



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Rapporto Ambientale Preliminare
Documento di Scoping

#BRESSO
*Una Città del Fare,
una Città per Essere*

COMUNE DI BRESSO

Sindaco

Ing. Simone Cairo

Vicesindaco

Roberto Cristofoli

Ufficio di Piano

CENTRO STUDI PIM

Dott. Franco Sacchi [direttore]

Arch. Cristina Alinovi [Capo progetto]

Pianif. Francesca Bugnoni [Consulente esterno]

VAS

Ing. Francesca Boeri [Staff PIM]

Arch. Chiara Forlani [Consulente esterno]

Marzo 2021

IST_22_20_ELA_TE_20

INDICE

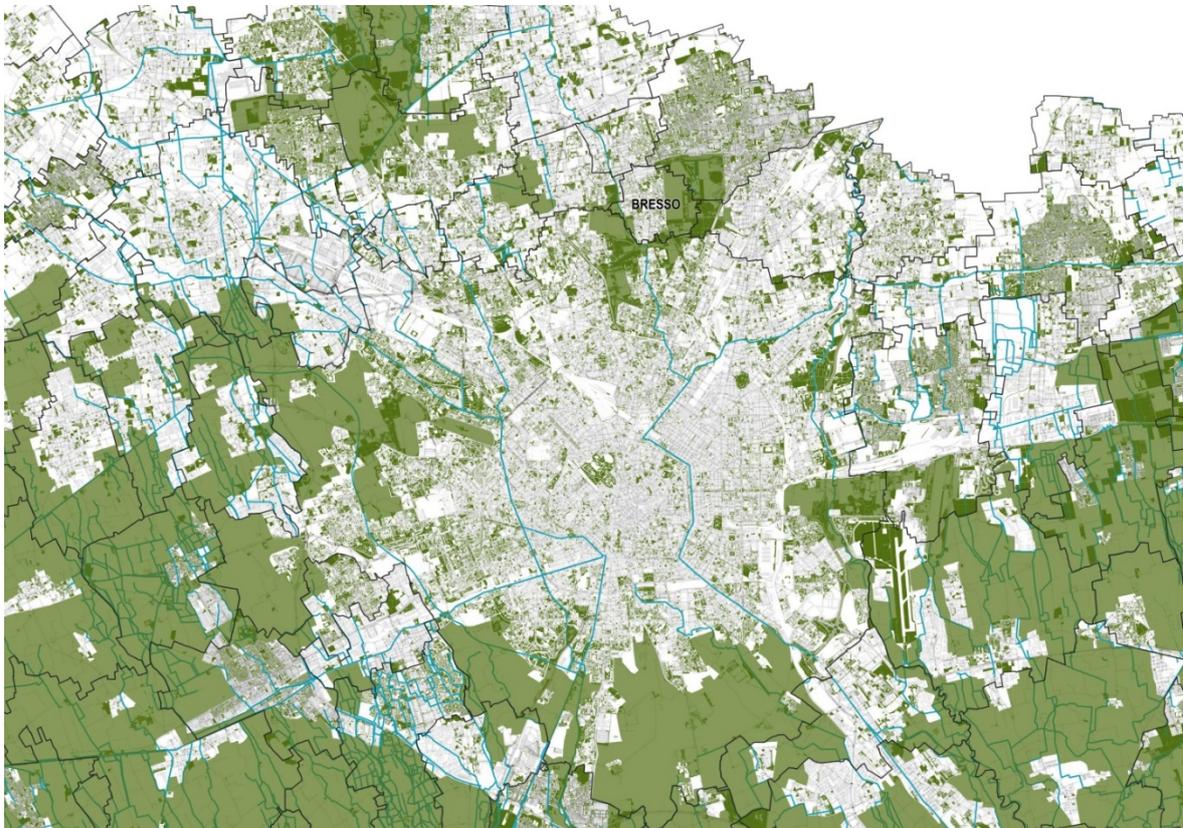
Premessa	2
1 ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI.....	3
1.1 Quadro normativo di riferimento	3
1.2 La Valutazione Ambientale Strategica della Variante generale al PGT del Comune di Bresso 4	
1.3 Le finalità del Rapporto preliminare Ambientale (Documento di scoping)	5
2 QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO	7
2.1 I principali riferimenti regionali.....	8
2.2 I principali riferimenti metropolitani.....	30
3 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE	43
3.1 Inquadramento territoriale	43
3.2 Il contesto urbano	45
3.3 Il contesto socio-demografico di Bresso	49
4 ANALISI PRELIMINARE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI	52
4.1 Aria	52
4.2 Uso del suolo	55
4.3 Naturalità e aree agricole.....	59
4.4 Acque superficiali e sotterranee	60
4.5 Geologia e geomorfologia	63
4.6 Paesaggio e patrimonio culturale.....	64
4.7 Rumore.....	66
4.8 Rifiuti	70
4.9 Elettromagnetismo.....	71
4.10 Sintesi punti di forza e punti di debolezza	72
5 VARIANTE GENERALE AL PGT: Obiettivi e finalità	74
5.1 Il piano di Governo del territorio vigente	74
5.2 Obiettivi per la Variante al PGT	76

Premessa

Questo documento rappresenta un primo contributo nell'ambito del processo di valutazione ambientale che accompagna l'elaborazione della Variante generale del Piano di Governo del Territorio vigente del Comune di Bresso; si tratta di un contributo iniziale che verrà arricchito grazie alla condivisione e all'offerta delle conoscenze e degli strumenti propri degli invitati alla Conferenza di valutazione e di tutti gli attori del processo di coinvolgimento, ciascuno per il proprio ruolo.

Il presente Documento, predisposto in conformità a quanto disposto dall'Allegato 1 della D.G.R. IX/761 del 10 novembre 2010, rappresenta il primo passo da compiere per l'effettivo avvio del percorso di valutazione dello stato e delle pressioni ambientali sul territorio oggetto di studio. Consentendo l'individuazione e la descrizione dei dati e delle informazioni di base, necessari ad analizzare il contesto ambientale, esso consente di evidenziare le criticità e le opportunità dello stato ambientale, condizione indispensabile per l'individuazione dei corrispondenti indicatori. Redatto allo scopo di fornire il quadro di riferimento per la Valutazione ambientale strategica (VAS), il Documento di scoping è rivolto, in prima istanza, alle autorità portatrici di competenze ambientali, al fine di determinare l'ambito d'influenza e il valore delle informazioni da introdurre nel Rapporto ambientale.

Tale documento viene presentato in occasione della prima seduta della Conferenza di Valutazione, già volta a cogliere osservazioni, pareri e proposte di modifica o integrazione all'iter proposto.



1 ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI

1.1 Quadro normativo di riferimento

La normativa europea sancisce, con la Direttiva 2001/42/CE, il principio generale secondo il quale tutti i piani e i programmi che possano avere effetti significativi sull'ambiente debbano essere sottoposti ad un processo di Valutazione Ambientale Strategica. Tale atto introduce la VAS come un processo continuo che corre parallelamente all'intero ciclo di vita del piano o programma, dalla sua elaborazione fino alla fase di attuazione e gestione. Essa ha l'obiettivo di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi [...] che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (art. 1). La direttiva è volta dunque a garantire e a valutare la sostenibilità dei piani e dei programmi, mirando ad integrare la dimensione ambientale al pari di quella economica, sociale e territoriale. Avendo un contenuto prevalentemente "di processo", la Direttiva si sofferma sulla descrizione delle fasi della valutazione ambientale senza addentrarsi nella metodologia per realizzarla e nei suoi contenuti.

A livello nazionale la VAS è stata recepita dal D.Lgs. 152/2006 recante "Norme in materia ambientale", così come integrato e modificato dal D.Lgs. 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

A livello regionale, la L.R. 12/2005 "Legge per il governo del territorio" stabilisce, in coerenza con i contenuti della Direttiva 2001/42/CE, l'obbligo di valutazione ambientale per determinati piani o programmi.

Gli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" emanati dalla Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia nel marzo 2007, in attuazione dell'articolo 4 della legge regionale e della direttiva europea, costituiscono il quadro di riferimento per i piani e programmi elaborati dai comuni e definiscono i principi e le modalità di applicazione della valutazione ambientale.

La Giunta Regionale ha poi disciplinato i procedimenti di VAS e di verifica di assoggettabilità a VAS con una serie di successive deliberazioni: DGR n. 6420 del 27 dicembre 2007 "*Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi - VAS*", successivamente integrata e in parte modificata dalla DGR n. 7110 del 18 aprile 2008, dalla DGR n. 8950 del 11 febbraio 2009, dalla DGR n. 10971 del 30 dicembre 2009, dalla DGR n. 761 del 10 novembre 2010 ed infine dalla DGR n. 2789 del 22 dicembre 2011.

Il provvedimento legislativo regionale che riguarda le Varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole, per cui si rende necessaria almeno la verifica di assoggettabilità a VAS, è la DGR 25 luglio 2012 n. IX/3836 "*Approvazione allegato 1u - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi - VAS - Variante al piano dei servizi e piano delle regole*".

Infine, l'ultimo provvedimento legislativo emesso dalla Regione Lombardia, in materia di VAS, è la D.g.r. 9 giugno 2017 - n. X/6707 "*Integrazione alla d.g.r. n. IX/761 del 10 novembre 2010 - Approvazione dei modelli metodologico procedurali e organizzativi della valutazione ambientale (VAS) per i piani interregionali comprensoriali di bonifica, di irrigazione e di tutela del territorio rurale (Allegato1P-A; allegato1P-B; Allegato1P-C)*".

Le fasi del ciclo di vita del piano in cui deve avvenire l'integrazione della dimensione ambientale sono specificatamente sottolineate dagli Indirizzi regionali; si tratta di:

- Fase 1: Orientamento e impostazione,

- Fase 2: Elaborazione e redazione,
- Fase 3: Consultazione, adozione e approvazione,
- Fase 4: Attuazione e gestione.

Ad ogni fase del piano corrisponde una fase del processo di valutazione che dapprima analizza la sostenibilità degli indirizzi generali del piano, successivamente verifica l'eventuale esclusione del piano dall'attività di VAS, per quei programmi identificati della normativa vigente, infine procede alla valutazione vera e propria delle azioni previste dal piano e alla proposta di soluzioni alternative. Il prodotto della valutazione è un rapporto ambientale che descrive tutte le fasi svolte e sintetizza la sostenibilità del piano.

1.2 La Valutazione Ambientale Strategica della Variante generale al PGT del Comune di Bresso

Con deliberazione di G.C. n. 62 del 25.07.2019 è stato dato formale avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della Variante Generale al PGT di Bresso e con deliberazione n. 124 del 24.09.2020 sono state individuate le autorità:

- Autorità Procedente nel Responsabile dell'U.O. Politiche per lo Sviluppo Sostenibile, Ing. C. Mattioli;
- Autorità Competente nel responsabile l'U.O. Gestione del Territorio del Comune medesimo, nella persona dell'Ing. C. Molinelli, supportato nei suoi compiti precipui dall'Ufficio Ecologia e dal Centro Studi P.I.M.;

Sono stati, inoltre, individuati i soggetti competenti in materia ambientale, gli enti territorialmente interessati, i settori del pubblico interessati, nonché le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni:

- Soggetti competenti in materia ambientale:
 - ARPA Lombardia;
 - A.S.L.;
 - Ente Parco Nord;
 - Autorità di Bacino del fiume Po;
 - Cap Holding.
- Enti territorialmente interessati:
 - Regione Lombardia;
 - Città Metropolitana di Milano;
 - Comuni confinanti: Cormano, Cusano Milanino, Milano, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo.

