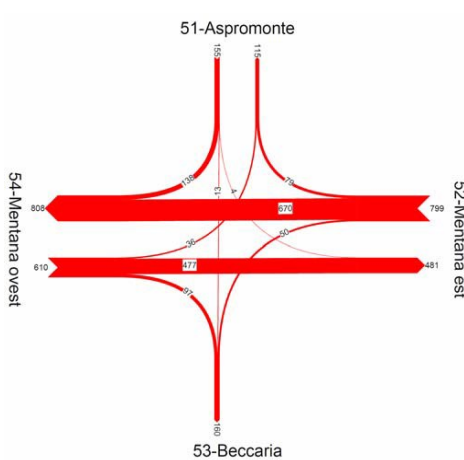
Da	A	Mentana Ovest	Piave	Mentana Est	Tot Origine
Mentana Ovest		0	8	581	589
Piave		9	0	13	22
Mentana Est		789	37	0	826
Tot Destinazione		798	45	594	1437

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave



Mentana - Isonzo
Punta del mattino
(7:30/8:30)

Da	A	Mentana Ovest	Isonzo	Mentana Est	Tot Origine
Mentana Ovest		0	0	594	594
Isonzo		18	0	16	34
Mentana Est		808	0	0	808
Tot Destinazione		826	0	610	1436



Mentana - Beccaria
Punta del mattino
(7:30/8:30)

Da	A	Aspromonte	Mentana Ovest	Beccaria	Mentana Est	Tot Origine
Aspromonte		0	138	13	4	155
Mentana Ovest		36	0	97	477	610
Beccaria		0	0	0	0	0
Mentana Est		79	670	50	0	799
Tot Destinazione		115	808	160	481	1564

La stima del flusso veicolare diurno e notturno (utili per le valutazioni sul clima acustico) è stata effettuata per espansione dei valori sopra riportati con, nel caso della fascia diurna, i seguenti coefficienti di espansione :

- 2,5 coefficiente di espansione ora di punta del mattino
- 2,5 coefficiente di espansione ora di punta della sera
- 11,0 coefficiente di espansione ora di morbida diurna
- 1,0 coefficiente di espansione ora di morbida premattutina

Dal rilievo sul campo e dall'analisi dei conteggi di traffico svolti, si evidenziano i seguenti elementi :

- via Ghilini è interessata da un modesto flusso di traffico, costituito prevalentemente da veicoli diretti all'area di sosta di via Timavo (e vie limitrofe),
- una parte dei veicoli prosegue in ora di punta in via Rosmini, probabilmente per raggiungere viale delle Industrie aggirando il traffico dell'itinerario Mentana- Buonarroti,
- gli utenti che ricercano parcheggio all'interno del quartiere, per poi recarsi alla stazione, entrano prevalentemente da via Ghilini ,
- via Mentana è interessata da un traffico veicolare consistente ma scorrevole, e da un discreto flusso pedonale da e per la stazione,
- non si evidenziano in via Mentana particolari risalite di coda dalle rotatorie con via Turati (a ovest) e con via Buonarroti (a est),
- I veicoli provenienti delle strade traverse (via Castelfidardo, Piave, Aspromonte e Procaccini), per effettuare la svolta a sinistra in via Mentana, devono spesso occupare l'incrocio, fermando

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

temporaneamente le auto in via Mentana. Questo è reso possibile dalla velocità piuttosto bassa dei veicoli che percorrono via Mentana (specialmente in ora di punta),

- minori problemi si rilevano per i veicoli che svoltano a sinistra da via Mentana verso le traverse.

3.1.2 Analisi del Progetto

Lo scenario di progetto è caratterizzato dai seguenti elementi:

- gli interventi sugli assetti della mobilità previsti nel comparto dal Documento di inquadramento dei P.I.I.;
- la realizzazione del programma integrato per l'area di via Ghilini ;
- la futura variazione dei flussi veicolari, generata dai nuovi insediamenti previsti nell'area.

Nel comparto urbano a sud/est del fascio binari di stazione sono previste dal Documento di inquadramento dei P.I.I. più aree di intervento, fra i quali quello in esame di via Ghilini .

Per quanto attiene agli aspetti di mobilità, il Documento presenta una forte attenzione al miglioramento ed infittimento degli itinerari al servizio della mobilità lenta (pedoni e ciclisti) nell'intero comparto.

In particolare è prevista una nuova passerella ciclopedonale di attraversamento del Lambro, in posizione intermedia fra l'edificio "Binario 7" e la Chiesa di San Gregorio, di fronte all'area oggetto dell'intervento in esame; questa nuova passerella permetterà di accedere da sponda sinistra (via Ghilini) all'area –fra il Lambro e la stazione caratterizzata, oltre che dai due edifici citati, dagli impianti sportivi e dall'area di parcheggio.

Nell'assetto finale l'attuale area di parcheggio verrà riposizionata fra il "Binario 7" e la stazione ed ampliata.

Strategica è la tratta di pista ciclabile prevista in affiancamento al viadotto di via Turati, che permetterà di raggiungere il centro storico dal comparto in esame.

Il Documento comunale non presenta invece ipotesi di nuovi collegamenti viari.

Dai valori di slp, residenti ed addetti, se ne deduce la stima degli spostamenti in auto in ingresso e in uscita dall'area nell'ora di punta del mattino (utilizzando nuovamente le *Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità* della Provincia).

Il traffico generato consiste complessivamente in poco più di un'auto al minuto per ciascun verso.

Analizzando i dati di traffico di progetto si ottengono i seguenti risultati:

Flusso e velocità media in ora di punta

Progetto

Strada	Flusso medio veic	Variazione su SDF %	Velocità media km/h	Variazione su SDF %
Via Mentana (bidirezionale)	1436	+4%	29,1	-8%
Via Ghilini	251	+35%	36,3	-2%

Perditempo medio alle intersezioni

Progetto

Intersezione	ritardo medio s	Variazione su SDF s
Mentana - Ghilini	2,96	+0,74
Ghilini - Timavo	1,56	-0,12
Mentana - Piave	2,02	+1,75
Mentana - Isonzo	0,29	-0,06
Mentana - Beccaria	3,06	+0,09

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

Si tratta di uno scenario che incrementa di un terzo il traffico in via Ghilini , ma incrementa solo marginalmente i flussi in via Mentana e nelle altre vie del comparto.

Anche le velocità di percorrenza e i tempi di ritardo agli incroci variano marginalmente.

L'unica variazione un po' significativa riguarda il deflusso all'incrocio Mentana/Piave, che vede salire il ritardo medio a oltre 2".

In particolare la maggiore criticità riguarda il tempo medio di attesa in uscita da via Piave, che è stimato in circa 25 secondi (vs 14 secondi nello stato di fatto).

