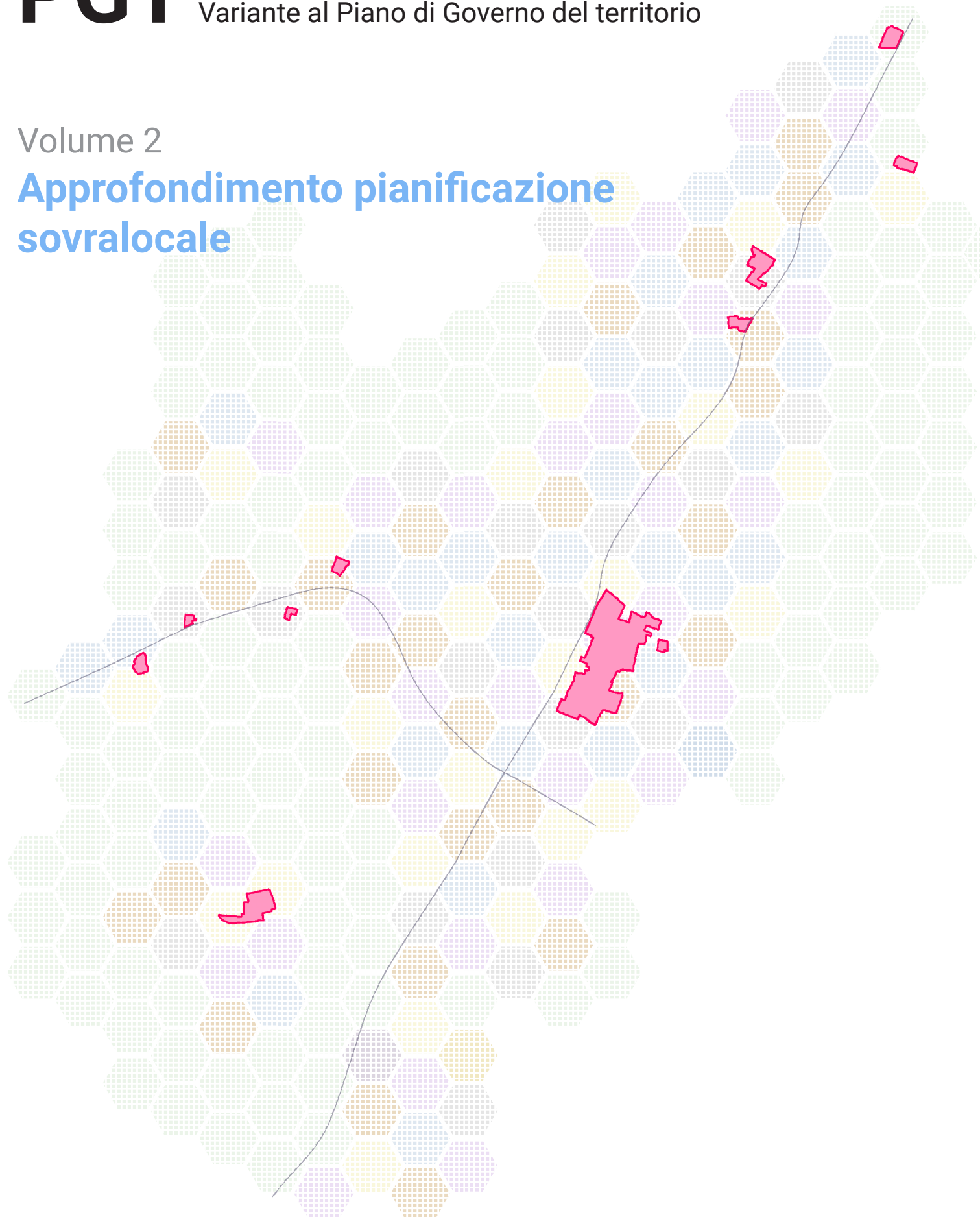


Volume 2

Approfondimento pianificazione sovralocale



BOZZA



SINDACO

Andrea Esposito

SEGRETARIO COMUNALE

dott. Paolo Codarri

ASSESSORE AMBIENTE, ATTIVITA' PRODUTTIVE, COMMERCIO, ECOLOGIA E RIFIUTI, EDILIZIA PRIVATA, URBANSTICA

Angelina Marcella

UFFICIO DI PIANO

dott. Francesco Intini (Responsabile)

arch. Stefania De Melgazzi

arch. Marta Picchi

arch. Elena Colombo

geom. Nicole Gandolfi



CENTRO STUDI PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore)

arch. Cristina Alinovi (Capo progetto)

ing. Francesca Boeri (VAS)

p.t. Francesca Bugnoni, arch. Marco Norcaro (Consulenti esterni)

IST_29_22_ELA_ID62

marzo 2023

SOMMARIO

PRINCIPALI RIFERIMENTI REGIONALI	1
Piano Territoriale Regionale [PTR]	1
Integrazione del PTR ai sensi della LR N. 31/2014 sul Consumo di Suolo	5
Revisione 2022 del PTR	7
Piano Paesaggistico Regionale [PPR]	11
Revisione 2022 PPR (ex PVP – Progetto di Valorizzazione del Paesaggio)	13
Rete Natura 2000 [SIC – ZSC]	18
Rete Ecologica Regionale [RER]	19
Piano di Gestione del Rischio Alluvioni [PGRA]	20
Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti [PRMT]	21
Piano Regionale della Mobilità Ciclistica [PRMC]	22
 PRINCIPALI RIFERIMENTI PROVINCIALI	 25
PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente della Provincia di Monza e Brianza	25
Integrazione del PTCP ai sensi della l.r. n. 31/2014 sul consumo di suolo	31
Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) della Provincia di Monza e Brianza.	32
PUMS – Piano urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza	34
PLIS – P.A.N.E Parco Agricolo Nord Est	39

PRINCIPALI RIFERIMENTI REGIONALI

Piano Territoriale Regionale [PTR]

Approvazione con DCR n. 951 del 19.01.2010, con aggiornamenti annuali ai sensi dell'art. 22 della LR n. 12/2005.

Il PTR si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, analizzando i punti di forza e di debolezza ed evidenziando potenzialità/opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali, rafforzandone la competitività e proteggendone/valorizzandone le risorse. Esso costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale degli strumenti di pianificazione di scala inferiore (PTCP, PTM, PGT), che, in maniera sinergica, devono declinare e concorrere a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale.

Il PTR definisce tre macro - obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini.

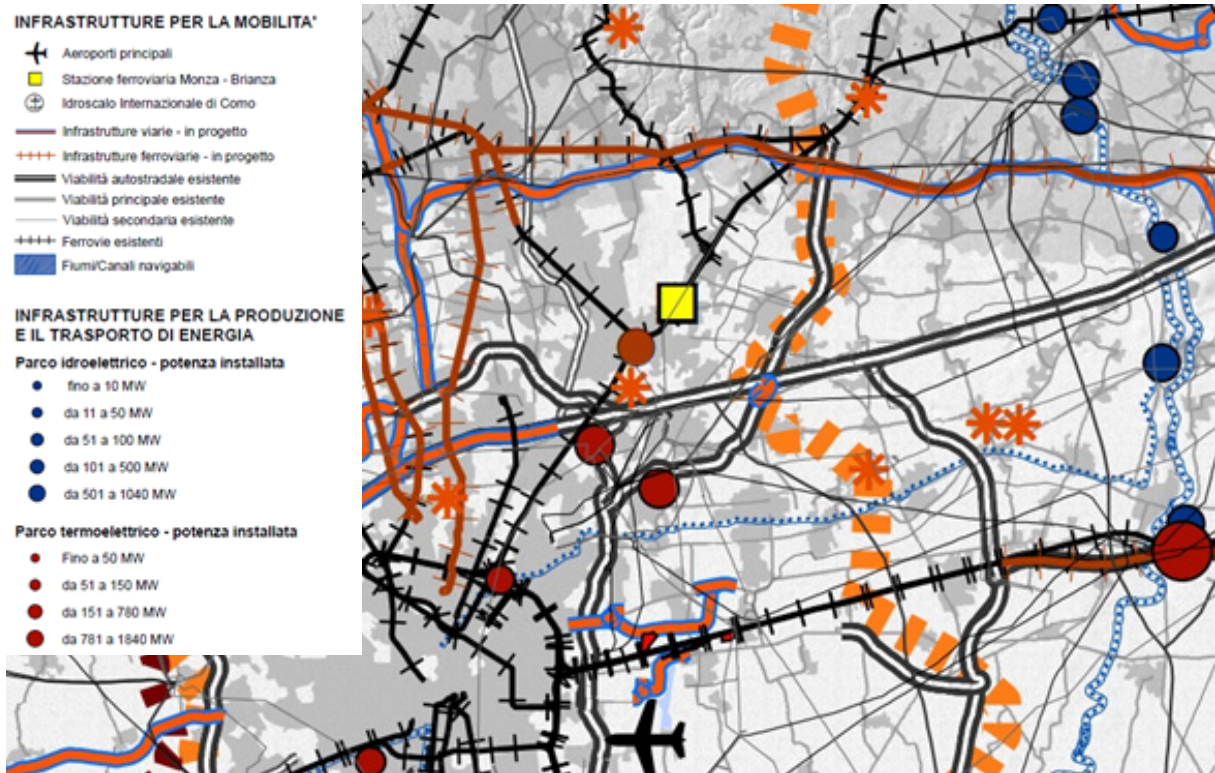
- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, dove per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività rispetto ad altri territori, incrementando anche gli standard di qualità della vita dei cittadini;
- riequilibrare il territorio lombardo, cercando di valorizzare i punti di forza di ogni sistema territoriale e favorire il superamento delle debolezze e mirando ad un "equilibrio" inteso quindi come sviluppo di un sistema policentrico;
- proteggere e valorizzare le risorse della regione, siano esse risorse primarie (naturali, ambientali, capitale umano) o prodotte dalle trasformazioni avvenute nel tempo (paesaggistiche, culturali, d'impresa).

Sulla base delle strategie per il rafforzamento della struttura policentrica regionale e di pianificazione per il sistema rurale – paesistico - ambientale nel suo insieme, il PTR identifica, su scala regionale:

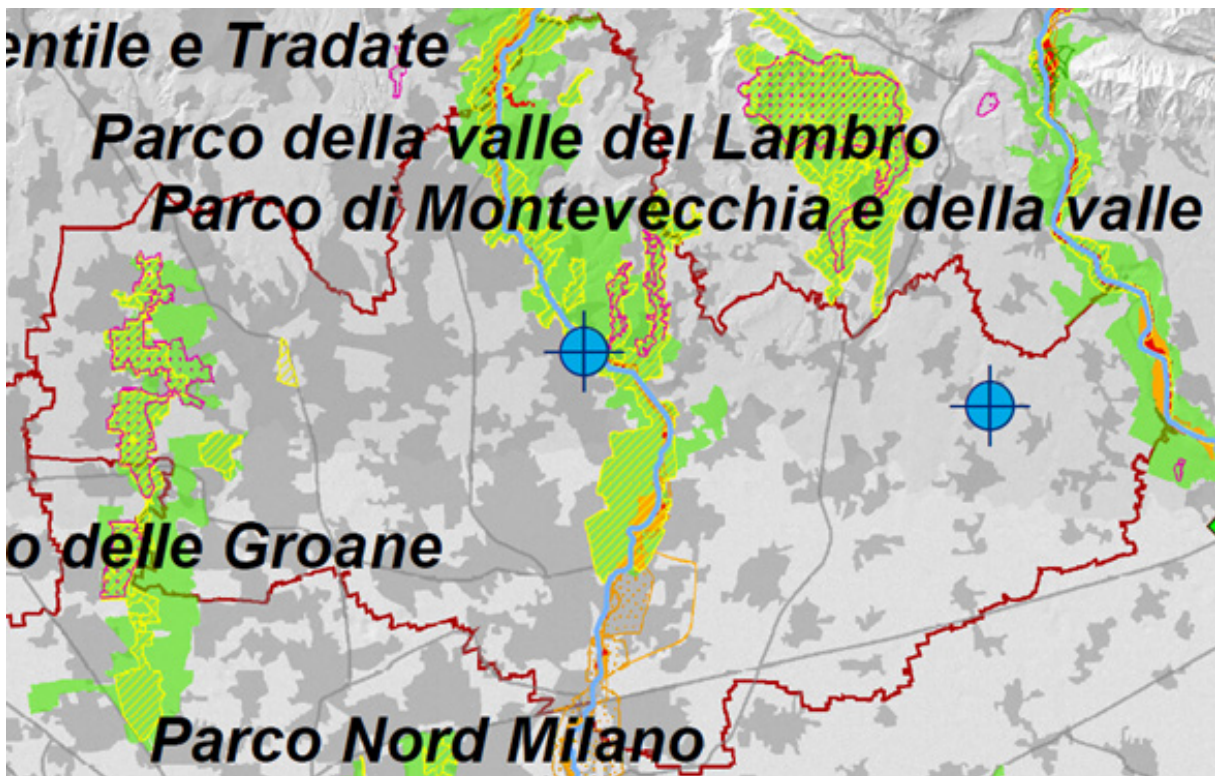
- i principali poli di sviluppo regionale (Tav. 1);
- le zone di preservazione e salvaguardia ambientale (Tav. 2);
- le infrastrutture prioritarie (Tav. 3).

Tali elementi rappresentano le scelte regionali prioritarie per lo sviluppo del territorio e sono i riferimenti fondamentali per orientare l'azione di tutti i soggetti che operano e hanno responsabilità di governo in Lombardia. Si tratta di elementi ordinatori dello sviluppo e della riorganizzazione territoriale e costituiscono il disegno progettuale del PTR per perseguire i macro-obiettivi di piano.

Il Comune di Bernareggio si colloca nella porzione settentrionale del Sistema territoriale regionale Metropolitano, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche



Infrastrutture prioritarie per la Lombardia (PTR)



Zone di preservazione e salvaguardia ambientale (PTR)

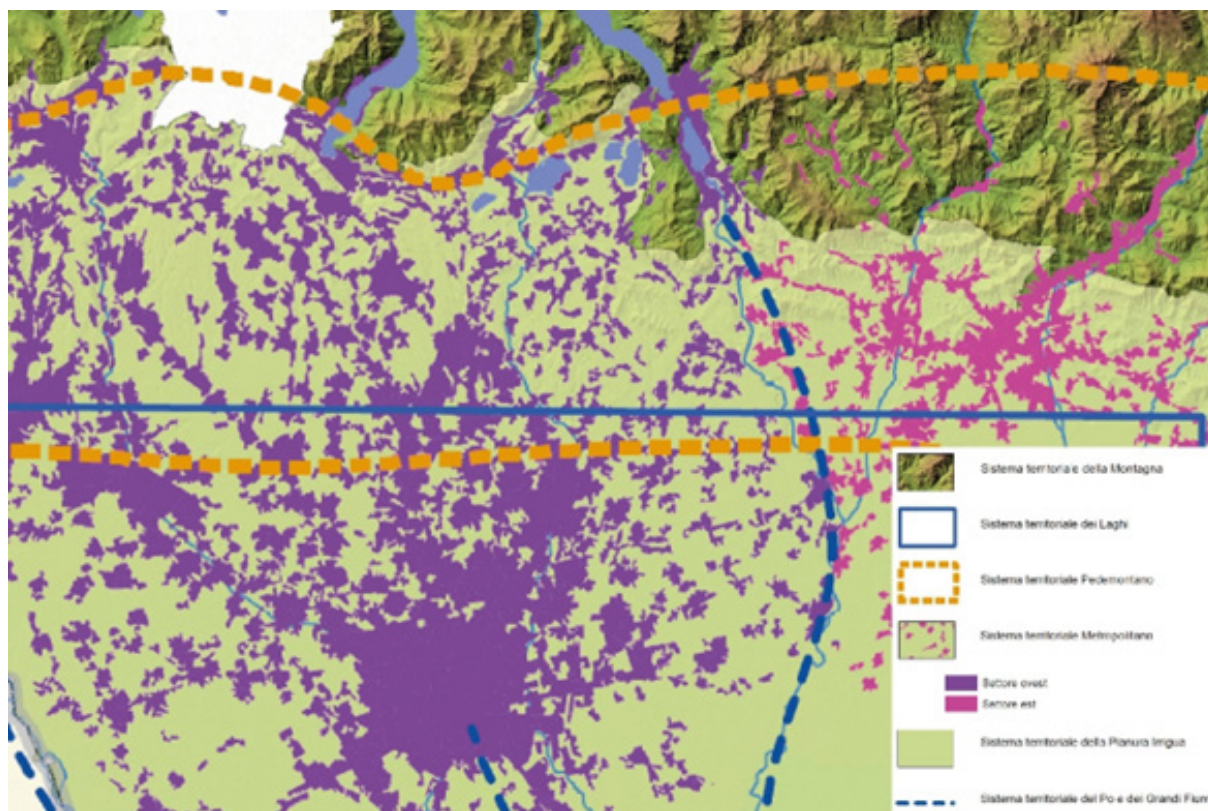
generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), contraddistinto da abbondanza di risorse idriche e aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale e storico-paesaggistico, dalla presenza di aree protette di considerevoli dimensioni e di grande interesse paesistico e ambientale e da una realtà paesaggistica di valore, con centri storici dotati di forte identità culturale. Per tale Sistema il PTR individua 11 obiettivi territoriali e relative linee d'azione (Sezione 2 – Documento di Piano del PTR):

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
- Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;
- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- POST EXPO – Creare condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.