Il percorso di Valutazione Ambientale della variante al PGT di Bresso è stato progettato con la finalità di garantire la sostenibilità delle scelte di piano e di integrare le considerazioni di carattere ambientale, accanto e allo stesso livello di dettaglio di quelle socioeconomiche e territoriali, fin dalle fasi iniziali del processo di pianificazione.

Per questo motivo, le attività di VAS sono state impostate in collaborazione con il soggetto pianificatore ed in stretto rapporto con i tempi e le modalità del processo di piano, in accordo allo schema metodologico-procedurale di piano/VAS predisposto dalla Regione Lombardia e contenuto nell'Allegato 1a alla D.G.R. n. 9/761 del 10 novembre 2010 "Modello metodologico

procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Documento di Piano - PGT”.

Schema generale - Valutazione Ambientale VAS

Fase del DaP	Processo di DdP	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0. 2 Incarico per la stesura del DdP (PGT) P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del DdP (PGT)	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel DdP (PGT)
	P1. 2 Definizione schema operativo DdP (PGT)	A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'ente su territorio e ambiente	A1. 3 Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di DdP	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi
		A2. 4 Valutazione delle alternative di piano
		A2. 5 Analisi di coerenza interna
P2. 4 Proposta di DdP (PGT)	A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio	
	A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)	
deposito della proposta di DdP (PGT), del Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza (se previsto)		A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di DdP e del Rapporto Ambientale	
Valutazione di incidenza (se prevista); acquisito il parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta		
Decisione	PARERE MOTIVATO <i>preesposto dall'autorità competente per la VAS d'insesa con l'autorità procedente</i>	
Fase 3 Adozione approvazione	3.1 ADOZIONE il Consiglio Comunale adotta: - PGT (DdP, Piano dei Servizi e Piano delle Regole) - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi	
	3.2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / INVIO ALLA PROVINCIA - deposito degli atti del PGT (DdP, Rapporto Ambientale, Dichiarazione di sintesi, Piano dei Servizi e Piano delle Regole) nella segreteria comunale – ai sensi del comma 4 – art. 13, l.r. 12/2005 - trasmissione in Provincia – ai sensi del comma 5 – art. 13, l.r. 12/2005 - trasmissione ad ASL e ARPA – ai sensi del comma 6 – art. 13, l.r. 12/2005	
	3.3 RACCOLTA OSSERVAZIONI – ai sensi comma 4 – art. 13, l.r. 12/2005	
	3.4 Controdeduzioni alle osservazioni presentate a seguito di analisi di sostenibilità.	
Verifica di compatibilità della Provincia	La provincia, garantendo il confronto con il comune interessato, valuta esclusivamente la compatibilità del DdP con il proprio piano territoriale di coordinamento entro centoventi giorni dal ricevimento della relativa documentazione, decorsi inutilmente i quali la valutazione si intende espressa favorevolmente – ai sensi comma 5 – art. 13, l.r. 12/2005.	
	PARERE MOTIVATO FINALE <i>nel caso in cui siano presentate osservazioni</i>	
	3.5 APPROVAZIONE (ai sensi del comma 7 – art. 13, l.r. 12/2005) Il Consiglio Comunale: - decide sulle osservazioni apportando agli atti del PGT le modifiche conseguenti all'eventuale accoglimento delle osservazioni, predisponendo ed approvando la dichiarazione di sintesi finale - provvede all'adeguamento del DdP adottato, nel caso in cui la Provincia abbia ravvisato elementi di incompatibilità con le previsioni prevalenti del proprio piano territoriale di coordinamento, o con i limiti di cui all'art. 15, comma 5, ovvero ad assumere le definitive determinazioni qualora le osservazioni provinciali riguardino previsioni di carattere orientativo deposito nella segreteria comunale ed invio alla Provincia e alla Regione (ai sensi del comma 10, art. 13, l.r. 12/2005); pubblicazione su web; pubblicazione dell'avviso dell'approvazione definitiva ALL'Albo pretorio e sul BURL (ai sensi del comma 11, art. 13, l.r. 12/2005) ;	
Fase 4 Attuazione gestione	P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione DdP P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Documento di Piano PGT”.

1.3 Le finalità del Rapporto preliminare Ambientale (Documento di scoping)

Ai fini della consultazione istituzionale che caratterizza la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, un primo momento di confronto è previsto attraverso la condivisione del

Documento di Scoping, rivolto in prima istanza alle Autorità con specifica competenza in materia ambientale, che vengono consultate per contribuire a definire i contenuti del documento programmatico in esame e la portata delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale.

Il documento deve illustrare, inoltre, la verifica delle eventuali interferenze con i Siti della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS, ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE), le quali, ove individuate, saranno opportunamente approfondite nel corso della valutazione ambientale.

Si tratta di un documento di orientamento nel quale si devono ritrovare i fondamenti sui quali verrà costruito il Rapporto Ambientale (RA). Il documento deve contenere la ricognizione dei primi dati ambientali, dai quali si desumono le problematiche emergenti che il RA tratterà in modo approfondito.

Si tratta quindi di un documento che non contiene valutazioni, ma l'impostazione che si vuole dare al RA. Impostazione che dovrà essere condivisa attraverso la prima Conferenza di Valutazione, in modo tale che il RA venga poi svolto coerentemente con le indicazioni che le autorità competenti in materia ambientale, i soggetti istituzionali e gli stakeholders vorranno fornire.

Il Documento di Scoping deve, ai sensi della D.G.R. 9/761 del 10/11/2010:

- fornire indicazioni relativamente alle metodologie di valutazione che si utilizzeranno nel Rapporto Ambientale e una prima lista di indicatori;
- illustrare gli orientamenti iniziali del piano;
- verificare la presenza dei siti della Siti Rete Natura 2000;
- contenere una prima indicazione dei dati e informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- individuare l'ambito di influenza della Variante al PGT;
- tracciare il percorso partecipativo e definire la mappa degli attori del territorio coinvolti.

Ai fini della consultazione, il documento viene messo a disposizione dei soggetti istituzionali ed ai settori del pubblico coinvolti nel procedimento di VAS e presentato in occasione della prima seduta della Conferenza di Valutazione.

Questa prima fase di confronto persegue l'obiettivo di uno scambio di informazioni e la raccolta di suggerimenti ed osservazioni in relazione agli aspetti di pertinenza ambientale del nuovo strumento territoriale, al fine della condivisione del quadro conoscitivo e delle tematiche da approfondire nelle successive fasi della valutazione ambientale.

2 QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

Nella valutazione della Variante al PGT del Comune di Bresso è necessario prendere in considerazione i riferimenti normativi, pianificatori e programmatici alle diverse scale (nazionale, regionale, provinciali e di settore), al fine di:

- costruire un quadro di riferimento essenziale per le scelte di pianificazione specifiche, individuando i documenti di pianificazione e di programmazione che hanno ricadute sul territorio di riferimento e che contengono obiettivi ambientali di rilevanza pertinente;
- garantire un adeguato coordinamento tra la variante generale al PGT e i diversi strumenti operanti sul territorio d'interesse,
- assicurare un'efficace tutela dell'ambiente;
- valutare, all'interno del processo di VAS, la coerenza esterna della variante generale del PGT rispetto agli obiettivi degli altri piani/programmi esaminati, evidenziando sinergie e punti di criticità.

In questo capitolo vengono, pertanto, ripresi schematicamente i riferimenti ritenuti prioritari e particolarmente significativi per l'ambito territoriale e le tematiche oggetto della variante al PGT in esame, distinguendoli nelle seguenti scale di riferimento.

scala di riferimento	strumento di programmazione o pianificazione
REGIONALE E DI BACINO	PTR – Piano Territoriale Regionale (vigente, integrazione ai sensi della LR n. 31/2014 sul consumo di suolo)
	PPR – Piano Paesistico Regionale (vigente)
	Rete Natura 2000 (SIC – Siti di Importanza Comunitaria)
	RER – Rete Ecologica Regionale
	Parco Nord Milano
	PAI _ Piano di Assetto Idrogeologico
	PGRA–Po – Piano di Gestione del Rischio Alluvioni nel bacino del Fiume Po
	PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti
	PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
	PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria
PRIM – Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi	
PROGETTO STRATEGICO DI SOTTOBACINO DEL TORRENTE SEVESO	
METROPOLITANO E DI SETTORE	PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente della Città metropolitana di Milano
	PSTTM – Piano Strategico triennale del territorio metropolitano (2018-2021)
	PTM – Piano territoriale Metropolitano
	PA – Piano d'Ambito ATO – Ambito Territoriale Ottimale della Città metropolitana di Milano

2.1 I principali riferimenti regionali

PTR – PIANO TERRITORIALE REGIONALE (VIGENTE) - 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.

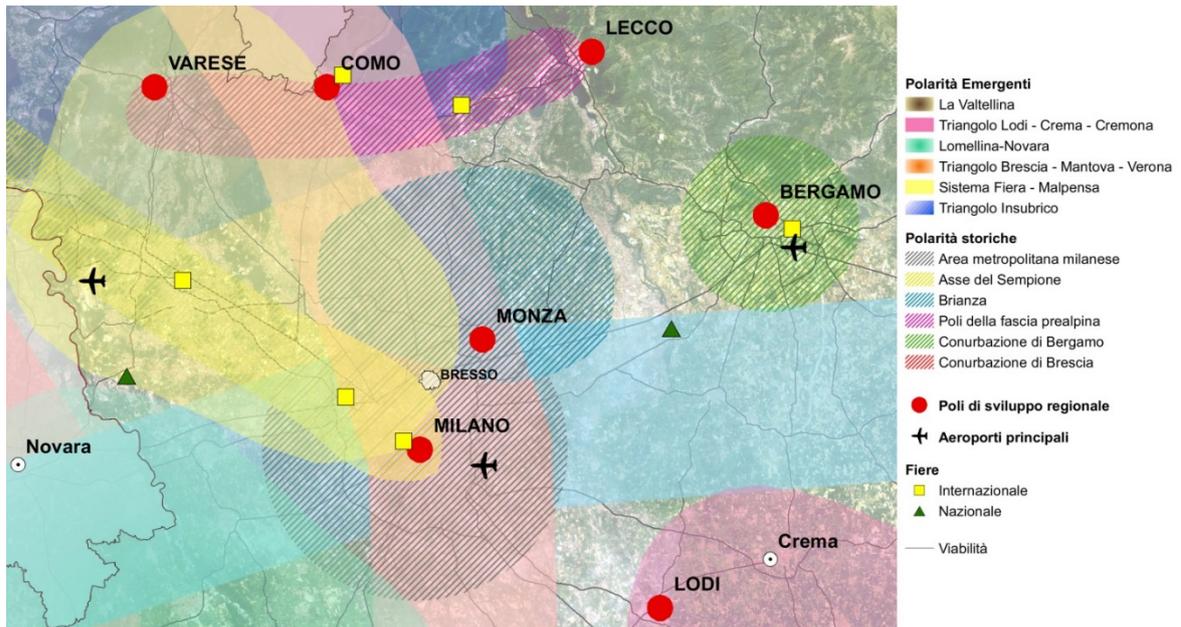
- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, dove per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività rispetto ad altri territori, incrementando anche gli standard di qualità della vita dei cittadini;
- riequilibrare il territorio lombardo, cercando di 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).