Si registra, come detto, un incremento del traffico in via Ghilini , traffico che però rimane ampiamente al di sotto della capacità di una strada locale.

Per cui non si rilevano necessità strette di prevedere interventi di mitigazione in tale via.

Come non si rilevano altre necessità di intervento in altre parti della viabilità nel comparto in esame.

Come detto l'impatto del nuovo insediamento sul traffico è molto contenuto e non si rilevano necessità strette di prevedere interventi di mitigazione.

Gli unici interventi di mitigazione proposti riguardano via Ghilini e sono :

- la richiesta di imposizione del limite di 30 km/h,
- la riasfaltatura con asfalto fonoassorbente della tratta della via corrispondente ai nuovi edifici a filo strada.

3.2 Rumore

Il rumore, per quanto riguarda gli effetti sulla salute, può essere definito come un fenomeno di disturbo acustico per chi lo percepisce. L'esposizione ad una fonte di rumore può provocare nell'organismo danni fisici o psichici anche permanenti. I disturbi più insidiosi, indirettamente causati dal rumore, riguardano l'aumento del livello di stress dell'organismo, che, nel lungo periodo, comporta conseguenze rilevanti dal punto di vista della salute umana.

L'inquinamento acustico ha assunto in questi anni dimensioni tali da essere divenuto, soprattutto nelle aree urbane, un pericolo per la salute e un fattore di degrado della qualità della vita.

La sua incidenza varia in relazione alle dimensioni e alle caratteristiche dei centri abitati, degli insediamenti produttivi, del traffico, della densità demografica e della posizione geografica dei siti.

Livelli diversi di pressione sonora causano effetti diversi sulla salute umana: da semplice disagio psicologico accompagnato da reazioni comportamentali quali noia, fastidio, irritazione o escandescenza, turbative del sonno; a vere e proprie patologie a carico dell'apparato uditivo, nervoso, cardiovascolare, digerente e respiratorio.

In particolare, un'esposizione a livelli elevati di pressione sonora durante la notte, incide profondamente, senza che l'organismo se ne accorga, sulla qualità del sonno: ciò può causare durante la giornata problemi quali difficoltà di concentrazione, affaticamento, disturbi dell'umore, scarsa tolleranza alle frustrazioni e agli eventi stressanti, irritabilità.

La valutazione previsionale del clima acustico è prevista, ai sensi della Legge 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" art. 8 comma 3 lettera e), per i: "nuovi insediamenti residenziali prossimi alle opere di cui al comma 2)" ovvero sia in prossimità di: a) aeroporti, aviosuperfici, eliporti; b) strade di tipo A, di tipo B, di tipo C, di tipo D, di tipo E e di tipo F; c) discoteche; d) circoli privati e pubblici esercizi ove installati macchinari o impianti rumorosi; e) impianti sportivi e ricreativi; f) ferrovia ed altri sistemi di trasporto collettivo su rotaia.

La valutazione di clima acustico è stata impostata e predisposta in coerenza con quanto in proposito previsto dalle normative di riferimento nazionale e regionale, ed in particolare a quanto stabilito dalla LR n. 13 del 10 agosto 2001 "Norme in materia di inquinamento acustico" e dalla successiva deliberazione n. VII/8313 del 18/3/2002 "Modalità e criteri di redazione della documentazione di

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

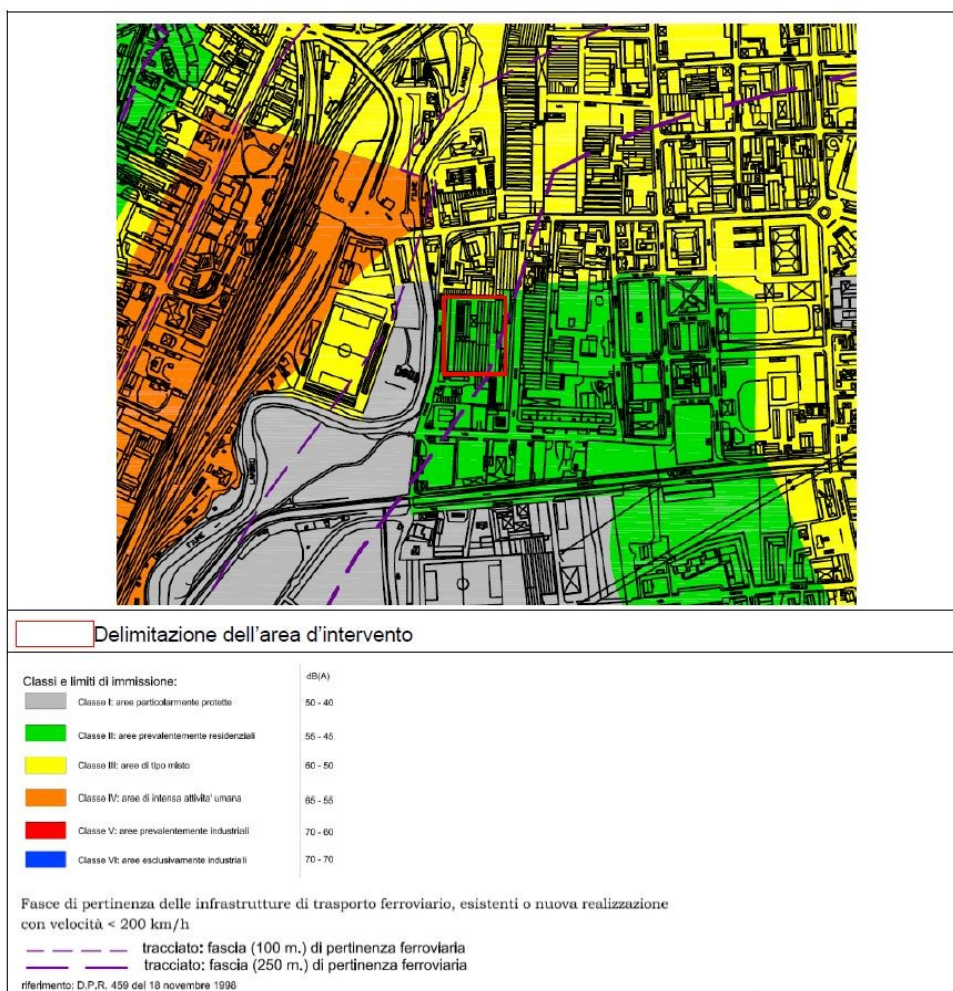
previsione di impatto acustico e di valutazione previsionale del clima acustico” e successive modifiche, con particolare riferimento all’art.6 “Valutazione previsionale di clima acustico”.