Per quanto riguarda l'Uso del Suolo vengono individuati degli ulteriori obiettivi specifici:

- 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.

Il territorio di Bernareggio è anche interessato dal Sistema territoriale Pedemontano, cerniera tra le aree densamente urbanizzate della fascia centrale della Lombardia e gli ambiti a minor densità edilizia che caratterizzano le aree montane, sede di forti contraddizioni ambientali tra il consumo delle risorse e l'attenzione alla salvaguardia degli elementi di pregio naturalistico e paesistico. Il PTR individua i seguenti



I sistemi territoriali del PTR (stralcio tav.4 del PTR vigente)

obiettivi:

- Tutelare i caratteri naturali diffusi attraverso la creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro (reti ecologiche);
- Tutelare sicurezza e salute dei cittadini attraverso la riduzione dell'inquinamento ambientale e la preservazione delle risorse;
- Favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa;
- Promuovere la riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata;
- Applicare modalità di progettazione integrata tra infrastrutture e paesaggio;
- Tutelare e valorizzare il paesaggio caratteristico attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa e il mantenimento dell'attività agricola;
- Recuperare aree e manufatti edilizi degradati in una logica che richiami le caratteristiche del territorio pedemontano;
- Incentivare l'agricoltura e il settore turistico-ricreativo per garantire la qualità dell'ambiente e del paesaggio caratteristico;
- Valorizzare l'imprenditoria locale e le riconversioni produttive garantendo l'accessibilità alle nuove infrastrutture evitando l'effetto "tunnel"

Integrazione del PTR ai sensi della LR N. 31/2014 sul Consumo di Suolo

Tale integrazione, approvata con DCR n. 411 del 19.12.2018, si inserisce nell'ambito del più ampio procedimento di revisione complessiva del PTR, sviluppandone prioritariamente i contenuti attinenti al perseguimento delle politiche in materia di consumo di suolo e rigenerazione urbana, con lo scopo di concretizzare il traguardo previsto dalla Commissione europea di giungere a una occupazione netta di terreno pari a zero entro il 2050.

Al PTR viene affidato il compito di individuare i criteri per l'azzeramento del consumo di suolo, declinati con riferimento a ciascuna aggregazione di Comuni afferente ai cosiddetti ATO – Ambiti territoriali omogenei, individuati sulla base delle peculiarità geografiche, territoriali, socio-economiche, urbanistiche, paesaggistiche ed infrastrutturali. Tali criteri devono poi essere recepiti dagli strumenti di pianificazione della Città metropolitana e delle Province e, infine, dai PGT comunali attraverso il PdR e la Carta del Consumo di suolo, prevista dalla LR n. 31/2014, che presenta carattere vincolante per la realizzazione di interventi edificatori comportanti, anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo.

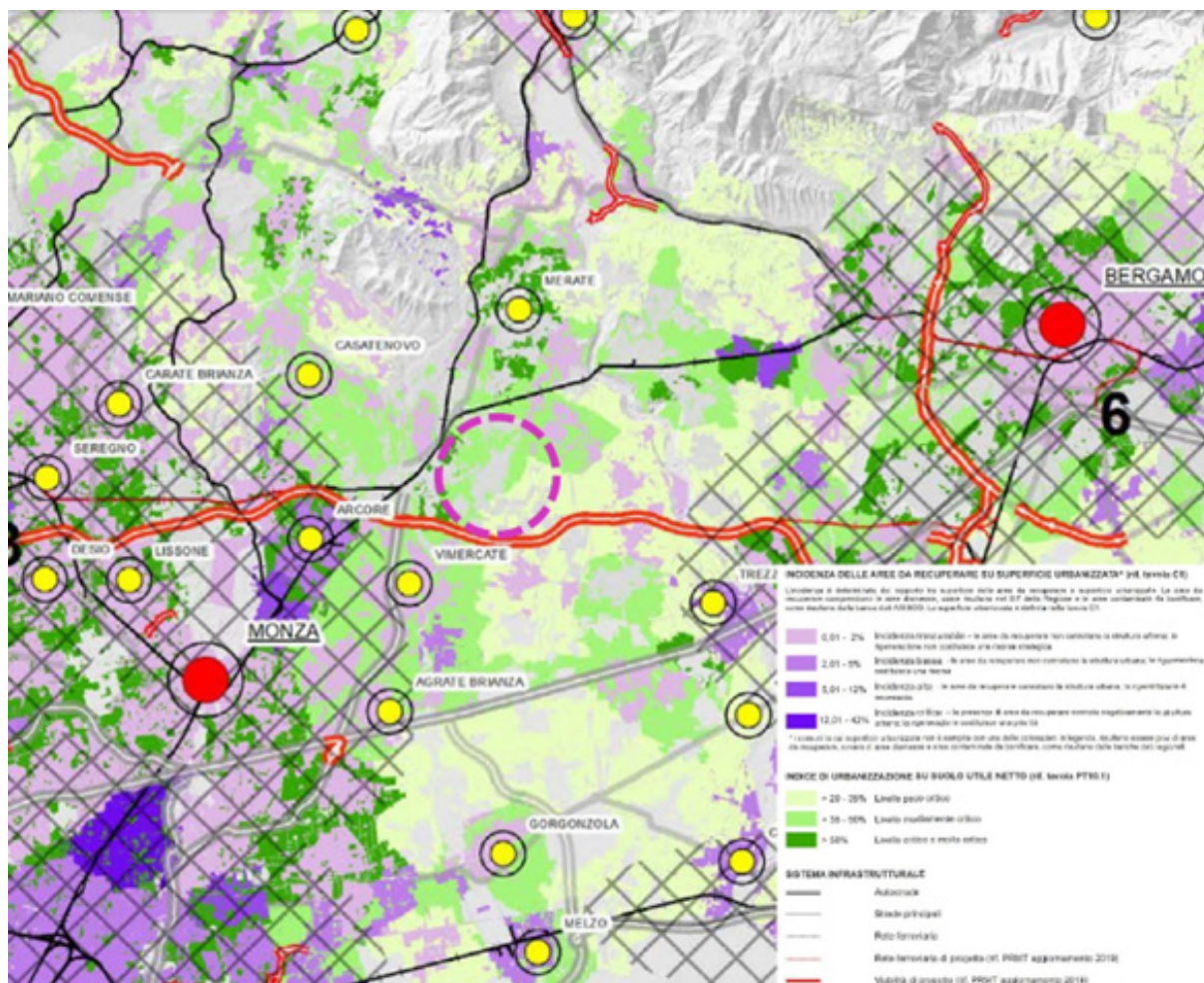
Il PTR individua, inoltre, 21 "Aree di programmazione della rigenerazione territoriale", ossia territori ad intensa metropolizzazione, particolarmente complessi e densamente urbanizzati, dove la rigenerazione deve assumere un ruolo determinante e concreto per la riduzione del consumo di suolo e per la riorganizzazione dell'assetto insediativo a scala territoriale e urbana (con una programmazione/pianificazione degli interventi di scala sovracomunale), per ciascuno dei quali vengono indicati obiettivi essenziali e indirizzi operativi.

Il Comune di Bernareggio si colloca nell'ATO Brianza e Brianza Orientale, ambito a carattere interprovinciale, in quanto una sua parte insiste sul territorio della Provincia di Lecco.

L'indice di urbanizzazione provinciale, del 50,7%, è secondo, in tutta la Regione, solo a quello dell'Ambito di Milano della Cintura Metropolitana e del Nord Milanese, di cui costituisce la naturale prosecuzione verso nord. Il livello elevato del consumo di suolo restituisce il quadro di un sistema insediativo altamente conurbato, con concentrazioni particolarmente intense lungo le direttrici storiche della SS35, SS36 (Milano-Monza-Lecco), della SP6 (Monza-Carate) e verso Arcore-Vimercate. All'esterno di queste direttrici permane comunque un alto livello di urbanizzazione, connotato anche da alta diffusione insediativa. A ciò si associa un'alta commistione tra diverse funzioni, terziarie, commerciali, manifatturiere, residenziali e di servizio. Nonostante siano presenti numerose infrastrutture, il grado di congestione dell'ambito è elevato.

Le modalità di sviluppo, per addizioni successive lungo tutte le direttrici viarie, hanno, infatti, progressivamente degradato l'efficienza complessiva del sistema.

Il tessuto rurale è, pertanto, relegato a funzioni periurbane e il valore dei suoli è più connaturato alla loro rarità che non agli specifici caratteri agricoli. Le residue aree libere sono comunque interessate da vari livelli di salvaguardia, di scala regionale o locale (Parco delle Groane, Parco della valle del Lambro, PLIS).



Strategie e sistemi della rigenerazione (stralcio Tav.05.D4 dell'Integrazione del PTR alla LR n. 31/14)

Alla scala locale il sistema di gravitazione è policentrico. Oltre a Monza, polo di livello regionale, è presente una fitta serie di poli di rango inferiore, erogatori di servizi di scala sovracomunale e sede di centri produttivi (commerciali e manifatturieri) di elevata importanza.

Il valore agricolo del suolo, 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 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.

A livello comunale, l'indice di urbanizzazione su suolo a rischio di consumo è di livello mediamente critico, con un indice di urbanizzazione su suolo utile netto, compreso tra il 35 –50%.

Nell'area, non sono presenti alte potenzialità di rigenerazione, con quote significative di aree da recupe-

rare quali opportunità di riqualificazione urbana.

Revisione 2022 del PTR

Adottato con d.c.r. n. 2137 del 2 dicembre 2021

Facendo seguito alla già approvata Integrazione del PTR ai sensi della LR n. 31/2014 sul consumo di suolo, il percorso di revisione del PTR sta proseguendo, con la finalità di riorientare complessivamente la forma e i contenuti dello strumento complessivo vigente, compresi quelli paesaggistici sviluppati nel PVP – Progetto di Valorizzazione del Paesaggio.

Il PTR revisionato presenta diversi e importanti elementi di novità rispetto a quello vigente, tra i quali:

- la semplificazione del sistema degli obiettivi, direttamente collegati alla definizione di una vision per la Lombardia del futuro e all'individuazione dei progetti strategici di rilevanza regionale, in coerenza con le politiche e le priorità del PRS – Piano Regionale di Sviluppo;
- la costruzione della vision della Lombardia del 2030 basata su 5 "pilastri" (di seguito descritti), sui quali poggia, come "architrave", connettendoli e integrandoli tra loro e rafforzandone la trasversalità, l'obiettivo fondamentale di garantire e migliorare la qualità della vita in Lombardia;
- una maggiore integrazione e coerenza tra le politiche regionali settoriali, che vengono valorizzate, rafforzano il ruolo del PTR quale quadro di riferimento della programmazione di settore;
- il collegamento con i 17 obiettivi e con le politiche dell'Agenda ONU 2030, con
- la redigenda Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché con il Green Deal Europeo, rendendo evidente l'approccio di sostenibilità assunto dal PTR;
- l'integrazione nel governo del territorio dei temi dell'adattamento e della mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici;
- la territorializzazione di criteri e indirizzi, attraverso la definizione di "Criteri per la pianificazione" diversificati in funzione della scala territoriale di riferimento, dei contesti territoriali, dei pilastri e dei temi di interesse regionale, in considerazione dell'eterogeneità del territorio lombardo e dell'elevata frammentazione amministrativa;
- la valorizzazione del fondamentale rapporto di collaborazione tra pubblico e privato, presupposto nodale per la rigenerazione dei territori;
- la valorizzazione del ruolo strategico del sistema delle conoscenze basato sull'IIT e sulla disponibilità di informazioni all'interno del portale istituzionale regionale (Geoportale, Open data).

I citati cinque "pilastri" definiti dalla Revisione del PTR sono:

- coesione e connessioni", dedicato ai rapporti di sinergia con i territori confinanti, alle dinamiche di competizione con le aree regionali concorrenti e alla riduzione dei divari tra centro e periferia, tra città e campagna, con attenzione ai punti di debolezza (le aree interne) e di forza (il policen-

trismo e l'infrastrutturazione) che caratterizzano la Lombardia;

- "attrattività", rivolto alla valorizzazione del capitale territoriale per attrarre persone e imprese;
- "resilienza e governo integrato delle risorse", incentrato sulla consapevolezza che solo attraverso un approccio multidisciplinare e olistico sia possibile affrontare la grande crisi ambientale in atto e perseguire uno sviluppo economico che sia sostenibile anche dal punto di vista ambientale e sociale;
- "riduzione del consumo di suolo e rigenerazione", che riprende quanto già approvato con DCR n. 411 del 19.12.2018 nell'Integrazione del PTR ai sensi della LR n. 31/14;
- "cultura e paesaggio", che evidenzia la necessità di valorizzare le identità della Regione, promuovendole e integrandole in un progetto unitario di cultura dei luoghi volto a far emergere i suoi valori e le peculiarità storico-culturali sedimentate nel tempo grazie all'opera dell'uomo; la definizione degli obiettivi e delle azioni individuate per la tutela, la valorizzazione e la promozione del paesaggio sono in particolare puntualmente individuate negli elaborati che compongono il Progetto per la valorizzazione del paesaggio lombardo.

Gli obiettivi della Revisione del PTR trovano attuazione, a seconda dei casi, attraverso la pianificazione di settore e la pianificazione locale (secondo i Criteri e indirizzi per la pianificazione), i Progetti Strategici, le Azioni di sistema, i PTR – Piani Territoriali Regionali d'Area e gli strumenti negoziali di rilevanza regionale (Accordi di Programma, Accordi Quadro di Sviluppo Territoriale).