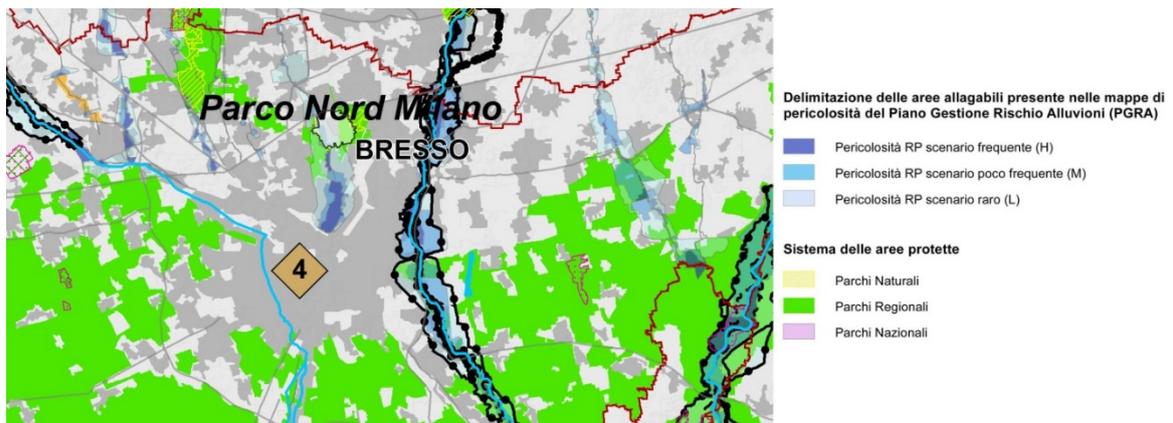
Tali elementi rappresentano le scelte regionali prioritarie per lo sviluppo del territorio e sono i riferimenti fondamentali per orientare l'azione di tutti i soggetti che operano e hanno responsabilità di governo in Lombardia. Si tratta di elementi ordinatori dello sviluppo e della riorganizzazione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

Bresso ricade all'interno delle Polarità Storiche nell'area metropolitana milanese e nel sistema Fiera-Malpensa, dove Milano e la sua area esplicano il ruolo di perno e di funzione trainante con un'area di influenza e gravitazione che si estende ben oltre il confine lombardo, attraverso un sistema di relazioni internazionali, unico e non ripetibile, all'interno dell'armatura urbana del nord Italia.



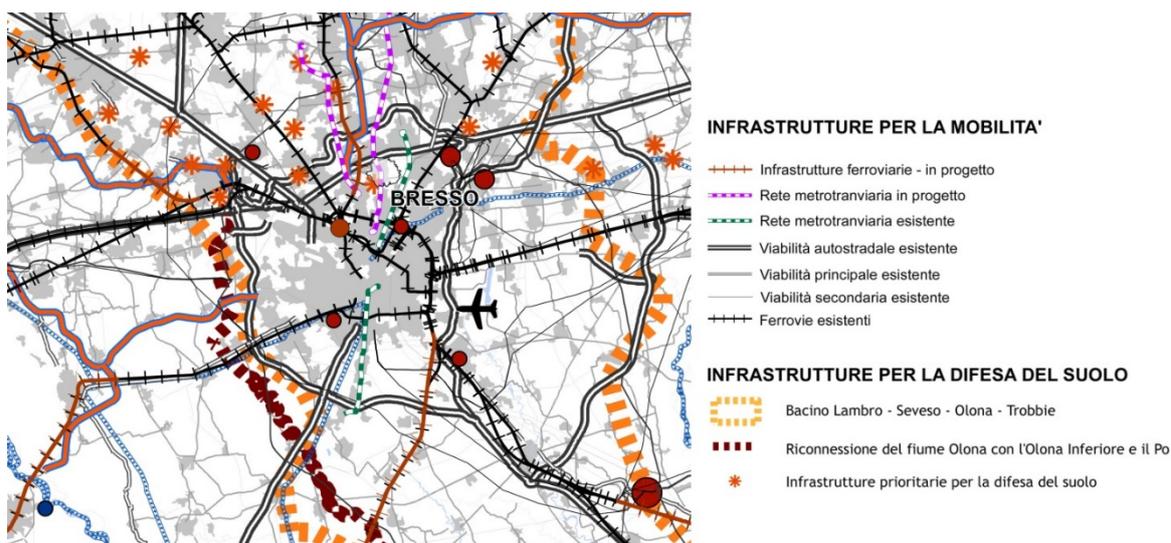
PTR principali poli di sviluppo regionale _ stralcio Tavola 1 del PTR vigente di Regione Lombardia

Il comune di Bresso ricade all'interno del Parco Nord di Milano, parco metropolitano inserito nella città e nel suo hinterland che ha riqualificato a verde, aree un tempo industriali o incolte.



PTR zone di preservazione e salvaguardia ambientale _ stralcio Tavola 2 del PTR vigente di Regione Lombardia

Il territorio di Bresso è inserito all'interno del più vasto Bacino del Lambro-Seveso-Olona. La proposta di Regione Lombardia mira al riequilibrio idraulico e ambientale e alla riqualificazione dell'intero bacino Lambro – Seveso – Olona, dove il rischio idraulico è particolarmente accentuato, sia per i danni conseguenti ai diffusi e frequenti allagamenti di aree abitate (quartieri nord di Milano città – Niguarda), sia per il blocco di importanti infrastrutture (A8 Milano-Laghi) e delle attività produttive.



PTR infrastrutture prioritarie _ stralcio Tavola 3 del PTR vigente di Regione Lombardia

I tre macro-obiettivi generali del PTR sono successivamente articolati in 24 obiettivi specifici, che vengono declinati più dettagliatamente secondo due punti di vista, ossia per tematiche (ambiente, assetto territoriale, assetto economico-produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale) e per sistemi territoriali, definendo le corrispondenti linee d'azione/misure per il loro perseguimento.

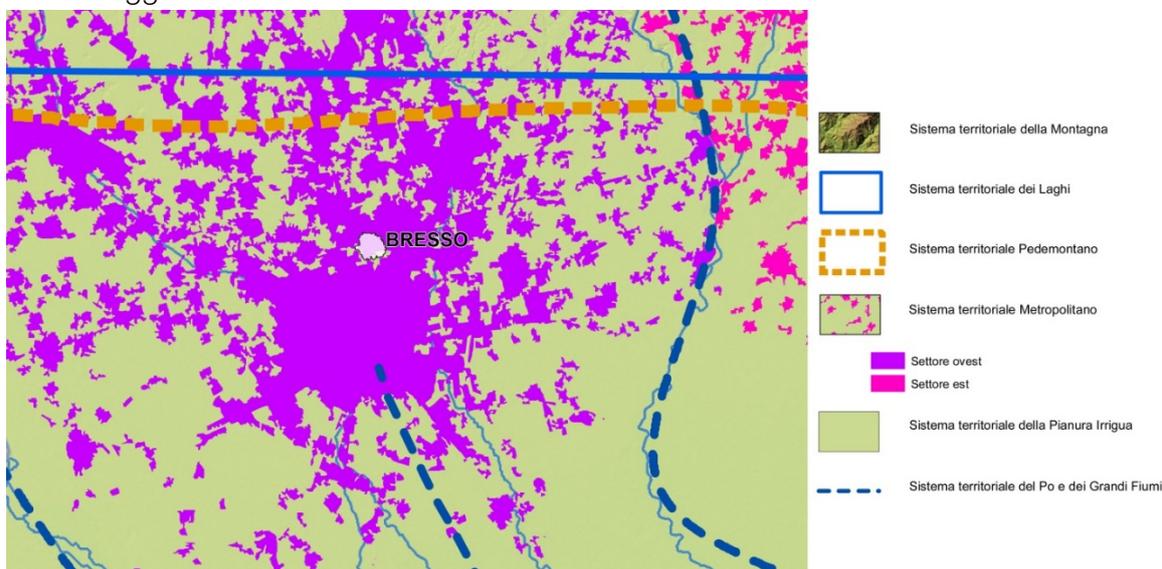
Il comune di Bresso si colloca nel Sistema territoriale Regionale Metropolitano, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), per il quale il PTR individua i seguenti obiettivi tematici:

- 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.



PTR Sistemi territoriali_ stralcio Tavola 4 del PTR vigente di Regione Lombardia

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 Bresso si colloca nell'ATO Milano e cintura metropolitana, il cui indice di urbanizzazione territoriale (pari al 71,2%) è il più alto della Regione (superiore anche a quello

dell'intera Città metropolitana, pari a 39,5%), tale da indicarne la condizione di intensa urbanizzazione e di elevata criticità del consumo di suolo.

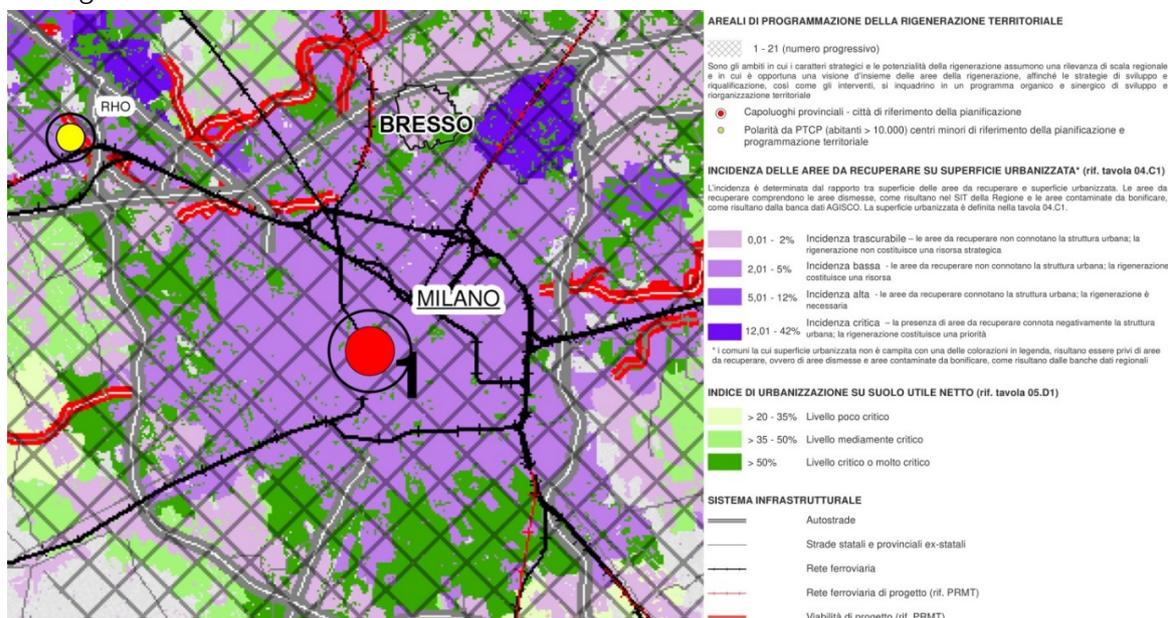
A Milano e nella corona nord/est le aree libere (in gran parte oggetto di tutela) assumono un carattere prettamente residuale.

Qui, pertanto, considerando anche le notevoli potenzialità di rigenerazione presenti la diminuzione del consumo di suolo deve essere effettiva e di portata significativa, finalizzata alla salvaguardia dei sistemi rurali periurbani e dei residui elementi di connettività ambientale, anche se posti su aree di scarso valore agronomico.

Le aree libere periurbane, infatti, devono strutturare la rete di connessione degli elementi di valore ambientale presenti (Parco Regionale Nord Milano, Parco Regionale Agricolo Sud Milano, PLIS e parchi urbani), assumendoli come parte strutturante del sistema insediativo.

La riduzione del consumo di suolo, il recupero e la rigenerazione urbana devono essere declinati rispetto alle gerarchie territoriali dell'ambito, al ruolo strategico di Milano nell'assetto territoriale ed economico della Regione, nonché a quello dei Comuni di cintura (Sesto San Giovanni, Cologno Monzese, Cesano Boscone, Assago, Rozzano, San Donato Milanese, Segrate, ecc.), all'alto grado di infrastrutturazione del trasporto pubblico metropolitano.

