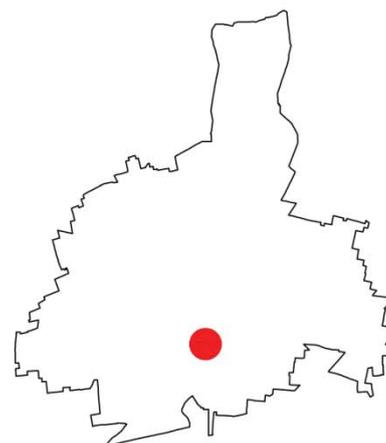




P.I.I. relativo all'area ex Garbagnati  
via Val d'Ossola

DOCUMENTO DI SCOPING



PROGETTISTA INCARICATO:

COMMITTENTE:  
Giacomo Garbagnati Spa

COLLABORATORI:

Agg. : 12/5/2015

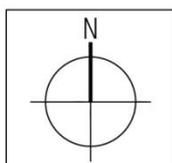
DISEGNATO DA :

CONTROLLATO DA :

Data : 21 Dicembre 2014

Riferimento atti:

Commessa : 144\_MB\_MO/13



SERVIZI PER L'INNOVAZIONE E  
LA TRASFORMAZIONE DELLE CITTÀ'  
20059 Vimercate - Via Torri Bianche, 9  
tel. 039 6082546-472 - fax. 039 6859529

**Soggetto Proponente:**

Giacomo Garbagnati SPA  
Via Val d'Ossola 17  
20059 Monza (MB)

**Autorità Procedente:**

COMUNE DI MONZA  
SETTORE URBANISTICA  
Piazza Trento e Trieste  
20900 Monza (MB)

**Autorità Competente:**

COMUNE DI MONZA  
UFFICIO ECOLOGIA  
Via Procaccini 15  
20900 Monza (MB)

**Consulenza tecnico scientifica**

Dott. Arch. Diego Vergani  
Ordine Architetti P.P.C. di Monza e Brianza n. 2735  
Via Roma 31 – 20867 Caponago - MB

Quadro analitico valutativo:

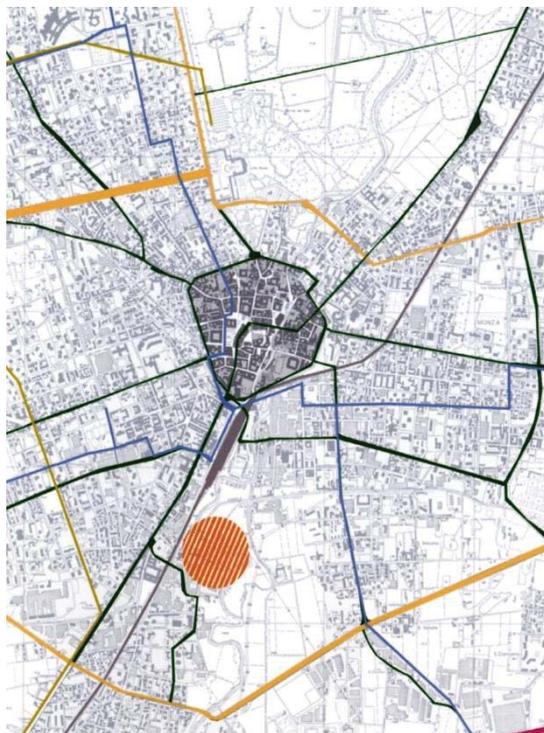
- traffico : TRM ENGINEERING
- rumore: ISOFON
- geologico – geotecnico : SOIL WATER
- ambientale : SOIL WATER
- idraulica : Studio Idrogeotecnico Applicato S.a.s. dott. Ghezzi Efrem & C.

Indice:

<b>1</b>	<b>premessa</b>	
1.1	Riferimenti normativi	
1.2	Modello procedurale	
<b>2</b>	<b>Determinazione dei fattori di attenzione ambientale</b>	
2.1	Inquadramento dell'ambito di potenziale influenza	
2.2	Elementi di sensibilità e pressione nel contesto di inserimento	
2.3	Contenuti della proposta di PII	
2.4	Fattori di attenzione ambientali derivanti	
<b>3</b>	<b>Quadro analitico valutativo</b>	
3.1	traffico	
3.2	rumore	
3.3	Suolo e sottosuole	
3.4	Fattibilità geologica - geotecnica	
3.4.1	Autocertificazione ai sensi dell'allegato 15 DGR 30/11/2014 n. IX/2616	
3.5	Nota circa l'oscillazione freatica – quota di imposta delle fondazioni	
3.6	Verifica di compatibilità idraulica	
3.7	Consumi energetici	
3.8	Rifiuti	
3.9	Aria	
3.10	Paesaggio	
<b>4</b>	<b>Quadro conclusivo</b>	

## 1) PREMESSA

L'intervento proposto dalla società Garbagnati SPA con sede in Monza, via Val d'Ossola n. 17, mediante il presente Programma Integrato di Intervento riguarda la riqualificazione urbanistica dell'area principalmente costituita da capannoni industriali dismessi (ex Garbagnati), ricompresa tra la via Val d'Ossola, via Monte Grappa e il corso del fiume Lambro.



Il Comune di Monza, dotato di P.G.T. approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 71 del 29/11/2007, con delibera n. 33 approvata dal Consiglio Comunale in data 23 Aprile 2013, ai sensi dell'art. 25 della Legge Regionale 12/2005, si è dotato del documento di inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento che costituisce l'espressione e gli indirizzi di programmazione territoriale comunale. Detto documento di inquadramento ricomprende nell'ambito 7 "Garbagnati" l'area oggetto del presente PII. Le indicazioni contenute nel medesimo documento sono state assunte nella presente proposta di PII e possono essere così sintetizzate:

- riqualificazione e bonifica dell'area industriale dismessa con demolizione degli edifici esistenti
- Realizzazione di un parco lungo il fiume Lambro comprensivo di un ponte ciclopedonale di attraversamento del fiume e della roggia Lupa con conseguente connessione con via Rosmini;
- Realizzazione di una piazza all'incrocio di via Val d'Ossola e via Monte Grappa e di percorsi pedonale e ciclabili di connessione con il parco previsto lungo il corso del fiume Lambro;
- Realizzazione di uno spazio contrale all'area di intervento, con funzioni integrative e di supporto alla funzione residenziale per attività commerciali – ricettive – sportive e ricreative e sociali;

- Realizzazione di un nuovo costruito con edifici in linea ed a formare degli spazi a “ corte”, con altezze variabili tra 4 e 5 piani con destinazione residenziale, in parte destinate alla locazione a canone convenzionato;

La proposta di programma integrato di intervento è caratterizzata dalle seguenti determinati progettuali :

- Riqualficazione ambientale e paesaggistica dell’ambito di intervento, realizzazione di un parco pubblico a est ed a ovest del fiume Lambro, realizzazione di un sistema di percorsi di mobilità lenta in connessione con il sistema di ciclopedonalità lungo il canale Villoresi,.
- Pluralità di destinazione e funzioni pubbliche e private (residenza, commercio, attività ricettive, attività sportive, attività sociali e spazi pubblici),
- Potenziamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria (reti infrastrutturali, parcheggi, parco) e
- Compresenza di diverse tipologie : edifici in linea ed a corte, spazio pubblico destinato a piazza in prossimità dell’incrocio via Monte Grappa – via val d’Ossola.

La soluzione unitaria adottata entro la quale è prevista la realizzazione degli interventi di riqualficazione ambientale, la proposta di un parco lungo il corso del fiume Lambro, la realizzazione di una piazza all’incrocio tra via val d’Ossola e Monte Grappa sulla quale si affacciano le funzioni di supporto alla residenza, la presenza di percorsi di connessione pedonale e ciclabile, il mix funzionale, in relazione alla localizzazione e all’entità dell’area di intervento, la capacità di operare contemporaneamente sugli elementi naturali e artificiali, sulle aree libere e sull’edificato pongono l’intervento ad una scala relazionale tale da incidere sulla riorganizzazione di un settore urbano che si estende tra la ferrovia e il corso del fiume, che vede la presenza di aree degradate ed edifici dismessi.

In termini quantitativi detta proposta può essere così riassunta :

Superficie territoriale (al netto di via Val d'Ossola)	mq.	60.840,00	
slp Residenziale	85%	mq.	23.800,00
slp Commerciale - Ricettivo - Integrativo	15%	mq.	4.200,00
		mq.	28.000,00
		<i>Indice Territoriale</i>	<i>0,46</i>
destinazioni funzionali			
slp residenziale di cui;:			<i>23.800,00</i>
slp residenza libera		<i>90%</i>	<i>21.420,00</i>

slp residenza convenzionata		10%	2.380,00
slp funzioni integrative di cui:		15%	4.200,00
slp commerciale			1.950,00
slp ricettivo ( residenza turistica alberghiera)			1500,00
funzioni integrative fitness			450,00
funzioni integrative asilo			300,00
Calcolo aree per attrezzature pubbliche			
<i>Superficie Territoriale</i>	<i>Parametro</i>	<i>Slp/100</i>	<i>Dotazione aree a servizi indotta</i>
60.840,00	0,3	182,52	14.784,12
		97,48	15.791,76
	Totale	280	30.575,88
Aree a servizi			
	<i>Destinazione d'uso</i>		<i>Superficie mq.</i>
Parco attrezzato e aree a verde pubblico			23.409,00
Piazza e percorso			1.826,00
Verde di connessione e itinerari ciclopedonali			1.169,00
Parcheggi pubblici			6297,00
somma			32.701,00
Parco di connessione via Rosmini			31.542,00
	Totale		64.243,00

Aree per l'urbanizzazione primaria		
	<i>Destinazione d'uso</i>	<i>Superficie mq.</i>
Viabilità di accesso		1.391,00
	Totale aree in cessione e asservite all'uso pubblico	64.243,00

### 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

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. 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.

Gli aspetti metodologici e procedurali relativi alla Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica trovano illustrazione negli “Indirizzi generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi” emanati da Regione Lombardia, integrati dalle ultime modifiche apportate

con le deliberazioni di Giunta Regionale n. VIII/10971 del 30/12/2009 e n. IX/761 del 10/11/2010 che, nel recepire le indicazioni della normativa nazionale, ha ritenuto necessario predisporre uno specifico modello metodologico procedurale ed organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi per le procedure di Programma Integrato di Intervento (PII). 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 PII 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 sito web comunale e sul portale regionale SIVAS. (<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/home.jsf>). Il provvedimento di verifica diventa parte integrante del programma integrato di intervento adottato e approvato.

## 2) DETERMINAZIONE DEI FATTORI DI ATTENZIONE AMBIENTALE

### 2.1) INQUADRAMENTO DELL'AMBITO DI POTENZIALE INFLUENZA

#### 2.1.1 Stato attuale dell'ambito oggetto di variante

L'area di intervento è localizzata a sud del territorio comunale e confina a est con un tratto della ciclabile del villoresi, sud con la via Val d'Ossola e la via Monte Grappa, mentre a ovest ed a nord con il fiume Lambro.

Si tratta di un'area a carattere industriale, collocata in un più vasto settore urbano compreso tra il tracciato della ferrovia e il sedime del fiume Lambro che vede la presenza di fabbricati industriali, in gran parte dismessi, edifici commerciali e residenziali.

Essa è ricompresa in un più vasto ambito che si colloca a est del tracciato della ferrovia e si estende sino al corso del fiume Lambro, si tratta di un settore urbano caratterizzato dalla presenza di fabbricati per attività industriali in gran parte dismesse e per attività commerciali, oltre alle funzioni residenziali.

Il Documento di inquadramento dei PII approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 33 del 23 aprile 2013 identifica quest'area come Programma Integrato di Intervento "AREA 7 – GARBAGNATI".



L'ambito di proprietà ricompreso nel PII si estende su un'area della superficie di mq. 60.480,00, esso è delimitato a sud dalla via Val d'Ossola dove si trovano gli accessi al complesso industriale, ed a nord e ovest dal corso del fiume Lambro.

Detta area è pressoché totalmente occupata dai fabbricati per le attività produttive e le aree libere sono principalmente pavimentate per garantire gli spazi di manovra e stazionamento degli automezzi per l'attività produttiva.



L'edificato esistente è caratterizzato dalla presenza principalmente da edifici per le attività produttive, di un piano fuori terra, con altezze variabili da 5,00 a 6,00 mt., in prossimità dell'ingresso carrabile di via val d'Ossola si trova una palazzina destinata a uffici di due piani fuori terra. Altresì nell'estremità sud ovest è ubicato un altro fabbricato destinato a uffici di due piani fuori terra. Centralmente all'area, lungo il "prolungamento" di via val d'Ossola si trova un ulteriore corpo di fabbrica destinato ad uffici a supporto delle attività produttive, di un piano fuori terra. A est dell'area, in prossimità del corso del fiume Lambro, sono presenti due impianti di depurazione delle acque

L'attività produttiva è stata dismessa con decorrenza Marzo 2013.

### **Consistenza edilizia**

Tre corpi di fabbrica A, B, e C destinati all'attività produttiva e stoccaggio occupano la maggior parte dell'area:

- Il fabbricato "A" è un capannone che si sviluppa su un unico livello, in cemento armato con copertura a volta con shed ed ha una altezza variabile tra 4,50 mt. e 5,70 mt.



- Il fabbricato "B" è un capannone con struttura mista in cemento armato e ghisa, con copertura a doppia falda, parte a volta e parte piana, si sviluppa su un unico livello ed ha una altezza variabile da 5,00 mt. a 8,70 mt. sottocatena dell'area realizzata più recentemente.

-



- Il Fabbricato "C", collocato in prossimità dell'ansa del fiume, è un capannone che si sviluppa su un unico livello, parte in cemento armato e parte con colonne in muratura, con copertura a volta con shed ed in parte con capriate in legno. Esso ha una altezza variabile tra 4,50 mt. e 5,70 mt..



A nord di via Val d'Ossola si attestano i corpi di fabbrica destinati a servizi:





- Fabbricato "H" di due livelli fuori terra è utilizzato come uffici ed è stato realizzato mediante un struttura in cemento armato con copertura a falde.



Fabbricato "I" destinato a mensa, di un piano fuori terra è realizzato mediante una struttura mista con pilastri in ferro e travi in cemento armato, con copertura a falde.



- Fabbricato "L" destinato a uffici e portineria al piano terra e abitazione al piano primo, è realizzato in cemento armato con copertura a falde su orditura lignea



- Fabbricato "M" con struttura in cemento armato e copertura a falde con sovrastante manto in tegole è destinato a uffici e abitazione.

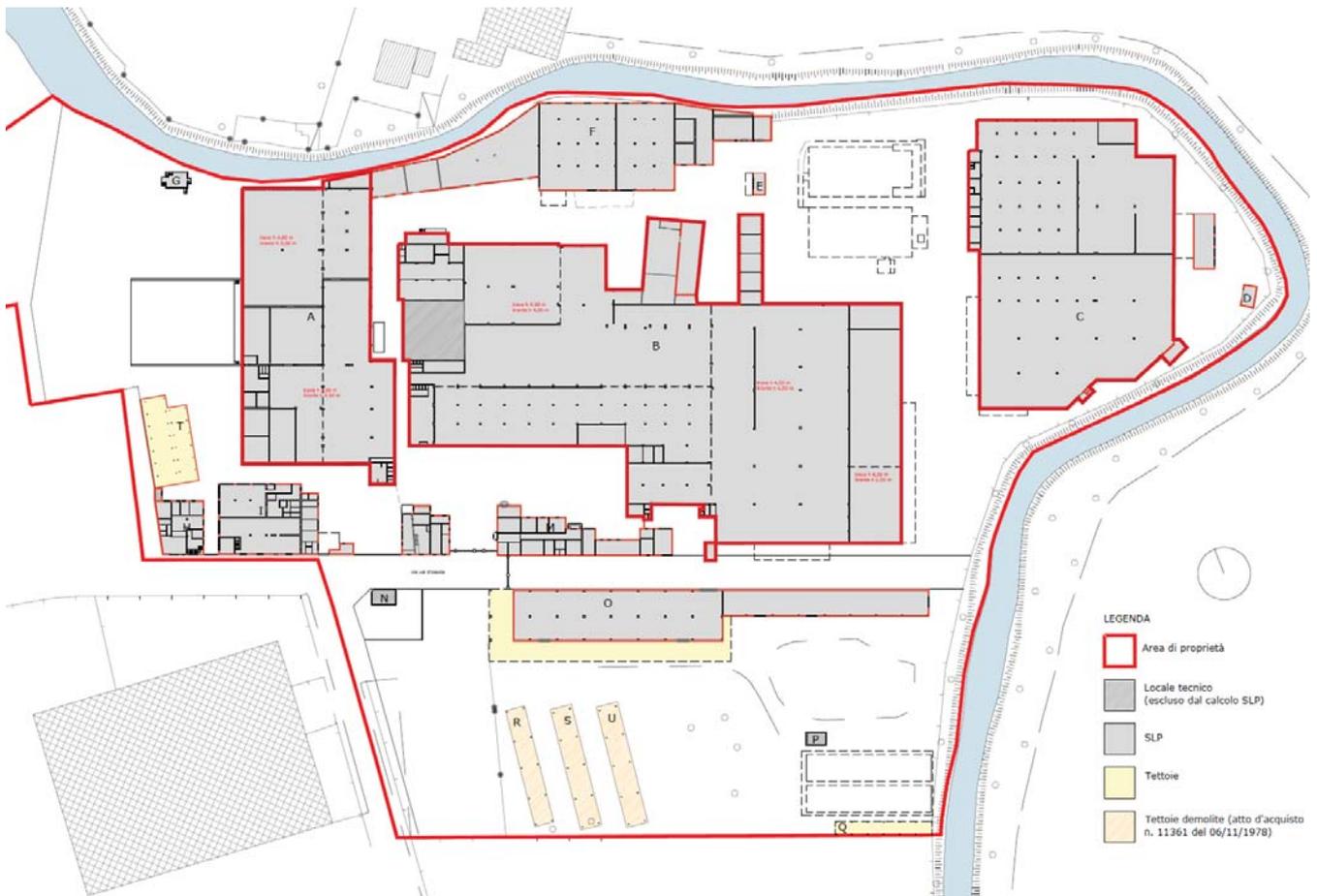


Nell'area che si stende dal corso del fiume alla via Monte Grappa, è collocato l'edificio "O" destinato allo stoccaggio dei materiali, di un piano fuori terra, con altezza interna di mt. 6,70. Si tratta di un edificio con struttura in muratura e muri in mattoni faccia a vista, copertura in cemento e sovrastanti tegole in cotto.



