



Città
di Giussano

PIANO ATTUATIVO IN VARIANTE

CITTA' DI GIUSSANO (MB)
PIANO PARTICOLAREGGIATO PER
INSEDIAMENTI PRODUTTIVI - VIA VIGANÒ - AMBITO TRIA V

COMUNE DI AROSIO (CO)
PIANO ATTUATIVO - PIANO DI LOTTIZZAZIONE
AT6v S.P.32 - CONFINI EST



Comune
di Arosio

VERIFICA DI ESCLUSIONE dalla Valutazione Ambientale Strategica



RAPPORTO PRELIMINARE E DETERMINAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI

ALLEGATO II - DIRETTIVA U.E.

PARTE PRIMA

La pianificazione sovraordinata
Le considerazioni della VAS rispetto alla variante dei Piani Attuativi

il Soggetto Proponente

iper
al
SUPERMERCATI

IPERAL SUPERMERCATI S.P.A

il tecnico

Dott. Arch. Marielena Sgroi

il Sindaco

comune di Giussano
Sig. Marco Citterio

l'Ass. Urbanistica

comune di Giussano
Geom. Felice Pozzi

autorità procedente VAS

comune di Giussano
Arch. Ivo Roberto Cassetta

autorità competente VAS

Arch. Antonio Barreca

il Sindaco

comune di Arosio
Sig.ra Alessandra Pozzoli

l'Ass. Urbanistica

comune di Arosio
Geom. Carlo Cazzaniga

autorità procedente VAS

comune di Arosio
Arch. Emiliano Marzorati

collaboratrice
Silvia Aragona

Tutta la documentazione: parti scritte, fotografie, planimetrie e relative simbologie utilizzate sono coperte da copyright da parte degli autori estensori del progetto.
Il loro utilizzo anche parziale è vietato fatta salva espressa autorizzazione scritta da richiedere agli autori

Dott. Arch. Marielena Sgroi - Lambrugo (CO) - via C. Battisti, 19 - tel 031/3590232 - fax 031/3592139 - Mail: elena@studiosgroi.it

PIANO ATTUATIVO IN VARIANTE

VERIFICA DI ESCLUSIONE VAS

CITTA' DI GIUSSANO (MB) PIANO PARTICOLAREGGIATO PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI - VIA VIGANÒ - AMBITO TR1A v

COMUNE DI AROSIO (CO)- PIANO ATTUATIVO-PIANO DI LOTTIZZAZIONE AT6v S.P.32 –CONFINE EST

1- LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL P.G.T.

1.1 - ORIGINI DELLA VAS – LO SVILUPPO SOSTENIBILE

La Valutazione Ambientale Strategica nasce molti anni fa e deriva da approfondimenti e studi effettuati a livello internazionale sulle interconnessioni tra la pianificazione urbanistica e gli effetti delle stesse sull'ambiente.

Il processo sistemico della VAS ha lo scopo di valutare anticipatamente le conseguenze ambientali delle decisioni di tipo strategico.

La VAS viene concepita come un supporto per un aiuto alla decisione più che un processo decisionale in se stesso, pertanto deve essere vista come uno strumento per integrare in modo sistemico le considerazioni ambientali nello sviluppo delle politiche indirizzando le scelte urbanistico territoriali e politiche verso la sostenibilità.

Il concetto di SVILUPPO SOSTENIBILE proposto dalla Commissione Europea (CE 1999) fa riferimento ad una crescita che risponde alle esigenze del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni, attraverso l'integrazione delle componenti ambientali, sociali ed economiche.

Tale modalità di sviluppo mira a migliorare le condizioni di vita delle persone tutelando il loro ambiente (inteso come l'insieme delle risorse ambientali, culturali, economiche e sociali) a breve, a medio e soprattutto a lungo termine.

Tutto ciò è dunque perseguibile solo ponendo attenzione a tre dimensioni fondamentali:

- La sostenibilità economica (lo sviluppo deve essere economicamente efficiente nel processo ed efficace negli esiti);
- La sostenibilità sociale (lo sviluppo deve essere socialmente equo, sia in termini intergenerazionali che intragenerazionale)
- La sostenibilità ambientale

1.2 - LA NOZIONE DI AMBIENTE, COMPATIBILITA' E SOSTENIBILITA' NELLA VAS

La nozione di “Ambiente” ci pone di fronte a tre scenari differenti che, con altri intermedi, si sovrappongono e convivono con lo stato attuale:

- *l'ambiente come insieme delle risorse:*

Questo scenario riflette il tema delle **risorse naturali limitate**. Lo sviluppo deve avere un limite affinché vi sia una protezione delle risorse naturali, in considerazione dell'inquinamento crescente con la creazione di nuovi costi.

Ci si indirizza pertanto verso una salvaguardia degli equilibri dell'ecosistema, ossia la salvaguardia delle risorse primarie per il futuro.

- *l'ambiente come interazione tra risorse naturali e attività antropiche:*

La cultura ambientale si estende in questo ambito considerando non solo la protezione delle risorse naturali, ma l'intervento sui fattori principali che ne causano il depauperamento quali industrie, servizi e infrastrutture, con l'approfondimento attento di ognuno di questi ambiti. In questo caso la politica ambientale svolge due funzioni: da una parte determina, caso per caso, i fattori di maggior impatto e ne limita gli effetti, dall'altra incoraggia investimenti per migliorare lo stato dell'ambiente e valorizzare il patrimonio culturale.

- *l'ambiente come totalità delle risorse disponibili:*

Si introduce quindi il principio di sostenibilità e di equilibrio nel sistema ambiente; occorre considerare al primo posto il contesto economico e politico, cercando di conferire un'armonia di sistema compatibile con l'ecologia della natura e della società.

Ci si deve pertanto ricondurre ad una nuova concezione di “ambiente” che contiene indistintamente tutte le risorse disponibili, naturali ed artificiali, comprese quelle monetarie; un ambiente che ha come strumenti regolatori tutti i settori della produzione e dei servizi, e che è subordinato alle logiche culturali, politiche che organizzano la nostra vita di relazione.

Il concetto di sostenibilità è riferito nella letteratura scientifica alla gestione delle risorse naturali.

Si definisce sostenibile la gestione di una risorsa se, nota la sua capacità di riproduzione, non si eccede nel suo sfruttamento oltre una determinata soglia.

Nella definizione di sviluppo sostenibile si incorporano tre dimensioni: economica, sociale, ambientale. Occorre che sul tavolo decisionale siano posti a pari dignità tutte e tre gli aspetti.

Vi sono pertanto tre principi guida: l'integrità dell'ecosistema, l'efficienza economica e l'equità sociale.

Per attuare una politica di sviluppo sostenibile bisogna porre a confronto tre aspetti contemporaneamente:

- *il valore dell'ambiente*: la necessità di attribuire un valore sia agli ambienti naturali , sia a quelli antropizzati che a quelli culturali, poiché una migliore qualità ambientale contribuisce al miglioramento dei sistemi economici tradizionali
- *l'estensione dell'orizzonte temporale*: affinché vi sia un'azione efficace di sviluppo sostenibile occorre allungare la tempistica, ossia prendere in considerazione le politiche economiche, non limitandole al breve – medio termine, bensì concentrarsi sugli effetti che si verificheranno a lunga scadenza e che riguarderanno le generazioni future.
- *l'equità*: obiettivo primario dello sviluppo sostenibile è di soddisfare i bisogni delle comunità umane, seguendo un criterio di uguaglianza sia temporale che geografica

1.3 - LA DIRETTIVA CEE 2001/42 CE del Parlamento Europeo del 17.06.2001

Negli anni 70 si prende in considerazione la possibilità di emanare una Direttiva specifica concernente la valutazione di piani, politiche e programmi.

L'art. 174 del trattato di politica della Comunità in materia ambientale recita: "bisogna perseguire gli obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento di qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e che dev'essere fondata sul principio di precauzione. L'art. 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse alla tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione delle politiche e delle azioni comunitarie, in particolare nella prospettiva di promuovere una sviluppo sostenibile."

Il quinto programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente di uno sviluppo sostenibile integrato dalla decisione n° 2179/98/CE ribadisce "l'importanza di valutare i probabili effetti di piani e programmi sull'ambiente"

La convenzione sulle biodiversità richiede “la conservazione e l’uso sostenibile della biodiversità nei piani e programmi settoriali e intersettoriali pertinenti”

“La valutazione ambientale costituisce un importante strumento per l’integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell’elaborazione e nell’adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sugli Stati membri, in quanto garantisce che gli effetti dell’attuazione e dei programmi in questione siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione”

“L’adozione di procedure di valutazione ambientale a livello di piano e programma dovrebbero andare a vantaggio delle imprese, fornendo un quadro più coerente in cui operare inserendo informazioni pertinenti in materia ambientale nell’iter decisionale. L’inserimento di una più ampia gamma di fattori nell’iter decisionale dovrebbe contribuire a soluzioni più sostenibili ed efficaci”

“Allo scopo di contribuire ad una maggior trasparenza dell’iter decisionale nonché allo scopo di garantire la completezza e l’affidabilità delle informazioni su cui poggia la valutazione, occorre stabilire che le autorità responsabili per l’ambiente ed il pubblico siano consultate durante la valutazione di piani e dei programmi e che vengano fissate scadenze adeguate per consentire un lasso di tempo sufficiente per le consultazioni, compresa la formulazione dei pareri”

“Il rapporto ambientale e i pareri espressi dalle autorità interessate e dal pubblico, nonché i risultati delle consultazioni transfrontaliere dovrebbero essere presi in considerazione durante la preparazione del piano o del programma e prima della sua adozione o prima di avviare l’iter legislativo”

La Direttiva europea si concretizza nel 2001 ed ha come oggetto la “valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”

DIRETTIVA

Articolo 1 - Obbiettivi

“La presente direttiva ha l’obiettivo 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, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente”

Articolo 2 - Definizioni

- a) per “piani e programmi” s’intendono i piani e i programmi [...] che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative
- b) per “valutazione ambientale” si intende l’elaborazione di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell’iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione [...]
- c) per “rapporto ambientale” s’intende la parte della documentazione del piano o del programma contenente le informazioni prescritte nell’art. 5 e nell’allegato I
- d) per “pubblico” s’intendono una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi.

Articolo 4 – Obblighi generali

“1 – La valutazione ambientale di cui all’art.3 deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o programma ed anteriormente alla sua adozione o all’avvio della relativa procedura legislativa.

[...]”

Articolo 5 – Rapporto ambientale

“1. Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale ai sensi dell’art. 3, paragrafo1, deve essere redatto un rapporto ambientale in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l’attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull’ambiente nonché ragioni alternative alla luce degli obiettivi e dell’ambito territoriale del piano o programma. L’allegato I riporta le informazioni da fornire tale scopo”

Articolo 8 – Informazioni circa la decisione

“[...] deve essere messo a disposizione degli stati membri e degli enti consultati:

- a) il piano o programma adottato
- b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell’art. 8 del rapporto ambientale redatto ai sensi dell’art. 5, dei pareri espressi dall’art.6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell’art. 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.
- c) le misure adottate in merito al monitoraggio ai sensi dell’art. 10”

Articolo 10 – Monitoraggio

“1. Gli Stati membri controllano gli effetti ambientali significativi dell’attuazione dei piani e programmi al fine, tra l’altro, di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare misure correttive che ritengano opportune [...]”

Il **Manuale applicativo**, facente parte della proposta della direttiva **CEE** mantiene inalterato ad oggi la sua validità quale documento di indirizzo e **contiene i dieci criteri di sviluppo sostenibile**, che possono essere un utile riferimento nella definizione dei criteri di sostenibilità:

- Ridurre al minimo l’impiego delle risorse energetiche non rinnovabili:

Presuppone l’utilizzo di tassi di sfruttamento per l’impiego di fonti non rinnovabili, quali combustibili, fossili, giacimenti minerari, elementi geologici, ecologici e paesaggistici, ragionevole e parsimonioso poiché forniscono un contributo sotto il profilo della produttività, della biodiversità, delle conoscenze scientifiche e della cultura.

- Impiego di risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione:

L’utilizzo delle risorse rinnovabili deve avvenire attraverso un’attività di produzione primaria come la silvicoltura, l’agricoltura e la pesca entro il limite massimo oltre il quale la risorsa comincia a degradarsi. L’obiettivo è quello di utilizzare le risorse rinnovabili ad un ritmo tale che esse siano in grado di rigenerarsi naturalmente, garantendo così il mantenimento e anche l’aumento delle riserve disponibili per le generazioni future.

- Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi inquinanti:

Quando risulta possibile, occorre utilizzare sostanze meno dannose per l’ambiente ed evitare o ridurre la produzione di rifiuti, in particolare quelli pericolosi. Tra gli obiettivi di un approccio sostenibile vi è l’utilizzo di materie che producano l’impatto ambientale meno dannoso possibile e la minima produzione di rifiuti grazie a sistemi di progettazione dei processi, di gestione dei rifiuti e di riduzione dell’inquinamento.

- Conservare e migliorare lo stato della fauna e della flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi:

Tra le risorse del patrimonio naturale si annoverano la flora e la fauna, le caratteristiche geologiche e fisiografiche, le bellezze naturali e in generale altre risorse ambientali di carattere ricreativo e le strette relazioni di queste con il patrimonio culturale.

Il principio è quello di mantenere ed arricchire le riserve e la qualità delle risorse del patrimonio culturale.

- Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche:

Il suolo e le risorse idriche sono fonti naturali rinnovabili essenziali per la salute ed il benessere umani, ma che possono subire perdite dovute all’estrazione o all’erosione o, ancora, all’inquinamento.

Il principio fondamentale cui attenersi è pertanto la tutela delle risorse esistenti sotto il profilo qualitativo e quantitativo e la riqualificazione delle risorse già degradate.

- Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali:

Il patrimonio storico e culturale è costituito da risorse finite che, una volta distrutte o danneggiate, non possono essere sostituite. Devono essere pertanto preservate tutte le caratteristiche, i siti o le zone in via di rarefazione, rappresentativi di un determinato periodo o aspetto, che forniscano un particolare contributo alle tradizioni e alla cultura di una zona. L'elenco annovera edifici di valore storico e culturale, altre strutture o monumenti di qualsiasi epoca, reperti archeologici non ancora riportati alla luce, architettura di esterni (paesaggi, parchi e giardini) e tutte le strutture che contribuiscono alla vita culturale di una comunità (teatri etc...).

Anche stili di vita, usi e lingue tradizionali costituiscono un patrimonio storico e culturale che può essere opportuno preservare.

- Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale:

Nell'ambito di questa analisi, per qualità dell'ambiente locale si intende la qualità dell'aria, il rumore, l'impatto visivo e altri elementi estetici generali.

La qualità dell'ambiente locale assume la massima importanza nelle zone e nei luoghi residenziali in cui si svolgono buona parte delle attività ricreative e lavorative.

La qualità dell'ambiente locale può subire drastici cambiamenti a seguito delle mutate condizioni del traffico, delle attività industriali, di attività di costruzione o minerarie, del proliferare di nuovi edifici e infrastrutture e di un generale incremento delle attività, ad esempio quelle turistiche.

- Protezione dell'atmosfera:

Una delle principali forze trainanti dell'emergere di uno sviluppo sostenibile è nei dati che dimostrano l'esistenza di problemi globali causati dalle emissioni in atmosfera.

- Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale:

Per realizzare uno sviluppo sostenibile diventa fondamentale sensibilizzare ai temi ed opzioni disponibili, informare, istruire e formare in materia di gestione ambientale.

- Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile:

E' di fondamentale importanza, per uno sviluppo sostenibile, che il pubblico e le parti interessate vengano coinvolte nelle decisioni che riguardano i loro interessi. Il meccanismo principale è la consultazione pubblica nella fase di controllo dello sviluppo ed in particolare il coinvolgimento di terzi nella valutazione ambientale.

1.4a - LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA IN REGIONE LOMBARDIA

LEGGE REGIONALE N°12/2005 ART.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI PIANI

La VAS è esplicitamente trattata all'art. 4 della nuova legge lombarda, ma riferimenti a strumenti di valutazione esistono anche in altre parti della norma

Art. 4

comma 1

“Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione e gli enti locali, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e programmi di cui alla direttiva 2001/42/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27.06.2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e successivi atti attuativi, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi [...]”

1.4b - D.C.R. N° VII/35 DEL 13.03.2007 – BURL N°14 DEL 02.04.2007

“Indirizzi generali per la Valutazione di Piani e Programmi

(Art. 4, comma1, l.r. 11 marzo 2005, n°12) “

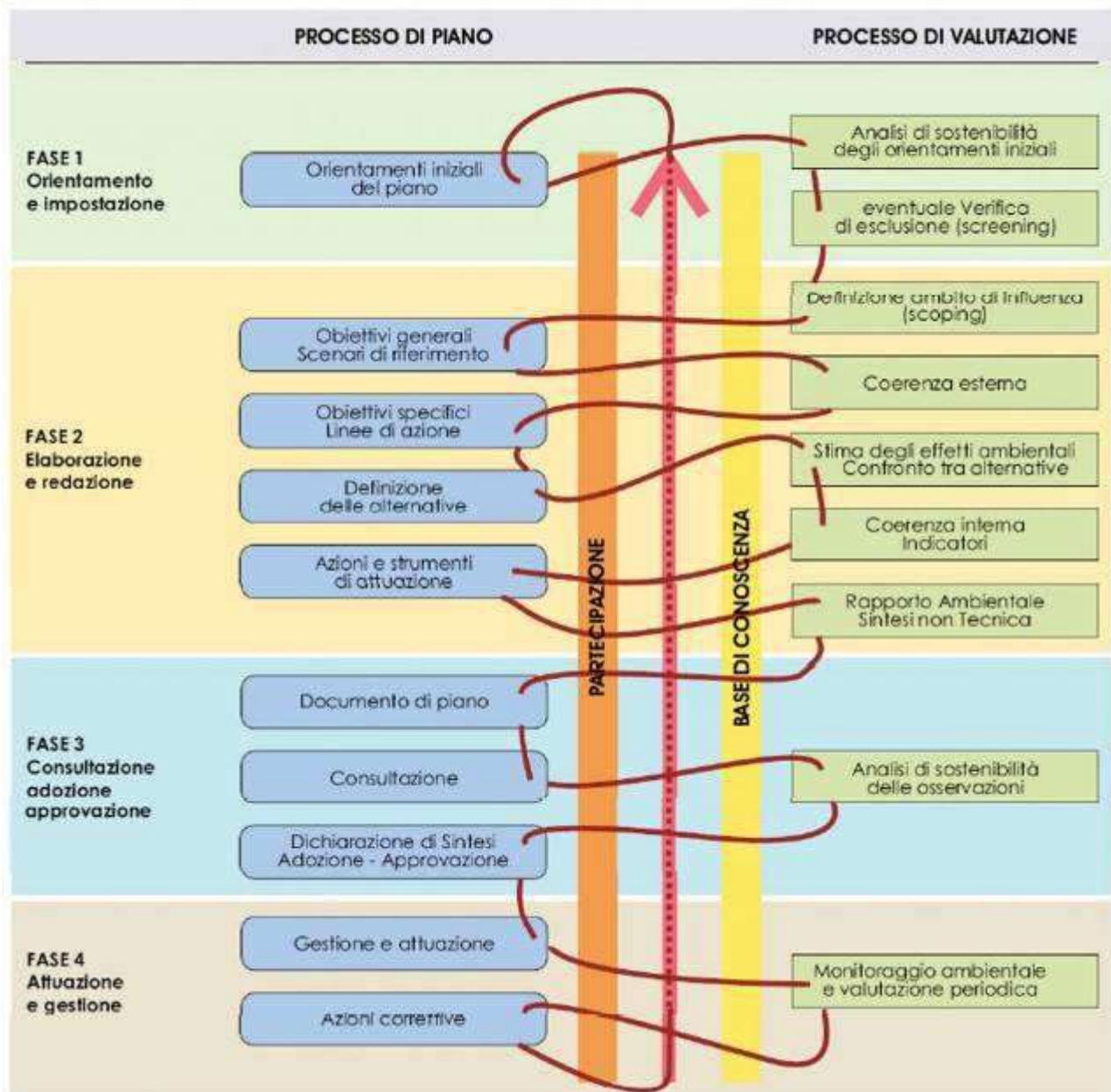
Con il presente D.C.R., la Regione Lombardia individua l'ambito di applicazione della direttiva CEE, per la redazione della valutazione strategica del P.G.T. dei piccoli comuni, precisando le modalità ed i contenuti del Rapporto Ambientale

Nell'ambito della predetta deliberazione viene esplicitato lo schema procedurale che deve essere seguito, per la redazione della VAS, riferita al piano o al programma.

La figura a seguito riportata rappresenta la concatenazione delle fasi di un processo di pianificazione nel quale l'elaborazione dei contenuti di ciascuna fase è coerentemente integrata con la Valutazione Ambientale.

Il filo che collega analisi/ elaborazioni del piano e operazioni di Valutazione Ambientale rappresenta la correlazione tra i due processi e la stretta integrazione necessaria all'orientamento verso la sostenibilità ambientale. Ne deriva che le attività del processo di valutazione non possono essere separate e distinte da quelle inerenti il processo di piano.

SCHEMA VAS - D.C.R. N° VII/35 DEL 13.03.2007 – BURL N°14 DEL 02.04.2007



A seguito si ripercorre la sequenza delle fasi e delle operazioni comprese in ciascuna fase mettendo in risalto il contenuto e il ruolo della Valutazione Ambientale Strategica

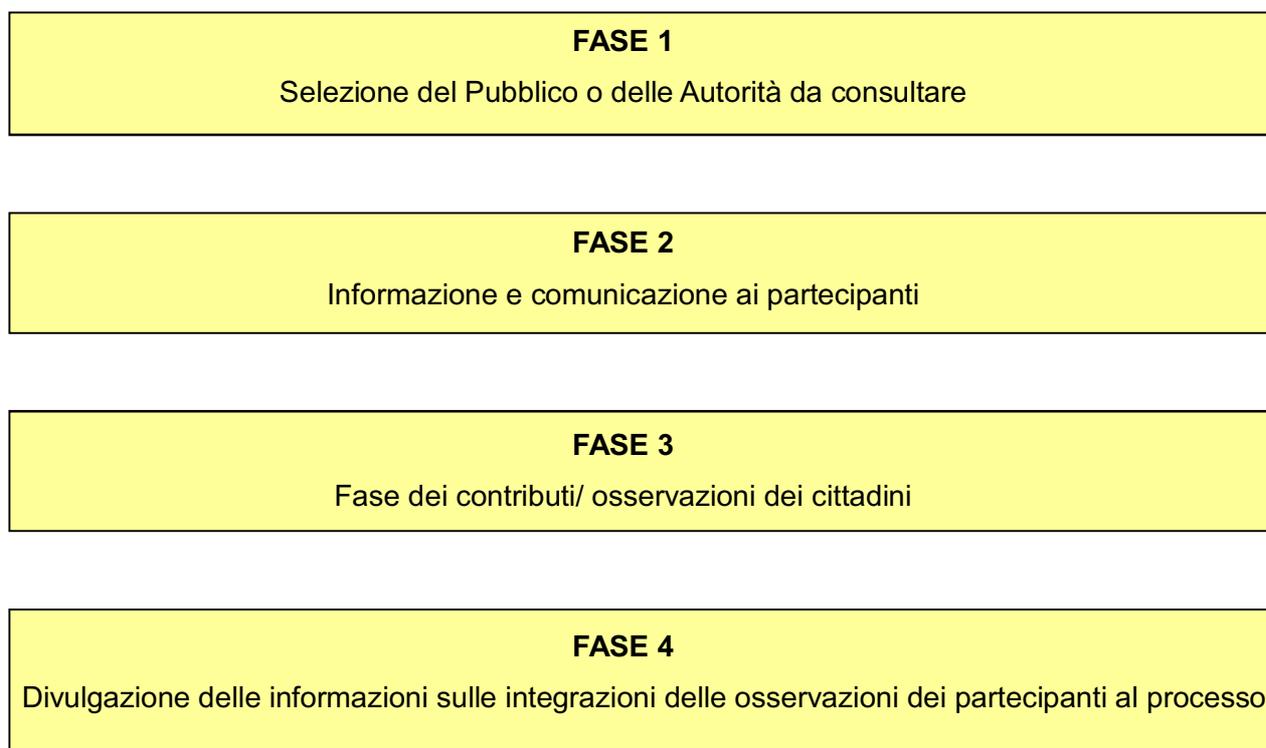
SCHEMA A – PROCESSO METODOLOGICO – PROCEDURALE

Fase del piano	Processo di piano	Ambiente/ VA
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del rapporto ambientale
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del piano	A1. 1 Integrazione della dimensio-ne ambientale nel piano.
	P1. 2 Definizione schema operativo per lo svolgimento del processo e mappatura dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte	A1. 2 Definizione schema operativo per la VAS e mappatura dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni disponibili sul territorio	A1. 3 Eventuale Verifica di esclusione (screening)
Conferenza di verifica /valutazione	Avvio del confronto	Dir./art. 6 comma 5, art.7
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping) e definizione della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale
	P2. 2 Costruzione dello scenario di riferimento e di piano	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione obiettivi specifici e linee d'azione e costruzione delle alternative	A2. 3 Stima degli effetti ambientali costruzione e selezione degli indicatori A2. 4 Confronto e selezione delle alternative A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio
	P2. 4 Documento di piano	A2. 7 Rapporto ambientale e sintesi non tecnica
Conferenza di valutazione	Consultazione sul documento di piano	Valutazione del rapporto ambientale
Fase 3 Adozione approvazione	P3. 1 Adozione del piano	A3. 1 Dichiarazione di sintesi
	P3. 2 Pubblicazione e raccolta osservazioni, risposta alle osservazioni	A3. 2 Analisi di sostenibilità delle osservazioni pervenute
	P3. 3 Approvazione finale	A3. 3 Dichiarazione di sintesi finale
Fase 4 Attuazione gestione	P4. 1 Monitoraggio attuazione e gestione	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica
	P4. 2 Azioni correttive ed eventuali retroazione	

LA PARTECIPAZIONE INTEGRATA

La partecipazione del pubblico, non solo dei singoli cittadini ma anche delle associazioni e categorie di settore dovranno essere coinvolte nei diversi momenti del processo, ciascuno con una propria finalità.

SCHEMA B – IL PROCESSO PARTECIPATIVO



1.4 c - D.G.R. N° 8/ 6420 DEL 27.12.2008 – BURL N°4 – supplemento straordinario DEL 24.01.2008 “Determinazione della procedura per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi – VAS (art.4, L.R. n° 12/2005; d.c.r. n° 351/2007)

Con il presente disposto legislativo, la Regione Lombardia, esamina, nelle diverse casistiche, la metodologia che deve essere utilizzata per la redazione della valutazione ambientale strategica di piani o programmi.

Si rende indispensabile premettere che il compendio interessato dai due piani attuativi in variante coinvolge la parte del territorio del Comune di Arosio posta a confine con la Città di Giussano, per i quali sono già state sottoscritte le rispettive convenzioni urbanistiche, ancora oggi vigenti.

La variante urbanistica con relativa procedura di VAS prevede la realizzazione del nuovo Centro di Produzione del Fresco e la distribuzione dei prodotti ai diversi punti vendita è stata promossa dalla società **IPERAL Supermercati SpA** in alternativa alla delocalizzazione della industria per materie plastiche **LAMPLAST**, la quale ha identificato una diversa ubicazione.

