

Se si esclude Milano, la pressione residenziale (rapporto tra famiglie e abitazioni) in Brianza è tuttavia minore che nel resto della Provincia attuale, probabilmente perché la casa è normalmente di proprietà o, anche, per il costo del mercato immobiliare che è minore nelle due Brianze esterne rispetto a quella centrale.

Sotto il profilo delle economie, il ruolo dell'agricoltura in Brianza è trascurabile. L'occupazione agricola è minore della media della attuale provincia senza Milano, e di poco superiore se si include Milano. Solo nella nostra Brianza orientale l'agricoltura è relativamente più sviluppata che nelle altre due Brianze. Anche lo sviluppo economico extragratico dà coerentemente indici di crescita minori della media provinciale ma, al contrario, nel Vimercatese è elevatissimo – e le dinamiche occupazionali sono notevoli. Il Vimercatese ha un ruolo economico trainante per l'industria (come Monza per i servizi). Negli anni '90 l'industria perde occupazione mentre emerge il settore dei servizi alle imprese ancora sottodimensionato, ma in crescita. In crescita il settore della sanità, della logistica, degli alberghi, della ristorazione e della intermediazione monetaria e finanziaria. La dimensione delle imprese è limitata, ma le imprese elettromeccaniche del Vimercatese, in molti casi multinazionali e oggi invero in crisi, innalzano le dimensioni medie delle imprese.

- Il territorio agricolo. Nella Brianza orientale le colture a seminativo sono fortemente presenti, a livelli perfino superiori a quelli della media provinciale.
- Servizi e commercio. Dal punto di vista dei servizi e del commercio le due polarità in Brianza sono Monza e Vimercate. Il territorio funziona come un sistema interconnesso (rete urbana equipotenziale – valgono i luoghi più interconnessi come localizzazione) che ha nella Valassina, strada commerciale storica, e nel parco commerciale di Carugate, uno dei più estesi della Lombardia, i suoi assi/nuclei centrali. Le localizzazioni prevalenti sono addossate alla viabilità primaria (Cornate d'Adda, Villasanta, Vimercate, Carugate). Caponago non ha i caratteri necessari ad accogliere le funzioni polari (vedi ricerca del PIM sui poli 2006).
- Mobilità. I tracciati risentono dell'organizzazione radiale, che ha per centro il cuore di Milano. Non esistono itinerari stradali in direzione est-ovest: ci sono solo l'autostrada Milano-Bergamo e la Tangenziale Nord, che però non

rappresentano evidentemente un sistema di interconnessione puntuale, bensì valido per la scala vasta metropolitana.

La Tangenziale Est ha un flusso di traffico medio di 140.000 veicoli al giorno e l'autostrada Milano-Venezia altrettanto, il doppio dei flussi della A1 Milano-Bologna = 67.000 veicoli e quasi il 30% di più della Milano-Torino = 110.000 veicoli (Assolombarda – ISTAT).

Accanto alle principali direttrici stradali ci sono le linee ferroviarie, ma la scarsità delle trasversali, la mancanza di gerarchie e la molteplicità di impieghi sovrapposti (merci, passeggeri ecc) sono le maggiori criticità del sistema della mobilità di un territorio così densamente abitato. Il tratto Saronno-Seregno è anche tecnicamente obsoleto.

L'attitudine all'uso del mezzo pubblico è molto modesta nella popolazione residente: solo il 24,5% sul totale di spostamenti, con tempi medi di circa 60 minuti contro i 30 minuti del mezzo privato. Cresce la domanda di spostamenti infraarea attualmente non soddisfatti. Il mezzo pubblico è usato soprattutto su Milano, tuttavia gli spostamenti giornalieri sono per il 38% dentro alla Brianza (è il valore più alto dell'area Milanese con eccezione di Milano).

I movimenti su Milano sono di circa 116.000 veicoli/giorno, 50.000 su Varese, Como e Lecco, 40.000 sul Nord Milano, 21.000 sull'area dell'Adda e della Martesana.

E' comunque importante che si segnalino sul territorio più movimenti in entrata che in uscita, in coerenza con lo storico ruolo produttivo della Brianza.

Sotto il profilo degli ambienti e degli spazi aperti, l'integrità del territorio è stato un fattore trainante dello sviluppo, così come la salvaguardia delle risorse di ecosistema (figure 10, 10bis, 11, 11bis). Nella Brianza orientale gli spazi aperti sono il 50% della superficie complessiva. Si tratta degli spazi centrali della maglia reticolare, e rappresentano quindi un fattore di qualità in rapporto non solo al più generale tema dell'ambiente ma anche a quello degli insediamenti. Mancano spazi di particolare pregio paesaggistico, si tratta praticamente degli spazi residuali dell'edificazione; e tuttavia è possibile individuare degli ambiti caratteristici di paesaggio, su tutto il territorio Brianteo, di particolare interesse e di potenziale valorizzazione, come il *paesaggio delle industrie*, il *paesaggio dell'energia idraulica*, ecc. (figura 12a), oltre a rilevanti risorse naturali (figura 12b e 12c, da Piano Strategico "Molta+Brianza").

Un ruolo importante ha poi l'idrologia superficiale che spiega anche l'orientamento nord-sud dei parchi.

Emerge come una necessità paesaggistica quella di rafforzare le connessioni orizzontali, come viene portato alla luce, per esempio, anche dagli studi per la Dorsale Verde Nord (Provincia di Milano, op. citata, figure 13 e 14); tale progetto, pur essendo solo limitrofo al nostro comune (la fascia si attesta nel territorio di Agrate Brianza), rappresenta evidentemente un tema con cui confrontarsi importante, poiché un sistema ambientale complesso, comprensivo di collegamenti ciclo-pedonali, rappresenta una risorsa rilevante e propulsiva, cui potrebbe agganciarsi il sistema del Molgora.

L'insieme dei parchi regionali o sovracomunali, dei beni architettonici e dei beni vincolati costituiscono l'armatura da cui partire con i progetti di riqualificazione territoriale ed urbana. In Brianza sono localizzati il 30% dei beni storici della Provincia, e anche ciò orienta evidentemente la ricerca di ruolo e di temi per lo sviluppo della Brianza (tav. 1.8, Destinazione d'uso del suolo).

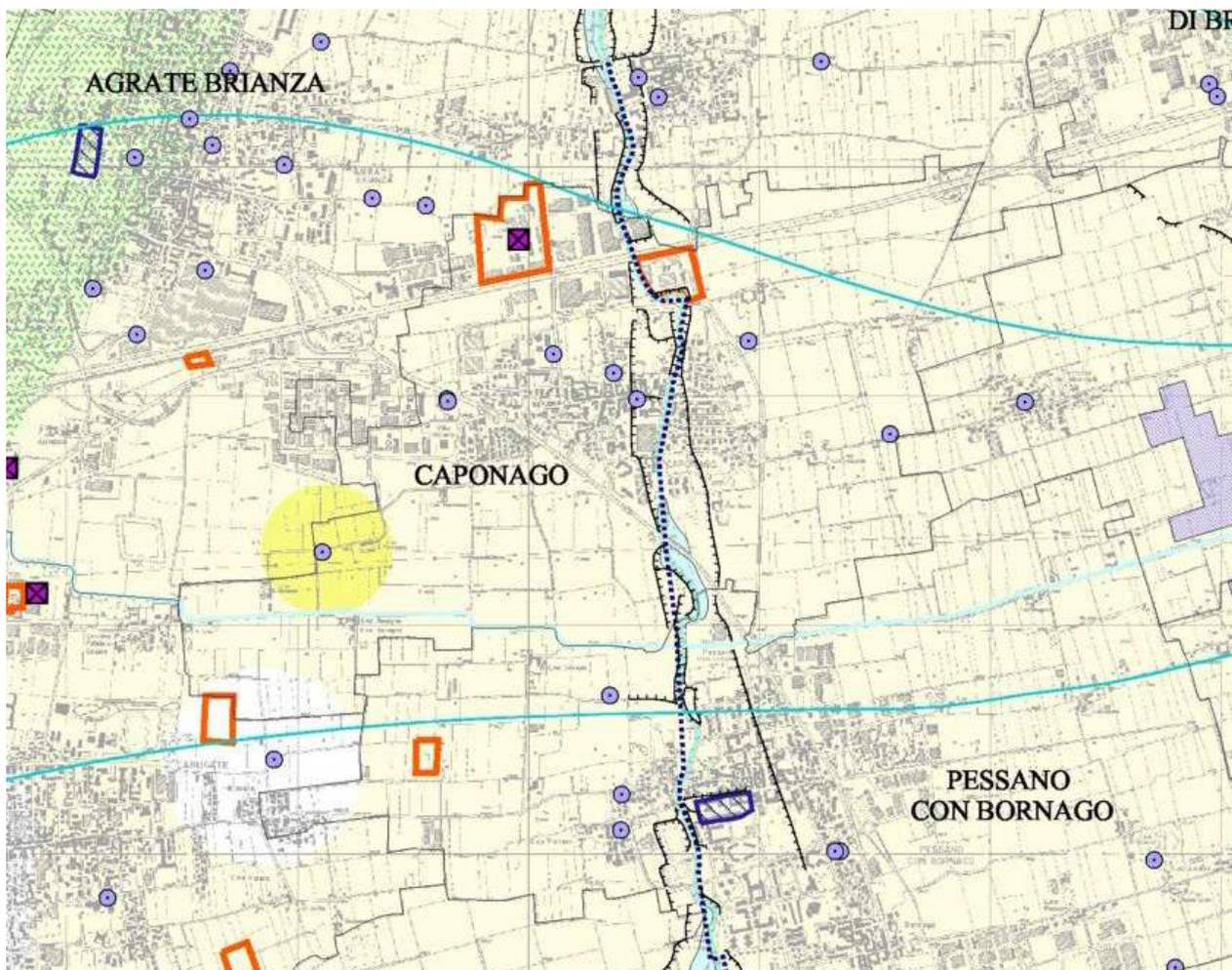


Figura 10 – P.T.C.P., tavola 2/e: Difesa del Suolo

Ambiti a rischio idrogeologico (art.45)

-  Aree a vincolo idrogeologico (art. 45 com.3)
-  Aree con potenziale dissesto (art. 45 com.3)
-  Repertorio aree di esondazione (art. 45 com.4)

Proposta in fase di verifica con Autorità di Bacino

-  Fasce A (art.45 com.3)
-  Fasce B (art.45 com.3)
-  Fasce C (art.45 com.3)

Corsi d'acqua

-  Rete idrografica
-  Corsi d'acqua di cui all'elenco 2 (art. 46)

Interventi di difesa fluviale

-  Vasche di laminazione in progetto
-  Aree di esondazione controllata in progetto
-  Interventi di laminazione esistenti

Ciclo delle acque (art. 47)

Classe-stato ambientale delle acque superficiali in base al D.Lgs 152/99 (aprile 1999)

-  2 - buono
-  3 - sufficiente
-  4 - scadente
-  5 - pessimo

T. Bozzente (cl.5) Nome e classe del corso d'acqua

Impianti di depurazione

-  intercomunali esistenti
-  comunali esistenti
-  da dismettere o dismessi
-  previsti