L'eventuale Consumo di suolo previsto e/o riconfermato dovrà privilegiare i suoli direttamente connessi a reti infrastrutturali di trasporto pubblico o ai nodi di interscambio e definire meccanismi compensativi e/o di mitigazione che concorrano ad elevare il valore ecologico del tessuto urbano e delle reti ecologiche locali. Gli interventi di rigenerazione o riqualificazione del tessuto urbano dovranno partecipare in modo più incisivo che altrove alla strutturazione di reti ecologiche urbane, anche attraverso la restituzione di aree libere significative al sistema ecologico locale.



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

Le previsioni normative della L.r. 31/2014, seppur in parte specificate con alcuni atti regionali (v. le D.g.r. 5832/2016, 207/2018 e 1141/2019), hanno conosciuto una decisa integrazione attraverso la recente L.R. 18/2019 (Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale, nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005 [...]). La LR 18/2019 ha, infatti,

innovato quasi cinquanta articoli della legge urbanistica regionale vigente dal 2005, introducendo importanti novità, che riguardano i seguenti ambiti:

- incentivi per tutto il patrimonio edilizio esistente. La norma ammette la possibilità di accedere a un incremento fino al 20% dell'indice di edificabilità massimo previsto dal PGT per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente che perseguano una o più finalità di elevata qualità edilizia e ambientale (es. realizzazione di servizi abitativi pubblici e sociali; sicurezza relativamente al rischio sismico e di esondazioni; rispetto del principio di invarianza idraulica e idrologica, gestione sostenibile delle acque meteoriche; tutela e restauro degli immobili di interesse storico-artistico; demolizione di opere edilizie incongrue; realizzazione di interventi destinati alla mobilità; bonifica degli edifici e dei suoli contaminati - con esclusione del soggetto responsabile della contaminazione -; ...). La Giunta regionale stabilirà i criteri per quantificare tale incremento, anche per consentire una modulazione dell'agevolazione da parte del Comune che può, comunque e motivatamente, escludere eventuali aree o immobili.
- discipline su specifici ambiti e tipologie di intervento. Fra queste si segnala la definizione di una normativa per favorire gli usi temporanei, su specifiche aree ed edifici oggetto di convenzionamento da parte del Comune, al fine di attivare processi di recupero e valorizzazione di edifici dismessi, inutilizzati o sottoutilizzati, e incentivare lo sviluppo di iniziative economiche, sociali e culturali (escluse le attrezzature religiose e le sale da gioco). Definizione di una procedura speditiva che consente con delibera di Consiglio Comunale di individuare gli ambiti di rigenerazione, per i quali i Comuni possono prevedere azioni di semplificazione dei procedimenti e di incentivazione anche economica, usi temporanei e sviluppo di studi di fattibilità economica e urbanistica. Tale individuazione è propedeutica affinché i Comuni possano accedere agli specifici finanziamenti previsti dalla legge per gli interventi di rigenerazione e i relativi studi di fattibilità economica e urbanistica.
- disciplina derogatoria per gli edifici rurali dismessi e per quelli ad elevata criticità: Recupero degli edifici rurali che versano in stato di dismissione o abbandono da almeno 3 anni alla data di entrata in vigore della legge, attraverso il ricorso al permesso di costruire in deroga anche per altre destinazioni, purché non interferiscano con l'attività agricola eventualmente in essere, escluso il produttivo-industriale e le medie e grandi strutture di vendita. Definizione di un procedimento più efficace per il recupero degli immobili dismessi da oltre cinque anni che causano particolari criticità (per la salute, la sicurezza idraulica e strutturale, inquinamento, degrado ambientale e urbanistico-edilizio) da individuarsi da parte del Comune con deliberazione consigliare entro 6 mesi dalla entrata in vigore della legge aggiornabile annualmente, o, decorso tale termine, da parte del privato con perizia asseverata giurata.
- norme di carattere generale. Si tratta di prescrizioni relative al campo dell'attività edilizia, e della regolamentazione (gestione) della medesima da parte del Comune. Le innovazioni normative sono potenzialmente portatrici di importanti riflessi sulle dinamiche di gestione (ambo lati, proponenti e enti) dei procedimenti edilizi.
- strumenti finanziari per agevolare le dinamiche di rigenerazione urbana e territoriale. Istituzione di un fondo regionale, con la relativa dotazione finanziaria, per l'erogazione di contributi a Enti Locali (con premialità per le forme associative tra Comuni e favorendo la partecipazione finanziaria della Regione alle operazioni di partenariato pubblico privato) per interventi pubblici funzionali all'avvio di processi di rigenerazione urbana (e i relativi studi di fattibilità tecnico/ economica) nonché per le spese di demolizione e messa in

sicurezza del patrimonio edilizio dismesso che causa particolari criticità, in caso di intervento sostitutivo del Comune nei confronti dei proprietari che non si attivano.

PPR – PIANO PAESISTICO REGIONALE (VIGENTE) - 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 riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

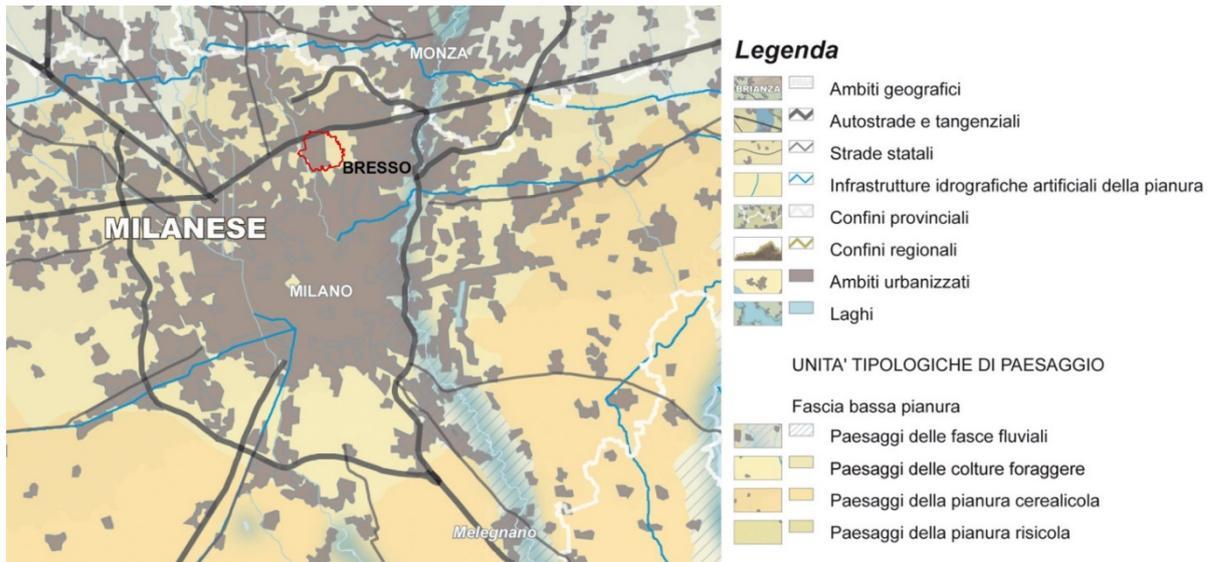
All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipologiche di paesaggio" (che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche, 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.

L'obiettivo della Regione Lombardia è di portare l'attenzione al paesaggio e alla qualità paesistica dei luoghi in modo più incisivo in tutti i piani, programmi e progetti che vanno ad agire sul territorio, vale a dire fare sì che si affermi una diffusa consapevolezza rispetto ai valori paesaggistici esistenti, che si vogliono tutelare e/o valorizzare, e rispetto a quelli nuovi che si vogliono costruire. Consapevolezza che deve essere assunta all'interno dei normali percorsi progettuali e pianificatori, che non possono ignorare il proprio insito ruolo di percorsi di costruzione di paesaggio, né possono ignorare che il paesaggio è un bene collettivo la cui gestione richiede confronto e condivisione.

Con riferimento alla Tavola A, il comune di Bresso ricade nell'Unità tipologica di paesaggio denominata "Fascia della bassa pianura", un territorio densamente urbanizzato esteso nella zona Nord della Città Metropolitana di Milano.

È un paesaggio costruito, edificato per larghissima misura, che si caratterizza per la ripetitività anonima degli artefatti, peraltro molto vari e complessi. Gli indirizzi di tutela del PPR promuovono il mantenimento delle residue aree di naturalità e la continuità degli spazi aperti, la protezione dei caratteri di naturalità dei corsi d'acqua, degli argini e dei terrazzi di scorrimento.



Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio (stralcio Tav.A del PPR)_ fonte dati Regione Lombardia

RETE NATURA 2000 (SIC – ZSC) - Attuazione delle Direttive Europee "Habitat" (92/43/CEE) e "Uccelli" (79/409/CEE).

Il comune di Bresso non ospita al proprio interno siti della Rete Natura 2000 ossia Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), che comprendono zone in uno stato di conservazione tale da concorrere in maniera significativa a mantenere o a ripristinare, nelle regioni biogeografiche di appartenenza, habitat naturali e specie animali e vegetali minacciati, contribuendo al mantenimento della diversità biologica.



Siti d'Interesse Comunitario e Zone a Protezione Speciale_ fonte dati Regione Lombardia

In linea d'aria il SIC più prossimo al confine comunale di Bresso, in direzione Nord-Ovest, è la "Pineta di Cesate" Sito IT2050001, a 8,6 Km, compresa tra i Comuni di Solaro, Cesate, Garbagnate Milanese ed inserita completamente all'interno del Parco Regionale delle Groane.

In direzione Sud-Est a circa 13,4 Km dal confine comunale di Bresso si trova il SIC "Sorgenti della Muzzetta" Sito IT2050009, area inserita come Riserva Naturale all'interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano, nei comuni di Rodano e Settala;

Infine, il SIC "Fontanile Nuovo" Sito IT2050007, a 15,5 Km in direzione Sud-Ovest dal confine comunale di Bresso, è localizzato nel Comune di Bareggio, all'interno del Parco Regionale Agricolo Sud Milano.

La distanza dai Siti è tale da poter escludere possibili incidenze determinate dalle azioni della Variante al PGT di Bresso sui SIC stessi.