Con deliberazione n. 43 del 20/05/2013 il Consiglio Comunale di Monza ha adottato il Piano di Zonizzazione Acustica.

Con riferimento a tale piano, l’area d’intervento è interamente inserita in classe acustica II attribuita alle aree prevalentemente residenziali “interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali”, e nelle quali il valore limite di immissione è pari a 55 dB(A) nel periodo diurno e pari a 45 dB(A) nel periodo notturno.

L’area di intervento ricade, secondo lo stesso piano di zonizzazione acustica, all’interno della fascia B pertinenza ferroviaria, in relazione alla quale, e solo per la sorgente ferroviaria, il valore limite di immissione è pari a 65 dB(A) nel periodo diurno e pari a 55 dB(A) nel periodo notturno.

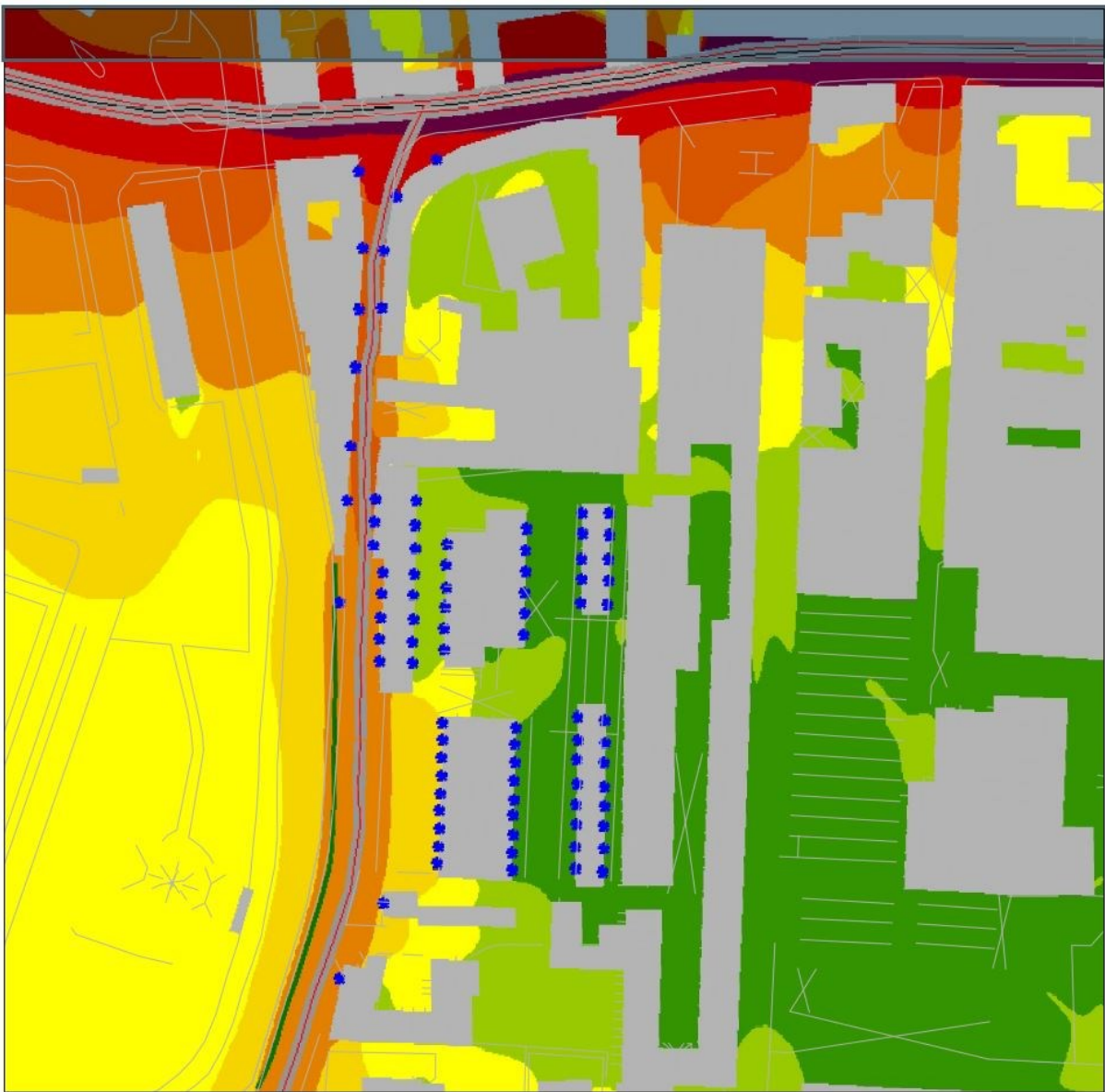
Secondo lo stesso piano adottato, alle strade comunali di categoria E (locali) ed F (di quartiere), è stata attribuita la classificazione delle aree circostanti, valendo quindi i valori limite di cui al DPCM 14 novembre 1997.



Estratto del Piano (Adottato) di Zonizzazione Acustica del Comune di Monza

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

Nella tavola riportata in allegato vengono indicati i recettori acustici individuati ed in relazione ai quali è stata fatta una verifica puntuale dei livelli di immissione attuali e attesi nello scenario di progetto.



Legenda

* Recettori

Livello di pressione sonora, Leq dB(A)

< 40
40 - 45
45 - 50
50 - 55
55 - 60
60 - 65
65 - 70
70 - 75
>=75

Dall'analisi dei risultati di cui alle simulazioni effettuate è possibile trarre le seguenti conclusioni:

per i recettori esistenti:

- In corrispondenza del punto di misura (PM) è stato rilevato un livello di pressione sonora pari a 64,5 dB(A) durante la misura effettuata al mattino e 63,0 dB(A) durante il pomeriggio; nel medesimo punto è stato stimato – tramite simulazione- un livello pari a 61,4 dB(A). Si tenga presente che entrambe le misure sono state effettuate durante i periodi di punta del mattino e del pomeriggio (quando invece le simulazioni si riferiscono alla media oraria del periodo diurno (dalle 6 alle 22) e notturno (dalle 22 alle 6)) e che durante la prima misura era operativo uno scavatore a circa 80 m di distanza dal punto di misura.
- Nel periodo diurno, in corrispondenza dei recettori esistenti (collocati lungo la via Ghilini , n. 1 (G1), 2 (G2), 3 (G3) e 4 (G4) i livelli equivalenti di pressione sonora, stimati relativamente ad entrambe le due sorgenti sonore oggetto di simulazione (traffico stradale e ferroviario), si attestano, nella situazione attuale, tra 56,5 e 66,0 dB(A). Nello scenario di progetto i livelli di pressione si attestano tra 58,5 e 66,0 dB(A); il differenziale fra scenario di progetto e scenario attuale stimato in facciata è contenuto, e non supera mai i 2 dB(A) (a fronte di un limite diurno fissato in 5 dB(A)).
- Stando ai risultati delle simulazioni, nel periodo diurno i livelli di pressione risulterebbero superiori al valore limite di immissione associato alla classe acustica nella quale i singoli recettori si inseriscono (G1 e G2 in classe III; G4 in classe I e classe III; e G15 in classe II) sia nella situazione attuale che nello scenario di progetto. Nello scenario di progetto mitigato, ovvero assumendo che venga rifatto l'asfalto di via Ghilini sostituendolo con uno drenante e limitando a 30 km/h la velocità lungo la stessa via, i livelli di pressione si riducono attestandosi su valori compresi tra 55,5 e 66,0 dB(A) (con una riduzione dei livelli attesi rispetto ai livelli attuali fino a -2,5 dB(A)). Qualora si prevedesse di rifare ogni 5 anni l'asfalto di via Ghilini (scenario mitigato 2), i livelli di pressione attesi si ridurrebbero ulteriormente, ma permanerebbe in ogni caso la difficoltà di rispettare i valori limite per il periodo diurno definiti dal piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale.
- Nel periodo notturno, in corrispondenza degli stessi recettori esistenti (G1, G2, G3 e G4), i livelli equivalenti di pressione sonora, sempre stimati considerando le due sorgenti prevalenti stradale e ferroviaria, si attestano tra 52,0 e 65,5 dB(A). Nello scenario di progetto i livelli di pressione si attestano tra 53,5 e 65,5 dB(A); il differenziale fra scenario di progetto e scenario attuale stimato in facciata è anche in questo caso contenuto, e non eccede 1,5 dB(A) (a fronte di un limite fissato in 3 dB(A)).
- Stando ai risultati delle simulazioni, nel periodo notturno i livelli di pressione attuali e di progetto risulterebbero superiori al valore limite di immissione associato alla classe acustica nella quale i singoli recettori si inseriscono (si ricorda G1 e G2 in classe III; G4 in classe I e classe III; e G15 in classe II). Nello scenario di progetto mitigato, i livelli di pressione si attestano tra 50,0 e 65,5 dB(A) con una riduzione dei livelli attesi rispetto ai livelli attuali (fino a -4,0 dB(A)). Qualora si prevedesse di rifare ogni 5 anni l'asfalto di via Ghilini (scenario mitigato 2), i livelli di pressione attesi si ridurrebbero ulteriormente, ma permanerebbe in ogni caso la difficoltà di rispettare i valori limite per il periodo notturno definiti dal piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale.
- In corrispondenza di tutti i recettori esistenti, viene rispettato il valore limite - diurno e notturno – alle immissioni di rumore ferroviario previsto all'interno della fascia B di pertinenza (all'interno della quale tutti i recettori sono compresi); sono stati stimati livelli

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

compresi tra 31,0 e 50,5 dB(A) nel periodo diurno (rispetto ad un limite pari a 65 dB(A)) e compresi tra 15,0 e 30,0 dB(A) nel periodo notturno (rispetto ad un limite pari a 55 dB(A)).

- In corrispondenza dei recettori esistenti, il contributo dei soli flussi veicolari porta a livelli compresi tra 56,0 e 66,0 dB(A) nel periodo diurno e a valori compresi tra 52,0 e 65,5 dB(A) nel periodo notturno; in corrispondenza della facciata più esposta di tutti i recettori individuati viene superato il valore limite di immissione diurno e notturno associato alla classe acustica nella quale essi si inseriscono.

Per i recettori associati alle nuove unità abitative:

- Nel periodo diurno, in corrispondenza dei recettori posti ai piani dei singoli corpi (A, B, C, D1 e D2) proposti dal PII per l'area 9A, i livelli equivalenti di pressione sonora, legati alla presenza delle due sorgenti sonore prevalenti ed oggetto di simulazione (traffico stradale e ferroviario), si attestano, nello scenario di progetto, tra 37,0 e 63,5 dB(A). Il valore limite di immissione diurno associato alla classe acustica definita dal piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale e nella quale tutti si inseriscono (classe II) non risulta dunque, stanti le condizioni simulate, rispettato in corrispondenza delle facciate di alcune le unità abitative.
- Più in particolare, risulta critico il rispetto del valore limite di immissione diurno (pari a 55 dB(A)) in corrispondenza della facciata est del corpo A (valori attesi compresi tra 59,5 e 63,5 dB(A)); rientrano invece nel limite i livelli attesi in corrispondenza della facciata ovest dello stesso corpo; risultano leggermente superiori al limite di immissione i livelli attesi in corrispondenza dei recettori collocati al primo piano della facciata est del corpo B (attesi livelli pari a 55,5 dB(A)); rientrano invece nel limite i livelli attesi in corrispondenza dei recettori al piano terra della facciata est e in corrispondenza della facciata ovest). In corrispondenza delle restanti unità abitative risulta rispettato il valore limite (in relazione ai quali sono attesi valori compresi tra 37,0 e 54,5 dB(A)).
- Nello scenario di progetto mitigato, ovvero assumendo che lungo via Ghilini venga steso asfalto drenante e venga imposto un limite di 30 km/h, i livelli di pressione sonora attesi si riducono (fino a -3,5 dB(A) rispetto allo scenario di progetto) attestandosi tra 36,5 e 60,0 dB(A). Qualora si prevedesse di rifare ogni 5 anni l'asfalto di via Ghilini (scenario mitigato 2), i livelli di pressione attesi si ridurrebbero ulteriormente (variando tra 36 dB(A) e 58,5 dB(A) con riduzioni fino a -5 dB(A) rispetto allo scenario di progetto non mitigato), ma permanerebbe in ogni caso la difficoltà di rispettare i valori limiti diurni definiti dal piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale in corrispondenza dei recettori collocati lungo la facciata est del corpo A relativamente ai quali i livelli si attestano tra 55,5 e 58,5 dB(A); tali valori risulterebbero coerenti con il valore limite diurno di 60 dB(A) associato alla classe acustica di tipo III indicata per aree di tipo misto ovvero *“aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali (...)”*.
- Nel periodo notturno, in corrispondenza degli stessi recettori (corpi A, B, C, D1 e D2), i livelli equivalenti di pressione sonora, legati alla presenza delle due sorgenti sonore prevalenti (traffico stradale e ferroviario), si attestano tra 34,0 e 58,5 dB(A). Il valore limite di immissione notturno associato alla classe acustica definita dal piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale e nella quale tutti si inseriscono (classe II) non risulta dunque, stanti le condizioni simulate, rispettato in corrispondenza delle facciate di alcune le unità abitative.