Nella suddetta area si trova l'impianto di depurazione per lo smaltimento delle acque industriali. Nel conteggio della slp esistente, non sono state computate le tettoie esistenti ad esclusione di quelle non annesse agli edifici o con una superficie maggiore del 20% dell'edificio stesso. La SLP esistente è di 28.147,44 mq., come esplicitato nella tabella seguente:

1	edificio	A	slp mq.	3.858,40
2	edificio	B	slp mq.	10.816,88
3	edificio	C	slp mq.	5.296,44
4	edificio	D	slp mq.	28,56
5	edificio	E	slp mq.	27,30
6	edificio	F	slp mq.	2.251,21
7	edificio	H	slp mq.	481,10
8	edificio	I	slp mq.	701,18
9	edificio	L	slp mq.	466,37
10	edificio	M	slp mq.	712,01
11	edificio	O	slp mq.	2.259,42
12	edificio	Q	slp mq.	120,00
13	tettoia	R	slp mq.	228,75
14	tettoia	S	slp mq.	265,20
15	tettoia	T	slp mq.	369,40
16	tettoia	U	slp mq.	265,20
17	<b>totale</b>		slp mq.	28.147,42

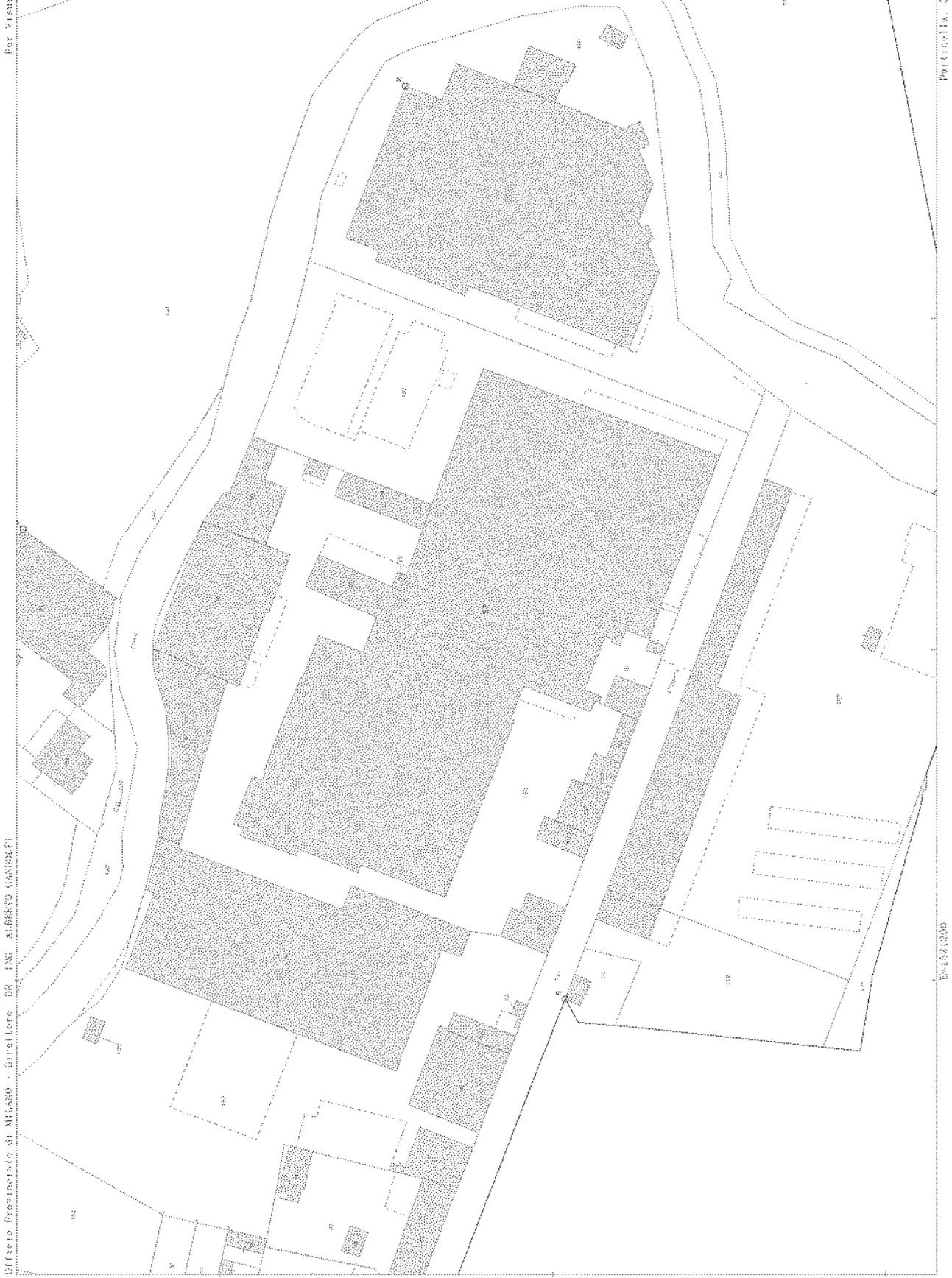


Per quanto attiene lo stato di manutenzione degli immobili, l'edificio "C" collocato nell'ansa del fiume risulta in cattivo stato manutentivo, mentre i restanti corpi di fabbrica versano in sufficiente e buono stato manutentivo. Sull'area insistono ulteriori corpi di fabbrica accessori alla attività produttiva come illustrate nelle suddette tavole.

### Individuazione catastale

La società Giacomo Garbagnati Spa è proprietaria dell'area sita in Monza in via Val d'Ossola, individuata con perimetro rosso nell'elaborato grafico n. 2 "individuazione catastale – aree in cessione" allegato alla presente proposta di PII.

Gli immobili e le aree di proprietà della superficie di metri quadrati 60.840,00, oggetto della presente proposta si Programma Integrato di Intervento sono indicate nella seguente tabella, il PII ricomprende un'area di mq. 1.994 ex sede via val d'Ossola, non individuata catastalmente, da sempre ricompresa nel perimetro dell'ambito produttivo



Ufficio Provinciale di MILANO - Direzione Provinciale di MILANO - Direzione Provinciale di MILANO

Particella: 27

Es: 4581300

N=5048390

## 2.2) ELEMENTI DI SENSIBILITA' E PRESSIONE NEL CONTESTO DI INSERIMENTO

### 2.2.1 Elementi di sensibilità

L'ambito in cui si inserisce il PII presenta elementi di sensibilità sia di natura antropica che naturale; infatti, sebbene in relazione diretta con il tessuto urbano posto a sud-ovest a cui è collegata, la presenza del fiume Lambro, che ne definisce i confini Nord ed Est, e della florida vegetazione che cresce lungo le sue sponde, sono un segno naturalistico forte.

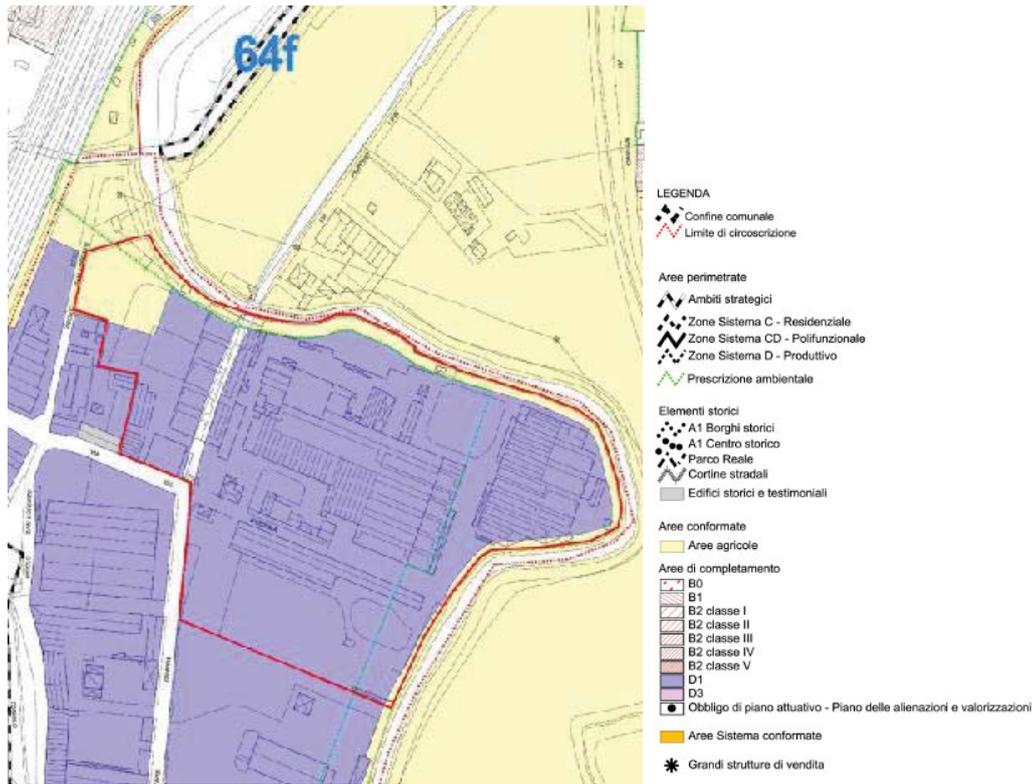
Il tessuto urbanizzato posto a sud-ovest è costituito prevalentemente da edifici a destinazione industriale, gran parte dei quali non utilizzati o dismessi, con la presenza, tuttavia, di alcuni edifici destinati al commercio e alla residenza proprio sulla via Val d'Ossola, punto privilegiato per l'accesso all'area. A Nord e ad Est invece, oltre il Fiume Lambro, si sviluppa un sistema di aree agricole coltivate.



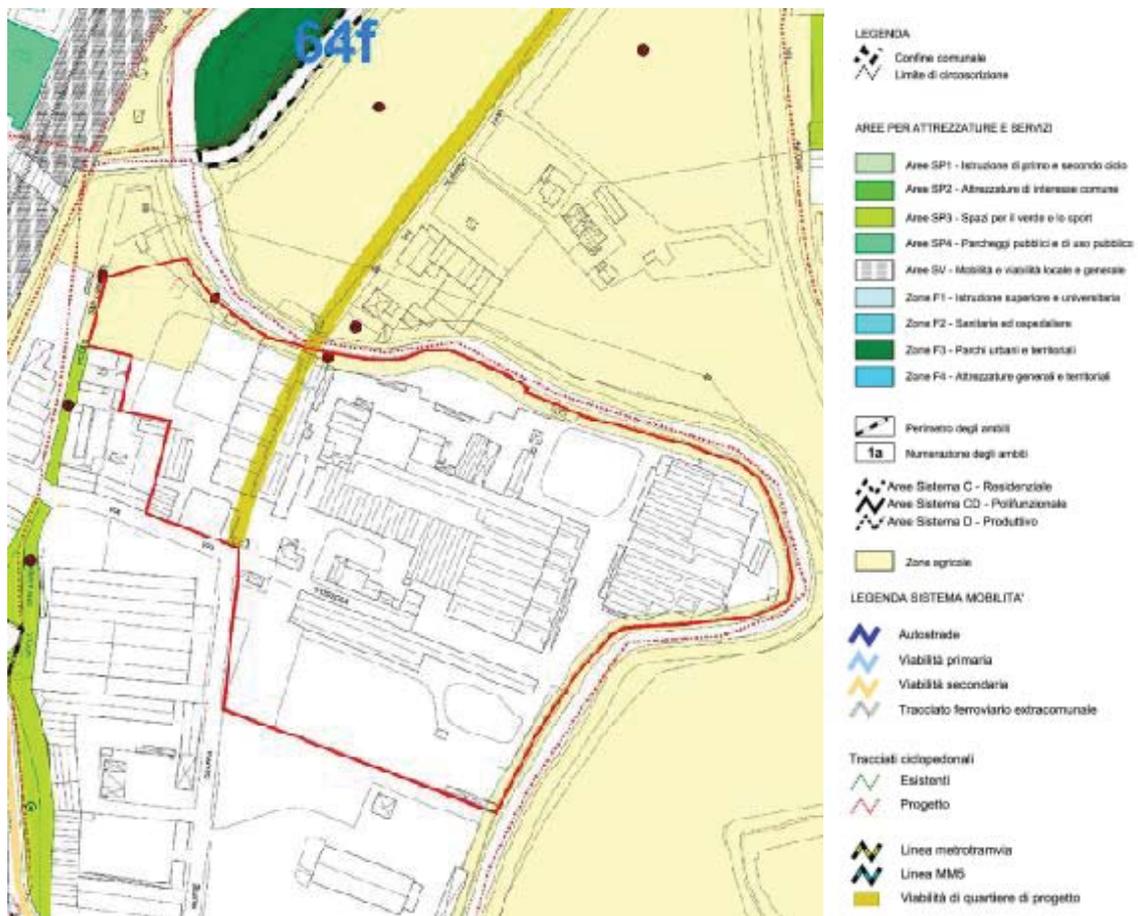
Vista aerea dell'area e del contesto

### Il Piano di Governo del Territorio

Il PGT vigente, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 71 del 29/11/2007, ricomprende la proprietà in gran parte in "Area D1 per insediamenti produttivi esistenti, di contenimento della capacità edificatoria", in minima parte lungo il fiume in "Ambito agricolo" ed in parte per urbanizzazioni primarie ("Viabilità di quartiere di progetto").



Tav. 5c PdR – Azzonamento Piano delle Regole



Tav. B02c PdS – Azzonamento Piano dei Servizi

L'Ambito agricolo comprende le aree di proprietà lungo l'argine del fiume Lambro e una parte all'estremità nord-ovest del lotto. La superficie complessiva delle aree destinate ad attività agricole è di mq. 6.900,00 circa, esse sono state ricomprese nel previsto parco lungo il fiume che si estende per una superficie di circa 23.000 mq.

Le aree all'interno del lotto di proprietà destinate a "Viabilità di quartiere di progetto" sono attinenti un tratto di strada prevista dal PGT di connessione tra via Monte Grappa e via Lippi, con sovrappasso del fiume Lambro. La superficie delle suddette aree destinate a viabilità è di mq. 1.100,00 circa.

Le restanti aree di proprietà pari a 54.950,00 mq. circa sono destinate ad attività produttiva (industriale/artigianale), zona D1 del PGT "edifici esistenti, interni al tessuto urbano o in contesto di interesse paesistico - ambientale, con prevalente destinazione produttiva".

La stessa zona D1 è disciplinata dall'art. Art. 11.4 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano delle Regole che consentono una edificazione pari a 1 mq ogni mq di superficie fondiaria e una superficie coperta max pari a 70% della superficie fondiaria. Ne consegue che l'edificabilità del lotto è di circa 54.950 mq. di SLP a fronte dell'attuale superficie pari a 28.000,00 mq. e la superficie copribile è di mq. 38.465 o fronte dell'attuale di circa 27.000 mq. In sintesi il PGT consente per l'area di proprietà una ulteriore edificazione di circa 27.000 mq. di slp e una superficie coperta di mq. 11.000 mq.

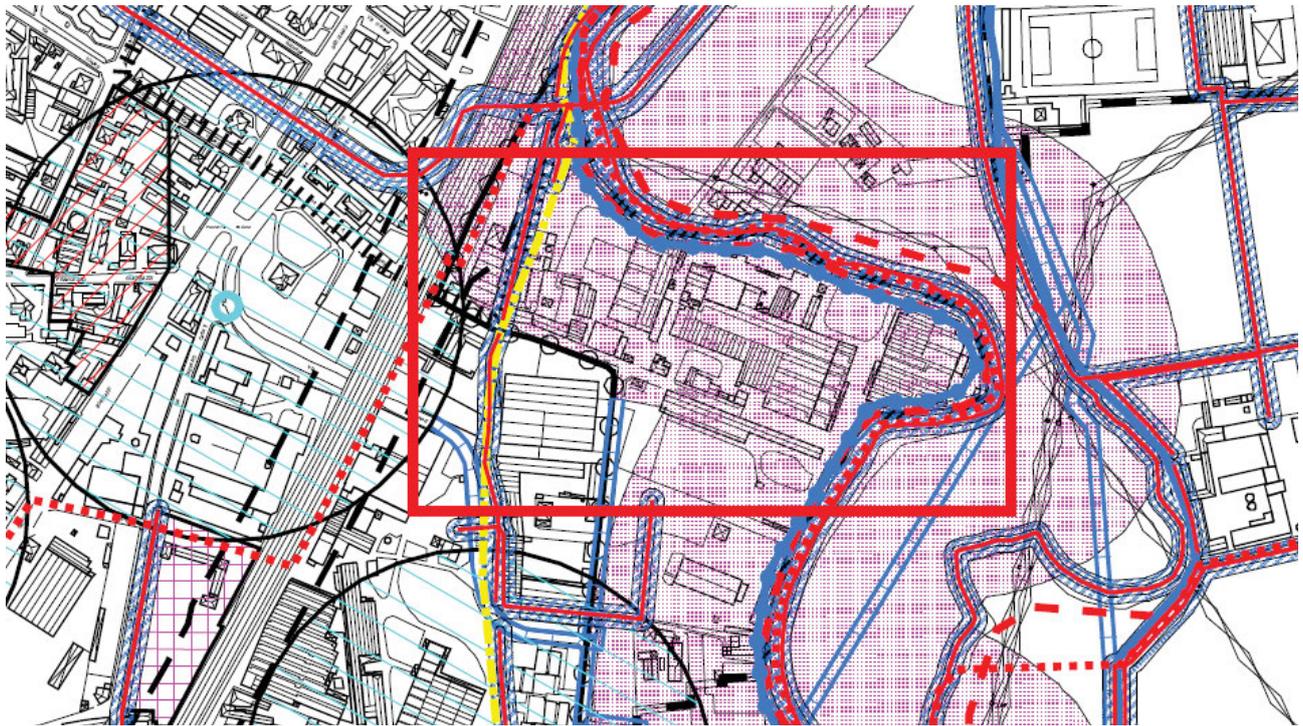
La seguente tabella sintetizza i dati precedentemente descritti:

Area D1 per insediamenti produttivi	54.950,00 mq
Ambito agricolo	6.900,00 mq
Viabilità di quartiere	1.100,00 mq
Slp max consentita	54.950,00 mq.
Sup. coperta max consentita	38.465,00 mq.
Funzioni consentite: Produttivo, max 30% funz. compatibili per uffici – attività paracommerciali, somministrazione alimenti e bevande ecc...	