 Collettori



Pozzi pubblici

40

Soggiacenza della falda freatica in metri (settembre 2001)

Diffusione dei principali inquinanti nel primo acquifero (1997)

-  organo-alogenati (> 50 microgr/l)
-  organo-alogenati (30 - 50 microgr/l)
-  nitrati (> 50 mg/l)
-  nitrati (30 - 50 mg/l)

Aree dismesse ed aree di bonifica (art. 48)

-  Aree dismesse
-  Aree in corso di caratterizzazione e/o di bonifica
-  Aree con bonifica certificata
-  Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (art. 49)
-  Discariche esistenti (art. 43)

Ambiti di cava (art. 50)

Settore ghiaia e sabbia

-  Attivi o attivabili
-  Attivi o attivabili parzialmente recuperati a uso fruitivo
-  Cessati

Elementi geomorfologici (art. 51)

-  Orli di terrazzo
-  Creste di morena
-  Crinali

Geositi (art. 52)

-  Monumento Naturale (Sasso del Guidino)
-  Proposte di tutela
-  Confine comunale
-  Confine provinciale

Figura 10bis – P.T.C.P., tavola 2/e: Difesa del Suolo - legenda

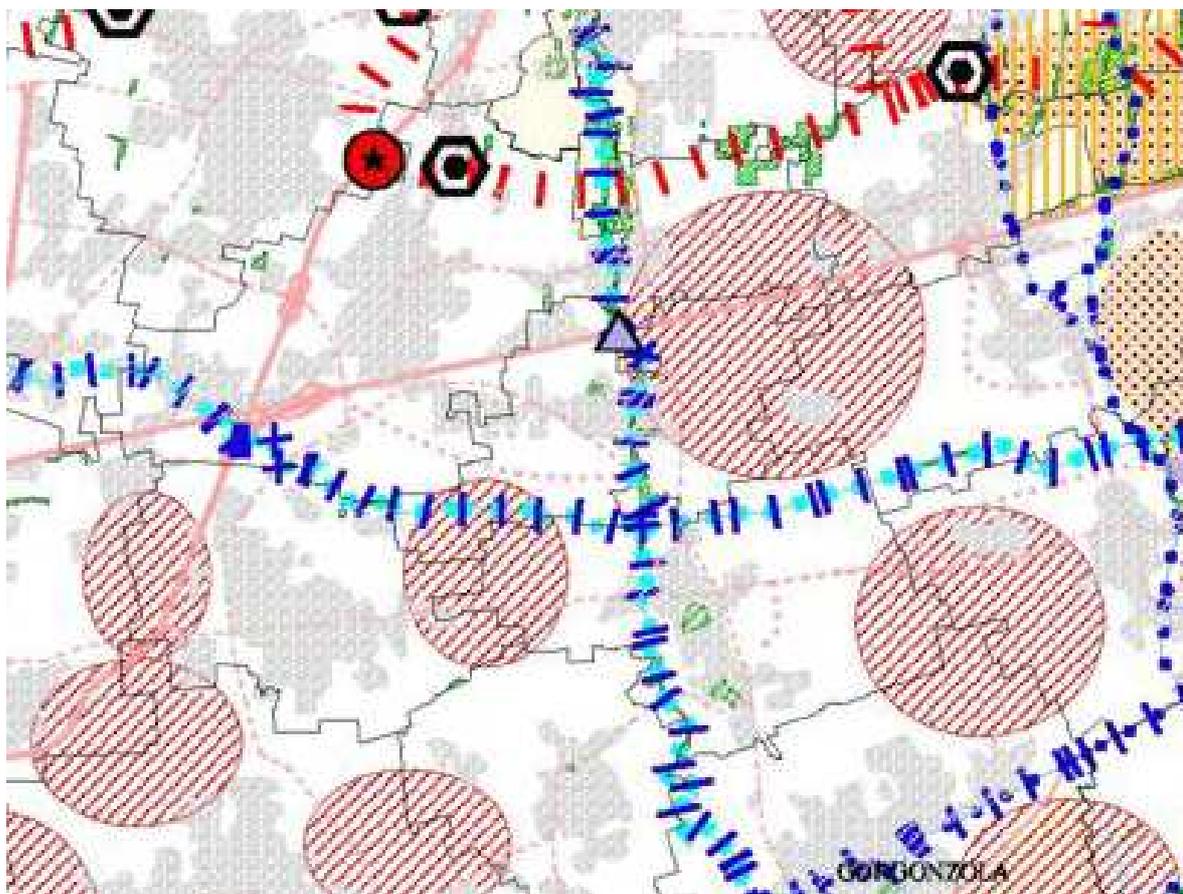


Figura 11 – P.T.C.P., tavola 4: Rete ecologica

Legenda

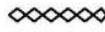
Rete ecologica (art. 56)

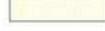
- ● ● ● Matrice naturale primaria
- ▶ ▶ Fascia a naturalità intermedia

Gangli (art. 57)

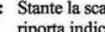
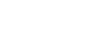
-  Gangli principali
-  Gangli secondari

Corridoi ecologici (art. 58)

-  Corridoi ecologici primari
-  Corridoi ecologici secondari
-  Diretrici di permeabilità
-  Principali corridoi ecologici dei corsi d'acqua
-  Corsi d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica
-  Corsi d'acqua minori da riqualificare a fini polivalenti
-  Principali linee di connessione con il verde
-  Varchi (art. 59)
-  Barriere infrastrutturali (art. 60)
-  Principali interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i corridoi ecologici (art. 60)
-  Interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i gangli della rete ecologica (art. 60)
-  Zone periurbane su cui attivare politiche polivalenti di riassetto fruitivo ed ecologico (art. 61)
-  Zone extraurbane con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico (art.61)
-  Siti di Importanza Comunitaria (art. 62)

-  Aree di riserva naturale integrale o orientata
-  Aree con tutele finalizzate all'interesse naturalistico
-  Aree a parco
-  Oasi di protezione o zone di ripopolamento e cattura
-  Aree boscate (art. 63)
-  Ferrovie: esistente
-  Ferrovie: programmate e/o previste

Rete stradale esistente:

-  autostrade
-  statali
-  provinciali
-  Rete stradale programmata e/o prevista
-  Urbanizzato
-  Confine comunale
-  Confine provinciale

Nota: Stante la scala di rappresentazione 1:100.000, la tavola non riporta indicazioni aventi efficacia territoriale diretta.