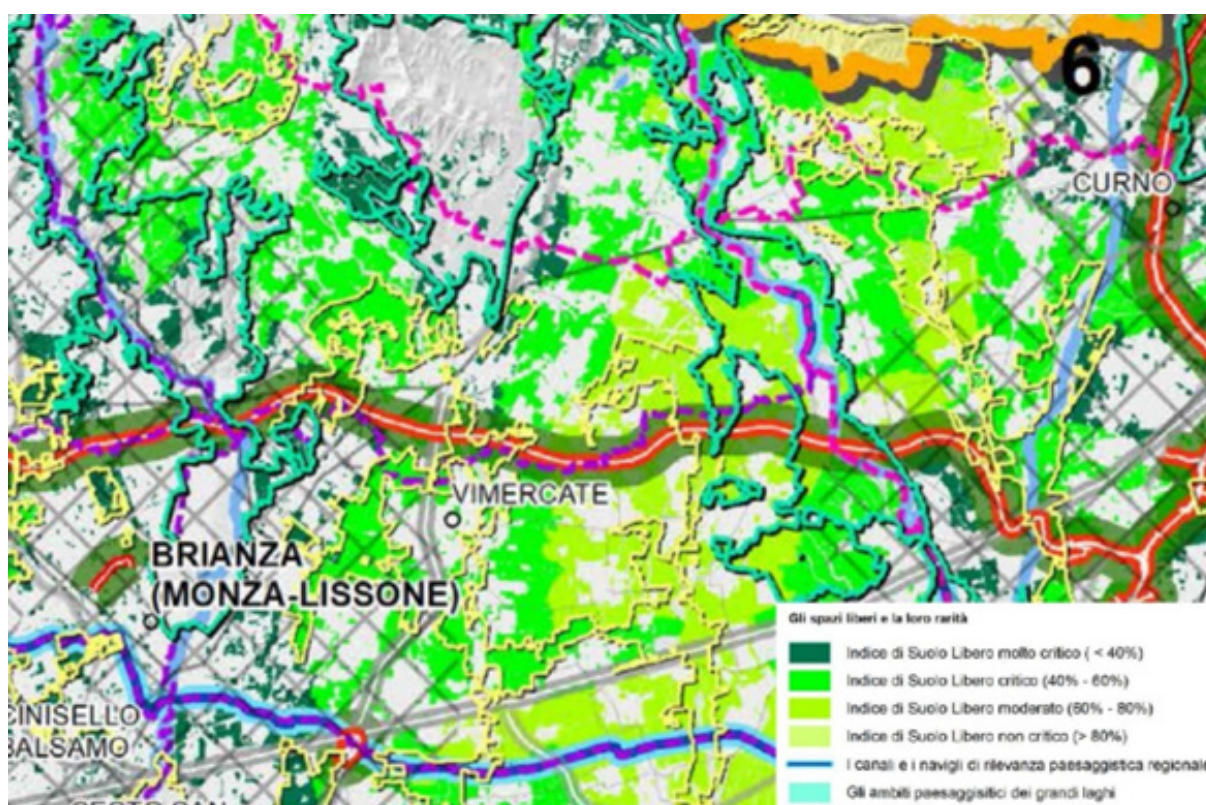
I Progetti strategici per la Lombardia (di medio-lungo periodo, di rilevanza sovralocale, con capacità di innescare azioni di valorizzazione e qualificazione dei territori interessati) sono:

- Olimpiadi invernali 2026 Milano Cortina, relativo sistema di accessibilità Valtellina Valchiavenna e Incremento della sicurezza idrogeologica per i territori interessati
- Brescia e Bergamo - capitali della cultura 2023
- Milano Innovation District
- Riqualificazione ambientale e rigenerazione urbanistica dell'area ex-SISAS, nei comuni di Pioltello e Rodano
- Riqualificazione territoriale ed ambientale delle aree dismesse dagli ex stabilimenti Falck site in comune di Sesto San Giovanni
- PGRA 2021-2027: attuazione e realizzazione delle misure per la prevenzione del rischio idraulico nelle ARS Città Metropolitana di Milano e Città di Brescia
- PGRA 2021-2027: attuazione e realizzazione delle misure di prevenzione del rischio idraulico nella ARS del Fiume Po – revisione, adeguamento e potenziamento del sistema arginale e valorizzazione del Fiume Po
- Progetto Spazi aperti metropolitani
- RVR – Rete Verde Regionale
- RER – Rete Ecologica Regionale

- Malpensa e sistema aeroportuale lombardo
- Nodo ferroviario e stradale di Milano
- Sistema del trasporto pubblico integrato dell'area metropolitana milanese Sviluppo della mobilità nella "Città Infinita"
- Potenziamento accessibilità e relazioni nell'area medio padana
- Distretto dell'idrogeno i Valle Camonica

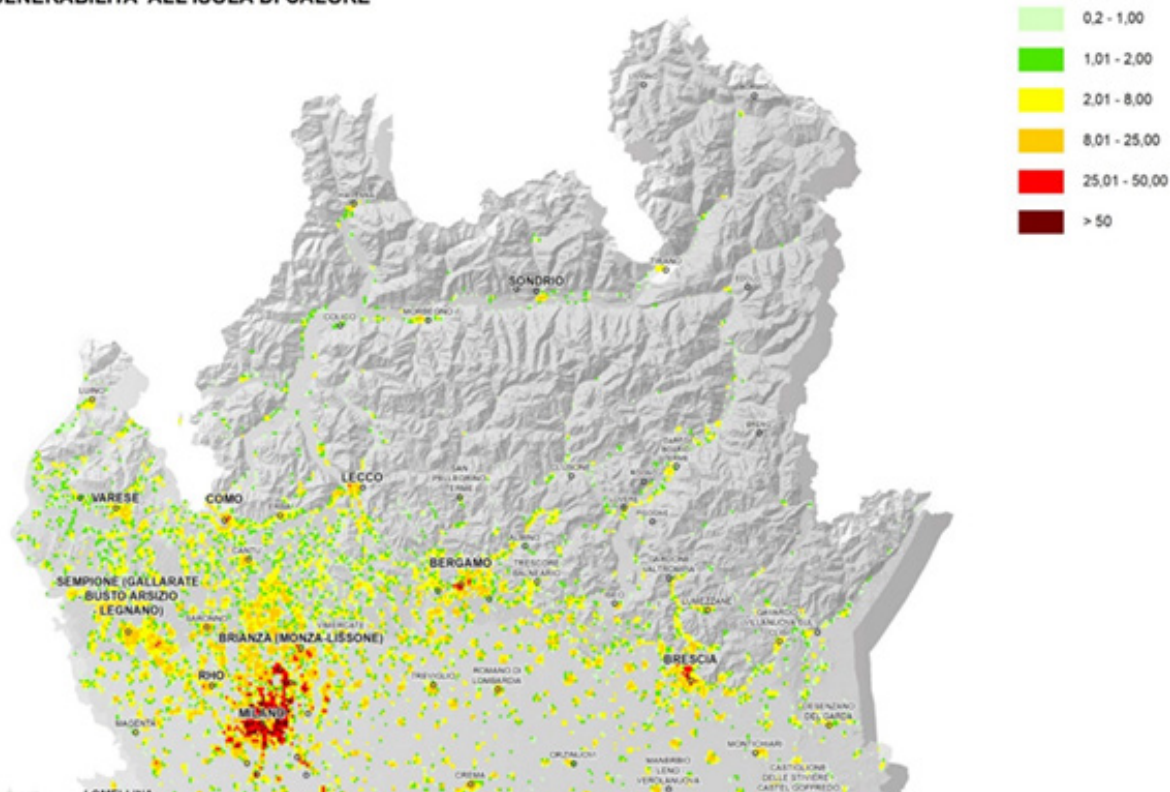
Le Azioni di sistema (insiemi di strategie e modalità attuative che concorrono a territorializzare gli obiettivi del Piano, relazionandosi in modo sistemico e trasversale ai diversi Pilastri) sono:

- Progetti per la mitigazione dei rischi idrogeologici, la difesa del suolo e la riqualificazione ambientale del territorio
- Aree di programmazione della rigenerazione territoriale
- Progetti di bonifica e di valorizzazione dei siti contaminati
- Strategie per le Aree interne
- Tutela e sviluppo della rete stradale regionale
- Sistema di trasporto pubblico su gomma regionale
- Sistema ciclabile regionale e sovregionale



TAV PT8-Spazi aperti provinciali

VULNERABILITA' ALL'ISOLA DI CALORE



Vulnerabilità all'isola di calore - PTg Vulnerabilità e rischi

PGRA - AREE ALLAGABILI



PGRA Aree allagabili - PTg Vulnerabilità e rischi

- Sistema logistico intermodale sostenibile, integrato e competitivo
- Sviluppo impiantistica per l'economia circolare
- Sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili
- Rete sentieristica regionale
- Banda Ultra Larga
- Sviluppo dell'Infrastruttura per l'Informazione Territoriale
- Distretti commerciali
- Piani integrati della Cultura

Infine, i PTR sono atti di programmazione per lo sviluppo di territori interessati da opere, interventi o destinazioni funzionali di rilevanza regionale o sovregionale, che è opportuno affiancare con azioni che ne consentano uno sviluppo attento alle componenti ambientali e paesistiche. Quelli ad oggi approvati sono: PTR Navigli, PTR Aero-porto Montichiari, PTR Media e Alta Valtellina, PTR Valli Alpine e PTR Franciacorta.

Fra le tavole innovative del PTR si rileva la tavola 8 degli spazi aperti, costruita a partire non solo dal riconoscimento della rarità dei suoli liberi, ma anche dal riconoscimento della specificità morfologica, di relazione ed evolutiva, dell'area metropolitana pedemontana (Sistema Metropolitano), cui si affiancano le altre direttrici ad elevata antropizzazione presenti sul territorio regionale.

Il comune di Bernareggio registra un valore dell'indice dei suoli liberi critico, tra il 40% e il 60%. Nella tavola 8 inoltre si individua all'interno del comune il PLIS -P.A.N.E. Parco Agricolo Nord Est.

In tema di adattamento ai cambiamenti climatici e vulnerabilità del territorio è stata, inoltre, redatta la tavola PT9-Vulnerabilità e rischi, nella quale viene descritto il territorio regionale in funzione dei diversi possibili rischi presenti. Per il comune di Bernareggio non si rilevano particolari criticità in tema di vulnerabilità.

Piano Paesaggistico Regionale [PPR]

Approvazione con DCR n. 951 del 19.01.2010 (contestualmente al PTR).

Il PPR (ai sensi del DLgs n. 42/2004 e dell'art. 19 della LR n. 12/2005) rappresenta una sezione specifica del PTR, quale disciplina paesaggistica dello stesso, pur mantenendo una sua compiuta unitarietà ed identità, con la duplice natura di quadro di riferimento ed indirizzo e di strumento di disciplina paesaggistica. Esso è lo strumento attraverso il quale Regione Lombardia persegue gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio in linea con la Convenzione europea del paesaggio, fornendo indirizzi e regole per la migliore gestione del paesaggio, che devono essere declinate e articolate su tutto il territorio lombardo attraverso i diversi strumenti di pianificazione territoriale.

Il vigente PPR suddivide la Regione in "ambiti geografici" che rappresentano territori organici, di rico-

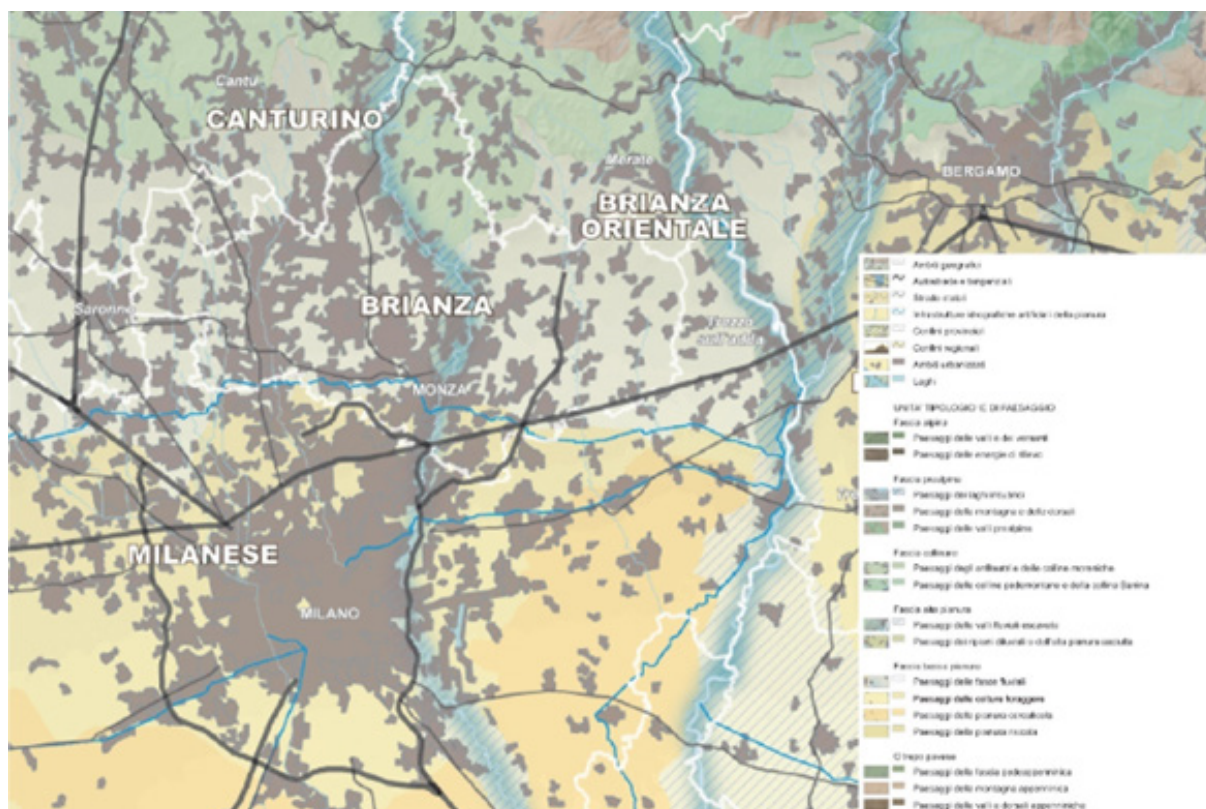
nosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipo-logiche di paesaggio" (che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche, per ciascuna delle quali vengono forniti indirizzi di tutela generali e specifici.

Inoltre, il PPR vigente affronta (all'art. 28 delle Norme e nella Parte IV del Volume 6 – "Indirizzi di tutela" del PPR) i temi della riqualificazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi (ove si registra la perdita/deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi e morfologici testimoniali), individuando possibili azioni per il contenimento dei potenziali fenomeni di degrado.

Il Comune di Bernareggio appartiene all'unità di paesaggio che si colloca nell'Ambito geografico della Brianza, in particolare nella Fascia dell'alta pianura. In merito alle unità tipologiche di paesaggio si rileva la presenza di "Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta", che si estendono verso sud fino al tracciato del Canale Villoresi, per i quali valgono i seguenti indirizzi generali di tutela:

- Vanno tutelate le residue aree di natura e la continuità degli spazi aperti. Vanno riabilitati i complessi monumentali (ville, chiese parrocchiali, antiche strutture difensive) che spesso si configurano come fulcri ordinatori di un intero agglomerato.



Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio (stralcio Tav. A del PPR vigente)

- Devono essere previste adeguate operazioni di salvaguardia dell'intero sistema dell'idrografia superficiale e sotterranea; gli interventi di riqualificazione e/o valorizzazione territoriale e paesistica devono essere indirizzati al mantenimento dei solchi e delle piccole depressioni determinate dallo scorrimento dei corsi d'acqua minori che, con la loro vegetazione di ripa, sono in grado di variare l'andamento abbastanza uniforme della pianura terrazzata.
- Occorre salvaguardare le brughiere nella loro residuale integrità e impedirne l'aggressione ed erosione dei margini, favorendone, la loro riforestazione e difendendoli da interventi di trasformazione o di urbanizzazione che possano comprometterne l'estensione e l'equilibrio.

Revisione 2022 PPR (ex PVP – Progetto di Valorizzazione del Paesaggio)

(Adottato con d.c.r. n. 2137 del 2 dicembre 2021)

Nella Revisione generale del PTR è ricompresa anche la rivisitazione della sua componente paesaggistica, finalizzata a perseguire la tutela, la valorizzazione e la promozione del paesaggio quale componente essenziale del patrimonio culturale della Nazione, di cui all'art. 2 del DLgs n. 42/2004.

Essa è trattata nella sezione specifica denominata PVP – Progetto di Valorizzazione del Paesaggio lombardo, che, pur mantenendo una propria autonomia come nel Piano approvato nel 2010, è stata meglio integrata con le altre sezioni. La Giunta Regionale con Deliberazione n. XI/7170 del 17.10.2022 ha approvato gli atti del PTR, comprensivo della componente paesaggistica, da trasmettere al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva. Con tale deliberazione si è deciso di modificare la denominazione della componente paesaggistica del Piano da "Progetto di Valorizzazione del Paesaggio" a "Piano Paesaggistico Regionale", al fine di rendere evidente la continuità con il Piano vigente - approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 951 del 19 gennaio 2010.

Il PPR:

- si arricchisce di strumenti operativi e cartografia di dettaglio (AGP – Ambiti Geografici di Paesaggio e Aggregazioni di immobili e aree di valore paesaggistico), rivolti agli Enti locali per guidare e sostenere la conoscenza e la pianificazione del paesaggio a livello locale;
- compie un importante passo avanti verso l'attuazione del DLgs n. 42/2004, anticipando la normativa sulle aree assoggettate a tutela ex art. 142 "aree tutelate per legge", anche nell'ottica di favorire fattivamente il processo di co-pianificazione avviato col MIBACT;
- definisce il progetto di RVR – Rete Verde Regionale, assumendo quanto definito e promosso dalla Commissione Europea nel 2013, ritenuta un'infrastruttura prioritaria finalizzata alla ricomposizione e valorizzazione del paesaggio lombardo con l'obiettivo di garantire e rafforzare le condizioni di godimento, tutela e fruizione dei paesaggi rurali, naturalistici e antropici.

Gli AGP, delineati in coerenza con gli ATO di cui alla LR n. 31/2014, sono articolazioni territoriali di riferimento prioritario per la definizione del quadro conoscitivo dei PGT e l'elaborazione della CCP – Carta

condivisa del paesaggio comunale, individuati dal PVP al fine della costruzione di progetti trasformativi di paesaggio coordinati a scala locale. Per ciascun AGP è disponibile una Scheda che riporta, oltre agli strumenti e tutele vigenti ed agli elementi strutturanti ed elementi di degrado paesaggistico, anche gli obiettivi ed orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore ed indirizzi per l'attuazione della RVR.