Lungo il confine nord e quello est del lotto di intervento, in corrispondenza del corso del fiume Lambro, è presente una fascia di rispetto pari a 10 m, come riportato dalla cartografia del reticolo idrografico principale (fiume Lambro) approvato con D.C.C. n. 33 del 31.05.2010

Su tutta l'area oggetto di PII insiste un vincolo ai sensi del Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, meglio definito dall'art. 142, D.Lgs 42/2004 (fiumi)

Non ricadono invece all'interno dell'area le fasce di rispetto dei pozzi posti a Ovest e a Sud



Tav. A01 DdP – Vincoli in atto sul territorio

**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 Villoresi 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  
(ARIR) - 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)

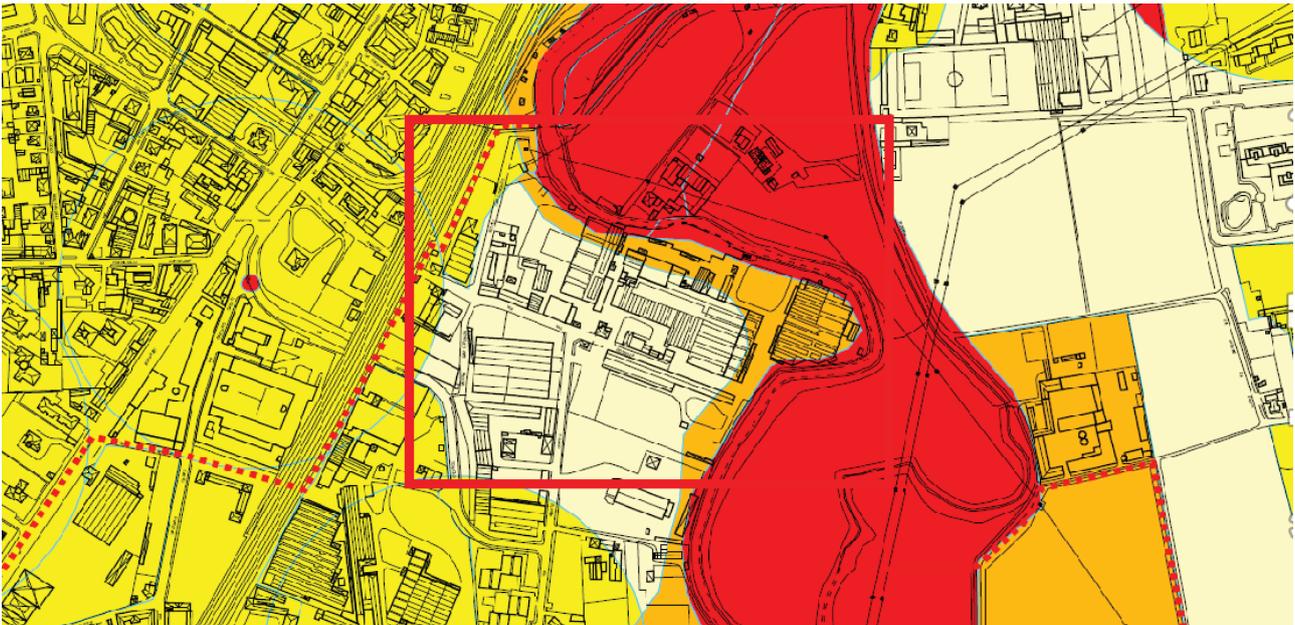
Vincolo art. 142, D.Lgs n. 42/2004 (fiumi)

Tutela paesistica art. 136, D.Lgs n. 42/2004

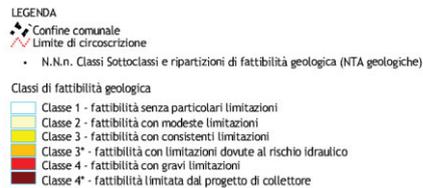
Vincolo art. 142, D. Lgs n. 42/2004 (boschi)

Perimetrazione Parco Regionale Valle del Lambro -  
D.G.R. n. 7/601 del 28/07/2000  
fascia rispetto mt 500

Per quanto concerne il quadro delle sensibilità idro-geo-morfologiche, l'area GARBAGNATI è inserita per la quasi totalità in classe 2 "Fattibilità con modeste limitazioni" alla variazione della destinazione d'uso dei terreni, in cui occorre applicare alcune specifiche costruttive e approfondimenti d'indagine per la mitigazione del rischio. Sono terreni superficiali della valle del fiume Lambro in cui i terreni possono presentare stratificazioni di materiali a differente granulometria, terreni argillosi o limosi. Lungo il fiume invece, l'area è classificata in classe 3\* "Fattibilità con limitazioni dovute al rischio idraulico".



Tav. A02 DdP - Carta della fattibilità geologica



Dall'analisi della tavola 12c – carta di sintesi relativa al comparto geologico, allegata al documento di piano del PGT, si evidenzia che l'ambito di PII è caratterizzato da una elevata vulnerabilità degli acquiferi; in particolar modo l'area ad est presenta una vulnerabilità molto elevata, mentre l'area nord-ovest è contraddistinta da una vulnerabilità molto elevata con rischio di contaminazione del sottosuolo.

Da sottolineare inoltre che lungo il fiume Lambro è identificata una fascia di territorio che nel 1976 e nel 2002 è stata soggetta ad allagamento a causa dell'esonazione dello stesso corso d'acqua durante le alluvioni di quegli anni.

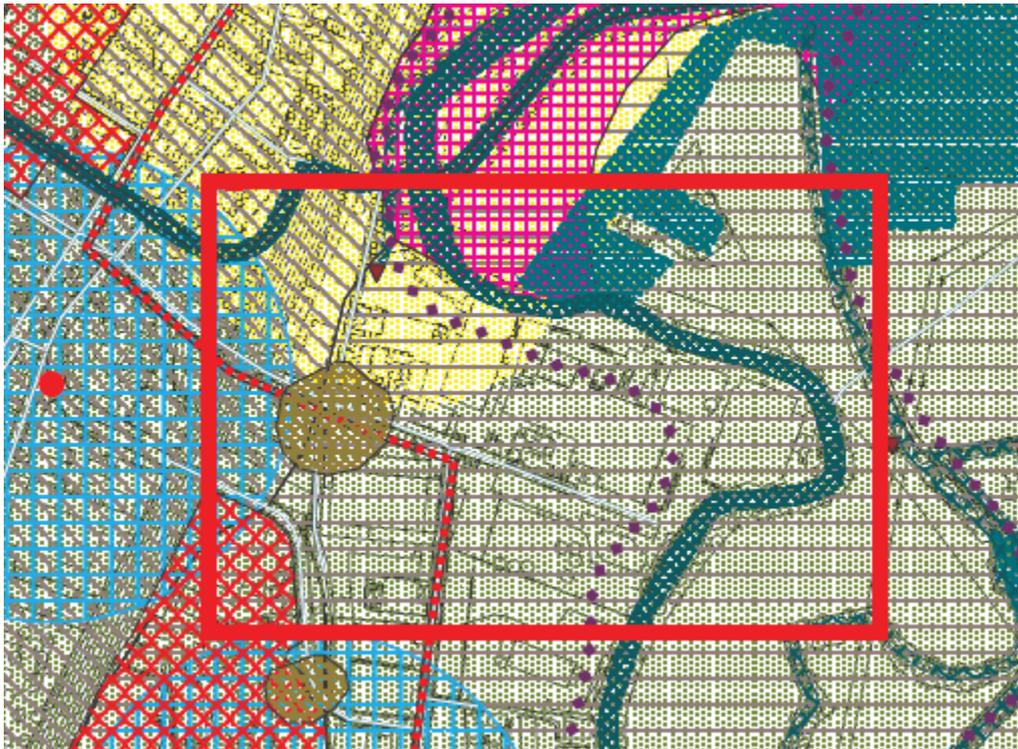


Tavola A16\_12c del DdP – Componente geologica, sintesi

**Legenda**

**Area vulnerabili dal punto di vista idrogeologico**

**Area di salvaguardia delle captazioni ad uso idropotabile**

-  Zona di tutela assoluta dei pozzi idropotabili
-  Zone di rispetto dei pozzi idropotabili
-  Zona di protezione idrogeologica

**Area ad elevata vulnerabilità dagli acquiferi**

-  Vulnerabilità molto elevata
-  Vulnerabilità molto elevata con rischio di contaminazione dei serbatoi acquiferi

**Zone interessate dalla presenza di centri di pericolo**

-  Aree dissestata
-  Aree con procedura di bonifica in corso
-  Impianto di depurazione di S.Rocco
-  Industria a rischio di incidente rilevante
-  Rete fognaria urbana
-  Collettore di rete fognaria consortile
-  Obiettivo A.F. Lucinella-Villastelle
-  Attività produttive con scarico nel sottosuolo
-  Autocomobili
-  Sistema di idrocarburi (benzina, olio, gasolio)
-  Punti di recapito di collettore consortile di acque reflue non trattate
-  Punti di recapito di fognatura comunale di acque reflue urbane non trattate
-  Area urbana e assimilabile e provvista di rete fognaria

**Area vulnerabili dal punto di vista idraulico**

-  Limite dell'area esondata durante le alluvioni dal 1976 a 2002 (limite complessivo)
-  Aree soggette ad allagamento per insufficienza della rete fognaria comunale e consortile (evento con tempo di ritorno di 10 anni da AGAM)
-  Fascia di 4 m lungo i corsi d'acqua, a disposizione per manutenzione, interventi di difesa, interventi di rinaturalizzazione, (da individuazione del reticolo minore)

**Area che presentano scadenti caratteristiche geotecniche**

-  Presenza di seni di ristagno tra
-  Caratteri geotecnici scadenti tra 4 e 7 da p.c.
-  Furti discontinuità laterali e verticali
-  Presenza di cavità nel sottosuolo
-  Rimaneggiamento antropico dei terreni superficiali
-  Zona con accumulo di materiale inerte
-  Cava aperta
-  Cava storica colmata
-  Accumuli di materiale inerte bonificato
-  Aree di cava riempite con rifiuti (FSU e altri)

**Il documento di inquadramento dei programmi integrati di intervento**



Il Comune di Monza con delibera n. 33 approvata dal Consiglio Comunale in data 23 Aprile 2013, come prescritto dell'art. 25 della Legge Regionale 12/2005, si è dotato del documento di inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento che costituisce l'espressione e gli indirizzi di programmazione territoriale comunale.

Detto documento di inquadramento ricomprende nell'ambito 7 "Garbagnati" l'area oggetto del presente PII, di conseguenza le indicazioni contenute nel medesimo documento sono state assunte nella presente proposta di PII.

Per quanto riguarda gli aspetti quantitativi la proposta di PII contempla un indice di utilizzazione territoriale corrispondente a 0,46 mq./mq a fronte di 0,65 consentiti

L'entità delle aree in cessione o asservite ad uso pubblico destinate a parco, piazza e parcheggi è stata definita applicando i parametri indicati dal documento di inquadramento ovvero 81mq. ogni 100 mq. di slp per la quota di slp corrispondente a 0,30 mq./mq e l'incremento del 100% per la restante quota.

A fronte di un fabbisogno indotto dai nuovi insediamenti di mq. 30.575,88, come illustrato nella seguente tabella, il PII prevede la cessione / asservimento aduso pubblico di aree della superficie di mq. 64.243,00 di cui 32.701,00 interne all'ambito del PII e 31.542,00 adiacenti all'ambito del PII a est del fiume Lambro.

<b>Calcolo aree per attrezzature pubbliche</b>			
<b>Superficie Territoriale</b>	<b>Parametro</b>	<b>Slp/100</b>	<b>Dotazione a- ree a servizi indotta</b>
60.840,00	0,3	182,52	14.784,12
		97,48	15.791,76
	<b>Totale</b>	<b>280</b>	<b>30.575,88</b>
<b>Aree a servizi</b>			
	<b>Destinazione d'uso</b>		<b>Superficie mq.</b>
Parco attrezzato e aree a verde pubblico			23.409,00
Piazza			1.826,00
Parcheggi pubblici ceduti e asserviti ad uso pubblico			6.297,00
Aree a verde di connessione e itinerari ciclo-pedonali			1.169,00
Somma			32.701,00
Parco di connessione via Rosmini			31.542,00
	<b>Totale</b>		<b>64.243,00</b>

Come indicato dal documento è stata prevista sia la realizzazione di un parco, con interventi di mitigazione ambientale lungo il corso del fiume Lambro sia la realizzazione di percorsi di mobilità lenta lungo il corso del fiume oltre alla realizzazione di una passerella ciclopedonale sul fiume Lambro e sulla roggia Lupa, di collegamento con le aree agricole che si estendono sino alla via Rosmini.

La destinazione degli interventi edilizi è prevalentemente residenziale e per una quota pari al 15% della slp totale sono state previste funzioni di supporto alla residenza.

In prossimità dell'incrocio via Monte Grappa – via Val d'Ossola sono state previste le funzioni commerciali come indicato dal documento di inquadramento dei programmi integrati di intervento.

Gli edifici previsti non potranno essere inferiori alla classe energetica "A" e avranno una articolata di quattro – cinque piani fuori terra.

### **Il Programma Integrato di Intervento in rapporto agli strumenti urbanistici**

La variante urbanistica contenuta nella presente proposta di P.I.I. rispetto alle previsioni del PGT vigente riguarda:

- a) Il cambio di destinazione d'uso previsto per la vigente zona D1 a seguito dell'introduzione di funzioni residenziali, e funzioni complementari (commerciale, direzionale, ricettivo, sportivo e di interesse generale) e la rideterminazione del peso insediativo (consentito dalla zona D1 vigente 54.950,00 mq.) come indicato nella tabella seguente:

S.L.P. max prevista	Mq.	28.000,00
S.L.P. max residenziale	Mq.	23.800,00
S.L.P. minima residenza convenzionata	Mq.	2.380,00
S.L.P. minima per funzioni compatibili (commerciale, uffici, ricettivo, attività sportive e di interesse generali, spazi per somministrazione di alimenti e bevande, asilo nido)	mq.	4.200,00

- b) L'individuazione di aree e spazi pubblici (piazza, percorsi ciclopedonali, parcheggi) interni all'area produttiva
- c) L'eliminazione della prevista strada di collegamento via Monte Grappa – via Filippo Lippi con relativo ponte stradale sul fiume Lambro.

### **2.2.2 Quadro della 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 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.

Vengono quindi assunti quegli strumenti di pianificazione che possono rappresentare, a livello locale e sovralocale, un riferimento per il proseguimento 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 con delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 10.07.2013 e attualmente vigente.

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.

### **Piano Territoriale Regionale (PTR)**

Approvato dal Consiglio Regionale il 19 gennaio 2010 (e successivamente integrato con DCR n. 56 del 28 settembre 2010), il PTR, in applicazione dell'art. 19 della LR 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, 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.

### **Aggiornamento 2012-2013 del PTR**

Il consiglio Regionale ha approvato l'aggiornamento annuale del Piano Territoriale Regionale (PTR), inserito nel Programma Regionale di Sviluppo (PRS) della X Legislatura, d.c.r. n. 78 del 09.07.2013

### Obiettivi tematici per il settore paesaggio e patrimonio culturale:

Obiettivi Tematici per il settore AMBIENTE (aria e fattori climatici, acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, rumore, radiazioni) - Punto 2.1.1 del Documento di Piano PTR

- TM 1.1 Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti (ob. PTR 1, 5, 7, 17)
- TM 1.2 Tutelare e promuovere l'uso razionale delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili, per assicurare l'utilizzo della "risorsa acqua" di qualità, in condizioni ottimali (in termini di quantità e di costi sostenibili per l'utenza) e durevoli (ob. PTR 3, 4, 7, 16, 17, 18)
- 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 1.7 Difendere il suolo e la tutela dal rischio idrogeologico e sismico (ob. PTR 1, 8, 15)
- 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)

Obiettivi Tematici per l'ASSETTO TERRITORIALE (infrastrutture e mobilità, diffusione urbana, utilizzo del suolo, rifiuti, reti commerciali, rischio integrato) - Punto 2.1.2 del Documento di Piano PTR

- TM 2.7 Migliorare i servizi di gestione e di recupero dei rifiuti, senza pregiudicare la qualità dell'ambiente (ob. PTR 1, 4, 7, 9, 16, 17, 18, 22)
- TM 2.10 Perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano (ob. PTR 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16, 20)

Obiettivi Tematici per il settore PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE - Punto 2.1.4 del Documento di Piano PTR

- TM 4.6 Riqualificare e recuperare le aree degradate o compromesse e mettere in campo azioni utili ad impedire o contenere i processi di degrado e compromissione in corso o prevedibili (ob. PTR 5, 6, 8, 10, 13, 15, 16, 19, 20)

Obiettivi Tematici per il settore ASSETTO SOCIALE - Punto 2.1.5 del Documento di Piano PTR

- TM 5.1 Adeguare le politiche abitative alla crescente vulnerabilità sociale di strati di popolazione sempre più vasti (ob. PTR 1, 3, 5, 15)

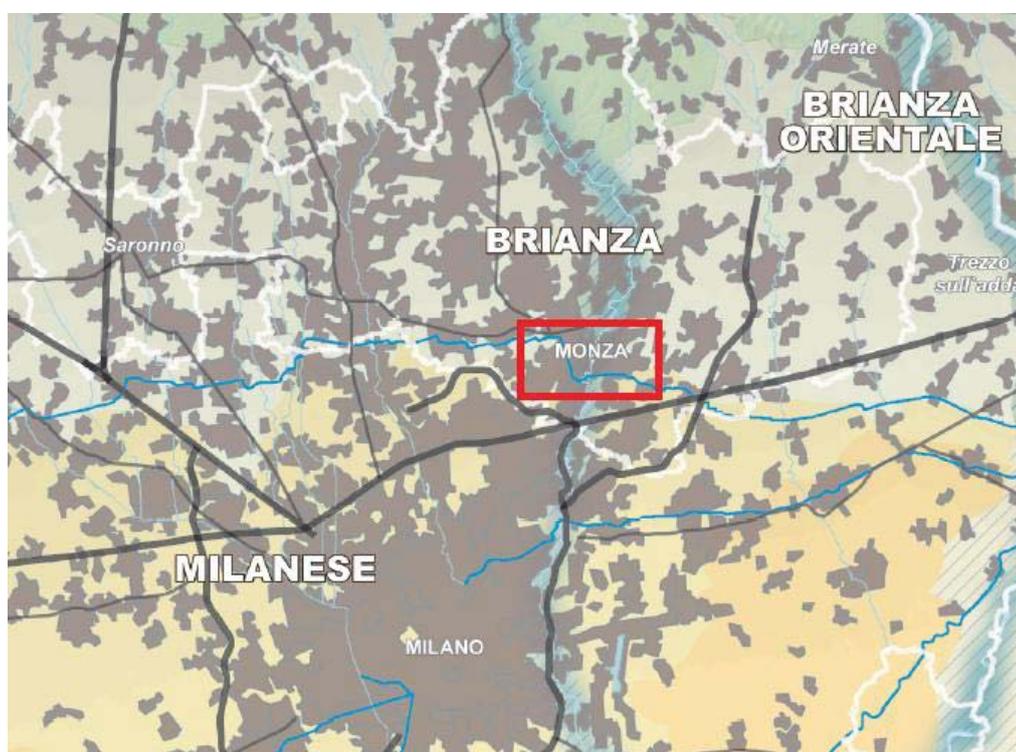
### **Piano Paesaggistico Regionale – Tutela paesaggistica**

Le indicazioni regionali di tutela dei paesaggi di Lombardia, nel quadro del PTR, consolidano e rafforzano le scelte già operate dal PTPR in merito all'attenzione paesaggistica estesa a tutto il territorio e

all'integrazione delle politiche per il paesaggio negli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale, ricercando nuove correlazioni anche con altre pianificazioni di settore, in particolare con quelle di difesa del suolo, ambientali e infrastrutturali.