RER – RETE ECOLOGICA REGIONALE (DGR n. VIII/10962 del 30.12.2009)

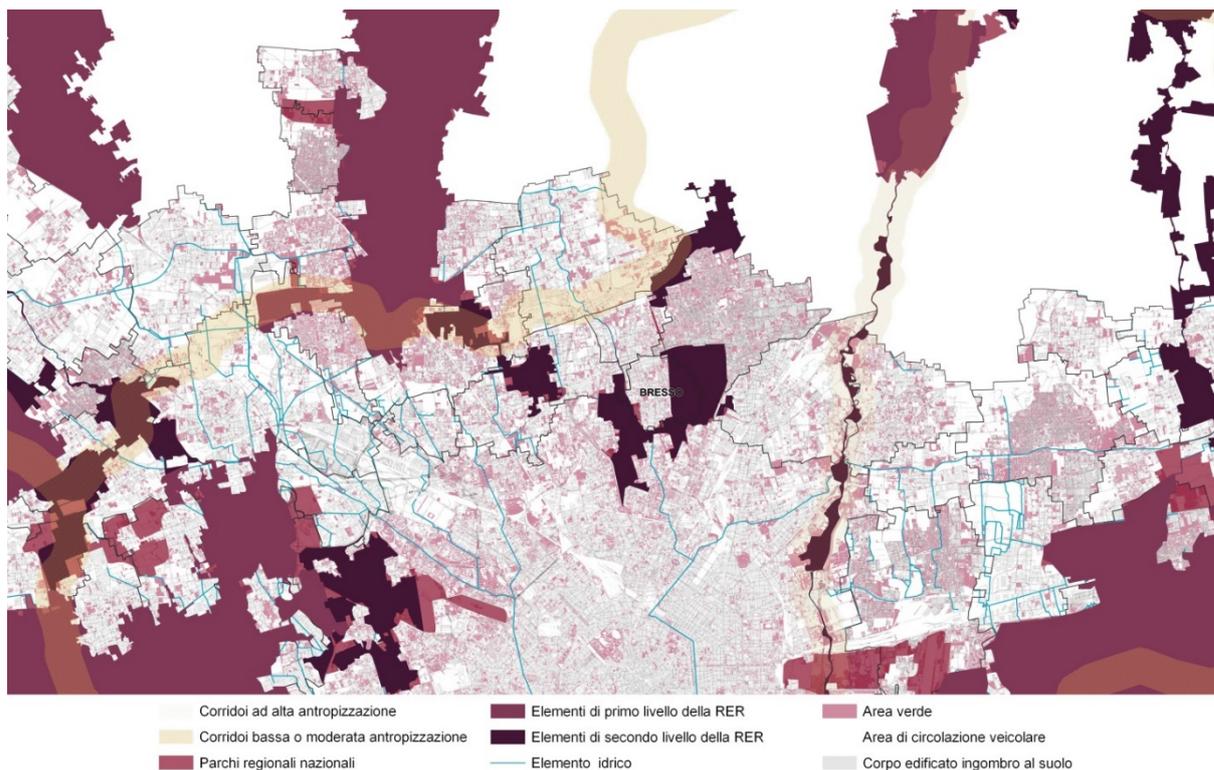
La rete ecologica può essere definita come un'infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di connettere ambiti territoriali dotati di una maggior presenza di naturalità, ove migliore è stato ed è il grado di integrazione delle comunità locali con i processi naturali. La RER, in particolare, 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 lombardo), 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).

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.

In particolare, la città di Bresso è inserita in un settore fortemente compromesso dal punto di vista della connettività ecologica, sia per l'eccessiva urbanizzazione che per la presenza di numerose barriere infrastrutturali. Il comparto include, d'altra parte, anche alcune aree di pregio naturalistico, come il Parco Nord e i PLIS Grugnotorto-Villoresi e Media valle Lambro. Per le aree urbanizzate le indicazioni per la realizzazione della RER sono di favorire interventi di deframmentazione; mantenere i varchi di connessione attivi; migliorare i varchi in condizioni critiche; evitare la dispersione urbana. Per le Infrastrutture lineari, occorre prevedere, per i progetti di opere che possono incrementare la frammentazione ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale.

Il comune di Bresso è interessato da elementi di secondo livello della Rete Ecologica Regionale, individuati in corrispondenza del Parco Nord Milano.



Rete Ecologica Regionale_ fonte dati Regione Lombardia

PARCO NORD MILANO

Il territorio di Bresso è in parte ricompreso all'interno del Parco Nord di Milano, istituito con L.R. il 19 ottobre 2006 n°23; si tratta di un grande parco metropolitano inserito nella città e nel suo hinterland, che ha visto la progressiva rinaturalizzazione di aree un tempo industriali o incolte, a partire dal 1983.

Il Parco Nord Milano ha un'estensione di circa 350 ettari e rappresenta il 43% della superficie comunale di Bresso, ma coinvolge anche i comuni di Sesto San Giovanni, Cormano, Cusano Milanino, Novate Milanese, Cinisello Balsamo e Milano.

Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord è stato approvato nel 1977 e successivamente oggetto di Variante nel 2002 e nel 2004. La Variante 2002 ha portato a un leggero ampliamento della superficie del Parco ed elimina le "isole" interne, affidandole comunque alla pianificazione comunale.

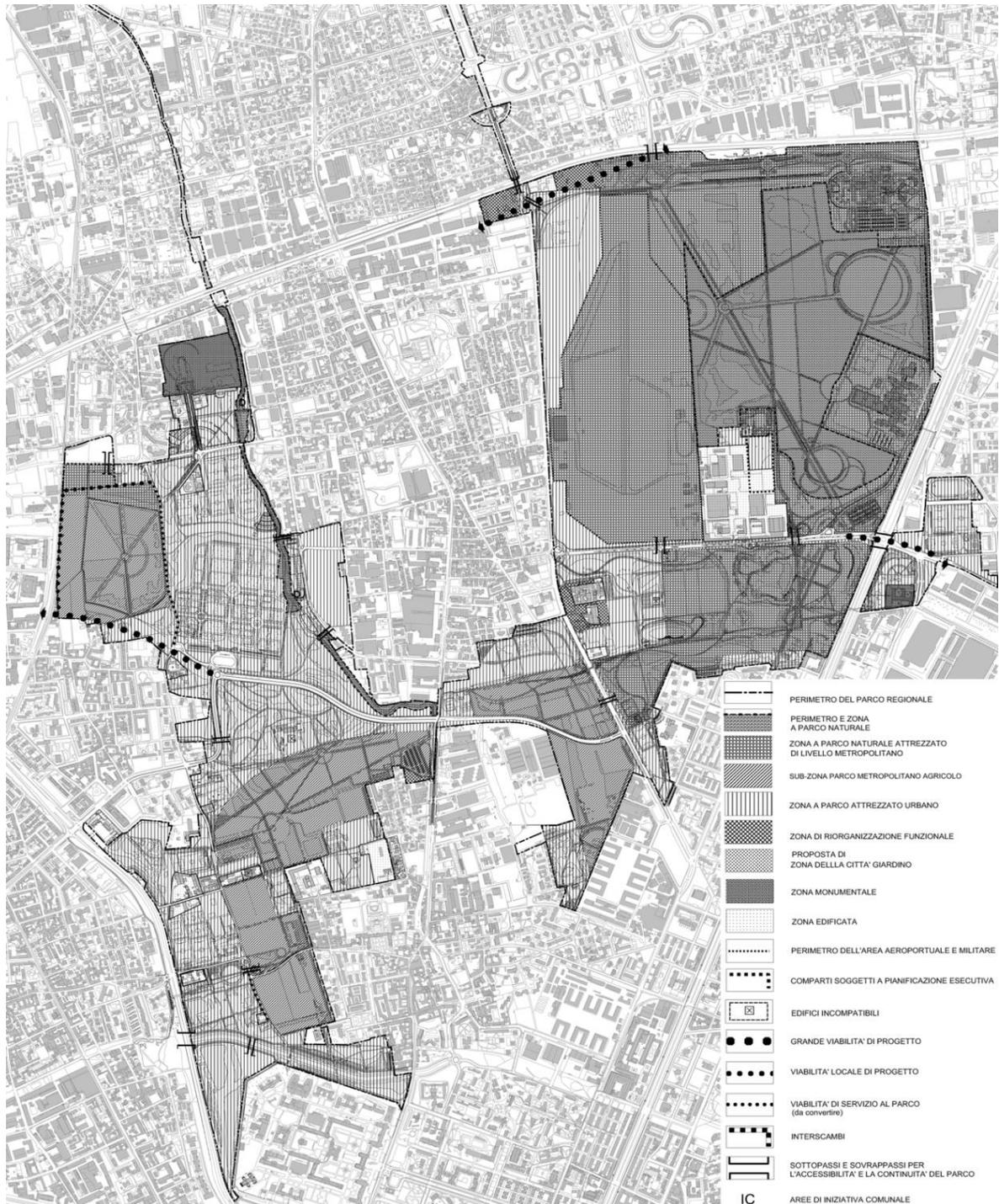
La LR 10/2009 ha portato un nuovo ampliamento che ha interessato il corso del Seveso e viale Buffoli a Cusano Milanino, mentre con la LR 40/2015, anticipando le indicazioni fornite dalla legge regionale di riforma delle aree protette, il PLIS della Balossa è stato accorpato al Parco Nord Milano. A seguito di tale accorpamento è stato avviato il percorso per una nuova Variante generale, adottata con Del. Comunità del Parco n° 17/2017 del 27/11/2017.

L'intero territorio del Parco è destinato alla fruizione (su aree quasi totalmente di proprietà pubblica). Alcune limitate porzioni mantengono la destinazione agricola in aree ancora di proprietà privata e vengono registrate come "parco agricolo".

L'aeroporto di Bresso è anch'esso destinato dal PTC a divenire zona di parco naturale attrezzato.

Le aree boscate sono nate a partire da progetti di ricostruzione della naturalità interni alle aree inizialmente destinate dal PTC alla formazione di parchi attrezzati di livello urbano o

metropolitano e successivamente inserite nell'ambito di Parco naturale, grande zona verde ottenuta mediante il potenziamento delle macchie boscate esistenti e la costituzione di prati e radure calpestabili nonché attraverso la creazione di percorsi pedonali e di spazi dedicati al tempo libero e alla ricreazione.



Nelle zone di rimboschimento, molte delle piante messe a dimora, hanno iniziato a riprodursi spontaneamente tramite disseminazione naturale tra cui il orniello (*Fraxinus ornus*), aceri (*Acer spp*), farnia (*Quercus robur*), cliegio (*Prunus avium*) e arbusti di diverse specie come il biancospino (*Crataegus monogyna*), la rosa selvatica (*Rosa canina*), sanguinello (*Cornus sanguinea*), il sambuco (*Sambucus nigra*), il salice (*Salix spp*) ecc..

La creazione e lo sviluppo di una zona a bosco fitto di alcune decine di ettari, ha fatto sì che, nel giro di venti anni, la presenza di fauna ornitica sia notevolmente aumentata, sia qualitativamente che quantitativamente. Ad esempio, l'avifauna come il gheppio, il gufo, l'allocco, lo sparviero ed altri rapaci hanno trovato riparo per la nidificazione.

Altre zone di rifugio per specie vegetali e animali di un certo interesse, sono legate a corsi d'acqua quali il Seveso e il canale Villoresi. Inoltre, all'interno del parco vi sono altre fonti di acqua, come il Canale Breda che costeggia il velodromo, sulle cui sponde crescono ninfee e giaggioli, luogo ideale per rane e rospi. Dal 2001 il parco è sito di rilevanza erpetologica nazionale grazie proprio alla zona di riproduzione del Rospo smeraldino (*Bufo bufo*).

Troviamo altri specchi d'acqua importanti, come la Fontana tonda, i Laghetti di Bresso e i Laghetti Suzzani.



PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) E PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 24 maggio 2001 e modificato con una variante approvata il 10 dicembre del 2004, ha la finalità di ridurre il rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti. Il PAI indica: la delimitazione delle fasce fluviali; la delimitazione e classificazione, in base alla pericolosità, delle aree in dissesto per frana, valanga, esondazione torrentizia e conoide (caratterizzanti il territorio montano); la perimetrazione e la zonazione delle aree a rischio idrogeologico molto elevato in ambiente collinare e montano e sul reticolo idrografico principale e secondario nelle aree di pianura; le norme alle quali le sopraccitate aree a pericolosità di alluvioni sono assoggettate.

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 e 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.