La RVR si integra e si relaziona con la RER – Rete Ecologica Regionale, comprendendo parte del sistema delle aree protette (Parchi e riserve nazionali e regionali, ZPS, SIC/ZSC e PLIS) al quale, però, associa anche un valore paesaggistico con modalità di indirizzo coordinate con gli strumenti di programmazione e gestione esistenti. Elementi sinergici alla RVR, con i quali essa interagisce per rafforzare il carattere di tutela e valorizzazione della struttura paesaggistica, sono i laghi e bacini idrici artificiali, i parchi e giardini urbani, nonché i nuclei di antica formazione.

Le Aggregazioni di immobili ed aree di valore paesaggistico sono stati, infine, introdotte dal PVP in accordo con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

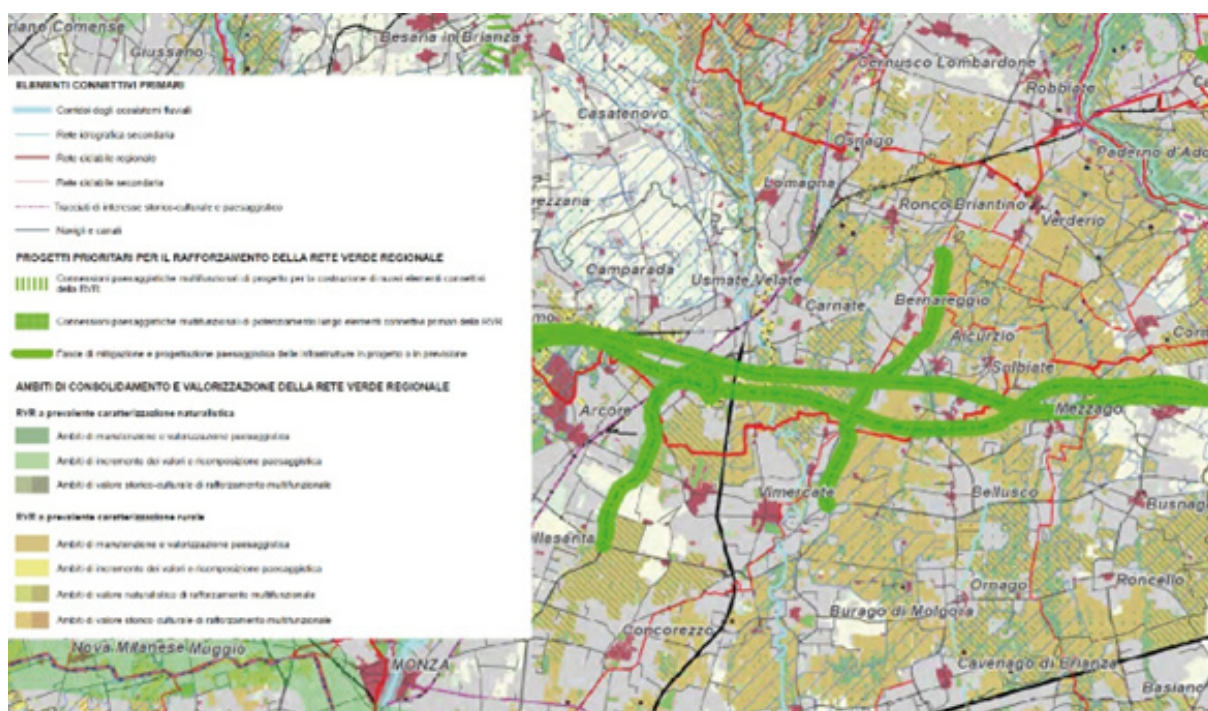
L'Ambito Geografico di Paesaggio di riferimento per il Comune di Bernareggio è il 7.2 la Brianza Monzese, Ambito di paesaggio caratterizzato da un sistema insediativo continuo e denso della conurbazione dell'alta pianura tra Seveso e Adda.

L'AGP interessa la porzione del pianalto milanese centro-occidentale corrispondente al contado della Martesana, alla Corte di Monza e alla pieve di Desio. L'ambito è tagliato da alcune direttrici (Comasina, Vallesina, via dello Spluga) che si aprono a ventaglio verso il basso Lario; itinerari di antichissima origine lungo i quali sono raccolte testimonianze geo-storiche e architettoniche, spesso sovrapposte, dall'epoca romana fino a quella contemporanea. Molti tratti di queste direttrici sono oggi soffocati da serrate conurbazioni che potrebbero ritrovare un loro riordino, almeno semantico, nella valorizzazione sistemica e integrata dei segni sedimentati lungo i tracciati storici i cui percorsi però non sempre coincidono con quelli attuali. È il caso, ad esempio, della direttrice verso Lecco, l'antica Via dello Spluga, il cui tragitto toccava Merate, il ponte di Brivio, Calolziocorte, con un andamento assai differente da quello della SS 36.

Il paesaggio naturale ed agrario, un tempo caratterizzato da ampie superfici boscate e vaste brughiere, oggi appare completamente trasformato, infatti: i vigneti, distrutti dall'oidio e dalla peronospora, non furono rinnovati, i gelsi, venuta meno la bachicoltura, sono stati progressivamente rimossi, le ultime testimonianze si scorgono nei cortili delle corti rurali e al margine di qualche coltivo. Nel primo Novecento furono convertiti in coltivi i boschi e le residue brughiere. Eppure, gli spazi aperti che persistono nel settore orientale dell'ambito mantengono aspetti di qualità che rendono questa campagna pregevole nel contesto regionale in cui le aree agricole si presentano troppo spesso come monotone steppe cerealicole. Elemento primario della trama paesaggistica dell'ambito è il reticolo idrografico sia naturale che artificiale. Lo sfruttamento agricolo ha marcato il territorio attraverso un fitto reticolo di canali di irrigazione di varia epoca, meglio conservato nell'area orientale dell'ambito che risulta meno soggetta ad urbanizzazione. Il reticolo idrografico naturale segue un andamento nord-sud, quello artificiale un andamento est-ovest, ortogonale al primo. I principali corsi d'acqua: Seveso, Lura, Lambro, Molgora, Rio



PR 3.1 Rete Verde Regionale – PPR revisione 2022



Stralcio Tav. PR 3.2 Foglio C Rete Verde Regionale _ fonde dati Regione Lombardia

dell'Ambito parzialmente ricomprese all'interno del Parco Agricolo Nord Est, quali corridoi ecologici primari della Rete Ecologica Regionale.

- Salvaguardare gli spazi naturali residuali e di margine interclusi tra gli elementi del sistema infrastrutturale e gli ambiti urbanizzati.
- Promuovere il riordino e la ricomposizione dei paesaggi periurbani, salvaguardando le aree agricole residuali e di margine, evitando i processi di frammentazione del sistema podereale.
- Contrastare i fenomeni che compromettono la biodiversità del paesaggio agricolo, in particolare i processi di semplificazione e banalizzazione colturale.
- Salvaguardare l'identità e la riconoscibilità dell'immagine tradizionale dei luoghi, con riferimento ai nuclei di antica formazione, alle modalità di parcellizzazione agraria nonché al patrimonio ambientale e storico/culturale costituito da ville storiche, parchi e giardini ponendo particolare attenzione al rapporto tra le architetture e gli spazi aperti di pertinenza.
- Evitare o contenere i processi conurbativi onde contrastare l'incremento della frammentazione ecologica e la perdita di riconoscibilità degli aggregati urbani, nonché la creazione di insediamenti continui in particolare lungo le aste delle principali direttrici infrastrutturali.

La Rete Verde Regionale della Brianza monzese si sviluppa principalmente lungo le aste dei corsi d'acqua che procedono in direzione nord-sud: i torrenti Guisa e Pudiga, il Seveso, il Lambro, il Molgora e l'Adda, oltre ad altri corsi d'acqua minori.

In direzione est-ovest il principale elemento connettivo è il canale Villoresi, lungo il quale la RVR si sviluppa con discontinuità. La caratterizzazione naturalistica si estende nelle aree tutelate del Parco delle Groane, del Parco della Valle del Lambro e del Parco dell'Adda Nord nonché in prossimità degli altri corsi d'acqua. Accanto ad essa si ritrova con areali più cospicui la componente rurale, presente in particolare nella metà orientale dell'AGP.

L'AGP è intersecato in direzione est-ovest dal progetto della Pedemontana Lombarda e delle sue diramazioni. Vanno previsti la mitigazione del nuovo tracciato attraverso barriere acustiche e vegetali nei tratti urbani e periurbani, il corretto inserimento rispetto all'assetto rurale, con rifunzionalizzazione delle colture di bordo, il raccordo con le connessioni ciclopedonali esistenti e, ove possibile, l'affiancamento al tracciato stradale di nuove connessioni leggere. Va infine curata la progettazione paesaggistica degli attraversamenti del Lambro e degli altri corsi d'acqua lungo il tracciato.

Il settore nord dell'AGP è interessato dal progetto della linea ferroviaria Seregno – Bergamo, finalizzato a creare un itinerario di gronda per le merci. Vanno previsti la mitigazione del nuovo tracciato attraverso barriere acustiche e vegetali nei tratti urbani e periurbani, il corretto inserimento rispetto all'assetto rurale, con rifunzionalizzazione delle colture di bordo. Va posta attenzione nella progettazione degli attraversamenti dei corsi fluviali.

Rete Natura 2000 [SIC – ZSC]

Attuazione delle Direttive Europee "Habitat" (92/43/CEE) e "Ucelli" (79/409/CEE).

I siti d'importanza comunitaria (SIC) sono riconosciuti dall'Unione Europea, nel quadro della direttiva "Habitat" per la tutela degli ambienti naturali e delle specie di maggiore vulnerabilità e rilevanza a livello continentale. L'UE, dopo un'istruttoria coordinata con i Governi e le Regioni durata diversi anni, ha individuato una rete capillare di siti che hanno rilevanza per le specie e per gli habitat che la direttiva stessa indica.

Le zone di protezione speciale (ZPS), sono zone di protezione poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione di idonei habitat per la conservazione e gestione delle popolazioni di uccelli selvatici migratori.

Tali aree sono state individuate dagli stati membri dell'Unione europea (ai sensi della Direttiva 79/409/CEE nota come Direttiva Uccelli) e assieme ai SIC costituiscono la Rete Natura 2000.

Con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 15 luglio 2016 (G.U. n°186 del 10 agosto 2016) i SIC/ZPS, sono stati designati ZSC (Zone Speciali di Conservazione).

I SIC più prossimi al comune di Bernareggio sono:



Comune di Bernareggio e Siti di Rete Natura 2000

- SIC Valle S.Croce e Valle del Curone;
- Valle del Rio Pegorino e Valle del Rio Cantalupo, situati nel Parco della Valle del Lambro.

Le distanze dei siti dal Comune di Bernareggio sono tali da poter escludere incidenze significative determinate dalle scelte della Variante al PGT sugli habitat presenti nei siti stessi.

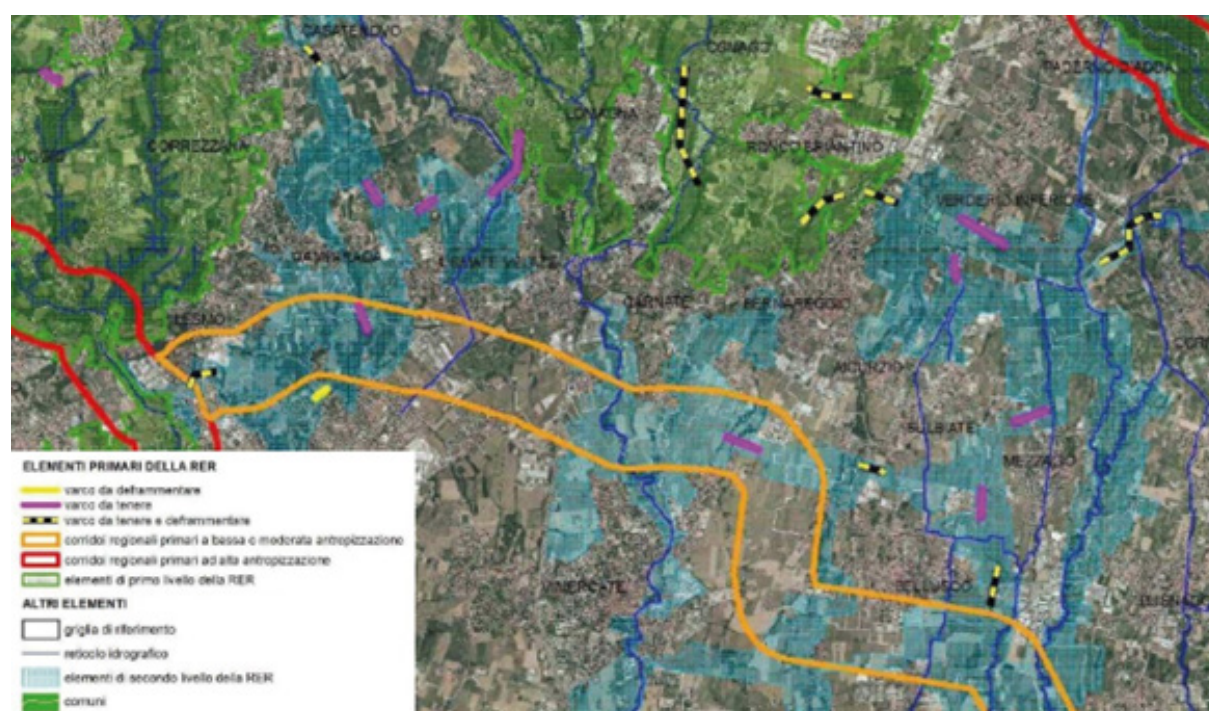
Inoltre, la presenza di aree urbanizzate e importanti assi infrastrutturali (linee ferroviari e assi stradali), determinano già elementi di frammentazione e separazione fra il territorio comunale e i siti stessi.

Rete Ecologica Regionale [RER]

DGR n. VIII/10962 del 30.12.2009

La rete ecologica può essere definita come un'infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di connettere ambiti territoriali dotati di una maggior presenza di naturalità, ove migliore è stato ed è il grado di integrazione delle comunità locali con i processi naturali. La RER, in particolare, è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del PTR e strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

Essa si pone la finalità di tutelare/salvaguardare le rilevanze esistenti (per quanto riguarda biodiversità e funzionalità ecosistemiche, ancora presenti sul territorio lom-bardo), valorizzarle/consolidarle (aumentandone la capacità di servizio ecosistemico al territorio e la fruibilità da parte delle popolazioni umane senza che sia intaccato il livello della risorsa) e ricostruire/incrementare il patrimonio di naturalità e di biodiversità esistente (con nuovi interventi di rinaturazione polivalente in grado di aumentarne le capacità di servizio per uno sviluppo sostenibile).



Rete Ecologica Regionale

Le strutture fondanti che compongono la RER sono il sistema delle aree protette regionali e nazionali, i siti Rete Natura 2000 ed altri elementi areali e corridoi ecologici, lungo i quali gli individui di numerose specie possono spostarsi per garantire i flussi genici. Tali entità, in relazione alla loro importanza ecosistemica, ambientale e paesaggistica, sono distinte in elementi primari (aree di primo livello, gangli primari, corridoi primari e varchi) e secondari (con funzione di completamento del disegno di rete e di raccordo e connessione ecologica tra gli elementi primari), con diverso ruolo previsto rispetto alla pianificazione territoriale.

Il territorio di Bernareggio è collocato all'interno del settore 71 denominato "Brianza Orientale", ambito di contatto tra la pianura milanese e i primi rilievi brianzoli, ove si rilevano aree a elevata naturalità quali i settori meridionali del Parco della Valle del Lambro (che comprende anche il Parco di Monza) e del Parco di Montevecchia e Valle del Curone, oltre a un ampio tratto del Parco Adda Nord e, in territorio bergamasco, il settore sud occidentale del PLIS del Monte Canto e del Bedesco. Il settore è localizzato a cavallo tra le province di Milano, Como, Lecco e Bergamo ed è delimitato a W dagli abitati di Lissone e Carate Brianza, a S da Agrate Brianza, a SW dalla città di Monza e a N dai rilievi di Montevecchia. È percorso da corsi d'acqua che presentano buoni livelli di naturalità quali il fiume Adda e i torrenti Molgora e Rio Vallone.

Il comune di Bernareggio è attraversato da "Elementi di primo livello della RER" sul versante nord-ovest, e da "Elementi di secondo livello della RER" sul versante sud-est.

Le indicazioni per l'attuazione della RER sono qui volte, in generale, a favorire la realizzazione di nuove unità ecosistemiche e di interventi di deframmentazione ecologica che incrementino la connettività.