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

L'ambito di PII si inserisce all'interno del tessuto edificato consolidato, senza interessare ambiti per i quali è riconoscibile e/o riconosciuta una valenza paesaggistica, se non potenziale nell'ottica della ri-qualificazione urbana.

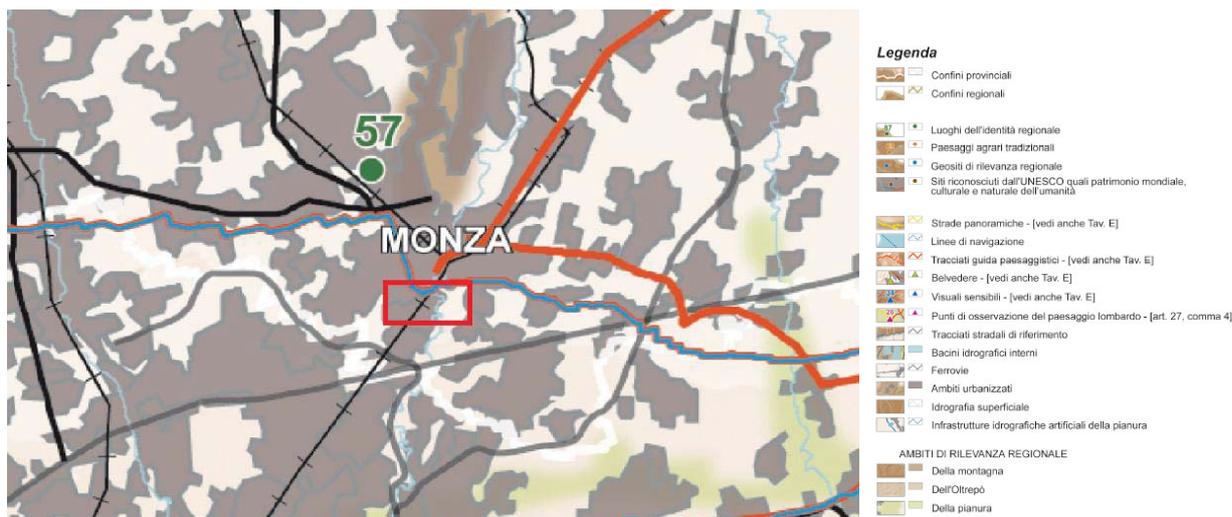


Tav. A PPR – Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio

**Legenda**

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

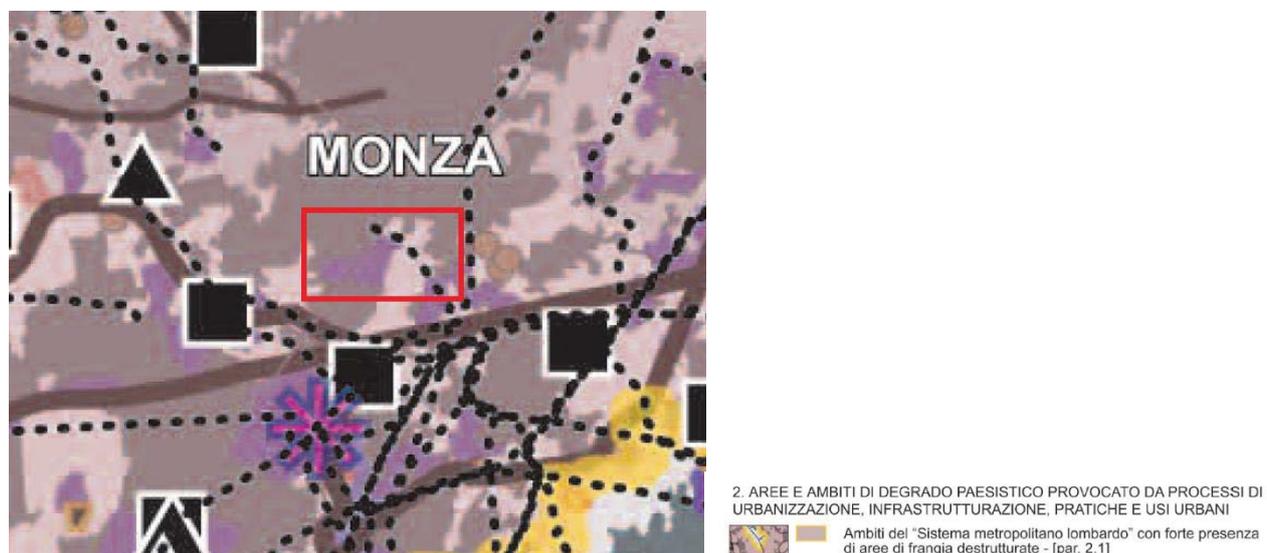
Come si può facilmente ricavare dalla tavola B e dalla tavola E del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), l'area di PII non è interessata dall'attraversamento di percorsi di interesse paesaggistico regionale o da elementi identificativi.



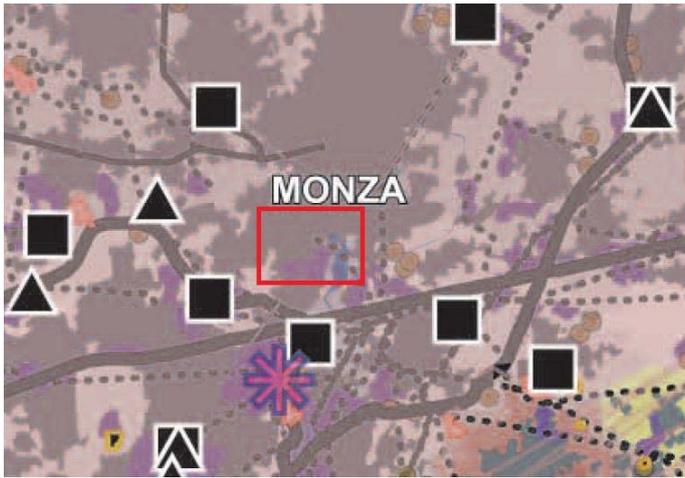
Tav. B PPR – Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico

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 Ambiti del "sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate (Par. 2.1, parte IV).

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 fruttive e ambientali"



Tav. F PPR – Riqualificazione paesaggistica: ambiti e aree di attenzione regionale

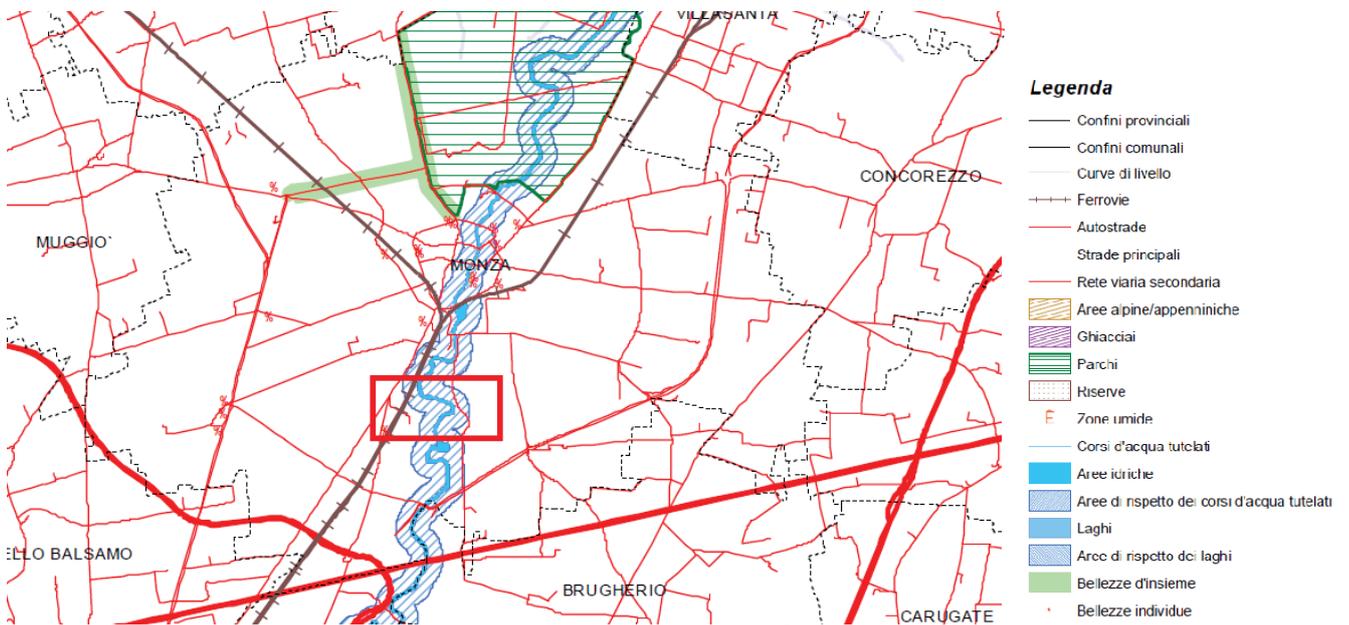


2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI

Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]

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

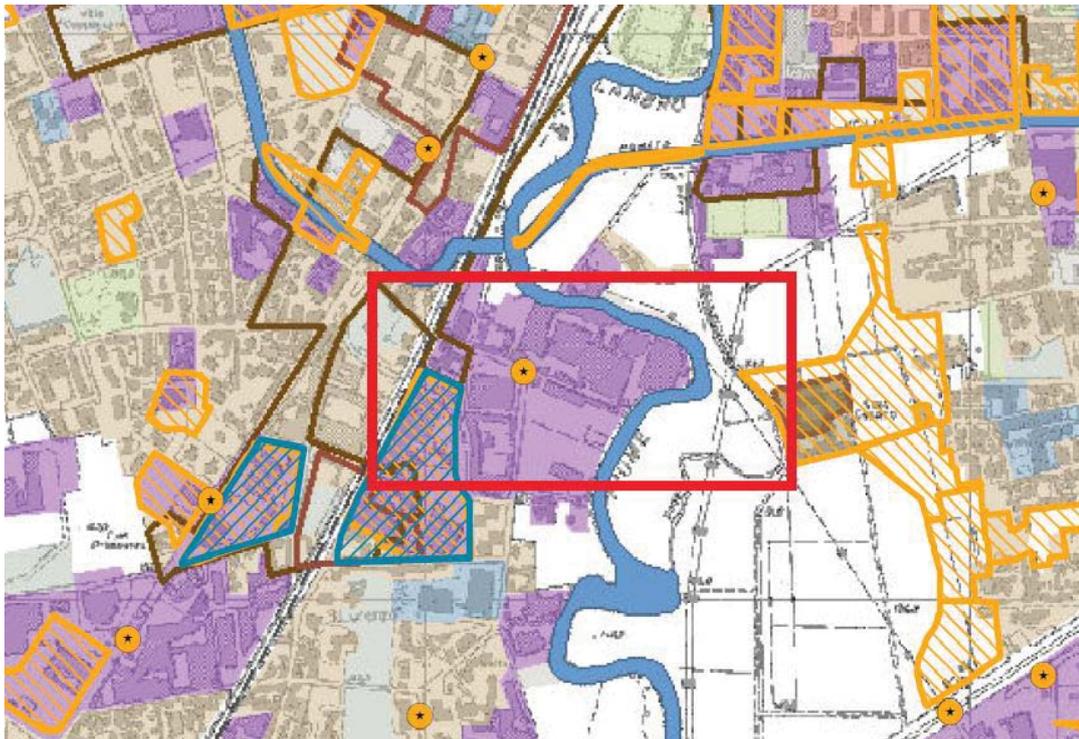
Dalla tavola I del PPR si evidenzia la presenza del sedime del Fiume Lambro e della fascia di rispetto del fiume stesso sottoposto a tutela. L'area oggetto di PII, come già evidenziato in precedenza, ricade interamente in tale zona, vincolata ai sensi dell'art. 142, D.Lgs n. 42/2004



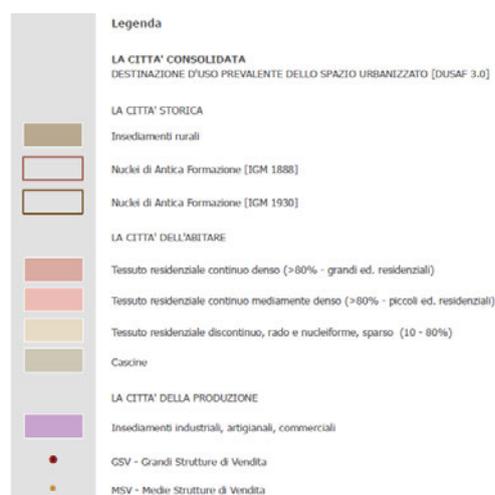
Tav. I PPR – Quadro sinottico delle tutele paesaggistiche di legge

Il PTCP di Monza e Brianza è stato approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 10.07.2013. 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.

Il PTCP individua l'area oggetto di PII come appartenente alla "Città della produzione" comprensiva di insediamenti industriali, artigianali e commerciali. Individua inoltre al congiungimento tra la via Monte Grappa e la via Val d'Ossola la presenza di MSV – medie strutture di vendita.



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



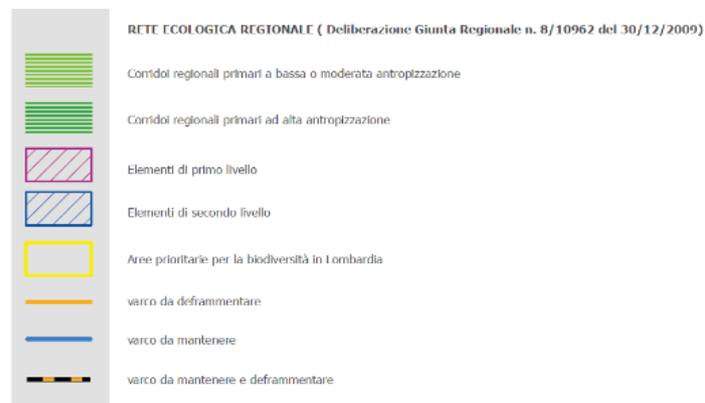
All'interno della rete ecologica provinciale, l'area è integralmente compresa all'interno del corridoio regionale primario ad alta antropizzazione come da deliberazione della Giunta Regionale n. 8/10962 del

30.12.2009. Un corridoio che si sviluppa lungo l'asse centrale della provincia lungo la direttrice nord-sud del fiume Lambro.