Figura 11bis – P.T.C.P., tavola 4: Rete ecologica - legenda



Figura 12a - Vedi Piano Strategico “Molta+Brianza”, Il cantiere paesaggio

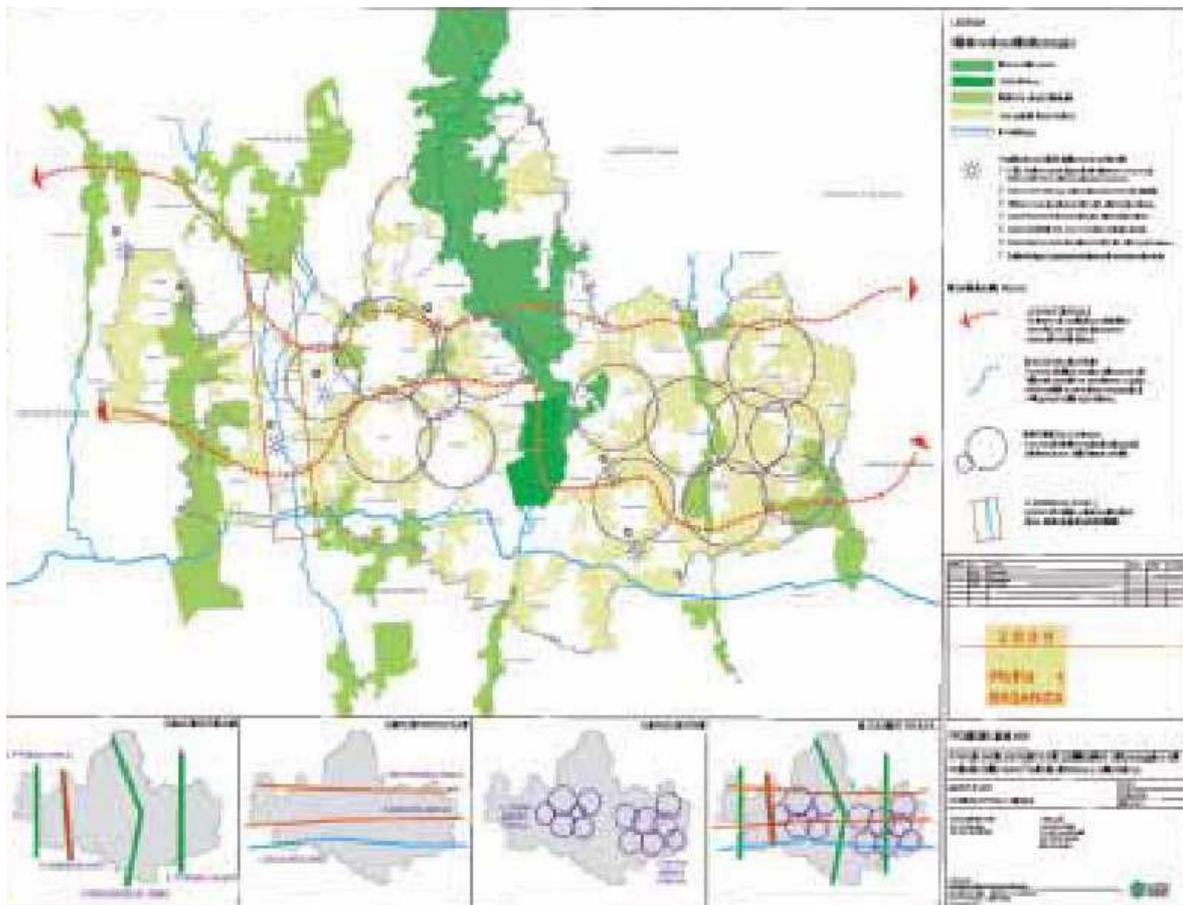


Figura 12b - Vedi Piano Strategico "Molta+Brianza", Il cantiere natura

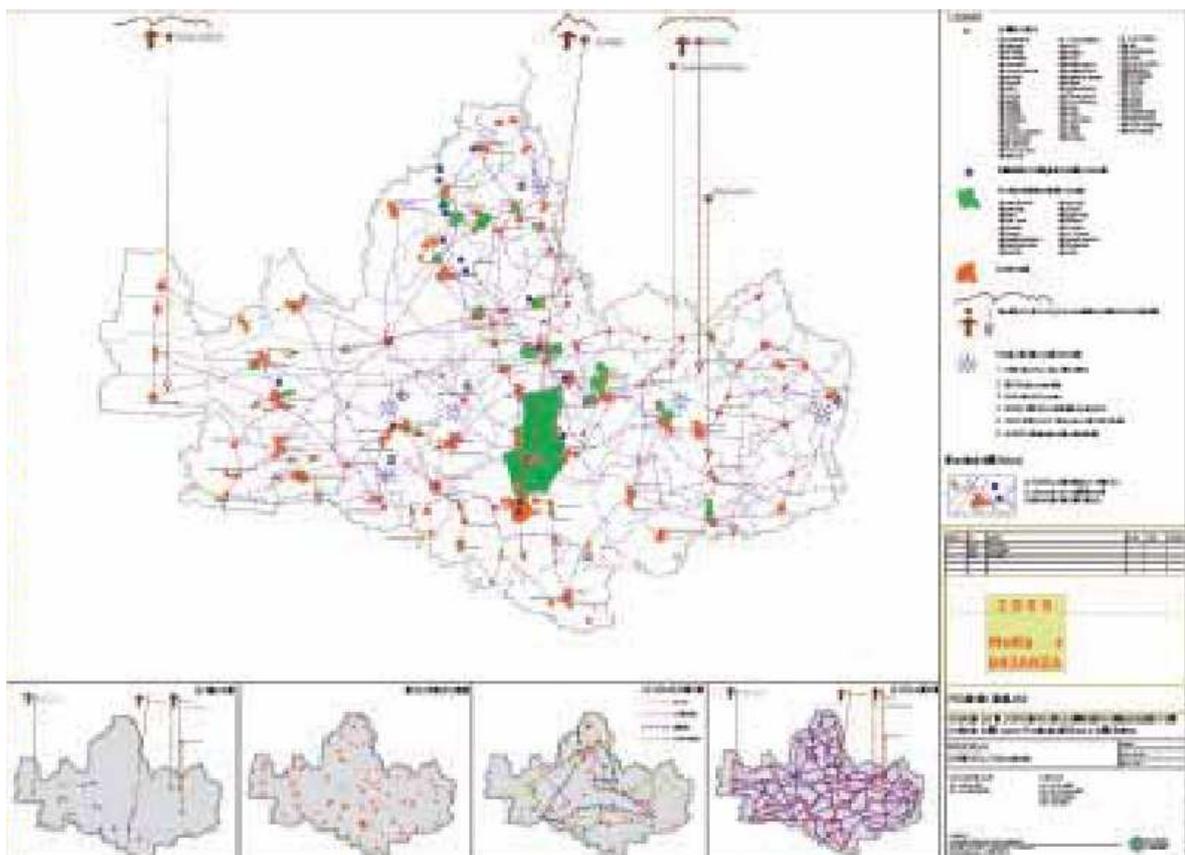


Figura 12c - Vedi Piano Strategico "Molta+Brianza", Il cantiere cultura



Figura 13 – P.T.C.P., Verso un progetto territoriale condiviso, p. 35/57 – Rete ecologica

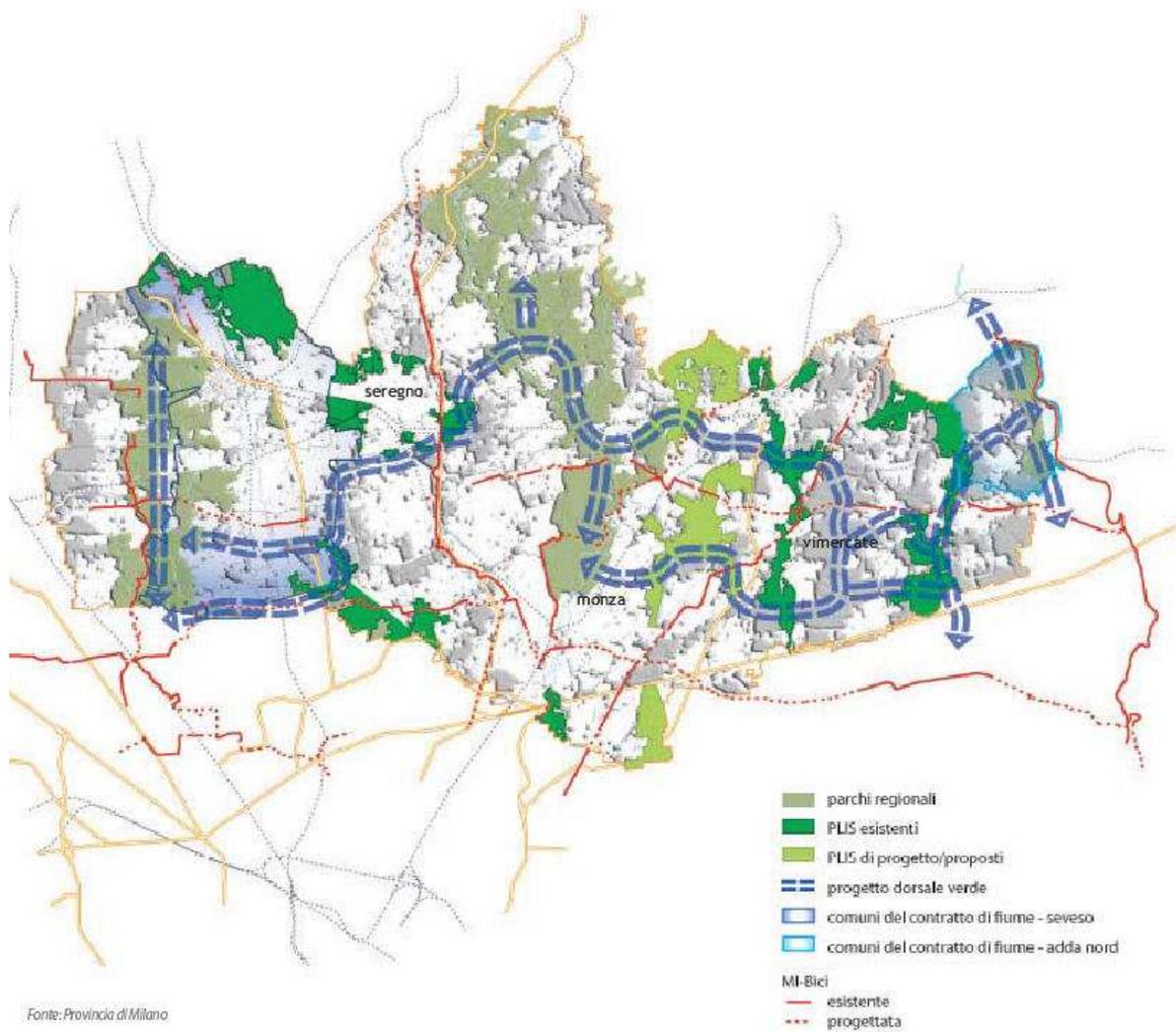


Figura 13 – P.T.C.P., Verso un progetto territoriale condiviso, p. 36/57 – Valorizzazione del territorio

1.2.8 Struttura del paesaggio agrario (tav. 1.5, Componenti dei sistemi ambientali).

La trama del paesaggio agricolo è sostanzialmente basata sul regime delle proprietà storiche e sul sistema delle corti, di cui è ancora possibile riconoscere le partiture attraverso la lettura dei percorsi agricoli principali. Come risulta dai documenti d'epoca, un numero ridotto di famiglie possedeva fondi rurali di relativa estensione, e le cascine venivano assegnate ai contadini per la sola lavorazione.

Il tracciato dei campi segue un orientamento leggermente variabile, tuttavia con una direttrice nord-sud in tutto il territorio comunale, come tipico della fascia transpadana, e dipendente dal naturale orientamento idrografico ; è abbastanza immediato notare come a informare la trama agricola siano gli insediamenti agricoli storici, cui corrisponde un regime di proprietà ben chiaro e nel complesso contenuto: è possibile individuare sostanzialmente dieci cascine (o corti) e relativi 'ambiti' agricoli.

E' evidente come non solo la pre-esistenza del torrente abbia determinato la struttura del paesaggio agrario, ma come le attuali vie di comunicazione principali corrispondano a una separazione netta tra l'ambito urbanizzato del comune e quello agricolo, che si colloca senza alcuna appendice all'esterno dell'armatura stradale. A confermare la sostanziale assenza di un disegno di suolo unitario e ordinato contribuirà poi la realizzazione della nuova T.E.E.M., struttura che troverà collocazione a cavallo delle pertinenze della Cascina Turro e dell'ambito di cava limitrofo già menzionato.

1.2.9 Assetto tipologico del tessuto urbano (tav. 1.7, Assetto tipologico).

Nello studio del territorio propedeutico alla redazione del Piano non sono stati individuati ambiti precisi e distinti all'interno del tessuto urbano tali da presentare caratteri di identità separati o indipendenti tra loro; abbiamo già menzionato come la trama dell'edificato sia prevalentemente di natura discontinua, con un'edilizia prevalentemente bassa e a schiera e alcuni episodi più recenti di condomini più alti, ma non esistono nuclei che si configurino nella loro identità per semplici caratteristiche tipologiche.

A definire i diversi ambiti delineati nel comune di Caponago sono piuttosto le identità complesse che li caratterizzano, per il sistema di relazioni e contiguità (esogene ed endogene) che instaurano e per i potenziali che possono scaturire

dalla loro valorizzazione. Potenziali di natura complessa, che rispondono a una serie di componenti strutturali, socio-economiche, di relazione e di continuità che presuppongono un progetto sul territorio che sappia riconoscere un “sistema di città” all’interno del singolo comune e lo assuma come parte costitutiva dei processi in corso e previsti.

Sono quindi il sistema dei servizi, o la progressiva messa a sistema di essi, la valorizzazione del nucleo storico, la preservazione delle risorse ambientali i tasselli su cui costruire un disegno organico e complesso di città, come nella natura propria di una pianificazione che sappia definire il quadro delle trasformazioni non solo promuovendo interventi ‘quantitativi’, ma attraverso la lettura delle risorse esistenti e potenziali.

1.2.10 Emergenze che vincolano la trasformabilità del territorio

Con la definizione di emergenze ci si riferisce, solitamente, a quei manufatti che incidono profondamente sul territorio, per il loro carattere storico o perché rappresentano reali cesure all’interno del tessuto più o meno continuo; a Caponago è presente, come già menzionato, una rete stradale caratterizzata dallo scorrimento veloce e – nel caso dell’A4 – da una sede propria e dall’assenza di scambi diretti sul territorio; è evidente che ciò vincola fortemente le strategie di trasformazione, oltre ad aver determinato, nel tempo, la struttura e la definizione stessa dei principali ambiti urbani. Allo stesso modo il torrente Molgora rappresenta un elemento sicuramente forte e caratterizzante del tessuto locale, che, assieme a tutta l’area compresa nel Parco, fa spostare l’attenzione sulla salvaguardia ambientale: un’emergenza, dunque, che non si caratterizza per il suo impatto sul territorio, ma come un’evidenza del tema ambientale di cui tener conto, rapportando a queste componenti le trasformazioni possibili e il rapporto tra le parti urbanizzate, o meglio antropizzate, del comune.

1.3 Assetto geologico, idrogeologico e sismico

Per le caratteristiche geologiche, idrogeologiche e sismiche del territorio comunale si rimanda agli studi elaborati dai tecnici e allegati al Documento di Piano.

2. Obiettivi e politiche.

2.1 I vincoli, gli obiettivi praticabili, i caratteri del progetto.

Attraverso una ricognizione e lettura delle informazioni raccolte e rappresentate nelle tavole di piano, emergono sin dalla prima tavola le condizioni del territorio, allo stato di fatto, caratterizzato da vincoli generali e da una forte presenza delle infrastrutture di scala sovracomunale.