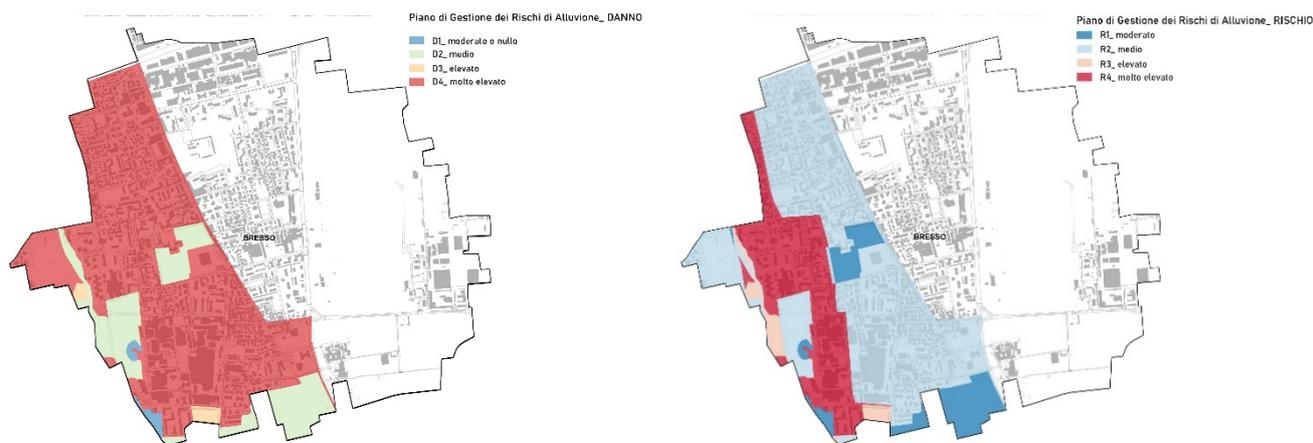
Le aree allagabili sono classificate in funzione:

- della pericolosità, ossia la probabilità crescente di alluvioni (L-raro, M-poco frequente e H-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).

Successive disposizioni sono state emanate per dare attuazione al PGRA-Po ed al PAI nel settore urbanistico e di pianificazione dell'emergenza.

Il campo d'azione del PGRA non si limita ai soli corsi d'acqua "fasciati" dalle fasce PAI, ma estende le sue analisi a quasi tutto il reticolo idrografico principale; in questo caso il comune di Bresso non ricade all'interno delle fasce PAI, ma rientra all'interno delle analisi condotte sul Reticolo Secondario di Pianura dal PGRA.

Bresso è attraversato dal torrente Seveso e per questo gran parte del territorio urbanizzato è interessato (in varie misure) dal rischio di alluvione anche se solo le aree più prossime al corso d'acqua sono soggette ad alluvioni più frequenti. Tuttavia, le aree interessate sono fortemente urbanizzate il che le rende esposte ad un rischio più elevato.



PGRA nel comune di Bresso_ fonte dati Regione Lombardia

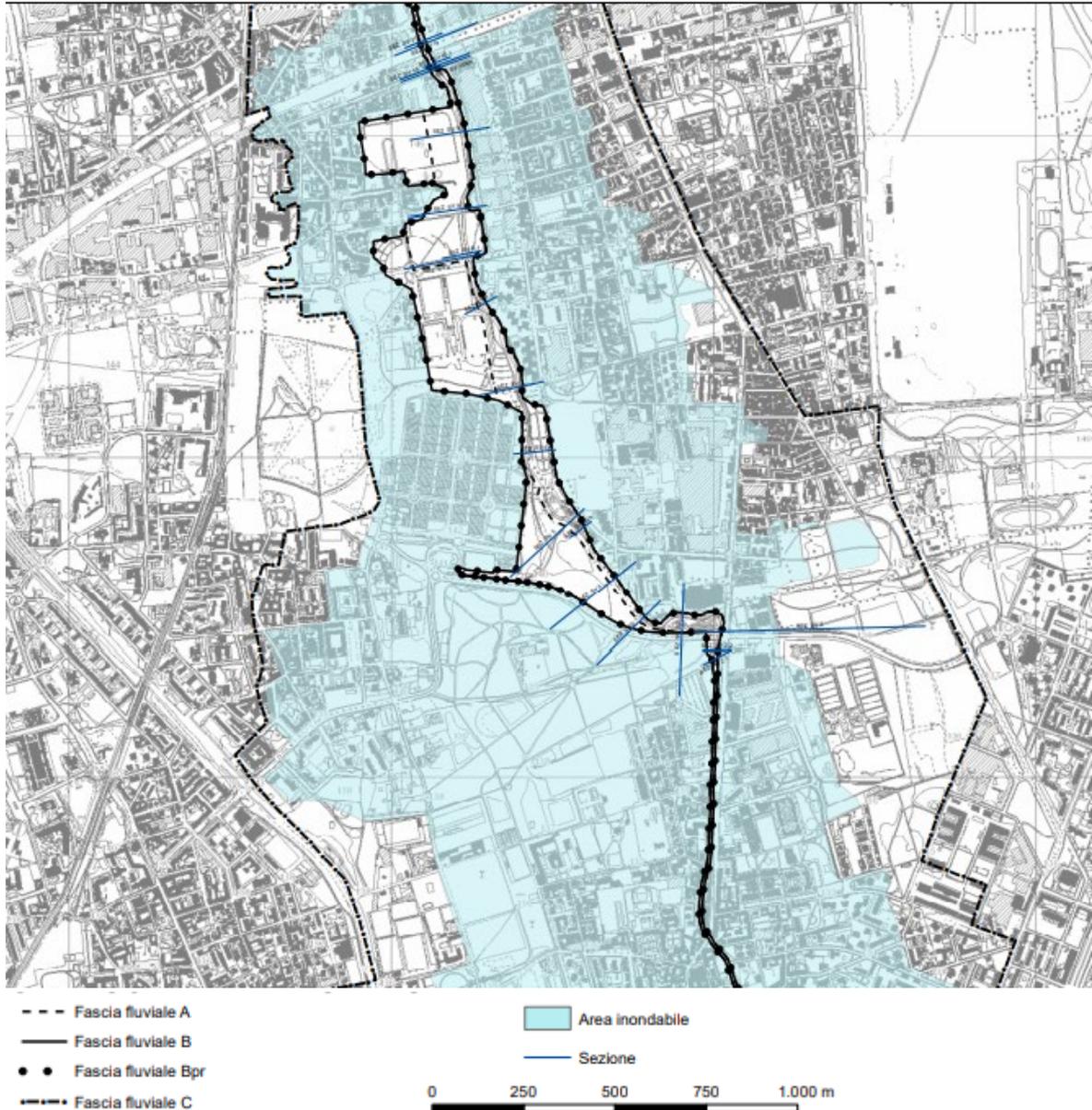
Il quadro conoscitivo contenuto nelle mappe di pericolosità e rischio del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) per il torrente Seveso ha aggiornato il quadro conoscitivo del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), consentendo quindi di procedere alla delimitazione delle fasce fluviali (non presenti nel PAI approvato con DPCM 24 maggio 2001) e alla definizione dell'assetto di progetto.

La Variante PAI approvata, con Decreto del Segretario Generale – Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po n. 484 del 30 dicembre 2020, ha il fine di assicurare il coordinamento degli elaborati del PAI relativi al Torrente Seveso con i contenuti del vigente "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico Padano" (PGRA) mediante la definizione, nell'ambito del PAI stesso, dell'assetto di progetto relativo al torrente Seveso ed alla conseguente introduzione, nell'ambito dell'Elaborato n. 8 del PAI, della delimitazione

cartografica delle Fasce fluviali relativamente al Seveso (il quale non ne era finora stato interessato).

In particolare, i contenuti della Variante al PAI approvata sono finalizzati alla riduzione delle potenziali conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la vita e la salute umana, per il territorio, per i beni, per l'ambiente, per il patrimonio culturale e per le attività economiche e sociali.

Il PAI identifica, rispetto all'asse centrale del fiume Seveso, tre fasce di rispetto (denominate A, B e C), nelle quali l'edificazione e qualsivoglia intervento è regolamentata dalle Norme Tecniche di Attuazione, che passano, a seconda della gradazione di rischio di esondazione, dall'assoluto divieto di intervento, ad una moderata attività edilizia nella fascia più esterna.



Atlante cartografico delle fasce fluviali – Allegato 1 decreto ADBPO 484/2020

PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti - 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.

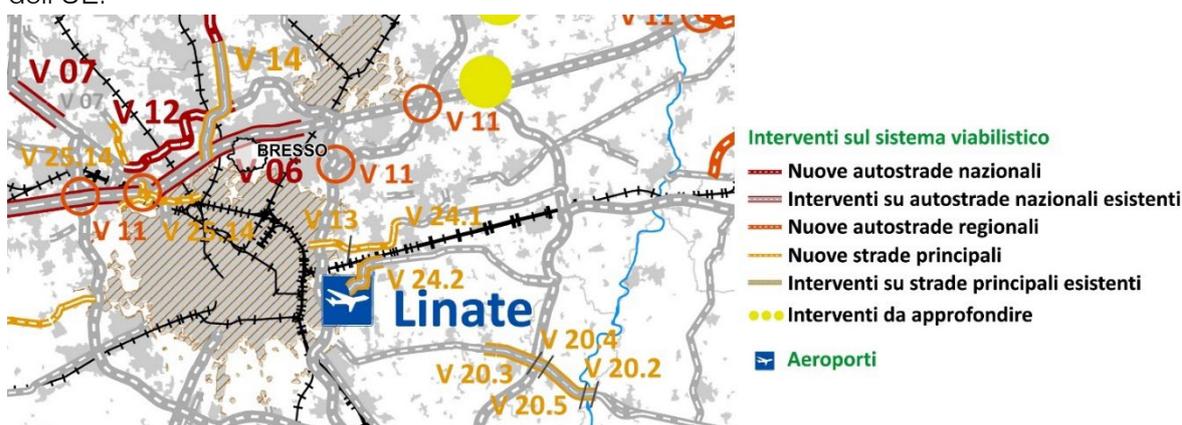
I suoi obiettivi generali sono:

- 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 trasversalità 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 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.



Interventi sulla rete viaria_ fonte dati Regione Lombardia (stralcio Tav.3 del PRMT)

All'interno dei confini comunali di Bresso rientra l'obiettivo di intervento sulla rete autostradale Milano-Brescia, che fa parte di un complesso di interventi sulla rete esistente volti ad incrementare la capacità di deflusso e/o gli standard di percorribilità in sicurezza.

PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - 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 connettere 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

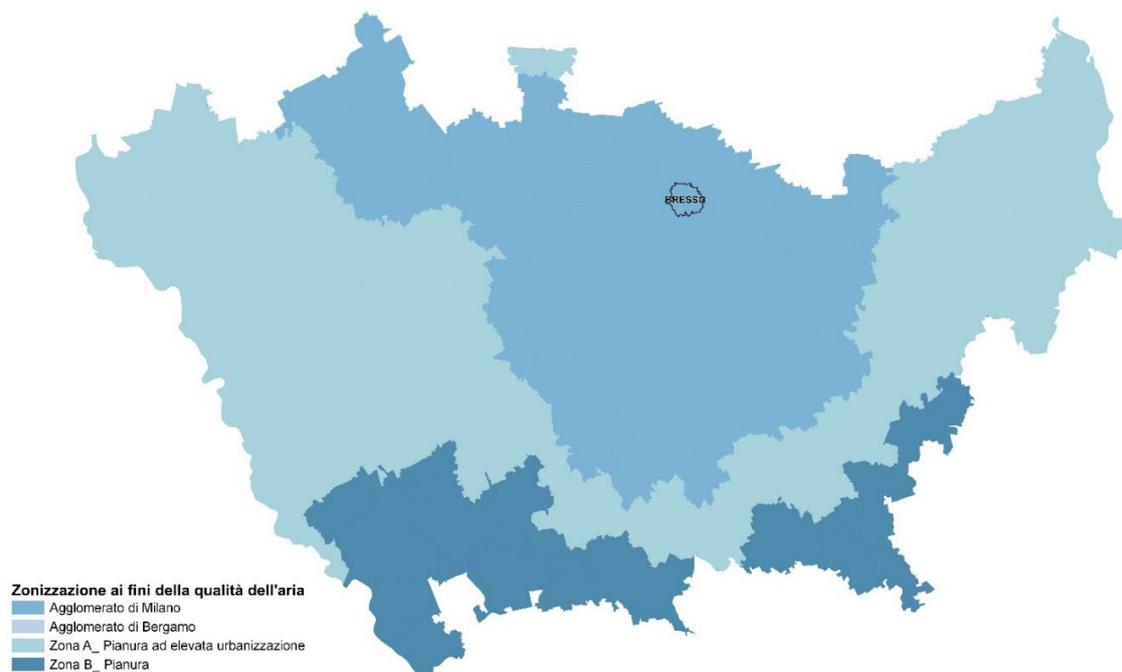


pregio paesistico/ambientale, raggiungono siti Unesco ed Ecomusei e sono interconnessi con il sistema della mobilità collettiva. Esso costituisce atto di indirizzo per la redazione dei Piani provinciali e comunali e per la programmazione pluriennale.