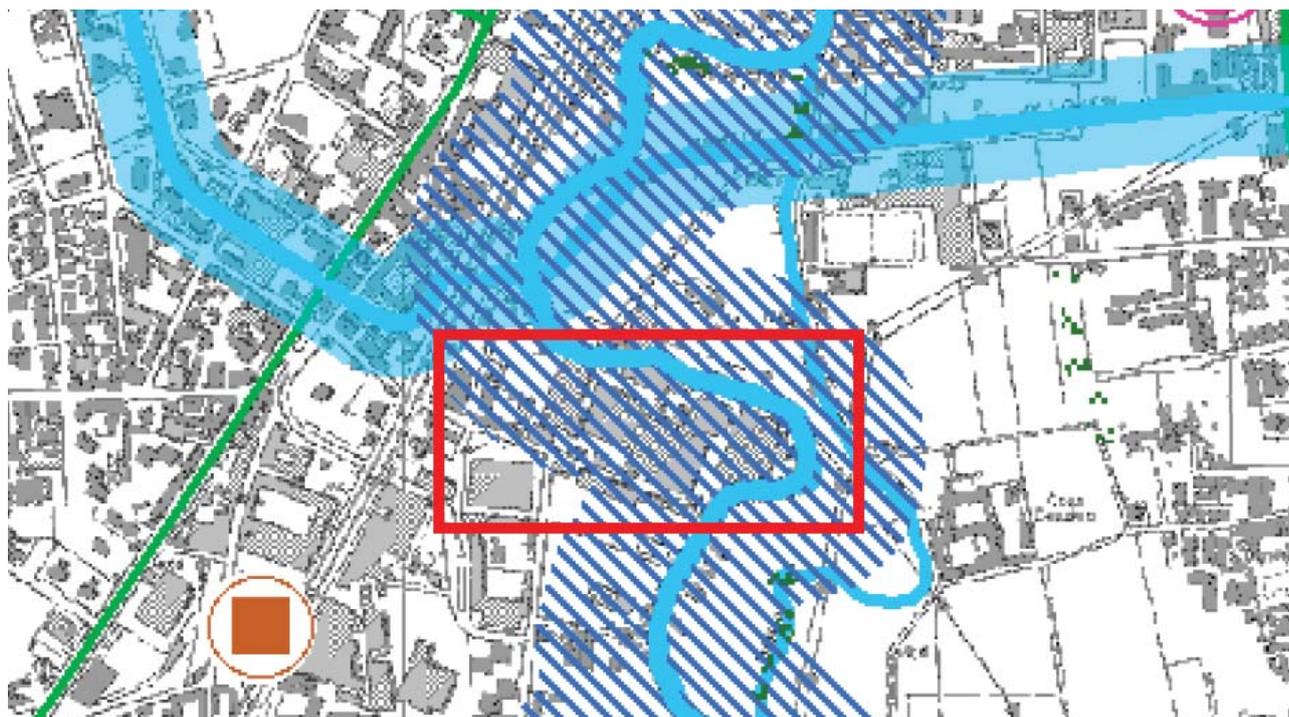
Inoltre, tangenzialmente all'area, si sviluppa una delle principali linee di continuità ecologica lungo il canale Villoresi



Tav. 2 – Elementi di caratterizzazione del territorio



Come già individuato in precedenza, anche a livello provinciale è definito il vincolo ambientale art. 142 del D.Ls 142/04, comma 1 lettera f (Fiumi)



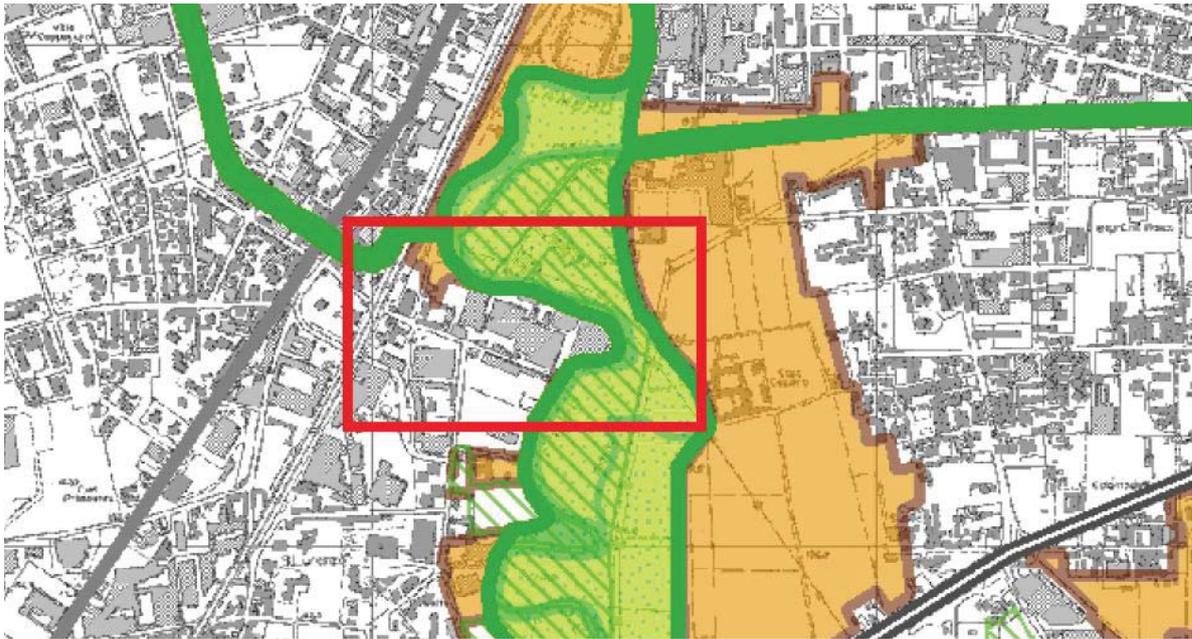
Tav. 5a – Sistema dei vincoli e delle tutele paesaggistico ambientali

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

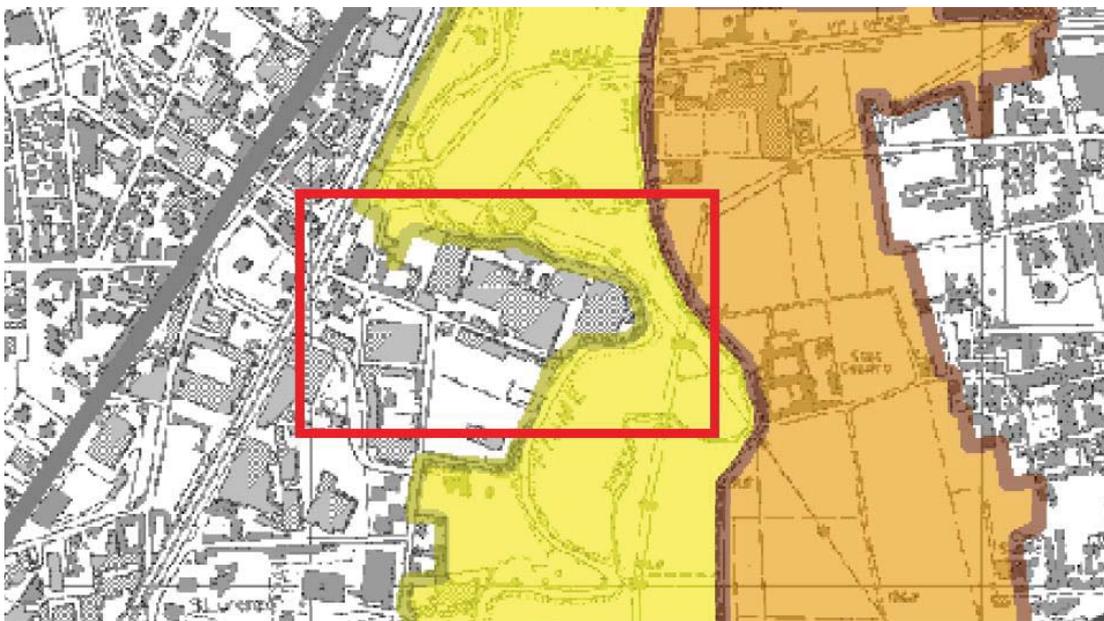
A nord-ovest dell'area, nello spicchio compreso tra il fiume Lambro e la ciclabile del villoresi, è identificata una porzione dell'area ricadente nell'ambito di interesse provinciale come meglio identificato nella tavola 6d (art. 34 delle norme di Piano). Tali ambiti sono da ritenersi strategici dal punto di vista paesaggistico per il mantenimento di spazi inedificati fra tessuti urbanizzati limitrofi e per conservare l'identità propria di ogni nucleo urbano.

Gli ambiti di interesse provinciale hanno rilevanza paesaggistico-territoriale sovralocale.

La stessa porzione dell'area, nella tavola 6c (art. 33 delle norme di Piano) è definita come ambito di azione paesaggistica sul quale avviare politiche attive di riqualificazione del paesaggio. In particolare è identificata quale maglia di primo appoggio paesaggistico di potenziamento della naturalità dei corridoi fluviali e vallivi.



Tav. 6d – Ambiti di interesse provinciale



Tav. 6c – Ambiti di azione paesaggistica



Gli obiettivi del PTCP si traducono in indicazioni operative di tre livelli:

- quelle che hanno efficacia prescrittiva e prevalente;

- quelle con valore indicativo, la cui efficacia presuppone la condivisione degli interlocutori di volta in volta interessati, e in primo luogo dei comuni;
- quelle che il piano propone come possibili traguardi del futuro sviluppo, proiettati nei tempi medi e lunghi, con una carattere specificamente progettuale e programmatico.

La provincia di Monza e Brianza attraverso il PTCP persegue i seguenti obiettivi di tipo strategico:  
*(Sono di seguito elencati gli obiettivi direttamente attinenti al caso in oggetto)*

#### OBIETTIVO 2 – STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

- OBS 2.2 Qualità e sostenibilità degli insediamenti per attività economiche-produttive
- OBS 2.3 Razionalizzazione e sviluppo equilibrato del commercio

#### OBIETTIVO 3 – USO DEL SUOLO E SISTEMA INSEDIATIVO

- OBS 3.1 Contenimento del consumo di suolo
- OBS 3.3 Promozione della mobilità sostenibile attraverso il supporto alla domanda
- OBS 3.4 Migliorare la corrispondenza tra domanda e offerta nel mercato residenziale

#### OBIETTIVO 5 – SISTEMA PAESAGGISTICO AMBIENTALE

- OBS 5.1 Limitazione del consumo di suolo; promozione della conservazione degli spazi liberi dall'edificato e creazione di una continuità fra gli stessi attraverso il disegno di corridoi verdi
- OBS 5.5 Individuazione e salvaguardia di ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio, con riferimento alla mobilità eco-compatibile e al rapporto percettivo con il contesto

#### OBIETTIVO 7 – DIFESA DEL SUOLO E ASSETTO IDROGEOLOGICO

- OBS 7.2 Riqualificazione, tutela e valorizzazione delle risorse idriche
- OBS 7.3 Valorizzazione dei caratteri geomorfologici

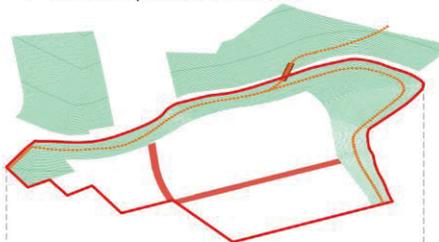
## 2.3) CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI P.I.I.

### 2.3.1) OBIETTIVI DEL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

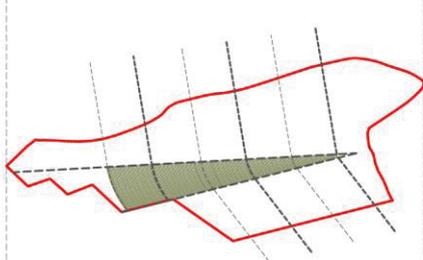
Il P.I.I. tenta di far propri i seguenti obiettivi:

- Una configurazione formale dello spazio progettato, capace di ricomporre gli elementi caratterizzanti il quadro del settore urbano oggetto dell'intervento, ed in particolare in grado di lavorare complessivamente su tutte le materie disponibili, siano esse naturali o artificiali: i tracciati viari e infrastrutturali, il costruito, il sistema degli spazi pubblici, il corso del fiume, le aree agricole a est del fiume.
- L'integrazione di usi diversi dello spazio: la residenza sia libera che convenzionata in locazione, il commercio di prima necessità, gli spazi ricreativi e sportivi, le attività ricettive, le attività sociali, la piazza ed il verde attrezzato, gli itinerari pedonali, sono proposti all'interno di una specificazione tipologica varia ed articolata
- La definizione di uno schema funzionale in grado di ampliare l'offerta tipologica, sia per la diversificazione dei corpi di fabbrica che per tipologie abitative, è stata formulata nella prospettiva di un maggior accoglimento delle esigenze dell'utenza.
- Una tecnologia degli interventi in grado di integrare i fattori legati all'architettura, al sistema costruttivo, al clima, agli impianti orientandoli verso il risparmio energetico e l'impiego di fonti energetiche rinnovabili

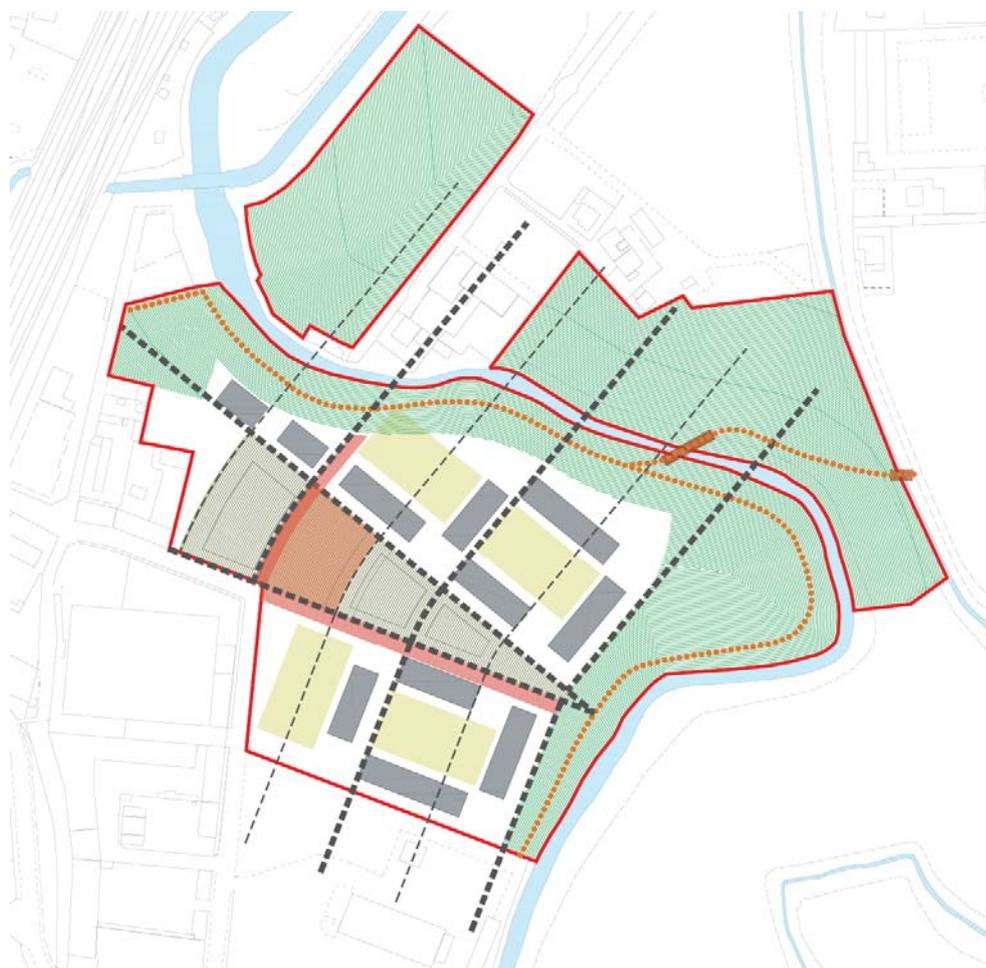
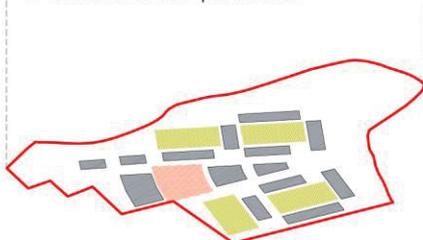
1 - Aree verdi e percorsi a mobilità lenta



2 - Nuovo tessuto urbano con area centrale dei servizi



3 - Edificato con relativi spazi di servizio



Esso individua una “matrice” che ritrova nei tracciati infrastrutturali, nei percorsi, negli elementi naturali e nell’edificato i suoi elementi “ordinatori”. La ferrovia, il tracciato del canale Villoresi, dei percorsi e dell’edificato a est del fiume è una prima maglia che indica l’organizzazione dello spazio in prossimità del fiume; gli assi viari di via Monte Grappa e via Val d’Ossola, l’edificato, gli impianti edilizi all’interno delle vaste aree agricole indicano una seconda maglia. L’interazione tra i due sistemi individua gli spazi pubblici, gli “assi” portanti del nuovo costruito e delinea un ambito centrale che dalla piazza, prevista all’incrocio tra via Val d’Ossola e via Monte Grappa, si sviluppa pressoché a forma triangolare verso il previsto parco lungo fiume Lambro.

### 2.3.2 ) ASSUNZIONE SPECIFICHE DI PROGETTO

#### a) il nuovo parco lungo il fiume Lambro

Al margine sud del centro cittadino il corso del fiume è connotato da ampie sinuosità, formando delle “anse” che si susseguono sino al perimetro amministrativo del Comune. L’ansa che il fiume forma all’interno dell’area della Garbagnati è attualmente occupata da un edificio di oltre 5.000 mq. di slp, un tempo dedicato all’attività di candeggio, ora in cattivo stato manutentivo.



Il progetto persegue l’obiettivo di ripristino della “naturalità” di questo luogo mediante la demolizione del fabbricato, la bonifica dei luoghi, il recupero ambientale della sponda del fiume e la formazione di un nuovo parco, della superficie di circa 23.407 mq. oltre a mq. 31.542,00 in riva orografica sinistra del fiume, sino alla via Rosmini. Si tratta di una riqualificazione sia sotto l’aspetto am-

bientale che paesaggistico di questo tratto di fiume e delle sponde sia di destra che di sinistra, con la formazione appunto di un parco con ampi spazi fruibili per lo svago sulla sponda destra e con aree destinate all'agricoltura a est del fiume. La trasformazione dell'area della Garbagnati avvia questo processo di riqualificazione del fiume e si pone come uno dei punti di accesso al parco lungo il tratto sud del fiume Lambro.



L'intervento prevede appunto un sistema di percorsi ciclopedonali che si innestano nel previsto parco, percorrono la sponda destra del fiume e lo scavalcano in prossimità dell'ansa per attraversare una tratto di aree destinate all'agricoltura, per poi innestarsi, scavalcando con un ulteriore passerella ciclopedonale la roggia "Lupa", su via Rosmini, asse interno al territorio agricolo a sud della città.



La nuova ciclabile inoltre si innesta a nord con il “sistema a mobilità dolce” previsto lungo il canale Villoresi. Il canale costruito tra il 1881 e il 1891, che prende le acque dal fiume Ticino, dalla diga di Panperduto in comune di Somma Lombarda, e si estende sino al fiume Adda nel Comune di Gropello d’Adda, ha una lunghezza di 86 KM, distribuisce le acque su una superficie di 60.000 ettari per mezzo di una rete di quasi 1.000 km di canali. Sono in corso diversi interventi volti alla riqualificazione, sia paesaggistica che ambientale, del canale e del relativo reticolo idrico. In particolare la “messa in rete” dei percorsi ciclo pedonali tra il Canale Villoresi e il Naviglio Grande attraverso il canale interno al parco expo moltiplica il livello di fruizione del sistema delle idrovie a livello regionale e promuove una nuova e sostenibile modalità di fruizione del territorio.



## **b) la piazza e gli assi pedonali**

All'incrocio tra via Monte Grappa e via Val d'Ossola, il piano propone uno spazio pubblico: una piazza pavimentata e arredata sulla quale si affacciano le funzioni di supporto e integrative alla residenza. Si tratta di uno spazio dedicato alla "socializzazione", al bisogno di stare insieme, è uno spazio che tenta una integrazione funzionale intesa anche come integrazione tra diversi soggetti sociali.

La piazza e i suoi due assi, che si sviluppano per una superficie di oltre 4.000 mq., connotano la parte centrale dell'area di intervento. Il primo asse si sviluppa in senso "est – ovest", a prolungamento della via Val d'Ossola, e il secondo nord-sud, a prolungamento della via Monte Grappa: entrambi si prolungano sino al parco previsto lungo il fiume Lambro.