La richiesta presentata ha individuato nell'area oggetto di variante la localizzazione ottimale per il nuovo Centro di Produzione del Fresco a servizio dei propri punti vendita concentrati nel territorio della Brianza di Lecco, Como e Monza con progetti di ulteriore sviluppo nelle provincie di Milano, Varese, Bergamo e Brescia, il quale a regime prevedrà l'impiego di circa 400 addetti su tre turni giornalieri

Detta proposta costituisce una innovazione strategica, volta a portare nei supermercati i prodotti freschi selezionati sul territorio per offrire la genuinità e la naturalità delle produzioni agroalimentari, con particolare attenzione alla Valtellina, Valcamonica con tutti i loro prodotti tipici, ma anche alle provincie di Lecco, Como, Bergamo e Brescia, e darà la possibilità alle singole Amministrazioni di addivenire a convenzioni attuative che considerino la realtà socio - economica del territorio e ne implementino l'effetto positivo, per avviare anche in termini pratici il concetto dell'economia circolare.

L'Amministrazione Comunale del comune di **Arosio** con deliberazione di Giunta Comunale n° 93 del 21.07.2021 avente oggetto "DELIBERA DI INDIRIZZO DI ADESIONE DI VARIANTE PER IL PIANO ATTUATIVO "AT 6 S.P.32 - CONFINE EST" - COMUNE DI AROSIO" ha aderito alla proposta formulata dalla Società.

L'Amministrazione Comunale del comune di **Giussano** con deliberazione di Giunta Comunale n° 105 del 22.07.2021 avente oggetto "DELIBERA DI INDIRIZZO DI ADESIONE DI VARIANTE PER IL COMPARTO PIANO PARTICOLAREGGIATO PRODUTTIVO DI VIA VIGANÒ' ED AMBITI PRODUTTIVI NELLA CITTA' DI GIUSSANO" ha aderito alla proposta formulata dalla Società.

In relazione alle esigenze del nuovo insediamento si rende necessario effettuare una modifica ai progetti planivolumetrici dei piani attuativi già convenzionati attraverso l'inserimento nell'ambito del comparto di due lotti edificati con destinazione industriale oggi dismessi, nonché la modifica di alcuni parametri edificatori così come riportati nelle schede normative di variante al piano delle regole della Città di Giussano e del Comune di Arosio unitamente ad un coordinamento dell'impianto normativo.

Nonostante il compendio interessi due enti territoriali differenti (Comune di Arosio e Città Di Giussano) appartenenti a due provincie (Como e Monza e Brianza) le considerazioni di merito saranno effettuate tenendo in considerazione l'ambito territoriale ove si svilupperà la nuova soluzione progettuale considerandola un'unica realtà territoriale.

In generale la nuova soluzione di distribuzione dei volumi definisce una riduzione della edificazione ed un aumento delle aree da destinare a standard pubblici con destinazione a parcheggio e verde.

In considerazione della minor consistenza delle modifiche apportate alla strumentazione urbanistica vigente si configura un procedimento di Verifica di Esclusione della VAS.

La società **IPERAL Supermercati SpA** ha depositato formale richiesta di adesione alla proposta di nuovo insediamento produttivo in variante ai Piani Attuativi e Piani di Governo del Territorio vigenti dei comuni di Arosio e Giussano con relativa procedura di Verifica di Esclusione della Valutazione Ambientale Strategica in data 25.06.2021 rubricata al protocollo del comune di Giussano n° 17368 del 25.06.2021 e del comune di Arosio n° 5529 del 26.06.2021.

L'Amministrazione Comunale del comune di **Arosio** con deliberazione di Giunta Comunale n° 125 del 03.11.2021 avente oggetto "AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER LA VARIANTE PUNTUALE DEL P.A. AT6 SP36 - CONFINE EST COMUNE DI AROSIO E COMPARTO PIANO PARTICOLAREGGIATO PRODUTTIVO DI VIA VIGANO' ED AMBITI PRODUTTIVI (D1) NELLA CITTA' DI GIUSSANO CON RELATIVA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' DELLA VAS. NUOVO CENTRO DI PRODUZIONE DEL FRESCO IPERAL SUPERMERCATI" ha dato formale avvio del procedimento individuando inoltre:

Autorità procedente: il Responsabile dell'Area Urbanistica-Edilizia privata del Comune **Arch. Emiliano Marzorati**.

Autorità competente: l'**Arch. Antonio Barreca**, istruttore Direttivo tecnico Responsabile del Settore SUE e SUAP del Comune di Mariano Comense, in possesso dei requisiti richiesti di cui all'art.4, comma 3-ter della L.R. 12/2005 e s.m.i. incaricato con determinazione per il Comune di Arosio n.5 del 06/10/2021.

L'Amministrazione Comunale del comune di **Giussano** con deliberazione di Giunta Comunale n° 175 del 04.11.2021 avente oggetto "AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VARIANTE PUNTUALE COMPARTO PIANO PARTICOLAREGGIATO PRODUTTIVO VIA VIGANO' E AMBITI PRODUTTIVI "D1" NELLA CITTÀ DI GIUSSANO E DEL P.A."AT6 SP.32 CONFINE EST" NEL COMUNE DI AROSIO ED AI RELATIVI ATTI DEL P.G.T. DI AROSIO E DELLA CITTA' DI GIUSSANO, CON PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS - NUOVO CENTRO PRODUZIONE DEL FRESCO IPERAL SUPERMERCATI." ha dato formale avvio del procedimento individuando inoltre:

Autorità procedente: il Dirigente Settore Urbanistica Edilizia e Politiche Ambientali del Comune
arch. Ivo Roberto Cassetta

Autorità competente: l'Arch. **Antonio Barreca**, istruttore Direttivo tecnico Responsabile del Settore SUE e SUAP del Comune di Mariano Comense, in possesso dei requisiti richiesti di cui all'art.4, comma 3-ter della L.R. 12/2005 e s.m.i. incaricato con determinazione per la Città di Giussano n.674 del 13/10/2021.

In relazione alla procedura di VAS con le medesime deliberazioni sono stati individuati i seguenti soggetti, gli enti territorialmente interessati, i gestori di pubblico servizio e soggetti competenti in materia ambientale:

- Regione Lombardia
- Provincia di Monza e Brianza
- Provincia di Como –settore Territorio e Viabilità
- Agenzia Regionale per la protezione dell'Ambiente della Lombardia: dipartimento Como e dipartimento Monza e Brianza
- ATS di Como e Monza e Brianza
- Direzione generale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese
- Comuni confinanti: Verano Brianza, Carugo, Mariano Comense, Briosco, Carate Brianza, Seregno, Inverigo
- Parco Regionale Valle del Lambro
- Parco Regionale delle Groane e della Brughiera Briantea;
- ComoAcqua, Snam Rete Gas S.p.A., Enel Distribuzione S.p.A., Enel Sole S.r.l., Gelsia S.r.l., Telecom Italia S.p.A., Gestore Rete Fibra
- Polizia Locale Giussano e Arosio
- oltre ad eventuali altri soggetti portatori di interessi diffusi individuati dall'Autorità Procedente e dall'Autorità Competente;

1.4 d - La VAS regionale e il codice dell'ambiente D.Lgs n° 152 del 03.04.2006 modificato dal Dlgs n°4/2008 – Norme in materia di Ambiente

Un ulteriore riferimento legislativo è il D.Lgs n° 152 del 03.04.2006, modificato dal D.lgs n°4/2008 – Norme in materia di Ambiente, il quale in materia di VAS riprende i disposti contenuti nella Direttiva CEE 2001, in linea anche con la legge e i disposti normativi della Regione Lombardia.

1.4 e - D.G.R. N° 8/10971 DEL 30.12.2009 – BURL N° 5 DEL 01.02.2010

“Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n° 12/2005; dcr n° 351/2007) - Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs 16.01.2008, n° 4 modifica, integrazione e inclusione dei nuovi modelli.

L'ultima normativa in materia di VAS meglio definisce le modalità operative, i piani sottoposti a VAS ed in particolar modo entra nel merito della figura dell'Autorità Competente per la VAS a seguito della sentenza TAR Lombardia che aveva annullato il P.G.T. di Cermenate.

1.5 - IL RAPPORTO PRELIMINARE: INQUADRAMENTO PROCEDURALE

Il **Rapporto preliminare**, redatto ai sensi del punto 5.4 dell'Allegato 1 b della d.g.r. 10971/2009, ha lo scopo di fornire all'autorità che deve esprimere il provvedimento di verifica le informazioni necessarie alla decisione se il piano necessita di valutazione ambientale o meno. Tali informazioni riguardano la valutazione degli aspetti della variante urbanistica di Sportello Unico, le caratteristiche degli effetti attesi dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte da essi.

1.5a - PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI

Il presente documento considera il complesso di indirizzi e di norme maturati in sede internazionale, nazionale e regionale connessi alle politiche e regolamentazioni definite in materia di valutazione ambientale. In particolare risultano fondanti i seguenti riferimenti normativi:

- o Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- o Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12, recante “Legge per il governo del territorio”;
- o Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante “Norme in materia ambientale”, che recepisce la dir. 2001/42/CE;
- o Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, recante “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”;
- o Delibera di Consiglio Regionale del 13 marzo 2007, n. VII/351, recante “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi in attuazione del comma 1 dell'articolo 4 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)”;
- o Delibera di Giunta Regionale del 27 dicembre 2007, n. 8/6420, recante “Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi – VAS”;
- o Legge Regionale 14 marzo 2008, n. 4, recante “Ulteriori modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)”;

- o Delibera di Giunta Regionale del 18 aprile 2008, n. 7110, recante “Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS. Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'art. 4 della legge regionale 11 Marzo n. 12, 'Legge per il governo del territorio' e degli 'Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi' approvati con deliberazione del Consiglio Regionale 13 Marzo 2007”;
- o Delibera di Regionale del 30 dicembre 2009, n. 8/10971, recante “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4, l.r. n. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli”;
- o Delibera di Giunta Regionale del 10 novembre 2010, n. 9/761, recante “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. 8/642 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971”.
- o D.G.R. 25 Luglio 2012- n° IX/3836 “Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi- VAS (art. 4 L.R. 12/2005, dcr n° 351/2007) Approvazione Allegato 1u- Modello metodologico procedurale e organizzativo della Valutazione Ambientale di Piani e Programmi (VAS) - Variante al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole.

1.5b - LO SCHEMA REGIONALE PER LA VERIFICA DI ESCLUSIONE DELLA VAS ED I CONTENUTI

Modello metodologico procedurale ed organizzativo della VAS di piani e programmi

Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di esclusione dalla VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento del P/P P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute elaborazione della proposta di variante del DdP	A0. 1 Incarico per la predisposizione del documento di sintesi A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P P1. 2 Definizione schema operativo P/P	A1. 1 Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 – Valutazione di incidenza (zps / sic) A1. 2 Definizione schema operativo per la Verifica e mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti A1. 3 Documento di sintesi della proposta di variante del DdP e determinazione degli effetti significativi – allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	messa a disposizione e pubblicazione su web (trenta giorni) del documento di sintesi della proposta di variante del DdP e determinazione dei possibili effetti significativi – (allegato II, Direttiva 2001/42/CE) dare notizia dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicare la messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
Conferenza di verifica	verbale conferenza in merito all'esclusione o meno del P/P dalla VAS	
Decisione	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, assume la decisione di esclusione o non esclusione della variante della variante di DdP dalla valutazione ambientale. (entro 90 giorni dalla messa a disposizione)	
	Informazione circa la decisione e pubblicazione del provvedimento su web.	

2. LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

2.1a- PIANO TERRITORIALE REGIONALE E PIANO PAESISTICO REGIONALE

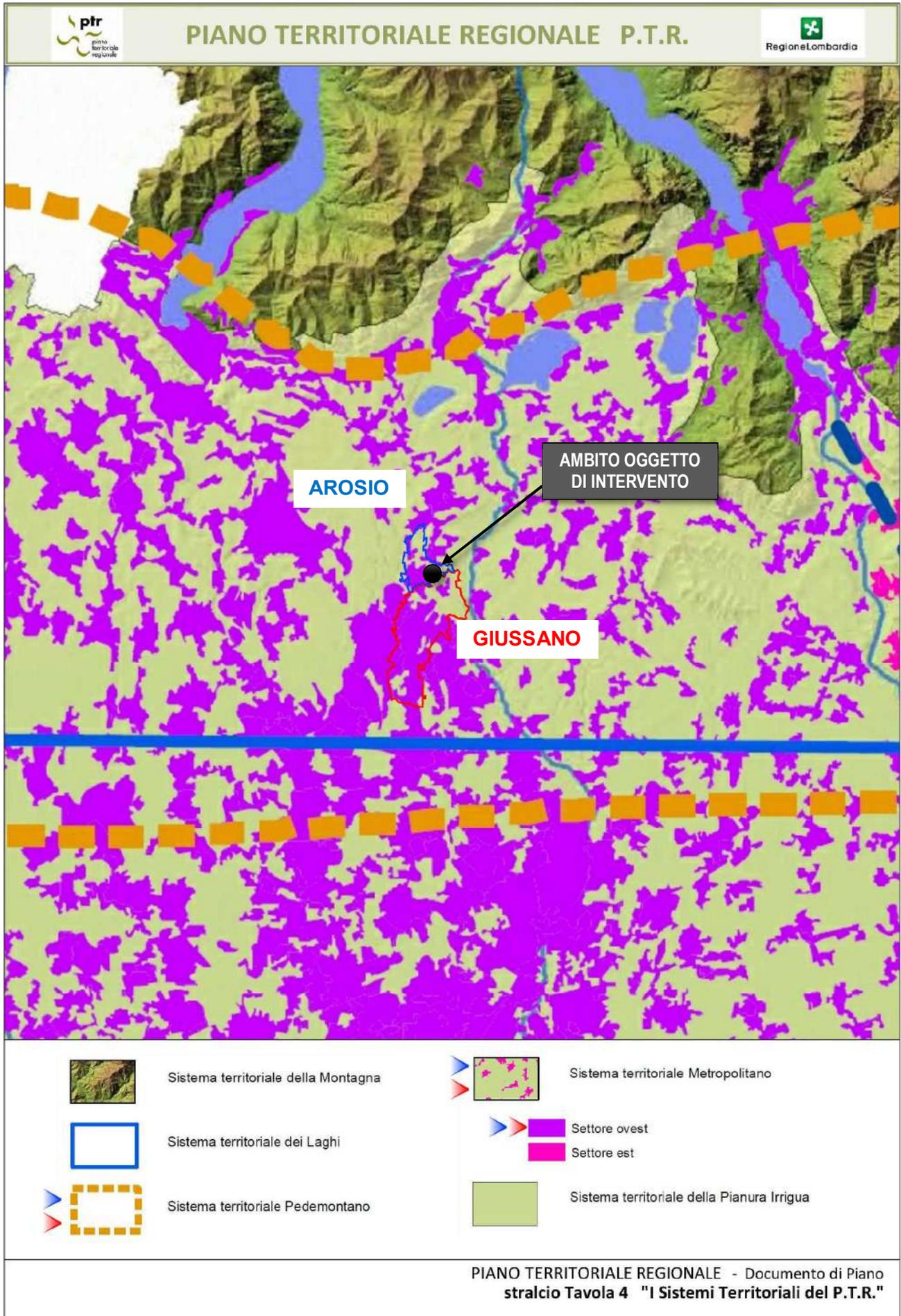
Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con D.C.R. del 19.01.2010, n° VIII/951, pubblicata sul 3° S.S. del BURL n° 6 del 11.02.2010 e con efficacia seguito di pubblicazione sul BURL Serie Inserzioni del 17.02.2010, in applicazione dell'art.19 della L.r. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale. Il PTR assume, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente e ne integra la sezione normativa.

Il PTR è **aggiornato annualmente** mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero con il Documento Strategico Annuale. L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato, dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005).

Regione Lombardia, con deliberazione di Consiglio Regionale n° 411/2018, ha **approvato l'Integrazione al Piano Territoriale Regionale (PTR)** prevista dalla L.R. n. 31 del 2014 in materia di riduzione del consumo di suolo. Tale integrazione ha acquisito efficacia il 13 marzo 2019, con la pubblicazione sul BURL n. 11, Serie Avvisi e concorsi, dell'avviso di approvazione (comunicato regionale n. 23 del 20 febbraio 2019.) I PGT e le relative varianti adottati successivamente al 13 marzo 2019 dovranno risultare coerenti con i criteri e gli indirizzi individuati dal PTR per contenere il consumo di suolo.

Dalla lettura degli "strumenti operativi" del P.T.R. (aggiornamento 2020) i comuni di **Arosio e Giussano non sono interessati da obiettivi prioritari definiti da Regione Lombardia**, e pertanto non sono tenuti all'invio dei P.G.T. (o sua varianti) a Regione Lombardia per la verifica di compatibilità, ai sensi dell'art. 13 della L.R. 12/2005.

I comuni di Giussano e Arosio sono inseriti all'interno del **Sistema Territoriale Pedemontano** e del **Sistema Territoriale Metropolitan (Settore Ovest)**.



Vengono di seguito riportati i Sistemi Territoriali di appartenenza dei comuni di Arosio e Giussano con evidenziate le indicazioni progettuali contenute nel Piano Territoriale Regionale coerenti con la proposta di variante ai vigenti Piani Attuativi.

SISTEMA TERRITORIALE PEDEMONTANO

Geograficamente l'area prealpina si salda a quella padana attraverso la fascia pedemontana, linea attrattiva, assai popolata, che costituisce una sorta di cerniera tra i due diversi ambiti geografici. Il Sistema Territoriale Pedemontano costituisce zona di passaggio tra gli ambiti meridionali pianeggianti e le vette delle aree montane alpine; è zona di cerniera tra le aree densamente urbanizzate della fascia centrale della Lombardia e gli ambiti a minor densità edilizia che caratterizzano le aree montane, anche attraverso gli sbocchi delle principali valli alpine, con fondovalli fortemente e densamente sfruttati dagli insediamenti residenziali e industriali. Per tutte queste caratteristiche il Sistema Pedemontano emerge dal Sistema Metropolitano, cui pure è fortemente connesso e con cui condivide molteplici aspetti, ma da cui è bene distinguerlo anche al fine di evidenziare le specificità lombarde di questo contesto rispetto ad una caratterizzazione sovra regionale rivestita dall'altro.

Il Sistema Pedemontano interessa varie fasce altimetriche; è attraversato dalla montagna e dalle dorsali prealpine, dalla fascia collinare e dalla zona dei laghi insubrici, ciascuna di queste caratterizzata da paesaggi ricchi e peculiari. Geograficamente il sistema territoriale si riconosce in quella porzione a nord della regione che si estende dal lago Maggiore al lago di Garda comprendendo le aree del Varesotto, del Lario Comasco, del Lecchese, delle valli bergamasche e bresciane, della zona del Sebino e della Franciacorta, con tutti i principali sbocchi vallivi. Comprende al suo interno città, quali Varese, Como e Lecco, che possono essere identificate come "città di mezzo" tra la grande conurbazione della fascia centrale e la regione Alpina.

Si tratta di un territorio articolato in tante identità territoriali, tra cui possiamo distinguere paesaggi diversamente antropizzati:

- *il Comasco, che attornia la convalle di Como, composto da una serie di rilievi in gran parte di origine morenica, che hanno acquisito la forma e le dimensioni attuali dopo le ultime erosioni glaciali separando il lago dall'entroterra brianzolo;*

La popolazione vede un saldo negativo medio annuo dei residenti nelle zone di influenza di Varese, Como e Lecco; nella restante parte del sistema si individuano situazioni localizzate, sparse e frammentate.

*Le **superfici urbanizzate**, con minor presenza di produttivo, si concentrano nel comasco*

*La **qualità dell'aria** presenta valori critici di poco inferiori a quelli dell'area metropolitana nei centri urbani, nel comasco e in due piccole aree, mentre la generalità dei luoghi collinari ha una qualità dell'aria senz'altro migliore.*

Si tratta di un'area ormai fortemente antropizzata caratterizzata da un sistema economico territoriale di origini antiche, proprio per la sua posizione di collettore di traffici commerciali con le vallate prealpine.

*Il **tessuto produttivo**, che ha vissuto la riduzione dell'importanza in termini dimensionali della grande impresa, è caratterizzato da una forte presenza di piccole e medie imprese, lavoratori artigiani e lavoratori atipici, che si concentra sull'innovazione e distribuisce sul territorio funzioni ritenute non strategiche, alimentando catene di subfornitura che a volte vanno al di là dei confini territoriali dell'area.*

È da sottolineare come il sistema delle piccole e medie imprese costituisca un sistema a se stante con proprie caratterizzazioni specifiche non subordinate ai processi di crescita della grande industria ma con propri fattori di accrescimento consolidati.

In questo sistema produttivo, grande importanza hanno avuto per i distretti e hanno tuttora, sotto forme differenti, per i metadistretti le relazioni tra imprese di diverse dimensioni, tra committente e subfornitore, tra luoghi dell'innovazione e luoghi della conoscenza pratica, tra rappresentanze molto attive e imprese, tra grande e piccolo, tra eccellenza e mediocrità, che hanno permesso la circolazione di conoscenza e la capacità di innovazione nell'area.

Tali relazioni ormai, accompagnando il processo di internazionalizzazione di molte imprese dell'area e la ricerca continua di innovazione dei metadistretti a scala globale, sono sempre più mantenute a distanza, soprattutto grazie all'avvento delle nuove tecnologie, ma sovente sono ancora molto radicate sul territorio e mantenute attraverso rapporti individuali che generano flussi di mobilità giornalieri.

*Questo modello produttivo e insediativo ha saputo organizzarsi grazie all'apporto delle differenti parti sociali (Camere di Commercio, Enti Locali, associazioni di categoria e banche popolari), che hanno saputo "fare sistema" nella comprensione che nella cooperazione sia data la vera possibilità di competizione tra sistemi urbani europei, portando sul territorio le **infrastrutture universitarie e della conoscenza**.*

*La **coesione tra gli attori territoriali** (amministrazioni locali, parti sociali) tende ad affermare la specificità delle aree rispetto alla realtà metropolitana attraverso il potenziamento di servizi di supporto a questi poli in modo tale da renderli complementari con quelli di Milano, evitandone duplicazioni e clonazioni campanilistiche per puntare su una logica di rete di alta formazione, impedendo che si confondano in un continuo di urbanizzato senza identità.*

Contribuiscono inoltre alla creazione sul territorio di un insieme di funzioni complementari e di servizio quali attività commerciali, banche, strutture ricettive, parcheggi, logistica, ecc. che contrassegnano, non sempre in modo razionale e efficace, il territorio. Vale comunque la pena sottolineare che il tasso di disoccupazione in questo sistema è rappresentato: per le province di Como dal 4,45

*L'**infrastrutturazione viaria**, con prevalente andamento nord-sud, è sviluppata attraverso autostrade, superstrade e statali che si innestano sull'asse autostradale costituito dall'autostrada dei laghi (A8/A9).*

La circolazione è spesso difficoltosa, per l'elevato numero di veicoli, leggeri e pesanti e per gli attraversamenti dei centri abitati cui sono costretti, e con frequente congestione nei pressi delle intersezioni con le altre Statali.

*La **rete ferroviaria** che interessa il Sistema Territoriale Pedemontano è interessata da un articolato sistema di linea di carattere internazionale e regionale con andamento nord-sud:*

La linea FNM Como-Milano ad uso esclusivo del servizio ferroviario regionale;

Il Sistema Pedemontano è fortemente interessato dalle principali opzioni di infrastrutturazione ferroviaria previste per la Lombardia: il collegamento con la linea del nuovo Gottardo e la gronda merci ferroviaria.

Ciò garantisce un forte incremento dell'accessibilità di persone e merci, ma fa intravedere possibili rischi di compromissione del territorio qualora non si garantisca sufficiente continuità alle reti in attraversamento del territorio lombardo, in quanto il riversarsi su strada del nuovo traffico merci indotto dai nuovi tunnel del Sempione e del Gottardo, se non opportunamente canalizzati verso i centri d'interscambio merci interni all'area milanese porterebbero inevitabilmente al peggioramento della qualità complessiva, con l'acutizzarsi di fenomeni già ad oggi di elevato impatto (inquinamento atmosferico, acustico, idrico, frammentazione degli ecosistemi e delle aree naturali,...).

In particolare diviene essenziale che il Sistema Pedemontano possa continuare a svolgere il suo ruolo di connessione con le aree montane di maggiore qualità ambientale garantendo a queste una possibilità di raccordo con le infrastrutture di livello primario, attraverso snodi e collegamenti alla rete secondaria che tuttavia non ne inficino il rango e le funzioni di rete lunga.