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni [PGRA]

Il PGRA-Po prevede 5 obiettivi prioritari: migliorare la conoscenza del rischio, migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti, ridurre l'esposizione al rischio, assicurare maggiore spazio ai fiumi, assicurare la difesa delle città e delle aree metropolitane. Per raggiungere tali obiettivi la strategia individuata dal PGRA-Po è integrata nella pianificazione dell'assetto idrogeologico (es. PAI), individuando le aree con rischio per alluvione particolarmente elevato, definite ARS – Aree a Rischio Significativo. Per le ARS sono previste misure dirette alla riduzione del rischio, da attuare nel ciclo di pianificazione che si concluderà nel 2021, con:

- misure di carattere generale, in base a natura ed ambito territoriale di applicazione;
- distinzione per tipologia di misura, corrispondente ad una delle 4 fasi di gestione del rischio, ossia di prevenzione, di protezione, di preparazione e ritorno alla normalità, di ricostruzione post evento.

Le aree allagabili sono classificate in funzione:

- della pericolosità, ossia la probabilità crescente di alluvioni (P1-raro, P2-poco frequente e P3-frequente);

- del rischio, ossia le potenziali conseguenze negative per gli elementi vulnerabili esposti (abitanti, attività economiche, aree protette), secondo 4 classi (R1-moderato, R2-medio, R3- elevato e R4-molto elevato);
- del danno, ossia la classe di danno associata all'elemento esposto, secondo 4 classi di danno potenziale (D4-molto elevato, D3-elevato, D2-medio e D1-moderato o nullo).

Il Comune Bernareggio, come è visibile dalla "Mappatura delle pericolosità" non è direttamente interessato da aree potenzialmente alluvionabili, non essendo attraversato da corsi d'acqua naturali oggetto del PGRA. Si segnalano, comunque, le aree potenzialmente allagabili per alluvione rara, nei confinanti comuni di Usmate Velate e Carnate.

Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti [PRMT]

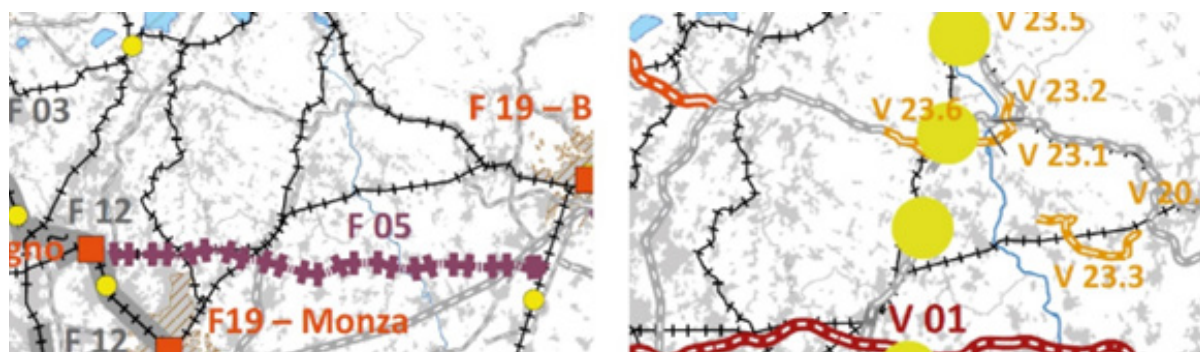
Approvazione con DCR n. X/1245/2016

È uno strumento finalizzato a configurare il sistema delle relazioni di mobilità alla scala regionale, individuando le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto. I suoi obiettivi generali sono:

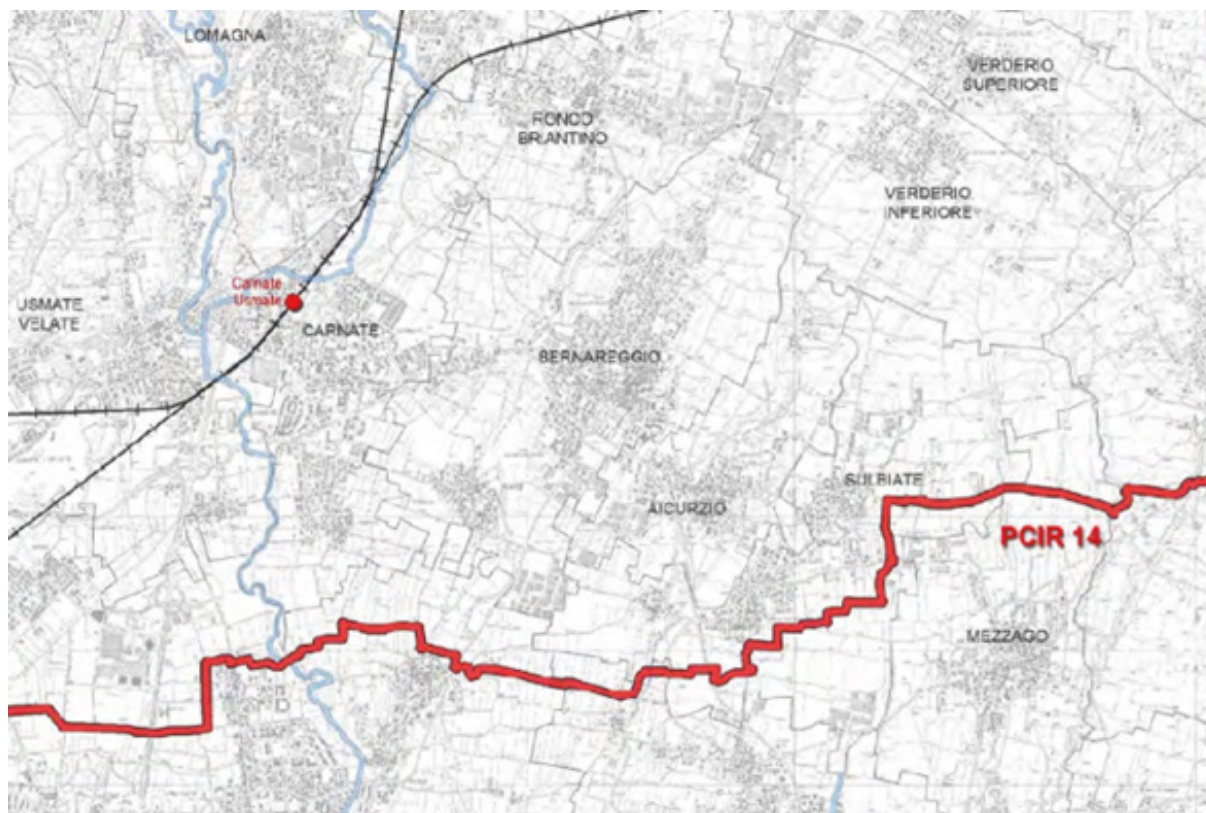
- Migliorare la connettività;
- Assicurare libertà di movimento;
- Garantire accessibilità al territorio;
- Garantire qualità e sicurezza dei trasporti;
- Sviluppo della mobilità integrata;
- Promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

A ciascuno degli obiettivi specifici del Programma è associato un set di strategie, sviluppate sempre nell'ottica di transversalità e integrazione tra le differenti modalità di trasporto. Sono 20 le strategie regionali indicate dal Programma per assicurare un sistema della mobilità e dei trasporti più efficace, efficiente, sicuro e sostenibile.

Il programma definisce delle azioni che corrispondono ad interventi infrastrutturali, iniziative per i servizi



Interventi sulla rete ferroviaria e sulla rete viaria (stralcio Tav. 3 del PRMT)



PCIR n. 14 Greeway Pedemontana (stralcio Tav. PCIR14 del PRMC)

o di carattere regolamentativi e gestionale. Si tratta di azioni per il potenziamento del trasporto ferroviario, per il rafforzamento dei servizi di trasporto collettivo e per il miglioramento dell'accessibilità stradale, che devono essere oggetto di specifica attenzione nell'attuazione e nella fase di monitoraggio.

Esso effettua, inoltre, una stima dei benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020, che consistono nella riduzione della congestione stradale (principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati), nel miglioramento dei servizi del trasporto collettivo, nell'incremento dell'offerta di trasporto intermodale, nel contributo alla riduzione degli impatti sull'ambiente e nell'aiuto nella riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi dell'UE.

In particolare, tra le azioni di settore del PRMT non ci sono casi che interessano direttamente il Comune di Bernareggio, ma vengono indicati gli interventi limitrofi con possibili effetti sul territorio:

- FO5 interventi sulla linea ferroviaria Seregno – Bergamo e innesto sulla linea Bergamo -Treviglio
- V01 interventi al sistema viabilistico autostradale per il completamento della Pedemontana.

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica [PRMC]

Approvazione con DGR n. X/1657 dell'11.04.2014

Ha la finalità di perseguire, attraverso l'individuazione di una rete ciclabile di scala regionale (da con-

nettere e integrare con i sistemi ciclabili provinciali e comunali), obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio lombardo, garantendo lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta (in ambito urbano e extraurbano) per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero. Suo obiettivo principale è quello di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero.

Tra le azioni da esso già attuate vi è la ricognizione dei percorsi ciclabili provinciali esistenti o in programma, che ha portato alla definizione dei PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale, costituiti da tratti non sempre già consolidati e percorribili con un buon grado di sicurezza per il ciclista, per i quali dovranno essere prioritariamente definiti gli interventi di risoluzione delle criticità. Tali percorsi attraversano e valorizzano aree di pregio paesistico/ambientale, raggiungono siti Unesco ed Ecomusei e sono interconnessi con il sistema della mobilità collettiva. Esso costituisce atto di indirizzo per la redazione dei Piani provinciali e comunali e per la programmazione pluriennale.

Il comune di Bernareggio non è attraversato da percorsi ciclabili di interesse regionale.

PRINCIPALI RIFERIMENTI PROVINCIALI

PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente della Provincia di Monza e Brianza

approvato con DCP n.16 del 10.07.2013 (e successive varianti e modifiche).

Il PTCP della Provincia di Monza e Brianza (redatto ai sensi della LR n. 12/2005) si propone di governare il territorio brianteo tenendo conto in modo significativo delle sue specificità economiche, sociali e insediative. Si tratta, infatti, di un territorio ad altissima densità abitativa, caratterizzatosi nel tempo per l'eccezionale presenza di imprese, oltre che per le perduranti bellezze paesaggistiche, che sta ancora vivendo importanti trasformazioni, in larga misura connesse alla futura realizzazione delle tratte mancanti del Sistema Viabilistico Pedemontano, che ne ridisegnerà profondamente i connotati.

La strategia di base è volta, da un lato, al riordino/razionalizzazione dell'assetto insediativo e, dall'altro, alla tutela/valorizzazione degli spazi aperti, con l'intento di: rilanciare lo sviluppo economico brianteo, rafforzare il sistema dei servizi sovracomunali e rispondere adeguatamente alle richieste abitative in tema di housing sociale, contenere il consumo di suolo, razionalizzare il sistema insediativo, garantire adeguate condizioni di mobilità ed infrastrutturazione, tutelare il paesaggio e promuovere la qualità progettuale, conservare e valorizzare il territorio rurale, prevedere, prevenire e mitigare i rischi idrogeologici.

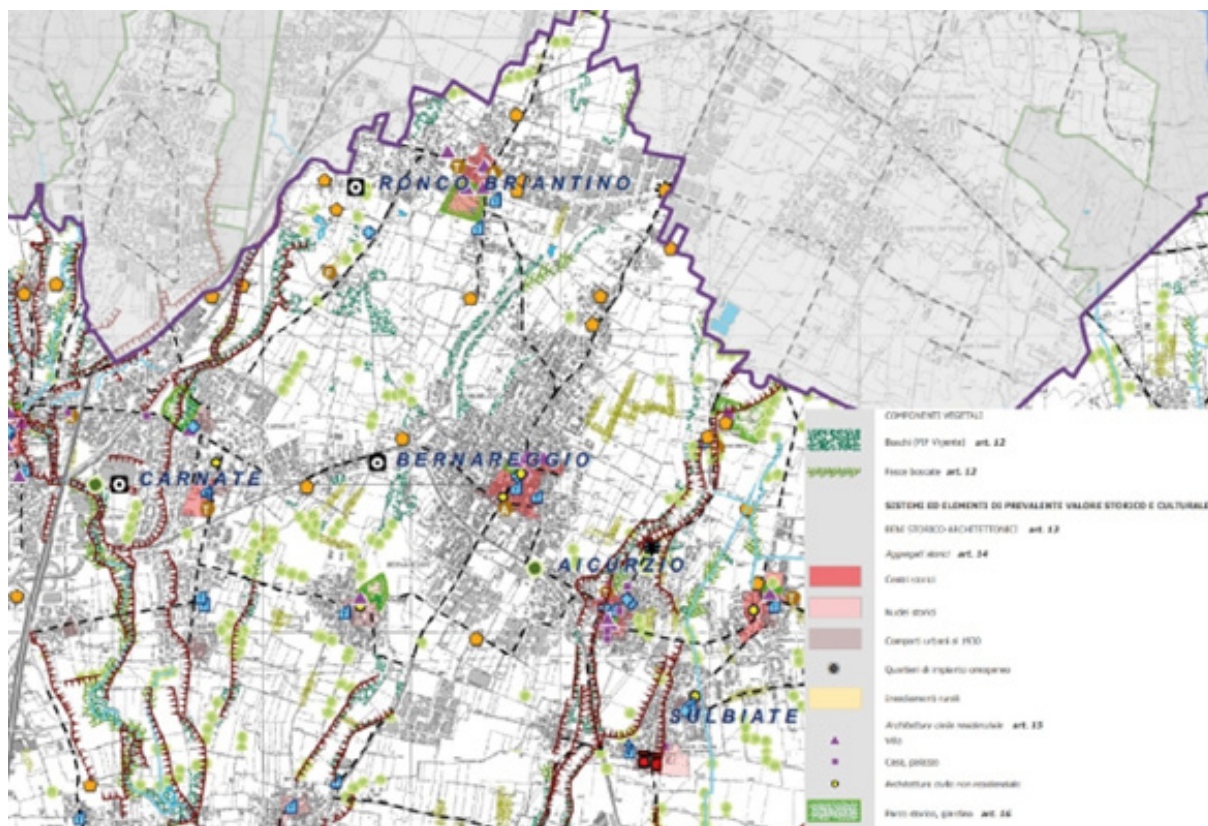
Le politiche di azione del PTCP sono articolate in 6 macro sistemi logico-pianificatori (struttura socio-economica, uso del suolo e sistema insediativo, sistema infrastrutturale esistente e scenari di sviluppo, sistema paesaggistico ambientale, ambiti agricoli strategici, difesa del suolo e assetto idrogeologico), per ciascuno dei quali vengono individuati obiettivi generali e specifici (dettagliati nel Documento degli obiettivi del PTCP).

Tali obiettivi, a loro volta, si traducono in 3 livelli di indicazioni operative (esplicitate nelle Norme di Piano del PTCP), a seconda dei casi con efficacia prescrittiva e prevalente, con valore indicativo (la cui efficacia presuppone la condivisione degli interlocutori di volta in volta interessati, in primo luogo dei Comuni) e proposte dal Piano come possibili traguardi del futuro sviluppo (proiettati nei tempi medi e lunghi, con un carattere specificamente progettuale e programmatico).