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

- Più in particolare risulta critico il rispetto del valore limite di immissione notturno (pari a 45 dB(A)) in corrispondenza della facciata est del corpo A (valori attesi tra 54,0 e 58,5 dB(A) e della facciata est del corpo B (valori attesi tra 47,5 e 49,0 dB(A)) (rientrano invece nel limite i livelli attesi in corrispondenza della facciata ovest di entrambi i corpi); ed ancora in corrispondenza dei recettori collocati nei piani più alti (terzo e quarto) della facciata est del corpo C e dell'ultimo piano della facciata ovest dello stesso corpo C (valori attesi tra 45,5 e 48,5 dB(A)). In corrispondenza delle restanti unità abitative risulta rispettato il valore limite (in relazione ai quali sono attesi valori compresi tra 34,0 e 44,5 dB(A)).
- Nello scenario di progetto mitigato, i livelli di pressione si riducono (fino a -5,0 dB(A) rispetto allo scenario di progetto) attestandosi tra 33,0 e 54,0 dB(A). In ogni caso permangono le criticità citate in corrispondenza dei recettori collocati nella facciata est del corpo A (valori attesi tra 49,0 e 54,0 dB(A)), in corrispondenza di due recettori collocati nella facciata est del corpo B (attesi livelli pari a 45,5 dB(A) comunque di poco superiore al limite), ed in corrispondenza dei recettori collocati nei piani più alti (terzo e quarto) della facciata est del corpo C e dell'ultimo piano della facciata ovest dello stesso corpo C (valori attesi tra 45,5 e 48 dB(A)). Qualora si prevedesse di rifare ogni 5 anni l'asfalto di via Ghilini (scenario mitigato 2), i livelli di pressione attesi si ridurrebbero ulteriormente (variando tra 33,0 e 53,0 dB(A) con riduzioni fino a -6 dB(A) rispetto allo scenario di progetto non mitigato). In questo secondo scenario mitigato, a meno delle tre prime unità e del piano terra dell'ultima unità sulla facciata est del corpo A, i valori attesi in corrispondenza delle restanti unità (restanti unità abitative sulla facciata est del corpo A e facciate più esposte dei corpi B e C ovvero dei relativi piani più alti, in relazione ai quali sono attesi valori compresi tra 45,0 e 50,0 dB(A)) risulterebbero coerenti con il valore limite diurno di 50 dB(A) associato alla classe acustica di tipo III indicata per aree di tipo misto ovvero *“aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali (...)”*; i valori attesi in corrispondenza delle unità più esposte del corpo A (valori attesi compresi tra 50,5 e 53,0 dB(A)) risulterebbero in ogni caso coerenti con il valore limite diurno di 55 dB(A) associato alla classe acustica di tipo IV indicata per aree di intensa attività umana ovvero *“le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, aree portuali, aree con limitata presenza di piccole industrie.”*.
- In corrispondenza tutti i recettori di cui ai corpi previsti dal progetto PII, viene rispettato il valore limite - diurno e notturno – alle immissioni di rumore ferroviario associato alla fascia B di pertinenza; sono in particolare stimati livelli sonori da traffico ferroviario compresi tra 31,0 e 51,5 dB(A) nel periodo diurno (rispetto ad un limite pari a 65 dB(A)) e tra 14,5 e 31,5 dB(A) nel periodo notturno (rispetto ad un limite pari a 55 dB(A)).
- In corrispondenza dei recettori di cui ai corpi previsti dal progetto PII, il solo contributo del traffico stradale determina livelli compresi tra 56,0 e 66,0 dB(A) nel periodo diurno e tra 52,0 e 65,5 dB(A) nel periodo notturno; in corrispondenza della facciata più esposta di tutti i recettori individuati viene superato il valore limite di immissione diurno e notturno associato alla classe acustica nella quale essi si inseriscono. Nello scenario di progetto mitigato, considerando esclusivamente il contributo dei flussi veicolari, i livelli di pressione si riducono attestandosi tra 34,5 e 60,0 dB(A). Qualora si prevedesse di rifare ogni 5 anni l'asfalto di via Ghilini (scenario mitigato 2), i livelli di pressione attesi si ridurrebbero ulteriormente (variando tra 34,0 e 58,5 dB(A)).

Considerata la difficoltà nel rispettare i limiti di cui al piano di zonizzazione acustica adottato a livello comunale, è stato verificato che all'interno degli ambienti abitativi venissero garantiti, nel periodo notturno, 40 dB(A)⁵. Tale verifica è stata effettuata considerando, laddove disponibili, i valori di cui alla stima dell'isolamento acustico di facciata normalizzato rispetto al tempo di riverberazione (D_{2m,nT}; secondo la metodologia UNI EN 12354-3:2002 (Valutazioni delle prestazioni acustiche di edifici a partire dalle prestazioni di prodotti - isolamento acustico contro il rumore proveniente dall'esterno per via aerea)) riportata nella Relazione tecnica per la verifica di confort ambientale – requisiti acustici passivi predisposta da CITI srl⁶. Sono stati quindi stimati, relativamente al periodo notturno, i livelli di pressione sonora, legati al contributo atteso dato dalla presenza delle due principali sorgenti (traffico stradale e ferroviario), in corrispondenza dei recettori posti a 2 m dalla facciata est e ovest dei corpi abitativi (collocati nei diversi piani previsti dal progetto ed includendo il contributo delle riflessioni in facciata dell'edificio recettore)) e quindi sottratti i valori di isolamento acustico di facciata normalizzato rispetto al tempo di riverberazione, (D_{2m,nT}) stimati (per le tipologie di unità abitative contemplate nella relazione tecnica predisposta da CITI srl) ovvero sottratto un valore minimo pari a 40 dB(A) in quanto requisito minimo stabilito dal DPCM 5 dicembre 1997 (Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici) per gli edifici in classe A (adibiti a residenza).

Stando alle verifiche effettuate, all'interno di tutti i nuovi ambienti abitativi è garantito un valore massimo di 40 dB(A) nel periodo notturno.

3.3 Suolo e sottosuolo – Acque superficiali

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi edifici ad uso residenziale e il recupero di alcuni fabbricati di archeologia industriale esistente; al di sotto dei primi sono previsti spazi interrati prevalentemente destinati a parcheggio a quota -3.40mt dal piano stradale e rispettosi dei limiti di rispetto idrogeologico del fiume Lambro (10 mt) e della roggia San Vittore (4 mt) nonché della salvaguardia della zona di rispetto dei pozzi attivi.