*Il **sistema di commercializzazione** è caratterizzato dalla creazione negli ultimi tempi di grandi centri di vendita specializzati, innestati sugli assi nord-sud e dai nuovi centri di intrattenimento che richiamano masse notevoli di fruitori. Questo accresce la congestione viaria essendo la mobilità per tutti questi poli vincolata essenzialmente al trasporto su gomma.*

*I **flussi** di gravitazione su Milano sono comunque molto consistenti a causa della mobilità per lavoro (Milano è punto di riferimento e vetrina per tutti i professionisti dell'area e per i produttori che intendono lanciare innovazione a livello globale, così come Milano si serve delle competenze artigianali, produttive e innovative dell'area per mantenere in auge la fama in alcuni settori (si pensi, ad esempio, al design). L'area pedemontana è un grande generatore di flussi di traffico su gomma ed i problemi legati al traffico sono spesso localizzati sulle arterie che collegano i numerosi centri che lo contraddistinguono e collegano questi ai capoluoghi. L'attraversamento dell'area è spesso difficoltoso e l'utilizzo della rete ferroviaria regionale sovente non aiuta perché il livello di servizio non è ancora in grado di attrarre su di sé flussi di movimenti dal mezzo privato.*

ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA

Territorio

- *Presenza di autonomie funzionali importanti*
- *Presenza di tutte le principali polarità di corona del sistema urbano policentrico lombardo*
- *Infrastrutturazione ferroviaria fortemente articolata*
- *Attrattività per la residenza data la vicinanza ai grandi centri urbani della pianura*
- *Vicinanza tra opportunità lavorative dell'area metropolitana e ambiti che offrono un migliore qualità di vita*

Ambiente

- *Presenza di parchi di particolare pregio e interesse naturalistico*
Sito di Interesse Comunitario – SIC della Palude di Albate

Economia

- *Presenza di una buona propensione all'imprenditoria e all'innovazione di prodotto, di processo, dei comportamenti sociali*
- *Presenza di un tessuto misto di piccole e medie imprese in un tessuto produttivo maturo, caratterizzato da forti interazioni*
- *Presenza di punte di eccellenza in alcuni settori*
- *Elementi di innovazione nelle imprese*

Paesaggio e patrimonio culturale

- *Varietà di paesaggi di elevata attrazione per la residenza e il turismo*
- *Presenza in territorio collinare di ricchezza paesaggistica con piccoli laghi morenici, di ville storiche con grandi parchi e giardini, antichi borghi integrati in un paesaggio agrario ricco di colture adagiato su morbidi rilievi*
- *Presenza in territorio prealpino di ampi panorami da località facilmente accessibili con vista anche verso i laghi insubrici*

Sociale e servizi

- *Sistema delle rappresentanze fortemente radicato e integrato con le Amministrazioni comunali*

PUNTI DI DEBOLEZZA

Territorio

- *Dispersione degli insediamenti residenziali e produttivi sul territorio*
- *Polverizzazione insediativa, dispersione dell'edificato e saldature dell'urbanizzato lungo le direttrici di traffico con conseguente perdita di valore paesaggistico*
- *Elevata congestione da traffico veicolare*
- *Pressione edilizia sulle direttrici di traffico, causato dall'insediamento di funzioni sovralocali (centri logistici e commerciali, multisale di intrattenimento)*
- *Carenza di servizi pubblici sul breve e medio raggio*
- *Debolezza della infrastrutturazione soprattutto ad andamento est-ovest*
- *Vulnerabilità dovuta al forte consumo territoriale particolarmente intenso nella zona collinare che ha reso preziose le aree libere residue*
- *Obbligo a particolari attenzioni in relazione alla forte percepibilità del territorio dagli spazi di percorrenza*

Ambiente

- *Elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico dovuti alla preferenza dell'uso del trasporto su gomma*
- *Inquinamento idrico e delle falde*
- *Presenza di un numero elevato di impianti industriali a rischio ambientale*

Economia

- *Crisi della manifattura della grande fabbrica*

- *Elevata presenza di lavoratori atipici, di agenzie di lavoro in affitto, di microimprenditori non organizzati in un sistema coeso*

Paesaggio e patrimonio culturale

- *Scarsa attenzione alla qualità architettonica e al rapporto con il contesto sia negli interventi di recupero sia nella nuova edificazione*
- *Carenza nella progettazione degli spazi a verde di mediazione fra i nuovi interventi e il paesaggio circostante particolarmente per i centri commerciali e i complessi produttivi*
- *Frammentazione delle aree di naturalità*

OPPORTUNITA'

Territorio

- *Importante ruolo di cerniera tra i diversi sistemi territoriali regionali attraverso la corretta pianificazione dei sistemi di connessioni tra reti brevi e reti lunghe, soprattutto per garantire l'accesso agli ambiti montani anche in un'ottica di sviluppo turistico*
- *Accessibilità internazionale, unita alle prerogative di dinamismo presenti sul territorio e alle sinergie con Milano ne fanno un'area potenzialmente in grado di emergere a livello internazionale*
- *Potenzialità di sviluppo e rafforzamento policentrico derivanti dal nuovo sistema infrastrutturale est-ovest*

Economia

- *Possibilità di ristrutturazione produttiva di settori tradizionali in crisi e presenza di settori maturi che puntano sulla delocalizzazione produttiva, conservando sul territorio le funzioni dirigenziali e di innovazione*
- *Riconversione produttiva delle aree in cui i settori di riferimento sono in crisi (tessile-seta, ad esempio) facendo leva sulle potenzialità innovative presenti sul territorio grazie al mix università esperienza*
- *Possibilità di cooperazione con altri sistemi italiani ed europei finalizzata a obiettivi di innovazione, condivisione di conoscenza, di competitività, di crescita sostenibile*
- *Presenza di molte autonomie funzionali radicate sul territorio in grado di attrarre flussi di persone ed economici può essere sfruttata per l'attivazione di processi positivi di innovazione e di marketing territoriale*

Paesaggio e patrimonio culturale

- *Valorizzazione turistica in rete di aree di pregio naturalistico, paesaggistico e culturale*
- *Potenzialità, derivanti dalla realizzazione delle nuove infrastrutture, di attivare progetti di valorizzazione paesaggistica e ambientale dei territori interessati*

MINACCE

Ambiente

- *Frammentazione di ecosistemi e aree di naturalità per l'attraversamento di nuove infrastrutture in assenza di una progettazione che tenga conto della necessità di mantenere e costruire la continuità della rete ecologica*
- *Eccessiva pressione antropica sull'ambiente e sul paesaggio potrebbe condurre alla distruzione di alcune risorse di importanza vitale (suolo, acqua, ecc.), oltre che alla perdita delle potenzialità di attrazione turistica di alcune aree di pregio*

Territorio

- *Carenze infrastrutturali, che rendono difficoltosa la mobilità di breve e medio raggio, che potrebbero condurre ad un abbandono delle aree da parte di alcune imprese importanti e di parte della popolazione*
- *Eccessiva espansione dell'edificato e della dispersione insediativa per la localizzazione di funzioni grandi attrattive di traffico con il rischio di portare il sistema al collasso, sia da un punto di vista ambientale che di mobilità e degrado della qualità paesaggistica del contesto*

- *Relativa vicinanza ai grandi centri urbani della pianura ne ha fatto luogo preferenziale per usi residenziali (in particolare la Brianza) produttivi e commerciali ad alto consumo di suolo e privi di un complessivo progetto urbanistico che tenga conto della qualità paesaggistica del contesto*
- *Rischio dell'effetto "tunnel" per il passaggio di infrastrutture di collegamento di livello alto che non vengono raccordate in maniera opportuna con perdita di opportunità di carattere economico e sociale.*

Economia

- *Impoverimento di alcune aree per la crisi della grande industria e di alcuni settori manifatturieri*

Paesaggio e patrimonio culturale

- *Degrado paesaggistico percepibile a lunga distanza e di non facile ricomposizione causato dall'attività estrattiva*

OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE PEDEMONTANO

ST3.1 Tutelare i caratteri naturali diffusi attraverso la creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro (reti ecologiche) (ob. PTR . 14, 16, 17, 19)

- *Tutelare i caratteri naturali diffusi costituiti dai biotopi lungo i corsi d'acqua e le rive dei laghi, dalle macchie boscate che si alternano ai prati in quota e alle colture del paesaggio agrario nella zona collinare*
- *Creare un sistema di aree naturali e di connessione verde che si inserisce nella maglia infrastrutturale di nuova previsione e garantisca il collegamento tra parti della rete ecologica soprattutto in direzione nord-sud*

ST3.2 Tutelare sicurezza e salute dei cittadini attraverso la riduzione dell'inquinamento ambientale e la preservazione delle risorse (ob. PTR . 7,8,17)

- *Migliorare qualità ed efficienza del parco veicolare incentivando il ricambio di quello vetusto, in particolare dei mezzi commerciali, per ridurre gli elevati livelli di inquinamento atmosferico ed acustico*
- *Adeguare la qualità ed efficienza degli impianti delle attività produttive favorendo l'introduzione dei nuove tecnologie finalizzati a processi produttivi più sostenibili; incentivare la sostituzione degli impianti di riscaldamento ad olio combustibile sia ad uso civile che industriale*
- *Evitare l'eccessiva pressione antropica sull'ambiente e sul paesaggio che potrebbe condurre alla distruzione di alcune risorse di importanza vitale (suolo, acqua, ecc.), oltre che alla perdita delle potenzialità di attrazione turistica di alcune aree di pregio.*

ST3.3 Favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa (ob. PTR . 13)

- *Rafforzare la struttura policentrica mediante la valorizzazione dei comuni capoluogo con l'insediamento di funzioni di alto rango, evitando le saldatura tra l'urbanizzato soprattutto lungo le vie di comunicazione e nei fondovalle vallivi e creando una gerarchia di rete tra i centri*
- *Favorire politiche insediative tese a contenere la polverizzazione insediativa e la saldatura dell'urbanizzato lungo le direttrici di traffico, con conseguente perdita di valore paesaggistico, favorendo la ricentralizzazione delle funzioni e delle attività attorno ai punti di massima accessibilità ferroviaria*
- *Ridurre il consumo di suolo e presidiare le aree libere e gli ambiti agricoli a cesura del continuum urbanizzato*

ST3.4 Promuovere la riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata (ob. PTR . 2, 3, 4)

- *Promuovere il trasporto su ferro attraverso la riqualificazione e il potenziamento delle linee ferroviarie.*
- *Rafforzare il sistema infrastrutturale est-ovest, stradale e ferroviario, per ridisegnare il territorio intorno ad un progetto condiviso di sviluppo urbano policentrico, comprendente anche il capoluogo regionale, alternativo allo sviluppo diffusivo che provoca la saldatura delle aree urbane*

- *Potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, per favorire le relazioni interpolo, ed estendere i Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali, per dare un'alternativa modale al trasporto individuale e ridurre la congestione da traffico*
- *Ridurre la congestione da traffico veicolare ingenerato dalla dispersione insediativa con investimenti sul rafforzamento del Servizio Ferroviario Suburbano e Regionale e comunque tesi a favorire l'uso del mezzo pubblico (centri di interscambio modale e sistemi di adduzione collettiva su gomma di tipo innovativo)*
- *Promuovere un progetto infrastrutturale e territoriale integrato per il territorio interessato dalla BreBeMi per favorire il riequilibrio dell'assetto insediativo regionale e il miglioramento della qualità ambientale delle aree attraversate*

ST3.5 Applicare modalità di progettazione integrata tra infrastrutture e paesaggio (ob. PTR: 2, 20, 21)

- *Prevedere nei programmi di realizzazione di opere infrastrutturali risorse finanziarie per promuovere progetti di ricomposizione e qualificazione paesaggistico/ambientale dei territori attraversati dai nuovi assi viari e applicazione sistematica delle modalità di progettazione integrata che assumano la qualità ambientale e paesaggistica del contesto come riferimento culturale*
- *Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesaggistica del contesto come riferimento culturale per la nuova progettazione per una migliore integrazione territoriale e paesistica dei progetti*

ST3.6 Tutelare e valorizzare il paesaggio caratteristico attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa e il mantenimento dell'attività agricola (ob. PTR . 10, 14, 21)

- *Tutela e ricognizione dei percorsi e dei belvedere panoramici come luoghi di fruizione ampia del paesaggio anche attraverso il recupero dei sentieri escursionistici e dei percorsi ferroviari come itinerari di fruizione turistica privilegiati*
- *Tutela e rafforzamento delle caratteristiche dei diversi paesaggi del Sistema Pedemontano (prealpino, collinare e dei laghi morenici) caratterizzati per l'elevata attrazione per la residenza e il turismo*
- *Garantire il mantenimento di attività agricole in funzione di miglioramento della qualità ambientale complessiva e di valorizzazione del paesaggio*

ST3.7 Recuperare aree e manufatti edilizi degradati in una logica che richiami le caratteristiche del territorio pedemontano (ob. PTR . 5, 6, 14)

- *Promuovere interventi di recupero delle aree degradate a seguito di una intensa attività estrattiva*
- *Incentivare il recupero, l'autorecupero e la riqualificazione dell'edilizia rurale, mediante i principi della bioedilizia e il rispetto delle tradizioni costruttive locali*

ST3.8 Incentivare l'agricoltura e il settore turistico ricreativo per garantire la qualità dell' ambiente e del paesaggio caratteristico (ob. PTR . 10, 14, 18, 19, 21)

- *Promuovere e supportare interventi per l'organizzazione integrata e diversificata dell'offerta turistica, favorendo una fruizione sostenibile del territorio (turismo culturale, termale, congressuale, enogastronomico, naturalistico)*
- *Incentivare l'agricoltura biologica e di qualità come modalità per tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente e per contenere la dispersione insediativa*
- *Favorire la creazione di filiere corte ed extracorte della produzione ortofrutticola e zootecnica locale per mantenere la presenza di ambiti agricoli e di produzioni di nicchia anche per evitare la saldatura del territorio urbanizzato*

ST3.9 Valorizzare l'imprenditoria locale e le riconversioni produttive garantendole l'accessibilità alle nuove infrastrutture evitando l'effetto "tunnel" (ob. PTR . 6, 24)

- *Valorizzare le iniziative di progettualità comune e condivisa dell'imprenditoria locale sfruttando l'accessibilità internazionale e le sinergie con Milano*
- *Favorire politiche di riconversione produttiva delle aree interessate da settori produttivi in crisi (tessile-seta, ad esempio) facendo leva sulle punte di eccellenza in alcuni settori, sulle autonomie funzionali radicate sul territorio e sulle potenzialità innovative presenti sul territorio grazie al mix università-esperienza.*
- *Valorizzare il passaggio di infrastrutture di collegamento di livello alto con politiche appropriate di ordine economico (riconversioni produttive, localizzazione di nuovi servizi alle imprese) tali da evitare il rischio dell'effetto "tunnel" con perdita di opportunità di carattere economico e sociale*

Uso del suolo

- *Limitare l'ulteriore espansione urbana*
- *Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio*
- *Conservare i varchi liberi, destinando prioritariamente le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale, anche mediante la proposta di nuovi Parchi Locali di Interesse Sovracomunale*
- *Evitare la dispersione urbana, mantenendo forme urbane compatte*
- *Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture*
- *Realizzare le nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile*
- *Coordinare a livello sovracomunale nell'individuazione di nuove aree produttive e di terziario/commerciale*
- *Evitare la riduzione del suolo agricolo*

SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO

Il Sistema Territoriale Metropolitan lombardo, ancor più rispetto agli altri Sistemi del PTR, non corrisponde ad un ambito geografico-morfologico; interessa l'asse est-ovest compreso tra la fascia pedemontana e la parte più settentrionale della Pianura Irrigua, coinvolgendo, per la quasi totalità, la pianura asciutta. Esso fa parte del più esteso Sistema Metropolitan del nord Italia che attraversa Piemonte, Lombardia e Veneto e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si "irradia" verso un areale ben più ampio, che comprende l'intero nord Italia e i vicini Cantoni Svizzeri, e intrattiene relazioni forti in un contesto internazionale. Le caratteristiche fisiche dell'area sono state determinanti per il suo sviluppo storico: il territorio pianeggiante ha facilitato infatti gli insediamenti, le relazioni e gli scambi che hanno permesso l'affermarsi di una struttura economica così rilevante. La ricchezza di acqua del sistema idrografico e freatico, è stata fondamentale per la produzione agricola e la produzione di energia per i processi industriali. La Pianura Irrigua, su una parte della quale si colloca il Sistema Metropolitan, è sempre stata una regione ricca grazie all'agricoltura fiorente, permessa dalla presenza di terreni fertili e di acque, utilizzate sapientemente dall'uomo (ne sono un esempio le risaie e le marcite).

Il Sistema Metropolitan lombardo può essere distinto in due sub sistemi, divisi dal corso del fiume Adda, che si differenziano per modalità e tempi di sviluppo e per i caratteri insediativi.

Ad ovest dell'Adda si situa l'area metropolitana storica incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese-Lecco- Milano, convergente sul capoluogo regionale, caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli. Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitan, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo.

In quest'area si distingue per i suoi caratteri peculiari l'asse del Sempione, appoggiato sulla densa conurbazione Legnano-Busto Arsizio-Gallarate. Varie circostanze (trasporti, sviluppo economico, produzione di energia idraulica, ecc) hanno qui favorito il sorgere di una zona di intensa industrializzazione, oggi in declino. Con la creazione del nuovo polo fieristico a Pero-Rho e dell'aeroporto della Malpensa, l'asse del Sempione riveste, anche oggi, un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale.

Ad est dell'Adda, il Sistema Metropolitan è impostato sui poli di Bergamo e Brescia con sviluppo prevalente lungo la linea pedemontana, con una densità mediamente inferiore a fronte di un'elevata dispersione degli insediamenti, sia residenziali che industriali, che lo assimilano, per molti aspetti, alla "città diffusa" tipica del Veneto, ma presente anche in altre regioni, nelle quali la piccola industria è stata il motore dello sviluppo.

In realtà il Sistema Metropolitan lombardo costituisce solo la sezione centrale di un continuo urbanizzato che si estende ormai da Torino a Venezia e verso Bologna, lungo la storica via Emilia; tale sistema è incentrato sulle città attraversate, che apportano ciascuna le proprie specificità culturali ed economiche. Si tratta dunque di una realtà composita ma al tempo stesso unitaria, che deve agire in rete per affrontare e risolvere i problemi posti da uno sviluppo intenso, ma non sempre rispettoso delle caratteristiche ambientali e sociali.

Il centro del Sistema Metropolitan, la città di Milano, si colloca alla confluenza di importanti vie di comunicazione che collegano l'est e l'ovest dell'area padana ma anche l'Italia con l'Europa, nonostante la barriera costituita dall'arco alpino superata, nell'800 e nel primo 900, con i trafori ferroviari del S. Gottardo e del Sempione. L'apertura verso il nord rafforzata da questi collegamenti ha esaltato il ruolo della regione milanese come ponte per l'Italia verso il nord Europa.

Questi fattori sono stati e sono tuttora determinanti per lo sviluppo industriale e commerciale dell'area. Lo scenario prospettato dalla realizzazione dei corridoi transeuropei vede notevolmente rafforzato il ruolo del Sistema Metropolitan lombardo, che diventa cerniera tra tre dei grandi corridoi: il corridoio V Lisbona-Kiev, il Corridoio I che attraverso il Brennero collega il mediterraneo al nord Europa e il corridoio Genova- Rotterdam, destinato a collegare due dei principali porti europei, quali porte verso l'Atlantico e i porti asiatici.

L'accessibilità internazionale si completa con il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa e delle Autostrade del mare.

All'interno di tale visione prospettica è necessario pensare ad un'organizzazione territoriale che sia in grado di confrontarsi con una complessità che sta ben oltre i confini lombardi e con la necessità di facilitare e promuovere il sistema di relazioni che proiettano questa macro-regione ai primi posti in Europa per potenzialità in essere e opportunità di un ulteriore rafforzamento.

E' però altrettanto necessario considerare attentamente le caratteristiche del territorio lombardo così da poter fornire il contributo più adeguato alla competitività dell'intero sistema padano, valutando tuttavia con attenzione le esigenze e le specificità regionali, in particolare al fine di valorizzare l'identità lombarda.

*Il Sistema Metropolitano lombardo si è sviluppato anche grazie alla **rete infrastrutturale** che lo caratterizza, che tuttavia dimostra ormai l'incapacità di soddisfare la domanda di mobilità crescente, generata all'interno dell'area tra le sue parti, dall'attrattività di funzioni con un bacino di utenza internazionale, ma anche dovuta a flussi di attraversamento. I fenomeni di congestione ormai evidenti dipendono soprattutto dall'uso del mezzo privato, che caratterizza la maggior parte degli spostamenti.*

Lo sviluppo del sistema insediativo in parte è stato determinato dalla presenza di una rete ferroviaria abbastanza articolata, che tuttavia ha rivelato la necessità di agire nella realizzazione di un servizio più efficiente e in grado di invertire la tendenza all'uso del mezzo privato; il rafforzamento del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e il miglioramento della qualità dell'offerta sono indispensabili per dare una risposta appropriata e non congestiva alla crescente domanda di mobilità tra le principali polarità urbane, tutte potenzialmente servite. Un suo efficiente potenziamento potrebbe consentire di migliorare il sistema di mobilità regionale e avviare politiche di riduzione dell'uso dell'automobile, garantendo tempi di percorrenza di carattere urbano tra tutti i poli regionali, compresi quelli più esterni rispetto al capoluogo.

La valorizzazione del SFR da sola non è tuttavia sufficiente e deve trovare completamento in una pianificazione coerente degli insediamenti, che eviti processi di dispersione insediativa che comportano la tendenza a richiedere, a posteriori, al sistema di trasporto di risolvere i problemi di mobilità. La congestione presente in molti poli e lungo le principali vie di accesso dimostra la necessità di interventi urgenti. Le misure attivate hanno generalmente cercato di soddisfare la domanda di mobilità senza affrontare il problema della generazione del traffico, ossia all'origine, e nella maggior parte dei casi non sono pertanto risultate da sole risolutive.

Le politiche e gli interventi sul sistema della mobilità e, in particolare, la complessa programmazione di interventi infrastrutturali devono essere accompagnate da una pianificazione responsabile e accorta nel non vanificare gli importanti investimenti (in termini economici e di occupazione di suolo) compiuti, mirando al rafforzamento di un sistema policentrico e invertendo la tendenza alla diffusione generalizzata.

Il rafforzamento del policentrismo regionale e il potenziamento dei poli secondari, cardine delle politiche territoriali regionali recenti, devono essere perseguiti in termini non antagonistici rispetto al capoluogo regionale, evitandone il depotenziamento (il che sarebbe una grave perdita per l'intero Sistema Metropolitano, per la Lombardia e per l'Italia), ma nella consapevolezza che il rafforzamento del sistema urbano regionale policentrico nel suo complesso costituisce la fondamentale ricchezza della Regione Lombardia.

Il sistema aeroportuale lombardo è attualmente costituito da tre aeroporti Milano Malpensa - aeroporto intercontinentale con funzioni di hub ma che serve anche un importante traffico charter e low-cost, Milano Linate - city airport per le relazioni dirette nazionali ed europee, Bergamo Orio al Serio - aeroporto internazionale di riferimento per i voli low cost; a questi scali si aggiunge Montichiari, con un ruolo che sta evolvendo e potenzialità molto forti.

*La valorizzazione di questo insieme di aeroporti deve avvenire in un'ottica di sistema, laddove la realizzazione del sistema aeroportuale lombardo deve essere in grado utilizzare al meglio le opportunità offerte mediante una diversificazione dei ruoli e delle offerte. L'**aeroporto di Malpensa**, in particolare, costituisce una nuova importante polarità, suscettibile di notevoli miglioramenti che ne consentano il consolidamento della posizione tra i più importanti scali europei. Il miglioramento dell'accessibilità autostradale e ferroviaria in corso di attuazione (anche se con ritardo rispetto alle nuove funzioni assunte), e la necessità di collegamento con la rete ferroviaria nazionale, che consentirebbe l'ampliamento del bacino di utenza anche oltre i confini nazionali (verso il Canton Ticino in particolare), deve accompagnarsi con un'offerta complessiva adeguata, soprattutto in termini di qualità. In ogni caso, Malpensa costituisce una grande opportunità territoriale, capace di attrarre attività terziarie e produttive che si avvantaggiano dell'accessibilità mondiale propria di un grande aeroporto. Trattandosi di una questione che non è strettamente locale, questo processo richiede peraltro un'attenta pianificazione e una forte regia di livello regionale che sia capace di anticipare la domanda negli adempimenti amministrativi e nella predisposizione delle strutture necessarie, per favorire la ricerca di un equilibrato rapporto tra sviluppo aeroportuale e ambiente, anche allo scopo di "conquistare" i potenziali investitori sia stranieri sia italiani; nonché di gestire unitariamente il patrimonio immobiliare e di effettuare una stringente politica di marketing territoriale a livello internazionale.*

La finalità principale deve essere quella di attrarre e trattenere funzioni di alto rango e a forte valore aggiunto, garantendo i necessari servizi, ma anche un elevato livello di qualità territoriale, orientando uno sviluppo che non comprometta, con scelte insediative economicamente appetibili nel breve periodo, la possibilità di creare effetti positivi dal punto di vista economico, ma anche sociale ed ambientale.

*Analoghe considerazioni possono essere fatte per il **nuovo polo fieristico di Rho-Pero**, servito da una stazione ferroviaria, dove confluiscono i servizi ferroviari regionali e nazionali, la linea di AC e la linea Metropolitana urbana, che costituisce una grande opportunità per il territorio circostante come attrattore di attività legate alla presenza di uno dei maggiori poli fieristici europei, ma anche "vetrina" in grado di esaltarne l'immagine sia come area di produzione manifatturiera sia, soprattutto, come area con favorevoli condizioni per l'insediamento di nuove avanzate attività.*

Attraverso l'efficienza del sistema infrastrutturale il polo fieristico di Rho-Pero mantiene e rafforza il legame storico con la città di Milano, che ha consolidato negli anni la competitività e l'attrattività internazionale di Fiera Milano e fornisce nel contempo opportunità di sviluppo al territorio della circostante area metropolitana.

In tale senso la possibilità di rafforzare il legame Malpensa-Fiera mostra l'opportunità di identificare un'area di forte polarizzazione per lo sviluppo che contribuisca al ridisegno territoriale e dia nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia.

*Sull'asse Malpensa-Nuovo polo fieristico, si innestano anche i processi di trasformazione territoriale indotti da **EXPO 2015**, che riguardano l'allestimento del sito e le opere connesse, ma potranno al contempo avere una portata e ricadute ben più ampie. La necessità di presentarsi puntuali alla data di apertura può diventare efficacemente occasione di mettere a sistema tutte le potenzialità dell'area, anche in termini di progettualità, e di veicolare in maniera positiva e risolutiva le complessità di un contesto così strategico per la Lombardia e il nord Italia, con riferimento in particolare:*

agli interventi per la riqualificazione paesistico/ambientale e il riassetto idrogeologico e idraulico di Milano e dei sottobacini del Po, Olona e Lambro, alla corretta integrazione tra funzioni urbane e spazi aperti e di valore naturalistico, anche per la realizzazione delle reti verdi e ecologiche, al completamento e alla riorganizzazione della mobilità, allo sviluppo dei servizi e della ricettività.

*Dal punto di vista del **trasporto merci**, una criticità propria del Sistema Metropolitano è costituita dalla penetrazione nel nodo di Milano del trasporto ferroviario di attraversamento, e quindi dall'intensa circolazione di automezzi pesanti che smistano le merci anche al di fuori dell'area milanese. La realizzazione di un sistema logistico lombardo in posizione strategica con le relative infrastrutture ferroviarie porterà ad alleggerire il nodo ferroviario di Milano dal traffico che non gli è proprio, mettendo a disposizione nuova capacità per il SFR e in generale per il traffico passeggeri, con un grande contributo alla diminuzione della congestione stradale, anche di traffico pesante.*

È fondamentale, inoltre, che il sistema ferroviario italiano e lombardo non manchi l'occasione dell'entrata in funzione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (S. Gottardo di base, nuovo Sempione- Lötschberg) per adeguare scali e linee ai nuovi volumi di traffico e inoltrarli direttamente alla destinazione finale senza trasferire le merci dal treno alla gomma, che significherebbe non riuscire a cogliere appieno le grandi opportunità e i vantaggi funzionali e ambientali offerti dalle nuove grandi opere ferroviarie. Le vie ferroviarie transalpine ripropongono alla Lombardia, su basi tecnologiche più aggiornate, le stesse opportunità generate dai primi trafori ferroviari, ossia il ruolo di ponte tra l'Italia e il nord Europa. Le nuove condizioni geopolitiche mondiali, inoltre, amplificano tali opportunità, anche in considerazione del ruolo che il Mediterraneo ha assunto come primo e più rapido approdo europeo per le grandi navi porta containers da e per l'Estremo Oriente, da instradare poi verso il nord attraverso i corridoi infrastrutturali europei che interessano il territorio metropolitano.

***L'inquinamento dell'ambiente in generale e l'erosione di suolo libero**, dovuti essenzialmente ad uno sviluppo insediativo intenso con indici edificatori relativamente bassi, costituiscono una delle maggiori criticità del sistema e uno dei maggiori pericoli per il mantenimento delle caratteristiche ambientali peculiari dell'area e per la conservazione di aree verdi non troppo frammentate.*

La scomparsa dal cuore dell'area metropolitana e di tutti i comuni di più antica industrializzazione della grande fabbrica nei grandi comparti produttivi, insieme alla accresciuta tendenza alla frammentazione delle attività economiche industriali, caratterizzate da una pluralità di realtà produttive di medie e piccole dimensioni sparse sul territorio, costituisce uno dei motivi che hanno portato alla forte dispersione edilizia. A ciò si aggiunge la tendenza alla periurbanizzazione e alla dispersione urbana, dovute ad un insieme di fattori, tra i quali gli alti costi dell'abitare e dei servizi nei grandi centri urbani, uniti ai più ridotti standard qualitativi e talora all'insicurezza e alla marginalizzazione sociale che li caratterizza.

Questo modello insediativo appare particolarmente inefficiente a causa di effetti decisamente negativi, soprattutto in termini di costi esterni di tipo ambientale, sociale e di consumo del suolo.

Queste tendenze hanno determinato nel tempo, infatti, un assetto territoriale diffusamente edificato che comporta una crescente erosione di suolo libero e una sempre maggiore domanda di mobilità, con flussi fortemente intrecciati, singolarmente di piccola entità, a cui è difficile rispondere con un sistema di servizi pubblici. Gli effetti si manifestano sia per quanto riguarda la mobilità e l'organizzazione dei servizi, sia negli impatti sulla qualità dell'ambiente.

Spesso la domanda di suolo per edificazione si rivolge ad aree verdi e ad aree agricole, con conseguente perdita di suolo di pregio. Nell'area milanese, ad esempio, la grande domanda di aree fabbricabili, sia pure per insediamenti di elevato significato culturale o sociale, ha evidenziato di recente la pericolosa tendenza a considerare le aree a parco come una riserva di aree edificabili. D'altra parte, il processo di ristrutturazione industriale maturato negli ultimi decenni ha lasciato sul territorio del Sistema Metropolitano aree ormai inutilizzate o sottoutilizzate. Queste aree, talora di grandi dimensioni (per esempio l'ex Alfa di Arese), si trovano spesso collocate in posizioni divenute strategiche nel quadro territoriale e, sebbene in alcuni casi rappresentino potenziali minacce per l'ambiente e la salute poiché sono contaminate, costituiscono una notevole risorsa per il sistema nel suo complesso.