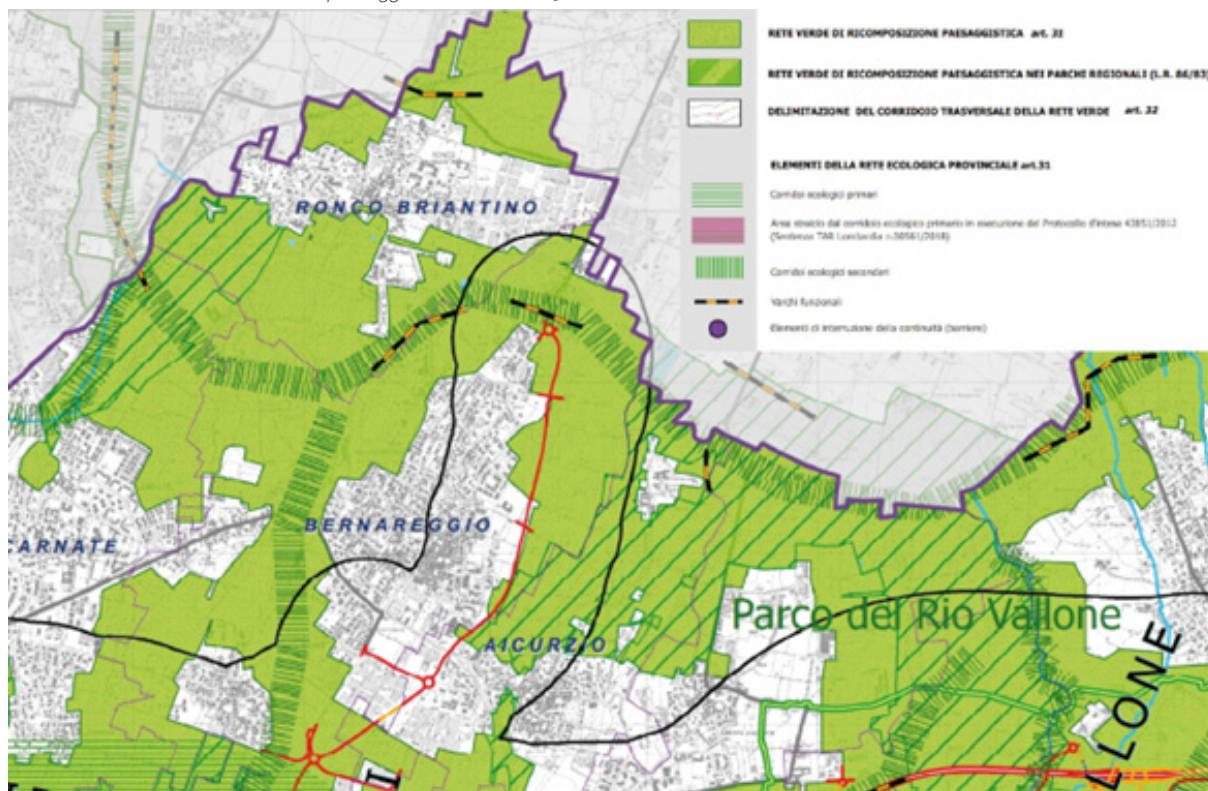
Il PTCP definisce, inoltre, specifiche Linee guida "per la determinazione del consumo di suolo alla scala comunale" (di cui all'Allegato A.4) e "per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità" (di cui all'Allegato A.5), fornendo metodologie e criteri (di definizione e di misurazione del consumo di suolo e di determinazione dei nuovi carichi di traffico generati dall'attuazione delle previsioni trasformative) che i Comuni dovranno adottare nella redazione dei rispettivi PGT ed al fine della loro valutazione di compatibilità al PTCP, tali da produrre dati territorialmente e temporalmente comparabili.

I principali obiettivi che il PTCP si pone riguardano:

- per quanto attiene al sistema insediativo, la promozione/orientamento dello sviluppo urbani-



Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica (stralcio Tav. 3a PTCP Provincia Monza e Brianza)



Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio del PTCP (stralcio Tav. 6a PTCP Provincia Monza e Brianza)

stico/territoriale per scongiurare fenomeni di dispersione e sfrangiamento, recuperando le aree dismesse, compattando e densificando, quando possibile, la trama insediativa; secondo questo principio, le nuove espansioni residenziali dovranno essere realizzate entro ambiti di accessibilità sostenibile, i nuovi insediamenti produttivi dovranno essere localizzati secondo condizioni di compatibilità urbanistica/logistica, oltre che ambientale-paesaggistica, le grandi strutture di vendita potranno essere realizzate solo se il Piano di settore per il commercio ne dimostri la necessità;

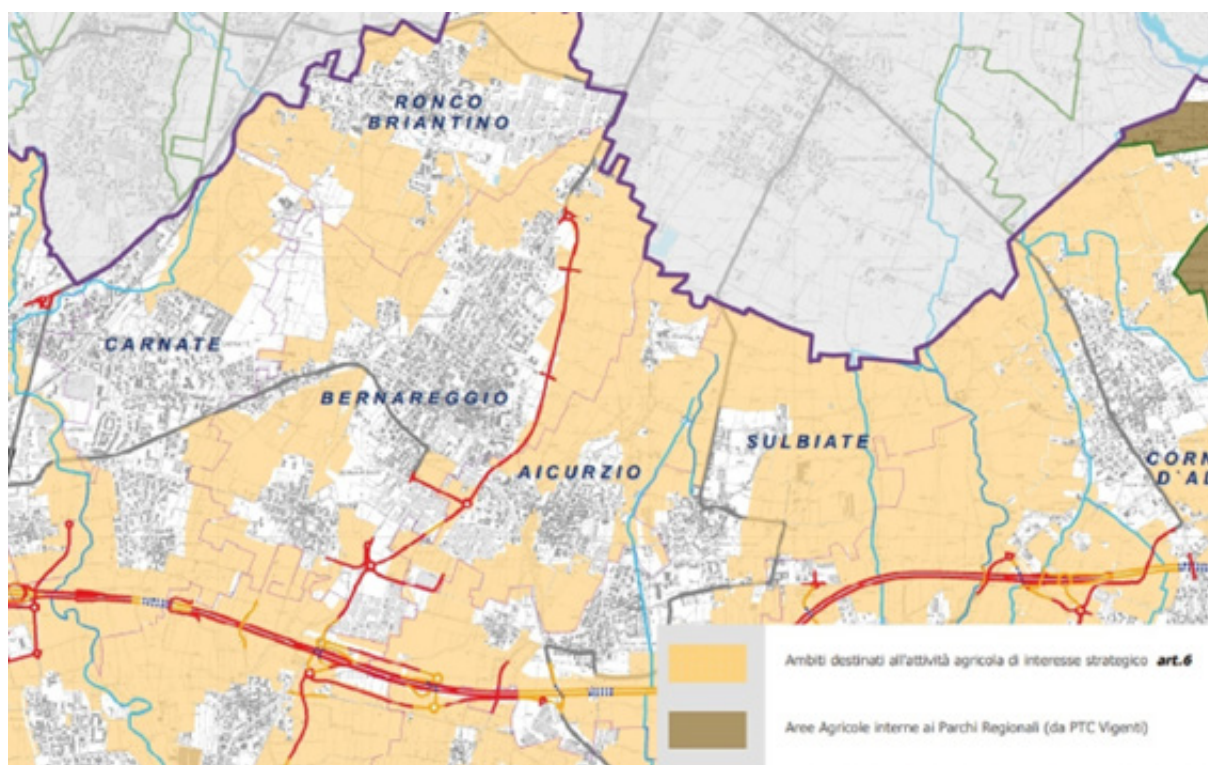
- per quanto attiene al sistema delle infrastrutture per la mobilità, la gerarchizzazione della rete esistente per un suo migliore e più efficiente utilizzo (attribuendo importanza strategica anche ai legami che sussistono tra sistema infrastrutturale e sistema insediativo), la costruzione di un'efficiente rete di trasporto pubblico (in grado di garantire un servizio capillare interno alla Brianza e le necessarie interazioni con gli ambiti esterni), l'organizzazione di centri di interscambio (che consentano l'integrazione delle reti e dei servizi e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico);
- per quanto attiene al sistema del verde, dell'agricoltura e del paesaggio, non solo l'apposizione di "vincoli", ma anche lo sviluppo di azioni concrete e condivise, quali le previsioni della rete verde di ricomposizione paesaggistica e degli ambiti di azione paesaggistica (concepiti per ridare un nuovo senso agli spazi aperti altrimenti residuali, visti come un bene comune da sottrarre alle aree degradate), l'individuazione, di concerto con i Comuni, degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (attribuendo all'agricoltura un ruolo fondamentale dal punto di vista produttivo ma anche paesaggistico e ambientale), la riscoperta della bellezza del territorio e la tutela e la costruzione del paesaggio (attraverso la diffusione della conoscenza dei valori paesaggistici, la promozione della qualità progettuale, l'individuazione e la salvaguardia di ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio).

Per quanto riguarda il sistema ambientale la Tav. 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica individua, innanzitutto gli ambiti, i sistemi e gli elementi di rilevanza paesaggistica a prevalente valore naturalistico che si caratterizzano per le particolari valenze in tema di componenti naturali e di biodiversità di interesse sovracomunale, la cui configurazione e i cui caratteri geomorfologici sono ritenuti rilevanti di per sé. Fra le componenti vegetali assumono particolare valenza paesaggistica i boschi e le fasce boscate, in particolar modo quelli che hanno un rapporto percettivo con la rete idrografica e ne costituiscono un contesto ambientale rilevante. I filari, piantati in aree agricole con finalità produttive rappresentano, a loro volta, elementi di rilevanza nel paesaggio agrario in quanto componenti della struttura funzionale e patrimoniale, ma determinano soprattutto la scansione del paesaggio percepito visivamente.

Particolare rilievo è attribuito agli elementi di rilevanza geomorfologica (art. 11), quali orli di terrazzi fluviali, creste di morena e geositi, e se ne prevede la conservazione, in quanto testimonianze della storia geologica del territorio, attraverso le prescrizioni e gli indirizzi di uso del suolo anche al fine di prevenire situazioni di potenziale rischio idrogeologico. In particolare, la conservazione dei siti geologici presenta

una chiara valenza estetica e paesistica, una elevata potenzialità in termini di fruizione pubblica ed è finalizzata ad assicurare il mantenimento di tutte le forme del terreno o di sequenze geologiche, anche ai fini della ricerca scientifica.

Uno dei contenuti principali del Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio del PTCP (Tav. 6a) è rappresentato dalla Rete Verde di ricomposizione paesaggistica (art. 31), che ha valenza anche di rete ecologica e identifica un sistema integrato di spazi aperti di varia natura e qualificazione, ambiti boschivi e alberati. Alla costruzione della Rete verde, costruita a partire dall'individuazione di "corridoi", intesi quali unità lineari di base che garantiscono la necessaria interrelazione fra gli spazi aperti, hanno contribuito, e assumono in tal senso specifico valore paesaggistico, i Piani di Indirizzo Forestale, il sistema regionale delle aree protette, i progetti di Sistemi Verdi locali, le aree di compensazione e di mitigazione delle fasce contermini ai principali corridoi della mobilità o delle reti tecnologiche, le greenways. Negli ambiti interessati dalla Rete verde la normativa (art. 31) prevede il mantenimento delle aree comprese nel perimetro come spazi aperti ineditati, il loro riequipaggiamento sia in senso naturalistico sia fruttivo, secondo modalità compatibili con l'attività agricola, la caratterizzazione paesistica dello spazio rurale e la previsione di opere di mitigazione e compensazione per progetti infrastrutturali. L'obiettivo di ricucire un varco di protezione paesaggistica ed ecologica assume, dunque, lungo il corridoio trasversale caratterizzato dal tracciato dell'autostrada Pedemontana (art. 32), particolare importanza, non solo come elemento di conservazione ma anche di possibile stimolo a un recupero di aree urbane di frangia, degradate o malamente utilizzate.



Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico (stralcio Tav. 7b PTCP di Monza e Brianza)

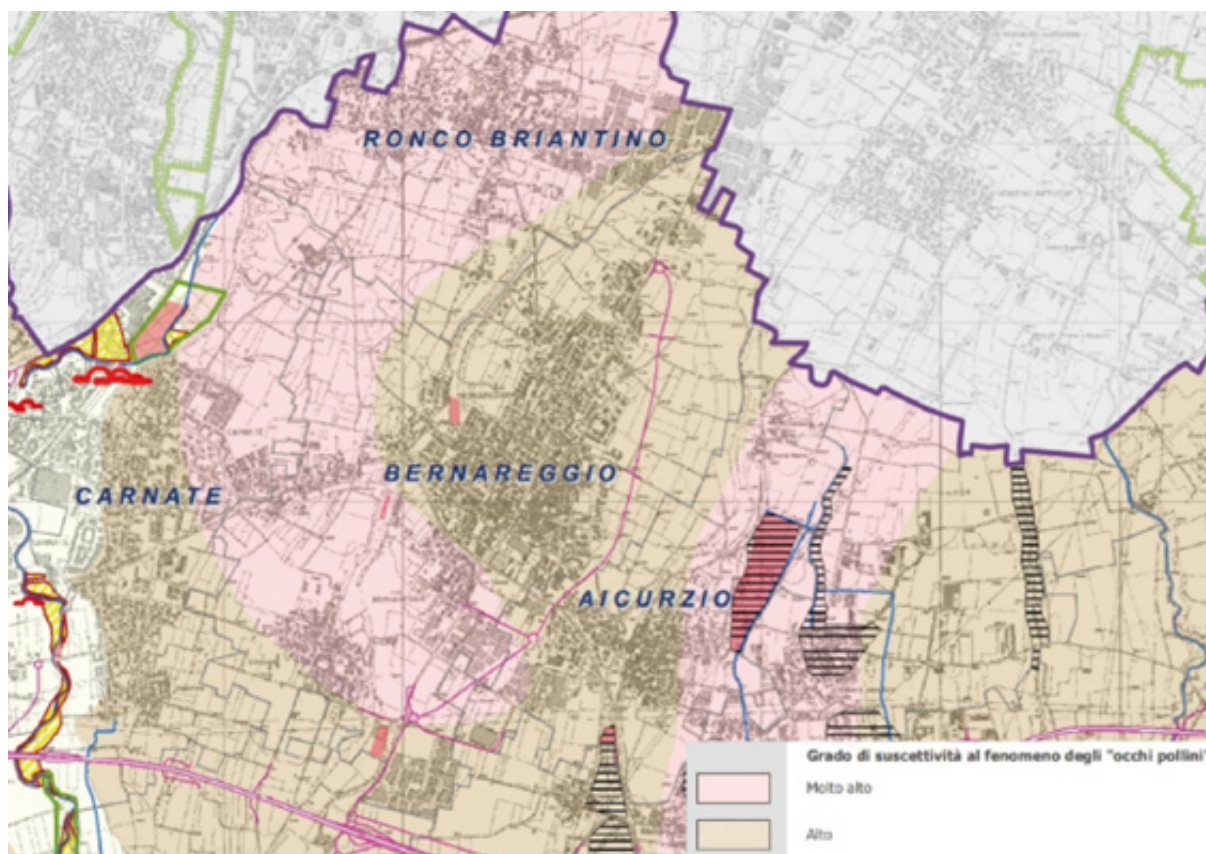
La Tav. 7b individua gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico di cui all'art. 25 della LR 12/05, che interessano la quasi totalità delle aree agricole del territorio comunale di Bernareggio

La Tav. 8 - Assetto idrogeologico evidenzia, fra l'altro, il grado di suscettività al fenomeno degli occhi pollini, valore identificato come "Alto" su tutto il territorio comunale di Bernareggio.

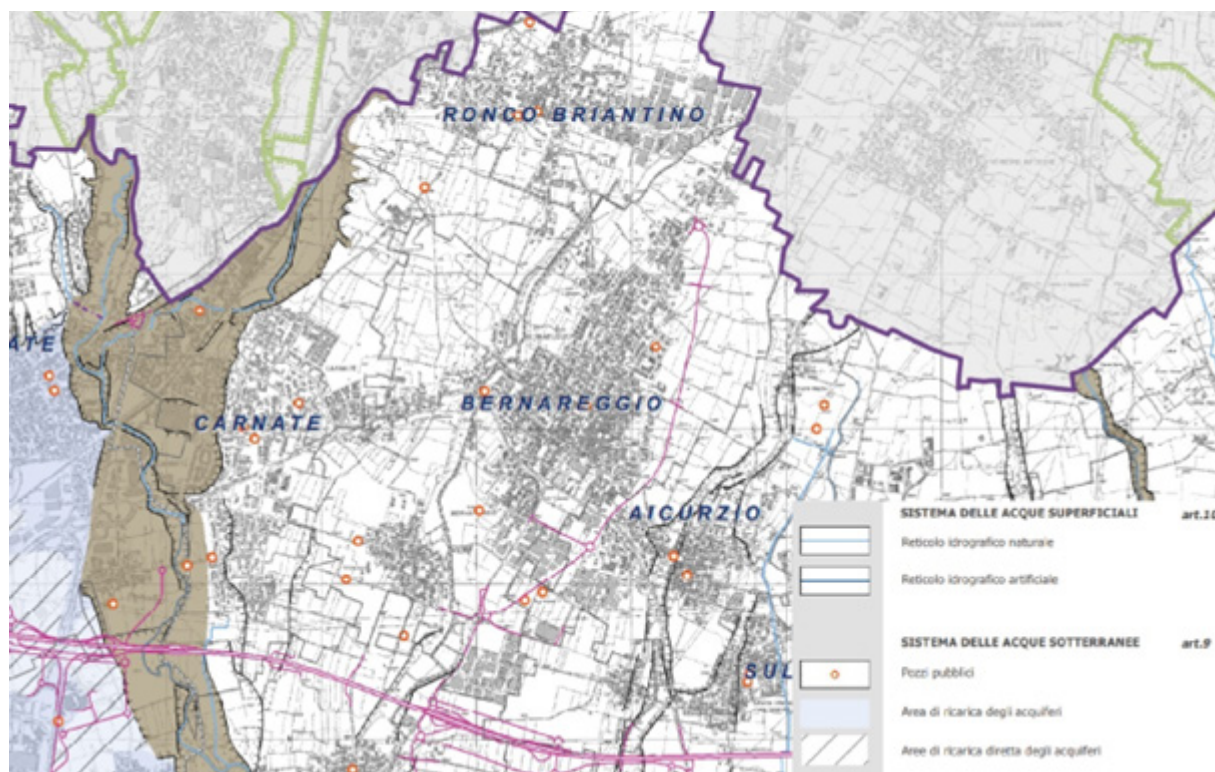
Nella Tav. 9 - Sistema geologico ed idrogeologico il PTCP individua gli elementi caratterizzanti il sistema delle acque sotterranee, il sistema delle acque superficiali, gli elementi geomorfologici, quali ambiti vallivi e orli di terrazzo. Sul territorio comunale non sono segnalati particolari elementi di rilievo, ad eccezione dei pozzi pubblici compresi all'interno del sistema delle acque sotterranee.