I temi emergenti sono:

- 1) tutto il territorio a est della Strada Provinciale n. 215 è soggetto e condizionato da forti vincoli derivanti dalla prevista Tangenziale Est Esterna Milanese. Questa parte del comune entra nel progetto dei grandi sistemi sovra comunali e nei temi della mobilità, dovrà necessariamente accompagnarsi al sistema delle compensazioni e della salvaguardia delle aree ambientali;
- 2) il territorio a sud è profondamente caratterizzato dal Parco del Molgora e dalla possibile attuazione di un corridoio ecologico d'acqua a cavallo del tracciato del canale Villorosi. La nuova strada di circonvallazione a sud dell'abitato può essere inserita in un progetto di paesaggio ed assumere la forma di una strada-parco;
- 3) a nord l'autostrada e gli insediamenti industriali sono un confine materiale ed insieme un luogo la cui utilizzazione coinvolge relazioni molto più ampie di quelle limitate dai confini comunali.

Il cuore dell'area offre, nel tracciato del torrente Molgora, nella struttura urbana definita dagli insediamenti più antichi, nel sistema delle aree pubbliche e dei servizi esistenti e nelle aree di possibile trasformazione una risorsa notevole per un processo di riqualificazione. Un processo già iniziato dall'Amministrazione Pubblica ed a cui riferirsi per un organico potenziamento e riorganizzazione dello spazio pubblico e collettivo che dia senso alla "città", con i rapporti tra le sue parti e con l'insieme circostante. Possiamo accostarci a questa valutazione riproponendo la definizione del P.G.T. come "un progetto di progetti" e per definire diversi livelli di lavoro: il primo è sull'insieme della città e del territorio con i rapporti con l'intorno fisico ed istituzionale, in relazione critica ai progetti della Provincia e della Regione, proponendo un apporto di conoscenza profonda della cultura e della dimensione locale. Il secondo è dentro al progetto della "città

pubblica” dove possono essere costruiti dei “progetti speciali” diffusi (tav 1.13, Progetti speciali).

I progetti speciali sono progetti di iniziativa pubblica strategici per la riqualificazione e la creazione di una nuova identità fisica e funzionale della città e del territorio.

Il P.G.T. ne individua quattro:

1. Riqualificazione dell’ambito dell’ex Strada Provinciale n. 13 Melzo-Monza, con l’obiettivo di farle assumere il carattere di spazio urbano di connessione delle attrezzature pubbliche esistenti, con la messa a rete anche della riqualificazione del tratto urbano del torrente Molgora (vedi progetto speciale “4”).
2. riqualificazione della via Vittorio Emanuele e della via della Libertà. E’ l’asse storico ove si concentra la vita pubblica e sociale della comunità, costituisce un elemento della rete degli spazi urbani e protetti, portanti delle strategie del Piano.
3. nel nodo tra la Strada Provinciale n. 215 e il viale delle Industrie, sulle rive del torrente Molgora, il progetto ha per obiettivo l’organizzazione di un’area “per le feste e spettacoli” a cavallo tra il sistema urbano (la prosecuzione della via Cesare Battisti a scavalcare il torrente Molgora e ad allacciarsi con via Verdi) e il sistema sovracomunale; sistema che aumenta la propria potenza da un lato con la valorizzazione della spina verde con le aree e attrezzature sportive e del tempo libero esistenti, dall’altro con l’estensione al recupero della Cascina Turro.
4. recupero e riqualificazione dell’ambito urbano del torrente Molgora in connessione: a nord con la “spina verde”, al centro con il cuore urbano e più a sud con il parco Europa e l’Ospedaletto, infine con il sistema sovracomunale del parco del Molgora e il corridoio del Villorosi.

In ogni caso il progetto deve essere affrontato con la consapevolezza della sua capacità di costruire un insieme più vasto e significativo del luogo e della funzione specifica dell’intervento. Questo livello comprende la possibilità di definire spazi completamente nuovi, capaci di legare le parti più antiche con le nuove. Non si tratta di ripetere gli antichi tessuti o i modelli insediativi già usati, ma di capire quali spazi e forme possano costruire una nuova identità organica dei luoghi.

2.2 Obiettivi di sviluppo, miglioramento e conservazione strategici per la politica territoriale.

Il carattere del territorio descritto nel primo capitolo ed in particolare quello della Brianza orientale ha posto in evidenza i riferimenti strategici delle politiche territoriali. Gli obiettivi locali emergono da questa lettura.

Come premessa, vi sono almeno tre questioni da ricordare, alla luce del rapido processo di trasformazione delle economie, delle culture degli uomini, delle istituzioni.

La prima questione riguarda due tesi interpretative dell'assetto del territorio vasto tra loro non in contraddizione ma in graduale passaggio l'una dall'altra; Caponago appartiene alla Brianza e con essa alla più vasta area metropolitana milanese, ma contemporaneamente appartiene, con i caratteri propri della Brianza orientale, alla "città infinita", a quella piattaforma produttiva dell'Italia del Nord storicamente riconosciuta che preme con le proprie esigenze di organizzazione territoriale ma che formula anche una speranza progettuale.

La seconda questione riguarda, dopo anni di sviluppo di industrie con caratteristiche avanzate specifiche della nostra area, l'emergere di una crisi del sistema produttivo che chiede politiche territoriali, sociali, di supporto alle economie che presuppongono approcci sovracomunali come quelli dei Consorzi, dei Distretti, delle Agenzie.

La terza questione, infine, riguarda la valorizzazione delle risorse esistenti verso la realizzazione di un sistema che potremmo definire "città di città": una rete di comuni che tragga forza e qualità dalla razionalizzazione e riqualificazione delle reti di comunicazione, degli spazi aperti, degli insediamenti.

In questo quadro gli obiettivi di sviluppo sono sostanzialmente qualitativi; trasformazione e conservazione sono strumenti della riqualificazione dei luoghi e di creazione di una "città di città", nuova rispetto alla singola identità comunale, che attraverso la sua valorizzazione ed il suo coordinamento con i comuni vicini diventa parte di una identità più ricca e complessa come in parte è già nella vita quotidiana di tutti.

2.3 Definizione degli obiettivi quantitativi dello sviluppo complessivo:

2.3.1 Riqualificazione territoriale, ambientale ed energetica

Obiettivo della riqualificazione territoriale è quello da un lato di separare gli ambiti funzionali degli insediamenti così da razionalizzarne il funzionamento, la connessione con il sistema delle comunicazioni e la potenziale interferenza reciproca, dall'altro rendere tra di loro organici i diversi spazi.

Il sistema produttivo e terziario che interessa i due Comuni di Caponago ed Agrate, troverà nel nuovo casello dell'autostrada un migliore collegamento con il sistema del territorio vasto. Attualmente, il sistema autostradale rappresenta eminentemente una cesura all'interno del comparto, così come il Viale delle Industrie (che è la principale via di servizio all'ambito produttivo di Caponago) crea una separazione netta tra gli insediamenti residenziali e quelli produttivi. La domanda di nuovi insediamenti terziari e di razionalizzazione degli insediamenti produttivi esistenti pone l'obiettivo di sviluppare le aree produttive lungo l'asse dell'ex Strada Provinciale n. 13 e in prossimità dello svincolo autostradale, che verrà superato con la realizzazione della T.E.E.M., il cui progetto prevede un nuovo svincolo nelle aree tra Caponago e Pessano con Bornago.

Complessivamente le nuove aree da inserire tra quelle di trasformazione misurano mq 100.000,00.

Sotto il profilo ambientale il sistema-territorio del comune ha due grandi componenti che traggono senso dal contesto con cui interagiscono: il torrente Molgora, con l'ambito del P.L.I.S., e le aree a Est del comune, al di là del torrente stesso.

Il Parco del Molgora di cui il P.G.T. amplia i confini, ha un valore nel territorio vasto ed una potenzialità, nuova per Caponago, di divenire elemento di riqualificazione dei tessuti e dell'ambiente del centro abitato. Gli obiettivi di riqualificazione sono duplici: quello ambientale, con l'ampliamento dell'area a Parco, e quello strutturale nel territorio vasto ad appoggiare l'integrazione tra parco e corridoio del Villorosi, legando al Parco la ricchezza delle funzioni e delle attività dell'insediamento e del suo cuore urbano.

L'altra componente ambientale di rilievo è quella a est, oltre la Strada Provinciale n. 215, che costituisce un'area aperta nelle maglie della rete viaria, un filtro verso l'insediamento della nuova tangenziale Est Esterna e, verso nord, a confine con

l'Autostrada e con la Cascina Turro, può diventare un importante parco con un insediamento ricettivo che recuperi la cascina stessa e riqualifichi i terreni che la circondano. Questa proposta riprende la domanda, evidenziata nelle analisi dell'area Briantea, di strutture ricettive e per il tempo libero. Rappresenta inoltre l'estensione in direzione est-ovest, oltre la Strada Provinciale n. 215, dell'ampio sistema del verde, delle attrezzature sportive, dei parcheggi e dei giardini che accompagna, a nord, tutto l'insediamento residenziale. La rete di servizi così costruita si integra col parco del Molgora e si pone come parte di un sistema del verde che richiama e vuole anche funzionalmente collegarsi alla Dorsale Verde Nord proposta dalla Provincia di Milano.

Le aree in cui il P.G.T., in tale prospettiva, propone l'ampliamento del Parco del Molgora sono di mq 200.000, le aree della Cascina Turro soggetta a riqualificazione sono di mq 132.600.

Sotto il profilo energetico un apposito regolamento dovrà integrare il regolamento edilizio per avviare i risparmi previsti dalla legislazione vigente, così come opportuni provvedimenti e barriere dovranno difendere dall'inquinamento acustico le aree tra la Strada Provinciale n. 215 e la via S. Pellico.

Va ricordato l'accordo tra Comune e Provincia per la riqualificazione ambientale delle aree interessate allo svincolo tra la Autostrada A4 e la T.E.E.M. Tale accordo prevede che il superamento ed i raccordi con l'Autostrada siano in sottopasso ed in trincea (figure 15 e 16).