A fronte della dismissione di aree da parte del settore industriale, si assiste ad un progressivo e costante aumento delle aree destinate alla grande distribuzione e ai centri commerciali: la destinazione commerciale è attualmente una delle più appetibili per il recupero delle aree dismesse, ma la realtà del modello insediativo mostra come la densità di attività commerciali su grandi superfici sia particolarmente accentuata in corrispondenza degli assi viabilistici maggiori. Anche la diffusione di grandi superfici commerciali ha originato effetti di trasformazione molto importanti, sotto il profilo insediativo (creazione di nuove polarità), ambientale (occupazione di suolo e impatto atmosferico ed acustico), della mobilità (generazione di forti flussi di movimenti su gomma), socio-economico (rischio di desertificazione commerciale nei centri urbani minori), paesaggistico (costruzioni spesso non inserite nel contesto).

La congestione stradale derivante dal modello insediativo, unita ad una propensione all'uso del trasporto individuale non controbilanciata da una adeguata rete di trasporto collettivo, contribuisce in modo significativo all'inquinamento atmosferico, che presenta da anni picchi preoccupanti nelle aree di maggior peso insediativo.

*Lo **sviluppo urbano** si è concentrato in aree con ricca presenza di corsi d'acqua, motore dello sviluppo industriale, come il bacino dei fiumi Lambro, Seveso, Olona, che si identifica di fatto con la regione urbana milanese. Ciò ha comportato per questi corpi idrici un forte impatto, con modificazione e artificializzazione degli alvei, drastica riduzione delle aree di esondazione naturale e variazioni anche significative del tracciato; forte incidenza percentuale degli scarichi urbani e industriali sulla portata del corso d'acqua con effetti sull'entità delle piene e sulla qualità delle acque. Nell'area metropolitana l'alta densità urbana ha portato a criticità particolarmente significative sia per la qualità delle acque sia per il rischio idraulico, le cui possibili soluzioni implicano un elevato impatto territoriale e rilevanti effetti sul sistema socio economico.*

Il ritardo con il quale Milano si è dotata di impianti di depurazione delle acque ha contribuito alla compromissione ambientale di molti fiumi e corsi d'acqua in un contesto in cui le cui caratteristiche naturalistiche originarie hanno costituito nel tempo una risorsa importante sia per la presenza di aste fluviali di grande interesse ambientale, sia per la presenza di grandi aree a parco.

Recentemente l'accresciuta attenzione per la tutela ambientale crea l'opportunità di utilizzare le nuove tecnologie per il risparmio energetico, la produzione di energie alternative e per la riduzione degli inquinamenti. È necessario tuttavia rovesciare la tendenza, fino ad oggi diffusa, ad affrontare i sintomi dei problemi ambientali più che le cause, con il risultato di un continuo aggravarsi della situazione.

***Dal punto di vista economico** il Sistema Metropolitano lombardo è una delle aree europee più sviluppate. Milano è il principale centro finanziario italiano con la presenza della Borsa e dei centri decisionali delle maggiori società; il sistema presenta un apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato; è sede di molte e importanti università e centri di ricerca; possiede un sistema scolastico di buon livello, una rete ospedaliera di qualità e una forza lavoro qualificata. In alcuni settori di specializzazione l'area metropolitana spicca a livello nazionale (produzione culturale: editoria, stampa, televisione, ecc.) o internazionale (moda e design, ad esempio). Inoltre, la presenza di un importante sistema fieristico, a partire dal nuovo polo di Rho-Pero, di una ragguardevole capacità ricettiva alberghiera e di un sistema di reti telematiche, che sta diventando sempre più diffuso, contribuiscono alla qualità e all'efficienza del tessuto produttivo. Il sistema produttivo, la presenza del sistema fieristico, la presenza di importanti centri decisionali fanno sì che l'area sia una meta rilevante nel contesto regionale e nazionale per il turismo d'affari, per il quale si sente ancora la mancanza di un polo congressuale di eccellenza.*

Molte sono le città d'arte e i beni che rivestono una notevole importanza a livello culturale, cui si accompagnano strutture museali e manifestazioni culturali di elevata qualità. Tuttavia dal punto di vista turistico le potenzialità non sono ancora completamente valorizzate, considerando che Milano risulta ancora la meta più nota e richiesta, mentre in secondo ordine rimangono altre possibili attrattive, quali i laghi, altre città capoluogo e non con vestigia storiche, il sistema dei parchi regionali,...

L'area metropolitana è anche luogo di innovazione, grazie alla presenza di centri di ricerca, università, imprese importanti, relazioni. Tuttavia, la ridotta propensione all'innovazione del tessuto produttivo, costituito prevalentemente da aziende di piccole e medie dimensioni, potrebbe costituire sempre più un pericolo di fronte ai mercati internazionali, in cui la capacità di innovazione è ormai fattore di competitività. In questo sistema produttivo, grande importanza hanno avuto per i distretti e hanno tuttora sotto forme differenti per i metadistretti le relazioni tra imprese di diverse dimensioni, tra committente e subfornitore, tra luoghi dell'innovazione e luoghi della conoscenza pratica, che hanno permesso la circolazione di conoscenza e la capacità di innovazione. Tali relazioni, che accompagnano il processo di internazionalizzazione di molte imprese dell'area e la ricerca continua di innovazione dei metadistretti a scala globale, avvengono sempre più a distanza, soprattutto grazie all'avvento delle nuove tecnologie, ma sono ancora molto radicate sul territorio e mantenute attraverso rapporti personali.

Nonostante questi elementi economici positivi, rimangono numerose sacche di marginalità e disparità sociale, sia tra gli italiani sia tra gli immigrati. Se la nuova immigrazione, presente in maniera rilevante grazie alle opportunità lavorative offerte, è una realtà ormai consolidata, rimane ancora poco inserita dal punto di vista sociale, nonostante ne sia riconosciuto il suo ruolo nell'economia dell'area.

*La scarsa **qualità ambientale**, che si riscontra diffusamente, comporta rischi per lo sviluppo futuro, poiché determina una perdita di competitività nei confronti dei sistemi metropolitani europei concorrenti, inducendo organizzazioni scientifiche avanzate e investitori a scegliere altre localizzazioni in Italia e all'estero. Infatti, la qualità della vita, di cui la qualità ambientale è elemento fondamentale, è una caratteristica essenziale dell'attrattività di un luogo e diventa determinante nella localizzazione non solo delle famiglie ma anche di alcune tipologie di imprese, soprattutto di quelle avanzate.*

Il quadro complessivo consente al Sistema Territoriale Metropolitano, spesso sintetizzato con il suo cuore, Milano, di essere uno degli apici del "pentagono" costituito dalle maggiori aree urbane europee (indagine ESPON), anche se un forte peso negativo riguarda aspetti di una certa rilevanza come quello dei trasporti e della presenza di centri decisionali di importanza europea e mondiale. Milano, pur essendo un centro di prima categoria per quanto riguarda l'innovazione (in campi quali i materiali, la moda, il design, la chimica), non arriva ad essere un nodo di carattere globale soprattutto a causa di criticità legate ad aspetti di carattere ambientale e di qualità insediativa.

*Dal punto di vista del **paesaggio**, l'area metropolitana soffre di tutte le contraddizioni tipiche di zone ad alta densità edilizia e in continua rapida trasformazione e crescita. Questo fa sì che a fronte di un ricco patrimonio culturale - sono infatti presenti nell'area metropolitana lombarda città d'arte, singoli monumenti importanti e istituzioni culturali ed espositive di grande prestigio- si assista ad un peggioramento della qualità dei luoghi dell'abitare. I processi convulsi di crescita hanno in questi anni spesso cancellato o compromesso gli originari sistemi e strutture organizzative della città e del territorio, secondo logiche e disegni di cui spesso si fa fatica a cogliere il senso e l'unitarietà. I processi conturbativi stanno in molti casi portando alla saldatura di nuclei una volta distinti secondo modelli insediativi lineari o diffusi che perseguono troppo spesso logiche funzionali avulse da quelle su cui si è storicamente costruito, caratterizzato e valorizzato il territorio. Gli sviluppi infrastrutturali tendono anch'essi a sovrapporsi al territorio, lacerandone i sistemi di relazione esistenti, ignorandone le regole costitutive e spesso senza provare a proporre di altrettanto pregnanti.*

Il contenimento della diffusività dello sviluppo urbano costituisce ormai per molte parti dell'area una delle grandi priorità anche dal punto di vista paesaggistico e ambientale, per garantire un corretto rapporto tra zone costruite ed aree non edificate, ridare spazio agli elementi strutturanti la morfologia del territorio, in primis l'idrografia superficiale, restituire qualità alle frange urbane ed evitare la perdita delle centralità urbane e delle permanenze storiche in un indifferenziato continuum edificato. Riconoscere, quali elementi fondamentali della pianificazione e progettazione locale, il "disegno" del verde agricolo e urbano, la valorizzazione della struttura storica di insediamenti e reti, la salvaguardia e in molti casi la riqualificazione dei corsi d'acqua, diviene un'operazione opportuna e necessaria per la corretta definizione dello sviluppo futuro di questi territori.

La grande trasformazione indotta dai principali interventi infrastrutturali ferroviari costituisce in tal senso un'occasione non ripetibile per ri-assegnare ordine ed identità a territori che assistono negli ultimi anni alla continua erosione, se non allo sgretolamento, delle regole insediative e delle connotazioni paesaggistiche che gli erano proprie, senza più riconoscersi spesso né nel paesaggio urbano né in quello agrario. L'attenta definizione del tracciato, la progettazione integrata del manufatto, il trattamento dei territori contermini all'infrastruttura divengono opportunità di costruzione di nuove relazioni percettive, strutturali e simboliche nonché di realizzazione di nuovi sistemi verdi. È necessario superare in generale quella scarsa attenzione alla tutela del paesaggio che porta a valorizzare il singolo bene senza considerare il contesto, oppure a realizzare opere infrastrutturali ed edilizie, anche minori, di scarsa qualità architettonica e senza attenzione per la coerenza paesaggistica, contribuendo in questo modo spesso al loro rifiuto da parte delle comunità interessate.

Tutto ciò costituisce un grave pericolo di banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali e con il pericolo che il grande patrimonio storico-culturale venga oscurato da un'immagine grigia e triste del vivere di un Sistema Metropolitano convulso che fatica a credere in un progetto collettivo che possa valorizzare quanto la storia gli ha consegnato e a proporre qualcosa di significativo e qualificato da lasciare alle future generazioni, quale felice testimonianza della cultura del territorio e del paesaggio di questa fase dello sviluppo lombardo.

Molte delle carenze sopra segnalate sono la conseguenza della difficoltà di coordinamento interistituzionale e la mancanza di una visione globale, che impedisce di intervenire tempestivamente per cogliere le opportunità che si presentano o di prendere i provvedimenti necessari, con il rischio di venire superati o distaccati dalle aree metropolitane europee con le quali il Sistema Metropolitano lombardo si confronta.

Analisi SWOT

PUNTI DI FORZA

Ambiente

- Abbondanza di risorse idriche*
- Presenza o prossimità di molti Parchi regionali e aree protette*

Territorio

- Morfologia territoriale che facilita gli insediamenti e gli scambi*
- Posizione strategica, al centro di una rete infrastrutturale importante di collegamento al resto d'Italia, all'Europa e al mondo*
- Dotazione di una rete ferroviaria locale articolata, potenzialmente in grado di rispondere ai bisogni di mobilità regionale*
- Dotazione di un sistema aeroportuale significativo*

Economia

- Presenza del polo fieristico italiano a maggiore attrattività e di un importante sistema fieristico*
- Eccellenza in alcuni campi produttivi ed innovativi (es. moda e design)*
- Presenza di molte e qualificate università e centri di ricerca*
- Presenza di forza lavoro qualificata e diversificata*
- Presenza del principale centro finanziario italiano, sede della borsa*
- Sistema ricettivo importante e presenza di fattori di attrazione turistica di rilievo (affari e cultura)*
- Forte attrattività della città di Milano dal punto di vista turistico*
- Presenza di un vivace centro di produzione culturale, editoriale, teatrale e televisiva*
- Elevata propensione all'imprenditorialità*
- Apparato produttivo diversificato, diffuso e spesso avanzato*

Paesaggio e patrimonio culturale

- Presenza di parchi di considerevoli dimensioni e di grande interesse naturalistico*
- Numerose città d'arte e prestigiose istituzioni espositive (Triennale)*
- Aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale, paesaggistico e turistico*
- Presenza di una realtà paesaggistica di valore, centri storici con una propria identità culturale, rete di navigli di interesse storico-paesaggistico*

Sociale e servizi

- Sistema scolastico complessivamente buono, anche in termini di diffusione sul territorio
- Integrazione di parte della nuova immigrazione
- Rete ospedaliera di qualità

PUNTI DI DEBOLEZZA**Ambiente**

- Elevato livello di inquinamento: atmosferico, delle acque, acustico, elettromagnetico, del suolo
- Presenza di impianti industriali a rischio di incidente rilevante

Territorio

- Elevato consumo di suolo determinato da una forte dispersione degli insediamenti
- Elevata congestione da traffico veicolare e dei mezzi pubblici nei principali poli e sulle vie di accesso ai poli principali
- Inadeguatezza delle infrastrutture per la mobilità rispetto ad una domanda sempre più crescente
- Spostamenti nelle conurbazioni e nelle aree periurbane fondati prevalentemente sul trasporto su gomma
- Scarsa considerazione nei nuovi collegamenti delle polarità di nuova formazione (es. Malpensa rispetto alla rete nazionale)
- Trasporto merci ferroviario di attraversamento che penetra nel nodo milanese
- Difficoltà di "fare rete" tra le principali polarità del Sistema Metropolitano
- Mancanza di una visione d'insieme e difficoltà di coordinamento tra enti locali per la pianificazione di area vasta e la gestione degli impianti di scala sovra comunale

Economia

- Mancanza di un polo congressuale di rilevanza internazionale
- Percezione mancata o debole della complessità e dei problemi emergenti e irrisolti che devono essere affrontati per far fronte alle sfide della competitività internazionale
- Diffusione produttiva e tessuto caratterizzato da aziende di piccole dimensioni che non facilita ricerca e innovazione
- Elevata presenza di un'agricoltura di tipo intensivo ambientalmente non sostenibile

Paesaggio e patrimonio culturale

- Bassa qualità degli insediamenti e dell'edificazione recente, dal punto di vista formale, funzionale e della vivibilità
- Scarsa attenzione alla tutela del paesaggio e tendenza alla tutela del singolo bene paesaggistico estraniandolo dal contesto
- Edificazione diffusa a bassa densità, che porta all'erosione di aree verdi, a parco, agricole o di pregio
- Scarsa qualità architettonica e inserimento paesaggistico delle opere infrastrutturali che contribuisce al loro rifiuto da parte delle comunità interessate
- Percezione di un basso livello di qualità della vita, in particolare per la qualità dell'ambiente e la frenesia del quotidiano, in un'economia avanzata in cui l'attenzione a questi aspetti diventa fondamentale

Sociale e servizi

- Difficoltà a facilitare l'integrazione di parte della nuova immigrazione
 - Presenza di sacche di marginalità e disparità sociale, in particolare in alcune zone delle grandi città
- OPPORTUNITÀ**

Ambiente

- Possibilità di ottenere buoni risultati nella riduzione delle differenti tipologie di inquinamento cui è sottoposta l'area attraverso la ricerca, in particolare sfruttando modalità innovative
- EXPO - concentrare in progetti di significativo impatto le compensazioni per la realizzazione di EXPO, attivando sinergie con progetti di Sistemi Verdi, strutturazione delle reti verdi ed ecologiche, azioni per la valorizzazione del sistema idrografico e per la riqualificazione dei sottobacini

Territorio

- Riconsiderazione del sistema di mobilità regionale e conseguente riduzione dell'uso dell'automobile, oltre all'avvio di una seria politica territoriale di potenziamento dei poli esterni al capoluogo connessa all'entrata a regime del Servizio Ferroviario Regionale;*
- Maggiore funzionalità del nodo ferroviario di Milano per il SFR e allontanamento di quote significative di traffico pesante dal nodo metropolitano centrale con risvolti positivi anche sulla qualità dell'aria attraverso la realizzazione di un sistema logistico lombardo con le relative infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne*
- Sviluppo della rete ferroviaria nazionale per il traffico merci in cooperazione con la realizzazione delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione-Lötschberg)*
- Valorizzazione della polarità urbane complementari rendendo l'assetto territoriale più sostenibile rispetto all'attuale modello insediativo*
- Possibilità di attuare la riconversione di aree dismesse di grandi dimensioni*
- Ridisegno in senso multipolare della regione metropolitana con uno sviluppo insediativo più sostenibile attraverso la realizzazione del corridoio*
- Riequilibrio territoriale e produttivo connesso al pieno funzionamento di Malpensa*
- EXPO – rafforzare le connessioni dell'Area EXPO e Nuova Fiera Rho-Pero con Milano, promuovendo una nuova centralità vitale; recuperare contesti degradati e di dismissione valorizzando le progettualità e l'azione di rinnovamento per migliorare i contesti paesaggistici e ambientali*

Economia

- Presenza di aree industriali dismesse di grandi dimensioni e di elevata accessibilità per l'insediamento di impianti produttivi e di servizio (verde compreso)*
- Possibilità di valorizzazione territoriale e produttiva connesse all'operatività della nuova fiera*
- Possibilità di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a obiettivi di innovazione, condivisione di conoscenza, di competitività, di crescita sostenibile*
- Ottimizzazione nell'utilizzo delle risorse, condivisione di servizi e intervento comune nell'affrontare i problemi del sistema, migliorandone nel complesso la competitività attraverso la cooperazione con le altre realtà che fanno parte del Sistema Metropolitano del Nord Italia*
- EXPO - sviluppare e promuove il sistema dei servizi, riorganizzare e rafforzare il sistema della ricettività nelle diverse tipologie, privilegiando la qualità dell'offerta*

Paesaggio e patrimonio culturale

- Maggiore fruizione e visibilità anche in termini turistici attraverso la creazione di una rete tra istituzioni culturali, anche al di fuori della regione*
- Miglioramento della qualità di vita attraverso la realizzazione di una rete di parchi e aree a verde pubblico*
- EXPO: garantire che l'allestimento dell'area EXPO sia occasione per promuovere la qualità progettuale dell'inserimento paesistico, in particolare per le realizzazioni permanenti; strutturare la rete del verde regionale, mettendo a sistema le risorse ambientali e paesistiche e coordinando le iniziative a partire dall'impulso delle realizzazioni EXPO; promuovere la messa a sistema del patrimonio culturale e identificare opportunità sostenibili nel lungo periodo per il recupero e la valorizzazione del patrimonio storicoculturale presente MINACCE*

Ambiente

- Ulteriore riduzione della biodiversità a causa della tendenza alla progettazione di insediamenti e infrastrutture su un territorio saturo*
- Rischio idraulico elevato in mancanza di un'attenta pianificazione territoriale e di una maggiore tutela della naturalità dei corsi d'acqua*
- Peggioramento della qualità ambientale verso limiti irreversibili a causa del mancato intervento decisionale in materia di sostenibilità*
- EXPO – aggravare la delicata situazione idraulica e di qualità paesistico/ambientale dell'area*

Territorio

- Rischio di non affrontare direttamente il problema della generazione del traffico alla radice a causa della rincorsa continua al soddisfacimento della domanda di mobilità individuale*
- Rischio di un depotenziamento del polo di Milano a causa della mancanza di un progetto complessivo per il Sistema Metropolitano*

- Congestione da traffico merci per un mancato sviluppo della rete nazionale prima dell'entrata in funzione a pieno regime delle nuove vie ferroviarie transalpine svizzere (San Gottardo, Sempione- Lötschberg)
- EXPO – incrementare la congestione delle aree in carenza del coordinamento e dell'armonizzazione delle iniziative di rafforzamento dell'accessibilità

Economia

- Rischio che le città e aree metropolitane europee in competizione con Milano attuino politiche territoriali, infrastrutturali e ambientali più efficaci di quelle lombarde e che di conseguenza l'area metropolitana perda competitività nel contesto globale
- Abbandono da parte di investitori e organizzazioni scientifiche avanzate, e incapacità di attrarre di nuovi a causa di problemi legati alla qualità della vita
- EXPO – benefici sullo sviluppo di nuove attività limitato all'evento e alle aree più prossime

Paesaggio e patrimonio culturale

- Rischio di una banalizzazione del paesaggio con perdita di importanti specificità storiche e culturali a causa della mancata attenzione al tema paesaggistico
- Riproduzione delle caratteristiche negative che hanno spinto all'allontanamento dai luoghi di intensa urbanizzazione per ricercare una migliore qualità della vita (ambientale, sociale) nelle località di destinazione
- Diffusione, anche all'estero, di una percezione distorta del vivere nel Sistema Metropolitano lombardo, un'immagine grigia che potrebbe oscurare la bellezza del grande patrimonio storicoculturale ivi presente
- EXPO – limitata attenzione al contesto paesistico/ambientale nella realizzazione degli interventi permanenti

OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO

ST1.1 Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale (ob. PTR 7,8,17)

- Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento acustico generati dalle infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario e aeroportuale) e dagli impianti industriali soprattutto in ambito urbano.
- Ridurre l'inquinamento atmosferico, con una specifica attenzione alle zone di risanamento per la qualità dell'aria, agendo in forma integrata sul sistema di mobilità e dei trasporti, sulla produzione ed utilizzo dell'energia, sulle emissioni industriali e agricole.
- Promuovere la gestione integrata dei rischi presenti sul territorio, con particolare riferimento agli impianti industriali che si concentrano nella zona del nord Milano.
- Tutelare il suolo e le acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione e bonifica dei siti contaminati anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private sostenute da programmi di marketing territoriale.

ST1.2 Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale (ob. PTR 14, 17)

- Sviluppare politiche per la conoscenza e la tutela della biodiversità vegetale e animale sostenuta dal mosaico di habitat che si origina in città.
- Sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa
- Valutare la possibilità di un sistema di incentivi che favorisca la presenza di un settore agricolo che contemperisca le esigenze di un'adeguata produttività con un basso impatto ambientale
- Promuovere l'efficienza energetica nel settore edilizio e della diffusione delle fonti energetiche rinnovabili: in particolare il geotermico a bassa entalpia, sfruttando la disponibilità di acqua di falda a bassa profondità, e il solare termico

ST1.3 Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità (ob. PTR 16, 17)

- Ripristinare gli alvei dei fiumi e realizzare politiche per la tutela dei fiumi e per la prevenzione del rischio idraulico, in particolare del nodo di Milano, anche attraverso una maggiore integrazione degli interventi con il contesto ambientale e paesaggistico.
- Ridurre l'inquinamento delle acque e riqualificare i corsi d'acqua (con particolare riferimento a Seveso, Lambro e Olona) innalzando progressivamente la qualità delle acque

ST1.4 Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia (ob. PTR 2, 13)

- Creare un efficace sistema policentrico condiviso in una visione comune, attraverso il potenziamento dei poli secondari complementari evitando il depotenziamento di Milano
- Creare un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprenda anche il polo fieristico di Rho-Pero, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara (che costituisce il collegamento con il porto di Genova)
- Realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma favorendo il perfezionamento della rete stradale e in specie realizzando le opere finalizzate al perfezionamento delle relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano, alla tangenziale est esterna e al collegamento autostradale Milano-Brescia.
- Ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR

ST1.5 Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee (ob. PTR 2, 12, 24)

- Sviluppare politiche territoriali, ambientali infrastrutturali atte a rendere competitivo il sistema urbano metropolitano lombardo con le aree metropolitane europee di eccellenza, puntando, in particolare, alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e paesaggistico, e atte altresì a migliorare la qualità della vita e a renderne manifesta la percezione.
- Valorizzare in termini di riequilibrio economico e territoriale, e di miglioramento della qualità ambientale, i territori interessati dagli interventi infrastrutturali per il collegamento con i nuovi valichi ferroviari del San Gottardo e del Sempione- Lötschberg.
- Valutare nel realizzare il Corridoio 5 non solo le opportunità economiche del trasporto, ma anche le potenzialità di riequilibrio dell'assetto insediativo regionale e di miglioramento della qualità ambientale delle aree attraversate, da governare anche attraverso l'istituzione di uno specifico Piano d'Area.

ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili (ob. PTR 2, 3, 4)

- Potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, atto a favorire le relazioni interpolo, ed estensione dei Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali, così da offrire una valida alternativa modale al trasporto individuale ed evitando che le carenze infrastrutturali, che rendono difficoltosa la mobilità di breve e medio raggio, possano indurre fenomeni di decentramento da parte delle imprese e dei residenti.
- Sviluppare le applicazioni ICT (telelavoro, e-commerce, e-government), al fine di ridurre la domanda di mobilità.
- Sviluppare sistemi di trasporto pubblico, e percorsi ciclo-pedonali, di adduzione alle stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e Suburbano.
- Rendere effettiva sul piano attuativo e temporale la realizzazione di edificazione di particolare rilevanza dimensionale e strategica con i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali ed i servizi di trasporto pubblico che ne rendano sostenibile la realizzazione

ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio (ob. PTR 3, 4, 5, 9, 14, 19, 20, 21)

- Applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati delle periferie.
- Valorizzare la rete delle polarità urbane minori preservandone i valori storico-culturali messi a rischio dalla pressione insediativa derivante dallo spostamento della popolazione dai centri maggiori a più alta densità, alla ricerca di più elevati standard abitativi.
- Recuperare e rifunzionalizzare le aree dismesse o degradate, con attenzione a previsioni d'uso che non si limitino ad aree edificate ma prendano in considerazione l'insediamento di servizi pubblici e di verde

- *Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'edificazione e dai fenomeni di dispersione insediativa, in particolare per quanto riguarda le aree agricole periurbane.*
- *Pianificare attentamente gli insediamenti della grande distribuzione, per evitare la scomparsa degli esercizi di vicinato ed evitare creazione di congestione in aree già dense.*
- *Favorire la realizzazione di strutture congressuali di rilevanza internazionale valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche e storiche del sistema urbano, unitamente a quelle dell'accessibilità trasportistiche. Realizzare opere infrastrutturali ed edilizie attente alla costruzione del paesaggio urbano complessivo.*
- *Valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura*
- *Assumere la riqualificazione e la rivitalizzazione dei sistemi ambientali come precondizione e principio ordinatore per la riqualificazione del sistema insediativo*
- *Favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atte a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione.*

ST1.8 Riorganizzare il sistema del trasporto merci (ob. PTR 2, 3)

- *Completare e mettere a regime un sistema logistico lombardo che incentivi l'intermodalità ferro/gomma con la realizzazione sia di infrastrutture logistiche esterne al polo centrale di Milano, atte a favorire l'allontanamento dal nodo del traffico merci di attraversamento, sia di infrastrutture di interscambio prossime a Milano atte a ridurre la congestione derivante dal trasporto merci su gomma.*
- *Riorganizzare i sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano (city logistic) al fine di ridurre gli impatti ambientali.*
- *Adeguare la rete ferroviaria esistente e realizzare nuove infrastrutture per il collegamento con i nuovi valichi ferroviari del Gottardo e del Sempione e per lo sgravio del nodo di Milano con infrastrutture ferroviarie di scorrimento esterne al nodo.*

ST1.9 Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza (ob. PTR 11, 23, 24)

- *Favorire la realizzazione di strutture di ricerca applicata finalizzate a realizzare economie di scala altrimenti impossibili alla realtà produttiva frammentata delle aziende, in consorzio con le eccellenze esistenti e con il sistema universitario lombardo.*
- *Promuovere iniziative di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a conseguire più elevati livelli di innovazione tecnologica, formativi, di condivisione della conoscenza, di competitività, di sviluppo.*
- *Promuovere interventi tesi alla cooperazione con le altre realtà del Sistema Metropolitano del Nord Italia finalizzati ad ottimizzare l'utilizzo delle risorse e a condividere attrezzature territoriali e servizi, a migliorare la competitività complessiva e ad affrontare i problemi del più vasto sistema insediativo.*

ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio (ob. PTR 5, 12, 18, 19, 20)

- *Valorizzare gli elementi paesaggistici costituiti dal sistema delle bellezze artistiche, architettoniche e paesaggistiche diffuse nell'area, costituite da elementi storici diffusi (ville con parco, santuari e chiese, sistemi fortificati testimonianze di archeologia industriale) e da presenze riconoscibili del paesaggio agrario (cascine, tessitura della rete irrigua, filari, molini, navigli) al fine di percepirne la natura di sistema atto a contribuire al miglioramento della qualità ambientale complessiva, a produrre una maggiore attrazione per il turismo e a favorire l'insediamento di attività di eccellenza.*
- *Aumentare la competitività dell'area, migliorando in primo luogo l'immagine che l'area metropolitana offre di sé all'esterno e sfruttando l'azione catalizzatrice di Milano*
- *Valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa*

ST1.11 EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio (ob. PTR 2,9,10,11,12,14,19,20,21)

- *Garantire la governance di tutti i processi di allestimento del sito e delle opere connesse*
- *Promuovere la qualità progettuale e l'inserimento paesistico con particolare attenzione alle strutture permanenti*

- *Progettare la Rete Verde Regionale per un ambito allargato, coordinando le iniziative connesse all'allestimento del sito e le opere di compensazione e mitigazione ambientale, con la valorizzazione del sistema agricolo-forestale e delle acque, la riqualificazione paesistico/ambientale dei bacini di riferimento, il potenziamento della Rete Ecologica e la realizzazione di Sistemi Verdi*
- *Incrementare la ricettività turistica, attraverso la realizzazione di strutture a basso impatto, il riuso e il recupero di insediamenti dimessi sia nei contesti urbani sia in ambiti agricoli, con attenzione a promuovere la mobilità dolce e con l'uso del mezzo pubblico*

Uso del suolo

- *Limitare l'ulteriore espansione urbana*
- *Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio*
- *Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale*
- *Evitare la dispersione urbana*
- *Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture*
- *Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile*
- *Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico*

In merito all'Integrazione del P.T.R ai sensi della L.R. n. 31 del 2014 approvata da Regione Lombardia, vengono riconosciuti gli **Ambiti territoriali Omogenei (ATO)** quali articolazioni espressione di ambiti relazionali, caratteri socio-economici, geografici, storici e culturali omogenei, adeguati a consentire l'attuazione dei contenuti della legge sopraccitata e più in generale, lo sviluppo di politiche e l'attuazione di progetti capaci di integrare i temi attinenti al paesaggio, all'ambiente, alle infrastrutture e agli insediamenti.