La piazza e gli assi pedonali sono gli elementi che caratterizzano il sistema della mobilità pedonale e ciclabile: essi configurano uno spazio pubblico che anticipa, mediante la presenza di un doppio filare di alberatura, dell'acqua e di "cortine di verde", l'elevata valenza ambientale e paesaggistica del nuovo parco, del corso del fiume e delle aree agricole a est del fiume.



### c) lo spazio centrale all'area di intervento

Centralmente all'area di intervento il progetto individua uno spazio, lungo l'asse di via Val d'Ossola, di forma pressoché triangolare, che tenta una "connessione" tra i tracciati presenti a nord ed a sud dell'area, e pone la propria base nella piazza prevista all'intersezione tra la val d'Ossola e Monte Grappa e il vertice nel parco: si tratta di uno spazio "semipubblico", deputato a contenere le funzioni complementari e di supporto alla residenza per le attività sociali, attività commerciali e sportivo-ricreative.

Nella parte ovest della piazza è previsto un edificio di 5 piani fuori terra (1), affacciato sulla piazza stessa, dove sono collocate le funzioni di carattere ricettivo e commerciale. Si tratta di un edificio in cui la qualità architettonica e i requisiti prestazionali dovranno esprimere i concetti di leggerezza e luminosità.

Nella parte est della piazza, sempre con affaccio sulla stessa e sul prolungamento pedonale di via Val d'Ossola, è presente un corpo di fabbrica di un piano fuori terra (2) destinato ad accogliere le funzioni commerciali.

Nel parte "finale" di questo spazio centrale all'area di intervento, in prossimità del parco, è presente un corpo di fabbrica di due piani fuori terra (3) e un'ampia area a verde destinate alle funzioni ricreative e allo sport.

La superficie lorda di pavimento complessiva destinata alle funzioni integrative e compatibili con la residenza è di mq. 4.200,00.



#### **d) la residenza**

A nord e a sud dell'area di intervento due impianti "a corte aperta", orientati verso l'area a servizi centrale al lotto, definiscono il nuovo costruito ad uso residenziale verso il parco e l'ansa del fiume Lambro.

Si tratta di corpi di fabbrica di quattro e cinque piani fuori terra, con l'ultimo piano arretrato ed un piano interrato ad uso autorimesse di pertinenza delle singole unità abitative.

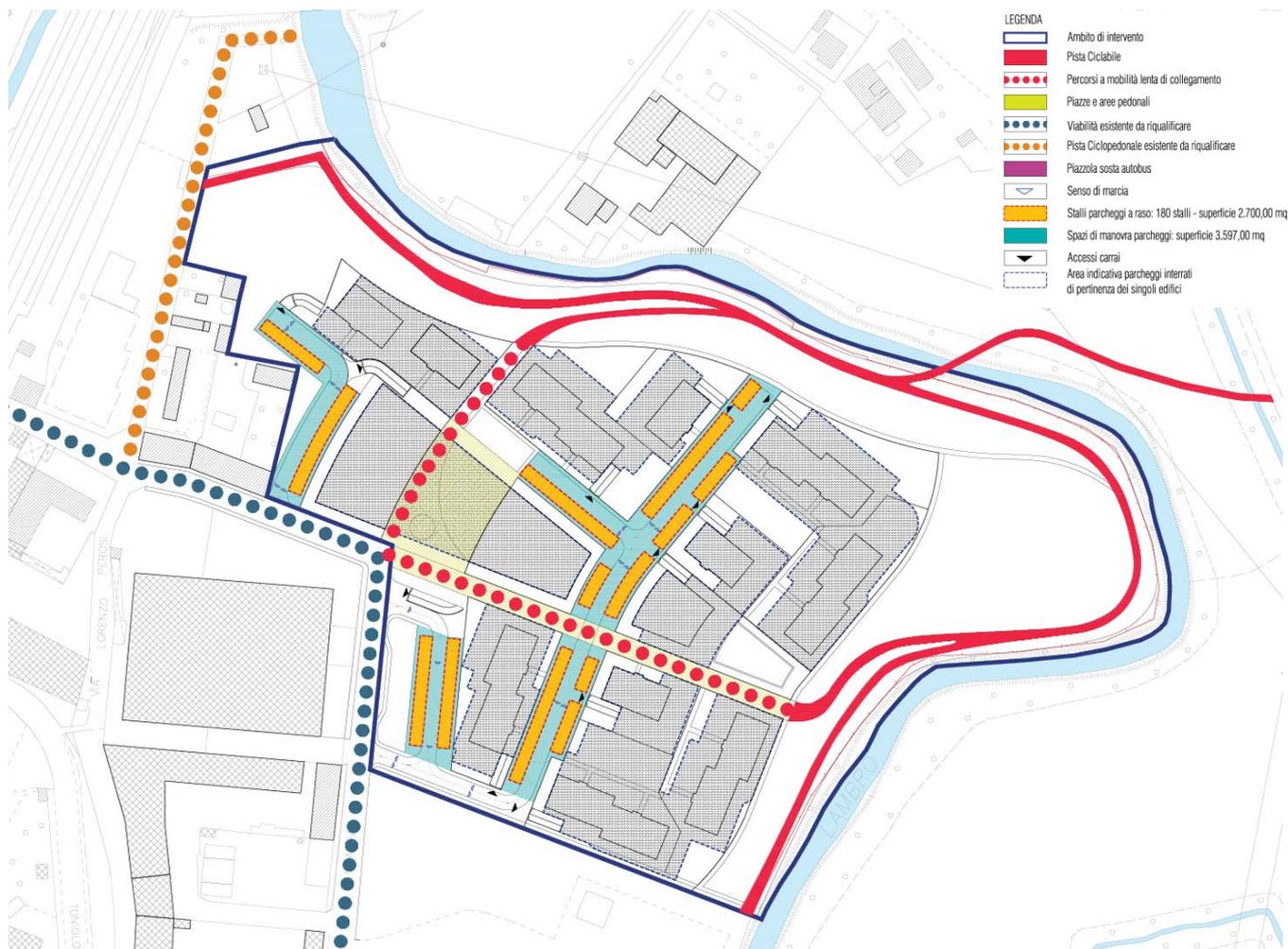
A nord della prevista piazza il progetto prevede la realizzazione di un nuovo costruito a "L" di delimitazione nord della piazza e aperto verso il parco e il corso del fiume.

Al margine ovest dell'area, pressoché parallelo al corso del fiume, il piano prevede un corpo di fabbrica con fronte verso il parco, anch'esso di cinque piani fuori terra.

La superficie complessiva destinata a residenza è di mq. 23.800,00.



## Viabilità e sistema dei parcheggi



Le ricadute viabilistiche conseguenti alla realizzazione del PII sono illustrate nell'elaborato relativo allo studio viabilistico, nel capitolo afferente il quadro analitico valutativo. Lo studio viabilistico allegato è stato esteso ad un più vasto ambito, in modo da consentire un'analisi approfondita dell'accessibilità all'area e delle intersezioni di maggiore importanza. Esso ha analizzato lo stato di fatto viabilistico ed ha valutato la situazione futura, stimando l'entità dei movimenti privati generati dall'intervento proposto. L'esito delle suddette valutazioni, in sintesi, attesta la compatibilità dell'intervento previsto in riferimento all'assetto viario dell'area contermina. L'ambito individuato in fregio alla Monte Grappa, all'ingresso del nuovo costruito, destinato a parcheggi e viabilità si configura come un sistema viario tale da garantire sia l'accesso al nuovo costruito che al parcheggio interrato, sottostante la prevista piazza ed aperto al pubblico, di supporto alle attività commerciali. Nel medesimo ambito, oltre ad una area a verde lungo via Monte Grappa, è stato previsto un allargamento della stessa via per lo stazionamento dei mezzi di trasporto pubblico ed un parcheggio pubblico con corsia centrale e stalli sui due lati.

L'accessibilità al lotto è garantita dalla nuova percorribilità, ancorché di ridotta entità, interna al lotto stesso e in grado di garantire sia gli accessi al nuovo costruito, sia gli spazi di manovra per la fruizione dei parcheggi pubblici. Il PII prevede una nuova viabilità interna al lotto, che si innesta

sulla Via Monte Grappa lungo il perimetro sud del lotto stesso sviluppandosi in senso nord – sud centralmente al lotto, essa distribuisce gli accessi alle residenze e ai box interrati dei singoli edifici. La nuova viabilità, di una corsia con doppio senso di marcia, è caratterizzata dai parcheggi pubblici collocati “a pettine” pressoché per l'intero tratto di viabilità su entrambi i lati. All'incrocio tra via Monte Grappa e via val d'Ossola il PII prevede un parcheggio pubblico di oltre 30 stalli e un tratto di viabilità parallela e con innesto sulla Monte Grappa tale da garantire una “rotatoria” all'ingresso del nuovo costruito e in prossimità della prevista piazza . Al confine sud ovest del lotto, con innesto sulla via val d'Ossola in PII prevede un ulteriore accesso alle funzioni ricettive e commerciali del lotto e alle residenze previste a nord – ovest dell'area, si tratta di una viabilità con corsia a doppio senso di marcia e parcheggi a pettine su un lato.

### **itinerari ciclopedonali**

Dalla prevista piazza si sviluppano gli itinerari ciclopedonali che attraversano il nuovo costruito sia in senso est-ovest sia in senso nord-sud sino a connettersi lungo il percorso ciclopedonale previsto lungo il fiume Lambro e all'esistente itinerario ciclopedonale del canale Villorosi.

### **parcheggi**

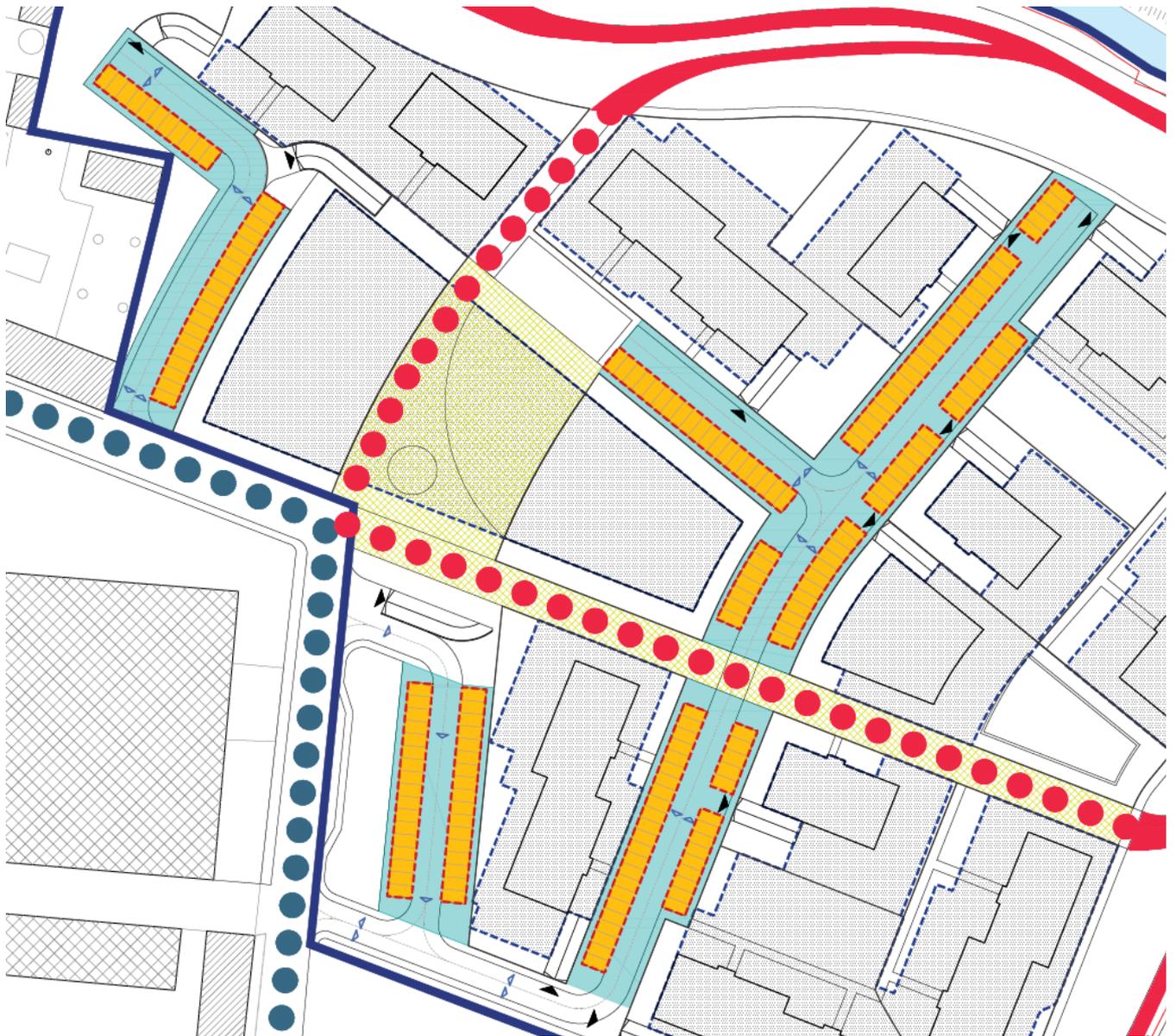
Per quanto riguarda la dotazione dei parcheggi il presente PII verifica sia la dotazione di parcheggi pubblici che la dotazione di parcheggi di pertinenza delle singole funzioni.

#### *a) parcheggi pubblici*

La dotazione minima di parcheggi pubblici è disciplinata dall'art. 6 delle norme tecniche del vigente Piano dei Servizi che prescrive una dotazione di aree a servizi per le funzioni terziaria e direzionale corrispondente al 100% della slp prevista di cui almeno il 50% per parcheggi. Il presente PII ricomprende in tale funzioni – ancorché non disciplinate dal piano dei servizi – le attività ricettive, l'asilo e la slp destinata ad attività sportive e ricreative.

Per quanto riguarda la funzione commerciale la dotazione minima di parcheggi è prescritta nella relativa tabella che disciplina appunto la dotazione minima per tipologia di attività commerciale.

Per quanto riguarda al funzione residenziale il piano dei servizi vigente non prescrive una dotazione minima il PII propone una superficie a parcheggi indicativamente corrispondente a 3 mq. per ogni abitante insediabile.



	Stalli parcheggi a raso: 180 stalli - superficie 2.700,00 mq	} Superficie totale: 6.297,00 mq
	Spazi di manovra parcheggi: superficie 3.597,00 mq	

L'allegata tabella elenca la dotazione prescritta di parcheggi pubblici pari a mq. 2.445,00 oltre a mq. 2.142,00 proposti per la funzione residenziale per un totale di mq. 4.587,00 a fronte di mq. 6.297,00 individuati dal PII. Il computo della superficie destinata a parcheggi è stato eseguito ricomprendendo gli spazi di manovra, l'entità degli stalli al netto degli spazi di manovra è di mq. 2700,00 comunque superiore alla dotazione minima prescritta dalle norme tecniche del piano dei servizi, in n. degli stalli di sosta è di 180.

Dotazione parcheggi pubblici						
commerciale	slp	sup. vendita	categoria		parcheggi indotti	parcheggi previsti
media struttura (mista)	1.000,00	750	M2A	magg. Valore tra 60% slp e 100 sup. vendita	750,00	
vicinato	200,00	160	CV	magg. Valore tra il 60% della slp e 75% sup. vendita	120,00	
vicinato	200,00	160	CV		120,00	
vicinato	200,00	160	SV		120,00	
vicinato	70,00	55	CV		42,00	
vicinato	70,00	55	CV		42,00	
vicinato	70,00	55	CV		42,00	
vicinato	70,00	60	CV		42,00	
vicinato	70,00	60	CV		42,00	
ricettivo	1.500,00			50%	750,00	
asilo	300,00			50%	150,00	
fitnes	450,00			50%	225	
somma					2.445,00	
residenza	Sup. proposta				2.142,00	
totale					4.587,00	6.297,00

*b) Parcheggi di pertinenza*

Il PII verifica la dotazione di parcheggi di pertinenza del nuovo costruito sulla scorta della dotazione minima prescritta dall'art. 2 della legge 122/89 ovvero di 1 mq. di parcheggio ogni 10 mc. di nuovo costruito, per le funzioni commerciali e ricreativo sportivo il medesimo PII verifica la dotazione in base al parametro del 100% della slp.



La dotazione di parcheggi di pertinenza, come illustrato nel seguente tabella, è di mq. 10.080,00, la dotazione di parcheggi previsti dal PII come illustrato nell'elaborato grafico n 13 "planimetria interrato : individuazione parcheggi di pertinenza" è di mq. 13.045,00.

<b>Parcheggi di pertinenza indotti dai nuovi insediamenti</b>					
funzioni	Slp. mq.	Vol. mc.	Parametri	Parcheggi In-dotti mq.	Parcheggi Previsti mq.
Residenza	23.800,00	71.400,00	1/10mc	7.140,00	10.000,00
Commerciale	1.950,00	5.850,00	100%slp	1.950,00	
Ricettivo	1.500,00	4.500,00	1/10 mc	450,00	
fitness	450,00	1.350,00	100% slp	450,00	
asilo	300,00	900,00	1/10 mc.	90,00	
somma funzioni integrative alla residenza				2.940,00	3.045,00
<b>Totale</b>	<b>28.000,00</b>	<b>84.000,00</b>		<b>10.080,00</b>	<b>13.045,00</b>
<b>Parcheggi di pertinenza previsti</b>					
residenza	n.	mq.	funzioni integra-tive	n.	mq.
lotto	1	1.116,00	lotto	11-12	2.252,00
lotto	2	476,00	lotto	13	793,00
lotto	3-4	2.590,00	somma		3.045,00
lotto	5	478,00			
lotto	6-7	2.425,00	<b>totale mq.</b>		<b>13.045,00</b>
lotto	8	527,00			
lotto	9	1.174,00			
lotto	10	1.214,00			
somma		10.000,00			

## Le aree destinate a servizi

L'entità delle aree in cessione o asservite ad uso pubblico destinate a parco, piazza e parcheggi è superiore ai parametri indicati dal documento di inquadramento ovvero 81mq. ogni 100 mq. di slp per la quota di slp corrispondente a 0,30 mq./mq e l'incremento del 100% per la restante quota. A fronte di un fabbisogno indotto dai nuovi insediamenti di mq. 30.575,88, come illustrato nella seguente tabella, il PII prevede la cessione / asservimento aduso pubblico di aree della superficie di mq. 64.243,00 di cui 32.701,00 interne all'ambito del PII e 31.542,00 adiacenti all'ambito del PII a est del fiume Lambro.