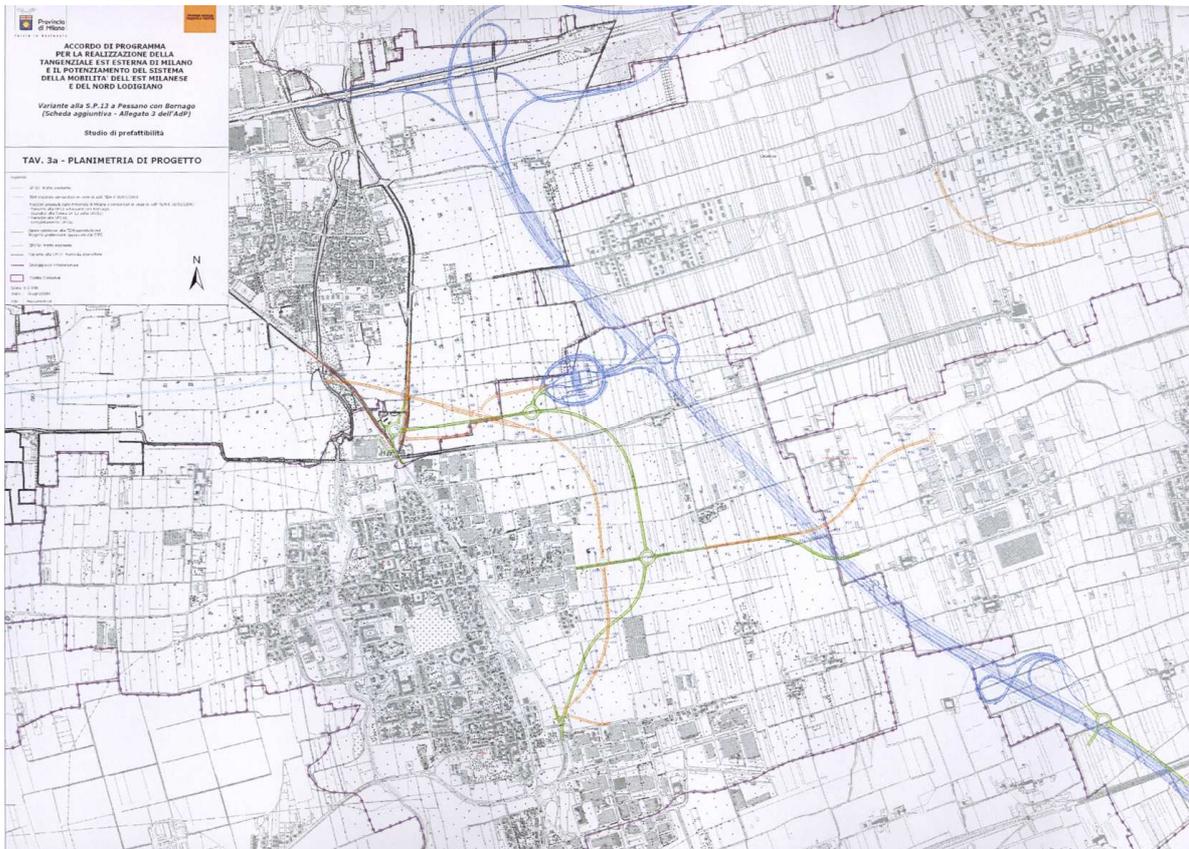


Figura 15 – Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale est Esterna di Milano – Planimetria di progetto

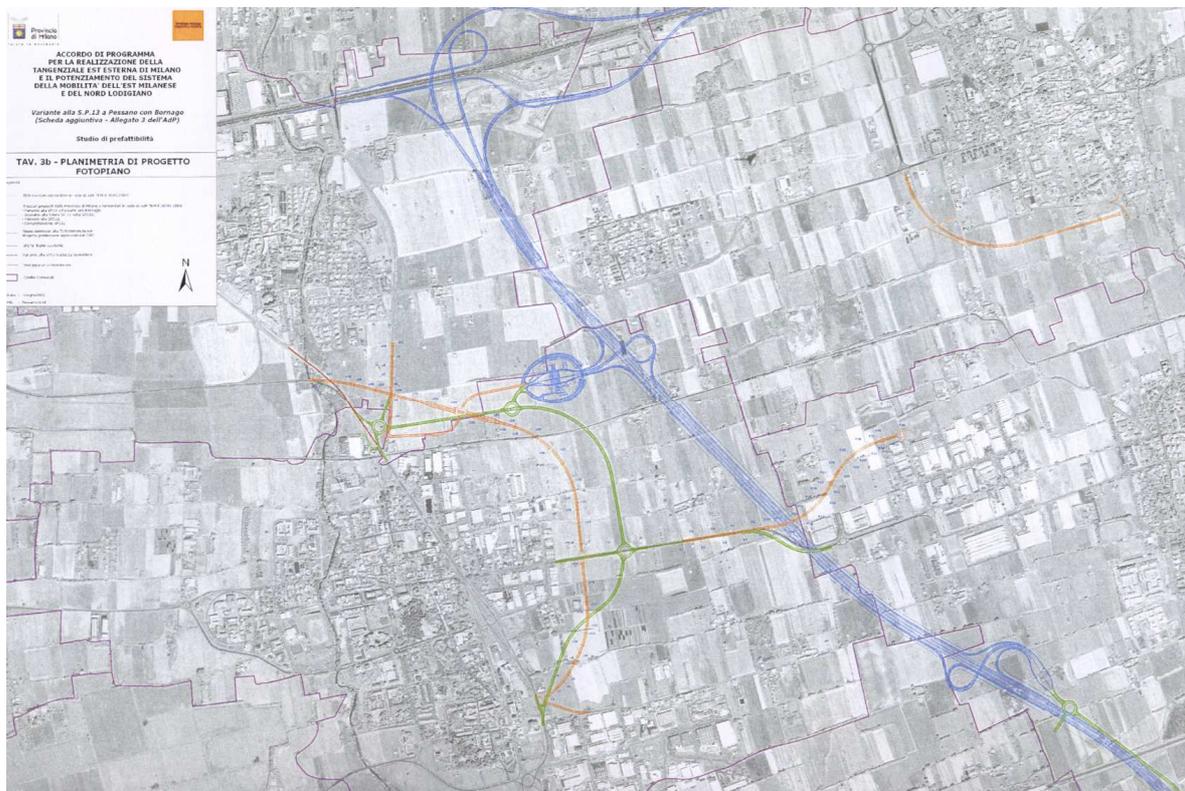


Figura 16 – Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale est Esterna di Milano – Planimetria di progetto fotopiano

2.3.2 Minimizzazione del consumo di suolo

Per il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione il P.G.T. contiene le aree di trasformazione nei limiti dell'edificato definito dalla viabilità esistente, e precisamente entro l'area individuata tra la Strada Provinciale n. 215 e la vecchia Strada Provinciale n. 13 Melzo-Monza. La ex Strada Provinciale n. 13 non si congiunge più con la Strada Provinciale n. 215 e assume un ruolo di "boulevard urbano", grazie alla riduzione del traffico determinata dalla nuova tangenziale urbana a sud, e costituisce una risorsa progettuale notevole per le future aree di trasformazione.

Il Piano punta inoltre sulla riqualificazione degli edifici esistenti e nel riuso delle aree produttive le cui attività risultano incompatibili con il tessuto residenziale.

2.3.3 Massimizzazione delle risorse esistenti

Questo processo riguarda prima di tutto il riconoscimento delle risorse nella strategia di riqualificazione. Nel tessuto urbano il P.G.T. punta sulla valorizzazione di quattro aree:

1. le aree a nord-ovest tra l'autostrada e il tracciato dell'ex Strada Provinciale n. 13 con l'estensione delle attività produttive a cavallo del prolungamento del viale delle Industrie;
2. le aree del Molgora interne al centro abitato, messe a sistema con il Parco Europa, connesse con il corridoio ecologico del Villorosi e con l'area di trasformazione residenziale T4, all'interno della quale potranno trovare un collegamento con la Cascina Nuova;
3. l'area della ex Strada Provinciale n. 13 Melzo-Monza che ha perduto il suo ruolo: il recupero del suo tracciato, che il PGT chiama "progetto Boulevard", riqualifica tutto il fronte sud dell'abitato e riconnette e valorizza da sud il sistema dei servizi che attraverso le aree sportive, scolastiche e pubbliche entra nel cuore urbano fino al municipio.
4. A est, oltre la Strada Provinciale n. 215, la Cascina Turro e le sue aree vengono sottratte al pericolo di marginalizzazione determinato dal sistema autostradale che le circonda e recuperate a parco e ad attività ricettive. Questo intervento si configura come il terminale del sistema delle aree verdi, sportive e di parcheggio a sud del viale delle Industrie.

Nell'abitato le aree di trasformazione possono rientrare nel quadro della massimizzazione delle risorse in quanto già urbanizzate. Nel territorio agricolo sia la proposta dell'ampliamento del parco del Molgora sia il riuso della Cascina Turro rappresentano una massimizzazione delle risorse esistenti come tutta la valorizzazione delle aree libere nella maglia degli insediamenti, nell'interpretazione di un paesaggio complesso fatto di insediamenti e di vuoti nella rete di comuni.

La logica della massimizzazione delle risorse esistenti prevede infine il recupero delle aree attualmente insediate da attività incompatibili come già ricordato in precedenza.

2.3.4 Definizione dell'assetto viabilistico (tav. 1.12, Sistema della mobilità già citata e figure 17 e 18).

Il pericolo che il territorio diventi una "terra di attraversamento" determinato dalle due grandi infrastrutture, l'Autostrada A4 e la T.E.E.M. con i loro enormi volumi di traffico, è affrontato nei progetti provinciali con una serie di interventi finalizzati a stabilire una chiara gerarchia nelle reti, attraverso la creazione di percorsi di trasferimento esterni agli insediamenti e la buona integrazione tra le reti di diversa gerarchia.

Nell'area del comune di Caponago verrà realizzato il nuovo tracciato della Tangenziale Est Esterna con lo snodo di raccordo alla A4 ed un casello al confine sud-est con il Comune di Pessano con Bornago. La Provincia realizzerà il prolungamento della Gronda Sud del comune che porterà all'esterno di Pessano con Bornago il percorso di attraversamento della Strada Provinciale n. 13. Sul nuovo tratto di questa strada dentro al comune di Caponago si innesta l'asta nord-sud (Strada Provinciale n. 215) che rimane tangente al centro abitato e supera con un ponte l'Autostrada A4 per entrare nel comune di Agrate (Omate). Caponago si trova così in un quadrante servito a est e a sud dalle strade provinciali di scorrimento. Il collegamento con la rete di livello superiore sarà svolto dal nuovo casello a sud sulla T.E.E.M., poichè l'attuale casello di Agrate verrà chiuso.

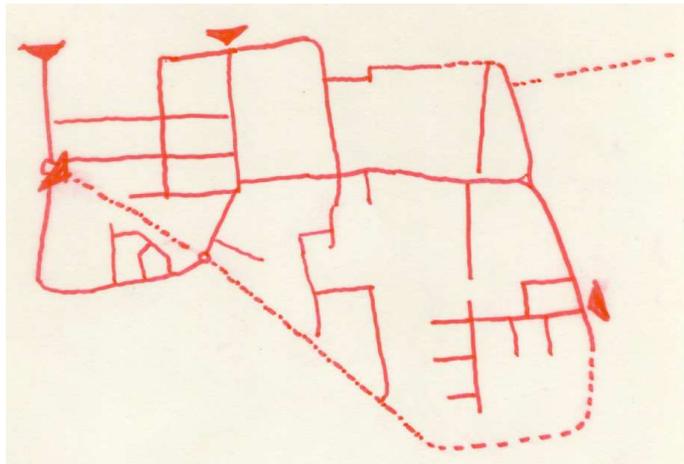


Figura 17 – La mobilità:rete interna

All'interno del tessuto edificato il P.G.T. stabilisce una gerarchia tra la viabilità di servizio alle attività produttive e terziarie insediate lungo l'autostrada ed intorno al casello della A4 esistente e la rete urbana. Il viale delle Industrie potrà essere prolungato oltre lo svincolo dell'attuale casello della A4 così da completare il suo ruolo di supporto alle attività esistenti e future.