La finalità principale degli Ato è quella di identificare una scala territoriale intermedia tra Province/CM e Comuni, affinché la politica di riduzione del consumo di suolo possa essere attuata in una logica di territorializzazione dei criteri, degli indirizzi e delle linee tecniche del PTR.

In sede di adeguamento dei PTCP e del PTM, le Province e la Città metropolitana possono, sentiti i Comuni, eventualmente rettificare gli Ato.

Il Comune di **Arosio** è inserito all'interno **dell'ATO del COMASCO E CANTURINO**, appartenente alla Provincia di Como; mentre il comune di **Giussano** è inserito all'interno **dell'ATO del BRIANZA E BRIANZA ORIENTALE**, appartenente alla Provincia di Monza e Brianza.

Si riporta di seguito gli stralci di testo inerenti gli ATO di appartenenza, così come riportati nell'integrazione al P.T.R.

COMASCO E CANTURINO

L'indice di urbanizzazione dell'ambito (38,8%) è sensibilmente superiore all'indice provinciale (17,6%). Esso descrive solo parzialmente i caratteri di forte urbanizzazione dell'ambito, in quanto sono presenti forti elementi di variabilità dei caratteri insediativi.

I livelli più intensi di consumo di suolo si registrano nella conurbazione di Como e lungo le sue radiali storiche (diretrici SS Comasina, SS Briantea verso Varese, SP Garibaldina, SP Canturina, SS dei laghi di Pusiano), nell'addensamento urbano di Cantù e lungo la direttrice della SP 41 Valassina, verso il confine est. Qui si registrano indici di urbanizzazione più elevati. L'intensità del consumo di suolo è ulteriormente evidenziata dall'indice del suolo utile netto, che presenta valori critici per tutta l'area di Como e della sua cintura (tavola 05.D1).

Il valore del suolo (tavola 05.D3), mediamente, non è elevato e assume uno specifico significato in rapporto alla sua rarità e al ruolo che svolge nella regolazione dei sistemi urbani e per la connessione degli elementi del sistema ambientale. In alcuni casi il suolo libero assume connotati prevalentemente periurbani.

Le previsioni di consumo di suolo dei PGT sono perlopiù limitate a episodi di cucitura e completamento dei margini urbani (tavola 04.C2). Nella fascia intermedia dell'Ato, verso Milano, le previsioni assumono, in alcuni casi, dimensioni maggiori, determinando l'occlusione delle residue direttrici di connessione ambientale presenti. Tra le altre emerge la previsione di servizi sportivi e culturali sovracomunali contenuta nel PTCP e recepita dai PGT (nei Comuni di Villaguardia e Luisago).

Nell'area metropolitana di Como, lungo le direttrici della A9 e verso Varese, sono presenti significative potenzialità di recupero e rigenerazione urbana, rilevabili anche a scala Regionale (tavola 04.C3). Qui, dove i conflitti potenziali tra sistema insediativo e valori ambientali sono più alti, il livello di tutela ambientale delle aree libere della pianura è affidato ad alcuni PLIS e ai parchi regionali presenti lungo i confini esterni dell'Ato. Le pressioni e le aspettative di trasformazione delle aree potrebbero ulteriormente accentuarsi per effetto dei nuovi gradi di accessibilità connessi al completamento del tracciato Varese-Como-Lecco e del tracciato della Pedemontana, che di recente ha già connesso l'area all'aeroporto di Malpensa.

Il rischio di una maggiore tendenza urbanizzativa e di un ulteriore consumo di suolo è quindi più forte.

In questa condizione deve essere consistente anche la capacità di rispondere ai fabbisogni attraverso specifiche politiche di rigenerazione, rendendo la diminuzione di consumo di suolo effettiva e di portata significativa.

Le politiche di rigenerazione saranno attivabili anche con l'ausilio degli strumenti delineati dal PTR per gli areali di rilevanza sovralocale di interesse strategico (areale n° 4 – tavola 05.D4), da dettagliare e sviluppare anche attraverso processi di co-pianificazione (Regione-Provincia-Comuni).

Nelle porzioni più dense, le previsioni di trasformazione, laddove necessarie per l'impossibilità di soddisfare i fabbisogni con il recupero del tessuto urbano, devono optare per consumi di suolo rapportati al solo soddisfacimento di fabbisogni di breve periodo (indicativamente un ciclo di vigenza del DdP).

Gli elementi di potenziale rigenerazione dell'area già interessati da protocolli o accordi istituzionali (tavola 04.C3) partecipano, comunque, alla definizione del quadro di riferimento per la rigenerazione urbana di scala metropolitana.

La rigenerazione, utile a soddisfare la domanda di base (prevalentemente residenziale), potrebbe anche favorire l'insediamento di funzioni di rango superiore, sfruttando i maggiori gradi di accessibilità indotti dalle previsioni della programmazione strategica regionale (tavola 02.A7: completamento della Pedemontana Lombarda, da Lentate sul Seveso a Dalmine, realizzazione del collegamento Varese-Como-Lecco, potenziamento della linea ferroviaria Chiasso-Como-Seregno-Monza-Milano) e il ruolo di Como, polo di interesse regionale direttamente connesso alla Svizzera.

Anche la riduzione del consumo di suolo deve essere declinata rispetto alle gerarchie territoriali dell'Ato, al ruolo di Como e della sua area metropolitana, con applicazione dei criteri generali dettati dal PTR per gli obiettivi di progetto territoriale degli Ato (presenza o necessità di insediamento di servizi e attività strategiche di rilevanza sovralocale, ruolo assunto dai Comuni all'interno del sistema economico e produttivo, ecc.) estesa anche agli altri centri di gravitazione presenti (Cantù, Fino Mornasco e Lomazzo a est dell'A9, Appiano Gentile, Olgiate Comasco e Lurate Caccivio a ovest dell'A9).

Le aree libere periurbane devono partecipare alla strutturazione della rete di connessione tra gli elementi di valore ambientale (Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate, Parco della Valle del Lambro, Parco Spina Verde, SIC e ZPS), attenuando i conflitti esistenti o insorgenti tra sistema della protezione e sistema insediativo (tavola 05.D2).

Negli altri settori territoriali, tra le direttrici a più forte conurbazione e nelle porzioni meridionale e occidentale dell'Ato, l'indice di suolo utile netto presenta valori superiori, che restituiscono una condizione generale di minor consumo di suolo (tavola 05.D1). In queste porzioni è comunque diffuso l'insediamento di importanti attività produttive (manifatturiere e commerciali). Qui le potenzialità di rigenerazione rilevabili alla scala regionale non sono elevate. Nella fascia meridionale, verso il confine con la Città Metropolitana, dove le tutele ambientali sono meno intense e la disponibilità di aree libere più abbondante, il consumo di suolo previsto dai PGT assume dimensioni significative (tavole 04.C1 e 04.C2).

Le pressioni e le aspettative di trasformazione della fascia meridionale potrebbero ulteriormente accentuarsi per effetto dei nuovi gradi di accessibilità connessi alla realizzazione alla recente apertura della Pedemontana nel tratto Busto Arsizio – Lentate S.S. e al successivo completamento fino a Dalmine.

Il rischio di una maggiore tendenza urbanizzativa e di un ulteriore consumo di suolo è quindi più forte.

La riduzione del consumo di suolo deve, pertanto, essere finalizzata al consolidamento e alla tutela delle aree libere e le previsioni di trasformazione devono, prioritariamente, essere orientate alla rigenerazione. Solo a fronte dell'impossibilità di attivare azioni di recupero e rigenerazione urbana, i consumi di suolo utili devono soddisfare unicamente i fabbisogni di breve periodo.

Nelle altre porzioni periferiche e nella fascia ovest le previsioni di trasformazione sono, invece, meno intense e perlopiù mirate alla cucitura del tessuto urbano di margine. Laddove non si possano attivare azioni di recupero e rigenerazione urbana, potranno, quindi, essere soddisfatti fabbisogni relativi ad archi temporali leggermente superiori.

La porzione dell'ATO attestata sulla direttrice della A9 è ricompresa nella zona critica di qualità dell'aria di cui alla DGR IX/2605 del 30/11/2011, corrispondente alle propaggini settentrionali dell'agglomerato di Milano e ai relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A. In tale porzione la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Inoltre, l'eventuale Consumo di suolo previsto e/o riconfermato dovrà privilegiare i suoli direttamente connessi a reti infrastrutturali di trasporto pubblico o ai nodi di interscambio e definire meccanismi compensativi e/o di mitigazione che concorrano ad elevare il valore ecologico del tessuto urbano e delle reti ecologiche locali. Gli interventi di rigenerazione o riqualificazione del tessuto urbano dovranno partecipare in modo più incisivo che altrove alla strutturazione di reti ecologiche urbane, anche attraverso la restituzione di aree libere significative al sistema ecologico locale. Anche nel resto dell'ATO, ricompreso nella zona A (pianura ad elevata urbanizzazione) di qualità dell'aria, la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Laddove imprescindibile, il nuovo consumo di suolo dovrà privilegiare localizzazioni limitrofe al sistema locale dei servizi, alle reti di mobilità (preferibilmente di trasporto pubblico) e ai nodi di interscambio, prevedendo meccanismi compensativi e/o di mitigazione del sistema ambientale.

BRIANZA E BRIANZA ORIENTALE

L'ambito della Brianza e della Brianza Orientale è di carattere interprovinciale e una parte insiste sul territorio della Provincia di Lecco.

L'indice di urbanizzazione provinciale, del 52,7%, è secondo, in tutta la Regione, solo a quello dell'Ambito di Milano della Cintura Metropolitana, di cui costituisce la naturale prosecuzione verso nord.

Il livello di criticità indotto dall'elevata urbanizzazione è ulteriormente aggravato dalla sua collocazione nella porzione più densa del sistema metropolitano lombardo. In quest'ambito, pertanto, deve trovare applicazione il criterio generale del PTR, di correlazione diretta tra alto indice di urbanizzazione, scarsità di suolo utile netto e incisività della politica di riduzione del consumo di suolo.

L'indice di urbanizzazione dei Comuni (tavola 05.D1) evidenzia una diversa distribuzione, sul territorio, dei livelli di criticità.

Nella parte centrale dell'ambito sono presenti livelli di consumo di suolo particolarmente elevati, soprattutto lungo le direttrici storiche della SS36 (Milano-Monza-Lecco), della SP6 (Monza-Carate) e verso Arcore-Vimercate.

Il valore agricolo del suolo (tavola 05.D3), variabile da alto a medio, assume uno specifico significato in rapporto alla rarità dei suoli liberi e al ruolo che svolgono nella regolazione dei sistemi urbani o per la connessione dei residui elementi del sistema ambientale.

In questa porzione, sono presenti le previsioni di consumo di suolo più estese e consistenti dell'Ato (tavole 04.C1 e 04.C2), che occludono alcuni dei varchi di connessione ambientale ancora presenti.

Nell'area, però, sono presenti alte potenzialità di rigenerazione, rilevabili alla scala Regionale, con quote significative di aree da recuperare non ancora assunte, dai PGT, quali opportunità di riqualificazione urbana (tavola 04.C3).

In questa condizione, quindi, deve essere più consistente che altrove la capacità di rispondere ai fabbisogni, pregressi o insorgenti, attraverso specifiche previsioni e politiche di rigenerazione, rendendo la diminuzione di consumo di suolo effettiva e di portata significativa.

Politiche di rigenerazione attivabili anche con l'ausilio degli strumenti delineati dal PTR per gli areali di rilevanza sovralocale di interesse strategico (areale n° 3 – tavola 05.D4), da dettagliare e sviluppare anche attraverso processi di co-pianificazione (Regione-Provincia-Comuni).

Sebbene alcuni degli elementi di potenziale rigenerazione dell'area siano già stati oggetto di protocolli o accordi istituzionali (tavola 04.C3), essi partecipano, comunque, alla definizione del quadro di riferimento per la rigenerazione urbana di scala metropolitana.

La rigenerazione, utile a soddisfare la domanda di base (prevalentemente residenziale), potrebbe anche favorire l'insediamento di funzioni di rango superiore, sfruttando i maggiori gradi di accessibilità indotti dalle previsioni della programmazione strategica regionale (tavola 02.A7: completamento della Pedemontana Lombarda, da Lomazzo a Dalmine, terza corsia della Milano Meda, adeguamento della linea ferrovia ia Chiasso-Seregno-Monza-Milano, metro-tramvia Seregno Milano e prolungamento della metro-tramvia Limbiate Milano).

Le riduzioni del consumo di suolo e le azioni di rigenerazione dovrebbero essere declinate, anche, rispetto alle gerarchie territoriali dell'ambito.

Monza ricopre il ruolo di centro di gravitazione di maggior rilievo (tavola 02.A8), accanto ad altri centri, diffusi ma di rango inferiore (Meda, Carate Brianza, Lissone, Desio, Seveso, ecc.), di erogazione di servizi o sede di notevoli insediamenti produttivi, terziario-commerciali o manifatturieri (tavola 02.A6).

Rispetto a tali condizioni potranno trovare applicazione i criteri generali dettati dal PTR rispetto alle specificità territoriali e alle necessità di assetto territoriale (insediamento di servizi o attività strategiche e di rilevanza sovralocale).

La riduzione del consumo di suolo, in applicazione della soglia di riduzione, deve essere finalizzata alla strutturazione della rete di connessione ambientale per il collegamento tra gli elementi di valore ambientale presenti (Parco Regionale delle Groane, Parco Regionale della valle del Lambro, Parco regionale dell'Adda Nord, SIC e ZPS, PLIS Agricolo La Valletta, PLIS della Brianza Centrale nel Comune di Seregno, PLIS dei Colli Briantei, PLIS della Cavallera, PLIS della Brughiera Briantea, Parco del Molgora, Parco del Rio Vallone, classificazione delle aree agricole strategiche del PTCP), attenuando i conflitti esistenti o insorgenti tra sistema ambientale e sistema insediativo (tavola 05.D2).

Le porzioni ad est e ad ovest dell'ambito sono caratterizzate da indici di urbanizzazione comunale inferiori (tavola 05.D1) a quelli della Brianza centrale e sono, quindi, connotate da un consumo di suolo minore.

In queste porzioni, però, si registrano condizioni diverse tra est e ovest. La porzione ad ovest, di piccola estensione, è connotata da una qualità dei suoli variabile (da alta a bassa – tavola 05.D3) e da un sistema delle tutele ambientali che investe una grossa percentuale di aree libere (Parco Regionale delle Groane – tavola 05.D2).

Probabilmente per effetto anche delle tutele indotte dal Parco Regionale e dalla sua posizione decentrata rispetto alle direttrici di primo sviluppo della Brianza, le previsioni di trasformazione sono, qui, meno intense che nel resto dell'ambito.

L'apporto della politica della rigenerazione al soddisfacimento dei fabbisogni insediativi, sembra, di scarsa entità, o comunque con un'incidenza non rilevabile alla scala regionale (tavole 04.C3 e 05.D4).

Le previsioni di trasformazione (tavole 04.C1 e 04.C2) non sembrano occludere i varchi di connessione ambientale residui e assumono, perlopiù, il carattere di completamento dei margini urbani.

Tuttavia, anche questo territorio appartiene alla porzione più densa dell'area metropolitana lombarda, dove i suoli liberi periurbani (rurali e non) assumono uno specifico ruolo per la definizione delle politiche di consumo di suolo.

La diminuzione di consumo di suolo deve essere incisiva. Sembra però possibile, stante l'assenza di significative alternative di rigenerazione, che il soddisfacimento di fabbisogni di breve periodo (indicativamente un ciclo di vigenza del DdP) possa anche riguardare quote di aree libere.

A est sono presenti due porzioni, tra loro diverse, che presentano livelli di consumo di suolo inferiori alla media dell'ambito (tavola 05.D1).

Nella zona del Vimeratese, l'estensione delle aree agricole assume un buon grado di strutturazione e compattezza, con una qualità dei suoli omogeneamente alta (tavola 05.D3).

Tuttavia, pur in presenza di possibilità rigenerative rilevabili anche alla scala regionale (tavola 04.C3), l'entità delle trasformazioni ammesse dai PGT, su suolo libero, assume un rilievo dimensionale significativo (tavole 04.C1 e 04.C2). In alcuni casi, inoltre, le previsioni di trasformazione sembrano consolidare le tendenze conurbative già in atto.

In quest'area della Brianza è meno forte il livello di tutela ambientale delle aree libere, affidata prevalentemente ad alcuni PLIS e alla presenza, sul confine est, del Parco Regionale dell'Adda Nord (tavola 05.D2). Il rischio di una maggiore tendenza urbanizzativa, indotta dalla maggiore presenza di aree libere, è quindi più forte.

Le pressioni e le aspettative di trasformazione delle aree potrebbero ulteriormente accentuarsi per effetto dei nuovi gradi di accessibilità connessi al completamento della Pedemontana, che attraverserà trasversalmente questo territorio connettendoli direttamente ai sistemi metropolitani di Bergamo e Brescia (ad est) e all'aeroporto di Malpensa ad ovest.

La riduzione del consumo di suolo deve, pertanto, essere finalizzata al consolidamento delle aree agricole, applicando i parametri di giudizio e i criteri individuati dal PTR per i sistemi rurali periurbani.

Le previsioni di trasformazione devono, prioritariamente, essere orientate alla rigenerazione e, solo a fronte dell'impossibilità di intervento, optare per consumi di suolo utili al soddisfacimento di fabbisogni di breve periodo (indicativamente un ciclo di vigenza del DdP).

La presenza di alcuni poli di scala provinciale (Vimercate e Agrate Brianza) potrebbe determinare la necessità di individuare delle eccezioni nell'applicazione della soglia di riduzione del consumo di suolo, laddove la rigenerazione urbana non riesca a rispondere alla necessità di erogazione di servizi di scala sovralocale o all'insediamento di attività strategiche di supporto al sistema economico locale.

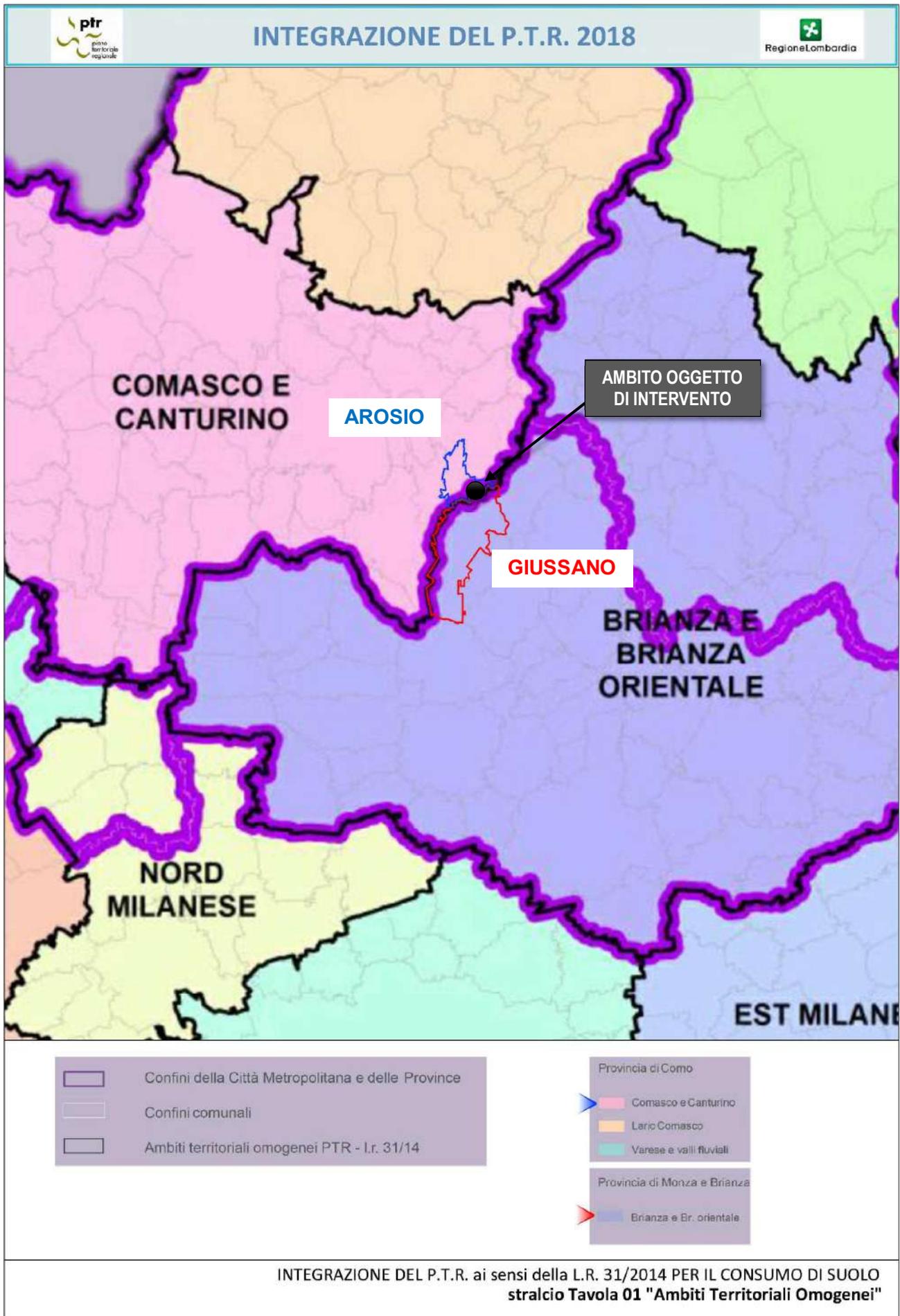
Infine, la zona al confine con la Brianza Lecchese (a nord di Carate Brianza).

Qui sono presenti suoli agricoli di qualità variabile, con alternanza di classi da alta e a media (tavola 05.D3). Il sistema insediativo appare, però, più diffuso e sfrangiato all'interno del tessuto rurale (tavola 02.A4), con sensibile frammentazione delle aree libere.

Le previsioni di trasformazione programmate nell'area, generalmente di completamento dei bordi urbani, hanno dimensioni variabili e, in alcuni casi, di elevata estensione (tavole 04.C1 e 04.C2), pur in presenza di potenzialità di rigenerazione significative (tavola 05.D4). Il sistema delle tutele ambientali (Parco Regionale della Valle del Lambro - tavola 05.D2) garantisce, più che nel Vimeratese, il contenimento del consumo di suolo. Anche in questo caso, però, la riduzione del consumo di suolo deve essere incisiva, privilegiando le previsioni di rigenerazione urbana. Ricorre il principio, espresso per il Vimeratese, di soddisfare su aree libere unicamente fabbisogni di breve periodo e solo laddove sia dimostrata l'impossibilità di rispondervi attraverso la rigenerazione.

La riduzione del consumo di suolo, comunque, deve essere significativa laddove le aree di trasformazione appaiono più rilevanti o dove tendano ad occludere le residue direttrici di connessione ambientale. La presenza di alcuni poli di scala provinciale (Carate Brianza- tavola 02.A8) potrebbe determinare la necessità di individuare delle eccezioni nell'applicazione della soglia di riduzione del consumo di suolo, laddove la rigenerazione urbana non riesca a rispondere alla necessità di erogazione di servizi di scala sovralocale o all'insediamento di attività strategiche di supporto al sistema economico locale.

La maggior parte dell'ATO è ricompresa nella zona critica di qualità dell'aria di cui alla DGR IX / 2605 del 30/11/2011, corrispondente alle propaggini settentrionali dell'agglomerato di Milano e ai relativi Comuni di cintura appartenenti alla zona A. In tale porzione la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Inoltre, l'eventuale consumo di suolo previsto e/o riconfermato dovrà privilegiare i suoli direttamente connessi a reti infrastrutturali di trasporto pubblico o ai nodi di interscambio e definire meccanismi compensativi e/o di mitigazione che concorrano ad elevare il valore ecologico del tessuto urbano e delle reti ecologiche locali. Gli interventi di rigenerazione o riqualificazione del tessuto urbano dovranno partecipare in modo più incisivo che altrove alla strutturazione di reti ecologiche urbane, anche attraverso la restituzione di aree libere significative al sistema ecologico locale. Anche nel resto dell'ATO, ricompreso nella zona A (pianura ad elevata urbanizzazione) di qualità dell'aria, la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica. Laddove imprescindibile, il nuovo consumo di suolo dovrà privilegiare localizzazioni limitrofe al sistema locale dei servizi, alle reti di mobilità (preferibilmente di trasporto pubblico) e ai nodi di interscambio, prevedendo meccanismi compensativi e/o di mitigazione del sistema ambientale.



Secondo l'Abaco suddiviso per comuni del P.T.R. il comune di **Arosio** è identificato come :

FASCIA: Collinare,

UNITA' TIPOLOGICA DI PAESAGGIO: paesaggi degli anfiteatri e delle colline moreniche

Si riporta di seguito lo stralcio di testo inerente l'Unità tipologica di Paesaggio di appartenenza del comune di **Arosio** rispetto al P.P.R.