Il PTCP fornisce indicazioni specifiche in merito al tema della mobilità, trattato al Capo II delle Norme di Piano. In particolare, con riferimento all'art. 40, il PTCP effettua una classificazione gerarchica e funzionale della viabilità di rilevanza sovracomunale (correlata anche alla classificazione funzionale operante a livello regionale, di cui alla DGR VII/19709 del 03.12.2004), che distingue le seguenti categorie di "strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale":

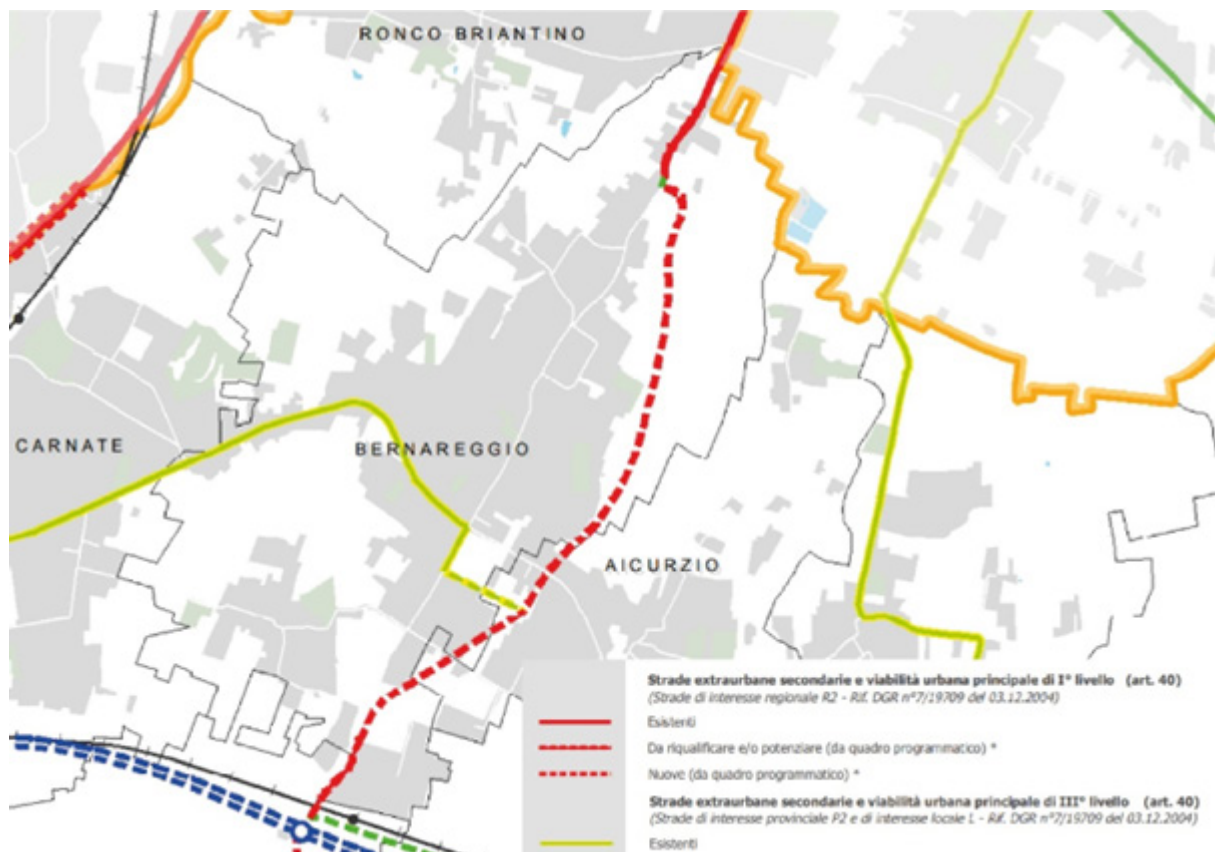
- di primo livello, con funzione di supporto alla maglia portante autostradale;
- di secondo livello, comprendenti le connessioni necessarie al fine di garantire una più articolata distribuzione delle relazioni intercomunali;



Assetto idrogeologico (stralcio Tav. 8 PTCP di Monza e Brianza)



Sistema geologico e idrogeologico (stralcio Tav. 9 PTCP di Monza e Brianza)



Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano (stralcio Tav. 12 PTCP di Monza e Brianza)

- di terzo livello, di penetrazione nelle aree urbane.

Gli indirizzi normativi del PTCP stabiliscono che (nel rispetto del Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione), i comuni, nei propri PGT, prendano atto della classificazione della viabilità effettuata dal PTCP, individuino, per le strade di primo e secondo livello, le relative fasce di rispetto inedificabili (idonee a garantire adeguate condizioni di qualità ambientale degli insediamenti) ed i corridoi di salvaguardia per eventuali futuri allargamenti del corpo stradale, oltre a definire la normativa per gli accessi laterali e le intersezioni, in funzione del livello e del ruolo della strada stessa.

La Tav. 12 individua l'assetto della rete stradale nello scenario di Piano. Dalla sua lettura, risulta che il comune di Bernareggio è interamente attraversato da ovest a est dalla strada extra urbana provinciale SP177, mentre viene inserita in tavola la previsione della strada extraurbana secondaria di interesse regionale.

Integrazione del PTCP ai sensi della Lr n. 31/2014 sul consumo di suolo

Con 'Deliberazione Consiglio Provinciale n. 4 del 15/02/2022 è stata definitivamente approvata la Variante del PTCP della Provincia in adeguamento alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo ai sensi della L.R. 31/2014.

La proposta di adeguamento alle soglie regionali di riduzione del consumo di suolo è stata elaborata tenendo conto:

- dei contenuti del Progetto di integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014, con particolare riguardo ai criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo;
- delle indicazioni fornite dall'Amministrazione Provinciale attraverso il Documento di indirizzi e durante il processo di definizione dei contenuti della proposta;
- dei contributi preventivi pervenuti a seguito della pubblicazione dell'avvio al procedimento.

La proposta è inoltre elaborata nel rispetto delle strategie generali, dell'impianto e della struttura progettuale del vigente PTCP di Monza e della Brianza.

La provincia ha scelto di individuare il 2025 come anno di riferimento per l'individuazione della soglia provinciale di riduzione del consumo di suolo.

In linea con quanto già definito nell'integrazione del PTR, la provincia ha deciso di fissare la soglia relativa alla destinazione d'uso residenziale al 45%, su tutto il territorio di Monza e della Brianza.

La provincia stabilisce, inoltre, per le altre destinazioni la soglia del 40% al 2025, anche nell'ottica di privilegiare gli interventi di rigenerazione del territorio.

Una volta definite le soglie di riduzione provinciali complessive, la Provincia di Monza e Brianza ha scelto di proporre ai Comuni soglie differenziate di riduzione, sulla base dell'Indice di Urbanizzazione Territoriale (IUT) del QAP di appartenenza.

Allo scopo di perseguire le indicazioni dell'integrazione del PTR e con l'obiettivo di consentire la massima aderenza delle soglie di riduzione alle differenti situazioni caratterizzanti i singoli comuni vengono introdotti criteri di adattabilità delle soglie di riduzione individuate.

Sono individuati indici maggiorativi o diminutivi della soglia di riduzione, declinati in base a:

- Sistema insediativo;
- Sistema della mobilità;
- Sistema paesaggistico-ambientale;

Alle soglie determinate sono attribuiti gradi di flessibilità su base comunale, nel caso in cui il Comune non sia in grado di applicare la soglia di riduzione attribuita dalla Provincia, è ammesso:

- Bilanciare alla scala comune la riduzione fra le due funzioni;
- Bilanciare alla scala di QAP di appartenenza la riduzione delle funzioni;
- Bilanciare la riduzione, operando riduzioni di previsioni incluse nel Tessuto Urbano Consolidato.

Vengono introdotte misure di premialità per quei comuni che intendono apportare riduzioni delle previsioni all'interno della Rete Verde, in Ambiti di Interesse Provinciale o in Parchi Regionali.

Sempre nell'ottica della promozione di azioni positive per la politica di riduzione del consumo di suolo, tenuto conto che numerose sono le strategie promosse a livello di soluzioni costruttive e di progettazione urbana a vari livelli, anche riconducibili alle infrastrutture verdi e blu, l'adeguamento del PTCP indirizza i Comuni a prevedere interventi di de-impermeabilizzazione del terreno e rinaturalizzazione dei suoli, sia di aree degradate, sia di spazi pubblici e semi-pubblici.

Il territorio di Bernareggio è inserito nel QAP 9, che presenta un livello mediamente critico dell'indice di urbanizzazione territoriale e per il quale è previsto un obiettivo di riduzione del 40% per la funzione residenziale e del 35% per altre funzioni.

Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) della Provincia di Monza e Brianza.

Approvazione con DCP n. 14 del 29/05/2014

Il PSMC della Provincia di Monza e Brianza costituisce il primo Piano di settore in attuazione degli obiettivi e delle strategie delineate per la mobilità dolce dal Progetto "Moving Better".

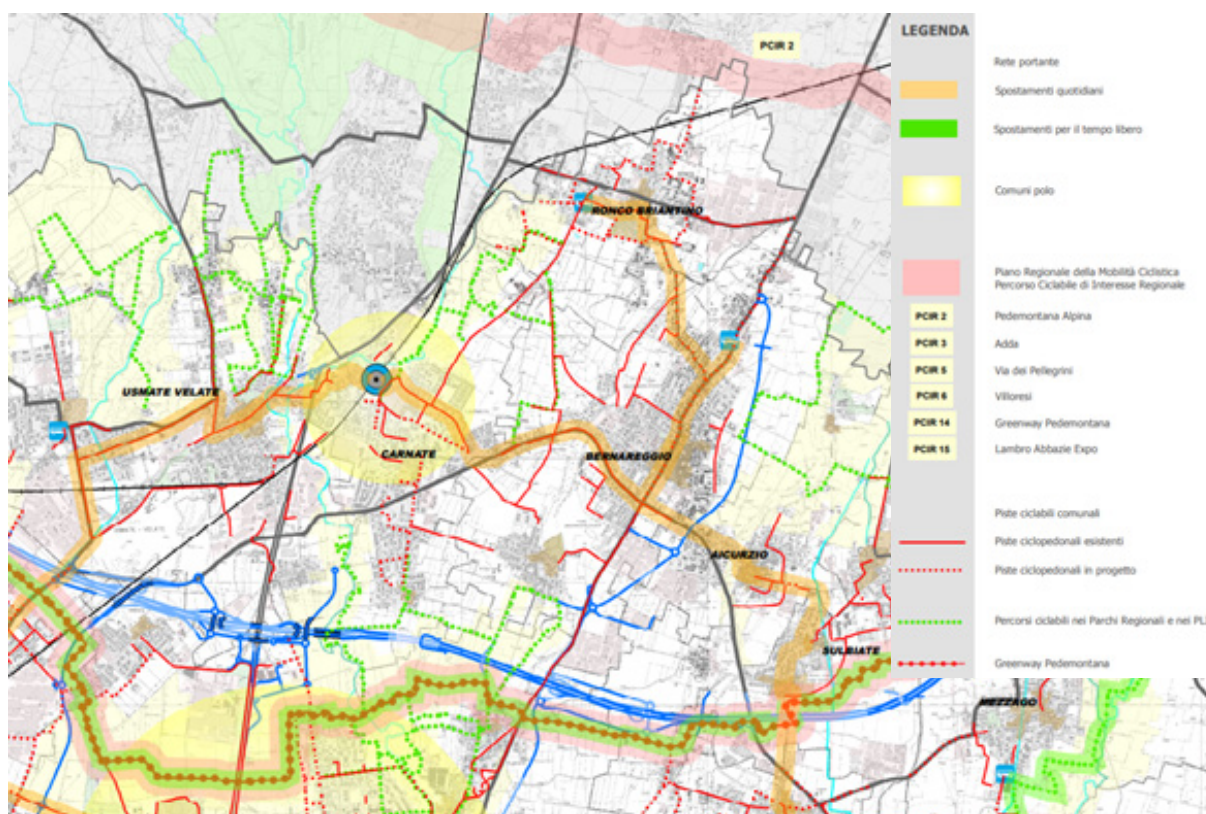
Esso si sviluppa secondo i due principi fondamentali che identificano la mobilità ciclistica come:

- forma di spostamento complementare al trasporto pubblico, che integri azioni innovative e tradizionali;
- forma di "micromobilità" legata agli spostamenti a corto raggio, sia di tipo pubblico che privato.

A partire da tali principi fondamentali viene individuata una serie di obiettivi, che dapprima orientano le

analisi e successivamente danno origine alle strategie di progetto. Essi consistono in:

- promozione dello shift modale dal mezzo motorizzato (automobile e scooter/moto) alla bicicletta;
- potenziamento dell'intermodalità bici-ferro e bici-gomma (bici come mezzo per l'ultimo chilometro);
- Incentivazione all'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro e casa-studio (mobilità quotidiana "oltre il tempo libero");
- promozione della rete di bike sharing, sia tradizionale che elettrico, al fine di incentivare l'utilizzo della bicicletta non di proprietà;
- individuazione di funzioni e ambiti tematici (delle stazioni ferroviarie, dell'istruzione, della mobilità pubblica su gomma, del benessere e della salute, del commercio, del tempo libero, ecc.), la cui fruizione può avvenire tramite tipologie di spostamento che prevedano l'utilizzo della bicicletta (di proprietà o del bike sharing, primo e/o ultimo chilometro, ecc.);
- incentivazione all'implementazione di azioni (progetti e politiche) di diffusione e promozione dell'uso della bici;
- fornitura di un supporto alle scelte dei Comuni nella realizzazione di itinerari ciclabili;
- individuazione di ambiti d'intervento su cui attivare strategie future per il sostegno e lo sviluppo della ciclabilità (tratti ciclistici mancanti non ancora realizzati, funzionali al completamento della



PSMC – Tav 4 Rete ciclabile provinciale. Aree prioritarie di intervento

rete e al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra, ambiti su cui attivare politiche di spazio condiviso ed altre azioni sperimentali, stalli per la sosta della bici presso stazioni ferroviarie ed autostazioni, velostazioni e ciclofficine, cartellonistica ad hoc, con marchio "Moving Better", in coerenza con la cartellonistica allo studio da parte di Regione, FIAB, ecc, politiche di comunicazione sull'uso della bici per gli spostamenti casa lavoro e casa-scuola).

Il PSMC della Provincia di Monza e Brianza definisce le principali priorità di intervento, che consistono in:

- completamento dei piccoli tratti di rete mancanti per ricucire e valorizzare i percorsi esistenti, mettendo a sistema itinerari lunghi e significativi ma attualmente scollegati, creando un effetto rete;
- potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi della mobilità ciclabile in quelle porzioni di territorio interessate dalla cantierizzazione delle opere di Pedemontana, a partire dai comuni della tratta B2, per promuovere il cambio modale nei confronti dell'utenza che effettua tragitti in ambito locale e limitare gli impatti negativi della cantierizzazione sulla viabilità;
- promozione della creazione di una rete provinciale del bike sharing;
- incremento dell'accessibilità ciclabile a funzioni forti (attrattori/generatori di traffico) localizzate in prossimità della rete di scala provinciale, mediante l'allacciamento agli itinerari provinciali;
- connessione delle emergenze paesaggistiche e architettoniche, anche con riferimento alla rete verde provinciale e al sedime dell'evento Expo 2015, attraverso la messa a sistema di alcuni progetti di scala sovralocale, già in corso nel territorio provinciale.