L'area è stata indagata con:

- Maggio 2004 indagine ambientale: n° 6 sondaggi verticali (da S7 a S12) a carotaggio continuo spinti fino alla massima profondità di 4.70 metri dal p.c., con recupero di n° 3 campioni per ogni sondaggio eseguito prelevati alle profondità comprese tra 0 – 1 m dal p.c., tra 1.5 – 2.5 m dal p.c. e tra 3 – 4 m dal p.c..
- Agosto 2010 indagine ambientale: n° 12 sondaggi verticali a carotaggio continuo con recupero di campioni per analisi di laboratorio;
- Agosto – Settembre 2010 indagine geotecnica: n° 3 sondaggi geognostici a carotaggio continuo spinti fino alla massima profondità di 10.00 metri dal p.c., con esecuzione di prove SPT e prelievo di campioni indisturbati e rimaneggiati. Sono state inoltre eseguite n° 5 prove di permeabilità tipo Lefranc.

L'area oggetto di studio, si trova a circa 10 m Est dalla sponda idraulica sinistra del Fiume Lambro, all'interno del territorio comunale di Monza.

A Sud del sito in oggetto, a circa 165 m di distanza, è presente il Canale Villorosi, mentre l'area studiata è attraversata da rogge derivanti dal Fiume Lambro come la Roggia San Vittore che scorre a Ovest, tratto attivo e riattivabile in condizione di piena

Parte dell'ambito oggetto della proposta di PII è stato interessato da richiesta di PdC convenzionato, contenente specifica documentazione geologica e geotecnica e studio specifico denominato "studio di filtrazione – relazione idraulica", presentato in data 15.09.2010 (PG 258/2010) che, tra gli altri pareri favorevoli, (quali Commissione Edilizia e del Paesaggio) ha ottenuto in data 20.10.2010 (prot n. 40592) Nulla osta idraulico dall'Agenzia Interregionale per il fiume PO, in ordine all'intervento di riqualificazione.

Come riportato nella relazione tecnica, il PII intende rispettare i vincoli delle distanze di 10 mt dal fiume, di 4 mt dalle rogge e contestualmente innalzare il piano abitabile di 80 cm dal piano della strada.

3.4 Fattibilità geologica

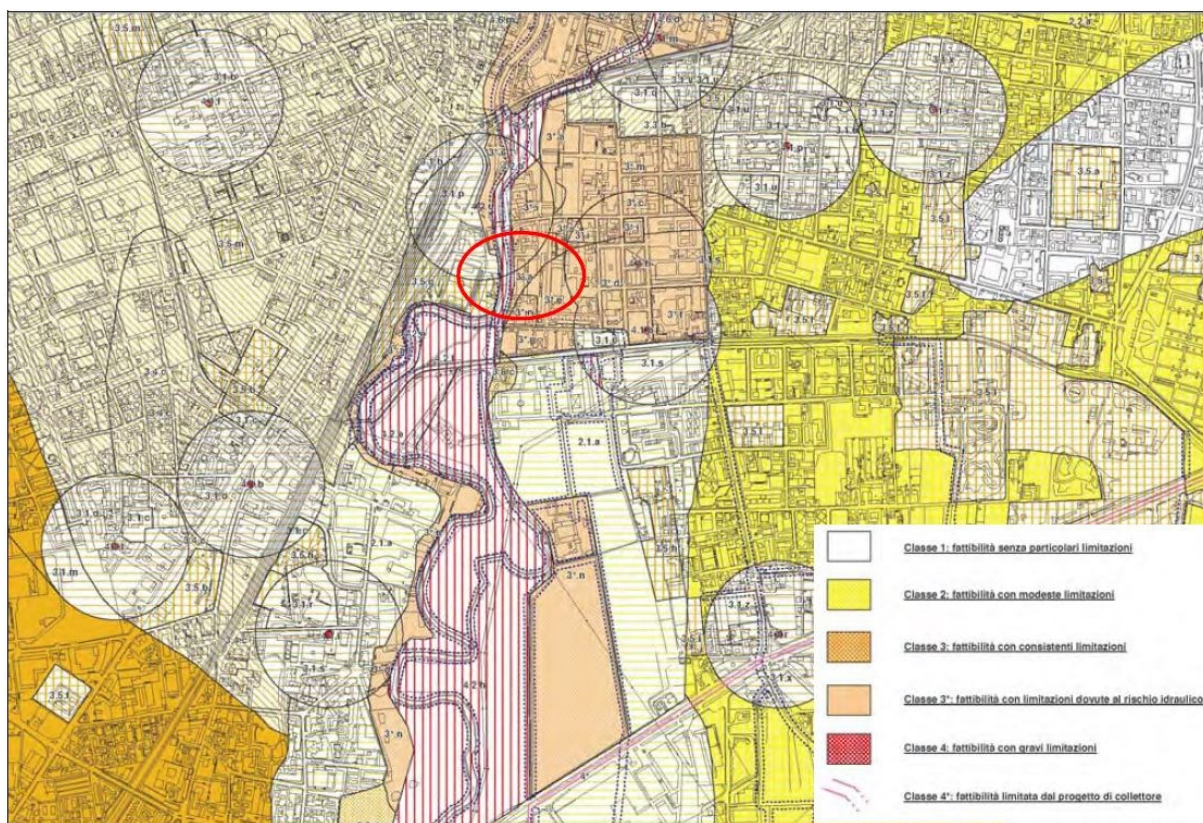
Facendo riferimento allo stralcio di figura sottostante le sigle di Classe (1, 2, 3, 4), Sottoclasse (2.3, 3.4, 4.1, ecc.) e Ripartizione (2.3.d, 3.4.b, 4.1.h, ecc.) costituiscono il riferimento univoco alla classificazione di fattibilità e alle prescrizioni ad essa connesse riportate brevemente di seguito.

Classe 3: fattibilità con consistenti limitazioni. Sono qui comprese le aree che presentano consistenti limitazioni alla variazione di destinazione d'uso per le condizioni di pericolosità e vulnerabilità del territorio.

Questa classe prevede, in aggiunta alle indicazioni contenute nel DM 11/3/88 e nella successiva Circ.LL.PP n° 30483 del 24 settembre 1988:

- prescrizioni per gli interventi urbanistici in funzione della tipologia del fenomeno, sia per la mitigazione del rischio, sia per le specifiche costruttive degli interventi edificatori.
- definizione dei supplementi di indagine relativi alle problematiche da approfondire.

L'area in esame rientra in questa classe di fattibilità, in particolare nella classe 3* definita da fattibilità con limitazioni dovute al rischio idraulico.



Stralcio della carta della fattibilità geologica alla scala 1:5.000, nel cerchio rosso l'area di studio.