FASCIA COLLINARE

Le colline che si elevano subito sopra l'alta pianura e le ondulazioni moreniche costituiscono un importante benché ristretto ambito del paesaggio lombardo. Esse hanno anzitutto un elevato grado di visibilità, in quanto sono i primi scenari che appaiono a chi percorra le importanti direttrici, stradali o ferroviarie, pedemontane. Formate da rocce carbonatiche, rappresentano morfologicamente il primo gradino della sezione montagnosa della Lombardia. I loro ammantamenti boschivi sono esigui (ma oggi c'è dappertutto una ripresa del bosco); sono invece occupate, soprattutto nelle pendici esposte a sud, da campi terrazzati, dove si coltiva il vigneto.

Sono dominate dalla piccola proprietà e dalla proprietà cittadina organizzata in poderi un tempo condotti a mezzadria. A ciò si collegano le case sparse e i borghi situati ai loro piedi.

Specie in vicinanza delle città di Bergamo e Brescia il paesaggio collinare appare tutto segnato dal gusto urbano, con orti, giardini, ville della borghesia che si è annessa ai territori collinari a partire dalla fine del secolo scorso. Un altro assalto hanno subito negli ultimi decenni, sebbene esso sia stato relativamente ben contenuto, almeno nella collina di Bergamo e Brescia.

L'industria si è inserita anche qui, occupando ogni spazio possibile, intorno ai centri abitati, trascinando con sé tutti gli elementi che caratterizzano il paesaggio metropolitano.

Gravi danni ha inferito al paesaggio l'attività estrattiva, che sfrutta le formazioni calcaree di questi primi rialzi prealpini sia per l'industria del cemento sia per quella del marmo: grandi cave si aprono sia nelle colline bergamasche sia soprattutto in quelle bresciane, dove ci sono i materiali migliori: esse sono visibili a grande distanza e appaiono come ferite non facili da rimarginare in tempi brevi.

VI. Paesaggi delle colline e degli anfiteatri morenici

Nel contesto del paesaggio collinare la morfologia morenica, ultima scoria dei movimenti glaciali quaternari, assume una precisa individualità di forma e struttura. Sono segni di livello macroterritoriale che occupano con larghe arcature concentriche i bacini inferiori dei principali laghi nel Varesotto, nel Comasco, nella Franciacorta e nella parte orientale della provincia di Brescia. L'originalità di questo ambito, che si distingue da quello delle colline pedemontane di formazione terziaria, attiene dunque sia alla conformazione planimetrica e altitudinale con elevazioni costanti e non eccessive, sia alla costituzione dei suoli (in genere ghiaiosi) e alla vegetazione naturale e di uso antropico. Caratteristica è anche la presenza di piccoli (Montorfano, Sartirana) o medi laghi (Varese, Annone ...) rimasti chiusi fra gli sbarramenti morenici, di torbiere e altre superfici palustri. Il paesaggio attuale delle colline moreniche è il risultato di un'opera di intervento umano tenace che ha modellato un territorio reso caotico dalle eredità glaciali, povero di drenaggi e formato da terreni sterili.

Il palinsesto territoriale su cui poggia questa unità possiede un suo intrinseco pregio ambientale pur conoscendo in passato altrettante, seppur meno dirompenti, fasi di sfruttamento antropico. Anzi è proprio il connubio fra le modificazioni di antica data e lo scenario naturale a offrirle i massimi valori estetici. Basta riferirsi ad alcuni dei molti estimatori che nel Settecento gustarono qui le delizie della villeggiatura per ricavare l'idea di un contesto già fortemente permeato dalla presenza dell'uomo: ville o „palagi camperecci“, impreziositi di „horti, giardini et altre delitie insigni“, ma anche modesti e contenuti nuclei di sorprendente coerenza architettonica, di felice inserimento urbanistico; e poi un mosaico di appezzamenti coltivati, terrazzati e tutti alacramente condotti, nei quali allignavano specie delle più diverse: vigneti, castagni e noccioli, frumento e granturco; ma soprattutto gelsi, dai quali dipese a lungo l'economia della famiglia contadina, produttrice di bozzoli e fornitrice di larga manodopera per filande e filatoi.

L'eredità di questo disegno non va dispersa. Il paesaggio raggiunge qui, grazie anche alla plasticità dei rilievi, livelli di grande suggestione estetica. Un'equilibrata composizione degli spazi agrari ha fatto perdurare aree coltivate nelle depressioni più ricche di suoli fertili e aree boscate sulle groppe e sui declivi. In taluni casi alla coltivazione, tramite l'interposizione di balze e terrazzi si sono guadagnate anche pendici molto acclivi. Infine l'alberatura ornamentale ha assunto un significato di identificazione topologica come rivelano, ad esempio nel paesaggio dell'anfiteatro morenico gardesano, gli „isolini“ di cipressi o le folte „enclosures“ dei parchi e dei giardini storici. Gli insediamenti colonici non si presentano nelle forme auliche e estensive della pianura. L'appoderamento è frazionato così come frazionata risulta la composizione del paesaggio agrario. I fabbricati si raccolgono attorno a modeste corti cintate o, nei casi più rappresentativi, formano nuclei di piccola dimensione ma di forte connotazione ambientale.

L'organizzazione plurima di queste corti, delle cinte perimetrali dai portali ronati, la dominanza dell'edificio padronale, l'enfasi degli spazi collettivi creano un'articolazione di visuali, prospetti, fondali di notevole pregio (valga il caso esemplare di Castellaro Lagusello).

Un "organizzazione territoriale non priva di forza e significato, nel contempo attenta al dialogo con la natura, i cui segni residui vanno recuperati e reinseriti come capisaldi di riferimento paesaggistico. La vicinanza di questa unità tipologica alle aree conurbate della fascia pedemontana lombarda ne ha fatto un ricetta preferenziale di residenze e industrie ad alto consumo di suolo. Ciò ha finito per degradarne gli aspetti più originali e qualificanti. Gli stessi imponenti flussi di traffico commerciale che si impernano su tracciati stradali pensati per comunicazioni locali (il caso, davvero critico, dell'area brianzola) generano una situazione di congestione e inquinamento cui occorre porre urgente rimedio.

Indirizzi di tutela (paesaggi delle colline e degli anfiteatri morenici).

I paesaggi delle colline e degli anfiteatri morenici hanno un valore eccezionale sia dal punto di vista della storia naturale, sia da quello della costruzione del paesaggio umano. Sono paesaggi che offrono richiami quasi mediterranei benché impostati su forme del suolo prodotte dal glacialismo. Ogni intervento che può modificare la forma delle colline (crinali dei cordoni morenici, ripiani, trincee, depressioni intermoreniche lacustri o palustri ...) va perciò escluso o sottoposto a rigorose verifiche di ammissibilità. Deve anche essere contemplato il ripristino di situazioni ambientali deturpate da cave e manomissioni in genere. Vanno salvaguardati i lembi boschivi sui versanti e sulle scarpate collinari, i prati aridi di crinale, i luoghi umidi, i siti faunistici, la presenza, spesso caratteristica, di alberi, di gruppi di alberi di forte connotato ornamentale (cipresso, ulivo).

Questi elementi introducono alla tutela del paesaggio agrario, presente spesso con la viticoltura praticata sui terreni a terrazzo o su ripiani artificiali; contesti che vanno rispettati insieme con il sistema insediativo tradizionale, rappresentato da corti e case contadine costruite generalmente con ciottoli o pietra locale, da ville signorili con parchi e giardini.

L'insediamento e la trama storica centrata talora sui castelli, su chiese romaniche (pievi), su ricetti conventuali aggreganti gli antichi borghi, vanno salvaguardati nei loro contenuti e nelle loro emergenze visive. Una particolare attenzione va posta agli interventi che possano alterare gli scenari collinari resi famosi da eventi storici (battaglie risorgimentali nell'anfiteatro morenico del Garda) e dalla loro significatività rispetto all'immagine colta e popolare.

I laghi morenici.

I piccoli bacini lacustri che stanno al piede dei cordoni pedemontani, all'interno degli invasi morenici, svelano con la loro presenza pregnanti pagine di storia geologica della regione. Vanno integralmente salvaguardati con ampie fasce di rispetto escluse dall'edificazione o da forme incongrue di valorizzazione turistica anche stagionale, massime laddove la naturalità si manifesta ancora in forme dominanti, o dove la tradizione iconografica e letteraria ha contribuito ad elevarli a segni culturali dell'immagine regionale (vedi Eupilio con Pusiano e Bosisio Parini), o dove ancora si sono accertate presenze archeologiche di antichissima data (lago di Varese).

Il paesaggio agrario.

La struttura del paesaggio agrario collinare è fra le più delicate e corruttibili. Ha sotteso, nei secoli, sedimentazioni continue, sistemazioni accurate ma laboriose che resero fertili balze e pendii prima incolti. Oggi ne ereditiamo i segni: le lunghe schiere di terrazzi che risalgono e aggirano i colli, rette da muri o sistemati a ciglioni. L'insediamento colonico non si presenta quasi mai nelle forme auliche ed estensive della pianura ma, collocato a mezzo delle pendici o nei bassopiani, raccoglie attorno alla modesta corte cintata o meno, il corpo delle abitazioni e i rustici. A frazionare, come infinite tessere di mosaico, e a rendere più ricco questo paesaggio è la compresenza di piccoli lembi di boscaglia, sulle scarpate più acclivi, sulle cime delle colline, lungo i corsi d'acqua, oppure i parchi e i giardini storici. La tendenza a occupare, con fenomeni urbanizzativi sempre più accentuati, i residui spazi agricoli, specie quelli di bassopiano, comporterà la probabile dissoluzione di questa importante componente dell'ambiente di collina.

Sulle balze e i pendii si nota la tendenza a un "edificazione sparsa, spesso ricavata sui fondi dagli stessi proprietari agricoli, nelle forme del villino, molto lontano dai caratteri dell'edilizia rurale.

Occorre frenare siffatti processi involutivi, controllando e indirizzando le scelte di espansione per grandi (aree industriali e commerciali) e piccole (zone residenziali a bassa densità) destinazioni.

Occorre stabilire nuove regole, o forse semplicemente riprendere quelle del passato, nella progettazione edilizia per la residenza nelle aree rurali, con il pregio della tradizione e il confort abitativo moderno. Eguale cura va riposta nella realizzazione di impianti e equipaggiamenti tecnologici, sempre più necessari ma, in molti casi, ingombranti perché bisognosi di ampie fasce di rispetto intaccando così porzioni sempre più ampie di territori agricoli integri.

Gli insediamenti.

Più che dalle dimore isolate, il paesaggio collinare è contraddistinto dall'aggregazione in nuclei, anche modestissimi, ma densamente distribuiti. Alcuni di questi, specie nella Brianza, conservano rilevanti caratteri ambientali, disponendosi, il più delle volte, attorno a uno o più edifici storici: castelli, torri, ville, monasteri, pievi ecc.; e talvolta con la lungimiranza di un disegno urbanistico spontaneo. L'organizzazione plurima delle corti a portico e loggiato, delle cinte perimetrali dai portali ornati, la dominanza dell'edificio ordinatore, l'enfatizzazione degli spazi collettivi (la piazza della Chiesa o quella del Mercato, il lavatoio, i ritrovi sociali) determinano un "articolazione di visuali, di prospetti, di fondali edilizi di notevole pregio.

Interventi edilizi di restauro e manutenzione in tali contesti devono ispirarsi al più rigoroso rispetto della tradizione e delle tipologie locali. A criteri di adeguato inserimento devono invece ispirarsi tutti gli interventi di adeguamento tecnologico (reti) e, in genere, tutte le opere di pubblica utilità: dall'illuminazione pubblica, all'arredo degli spazi pubblici, alle pavimentazioni stradali, all'aspetto degli edifici collettivi.

Le ville, i giardini, le architetture isolate.

Le morbide groppe collinari della Lombardia sono state per molto tempo favorito ricetta della nobiltà e della borghesia lombarda a cui la tradizione letteraria e iconografica ha spesso fatto riferimento sia in termini di incondizionata ammirazione (Foscolo, Stendhal), sia in senso spietatamente ironico (Parini, Gadda). Di fatto, specie fra „700 e „800, al già combinato paesaggio delle colline brianzee e di parte di quelle bergamasche e bresciane si aggiunsero due ulteriori segni distintivi: la villa e il suo parco. In quei due secoli sia luna che l'altro percorrono tutte le possibili varianti stilistiche compilando un regesto artistico che forse ha eguali solo nel Veneto e nella Toscana. È un patrimonio che riguarda l'architettura, le arti decorative, l'arte dei giardini, ma anche l'urbanistica e lo studio del paesaggio qualora si annotino le valenze di sistema territoriale nelle ville e nella loro distribuzione sia a livello di ambito vasto (la Brianza, la Franciacorta ecc.), sia nell'analisi di piccoli contesti (Inverigo, Monticello Brianza, Arcore, Gussago ecc.). La conservazione e la trasmissione di questo patrimonio è oggi fortemente pregiudicata essendo mutati per i proprietari i privilegi di ceto che consentivano in passato bassissimi costi di gestione.

Occorre prestare al problema massima attenzione avviando programmi di recupero e intervento diretto da parte delle amministrazioni pubbliche o forme congiunte di gestione pubblico/privato (vedi l'esempio di Villa Cicogna Mozzoni a Bisuschio). Ma occorre anche rivalutare la globalità di queste opere, prima ancora di una loro distinzione qualitativa che anco 'oggi appare più determinata dal pregio architettonico dell'edificio che non dal suo possibile valore paesaggistico. Per cui grande attenzione, e possibili progetti d'intervento, vanno proposti laddove, per estensione e diffusione, questi complessi connotano ampie porzioni di territorio (si pensi a Inverigo e a Lurago d'Erba nei molteplici e ammirevoli rapporti di interdipendenza e fisica e visuale fra la villa Crivelli - con il celebre „viale dei cipressi” - e Santa Maria della Noce da una parte, la Rotonda del Cagnola dall'altra, ma anche a raggio più ampio con la Pomelasca e con la villa Sormani Andreani a Lurago) garantendo la non compromissione delle aree interstiziali.

Ma gli elementi peculiari di questo passaggio proseguono anche oltre rilevando come, in tanti casi, le valenze estetiche siano dopotutto definite da semplicissimi manufatti, architetture isolate (talvolta un cippo, una stele, tal'altra un "casino", un "berceau", una fontana) che per funzione storica o per posizione o, ancora, per qualità formale inducono a un rispetto, per la verità, fino a oggi ben poco osservato. Ma si tratta anche di piccoli edifici religiosi (santuari, oratori, cappelle votive, "triboline", capitelli), di manufatti stradali (ponti, cippi, selciati), insomma di una folta serie di oggetti „minori" che formano il connettivo spesso sottaciuto ma contestuale della storia e della memoria dei luoghi.

I fenomeni geomorfologici.

Come nella fascia prealpina anche qui la giacenza di fenomeni particolari (trovanti, orridi, zone umide ecc.) costituisce un valore di ulteriore qualificazione con evidente significato didattico.

Vanno riconosciuti e integralmente tutelati perché spesso fatti oggetto di scariche abusive.

L'idealizzazione e il panorama.

È dal colle di Monticello, dopo un furioso temporale, che Stendhal contempla il panorama «di questa bella Lombardia con tutto il lusso della sua vegetazione e delle sue ricchezze, un orizzonte senza limiti, e l'occhio si perde trenta leghe più in là nelle nebbie di Venezia ... ». La carica emotiva dei molti illustri visitatori delle più rinomate regioni collinari della Lombardia ha conferito un fascino e un "identità durature che è dovere, anche delle nostre generazioni, tramandare nelle forme più pure. La protezione generale delle visuali in questi ambiti deve essere oggetto di specifica analisi paesaggistica, come pure la verifica della compatibilità visiva degli interventi trasformativi.

Secondo l'Abaco suddiviso per comuni del P.T.R. il comune di **Giussano** è identificato come :

FASCIA: Fascia alta Pianura,

UNITA' TIPOLOGICA DI PAESAGGIO: paesaggi dei piani diluviali e dell'alta pianura asciutta

Si riporta di seguito lo stralcio di testo inerente l'Unità tipologica di Paesaggio di appartenenza del comune di **Giussano** rispetto al P.P.R.

FASCIA DELL'ALTA PIANURA

Il paesaggio dell'alta pianura è stato quello più intensamente coinvolto nei processi evolutivi del territorio lombardo. È un paesaggio costruito, edificato per larghissima misura, che si caratterizza per la ripetitività anonima degli artefatti, peraltro molto vari e complessi. Questi si strutturano intorno alle nuove polarità del tessuto territoriale: i grandi supermercati, le oasi sportive e di evasione, gli stabilimenti industriali, le nuove sedi terziarie, i nuovi centri residenziali formati da blocchi di condomini o di casette a schiera e, in alcune zone più vicine alla città, vere e proprie unità insediative tipo „new town" (come Milano 2).

La visualizzazione paesistica ha, come motivo ricorrente, come iconema di base il capannone industriale accanto al blocco edilizio residenziale, e poi lo spazio deposito, lo spazio pattumiera richiesti dalla gigantesca attività metropolitana.

Però nel vissuto locale i sub-poli, le vere centralità dopo Milano (impernata su Piazza del Duomo e vie adiacenti del nucleo storico di fondazione romana), sono rimasti i vecchi centri comunali, permanenze più meno riconoscibili, affogati dentro i blocchi residenziali nuovi, del tessuto rurale ottocentesco.

Sono i riferimenti storici con la chiesa parrocchiale, le corti, le piazze paesane, le osterie trasformate in bar, della cintura o areola milanese.

L'alta pianura, benchè ormai appaia come unico grande mare edilizio, impressionante quando lo si sorvola lungo i corridoi aerei, è ancora nettamente organizzata intorno alle vecchie strutture, i centri che si snodano sulle direttrici che portano alle città pedemontane. Esse, in passato, soprattutto Bergamo, Brescia e Como, hanno sempre avuto una loro autonoma capacità gestionale, una loro forza urbana capace di promuovere attività e territorializzazioni loro proprie, come rivela la stessa ricchezza monumentale dei loro nuclei storici, nei quali appaiono consistenti i richiami al periodo della dominazione veneziana.

La geografia fisica dell'alta pianura è impernata sui corsi fluviali che scendono dalla fascia alpina. Essi attraversano l'area delle colline moreniche poste allo sbocco delle valli maggiori e scorrono incassati tra i terrazzi pleistocenici. I loro solchi di approfondimento rappresentano perciò un impedimento alle comunicazioni in senso longitudinale. L'industrializzazione della Lombardia ha dovuto fare i conti con questo accidente fisico, e proprio nella realizzazione dei ponti, all'epoca delle costruzioni ferroviarie essa ha trovato modo di esprimere il suo "stile" nel paesaggio. I solchi fluviali, anche minori, hanno funzionato da assi di industrializzazione ed è lungo di essi che ancora si trovano i maggiori e più vecchi addensamenti industriali (valle dell'Olonza, valle del Lambro, valle dell'Adda, valle del Serio, mentre è stato meno intenso il fenomeno lungo il Ticino e loglio). In alcuni casi permangono ancora i vecchi opifici che rimandano alla prima fase dell'industrializzazione e che oggi si propongono come testimonianze di "archeologia industriale". La maggiore irradiazione industriale si ha lungo l'Olonza dove, corrispondentemente, si trova anche la maggior appendice metropolitana insieme con quella dell'area Sesto-Monza attratta dal Lambro.

Il grado di urbanizzazione si attenua procedendo verso nord, con l'ampliarsi del ventaglio di strade in partenza da Milano. Si riconosce sempre più la tessitura territoriale di un tempo, assestata su strade prevalentemente meridiane o sub-meridiane che corrono al centro delle aree interfluviali, le lievissime indorsature tra fiume e fiume che formano l'alta pianura, la quale nella sezione centro-orientale è movimentata dalle formazioni collinari della Brianza.

La rete delle strade ha una maglia regolare a cui si conforma la struttura dei centri, di modo che l'impressione generale, percepibile anche viaggiandovi dentro, è quella di una maglia di elementi quadrati o rettangolari che "cerca" Milano e il sud attraverso le sue principali direttrici stradali. Ma il paesaggio di recente formazione, percepibile attraverso la forma e il colore degli edifici (il cotto sostituito al cemento, i coppi dei tetti sostituiti da coperture di fabbricazione industriale), affoga in un'unica crosta indistinta le vecchie polarità formate dai centri rurali (che il Biasutti all'inizio del secolo aveva definito come aggregati di corti contadine) nei quali si inseriscono spesso le vecchie ville padronali. Indicate invariabilmente dai boschetti dei parchi, esse rappresentano l'emanazione urbana, signorile o borghese, dei secoli passati, quindi oggetti di particolare significato storico e culturale.

Il paesaggio agrario ha conservato solo residualmente i connotati di un tempo. Persiste la piccola proprietà contadina, risultato delle frammentazioni del passato, sia la media proprietà borghese. La ristrutturazione in senso moderno dell'agricoltura, non vi è stata anche a causa del ruolo secondario dell'attività rispetto all'industria, che è dominante e impone ovunque, anche tra i colli e le vallecole della Brianza, il suo elemento caratteristico, il capannone, togliendo molti dei caratteri di amenità a questo paesaggio già dolcissimo e celebrato dall'arte e dalla letteratura. La conduzione dei campi è fatta spesso part-time da lavoratori dell'industria che hanno rinunciato alla proprietà avita. Del resto l'agricoltura in questa parte della regione (la Lombardia asciutta) ha scarsa redditività e ciò ha costituito un fattore non estraneo alle sollecitazioni industriali di cui è stata scenario.

L'organizzazione agricola è diversa là dove si estende il sistema irrigatorio (come nelle zone attraversate dal canale Villoresi), basandosi su aziende di maggiori dimensioni che operano in funzione commerciale. Un tempo il paesaggio era ben disegnato dai filari di alberi (tra cui avevano importanza i gelsi), dalla presenza di qualche vigneto; ma l'Albero non è mai stato qui una presenza importante e comunque è stato sacrificato a causa della fame di terreno coltivabile (fondamentale era la coltivazione del grano). Oggi le macchie boschive si estendono ai bordi dei campi, lungo i corsi d'acqua, nei valloncelli che attraversano le colline moreniche, nei solchi fluviali e nei pianalti pedemontani, intorno ai laghi dell'ambiente morenico.

Si è imposta come pianta dominante la robinia, specie importata e di facile attecchimento, che banalizza gli scenari vegetali a danno delle specie originarie padane, come le querce, la cui presenza eleva la qualità del paesaggio anche nel giudizio della popolazione.

La sezione superiore dell'alta pianura movimentata dai rilievi collinari morenici rappresenta il paesaggio più caratteristico dell'alta pianura lombarda. Esso dà luogo ad aree paesistiche con una loro spiccata individualità anche a causa della loro distinta collocazione, intimamente legata agli sbocchi in pianura degli invasi che accolgono i laghi prealpini. Ma oggi sia la Brianza, come le zone collinari abduane, il Varesotto, La Franciacorta e l'ampio semicerchio a sud del lago di Garda sono state profondamente modellate dall'azione antropica, favorita dalla mobilità dei terreni, che ha modificato l'idrografia, eliminato depressioni palustri, manomesso, spianato o terrazzato i dossi collinari a fini agricoli. Corti sparse e borghi posti su altura (a difesa delle erosioni) rappresentano le forme di insediamento tradizionali, a cui si aggiungono le ville signorili d'epoca veneta. Più di recente si sono imposti i blocchi residenziali intorno ai vecchi centri abitati, le ville del successo borghese, le residenze dei pendolari che lavorano a Milano o in altri centri, i capannoni industriali, i supermercati, le nuove strade, ecc. secondo i modi caratteristici della città diffusa. Tuttavia nell'anfiteatro morenico del Garda ampie zone sono rimaste all'agricoltura, che trova nella viticoltura una delle sue principali risorse, ciò che vale anche per la Franciacorta.

Le aree di natura nell'alta pianura sono ormai esigue: sono rappresentate dalle aree verdi residue nelle fasce riparie dei fiumi (dove già si sono avute diverse valorizzazioni, come il parco regale di Monza, il parco del Lambro d'ambito metropolitano, il parco del Ticino). Altre aree di naturalità sopravvissute in parte sono le "groane", negli ambienti dei conoidi, che alla maniera friulana potrebbero definirsi come "magredi", cioè terreni poveri, ciottolosi, poco adatti all'agricoltura e perciò conservati si come tali.

VIII. Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta.

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

I segni e le forme del paesaggio sono spesso confusi e contraddittori. E se il carattere dominante è ormai quello dell'urbanizzazione diffusa l'indicazione di una tipologia propria desunta dai caratteri naturali (alta pianura e ripiani diluviali) è semplicemente adottata in conformità allo schema classificatorio scelto, rimandando a notazioni successive una più dettagliata descrizione dell'ambiente antropico (vedi paesaggi urbanizzati). A oriente dell'Adda l'alta pianura è meno estesa, giacché la fascia delle risorgive si avvicina al pedemonte. Inoltre la costruzione di una funzionale rete irrigua ha di gran lunga avvicinato i suoi caratteri a quelli della pianura irrigua. Si rinvengono solo lembi residuali di terreni aridi e sassosi, mai soggetti a sfruttamento („strepade" nel Bergamasco).

Indirizzi di tutela (paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta).

Il suolo, le acque.

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

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

Le brughiere.

Vanno salvaguardate nella loro residuale integrità impedendo aggressioni ai margini, che al contrario vanno riforestati, di tipo edilizio e turistico-ricreativo (maneggi, campi da golf, impianti sportivi). Va anche scoraggiato il tracciamento di linee elettriche che impongano larghi varchi deforestati in ambiti già ridotti e frastagliati nel loro perimetro. È inoltre necessaria una generale opera di risanamento del sottobosco, seriamente degradato, precludendo ogni accesso veicolare.

I coltivi.

È nell'alta pianura compresa fra la pineta di Appiano Gentile, Saronno e la valle del Seveso che in parte si leggono ancora i connotati del paesaggio agrario: ampie estensioni colturali, di taglio regolare, con andamento ortogonale, a cui si conformano spesso strade e linee di insediamento umano. Un paesaggio comunque in evoluzione se si deve dar credito a immagini fotografiche già solo di una trentina d'anni or sono dove l'assetto agrario risultava senza dubbio molto più parcellizzato e intercalato da continue quinte arboree.

Un paesaggio che non deve essere ulteriormente eroso, proprio per il suo valore di moderatore delle tendenze urbanizzative. In alcuni casi all'agricoltura potrà sostituirsi la riforestazione come storica inversione di tendenza rispetto al plurisecolare processo di depauperazione dell'ambiente boschivo dell'alta pianura. Gli insediamenti storici e le preesistenze.

Ipotesi credibili sostengono che l'allineamento longitudinale di molti centri dell'alta pianura si conformi all'andamento sotterraneo delle falde acquifere (si noti, in particolare, nell'alta pianura orientale del Milanese la disposizione e la continuità in senso nord-sud di centri come Bernareggio, Aicurzio, Bellusco, Ornago, Cavenago, Cambiagio, Gessate o come Cornate, Colnago, Busnago, Roncello, Basiano). Altri certamente seguirono l'andamento, pure longitudinale dei terrazzi o delle depressioni vallive (per esempio la valle del Seveso, i terrazzi del Lambro e dell'Olonà).

Il forte addensamento di questi abitati e la loro matrice rurale comune - si tratta in molti casi dell'aggregazione di corti - costituisce un segno storico in via di dissoluzione per la generale saldatura degli abitati e le trasformazioni interne ai nuclei stessi. Si tratta, nei centri storici, di applicare negli interventi di recupero delle antiche corti criteri di omogeneità constatata l'estrema parcellizzazione proprietaria degli immobili che può dar luogo a interventi isolati fortemente dissonanti. Come pure vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinati di un intero agglomerato.

Le percorrenze.