La Tavola 4 del PSMC mette in evidenza le principali aree di intervento individuate nel territorio della Provincia di Monza e Brianza, sia a livello di rete ciclabile portante, sia a livello di Comuni polo.

In particolare, il territorio di Bernareggio, oltre ad essere interessato da percorsi ciclabili di scala comunale (esistenti o previsti), è attraversato da un itinerario della rete portante, classificato come itinerario per gli "spostamenti quotidiani" e individuato allo scopo di mettere in rete comuni polo, per la presenza di servizi di livello sovracomunale. Nel caso di Bernareggio l'itinerario della rete portante permette il collegamento ciclabile con il Comune di Carnate, sede di fermata ferroviaria del Servizio regionale. Lo stesso itinerario permetterà il collegamento con la Greenway pedemontana, importante asse ciclabile, legato alla realizzazione del sistema autostradale Pedemontana, che attraversa tutto il territorio provinciale in direzione est-ovest.

PUMS – Piano urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza

adottato dal Consiglio Provinciale il 26.01.2023

Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, sviluppando una visione di sistema della mobilità, coordinata con i piani settoriali urbanistici

a scala sovraordinata e comunale. Le strategie europee sulla mobilità urbana indicano, inoltre, il PUMS come uno strumento essenziale per stimolare e governare il cambiamento, rappresentando un fattore competitivo nell'accesso ai finanziamenti europei, principale risorsa ad oggi a disposizione per gli Enti Locali.

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

La prima parte del Documento di Piano del PUMS consta nel Quadro Conoscitivo (redatto secondo le Linee guida di cui al DM n. 397/2017), finalizzato a ricostruire il contesto di riferimento (territoriale, socio-economico, dell'offerta di infrastrutture, servizi e politiche in atto per la mobilità privata e pubblica, della domanda di mobilità di persone e merci) e ad individuare i temi emergenti, le criticità delle interazioni tra domanda e offerta e gli impatti ambientali generati dal sistema dei trasporti su qualità dell'aria e rumore, che possano orientare la scelta degli obiettivi e tradurre i temi in azioni di Piano.

Il Quadro Progettuale del PUMS, che delinea il sistema di obiettivi/strategie/azioni del PUMS, è organizzato in 9 settori tematici, corrispondenti alle diverse forme modali di trasporto o categorie di politiche di governance della mobilità, ossia trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio, trasporto pubblico rapido di massa, trasporto pubblico su gomma, viabilità, ciclabilità, sharing e sistemi innovativi, politiche di mobility management, logistica urbana e coerenza con le specificità territoriali. Per ciascuno di questi settori sono definiti gli intenti generali, gli obiettivi specifici (messi in correlazione con i macro-obiettivi minimi del DM n. 397/2017) e le relative strategie, ossia le iniziative da intraprendere per dare risposta alle criticità evidenziate. Per l'attuazione concreta delle strategie sono indicati i necessari interventi di tipo materiale e/o immateriale, ossia le azioni, che il PUMS dovrà mettere in atto nelle varie fasi temporali della sua validità. Ogni azione è poi approfondita con gradi di dettaglio e concretezza differenti, in funzione del ruolo assunto dalla Provincia per la loro attuazione, dell'orizzonte temporale di avvio previsto o dello stato di avanzamento, oltre che del livello di attenzione nel presidiare le varie fasi. Pertanto, il Progetto di Piano:

- per le azioni di carattere infrastrutturale (che si configurano come opere/interventi), definisce schemi di assetto di rete, accompagnati da apposita cartografia, eventualmente differenziati in base a diversi orizzonti temporali e di priorità;
- per le azioni inerenti alla "gestione della mobilità", fornisce indicazioni di carattere generale e/o criteri di indirizzo, eventualmente demandandone la definizione di dettaglio ad atti successivi;
- per altre azioni descrive specifici modelli metodologici/operativi, alcuni dei quali assumono la

connotazione di Azioni Sperimentali, che la Provincia intende promuovere in via prioritaria, come primo step di attuazione del PUMS.

Le azioni previste dal PUMS potranno contribuire, direttamente o indirettamente, in base alla loro natura, alla modifica delle quote di ripartizione modale degli spostamenti, andando a favorire forme di mobilità più sostenibili rispetto alla modalità veicolare privata. L'entità della modifica della ripartizione modale dipende dalla priorità attribuita alle diverse azioni ed alla loro soglia temporale di implementazione, con riferimento agli orizzonti considerati. Ciò porta alla definizione di differenti Scenari del PUMS (di breve/medio e lungo periodo), i cui effetti, per quanto riguarda le azioni di carattere infrastrutturale, sono valutati anche attraverso alcuni parametri trasportistici significativi.

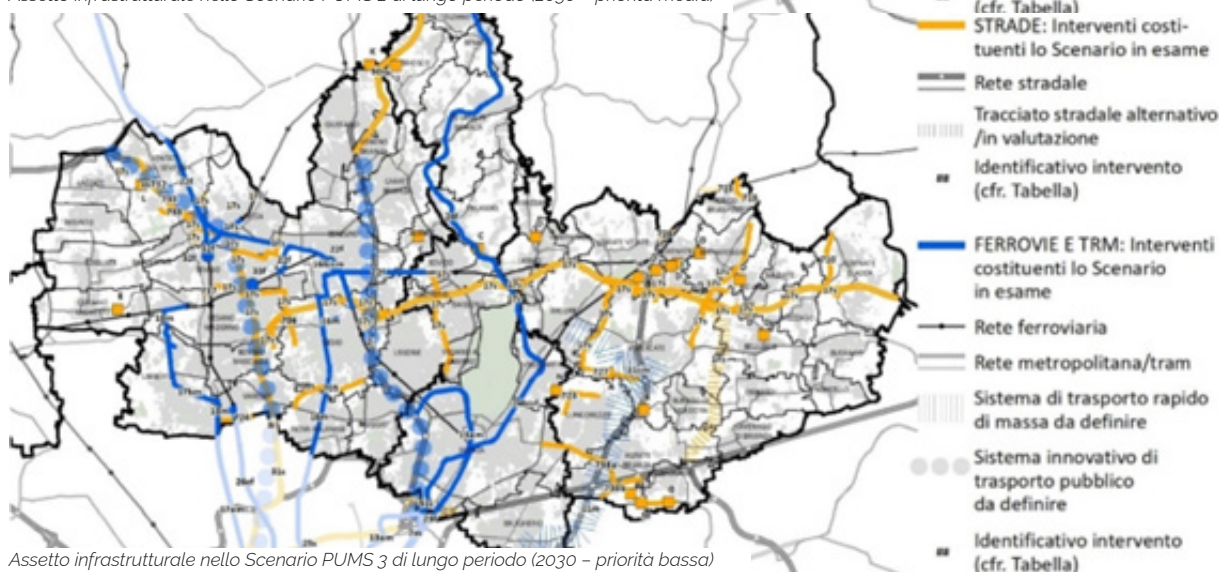
Di seguito è riportato l'elenco delle azioni del PUMS, differenziate in base alla categoria.

N. Azione	Descrizione sintetica dell'azione del PUMS MB	Categoria di azione
A1.FE	Hub intermodali presso le stazioni/fermate ferroviarie	Schema di assetto di rete
A2.FE	Accessibilità alle stazioni/fermate ferroviarie per tutte le tipologie di utenza	Schema di assetto di rete
A3.FE	Dotazioni dei nodi di interscambio ferroviario	Schema di assetto di rete
A4.FE	Tavoli istituzionali relativi ai progetti di rafforzamento della rete e del servizio ferroviario	Schema di assetto di rete con scenari
A1.TRM	Tavoli istituzionali relativi ai progetti per il TRM	Schema di assetto di rete con scenari
A2.TRM	Soluzioni innovative per la rete del TRM	Schema di assetto di rete con scenari
A3.TRM	Hub intermodali per la micromobilità nei principali nodi del TRM	Schema di assetto di rete con scenari
A4.TRM	Opportunità di finanziamento di servizi di interscambio nei nodi del TRM	Indicazione
A1.TPL	Tavolo di lavoro per il TPL su gomma nelle aree a domanda debole	Indicazione
A2.TPL	Tavoli istituzionali relativi al TPL su gomma	Indicazione
A3.TPL	Gestione della mobilità casa-scuola con il TPL	Modello metodologico
A4.TPL	Rinnovo con veicoli sostenibili del parco mezzi del TPL su gomma	Indicazione
A5.TPL	"Tavolo scuola" per la mobilità scolastica	Modello metodologico
A6.TPL	Opportunità di finanziamento di servizi di mobilità a integrazione del TPL su gomma	Indicazione
A1.VIAB	Classificazione gerarchica della rete stradale e messa a disposizione dei dati di traffico	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività in corso
A2.VIAB	Accessi e intersezioni lungo la rete stradale	Criteri di indirizzo
A3.VIAB	Tavoli istituzionali relativi ai progetti delle principali opere viabilistiche	Schema di assetto di rete con scenari
A4.VIAB	Progetti stradali di diretta competenza della Provincia o oggetto di Convenzione	Schema di assetto di rete con scenari
A5.VIAB	Nodi critici in termini di incidentalità stradale	Schema di assetto di rete
A6.VIAB	Gestione dello stato di ponti e manufatti di attraversamento lungo la rete stradale	Modello metodologico/operativo e Schema di assetto di rete con scenari
A1.CIC	Itinerari della rete portante della ciclabilità	Schema di assetto di rete con scenari
A2.CIC	Mappatura dello stato di fatto e della progettualità della rete ciclabile	Indicazione

N. Azione	Descrizione sintetica dell'azione del PUMS MB	Categoria di azione
A3.CIC	Strade bike friendly e aree di shared space	Criteri di indirizzo
A4.CIC	Riduzione del rischio di incidentalità per l'utenza debole	Criteri di indirizzo
A5.CIC	Infrastrutture a supporto della ciclabilità	Criteri di indirizzo
A1.SHINN	Servizi di mobilità condivisa (auto)	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A2.SHINN	Infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A3.SHINN	Micromobilità elettrica e servizi di sharing e noleggio biciclette	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A4.SHINN	Sistemi ITS per il monitoraggio delle condizioni di mobilità sulla rete stradale	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività in corso
A1.MMAN	POLA – Programma Operativo per il Lavoro Agile nella Pubblica Amministrazione	Modello metodologico/operativo
A2.MMAN	Gestione degli aspetti negativi connessi allo smart working	Indicazione
A3.MMAN	Riorganizzazione e coordinamento dei tempi della città	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A4.MMAN	Azioni di Mobility management per l'attivazione ed il coordinamento di servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività in corso
A5.MMAN	Servizi di trasporto on-demand/a chiamata	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A1.LOU	Prime indicazioni per la predisposizione del PULS – Piano Urbano della Logistica Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A2.LOU	Mezzi di trasporto a basso impatto ambientale per le consegne	Indicazione
A1.TER	Mobilità più sostenibile e migliore accessibilità degli spazi urbani	Criteri di indirizzo
A2.TER	Raccordo tra progettazione urbanistica locale e progettazione infrastrutturale	Criteri di indirizzo
A3.TER	Sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità	Modello metodologico che rimanda ad altra attività in corso

Su territorio di Bernareggio è previsto uno degli interventi che rientrano nella più complessiva riqualificazione di tratti della SP177 (nei Comuni di Bellusco, Sulbiate, Aicurzio, Carnate, Usmate Velate e, appunto, Bernareggio), ricompresi nell'azione A4.VIAB ed indicati anche nel Programma Triennale dei Lavori Pubblici provinciale per il breve periodo.

Il Comune è, inoltre, direttamente interessato da una delle opere connesse della Tratta "D" della nuova autostrada A36 Pedemontana, ossia la cosiddetta TRMI12, variante alla SP3 esterna ad est dell'abitato, di collegamento con lo svincolo di Vimercate del tracciato autostradale (che, a sua volta, si sviluppa poco distante a sud del confine comunale, parallelamente al tracciato della nuova linea di gronda ferroviaria RFI Nord-Est Seregno-Bergamo). Si tratta di uno degli interventi di cui all'azione A3.VIAB di lungo periodo del PUMS, che vede la Provincia di Monza e Brianza coinvolta nei Tavoli istituzionali inerenti ai



progetti delle principali opere viabilistiche di scala sovraordinata, nel caso specifico quello relativo alla Tratta "D" della Pedemontana, rispetto al quale un Progetto di Fattibilità tecnico-economica sta valutando soluzioni alternative ad est di Vimercate.

L'azione A1. CIC di lungo periodo indica, poi, la previsione di completamento della rete ciclabile per gli spostamenti quotidiani attraverso la realizzazione di connessioni ciclabili per gli spostamenti quotidiani anche tra Bernareggio e Cavenago di Brianza.

Il Comune è, infine, coinvolto da tutte le azioni di carattere trasversale che competono al governo del sistema della mobilità in chiave più sostenibile.

PLIS – P.A.N.E Parco Agricolo Nord Est

Il PLIS – P.A.N.E Parco Agricolo Nord Est è stato riconosciuto con Decreto Deliberativo Presidenziale della Provincia di Monza e della Brianza n. 83 del 20/7/2017; nato dalla fusione dei PLIS Molgora e Rio Vallo-
ne, il Consorzio PANE comprende attualmente i Comuni di Agrate Brianza, Aicurzio, Basiano, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Busnago, Bussero, Caponago, Carnate, Carugate, Cavenago di Brianza, Gorgonzola, Masate, Mezzago, Ornago, Pessano con Bornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Verderio, Vimercate.

La proposta di ampliamento nel territorio di Bernareggio è relativamente recente (30.01.2020) e riguarda una estensione di territorio pari a 244ha. Dal 1.01.2023 il Consorzio Parco Agricolo Nord Est si è arricchito di un nuovo Socio, il Comune di Gessate, portando a 24 i comuni consorziati, per una superficie complessiva di 4.145 ha ed una popolazione residente di oltre 200.000 abitanti. L'ingresso è stato deliberato prima dal Consiglio Comunale di Gessate e successivamente dall'Assemblea dei Sindaci del Parco; ora è in corso l'iter amministrativo per il riconoscimento del nuovo perimetro da parte di Città Metropolitana.

Gli obiettivi generali che regolano il PLIS sono raggruppabili in tre grandi categorie:

- valorizzazione paesistica, come evidenziato in un sistema di coerenze e continuità con la rete ecologica provinciale e con la maglia dei percorsi che connettono il Parco alle zone limitrofe più significative dal punto di vista ambientale;
- riequilibrio naturalistico-ecologico complessivo tramite il miglioramento della qualità dell'acqua, delle sponde e delle fasce adiacenti e la conservazione e il potenziamento dei caratteri distintivi del paesaggio;
- fruizione ricreativa e didattico-culturale del territorio del Parco tramite l'attivazione di una rete di percorsi e di connessioni, oltre che di servizi e attrezzature a basso impatto.

L'ampliamento nelle aree agricole di Bernareggio, si sviluppa a corona rispetto al centro abitato, svolgendo così un importante ruolo di filtro e di contenimento delle espansioni urbanistiche, a supporto del corridoio primario della Rete Ecologica Regionale denominato "Dorsale Verde Nord". In considerazione della notevole estensione della proposta di ampliamento, che aumenta pertanto la valenza di connessione ecologica del PLIS, è possibile distinguere l'ambito in più settori: una grande area nella zona nord,

il paleoalveo a nord-ovest dell'abitato, la piana agricola tra Bernareggio e il paleoalveo Castel Negrino tra l'opera connessa di pedemontana e il confine comunale a est, oltre alla piana agricola attorno a Villanova nella zona posta a sud- ovest. Come si legge inoltre nella relazione tecnico-naturalistica, "le aree a matrice prevalentemente agricola, presentano alcune aree boscate e fasce boscate, queste ultime prevalentemente lungo le scarpate di terrazzo con andamento nord-sud, alcune delle quali oggetto di intervento di riqualificazione".

Il PLIS PANE rappresenta un tassello molto importante nel potenziare, tutelare e valorizzare gli elementi della rete ecologica primaria e secondaria regionale e anche l'ampliamento in Bernareggio è funzionale a questo obiettivo. L'ambito orientale del territorio provinciale è infatti caratterizzato da ampie aree libere, in gran parte con vocazione agricola, che consentono la permeabilità ecologica tra i contesti urbanizzati, evitandone la saldatura.

La valenza sovracomunale del PLIS era già stata rafforzata dalla fusione dei due PLIS Molgora e Rio Vallone e notevole è il suo ruolo di connessione ecologica, sia lungo l'asse N/S, lungo i torrenti Molgora e Rio Vallone, sia in direzione E/O; in questo senso l'ampliamento in Bernareggio consente di connettere le due propaggini settentrionali del PLIS esistente.