Il viale delle Industrie a nord e la Strada Provinciale n. 215 a est diventano quindi i canali di alimentazione del centro abitato.

A livello urbano nel centro abitato il P.G.T. prevede la razionalizzazione della rete di alimentazione dei vari quartieri, in alcuni casi ancora privata, e la riprogettazione della strada provinciale Melzo-Monza il cui ruolo è superato dal nuovo tracciato provinciale a sud. Questo "progetto speciale" la definisce parte organica del tessuto urbano e sfrutta l'ampiezza dello spazio a disposizione per inserirla nella nuova rete dei percorsi pedonali e ciclabili.

Anche nel centro abitato il P.G.T. propone più che una gerarchia un progetto di percorsi pedonali e ciclabili che mettono a sistema i servizi, le aree verdi, tutti gli ambiti di maggiore qualità ambientale e di maggiore attività ove si svolge la vita sociale pubblica e collettiva.

Il P.G.T. prevede il completamento della rete urbana, a nord con il collegamento tra via S. Pellico e via Verdi, e a sud attraverso il raccordo tra la ex Strada Provinciale n. 13 e via Pellico.

2.3.5 Uso e miglioramento dei servizi pubblici locali e sovra locali

A livello locale e dal punto di vista quantitativo le aree a servizi previste dal P.R.G. vigente coprono il fabbisogno, valutato anche in rapporto ai nuovi abitanti insediabili con l'attuazione degli interventi nelle aree di recupero ed in quelle di trasformazione.

Il Piano dei Servizi entra nel merito del processo di razionalizzazione e attivazione delle strutture e delle aree attualmente destinate a servizi.

L'obiettivo del P.G.T. è quello di ottimizzare l'uso dei servizi e delle aree esistenti che vengono inseriti in un sistema sostanzialmente connesso, le cui parti sono accessibili a piedi dai vari quartieri configurati come bacini di utenza.

Una ulteriore ottimizzazione viene perseguita, in sintonia con i contenuti della Legge Regionale n. 12/2005, con la considerazione che "tutte le attività pubbliche

e private di uso pubblico o collettivo all'interno del sistema" sono dei servizi veri e propri. In questo senso viene perseguita una sinergia, ad esempio, tra le attività presenti nel centro storico – negozi, banche ecc. – e le aree a verde, a parcheggio o anche scolastiche o sportive (cioè i servizi di classica interpretazione), così che il sistema gradualmente acquisti anche il valore di motore e risorsa economica.

Il rapporto tra la dimensione urbana e quella territoriale ottenuto con la continuità fisica tra i percorsi nel verde e le piste ciclabili anche sovracomunali, contribuisce alla realizzazione delle reti di comuni o "città diffusa" che si muove in sintonia con il Piano Strategico "Molta+Brianza" che prevede tre "cantieri": natura, cultura, paesaggio, in coerenza con il concorso della Provincia di Milano "Città di città" (cfr. Quaderno della Provincia di Milano: "Verso un progetto territoriale condiviso, Brianza" , figure 12a, 12b, 12c già citate).

2.4 Politiche della mobilità, della residenza, con specificazione per quella pubblica, delle attività produttive con specificazione per il commercio.

Il P.G.T. prevede di dare continuità alla vecchia Strada Provinciale n. 13 con la nuova strada che verrà realizzata in concorso con l'area di trasformazione T4 a sud-est. La vecchia S.P. 13, così sganciata dalla rete di scorrimento, assume il carattere urbano più volte richiamato.

Abbiamo già ricordato anche la decisa caratterizzazione della via delle Industrie come "gronda nord" dell'abitato; sottolineiamo qui anche il suo prolungamento fino alle aree dell'attuale casello della A4 quando questo sarà dismesso, così da mantenere completamente fuori dall'abitato il traffico pesante. All'interno del tessuto abitato è strategica la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili e il loro aggancio con le analoghe reti di livello sovracomunale. La rete della mobilità prevista ed una razionalizzazione del trasporto pubblico come tempi e accessibilità favoriscono il raggiungimento dei nodi intermodali. Attualmente la Metropolitana Milanese arriva a Gorgonzola e Gessate, considerando le fermate più vicine al nostro comune; esiste un progetto di collegamento di Vimercate alla rete metropolitana partendo da Cologno Monzese.

Le politiche per la residenza puntano al recupero delle zone a cui il P.G.T. attribuisce un forte valore storico-ambientale ed identitario che caratterizza

l'insediamento. L'area di trasformazione prevista intorno alla Cascina Nuova è l'unico ampliamento residenziale previsto dal P.G.T. pari a mq 40.000. All'interno di questa area il 30% della volumetria dovrà avere i caratteri dell'Edilizia Economia e Popolare (E.E.P.).

Di fatto il P.G.T. tende a stabilizzare l'equilibrio sociale della popolazione insediata; anche dai dati sovracomunali esiste un sostanziale equilibrio tra la crescita del numero delle famiglie e quella dell'offerta immobiliare. La politica della casa è orientata prevalentemente ai processi di riqualificazione e caratterizzazione dei luoghi piuttosto che alla crescita.

Per quanto riguarda le attività produttive la richiesta riguarda la riorganizzazione delle attività insediate e, in sintonia con la domanda nella nuova provincia, l'insediamento di nuove attività terziarie sia nel settore commerciale che della ricerca e della direzione.

Esiste una cava di prestito sul territorio, lungo l'Autostrada A4. La cava deve chiudere nel febbraio 2009. L'azienda intestataria delle autorizzazioni ad estrarre materiali ha chiesto a Provincia e Regione di inserire nel Piano Cave le aree di sua proprietà ad est delle attuali aree estrattive, ha chiesto anche al Comune di realizzare ai margini del vincolo dei raccordi autostradali la propria sede amministrativa ed operativa. Il P.G.T. ritiene possibile tale insediamento in subordine alla autorizzazione richiesta a Provincia e Regione. Qualora tale eventualità dovesse prendere corpo, l'insediamento della sede amministrativa e operativa dell'azienda dovrà avvenire nell'ambito di un P.I.I. che come obiettivo principale ha la formazione di un parco paesaggistico-ambientale.

Il P.G.T., con la proposta di recupero della Cascina Turro a est, risponde alla carenza di strutture alberghiere/ricettive. Nell'ambito di un mix funzionale che abbia per attività prevalente quella ricettiva e del tempo libero, può essere insediato un insieme di attività commerciali di piccola dimensione, la cui specializzazione si leghi alle attività prevalenti che caratterizzano l'intervento. Tale trasformazione deve essere colta nella sua complessità e nel suo valore anche relativamente alle economie locali, cogliendone il sostanziale rapporto con la zona sportiva e le aree del tempo libero lungo il viale delle Industrie e con la valorizzazione in direzione nord-sud del Molgora. Il sistema che il P.G.T. propone acquista il valore di un motore economico anche a livello sovracomunale,

accessibile sia dal cuore urbano sia, soprattutto, dalla rete delle strade provinciali e dall'autostrada.

Nelle aree di trasformazione a ponente il P.G.T. consente, modalità di insediamento di attività terziarie e di attività compatibili di tipo commerciale specialistico di media dimensione differenti e specifici per ogni comparto.

2.5 Compatibilità di obiettivi e politiche con le risorse economiche attivabili.

Il Piano dà forma organica e razionale e mette a sistema le aspettative sull'uso del suolo individuate dall'iniziale raccolta delle istanze, quelle note all'Amministrazione per la conoscenza dovuta alla gestione del precedente PRG, e, infine, quelle emerse attraverso le iniziative, la partecipazione, la consultazione con le diverse istituzioni di governo, le persone e le imprese che agiscono sul territorio.

In particolare l'Amministrazione ha valutato i più importanti interventi sia di recupero che di trasformazione ed ha verificato la loro fattibilità. Analogamente ha raccolto i progetti e i piani di intervento degli enti e delle istituzioni che agiscono sul territorio.

Il Piano è quindi misurato sia sugli obiettivi che sulle politiche dei cittadini, degli enti ed operatori, sia privati che di governo.

2.6 Ambiti di trasformazione e criteri di intervento (tav. 1.14, Aree di trasformazione).

Il P.G.T., con riferimento all'art. 8.2, lettera c) della Legge Regionale n. 12/2005 e successive modifiche, definisce "ambiti di trasformazione" tutte le aree che, per dimensione, localizzazione od obiettivo costituiscono componenti strategiche del Piano. La disciplina di detti ambiti tiene conto della recente Legge Regionale n. 4/2008 che chiede di definire "gli indici edilizi urbanistici in linea di massima, le vocazioni funzionali e i criteri di negoziazione".

Poiché il documento di Piano ha carattere strategico e non "conformativo", alla luce dell'approfondimento su obiettivi e fattibilità dei progetti e degli interventi previsti, assume particolare rilievo la definizione dei "Piani attuativi" quale strumento operativo all'interno degli ambiti di trasformazione. Tutte le aree di

trasformazione sono subordinate a P.I.I. per consentire una concertazione finalizzata alla più puntuale conformazione urbanistica ed edilizia.

Gli ambiti T1, T2, T3, hanno vocazione funzionale di tipo terziario con carattere prevalentemente direzionale, di ricerca e produttivo di alta tecnologia. In questi ambiti sono ammesse attività ricettive e commerciali in rapporto morfologico con la destinazione prevalente e comunque con esclusione del commercio alimentare. La superficie della destinazione prevalente sarà superiore a ciascuna delle attività ammissibili (osservazione 46). Le aree per servizi devono essere pari al 100% della superficie utile, la superficie lorda di pavimento (Slp); la Slp non dovrà essere superiore a 0,5 mq/mq St.

Nel caso la superficie delle attività commerciali con il carattere specialistico sopra ricordato assuma la dimensione della grande distribuzione, le aree a servizi dovranno essere pari al 200% della Slp. I P.I.I. dovranno proporre interventi conformati ad estrema attenzione ambientale e paesistica; rispetto alla viabilità dovranno essere proposte adeguate fasce di mitigazione a verde piantumato che non potranno essere utilizzate a parcheggio. Anche le aree dei parcheggi di superficie dovranno essere piantumate. Il verde permeabile e piantumato non dovrà essere inferiore al 30% della Sf.

L'ambito T4 ha vocazione funzionale residenziale. La superficie lorda di pavimento Slp non dovrà essere superiore al 35% della St ($It = 0,35 \text{ mq slp} / \text{mq St}$). Le aree per servizi dovranno essere non inferiori a 30 mq/50 mq Slp, i parcheggi di urbanizzazione primaria dovranno avere superficie almeno pari al 20% della Slp. La porzione del territorio, ad ovest, per i suoi caratteri fisico morfologici che ne condizionano la trasformabilità deve essere utilizzata per servizi come verde ambientale paesistico. (compatibilità con il P.T.C.P.)

Il PII attuativo deve prevedere la realizzazione di una pista ciclabile lungo il collettore consortile e la realizzazione della strada che dallo snodo sulla via Silvio Pellico si congiunge con la ex Strada Provinciale 13 Melzo-Monza. Questa strada dovrà essere realizzata con una fascia di mitigazione ambientale con riferimento al repertorio B allegato al P.T.C.P. di Milano. In questo ambito almeno il 30% della Slp realizzata dovrà avere i caratteri dell'Edilizia Economica e Popolare.