Si impongono consistenti interventi di ridefinizione paesaggistica delle maggiori direttrici stradali essendo ormai quasi del tutto compromessi gli orizzonti aperti e i traguardi visuali sul paesaggio. È il caso, emblematico, della statale 35 dei Giovi, nel tratto da Milano a Como, lungo la quale, ancora fino a una ventina d'anni fa, l'automobilista poteva apprezzare la tenue ma significativa modulazione del paesaggio: dalle campiture ancora segnate da rivi e colatori, bordate di gelsi e pioppi, dell'immediata periferia milanese all'attraversamento lineare dei borghi d'incrocio (Varedo) o di strada (Barlassina), dai lievissimi salti di quota (a Seveso, a Cermenate) che stabiliscono le giaciture estreme delle lingue alluvionali alle tessiture agrarie più composite degli orli morenici che già preludono all'ambiente collinare, infine alla discesa nell'anfiteatro comasco e nella conca lariana.

Occorre riprendere e conferire nuova dignità a questi elementi di riferimento paesaggistico, tutelando gli ultimi quadri visuali, riducendo l'impatto e la misura degli esercizi commerciali.

Si riporta di seguito lo stralcio di testo inerente l'Ambito geografico di appartenenza del comune di Arosio rispetto al P.P.R.

AMBITI GEOGRAFICI E CARATTERI TIPOLOGICI DEL PAESAGGIO LOMBARDO (Stralcio tavola A)

COMASCO

*Entro questo ambito, piuttosto circoscritto, s'intende comprendere oltre al territorio cittadino e limitrofo di Como, l'intera cerchia morenica del lago fino al margine meridionale dove i caratteri collinari di questo territorio si stemperano con quelli della Brianza. Al suo interno si riconoscono **ambiti localizzati quali il Canturino**, la Cavallasca e la Valmorea.*

Si tratta di un "area variamente coinvolta nei processi urbanizzativi, focalizzati soprattutto lungo alcune direttrici stradali (Varese-Corno-Erba; Como-Milano e Como-Cantù) o gemmati al di sopra della conca del centro storico di Como. Tuttavia vi si conservano anche spazi di notevole rilevanza paesistica quali la Spina Verde di Como, le colline della Cavallasca e della Valmorea, i laghetti, le torbiere inframoreniche e le brughiere a terrazzo del Canturino. Il patrimonio storico e architettonico dei numerosi centri abitati risulta ormai di difficile definizione percettiva per lo stridore di alcuni inserimenti edilizi di epoca recente. Non mancano però episodi isolati di notevole valore qualitativo (Lazzago, Carimate, alcuni piccoli nuclei della Cavallasca).

Evidentemente in un'area di così intenso dinamismo, la preservazione dei valori paesaggistici superstiti è operazione urgente e necessaria. Non sarebbe poi da escludere l'eventualità di interventi di ricomposizione formale del paesaggio nei casi più manifesti di compromissione, anche in relazione ad alcune vaste aree interessate da attività di cava. Interessante poi sperimentare programmi di recupero dei solchi vallivi minori, del tutto emarginati dagli sviluppi recenti, e per questo ricchi di notevoli valori storico-culturali.

Ambiti, siti, beni paesaggistici esemplificativi dei caratteri costitutivi del paesaggio locale.

Componenti del paesaggio fisico:

dossi e rilievi (Monte Orfano), bacini lacustri inframorenici, torbiere (Bassone di Albate), solchi vallivi della Lura e del Seveso, cordoni morenici;

Componenti del paesaggio naturale:

aree naturalistiche e faunistiche (Spina Verde, sistema boschivo della Brughiera Canturina e della pineta di Appiano Gentile, boschi residuali della Valmorea e della Cavallasca);

Componenti del paesaggio agrario:

sistemazioni a „ronchi“ e „terrazzi“; dimore rurali a elementi giustapposti con portico e loggiato;

Componenti del paesaggio storico-culturale:

sistemi e singoli episodi fortificati (Castel Baradello); oratori campestri, cappelle votive, santelle; siti e aree archeologiche (Ca" Morta, Spina Verde); ville e residenze nobiliari, parchi e giardini (Albavilla, Albese, Capiago, Gironico al Monte, Tavernerio, Fino Mornasco, Pusiano, Appiano Gentile ...); archeologia paleo-industriale (folle, mulini della Valmorea, filande e opifici a Ponte Lambro e in Valassina);

Componenti del paesaggio urbano:

centri storici (Como, Erba, Ponte Lambro, Castelmarte, Canzo, Asso, Barni, Rezzago, Solbiate, Albiolo, Roderò); nuclei storici di rilevante significato paesaggistico (Gironico al Monte, Orsenigo, Verzago, Lazzago, Montorfano, Monguzzo, Albavilla, Vertemate, Caviglio, Pusiano, Casanova ...); percorsi stradali identificativi di un'immagine urbana („strada Garibaldina“ d'ingresso a Como);

Componenti e caratteri percettivi del paesaggio:

visuali sensibili, panorami (Brunate, Montorfano); luoghi dell'identità locale (piazza Cavour e Duomo di Como, Castel Baradello, porte urbane di Como ...).

Si riporta di seguito lo stralcio di testo inerente l'Ambito geografico di appartenenza del comune di Giussano rispetto al P.P.R.

AMBITI GEOGRAFICI E CARATTERI TIPOLOGICI DEL PAESAGGIO LOMBARDO (Stralcio tavola A)

BRIANZA

«Brianza è denominazione della quale non si conoscono né l'origine, né il significato, né i limiti, sebbene i più la conterminino fra il Lambro, l'Adda, i monti della Vallassina, e le ultime ondulazioni delle Prealpi che muoiono a Usmate». Secondo l'opinione di Cesare Cantù il territorio della Brianza sarebbe dunque da limitare entro un ambito molto più ridotto di quanto la notorietà del nome abbia potuto amplificare specie negli ultimi decenni. L'eccessiva estensione dell'area ha peraltro fatto accostare al termine proprio (Brianza) la specificazione delle zone di relativa influenza: Brianza monzese (Monza, Vimercate), Brianza lecchese (Oggiono), Brianza comasca (Cantù, Mariano Comense).

Solennemente celebrato da Stendhal, il paesaggio della Brianza dei secoli XVIII e XIX possedette probabilmente il primato fra quelli prodotti dalla tenace applicazione dell'uomo alla natura. Le colture del gelso e della vite, le coltivazioni sui terrazzi naturali („ronchi“), il disegno insediativo composto da una miriade di piccoli nuclei rurali, la trama diffusa delle residenze nobiliari, la morbida connotazione dei rilievi specchiantisi talora in piccoli o piccolissimi laghi, l'inviluppo della vegetazione a cingere i colli e a discendere i solchi fluviali, tutto ciò componeva il pregio e il valore ineguagliabile di tale paesaggio. Lo si sarebbe detto quasi predisposto dalla natura, cioè dalle morene dei ghiacciai quaternari, a essere nei secoli plasmato in questa fatta.

Già Gadda, nella prima metà del Novecento, coglie però con ironia i processi involutivi del paesaggio brianteo: l'affastellarsi delle piccole imprese artigianali, l'adozione di tipologie edilizie del tutto avulse dalla tradizione locale come segno di affrancamento dal passato e di un raggiunto benessere economico, la perdita insomma di una nobile identità locale che non solo la villa gentilizia, ma pure la più modesta cascina aveva fino ad allora saputo conservare.

Questa involuzione ha raggiunto negli anni „80 il suo parossismo con la quasi generale rimozione di connotati, scenari, ambienti che possano, entro certi limiti spaziali, identificare i caratteri costitutivi di questo paesaggio. Caratteri peraltro non deboli, ma di forte consistenza (basti pensare solo al sistema delle residenze nobiliari se inteso nella sua articolazione spaziale che spesso debordava oltre lo spazio proprio della villa per abbracciare i dintorni con filari, fughe prospettiche, pertinenze campestri ecc.), che probabilmente hanno ceduto sotto l'eccezionale dinamismo produttivo di questa zona negli ultimi decenni. In alcuni casi (p.e. Inverigo) i vincoli paesaggistici, peraltro diffusi, hanno saputo preservare almeno in parte l'integrità del paesaggio ma non forse la riproposizione di una canone interpretativo delle modificazioni più vicino alla lettura storica del territorio. Valgano a questo titolo le troppe realizzazioni di aree residenziali a bassa densità e con largo consumo di suolo, contro il degrado e lo spopolamento dei vecchi nuclei rurali; oppure l'evidentissima dissonanza delle moderne tipologie industriali non solo rispetto alla tradizione vetero-produttiva della zona, capace di ragguardevoli modelli, ma anche fra loro stesse nell'uso di materiali, forme e stili.

Il nuovo paesaggio della Brianza è un paesaggio d'importazione, contaminato dalle tentazioni metropolitane, ridondante d'immagini e messaggi fino a costruire nuove forme di percezione (basata su pochi, enumerabili, nuovi „fuochi“ di riconoscibilità: svincoli, ipermercati, edifici con particolari accenti espressivi ecc.) e di fruizione (esclusivamente veicolare). Lontanissimo in questo senso da un processo rinnovativo coerente e duraturo, il paesaggio di questo territorio riflette invece tutta la precarietà, il senso di polimorfismo e di transitorietà della nostra civiltà post-industriale. Già oggi si avverte la decadenza del paesaggio urbano delineato nella Brianza da non più di tre decenni o sono: i vecchi mobilifici e la teoria dei loro spazi commerciali espositivi, il tessuto dei villini di prima espansione, la trama delle strade vicinali. Ed è questo il probabile futuro, vale a dire una continua, progressiva metabolizzazione di scenari paesistici, mutabili nel trascorrere di poche generazioni, su spazi più o meno dilatati e con un sempre più ingombrante repertorio di scorie edilizie o infrastrutturali difficili da reinserire o rimuovere.

Ambiti, siti, beni paesaggistici esemplificativi dei caratteri costitutivi del paesaggio locale.

Componenti del paesaggio fisico:

solchi fluviali d'erosione (Lambro, Seveso, Adda), orridi (Inverigo), trovanti, strati esposti di „ceppo“ e „puddinghe“, emergenze strutturali (Montevecchia, Monte di Brianza), andamento dell'anfiteatro morenico e cordoni collinari;

Componenti del paesaggio naturale:

ambiti naturalistici e faunistici (Montevecchia e valle del Curone, asta fluviale del Lambro, laghi dell'anfiteatro morenico: Alserio, Pusiano, Oggiono, Sartirana); ambiti boschivi, brughiera (Bosco di Brenna ...);

Componenti del paesaggio agrario:

ambiti del paesaggio agrario particolarmente connotati („ronchi“ del Monte di Brianza, vigneti di Montevecchia); filari di gelso, alberature stradali, alberature ornamentali (viale del Cipressi a Inverigo e, in genere, tutte le alberature prospettiche legate a residenze nobiliari); dimore rurali a elementi giustapposti a portico e loggiato (cascina Moscoro a Cernusco Lombardone, cascina Assunta a Paderno d'Adda, cascina Cavallera a Oreno, cascina Carolina a Osnago, corte Belvedere a Macherio ...);

Componenti del paesaggio storico-culturale:

mulini e folle della valle del Lambro; santuari e luoghi di pellegrinaggio (Imbersago, Bevera ...); complessi a destinazione mercantile (Santa Maria della Noce, Santa Maria Hoè); architetture religiose romaniche (Agliate, Oggiono); altri edifici religiosi isolati e/o con organizzazioni spaziali articolate (Costa Masnaga, Montevecchia, Imbersago ...); oratori campestri, pilastrelli e affreschi murali, cippi e lapidi; eremi, conventi, abbazie, case „umiliate“ (Missaglia, Figina, Vimercate, Vertemate ...); ville e residenze nobiliari, loro parchi e giardini (Merate, Calco, Imbersago, Verderio, Monticello Brianza, Inverigo, Lurago d'Erba, Cremona ...); fortificazioni (sistema della torri di avvistamento della linea difensiva medievale della Brianza: Camisasca, Brenno della Torre, Tregolo ...); archeologia industriale (filande e filatoi, opifici della valle del Lambro e di Monza, fornaci di Briosco, centrali elettriche dell'Adda, ponte in ferro di Paderno ...); tracciati storici (strada Bergomum-Comum, strade mercantili e Comasina romana e medievale);

Componenti del paesaggio urbano:

centri storici (Mariano Comense, Giussano, Inverigo, Arosio, Carate Brianza, Casatenovo ...); centri e nuclei storici organizzati intorno a edifici (ville, complessi religiosi) particolarmente rappresentativi (Canonica Lambro, Rosnigo, Monticello Brianza, Inverigo, Lurago d'Erba, Cremona ...);

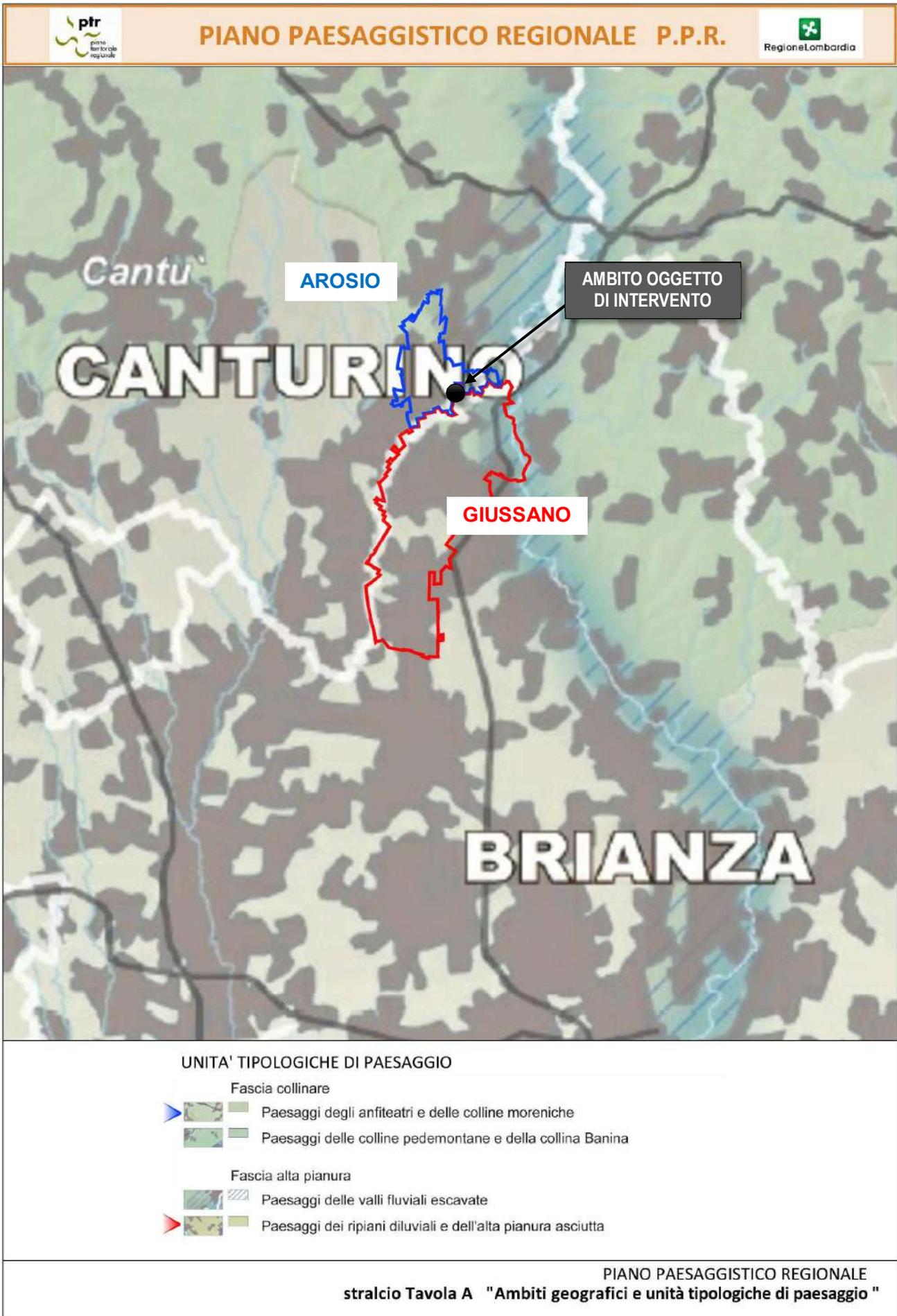
Componenti e caratteri percettivi del paesaggio:

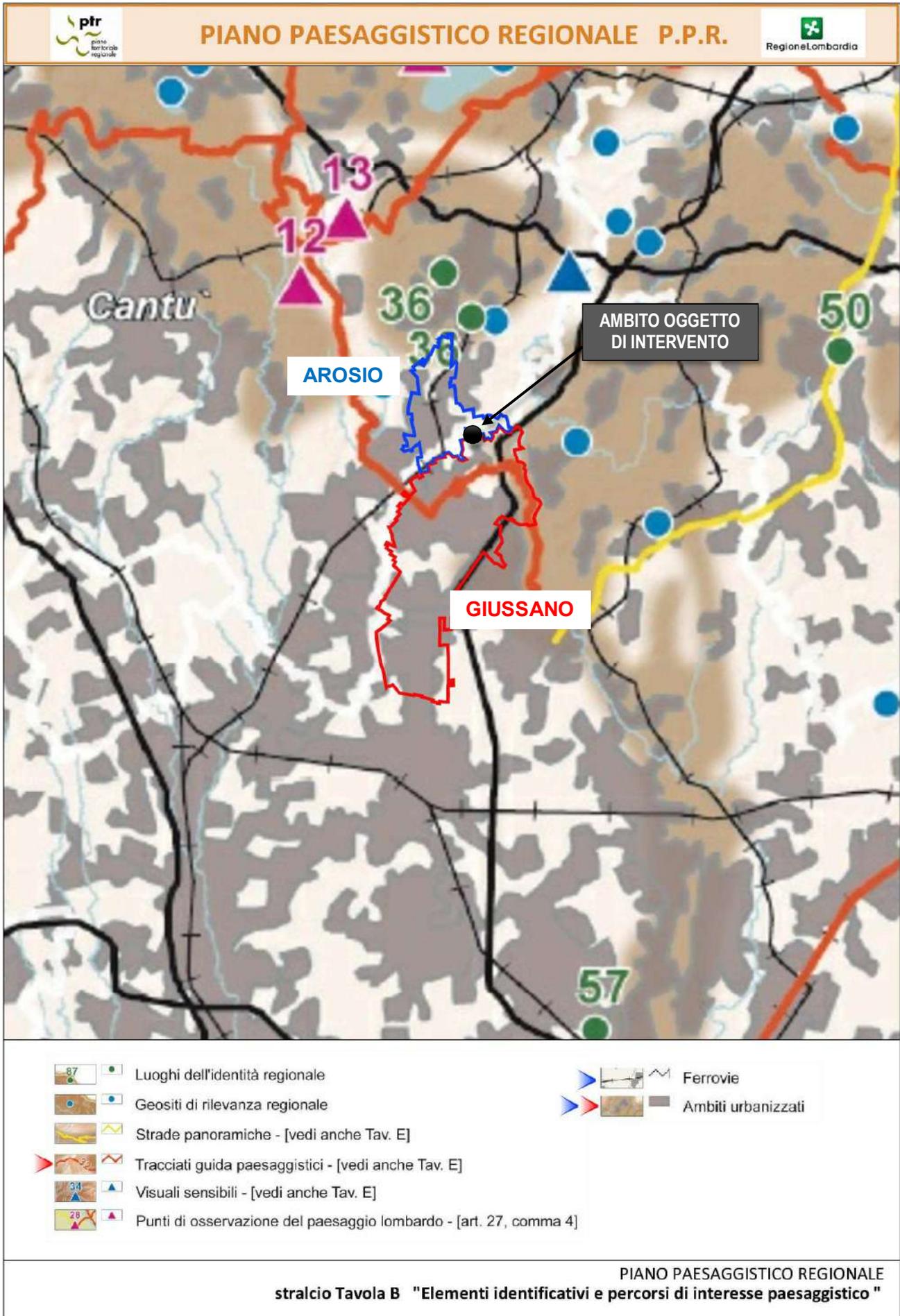
belvedere, emergenze paesistiche, punti panoramici (Montevecchia, Monticello Brianza, Monte Robbio ...); linee di trasporto di rilevanza paesaggistica (linee ferroviarie Monza- Oggiono; Como-Lecco; tronchi delle FNM), traghetto di Imbersago; immagini e vedute del 1° iconografia romantica (Monticello, Besana Brianza); altri luoghi dell'identità locale (Imbevera, Campanone della Brianza, Inverigo, Montevecchia ...)

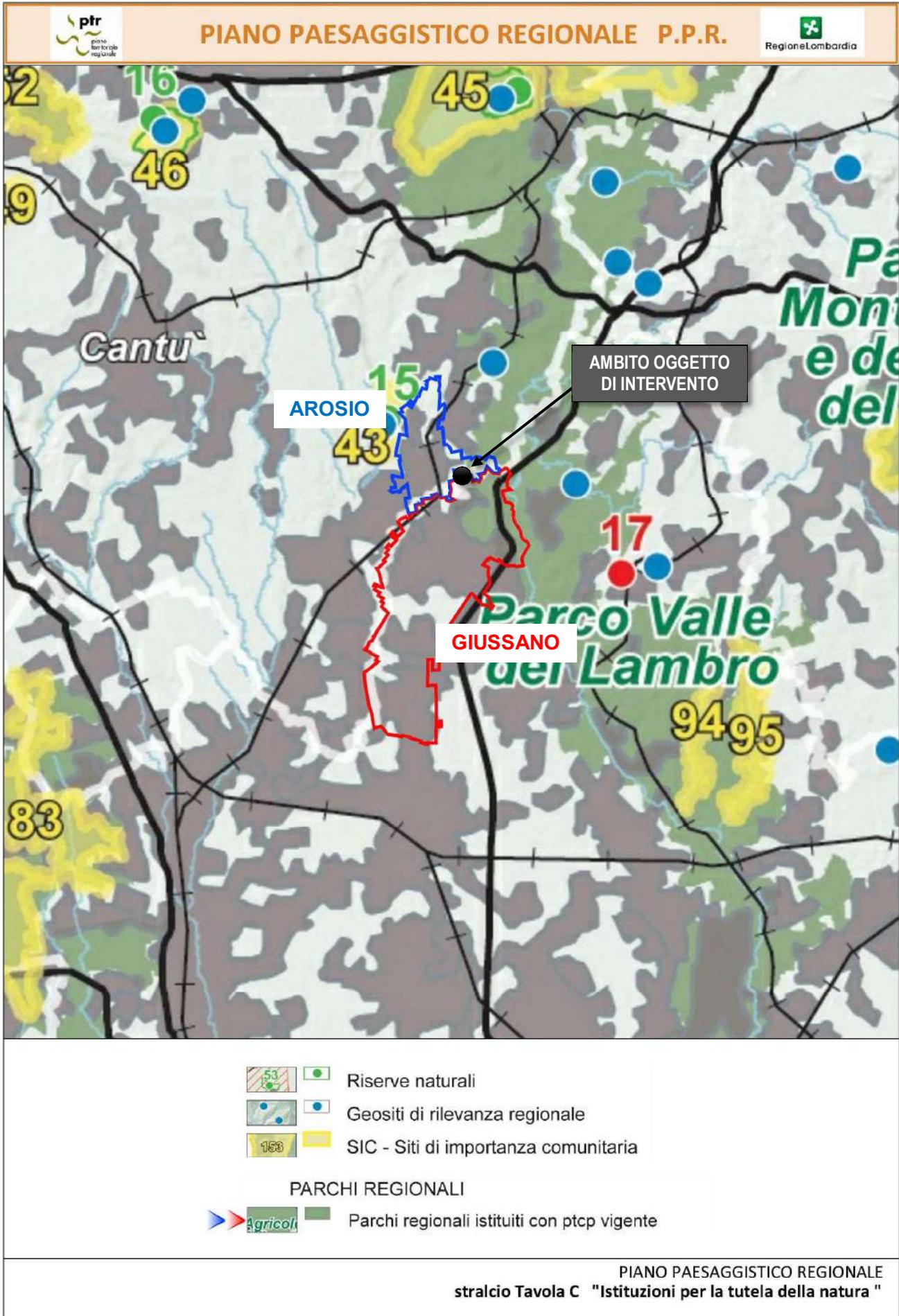
Il P.P.R. dichiara il comune di Arosio e in minima parte il comune di Giussano interessati dell'**ambito di criticità “Canturino”** che, insieme agli ambiti di criticità “Valle Olona e Val Morea, Val d'Arno”, “Brianza Orientale della Martesana o dell'Adda” e “Colline di San Colombano”, appartiene alla categoria “B. Territori geograficamente e/o culturalmente unitari amministrativamente collocati in più province e parzialmente nell'ambito di Parchi costituiti”.

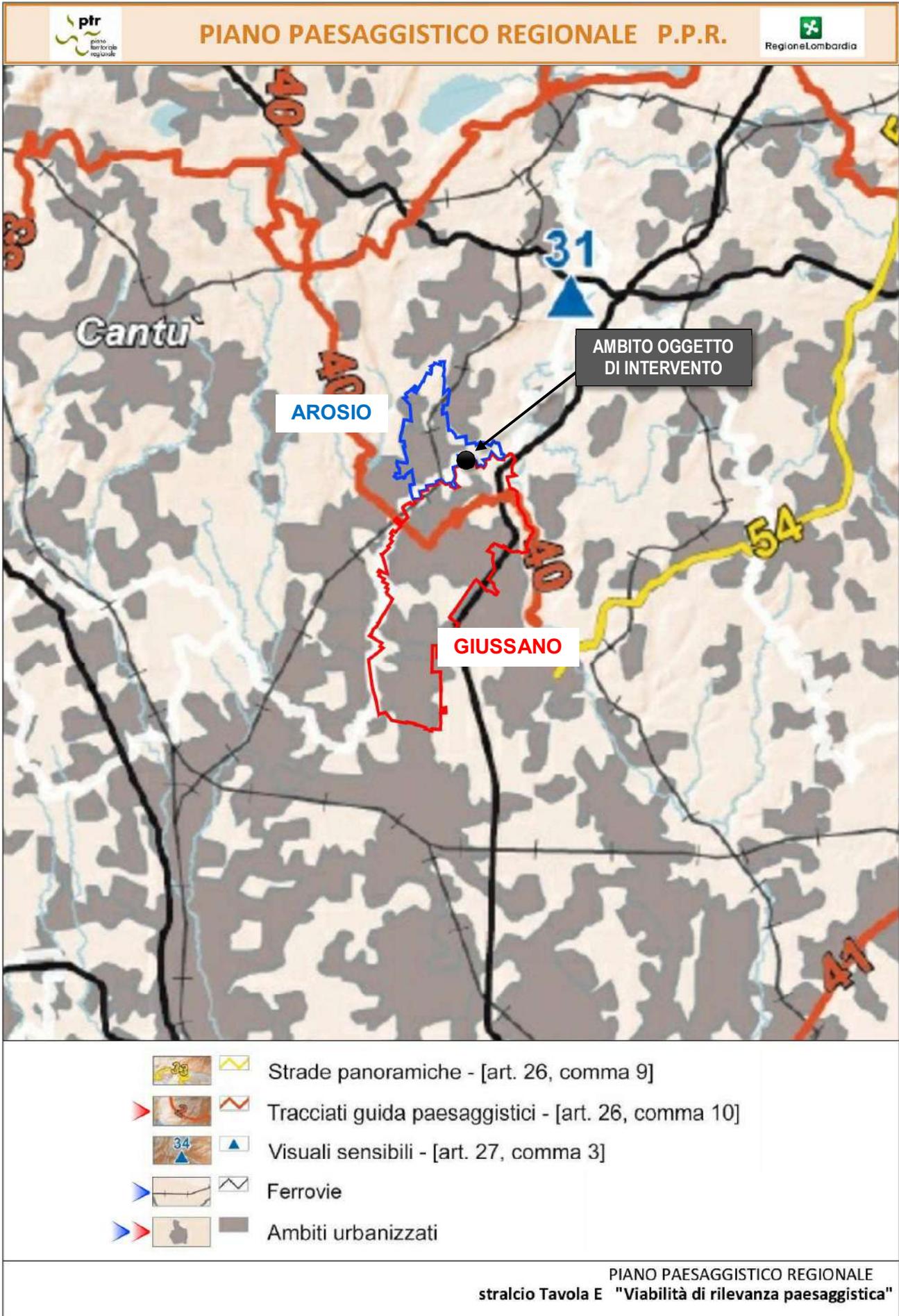
Gli ambiti di criticità vengono definiti dal P.P.R. come ambiti territoriali, di varia estensione, che presentano particolari condizioni di complessità per le specifiche condizioni geografiche e/o amministrative o per la compresenza di differenti regimi di tutela o, infine, per la particolare tendenza trasformativa non adeguata allo specifico assetto paesistico.