3.5 Variante al Piano di stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) – Fasce fluviali del Fiume Lambro

La “Variante al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con DPCM 24 maggio 2001 – Fasce fluviali del Fiume Lambro nel tratto dal Lago di Pusiano alla confluenza con il Deviatore Redefossi” adottata con Deliberazione n. 2/2004 dall'Autorità di Bacino nella seduta del 3 marzo 2004 ed approvata con D.P.C.M. in data 10 dicembre 2004, ha ridelimitato per il Fiume Lambro, nel tratto indicato, le fasce fluviali.

La Variante modifica solo le fasce fluviali; per le Norme di Attuazione rimangono vigenti quelle del PAI approvato nel maggio 2001.

Fascia A: la fascia è sostanzialmente prossima alle sponde dell'alveo inciso del fiume.

Fascia B: nel tratto compreso nel Parco di Monza, fino alla via Cavriga, la fascia B risulta ampia, lambendo l'estremità di SE dell'autodromo e la porzione E della località Mirabello (in sponda destra idrografica), e coincidendo sostanzialmente con il confine con il Comune di Villasanta (sponda sinistra); a valle del restringimento su Via Cavriga la fascia si allarga nuovamente fino al Santuario delle Grazie Vecchie, per seguire il limite delle esondazioni relative alla piena di riferimento (TR = 200 anni).

Successivamente la fascia B è quasi integralmente coincidente con la fascia A, a seguito della realizzazione del canale derivatore, che si sviluppa in sponda sinistra del Lambro lungo lo spartitraffico della tangenziale di Monza, con reingresso nel corso d'acqua poco a valle del ponte della A4.

La fascia B, in sinistra idrografica, si allarga a seguire il tracciato della Roggia Lupa, fino a monte del depuratore, a valle del quale si restringe per coincidere con la fascia A.

Fascia C: nel tratto compreso fino al Santuario delle Grazie Vecchie la fascia C coincide con la fascia B, tranne in alcuni punti dove risulta più ampia, in sponda sinistra idrografica, a monte di Via Cavriga e in corrispondenza dell'imbocco del canale derivatore, ove l'area di studio si colloca.

A valle, in sponda sinistra, la fascia si amplia e segue il terrazzo in direzione N-S presente tra la linea ferroviaria e la via Cederna-Gallarana; in corrispondenza del Canale Villoresi la fascia ne segue il rilevato per richiudersi sulla fascia B. Successivamente torna ad ampliarsi fino a seguire con direzione N-S la via Buonarroti; all'incrocio con il viale delle Industrie, la fascia ne segue il rilevato in direzione del Lambro per coincidere con un tratto di fascia B dalla quale, prima del depuratore, se ne discosta e segue il confine comunale.

In sponda destra, la fascia C si discosta in maniera non accentuata dalla B fino al Canale Villoresi, a valle del quale la C si allontana maggiormente dalla B per coincidere con elementi morfologici di origine naturale o antropica.

3.6 Reticolo idrografico

Il Comune di Monza ha approvato con delibera CC n. 38 del 31.05.2010 di studio per l'individuazione del reticolo principale e minore e relative fasce di rispetto, ai sensi della D.G.R. 7/7868 del 2002 e D.G.R. 7/13950 del 2003.

Le fasce di rispetto proposte e riportate nello stralcio della carta dei vincoli in figura 8.1 sono le seguenti.

Per il reticolo principale, in riferimento al R.D. 523/1904, la fascia di rispetto comprende l'alveo, le sponde e le aree di pertinenza dei corsi d'acqua per una distanza minima di 10 m dalla sommità della sponda incisa o dal piede esterno dell'argine (in presenza di argini in rilevato).

Nei tratti tombinati la fascia di rispetto si estende ad una distanza di 10 m su entrambi i lati del diametro esterno delle pareti del manufatto.

La fascia di rispetto del reticolo idrico minore in relazione alla roggia interessante il comparto si differenzia come riportato:

- per le rogge intubate/dismesse: 4 m rispetto al tracciato desunto dai documenti storici, in ragione della loro possibile riattivazione in caso di esondazione.

3.7. Rischio idraulico: classi di pericolosità e zonizzazione del rischio

La classificazione della pericolosità idraulica, condotta seguendo le prescrizioni del DGR n. 7/7365 dell'11 Dicembre 2001, individua come parametri per la valutazione del rischio la probabilità dell'evento, il tirante idrico e la velocità.

Ai sensi della zonizzazione delle classi di rischio, la zona di intervento rientra nella Classe R3 – rischio elevato: per il quale sono possibili per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e interruzione delle attività socio-economiche, danni al patrimonio culturale.

3.8. Analisi di Filtrazione

L'analisi di filtrazione è stata eseguita in regime di moto stazionario attraverso il codice di calcolo bidimensionale verticale agli elementi finiti PLAXIS 2D v. 9.2 sulla base della caratterizzazione dei terreni, dei livelli idrici previsti nell'alveo del fiume Lambro in occasione dell'evento di piena bicentenaria e di diverse condizioni al contorno (assenza e presenza di strutture interrato).

Il modello è stato tarato sulla base delle osservazioni eseguite in concomitanza di eventi di piena importanti, ma che non hanno dato luogo ad esondazione. In tali occasioni la superficie freatica è risultata talvolta affiorante (Analisi 1, Cap. 6.4). La costruzione dei parcheggi interrati è stata modellata tramite l'inserimento di un elemento totalmente impermeabile. In tal caso il flusso, incontrando la superficie impermeabile della struttura, mostra un abbassamento al di sotto di essa adottando valori di permeabilità orizzontale e verticale sensibilmente differenti come da modello (Analisi 2, cap. 6.4). Un'ulteriore analisi è stata eseguita per riferimento considerando identici i valori di permeabilità orizzontale e verticale (Analisi 4, cap. 6.4). Tale modello, in assenza di strutture, mostra un progressivo allontanamento della superficie freatica dal piano campagna e quindi risulta, ai fini dell'analisi, meno penalizzante del precedente. Anche in tale caso, naturalmente, non si evidenziano risalite a valle della struttura.

P.I.I. Area 9 a – via Mentana – via Piave

Allo scopo di ridurre la sottospinta nella fondazione si è valutato l'effetto della presenza di uno strato di materiale drenante (elevata permeabilità) al di sotto della struttura (Analisi 3, Cap. 6.4). Questo costituisce naturalmente una via preferenziale di filtrazione. L'analisi mostra che il livello della linea freatica, una volta superata la struttura, si innalza leggermente rispetto alla condizione senza strato drenante, senza però superare il piano campagna. Allo stesso scopo si è effettuata anche un'analisi considerando la presenza di un taglione (Analisi 6, Cap. 6.4), che tende ad allontanare le linee di flusso dalla fondazione stessa. L'analisi è stata condotta considerando una lunghezza interna (misurata quindi dalla base della fondazione) pari a 2.0 m e 4.0 m. Nel primo caso non si sono notate apprezzabili variazioni nel campo di velocità, mentre con il taglione lungo 4.0 m si è osservata la deformazione del campo di velocità e una generale riduzione della sottospinta idraulica.