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

PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria - Approvazione con DGR n. 593 del 6.09.2013 / Approvazione Aggiornamento 2018 con DGR n. 449 del 02.08.18

È lo strumento di pianificazione e programmazione regionale in materia di qualità dell'aria, che si pone come obiettivo strategico il raggiungimento di livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente, con un approccio integrato alla riduzione dell'inquinamento atmosferico a scala locale e al contestuale contenimento delle emissioni di gas climalteranti. Tale obiettivo strategico è declinato in 2 obiettivi generali per la pianificazione/programmazione regionale di settore, che, con riferimento alla suddivisione del territorio regionale in 3 agglomerati e 4 zone (di cui all'Allegato 1 della DGR n. 2605/2011), prevedono il "rientro nei valori limite", laddove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti, e la "preservazione delle situazioni da peggioramenti", laddove i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite. Ciò si concretizza in un'azione immediata di miglioramento costante e progressivo dello stato della qualità dell'aria, mettendo in campo misure (anche di carattere strutturale, cioè attuate permanentemente su area vasta) che riducano le emissioni dai diversi comparti. Gli effetti delle azioni del PRIA riguardano tutti gli inquinanti normati dal DLgs n. 155/2010, ciascuno con il proprio obiettivo puntuale di soglia, sebbene particolare attenzione sia posta a quelli per i quali non si sia ancora conseguito il rispetto del limite (ad esempio il PM10 e PM2.5 ed il biossido di azoto NO2).



Zonizzazione del territorio di Città Metropolitana di Milano (come da DGR n. 2605/2011)

Per la sua attuazione, il PRIA introduce 6 macro-tipologie di strumenti attuativi: di programmazione strategica trasversale, normativi e di regolamentazione/indirizzo, di incentivazione e fiscalità di scopo (quali leve economiche e finanziarie), connessi alla ricerca ed all'innovazione tecnologica, di organizzazione, gestione, controllo e vigilanza e di formazione, informazione e partecipazione. Per il macro-settore tematico "trasporti su strada e mobilità", il PRIA, in sinergia con il PRMT, individua azioni nel complesso finalizzate alla riduzione delle emissioni derivanti dai veicoli circolanti, con particolare riferimento alle motorizzazioni diesel sia per il PM10 che per Nox.

L'aggiornamento 2018 del PRIA conferma gli obiettivi, i macro-settori di intervento e le misure già individuate nel PRIA 2013, procedendo al loro accorpamento e rilancio ed individuando l'anno 2025 quale data per il possibile rientro di tutti gli inquinanti monitorati, conseguentemente all'attuazione delle misure di Piano individuate e all'evoluzione della legislazione corrente. Il PRIA 2018 contiene, fra l'altro, disposizioni su nuove limitazioni ai veicoli più inquinanti, che si aggiungono alle misure strutturali permanenti in vigore nel semestre invernale per la riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera ed il miglioramento della qualità dell'aria ed a quelle temporanee a livello locale al verificarsi di episodi di accumulo del livello di PM10 in atmosfera.

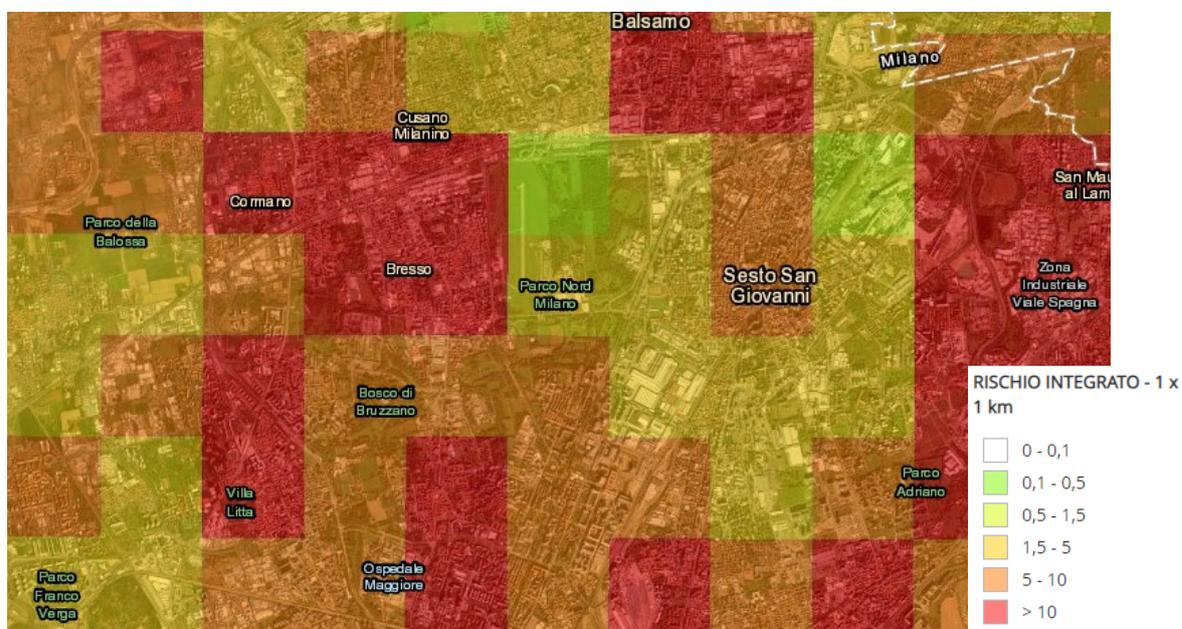
Il comune di Bresso è inserito nell'agglomerato di Milano, caratterizzato da:

- Popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km2 superiore a 3.000 abitanti;
- Più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV;
- Situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- Alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.

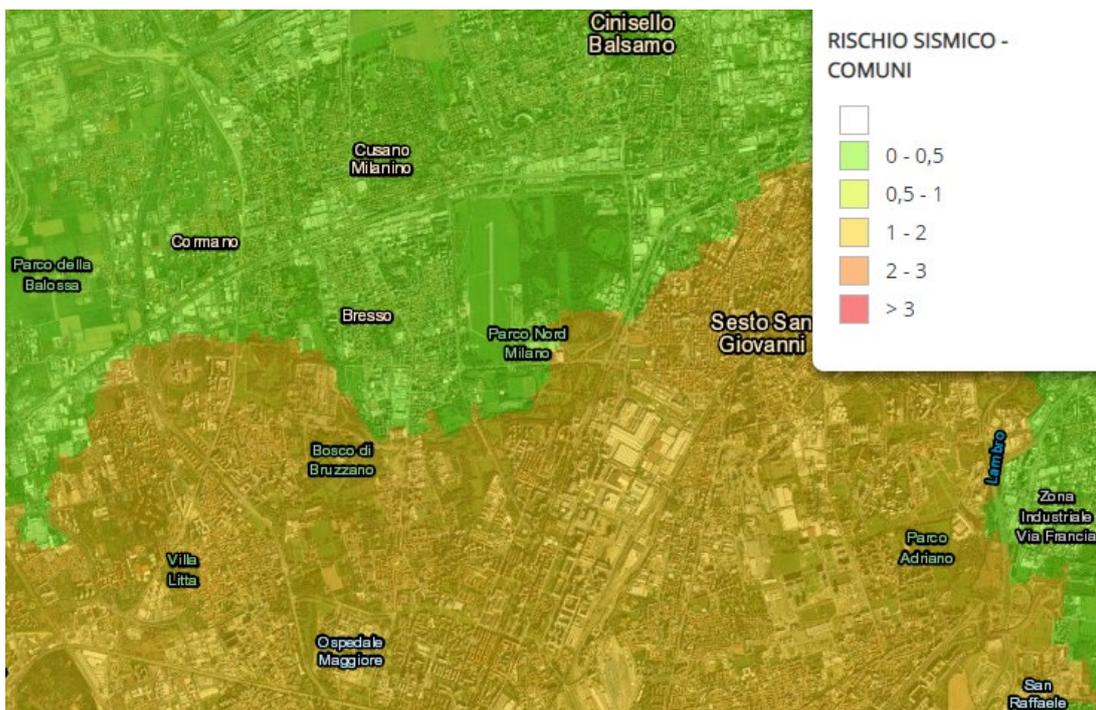
PRIM – Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi - Approvazione con DGR n. 7243 del 8.5.08, con revisione periodica attraverso il PPPR – Piano di Previsione e Prevenzione Regionale (da parte del Gruppo di Lavoro interdirezionale costituito con DCR n. 11706 del 6.12.13).

È uno strumento conoscitivo che analizza i rischi presenti sul territorio regionale, al fine di identificare le aree maggiormente critiche su cui approfondire le valutazioni effettuate. I rischi considerati fanno riferimento a 2 categorie, definite in base alla natura e alla frequenza del rischio stesso, ossia i rischi maggiori (frequenti o probabili, naturali, tecnologici o antropici, quali il rischio idrogeologico, sismico, industriale, meteorologico, di incendi boschivi) e i rischi di incidenti o eventi socialmente rilevanti (quali incidenti stradali, incidenti sul lavoro, sicurezza urbana).

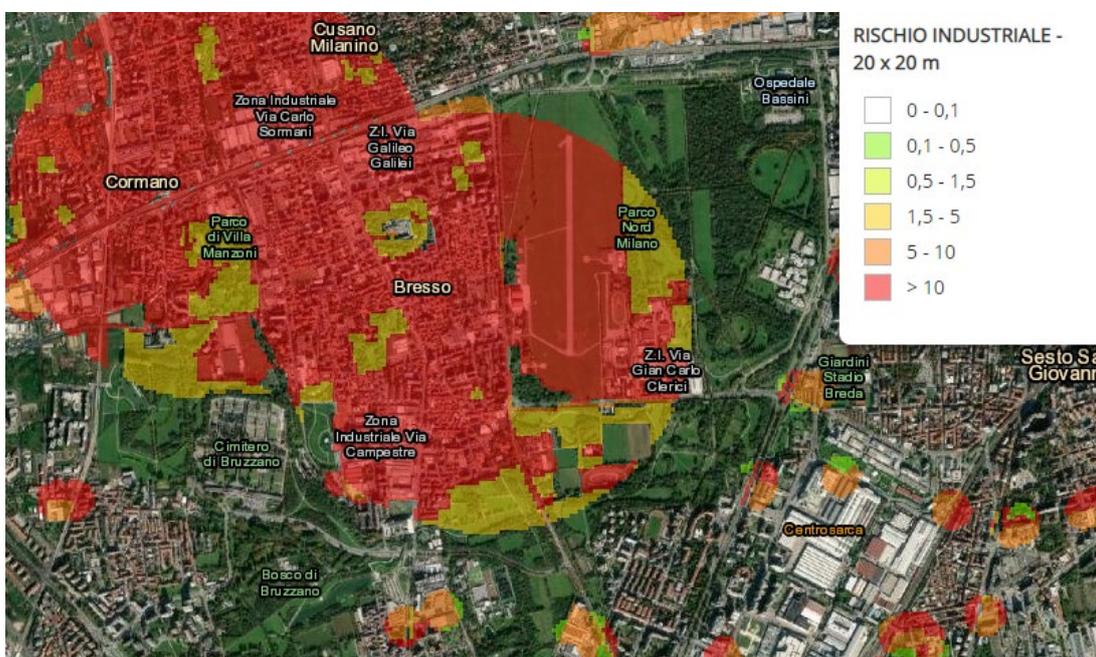
Per ciascuno degli 8 rischi considerati, il PRIM indica le analisi e gli interventi di mitigazione previsti e, valutandoli sia singolarmente che in maniera integrata, articola il territorio regionale in zone (opportunamente mappate), che corrispondono a classi di differente livello di criticità in rapporto alla media regionale.