L'ambito dei criticità "Canturino" viene definito come ambito che per la presenza di molteplici infrastrutture (autostrade, ferrovie, strade statali) e per l'originaria residua qualità dell'ambiente naturale, richiede che la pianificazione sovracomunale definisca obiettivi e modalità di assetto territoriale tali da contemperare la tensione trasformativa locale con la tutela di continuità paesistica ancora recuperabile come elemento qualificante di un complessivo disegno strutturale.









Il volume “Repertori” e le correlate tavole grafiche B, C, D ed E del Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) sopra riportate offrono un ampio panorama degli elementi identificativi del paesaggio lombardo e degli elementi caratteristici dei territori circostanti il comune di Giussano e Arosio.

Il Piano Paesaggistico Regionale, oltre ad individuare gli ambiti sottoposti a tutela di **Parco Regionale della Valle del Lambro**, non identifica particolari rilevanti sui territori di Giussano e Arosio e non vi sono disposti normativi cogenti a cui è sottoposto ai sensi della normativa tecnica del Piano Paesaggistico Regionale.

Il comune di Giussano è attraversato da est a ovest dal **tracciato guida paesaggistico n° 40 Greenway della Brianza e della Valle del Lambro**. I tracciati guida paesaggistici sono definiti dall'art.26, comma 10 del P.P.R. come i grandi itinerari percettivi del paesaggio lombardo che: risultano fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili; privilegiano, dove possibile, il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse; perseguono la compatibilità e l'integrazione tra diversi utenti; tendono alla separazione della rete stradale ordinaria per garantire standard di protezione e sicurezza e, infine, perseguono l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

La Greenway della Brianza e della Valle del Lambro è un itinerario ciclabile e pedonale che prolunga in Lombardia la connessione verde internazionale proveniente dalla Svizzera (direttrice Eurovelo 5 e direttrice della Rete Nazionale Ciclabile della Svizzera) in corrispondenza di Chiasso. In seconda battuta serve anche a connettere Milano con Como e con l'area lariana attraverso diverse aree naturali protette (Spina Verde, Parco Brughiera Comasca, varie riserve naturali). Raggiunto il terrazzo diluviale della Brianza, l'itinerario ritaglia un percorso forestale all'interno della Brughiera canturina per poi allacciarsi alla valle del Lambro appena sopra Giussano. Si segue poi il percorso dorsale all'interno del parco regionale della valle del Lambro. In alcuni tratti è comune al percorso ciclabile Milano-Ghisallo.

Punto di partenza: Como

Punto di arrivo: Monza

Lunghezza o tempo complessivi: 75 km

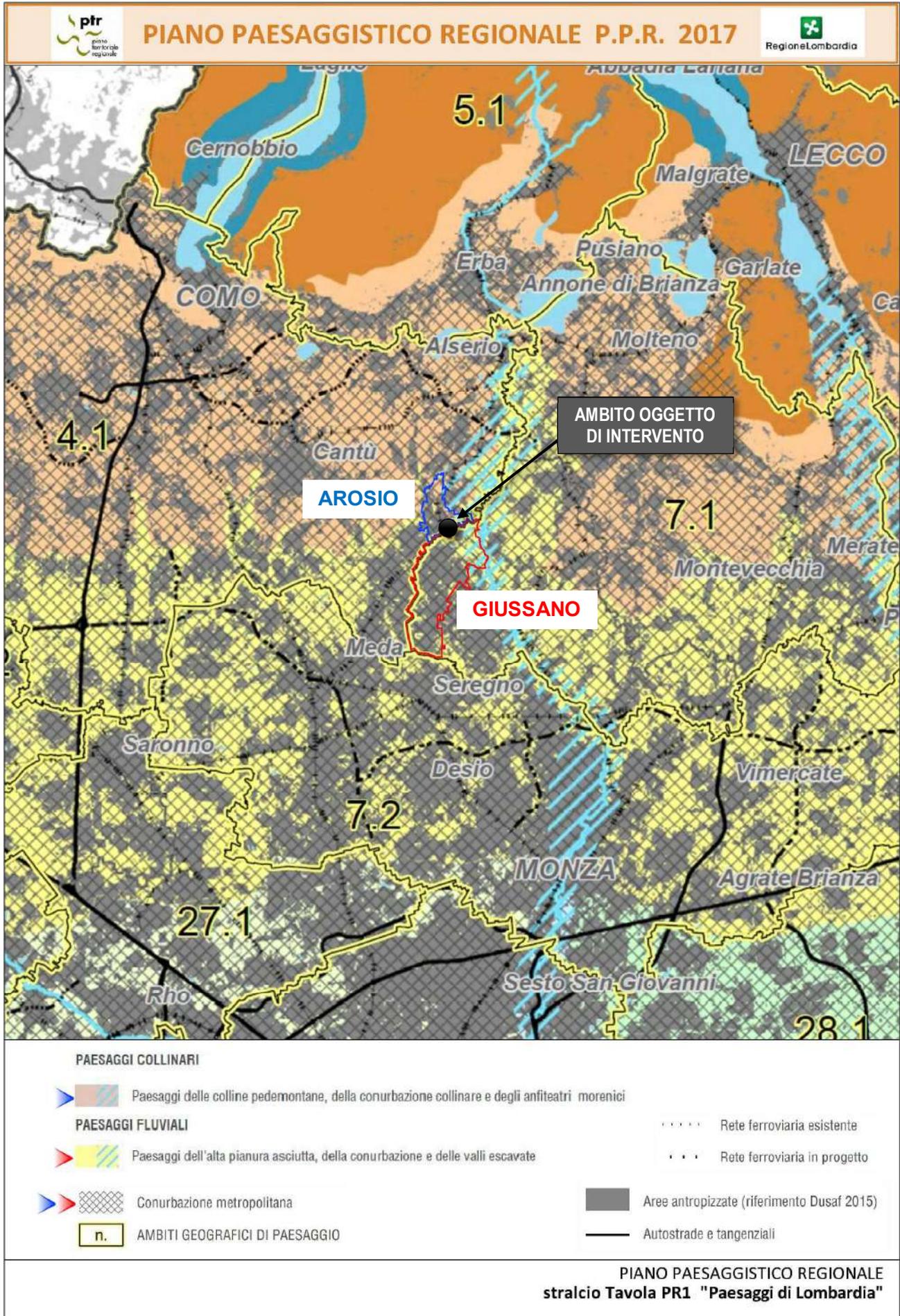
Tipologie di fruitori: pedoni, ciclisti.

Tipologia del percorso: sentieri, strade forestali, strade comunali Capoluoghi di provincia interessati dal percorso: Como, Monza. Province attraversate: Como, Monza e Brianza.

Tipologie di paesaggio lungo l'itinerario: paesaggio insubrico, paesaggio delle colline pedemontane, paesaggio degli anfiteatri morenici, paesaggio dell'alta pianura asciutta.

Regione Lombardia ha redatto la variante al Piano Paesaggistico Regionale, la quale è stata depositata per la fase di messa a disposizione al pubblico degli elaborati propedeutici allo svolgimento della seconda conferenza di VAS.

Il comune di **Arosio** è inserito, nell'ambito della variante al P.P.R., nell'**ambito geografico di paesaggio " 4.1 BRIANZA COMASCA"** quale *ambito di paesaggio caratterizzato da insediamenti diffusi in ambito naturalistico collinare con presenza di ville e giardini storici*; mentre il comune di **Giussano** è inserito nell'**ambito geografico di paesaggio " 7.1 BRIANZA LECCHESE"** quale *ambito di paesaggio caratterizzato da un sistema insediativo continuo e denso della conurbazione collinare della Brianza lecchese*.



INQUADRAMENTO



che hanno portato alla formazione di importanti distretti industriali collocati prevalentemente nel canturino e nella conca del comasco. Questo sviluppo economico è stato accompagnato da un conseguente incremento demografico che ha determinato l'espansione dei sistemi insediati esistenti specialmente nella zona a sud dell'Ambio.

AMBITI GEOGRAFICI DI PAESAGGIO CONFINANTI

- 1 - AGR
- 5.1 - RILIEVI DEL TRIANGOLO LARIANO
- 5.2 - VALLI DEL LARIO OCCIDENTALE
- 7.1 - BRIANZA LECHESE
- 7.2 - BRIANZA MONZESE
- 27.1 - CONURBAZIONE MILANESE DEL NORD OVEST
- 32.1 - VARESE E VALLI FLUVIALI
- 32.2 - ASSE DELLA VARESSINA

RIFERIMENTI AMMINISTRATIVI

Provincia di Como
 Unione dei Comuni Lombardi Terre di Frontiera; Bizzarone, Faloppio, Ronago, Ugiate-Trevano
 Comuni appartenenti all'AGP (96)

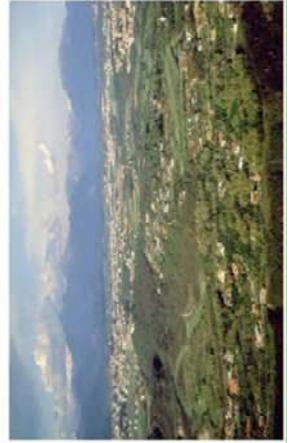
- Albino, Albino, Albate Brianza, Anzano del Parco, Appiano Gentile, Beregazzo con Figliaro, Binago, Bizzarone, Bregnano, Brenna, Bulgarogrosso, Cabiate, Cadorago, Cagno, Cantù, Capiago Intimiano, Carimate, Carugo, Casinate con Bernate, Cascina Riccardi, Castelnuovo Bozzente, Carallasca, Cermenate, Cinimido, Colverde, Como, Cuccuogio, Faloppio, Fenelegro, Fignio Serenza, Fimo Morosasco, Grandate, Guanzate, Inverigo, Lambrugo, Limido Comasco, Lipomo, Lomazzo, Luicengo, Lurago d'Erba, Lurago Marinone, Lurate Cacciavo, Mariano Comense, Maslianico, Merone, Monguzzo, Montano Lucino, Montorfano, Novedrate, Olgiate Comasco, Otrona di San Mammè, Orsenigo, Rodero, Romago, Rovellasca, Rovello Porro, San Fermo della Battaglia, Senza Comasco, Sobbiata, Turate, Ugiate-Trevano, Varenna, Veniano, Vertemate con Minoprio, Villaggiardina

FATTORI CONTESTUALI E ICONOGRAFIA

A sud della provincia di Como, al confine con le province di Monza-Brianza a sud-est, di Varese a ovest e con la Svizzera a nord-ovest, si estende l'Ambito della Brianza comasca che include le zone del Canturino, della Cavallasca e della Valmorea oltre l'area cittadina di Como e i suoi dintorni. Caratterizzato da una grande varietà morfologica l'Ambito interessa la porzione di territorio in cui la pianura assialuta della Brianza, con i suoi forti processi urbanizzativi, incontra l'area collinare della cerchia morenica del lago di Como, caratterizzata al contrario da spazi di notevole rilevanza paesistica e naturalistica. La tavola OC 1.1 "Faccie di paesaggio" mostra come la Brianza comasca sia inclusa nella faccia collinare e a sud nella conurbazione metropolitana.

I primi insediamenti stabili nella zona comasca vennero probabilmente creati da antiche popolazioni Liguri lungo le rive di laghi o delle paludi bonificate. Con l'arrivo, attraverso le Alpi, delle popolazioni celtiche si diede avvio ad un forte processo di sviluppo proto-urbano che condurrà a quest'area un ruolo commerciale essendo collocata lungo l'asse Genova-Milano-Europa Centrale. Ruolo che è stato riconfermato anche in epoca Romana con il riconoscimento dell'importanza economica, politica e militare di questa zona. Nel Medioevo ballarono tutti i tentativi per restaurare una signoria, si arrivò quindi nel 1335 all'annessione di Como e del suo circondario al Ducato di Milano, da parte di Ottone Visconti. Da allora Como e i territori circostanti seguirono le sorti del Ducato di Milano e successivamente del Regno Lombardo Veneto, fino all'Unità d'Italia.

Il territorio collinare della Brianza comasca è stato per secoli improntato su una organizzazione di tipo rurale caratterizzata dalla diffusione di colture del grano e della vite, di coltivazioni sui terrazzi naturali (ronchi). Il paesaggio si caratterizza per i molteplici piccoli nuclei rurali e per il sistema delle residenze nobiliari innestate sui rilievi ricchi di vegetazione e segnati dai cobici fluviali che si specchiano nei laghi. A questa organizzazione rurale, nell'ultimo secolo, si è andato progressivamente ad affiancare lo sviluppo dell'industria del tessile e dell'abbigliamento e dell'industria nel settore del legno e dell'arredo.



BENI ASSOGGETTIATI A TUTELA PRESENTI NELL'AGP

RL Tav. PR 2 - Quadro dei beni tutelati per legge
 AREE TUTELATE PER LEGGE, IMMOBILIZZATE AL FINE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (D.Lgs. n. 42/2004)

- Art. 136, comma 1 lett. a) e b) (bellezza individuata) - Immobili di notevole interesse pubblico - rif. art. 23
- DM 17/05/1908 - ORSENGIO - SIBA 75 - SITAP 30212 (giardino)
- DM 28/08/1943 - COMO - SIBA 60 - SITAP 30147 (giardino)
- DM 18/05/1960 - COMO - SIBA 61 - SITAP 30149 (giardino)
- DM 16/11/1973 - OLGATE COMASCO - SIBA 98 - SITAP 30208 (giardino)

Art. 136, comma 1 lett. c) e d) (bellezza d'insieme) - Aree di notevole interesse pubblico - riferimento MTA art. 23

- DM 18/08/1955 - GERA LARIO, DOMASO, GRAVEDONA ED UNITI, DONGO, MUSSO, PIANELLO DEL LARIO, CREMA, SAN SIRO, MENEGGIO, GRANTATE, TRENZINA, SALA COMACINA, COLONNO, AREGGNO, BRIENNO, LAGLIO, CARRATE, URIO, MOLTRASIO, CERNOBBIO, COMO - SIBA 39 - SITAP 30135
- DM 07/06/1957 - COMO - SIBA 57 - SITAP 30146
- DM 08/06/1960 - INVERIGO - SIBA 97 - SITAP 30173
- DM 13/06/1960 - INVERIGO - SIBA 98 - SITAP 30176
- DM 28/05/1960 - MONTEFRANO - SIBA 96 - SITAP 30174
- DM 22/06/1961 - MONTEFRANO - SIBA 111 - SITAP 30205
- DM 04/10/1961 - COMO - SIBA 117 - SITAP 30150
- DM 19/10/1961 - CAPIAGO INTIMIANO - SIBA 123 - SITAP 30126
- DM 22/12/1965 - CANTÙ - SIBA 237 - SITAP 30124
- DM 16/02/1966 - MERONE, ROGENO, EUPILO, PUSIANO, BOSSICO PARRI, CECANA BRIANZA, ERBA - SIBA 640 - SITAP 30186
- DM 08/06/1967 - INVERIGO - SIBA 290 - SITAP 30177
- DM 23/10/1967 - COMO - SIBA 308 - SITAP 30151
- DM 02/11/1967 - ALZATE BRIANZA - SIBA 309 - SITAP 30108
- DM 02/11/1967 - CANTÙ - SIBA 310 - SITAP 30125
- DM 02/11/1967 - CAPIAGO INTIMIANO - SIBA 311 - SITAP 30127
- DM 02/11/1967 - MONTEFRANO - SIBA 312 - SITAP 30206
- DM 08/01/1970 - ORSENGIO - SIBA 313 - SITAP 30213
- DM 08/01/1970 - MONGUZZO - SIBA 368 - SITAP 30202
- DM 16/02/1970 - ALSERO - SIBA 374 - SITAP 30107
- DM 10/03/1970 - COMO - SIBA 375 - SITAP 30152
- DM 07/01/1971 - ANZANO DEL PARCO - SIBA 389 - SITAP 30110
- DM 28/04/1971 - ERBA - SIBA 402 - SITAP 30166
- DM 29/04/1971 - ALBAVILLA - SIBA 470 - SITAP 30109
- DM 05/07/1971 - ORSENGIO - SIBA 407 - SITAP 30214
- DM 10/09/1973 - BEREGAZZO CONFIGLIATO - SIBA 432 - SITAP 30115
- DM 10/09/1973 - COMO - SIBA 433 - SITAP 30133
- DM 02/02/1985 - COMO - SIBA 518 - SITAP 30148
- DM 09/02/1985 - COMO - SIBA 519 - SITAP NO CODICE
- DM 09/02/1985 - COMO - SIBA 519 - SITAP NO CODICE
- DM 10/09/1985 - MERONE - SIBA 538 - SITAP NO CODICE
- MANCA DATA - COMO - SIBA 551 - SITAP NO CODICE
- MANCA DATA - ALZATE BRIANZA - SIBA 560 - SITAP NO CODICE
- MANCA DATA - VERTEMATE CON MINOPRIO - SIBA 565 - SITAP NO CODICE

Art. 142 lett. b), c), d), e), f), g) - riferimento MTA art. 14, 15, 16, 17, 18, 19
 b) Termini contermini ai laghi
 c) Corsi d'acqua tutelati e territori contermini
 f) Parche e riserve nazionali o regionali
 g) Bocchi e foreste

AGGREGAZIONI DI IMMOBILI ED AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
 rif. schede n. 27, 28, 30, 31, 44, T1, T4

STRUMENTI VIGENTI NELL'AGP

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Como approvato con D.C.P. n. 59/35/993 del 02 agosto 2006
 Parco delle Grazie
 istituito con LR 31 del 20 agosto 1978 - ampliamento confini L.R. n. 7 del 29 aprile 2011. Approvazione PTC con L.R. n. 45 del 25 agosto 1988 e s.m.l.
 Parco Naturale istituito con L.R. n. 7 del 29 aprile 2011

Parco Spina Verde di Como
 istituito con L.R. n. 10 del 02 marzo 1993. Approvazione PTC con D.G.R. n. 374 del 20 luglio 2005. Parco Naturale istituito con L.R. n. 10 del 02 maggio 2006 - approvato con D.C.R. n. 167 18 maggio 2006

Parco della Valle del Lambro
 istituito con L.R. n. 82 del 16 settembre 1983. Approvazione PTC con D.G.R. n. 601 del 28 luglio 2000 e s.m.l. Parco Naturale istituito con L.R. n. 18 del 09 dicembre 2005

Contratto di Fiume Seveso (sottoscritto il 13 dicembre 2006) tra Regione Lombardia e 46 Comuni in Prov. di CO e Città Metropolitana di Milano

Contratto di Fiume dell'Olona Boczerate e Lura (sottoscritto il 22 luglio 2004) tra Regione Lombardia e 79 Comuni in Prov. di VA-CO e Città Metropolitana di Milano

Per la salvaguardia ambientale ed storico-culturale

- Monumento naturale delle Cerre di Molera (Melnate (VA) e Cagno (CO), DGR V/4984 del 20.11.2015)
- SIC Fontana del Guercio (Carugo)
- SIC Lago di Alserio (Alserio, Menguzzo, Anzano del Parco, Albavilla, Erba - AGP 5.1)
- SIC Lago di Montorfano (Capiago Intimiano, Montorfano)
- SIC Lago di Pusiano (Merone, Bosco Panni, Cecana Brianza, Rogeno - AGP 7.1; Erba, Eupilio, Pusiano - AGP 5.1)
- SIC Palude di Albate (Casinate con Bernate, Como, Senza Comasco)
- SIC Pireta Pedemontana di Appiano Gentile (Appiano Gentile, Castelnuovo Bozzente, Tradate)
- SIC Spina Verde (Capiago Intimiano, Cavallasca, Como, Drezzo, Pate, San Fermo della Battaglia)
- PLUS Parco della Brughiera Brianica (Cabiato, Carimate, Carugo, Fignio Serenza, Mariano Comense, Novedrate, Lenate sul Seveso e Meda - AGP 7.2)
- PLUS Parco Valle del torrente Lura (Bregnano, Bulgarogrosso, Cabiato, Cadorago, Cermenate, Guanzate, Lomazzo, Rovellasca, Rovello Porro; Sarono - AGP 27.1)
- PLUS Zece del Pent (Alzate Brianza, Colverde, Faloppio, Lurago d'Erba, Lurate Cacciavo, Montano Lucino, Otrona di San Mammè, Ugiate-Trevano, Vito Guarcio)
- PLUS Parco Valle del Lanza (Bizzarone, Cagno, Valmorea, Melnate - AGP 32.1)

Rete Ecologica Regionale (FER)

7.1

AMBITO GEOGRAFICO di PAESAGGIO

BRIANZA LECHESE

Ambito di paesaggio caratterizzato da un sistema insediativo continuo e denso della conurbazione collinare della Brianza lecchese

STRUMENTI VIGENTI NELL'ASP

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Lecco approvato con D.C.P. n. 40 del 9 giugno 2014

Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Monza e della Brianza approvato con D.C.P. n. 16 del 10 luglio 2013

Parco Regionale della Valle del Lambro istituito con L.R. 82 del 16 settembre 1983 e s.m.i. PTO approvato con DGR VII/601 del 28 luglio 2000 e s.m.i.

Parco Naturale istituito con L.R. n. 18 del 06 dicembre 2005

Parco Regionale Adda Nord istituito con L.R. 80 del 16 settembre 1983 e s.m.i. PTO approvato con DGR VII/2809 del 22 dicembre 2000 e s.m.i.

Parco Naturale istituito con L.R. n. 35 del 16 dicembre 2004

Parco Regionale di Montevocchia e Valle del Curone istituito con L.R. 77 del 16 settembre 1983

PTO approvato con L.R. n. 30 del 29 aprile 1995 e s.m.i. Parco Naturale istituito con L.R. n. 13 del 07 aprile 2008

Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi approvato con D.C.R. n. 72 del 16 novembre 2010

Vigente dal 22 dicembre 2010 BURL 51 del 22 dicembre 2010 inserzione e concorsi

Contratto di Fiume Lambro Settembriale (cotitocritto il 20 marzo 2012) tra Regione Lombardia e 54 Comuni nelle province di CO, LC, MB, LO e Città Metropolitana di Milano

Per la salvaguardia ambientale e lo sviluppo culturale

- Monumento naturale Sasso di Guidino (Besana in Brianza)
- SIC Lago di Pusiano (Bocisio Parini, Cesana Brianza, Rogeno, Erba, Eupilio, Pusiano - ASP 5.1)
- SIC Valle S. Croce e Valle dei Curone (Cernusco Lombardone, La Valletta Brianza, Lomagna, Merate, Missaglia, Montevocchia, Olgiate Molgora, Orsago, Sirtori, Viganò)
- SIC Lago di Sarfrazza (Merate)
- SIC Valle del Rio Cantalupo (Truggio)
- SIC Valle del Rio Peperino (Correzzana, Lesmo, Triuggio)
- SIC Palude di Brivio (Alcorno, Brivio, Cislano Bergamasco - ASP 9.1, Monte Marengo - ASP 6.1)
- ZPS Il Toffio (Caico, Villa d'Adda - ASP 9.1, Pontida - ASP 8.1)
- PLUS Parco San Pietro al Monte-San Tomaso (Suello); Civate - ASP 6.1)
- PLUS Parco Agricolo la Valletta (Borzago, Barzano, Besana in Brianza, Cascagno Brianza, Cremella, Monticello Brianza, Renate) (Rovato, Sirtori, Viganò)
- PLUS Parco dei Colli Brianzesi (Campanara, Usmate Velate; Arcore - ASP 7.2)
- PLUS Parco del Molgorone (Usmate Velate; altri Comuni - ASP 7.2)

Rete Ecologica Regionale (REF)

INQUADRAMENTO



AMBITO GEOGRAFICO DI PAESAGGIO CONFINANZI

- MANCA DATA - DOZZAGO, SIRONE, OGGIONO - SIBA 571 - SITAP NO CODICE
- MANCA DATA - VERDERIO - SIBA 572 - SITAP NO CODICE
- MANCA DATA - CISANO BERGAMASCO, CAPRINO BERGAMASCO - SIBA 577 - SITAP NO CODICE

- Art. 148 lett. b), c), d), e), f), g) - riferimento IFA art. 14, 15, 16, 17, 18, 19
- b) Territori contigui ai laghi
- c) Corsi d'acqua tutelati e territori contigui
- f) Parchi e riserve nazionali o regionali
- g) Boschi e foreste

- AGGREGAZIONI DI IMMOBILI ED AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
- rif. schede n. 30, 31, 32, 33, 36, T1, T2

FATTORI CONTESTUALI E ICONOGRAFIA

All'interno del paesaggio collinare morenico si distinguono, dal punto di vista geografico, tre grandi ambiti che fanno riferimento ai tre nuclei urbani principali: la Brianza easatese (Casatenovo), situata a sud ovest della provincia; la Brianza oggionese (Oggiono), situata a nord ovest in prossimità delle prime pendici presilpine e interessata dalla presenza dei grandi laghi morenici di Annone e Pusiano; la Brianza meratese (Merate), situata a sud est tra la collina di Montevocchia e il corso dell'Adda.

Il paesaggio, a partire dagli ambienti prealpini alla pianura, è caratterizzato da ondulazioni collinari moreniche e dalle lingue terrazzate formatesi dalla disgregazione dei ghiaiaoli quaternari. Il successivo passaggio alla fascia dell'alta pianura, acclivita e segnata perpendicolarmente solo dai lunghi colli d'erosione fluviale (Lumbrò, Adda e corsi d'acqua minori).

La crescita urbana ha in linea generale cancellato, nella parte occidentale, i caratteri naturali del paesaggio mentre nella parte orientale persistono porzioni di territorio a vocazione agricola.

AMBITO GEOGRAFICO DI PAESAGGIO CONFINANZI

- 4.1 - BRIANZA COMASCA
- 5.1 - RILIEVI DEL TRIANGOLO LARIANO
- 6.1 - RILIEVI DEL LARIO ORIENTALE
- 7.2 - BRIANZA MONZESE
- 8.1 - VAL BREMBANA
- 9.1 - COLLINE E PIANURA DI BERGAMO

RIFERIMENTI AMMINISTRATIVI

Provincia di Lecco e di Monza e Brianza
 Comunità Montana di Lario orientale-Valle San Martino (con sede a Salbiate); Comuni di Elio e di Colle Brianza
 Unione dei Comuni Lombardi della Valletta: La Valletta Brianza - Santa Maria Hoè

Comuni appartenenti all'ASP (50)
 Airuno, Annone di Brianza, Barzago, Barzano, Becana in Brianza, Besicco Parini, Brocco, Brivio, Bulciago, Calco, Campanara, Carate Brianza, Cascagno Brianza, Cascello di Brianza, Cernusco Lombardone, Cesana Brianza, Colle Brianza, Correzzana, Coats Macugnà, Cremella, Dozzago, Elio, Garbagnate Monastero, Giusussano, Imbercago, La Valletta Brianza, Lesmo, Lomagna, Merate, Messaglia, Molteno, Montevocchia, Monticello Brianza, Nibionno, Oggiono, Olgiate Molgora, Orsago, Paderno d'Adda, Renate, Robbiate, Rogeno, Santa Maria Hoè, Sirone, Sirtori, Suello, Triuggio, Usmate Velate, Veduggio con Cobzano, Verano Brianza, Verderio, Viganò