Un'analisi di dettaglio della zona compresa tra l'alveo del fiume Lambro e i parcheggi interrati è stata eseguita modificando gradualmente lo spessore dello strato più superficiale, che presenta livelli coesivi e dunque meno permeabili (Analisi 5, Cap. 6.4). Un ulteriore contributo alla riduzione della permeabilità in questa zona è dovuto alla presenza del manto stradale. Le analisi sono state eseguite in assenza di tale strato e per spessori variabili tra 0.5 m e 2.0 m. Da queste si evince che una risalita di acqua per filtrazione è possibile in prossimità dell'alveo ed è tanto più probabile quanto meno spesso è il livello a permeabilità ridotta.

Dalle analisi eseguite si deduce che la presenza dei parcheggi interrati, pur influenzando i percorsi di drenaggio, non incrementa la possibilità di risalite a valle della struttura rispetto alla condizione attuale.

4 QUADRO CONCLUSIVO: IL LIVELLO DI INTEGRAZIONE DEI CRITERI DI SOSTENIBILITÀ

Come si evince dall'analisi precedente, i due strumenti presi a riferimento (PTR e PTCP) evidenziano frequenti coincidenze tra gli indirizzi espressi e pertanto nella tabella sottostante si riassumono i riferimenti che attengono l'area in oggetto.

Tabella 4.1 – Quadro integrato dei Criteri di sostenibilità presi a riferimento

Integrazione Indirizzi PTR/PTCP pertinenti (rif. Par. 2.2)	Criterio di sostenibilità ambientale (CSA) assunto
PTR: - TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti - ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	CSA 01 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti
PTR: - TM 1.12 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico - ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	CSA 02 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico
PTR: - TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche - Infrastrutture per la difesa del suolo: Sottobacino Lambro-Seveso-Olona	CSA 03 Prevedere forme di gestione ecoefficienti delle acque

P.1.1.1. Area 9 a – via Mentana – via Piave

Integrazione Indirizzi PTR/PTCP pertinenti (rif. Par. 2.2)	Criterio di sostenibilità ambientale (CSA) assunto
<p>PTR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TM 1.8 Prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli - ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale 	<p>CSA 04</p> <p>Riqualificare i fattori di degrado, reale e potenziale, dei suoli</p>
<p>PTR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TM 1.9 Tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate - TM 1.10 Conservare e valorizzare gli ecosistemi e la rete ecologica regionale <p>PTCP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obiettivo. Tutela dell'ambiente e valorizzazione degli ecosistemi 	<p>CSA 05</p> <p>Tutelare e sviluppare servizi ecosistemici a livello locale</p>
<p>PTR:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale - ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio - ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio - PPR Tavola F / G / H. Situazioni di degrado/compromissione in essere e/o potenziali. Indirizzi di contenimento e riqualificazione <p>PTCP:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rete verde di ricomposizione paesaggistica (Art. 31 NTA) - Tavola A6d. Paesaggio 	<p>CSA 06</p> <p>Prevedere forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale</p>

Nel seguito vengono espresse le considerazioni finali del caso per ogni singolo CSA così derivato.

Criterio di sostenibilità ambientale (CSA) assunto	Considerazioni in merito al relativo livello di integrazione raggiunto dalla Proposta di PII
<p>CSA 01 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti</p>	<p>La proposta di PII intende ottenere efficaci risultati attraverso la realizzazione di un sistema edilizio ad elevata classe energetica.</p>
<p>CSA 02 Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico</p>	<p>Dallo studio previsionale di clima acustico si evince che nello scenario futuro si prevedono livelli di pressione sonora in facciata complessivamente rispettanti i limiti di immissione</p> <p>Inoltre, in fase di presentazione della richiesta di Permesso a Costruire dovrà essere presentata la verifica dei requisiti acustici passivi redatta ai sensi del DPCM 5/12/97 al fine di garantire un adeguato livello di insonorizzazione delle facciate, delle partizioni orizzontali e di quelle verticali nei diversi ambienti abitativi.</p> <p>E' buona prassi, a seguito della realizzazione degli interventi edificatori, effettuare una verifica in opera dei livelli di isolamento acustico ottenuti all'interno degli ambienti abitativi</p> <p>Suggerimenti: come riportato nella relazione acustica e viabilistica si ipotizza uno scenario di mitigazione della via Ghilini in ordine all'imposizione del limite dei 30 km/h e la riasfaltatura con asfalto fonoassorbente della tratta della via corrispondente agli edifici a filo strada</p>

Criterio di sostenibilità ambientale (CSA) assunto	Considerazioni in merito al relativo livello di integrazione raggiunto dalla Proposta di PII
<p>CSA 03</p> <p>Prevedere forme di gestione ecoefficienti delle acque</p>	<p>La proposta di PII definisce gli accorgimenti necessari, e già adottati in fase di progettazione, finalizzati al risparmio energetico e alla gestione sostenibile delle acque.</p>
<p>CSA 04</p> <p>Riqualificare i fattori di degrado, reale e potenziale, dei suoli</p>	<p>Il PII intende rapportarsi positivamente con il sistema fluviale da un lato aprendo il recinto chiuso della fabbrica storica, dall' altro collegando il sistema di spazi aperti e costruiti di uso pubblico previsti nel comparto con quelli analoghi esistenti al di là del corso d' acqua</p>
<p>CSA 05</p> <p>Tutelare e sviluppare servizi ecosistemici a livello locale</p>	<p>La Proposta di PII non interferisce con elementi di specifica attenzione ecosistemica o che possano potenzialmente assolvere a tale ruolo.</p>
<p>CSA 06</p> <p>Prevedere forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale</p>	<p>La proposta di PII prevede la realizzazione di un sistema pubblico interna a un comparto completamente pedonale in positiva relazione con gli ambiti privati e il complesso di spazi collettivi esterni.</p> <p>In particolare si pone in evidenza la realizzazione dei posti auto pertinenziali esclusivamente interrati che consentono la completa fruizione pedonale del comparto.</p> <p>Significativa inoltre la realizzazione della passerella pedonale sul fiume che consente l' interazione con gli spazi pubblici oltre il Lambro, consentendo quindi, da un lato la messa a sistema del complesso dei servizi (verde, funzioni di interesse generale) e dall' altro rendendo possibile l' utilizzo del parcheggio pubblico esistente anche per i fruitori delle funzioni previste nel PII</p>