<b>Calcolo aree per attrezzature pubbliche</b>				
<b>Superficie Territoriale</b>		<b>Parametro</b>	<b>Slp/100</b>	<b>Dotazione aree a servizi indotta</b>
60.840,00		0,3	182,52	14.784,12
			97,48	15.791,76
		<b>Totale</b>	<b>280</b>	<b>30.575,88</b>
<b>Aree a servizi</b>				
	<b>Destinazione d'uso</b>			<b>Superficie mq.</b>
Parco attrezzato e aree a verde pubblico				23.409,00
Piazza				1.826,00
Verde di connessione e itinerari ciclopedonali				1.169,00
Parcheggi pubblici				6.297,00
somma				32.701,00
Parco di connessione via Rosmini				31.542,00
		<b>Totale</b>		<b>64.230,00</b>

#### **4.5) entità dell'intervento e mix funzionale**

La slp prevista dal presente PII è di mq. 28.000,00 di cui mq. 23.800,00 destinati a residenza e mq. 4200,00 di funzioni integrative e di supporto alla residenza.

Il PII prevede l'integrazione di diverse funzioni, la residenza libera, la residenza convenzionata in locazione, la funzione ricettiva, commerciale sportiva e sociale, seguente tabella indica le diverse destinazioni funzionali e la relativa entità:

<b>Entità dell'intervento e mix funzionale</b>			
Superficie territoriale (al netto di via Val d'Ossola)	mq.	60.840,00	
Volumetria / slp Residenziale	85%	mc. 71.400,00	mq. 23.800,00
Volumetria / slp Commerciale - Ricettivo - Integrativo	15%	mc. 12.600,00	mq. 4.200,00
	<b>Totale</b>	<b>mc. 84.000,00</b>	<b>mq. 28.000,00</b>
	<b>Indice Territoriale</b>		<b>0,46</b>
<b>destinazioni funzionali</b>			
slp residenziale di cui;:			<b>23.800,00</b>
slp residenza libera		<b>90%</b>	<b>21.420,00</b>
slp residenza convenzionata		<b>10%</b>	<b>2.380,00</b>
slp funzioni integrative di cui:		<b>15%</b>	<b>4.200,00</b>
slp commerciale			<b>1.950,00</b>
slp ricettivo ( residenza turistica alberghiera)			<b>1.500,00</b>
funzioni integrative fitness			<b>450,00</b>
funzioni integrative asilo			<b>300,00</b>

### **3) QUADRO ANALITICO VALUTATIVO**

**TRAFFICO**



TRM ENGINEERING  
SERVIZI INTEGRATI DI INGEGNERIA  
PER LA MOBILITÀ

# COMUNE DI MONZA

Provincia di Monza e della Brianza

STUDIO VIABILISTICO A SUPPORTO DI PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO

## PII AREA EX GARBAGNATI

ANALISI DEL SISTEMA VIARIO E DELLA MOBILITÀ

TRM ENGINEERING S.r.l.  
Via della Bitrona 30  
20900 Monza (MB)  
Tel. 039/3900237  
Fax. 02/70036433 o 039/2314017

ufficio.tecnico@trmengineering.it

www.trmengineering.it



Committente
-------------

Titolo Elaborato	Elaborato	Revisione	Codice progetto	Nome file	Data
Studio Viabilistico	01	01	1023	1023_sv_rev02_mod0 1.doc	Dicembre 2014
Questo elaborato non si può riprodurre né copiare, né comunicare a terze persone od a case concorrenti senza il nostro consenso. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.					

## 1 PREMESSA

Il presente studio ha lo scopo di valutare le possibili ricadute viabilistiche conseguenti alla realizzazione del Programma Integrato di Intervento "Area Ex Garbagnati", sito nell'area sud del Comune di Monza. L'area è situata a ridosso della Via Val d'Ossola e confina a nord-est con il Lambro.



Figura 1 – Localizzazione dell'area oggetto di intervento

Il PII prevede la realizzazione di un complesso di edifici con SIp complessiva pari a 28.000 mq con prevalente funzione residenziale e altre funzioni complementari alla residenza.

Lo studio coinvolge un ambito viabilistico sufficientemente ampio da consentire un'analisi approfondita dell'accessibilità e delle intersezioni di maggior importanza, in relazione all'area in esame. Lo scopo del presente documento è quello di analizzare lo stato di fatto viabilistico e di valutare la situazione futura, stimando l'entità dei movimenti dei veicoli privati generati dall'intervento proposto.

Il presente studio verificherà la compatibilità dell'intervento proposto attraverso l'analisi dei seguenti scenari:

- **scenario stato di fatto:** finalizzato a caratterizzare l'offerta di trasporto esistente attraverso l'analisi della rete viabilistica e delle intersezioni limitrofe all'area di studio.
- **scenario di intervento:** in questa parte dello studio verranno esposti i caratteri principali del progetto e verranno fornite indicazioni in merito al traffico indotto dall'intervento.

Le verifiche sul funzionamento dello schema di viabilità saranno effettuate considerando un modello di microsimulazione: l'analisi verrà condotta considerando i flussi di traffico attualmente in transito nell'area contermina, a cui saranno sommati i flussi di veicoli che potrebbero essere generati/attratti dall'intervento in progetto, con lo scopo di verificare puntualmente – sulla base di una serie di parametri che concorrono a stimare il perditempo (in secondi) ed il livello delle code (in metri) – le intersezioni della rete di accesso al fine di descriverne l'effettivo funzionamento.

Nel seguito del presente documento viene illustrata la metodologia di analisi adottata per le verifiche del funzionamento dell'assetto viabilistico del comparto.

## 2 METODOLOGIA DI STUDIO E SCENARI DI ANALISI

Per valutare gli effetti sulla viabilità indotti dal traffico potenzialmente generato/attrato dall'intervento in progetto, e per verificare se tale possibile incremento è compatibile con il sistema infrastrutturale viario attuale e futuro, si è proceduto all'analisi dei seguenti scenari.

### 2.1 SCENARIO STATO DI FATTO

L'analisi dello stato di fatto è stata effettuata per caratterizzare l'attuale domanda ed offerta di trasporto all'interno dell'area di studio.

Per quanto concerne l'offerta di trasporto, l'obiettivo è quello di rilevare le attuali caratteristiche delle infrastrutture di trasporto che attraversano l'area di studio e di descrivere la qualità dell'accessibilità all'area.

La domanda di mobilità, allo stato attuale, sulle principali strade e intersezioni contermini all'area di intervento, è stata ricostruita, utilizzando sia i dati di traffico disponibili nell'area di studio (contenuti negli strumenti urbanistici vigenti - PGTU) che quelli contenuti nella banca dati di TRM Engineering. I dati utilizzati si riferiscono al giorno feriale del mese di ottobre dell'anno 2008 relativamente all'ora di punta della mattina e della sera. I dati di traffico riguardano i principali assi e nodi che saranno interessati dall'indotto veicolare generato/attrato del nuovo insediamento a prevalente funzione residenziale.

### 2.2 SCENARIO DI INTERVENTO

Lo scenario d'intervento considera l'attivazione delle funzioni previste nel PII e la rete infrastrutturale implementata secondo gli interventi previsti dal progetto.

In questo scenario la rete viabilistica dell'area viene "caricata" dal traffico attualmente presente nell'area di studio e dai flussi di traffico generati, dal mix funzionale previsto nell'area, allo scopo di individuare le condizioni di circolazione che si registreranno sulla rete infrastrutturale con l'assetto previsto dai piani programmatici.

In questo modo, è possibile stimare i carichi veicolari sugli assi principali e alle intersezioni di maggior importanza e valutarne gli effetti.

In riferimento all'analisi della rete di accesso, si precisa che il presente studio viabilistico fornirà indicazioni in merito:

- alla qualità dell'accessibilità da parte delle persone (addeffi e utenza), attraverso la stima della qualità della circolazione (tempi di attesa, accodamenti, rapporto flusso/capacità sulla rete);
- ai valori dei carichi sui principali elementi infrastrutturali (archi, nodi e accessi) interessati dall'indotto veicolare eventualmente generato/attrato dall'intervento commerciale;
- ai dati sulla distribuzione delle manovre veicolari (Origine/Destinazione) alle intersezioni;
- ai risultati delle simulazioni effettuate circa la capacità di gestione dei flussi da parte dei principali elementi infrastrutturali.

Sulla base dei carichi veicolari individuati nello scenario di riferimento ed in quello di intervento si procederà, quindi, a verificare l'impatto effettivo sul traffico e le eventuali negatività da affrontare.

### 3 ANALISI SCENARIO STATO DI FATTO

I principali passi metodologici rispetto cui sono state organizzate le valutazioni effettuate per la caratterizzazione dello stato di fatto riguardano:

- l'inquadramento territoriale dell'area di studio;
- la ricostruzione dell'offerta di trasporto privato mediante l'analisi della rete viabilistica adiacente all'area di intervento.

Le ricognizioni sulla maglia viaria si propongono di valutare il grado di accessibilità veicolare all'area in esame, rilevando sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti.

A livello urbano, l'indagine ha previsto il rilevamento fotografico delle sezioni più significative, per comprendere la capacità fisica delle strade (sezione stradale, aree di sosta, marciapiede e/o banchina).

#### 3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area di studio è situata nella zona sud del centro del comune di Monza, in prossimità di uno degli assi principali di penetrazione costituito da Via Borgazzi.

Il collegamento con la rete viaria è garantito mediante Via Toniolo che permette ad ovest, grazie al sottopasso ferroviario, di connettersi con Via Borgazzi e Via Monte Grappa a sud di connettersi con il sistema della viabilità principale.

L'area confina a nord-est con il Lambro.

Le immagini seguenti mostrano l'inquadramento dell'area di studio e l'accessibilità in funzione della rete viabilistica principale.



Figura 2 – Inquadramento territoriale – Accessibilità su vasta scala

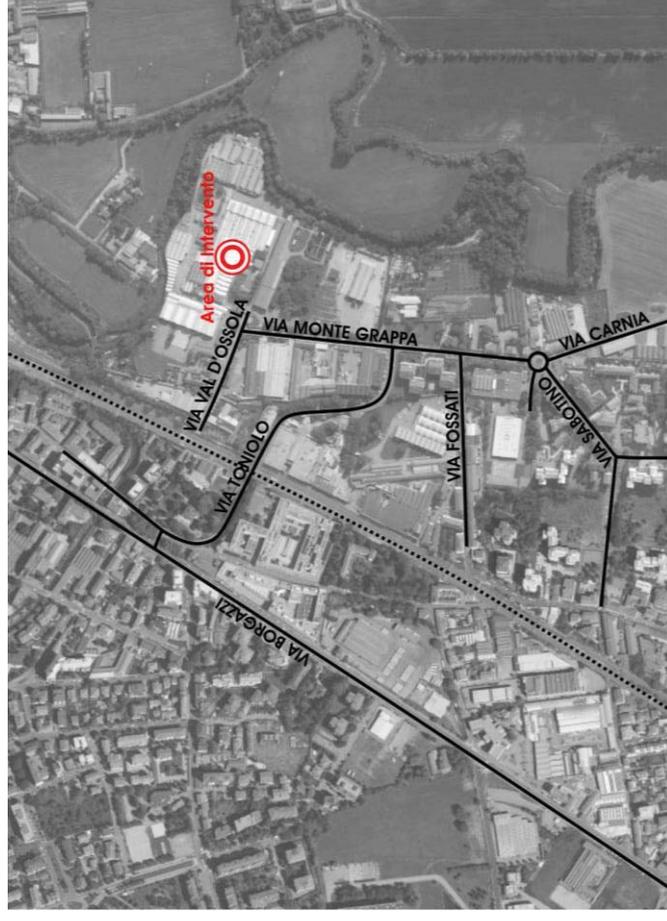


Figura 3 – Rete viaria nell'area contornata il PII

### 3.2 ANALISI STRUMENTI URBANISTICI

Al fine di definire nel dettaglio l'area in cui andrà ad inserirsi l'intervento oggetto del presente studio di seguito verranno analizzate le previsioni in termini di viabilità contenute all'interno del PGT del Comune di Monza. Si precisa che attualmente il documento di piano del PGT in data 19 dicembre 2012 è scaduto ed è in atto la procedura di aggiornamento del PGT.

Il PGT, nel Documento di Piano, secondo quanto riportato nella tavola della mobilità in prossimità dell'area di intervento prevede una strada definita "Viabilità di quartiere di progetto" che collega Via Monte Grappa con Via Antonio Rosmini.

Tale viabilità costituirebbe un collegamento con il centro urbano di Monza alternativo a Via Borgazzi.

**Lo scenario di intervento nel quale verrà realizzato il PII risulta avere un orizzonte temporale di breve termine, pertanto cautelativamente, il presente studio non considera la realizzazione del nuovo collegamento previsto all'interno delle successive analisi modellistiche.**

Data la natura dell'intervento (viabilità di quartiere), la realizzazione di questa infrastruttura, infatti non determina variazioni sostanziali dei flussi di traffico che attualmente interessano l'ambito di studio, ma una ridistribuzione degli stessi, andando a scaricare l'asse urbano di via Borgazzi di una quota di spostamenti locali che potrebbero utilizzare la nuova infrastruttura in previsione.

L'immagine seguente riporta un estratto della tavola "A09 – Mobilità".

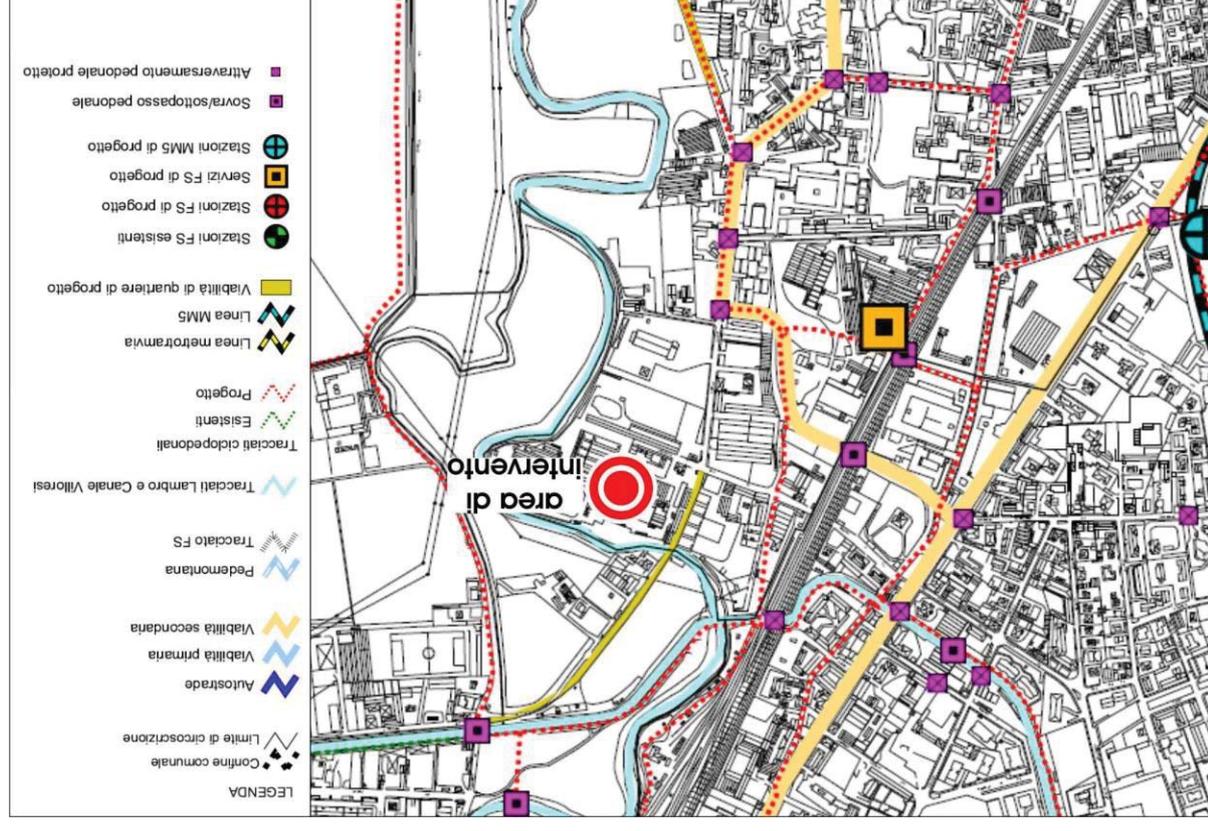


Figura 4 – Estratto della tavola "A09 – Mobilità" – Area di Intervento

### 3.3 REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

L'offerta viaria nell'intorno dell'area di trasformazione offre un buon livello di accessibilità.

Al fine di comprendere il grado di accessibilità dell'area è stata effettuata una ricognizione della regolamentazione delle principali intersezioni e dei sensi di marcia delle principali strade nell'area di studio.