Sintesi dei criteri di configurazione degli ambiti di trasformazione e di inserimento paesistico ambientale. (compatibilità con il P.T.C.P.)

Ambiti di trasformazione T1			
Dati dimensionali	Attrezzature infrastrutturali	Indicazioni morfologiche	Indicazioni paesistico ambientali
<ul style="list-style-type: none"> - Vocazione principale: terziario con carattere direzionale, di ricerca e produttivo di alta tecnologia. Funzioni compatibili commerciale non alimentare, alberghiero. - Ogni funzione compatibile deve essere inferiore alla funzione principale. - Potenziale edificatorio $I_t = 0,5$ mq/mq di St. - Aree per servizi = 100% di SIp in caso di commercio di grande dimensione 200% di SIp. - $V_p = 30\%$ della Sf. 		<ul style="list-style-type: none"> - Insediamento con caratteri urbani capace di generare un effetto città. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fascia di mitigazione ambientale verso l'area est e verso viale delle Industrie con riferimento al "Repertorio B" allegato al PTCP. - Messa a dimora di alberature con essenze prevalentemente autoctone della Pianura Lombarda

Ambiti di trasformazione T2			
Dati dimensionali	Attrezzature infrastrutturali	Indicazioni morfologiche	Indicazioni paesistico ambientali
<ul style="list-style-type: none"> - Vocazione principale: terziario con carattere direzionale, di ricerca e produttivo di alta tecnologia. Funzioni compatibili commerciale non alimentare, alberghiero. - Ogni funzione compatibile deve essere inferiore alla funzione principale. - Potenziale edificatorio $I_t = 0,5$ mq/mq di St. - Aree per servizi = 100% di SIp in caso di commercio di grande dimensione 200% di SIp. - $V_p = 30\%$ della Sf. 	<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione accessibilità per le funzioni ad alta fruizione dalla ex Sp 13 e per le funzioni a bassa fruizione da viale delle Industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Insediamento con caratteri urbani capace di generare un effetto città. - Verifica riguardo la possibile interazione di spazi collettivi con l'ambito di Trasformazione T3. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fascia di mitigazione ambientale verso l'area est e verso viale delle Industrie con riferimento al "Repertorio B" allegato al PTCP. - Messa a dimora di alberature con essenze prevalentemente autoctone della Pianura Lombarda

Ambiti di trasformazione T3			
Dati dimensionali	Attrezzature infrastrutturali	Indicazioni morfologiche	Indicazioni paesistico ambientali
<ul style="list-style-type: none"> - Vocazione principale: terziario con carattere direzionale, di ricerca e produttivo di alta tecnologia. Funzioni compatibili commerciale non alimentare, alberghiero. - Ogni funzione compatibile deve essere inferiore alla funzione principale. - Potenziale edificatorio $I_t = 0,5$ mq/mq di St. - Aree per servizi = 100% di SIp, in caso di commercio di grande dimensione 200% di SIp. - $V_p = 30\%$ della Sf. 	<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione accessibilità per le funzioni ed alta fruizione dalla ex Sp 13 e per le funzioni a bassa fruizione da viale delle Industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Insediamento con caratteri urbani capace di generare un effetto città. - Verifica riguardo la possibile interazione di spazi collettivi con l'ambito di Trasformazione T2. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fascia di mitigazione ambientale lungo al viale delle Industrie con riferimento al "Repertorio B" allegato al PTCP. - Messa a dimora di alberature con essenze prevalentemente autoctone della Pianura Lombarda - Nella zona della fascia di rispetto dell'elettrodotto sono realizzabili parcheggi e infrastrutture della viabilità.

Ambiti di trasformazione T4			
Dati dimensionali	Attrezzature infrastrutturali	Indicazioni morfologiche	Indicazioni paesistico ambientali
<ul style="list-style-type: none"> - Vocazione residenziale - Potenziale edificatorio It = 0,35 mq/Slp / mq St - Aree per servizi 30 mq / 50 mq Slp - Parcheggi pubblici 20% della Slp - Edilizia Economica e Popolare 30% di Slp. - Vp = 40% della Sf. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pista ciclabile alberata di sezione m 3,00 lungo il tracciato del collettore Consortile. - Strada a collegare via S. Pellico con la ex Sp 13 Melzo-Monza. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formazione di un quartiere integrato tra edilizia libera ed Edilizia Economica e Popolare. - Insediamento con caratteri urbani capaci di generare un effetto città. - Integrazione morfologica con la Cascina Nuova il cui recupero può caratterizzarsi come cuore urbano dell'ambito. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formazione di fasce di mitigazione ambientale lungo le strade di maggior traffico con riferimento al "Repertorio B" allegato al PTCP. - Formazione di fasce paesistico-ambientali verso la campagna ad integrare i segni agricoli con la trasformazione urbana con riferimento al "Repertorio B" allegato al PTCP. - Messa a dimora di alberature con essenze prevalentemente autoctone della Pianura Lombarda - Sistemazione paesistica ambientale tra la Cascina Nuova ed il nuovo insediamento teso alla valorizzazione della Cascina ed alla mediazione tra questa ed il nuovo insediamento. - Le aree comprese nel vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004 e comprese nelle aree definite nella carta "Fattibilità geologica" come Classe 3ri dovranno essere utilizzate per servizi con funzioni del verde.

2.7 Recepimento delle previsioni sovracomunali

Il P.G.T. recepisce le previsioni sovracomunali con particolare attenzione alle tematiche ambientali e del paesaggio ed a quelle della mobilità. In particolare si attuano le indicazioni del P.T.C.P. di Milano, gli indirizzi del Progetto Strategico della Provincia di Milano con attenzione alla nuova Provincia di Monza e Brianza ed alle tematiche di “Molta+Brianza” (cfr. il dossier “Brianza” della Provincia di Milano).

Nel raccordo tra TEEM e Autostrada A4, come già detto, il P.G.T. prevede che i manufatti siano realizzati in sottopasso ed in trincea.

Anche nelle scelte di pertinenza strettamente locale l’attuazione degli indirizzi succitati dà forma innanzitutto all’organizzazione del sistema dei servizi come armatura pubblica della città socialmente vissuta; si propone poi di definire una rete di piste ciclabili come estensione all’uso sovracomunale degli spazi aperti collocati in ambiti di attenzione e riqualificazione paesaggistica ed ambientale, con riferimento al progetto della Provincia di Milano MI-BICI.

La quantità dei suoli di nuova utilizzazione risponde alle limitazioni quantitative indicate dal P.T.C.P. di Milano ed alla linea concettuale del minor uso di spazi non urbanizzati.

2.8 Criteri di perequazione.

Il principio della perequazione introdotto dalla Legge Regionale n. 12/2005 ha applicazione negli ambiti di trasformazione attualmente individuati. Gli indici devono intendersi ugualmente distribuiti sull’intero ambito perimetrato. Nell’ambito T4 il criterio di attuazione della quota di edilizia economica e popolare, previsto pari al 30% della SIp indicata, potrà essere distribuito o concentrato dal P.I.I. sugli interventi attuativi con cui sarà organizzato l’intervento.

2.9 Temi, obiettivi generali, obiettivi specifici, azioni di Piano (tav. 1.15, Azioni di Piano).

Di seguito viene riportata una scheda di sintesi sui temi che il P.G.T. ha assunto come riferimento di base sugli obiettivi generali e specifici da perseguire, sulle azioni dipendenti dalle strategie del Piano.

Temi	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni di Piano
1. Popolazione	Stabilizzazione della popolazione residente. Aumento contenuto della popolazione entro le dinamiche demografiche naturali.	Recupero del patrimonio abitativo storico. Contenimento delle aree di trasformazione. Quota di nuova edificazione in Edilizia Economica e Popolare.	<p>Tessuto consolidato:</p> <p>1.1 recupero del patrimonio edilizio nel nucleo storico ed originario con l'individuazione di zone di recupero destinate a residenza. Mantenimento delle attuali potenzialità edilizie nel tessuto edificato.</p> <p>Aree di nuova utilizzazione:</p> <p>1.2 formazione di un'area di trasformazione con vocazione residenziale a completare il tessuto insediato compreso tra il torrente Molgora e la Strada Provinciale n. 215. L'area di trasformazione (T4) è di circa mq 40.000 con un indice edificatorio massimo indicativo di 0,35 mq/mq.</p>
2. Servizi	Adeguamento dell'offerta dei servizi della città nel quadro territoriale. Verifica dei bisogni sociali emergenti nei settori dei servizi alla persona, servizi per l'istruzione permanente, le attrezzature a verde e sportive, le sedi istituzionali e aggregative.	Messa a sistema dei servizi e formare la rete connettiva che ne aumenta l'efficienza. Formazione di nuove attrezzature verdi per la fruizione libera e lo sport.	<p>Sistemi dei servizi</p> <p>2.1 Formazione del sistema dei servizi con corridoi e spazi verdi che mettono in relazione parchi e giardini della città.</p> <p>2.2 Formazione di percorsi ciclabili e pedonali che permettano una accessibilità protetta ai servizi ed alle aree verdi.</p> <p>2.3 Recupero dello spazio pubblico e del nucleo storico con tre dorsali (1) nord-sud formata sulle sponde del torrente Molgora; 2) est-ovest formata nelle aree verdi e sportive lungo il viale dell'Industrie; 3) nord-ovest sud-est, attraverso il recupero e riqualificazione del sedime della ex Strada Provinciale n. 13.</p> <p>2.4 Formazione di un'area verde attrezzata e destinata ad accogliere feste ed attività temporanee per la ricreazione, lo spettacolo ed il tempo libero (mq 20.000). L'area collocata a nord è la cerniera tra le aree lungo il viale delle Industrie e le aree della Cascina Turro.</p> <p>2.5 Recupero dell'edificio "ospedaletto" per le attività aggregative.</p>

Temi	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni di Piano
3. Ambiente urbano	Qualificazione dell'ambiente urbano e del rapporto tra città e territorio.	Consolidamento della forma della città esistente. Definizione dei margini urbani. Qualificazione e potenziamento qualitativo dello spazio pubblico.	<p>La città storica.</p> <p>3.1 Tutela e valorizzazione del patrimonio storico monumentale attuando la tutela dei beni vincolati ai sensi del Dlgs 42/2004: Villa Prata-Galbiati-Simonetta e relativo parco Villa Seregni-Simonetta e relativo parco Villa Caglio-Volta e relativa area verde</p> <p>Progetti per qualificare l'armatura della città integrandone le parti.</p> <p>3.2 Boulevard urbano. Recupero e riqualificazione del sedime stradale della ex Strada Provinciale 13 con aree verdi, mobilità protetta, continuità del disegno di suolo con il tessuto dell'intorno ed attrezzature di servizio, formazione di uno spazio pubblico disegnato sul bordo urbano sud.</p> <p>3.3 Connessione del cuore urbano. Completamento delle attrezzature ed arredo dello spazio pubblico nel cuore storico del comune in relazione alle zone di recupero edilizio.</p> <p>3.4 Sistema dello sport e del tempo libero. Formazione e potenziamento della sequenza di parchi, aree verdi e attrezzature sportive lungo il viale delle Industrie a costruire una "spina verde" sino alla Cascina Turro con anche il ruolo di definire il margine urbano nord e la separazione con le aree produttive.</p> <p>3.5 Parco lineare del Molgora. Formazione di un parco a carattere ambientale e corridoio ecologico ed attrezzato con percorso ciclabile e pedonale lungo il Torrente Molgora.</p> <p>3.6 Percorso lungo il Canale Villoresi. In collegamento con il Consorzio Parco del Torrente Molgora e l'ipotizzato Parco del Villoresi viene definito il tracciato di un percorso ciclabile e pedonale lungo le rive del canale.</p> <p>3.7 Delocalizzazione delle attività produttive insediate nel contesto urbano ed in conflitto con gli insediamenti residenziali con strumenti indicati come Zone di recupero urbanistico (ZRU).</p> <p>3.8 Fasce di mitigazione ambientale lungo le infrastrutture impattanti e tra insediamenti e campagna.</p>

Temi	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni di Piano
<p>4. Ambiente non edificato</p>	<p>Tutela del territorio non edificato. Consolidamento delle attività agricole. Mitigazione ambientale per le infrastrutture.</p>	<p>Ampliamento delle aree sottoposte a vincolo ambientale. Valorizzazione delle produzioni agricole locali. Restauro del paesaggio agrario. Integrazioni con il tessuto dell'abitare.</p>	<p>Verde territoriale</p> <p>4.1 Estensione del Parco del Torrente Molgora a sud del Comune dall'attuale limite lungo il Canale Villorosi sino alla nuova Strada Provinciale n. 13.</p> <p>4.2 Potenziamento delle dotazioni arboree arbustive nei parchi urbani e nelle aree agricole. Nel quadro dei Piani e Progetti definiti nel P.G.T. ed attraverso politiche concertabili con gli operatori del settore agricolo è operabile un intervento di restauro del territorio che recuperi e conservi le componenti del paesaggio locale.</p> <p>4.3 Valorizzazione delle produzioni agricole locali con interventi di politica della "filiera corta" per la vendita dei prodotti.</p> <p>4.4 Conservazione e valorizzazione delle Cascine come presidio produttivo e sociale del territorio non edificato con zone di recupero che permettano il restauro edilizio con l'integrazione di funzioni compatibili con il contesto.</p> <p>Verde urbano</p> <p>4.5 Formazione di fasce di mitigazione ambientale lungo i tracciati delle Strade Provinciali 13 e 215 e previsione di un progetto che definisca una serie di interventi coordinati a formare una fascia ambientale e di mitigazione lungo la prevista Tangenziale Est Esterna (TEEM).</p> <p>4.6 Formazione di fasce di mitigazione ambientale sul bordo degli insediamenti per realizzare la connessione tra aree edificate ed agricole.</p>
<p>5. Infrastrutture della mobilità</p>	<p>Facilità di accesso e mobilità nella rete delle città e dei servizi. Miglioramento della rete viaria e potenziamento della ciclopederalità.</p>	<p>Facilitazione dell'accessibilità ai nodi di interscambio del trasporto pubblico. Estensione della rete delle piste ciclabili urbane ed extraurbane. Connettività limitata e regolata tra la rete urbana e rete</p>	<p>Mobilità pubblica</p> <p>5.1 Qualificazione delle modalità di accesso e interscambio al nodo del trasporto pubblico di Gorgonzola e Gessate.</p> <p>5.2 Favorire le iniziative per il prolungamento della linea metropolitana da Cologno Monzese ad Agrate-Vimercate.</p> <p>5.3 Realizzare aree attrezzate e qualificate per le fermate degli autobus di linea.</p> <p>Viabilità urbana</p> <p>5.4 Realizzazione di due strade di connessione dei tracciati stradali esistenti: a nord la connessione tra via XXV Aprile e via G.</p>

Temi	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni di Piano
		sovraurbana. Aumento della connettività tra le strade urbane.	<p>Verdi con un ponte sul Torrente Molgora, a sud la connessione si forma tra la ex Strada Provinciale 13 e via S. Pellico, nell'area di trasformazione a vocazione residenziale T4.</p> <p>Ciclopedonalità</p> <p>5.5 Adesione al progetto provinciale MI-bici per la rete territoriale.</p> <p>5.6 Potenziamento della rete urbana con percorsi lungo le strade o in sede protetta</p> <p>Distinzione tra rete viabilistica urbana e territoriale</p> <p>5.7 Concertazione con gli organi sovracomunali (Regione, Provincia e TEEM) per la minimizzazione degli effetti indotti dalla realizzazione di infrastrutture viarie di collegamento tra il previsto svincolo della Tangenziale Est Esterna e la viabilità locale e concertazione per realizzare lo snodo di raccordo tra TEEM e A4 in sotterranea.</p>
6. Attività economiche	Potenziamento delle attività produttive, innovative e della ricerca. Aumento del tasso di occupazione e miglioramento del livello delle attività.	Sostegno al distretto produttivo. Completare l'uso ed il riuso delle aree del comparto produttivo Caponago-Agrate.	<p>Nuove attività economiche</p> <p>6.1 Definizione delle aree di trasformazione con vocazione terziaria, di servizio all'impresa e attività della ricerca. Le aree di trasformazione sono all'interno del tessuto edificato produttivo lungo l'asta della A4 e completano il margine urbano tra i comuni di Caponago e Agrate. L'indice edificatorio massimo indicativo per queste aree è di 0,5 mq/mq.</p>

Tutte le azioni di piano dovranno essere verificate e confrontate con le indicazioni e prescrizioni derivanti dalla relazione geologica, geotecnica e sismica in particolare con le indicazioni e prescrizioni riportate nella tavola e norme allegate della "Fattibilità geologica".

3 Regole di tutela dell'ambiente e del paesaggio. (compatibilità con il P.T.C.P.)

3.1 Sensibilità paesistica e ambientale

La carta della sensibilità paesistica e ambientale è finalizzata ad evidenziare le qualità paesistiche ed ambientali presenti nel comune ed a indicarne modalità di intervento con finalità di tutela. La carta della sensibilità paesistica ed ambientale è redatta a partire dall'individuazione delle componenti sistemiche che compongono il territorio caponaghese, dei sub sistemi e delle componenti minute. Porre il tema della qualità paesistica ed ambientale nello strumento di governo del territorio ha per obiettivi la responsabilizzazione e la consapevolezza necessarie alla tutela, sia dei progettisti, sia della popolazione locale e degli organi che le rappresentano e ne sono strumento. L'impatto paesistico non è misurabile con procedimenti deterministici e non è parametrabile; ogni progetto deve essere valutato nella misura in cui contribuisce a qualificare oppure deteriorare il contesto paesistico di riferimento. La valutazione dell'impatto paesistico dei progetti è definita dalla D.G.R. 8 novembre 2002, n. 7/11045 "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti".

L'apparato descrittivo del sistema ambientale è formato dalle indagini ricognitive contenute nelle cartografie del Documento di Piano. In particolare nella tav. n. 1.4 "Struttura delle unità territoriali" vengono individuate le maggiori componenti sistemiche così elencate:

- 1) Consorzio Parco del Molgora;
- 2) Ambiti agricoli da P.T.C.P.;
- 3) Aree agricole;
- 4) Aree non edificate intercluse;
- 5) Ambiti di cava;
- 6) Aree urbanizzate;
- 7) Aree destinate alle infrastrutture.

L'individuazione delle componenti sistemiche e minute sono indicate nelle tavole:

tav. 1.5 "Componenti dei sistemi ambientali"

tav. 1.6 "Valori storici e ambientali"

tav. 1.7 "Assetto tipologico"

tav. 1.9 "Aree non soggette a trasformazione"

A partire dall'apparato informativo sulle componenti paesistiche e delle unità sistemiche territoriali è possibile individuare alcuni criteri di valutazione della qualità paesistica ed ambientale.

Il contesto paesistico ed ambientale viene individuato e valutato per la:

- ricchezza e complessità di componenti e relazioni instaurate;
- integrità dei contesti individuati;
- rilevanza della componente ambientale rispetto alla componente antropica ed artificializzazione dell'ambiente.

Il giudizio di integrità

Il giudizio di integrità si forma attraverso la definizione dei termini di paesaggio ed ambiente. Non essendo fatti oggettivi, la definizione qui utilizzata è una tra le possibili. La definizione di paesaggio si forma nel e con il mondo fisico che ci circonda, dotato di senso e generato dall'attività dell'uomo ed in forme risultanti dalla sedimentazione delle azioni di adattamento ed abitabilità dei luoghi, nella storia ed in gradi di interazione con l'ambiente naturale.

Il paesaggio è quindi individuato allo stesso modo nell'ambiente costruito e non costruito, ovunque vi siano forme leggibili dotate di senso.

La definizione della qualità ambientale si forma nella condizione del mondo fisico a minore interferenza antropica e per le sue capacità di compensare gli effetti dell'azione di artificializzazione operati dall'uomo.

L'integrità è definita relativamente al contesto analizzato e secondo l'intensità dell'espressione di senso dei luoghi analizzati ed il livello e quantità di interazione e relazione che le componenti stabiliscono a formare un sistema.

Integrità, varietà e relazioni sono indicatori per un maggior grado di qualità e quindi di sensibilità paesistico-ambientale dove la modificazione, anche di una componente, modifica l'intero sistema.

La Classificazione del territorio comunale in base alla sensibilità paesistica è redatta ai sensi della DGR 8 dicembre 2002, n. 7/11045:

Classe 1 = Sensibilità Paesistica molto bassa – Aree interessate dalle grandi infrastrutture, cave e zone ad alta densità insediativa industriale;

Classe 2 = Sensibilità Paesistica bassa – Aree edificate del tessuto urbano consolidato senza varietà funzionale ed una chiara leggibilità di disegno unitario.

Classe 3 = Sensibilità Paesistica media – Aree edificate del tessuto urbano consolidato caratterizzate dalla presenza di più funzioni, con spazi pubblici e aree verdi costituenti un disegno dotato di senso.

Classe 4 = Sensibilità Paesistica alta – Aree agricole caratterizzate da una diffusa qualità ambientale e leggibilità del tessuto agricolo; aree urbane caratterizzate da elementi naturali come il Torrente Molgora, parchi urbani e nucleo storico originario.

Classe 5 = Sensibilità Paesistica molto alta – Aree caratterizzate da importanti emergenze naturalistiche e paesistiche o aree in fase di riqualificazione ambientale. Non rilevabili nel territorio caponaghese.

La lettura della sensibilità paesistica ed ambientale da redigersi nei progetti di trasformazione del territorio è redatta ai sensi della legge sopra citata utilizzando i criteri 1) Morfologico-strutturale; 2) Vedutistico; 3) Simbolico. I criteri sono espressi attraverso un “giudizio sintetico” ed un “giudizio complessivo”.

Per i progetti ricadenti in zona di sensibilità superiore o uguale al livello 3, deve essere espletato l'esame di verifica ambientale (vedi tavola 1.16 Sensibilità paesistico-ambientale).