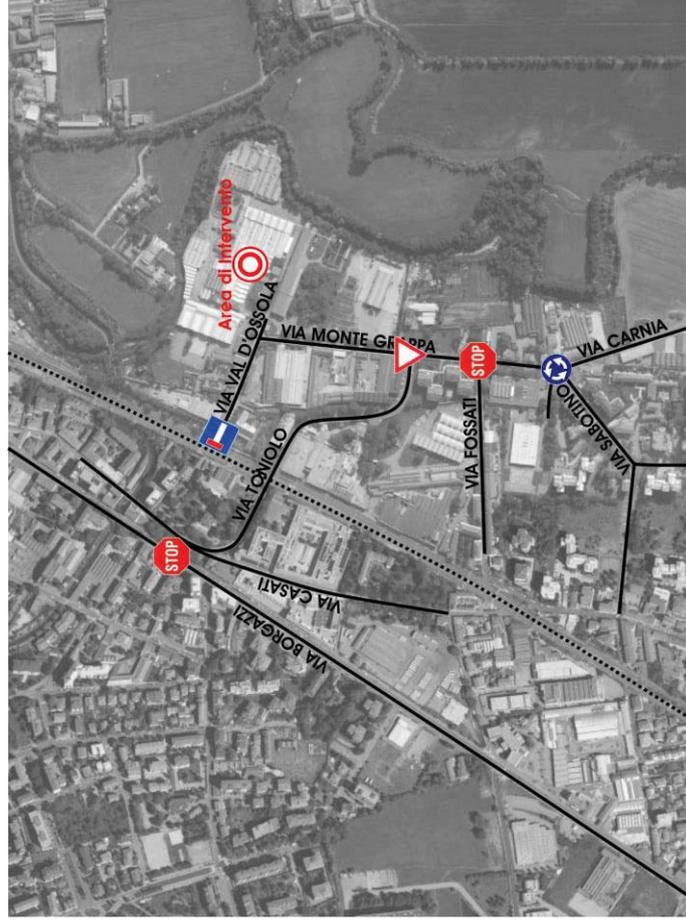


Figura 5 – Regolamentazione della circolazione – Ricognizione delle intersezioni

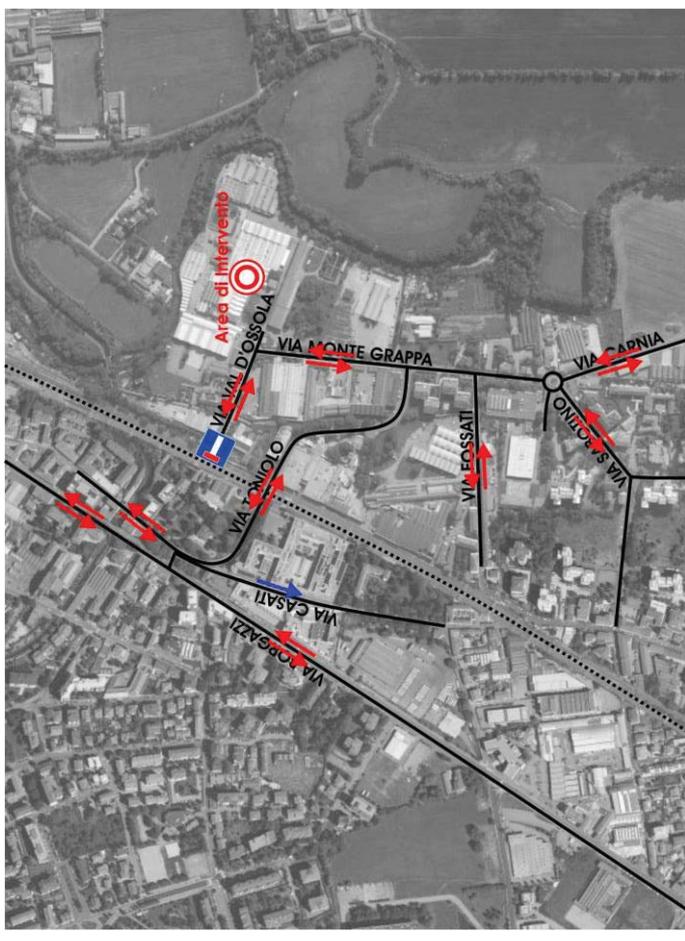


Figura 6 – Regolamentazione della circolazione – Ricognizione dei sensi di marcia

Di seguito si riporta la tavola della classifica stradale contenuta nel Piano Urbano Generale del Traffico vigente.

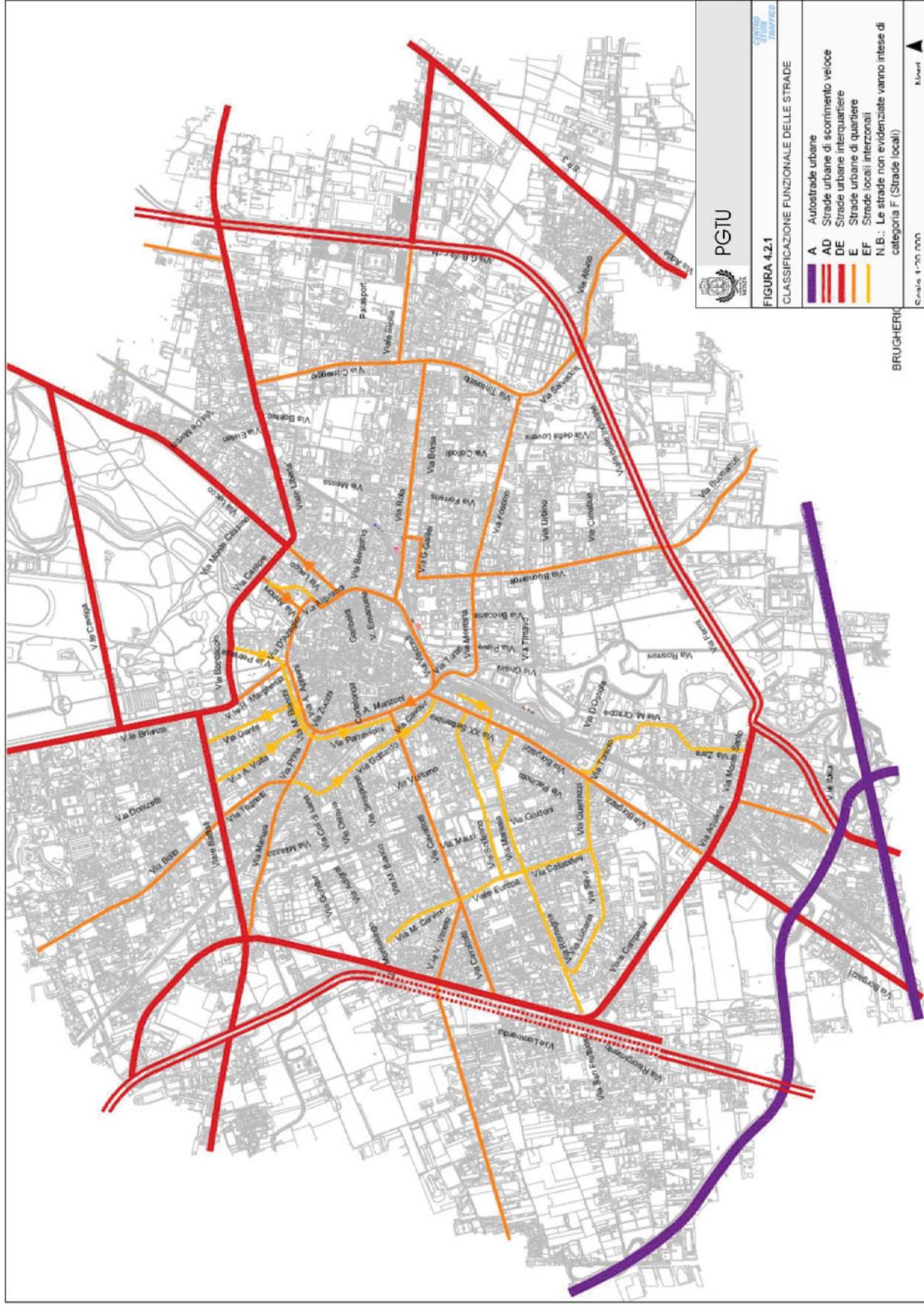


Figura 7 – Classifica funzionale delle strade – Fonte PGTU

### 3.4 ANALISI DELL'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO PRIVATO

L'analisi dell'offerta di trasporto privato si propone di valutare il grado di accessibilità veicolare all'area in esame, rilevando sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti.

Al fine di meglio inquadrare lo scenario di riferimento viabilistico, nei paragrafi seguenti vengono analizzati gli assi viari e le intersezioni principali in prossimità dell'area in oggetto.

#### 3.4.1 ANALISI DEGLI ASSI VIARI

Nel dettaglio vengono descritti i seguenti assi viari:

- S1 – Via Monte Grappa;
- S2 – Via Toniolo;
- S3 – Via Borgazzi.

L'immagine seguente identifica gli assi viari analizzati.

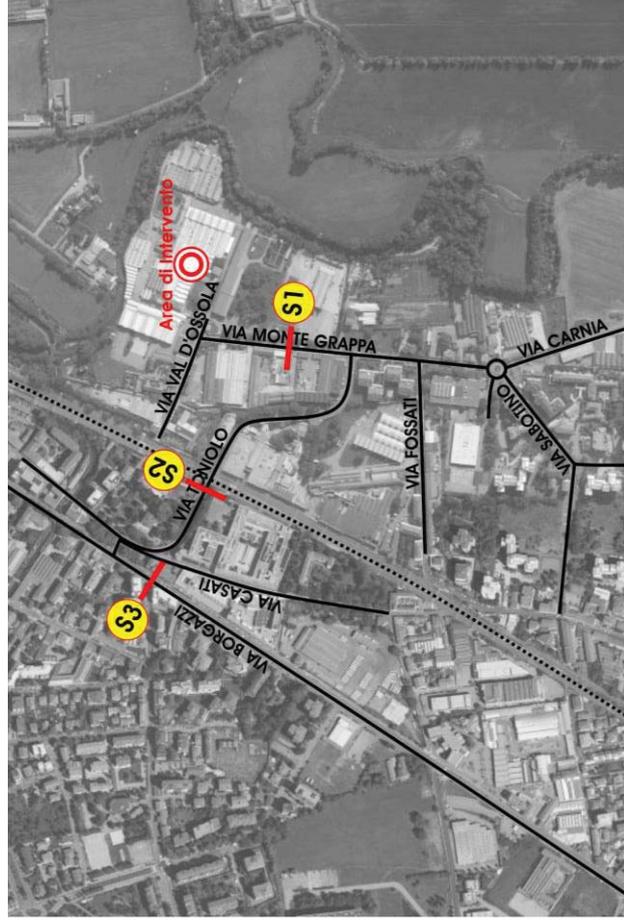


Figura 8 – Assi stradali analizzati

#### 3.4.1.1 SEZIONE S1 – VIA MONTE GRAPPA

Via Monte Grappa è una strada locale che si configura a due corsie una per senso di marcia. Sul lato ovest è presente il marciapiede, la sosta è consentita su ambo i lati (vietata solo in concomitanza con il servizio di pulizia strade).



Figura 9 – Via Monte Grappa

#### 3.4.1.2 SEZIONE S2 – VIA TONIOLO

Via Toniolo è la strada che, nell'area di studio, permette di attraversare la linea ferroviaria. Si configura come strada a doppio senso con una corsia per senso di marcia. È presente un percorso ciclopedonale in sede protetta. La sosta è vietata su ambo i lati.



Figura 10 – Via Toniolo

### 3.4.1.3 SEZIONE S3 – VIA BORGAZZI

Via Borgazzi è una strada di penetrazione con andamento nord-sud che collega la viabilità principale esistente a sud del comune di Monza con il centro della città. In corrispondenza dell'area di studio si configura a singola corsia per senso di marcia, sono presenti marciapiedi e aree dedicate alla sosta lungo strada.



Figura 11 – Via Borgazzi

### 3.4.2 ANALISI DELLE INTERSEZIONI

Nel presente capitolo vengono analizzate le intersezioni limitrofe all'area oggetto dell'intervento in modo da ottenere un quadro ricognitivo esaustivo in ordine all'assetto viabilistico attuale. Le intersezioni analizzate sono quelle che consentono l'accesso all'area di PII dalla viabilità principale.

Nel dettaglio, vengono esaminate e descritte le seguenti intersezioni:

- Intersezione 1 – Via Toniolo / Via Monte Grappa;
- Intersezione 2 – Via Borgazzi / Piazzetta Filicaia;
- Intersezione 3 – Via Monte Grappa / Via sabotino / Via Carnia

L'immagine seguente rappresenta le intersezioni analizzate.

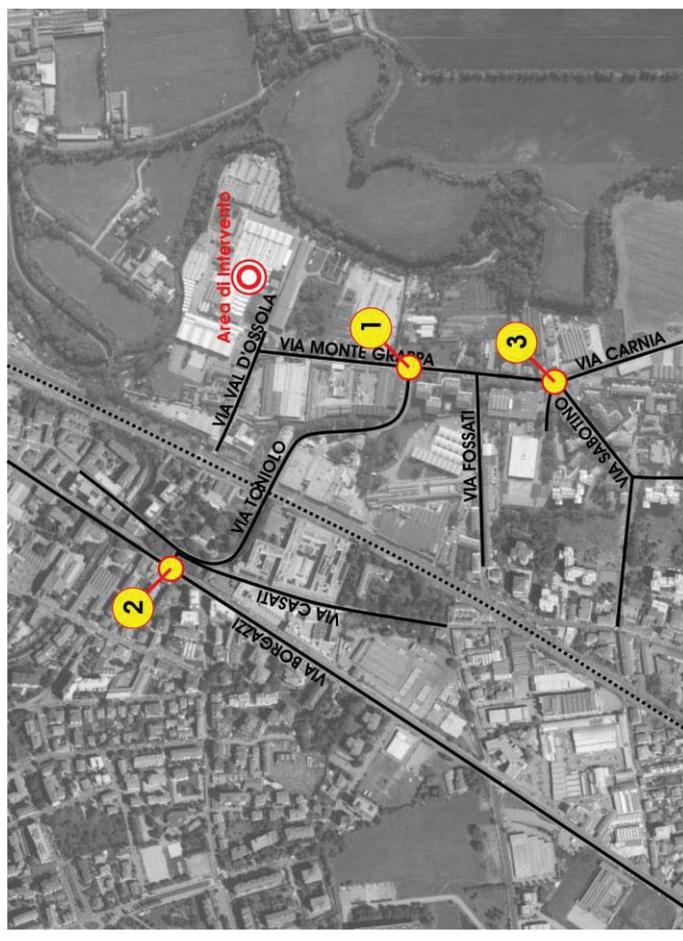


Figura 12 – Intersezioni analizzate

### 3.4.2.1 INTERSEZIONE 1 – VIA TONIOLO / VIA MONTE GRAPPA

L'intersezione è regolata mediante segnale di dare precedenza imposto ai veicoli provenienti da Via Monte Grappa nord. Sono permesse tutte le manovre di svolta.



Figura 13 – Intersezione 1 – Foto aerea

### 3.4.2.2 INTERSEZIONE 2 – VIA BORGAZZI / PIAZZETTA FILICAIA

L'intersezione è regolata mediante segnale di stop imposto ai veicoli provenienti dalla Piazzetta Filicaia in immissione su Via Borgazzi. Sono permesse tutte le manovre di svolta.



Figura 14 – Intersezione 2 – Foto aerea

### 3.4.2.3 INTERSEZIONE 3 – VIA MONTE GRAPPA / VIA SABOTINO / VIA CARNIA

L'intersezione è regolata mediante rotatoria con precedenza all'anello. Le strade in approccio si configurano a singola corsia in ingresso ed in uscita.



Figura 15 – Intersezione 3 – Foto aerea

### 3.5 ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO PRIVATO

La conoscenza dei dati di traffico costituisce componente fondamentale per la preventiva analisi della situazione dei flussi esistente, e per la successiva verifica del traffico indotto (in termini di incrementi) dalla realizzazione del progetto del nuovo insediamento polifunzionale: tali elementi rappresentano, peraltro, i presupposti per la verifica del funzionamento delle principali intersezioni dell'area di studio.

La ricostruzione della domanda di trasporto è stata effettuata sulla base sia dei dati di traffico disponibili nell'area di studio (contenuti negli strumenti urbanistici vigenti) che di quelli contenuti nella banca dati di TRM Engineering.

I dati considerati sono relativi all'ora di punta del mattino e della sera del giorno feriale medio raccolti nel mese di Ottobre 2008.

Inoltre è disponibile una sezione di rilievo aggiornata nel mese di maggio del 2014 relativa al giorno feriale nell'ora di punta della mattina.

Per la caratteristica dell'intervento previsto, a vocazione prevalente residenziale si considera significativo lo scenario della domanda di trasporto relativa al giorno feriale.

L'immagine seguente mostra la rete di trasporto analizzata e le sezioni di rilievo considerate.

L'omogeneizzazione dei dati di traffico è stata effettuata in accordo con quanto previsto dalla d.g.r. n.8/3219 del 27/09/2006:

- Auto: 1 veicolo equivalente
- Veicolo pesante (massa superiore a 3,5 t): 2 veicoli equivalenti

Le postazioni di rilievo utilizzate per la ricostruzione della domanda di trasporto esistente sono rappresentate nell'immagine seguente.

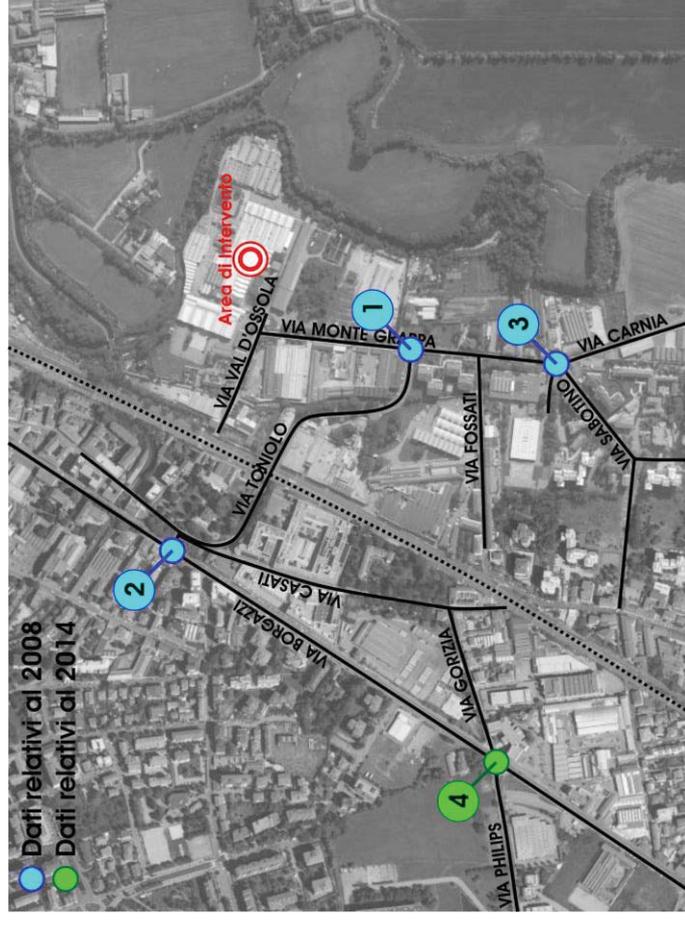


Figura 16 – Sezioni di rilievo disponibili nell'area

Nel seguito vengono riportati i flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle intersezioni nell'ora di punta della mattina e della sera del giorno feriale.