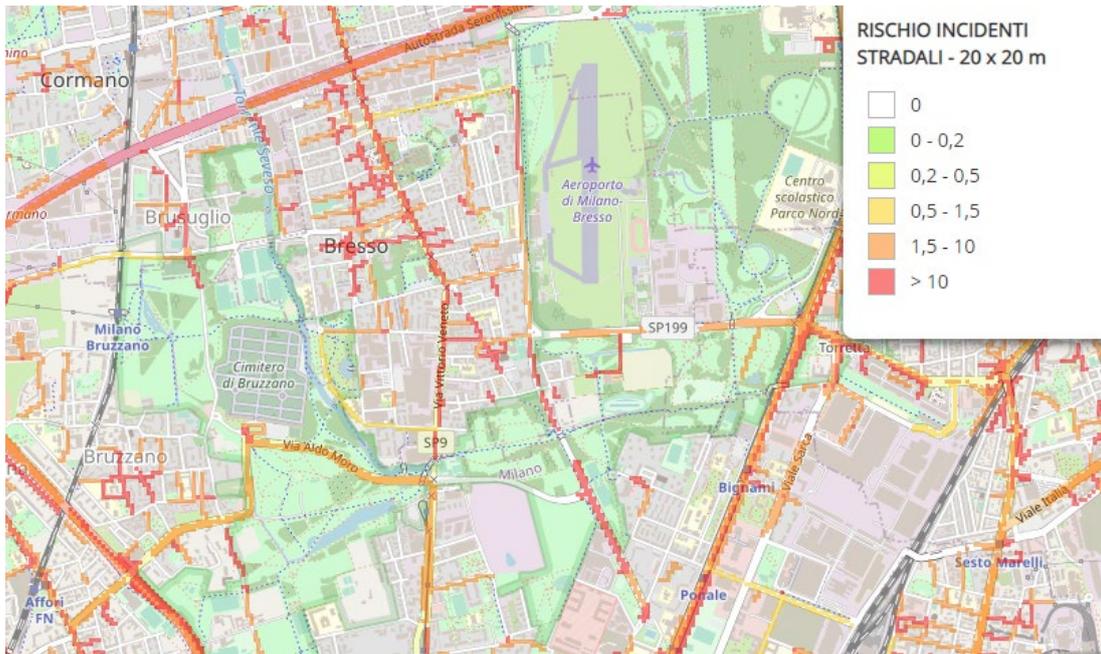
La **mappa di rischio integrato** deriva dalla combinazione, effettuata mediante una somma pesata, delle mappe relative agli 8 rischi individuati dal PRIM: idrogeologico, meteorologico, sismico, incendi boschivi, industriale, incidenti stradali, incidenti sul lavoro e insicurezza urbana. L'indice di rischio così ottenuto definisce il livello di criticità del territorio rispetto alla media regionale che, per definizione, è posta uguale a 1. **A Bresso, nel comparto urbanizzato, l'indice varia da 5 a maggiore di 10, mentre nell'area del Parco Nord Milano l'indice è compreso fra 0,1 a 1,5.**



Il **rischio sismico** è stato calcolato utilizzando i valori (stimati su base comunale dal Dipartimento Nazionale di Protezione Civile) delle **perdite annue attese** riguardanti: abitazioni crollate, abitazioni danneggiate, abitazioni inagibili e popolazione residente. L'indice di rischio nel comune di Bresso risulta nella fascia più bassa da 0 a 0,5.

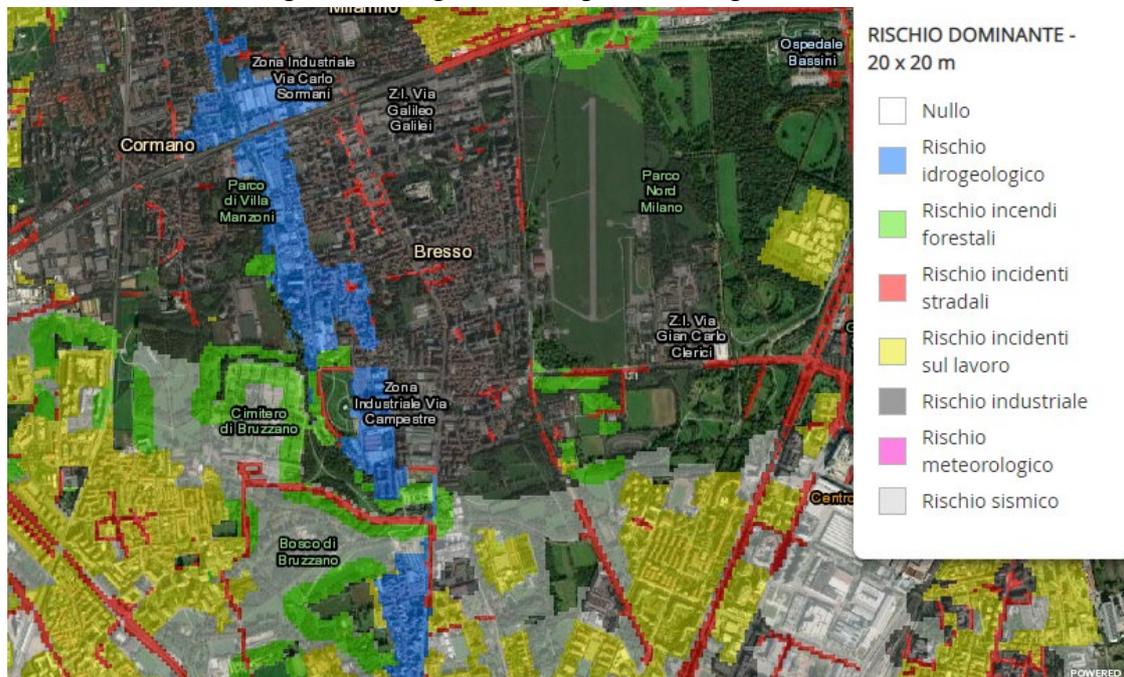


La mappa di **rischio industriale** è stata ottenuta utilizzando il database relativo alle **aziende a Rischio di Incidente Rilevante (ARIR, ex D.Lgs. 238/05)** e la banca dati **AIAP (Archivio Integrato Attività Produttive)**, messa a disposizione da ARPA Lombardia. L'indice di rischio così ottenuto nel comune di Bresso è nella fascia alta maggiore di 10.



Il rischio di incidenti stradali risulta rilevante lungo l'asse autostradale Milano-Brescia, l'asse di via Vittorio Veneto e viale Fulvio Testi, oltre il Parco Nord Milano. Regione Lombardia riporta 65 incidenti stradali e 77 feriti, dati su base ISTAT.

La mappa di **Rischio Dominante** evidenzia, per ogni cella, il rischio dominante nell'ambito di quelli individuati dal Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei rischi.



PROGETTO STRATEGICO DI SOTTOBACINO DEL TORRENTE SEVESO (DGR n. 7563 del 18 dicembre 2017)

I Progetti strategici di sottobacino, definiti dall'art. 55bis della legge regionale 11 marzo 2005 ("Legge per il governo del territorio"), nascono come strumenti finalizzati alla riqualificazione dei territori dei sottobacini; essi vengono definiti "strategici" in quanto mirano a sintetizzare le

conoscenze, le politiche, gli indirizzi e le misure riguardanti tutti gli aspetti che possono concorrere alla riqualificazione dei sottobacini idrografici, e devono inoltre essere l'esito di un processo di partecipazione e confronto che vede coinvolti tutti i soggetti del territorio.

Con il Progetto Strategico di Sottobacino del Torrente Seveso per la prima volta si coniugano all'interno di uno stesso documento azioni inerenti la qualità delle acque con azioni di riqualificazione fluviale e azioni di prevenzione dal rischio idraulico, il tutto costruito in stretta sinergia con il territorio e all'interno delle attività del Contratto di Fiume Seveso.

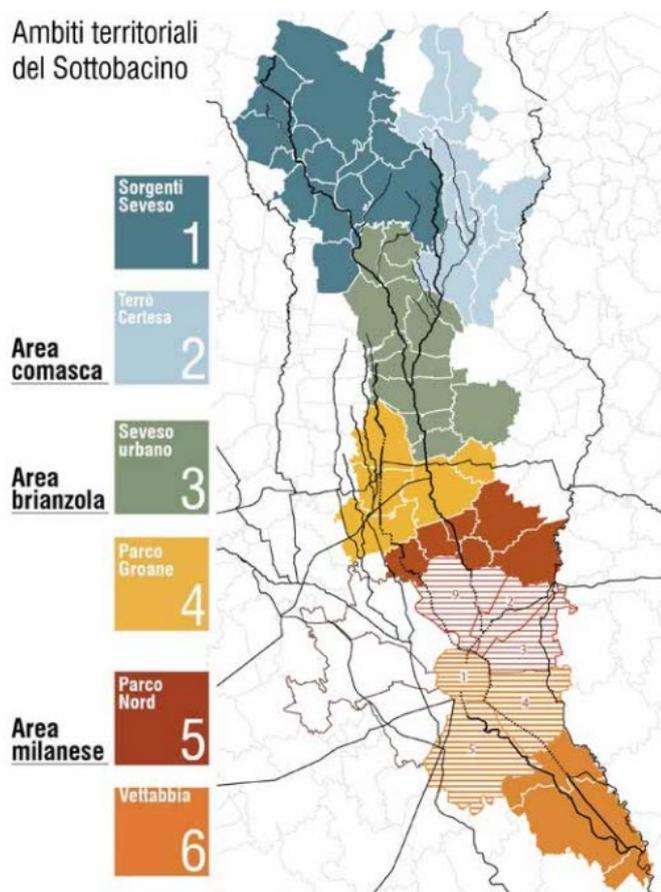
Il percorso del Progetto prevede l'integrazione tra il Programma di Tutela e Uso delle Acque, il Piano di gestione del Rischio Alluvioni, le programmazioni territoriali e/o di settore (es. programmi di sviluppo rurale, piani di gestione delle aree protette, ecc.) e il concreto sostegno alle progettualità locali.

Il Progetto è interpretato come un progetto di territorio, all'interno del quale trovano modalità di integrazione le diverse componenti ambientali, le reti – materiali e immateriali – le caratteristiche fisiche, socioeconomiche e vocazionali del sottobacino del Seveso.

Il Progetto individua 3 macro obiettivi, che derivano dagli indirizzi dettati dalle Direttive europee Acque e Alluvioni, nonché dalla necessità di tutelare e promuovere i servizi ecosistemici forniti dagli ambiti fluviali:

- qualità (Q): raggiungere l'obiettivo di qualità "buona" dei corpi idrici nel rispetto delle tempistiche previste dal PTUA (in applicazione della Direttiva Acque 2000/60/CE)
- rischio (R): ridurre il rischio idraulico agendo, al contempo, sulla diminuzione della pericolosità da alluvioni, sulla riduzione della vulnerabilità del territorio e sulla gestione del rischio, secondo le disposizioni del PGRA (in applicazione della Direttiva Alluvioni 2007/60/CE)
- promozione e tutela dei Servizi Ecosistemici (SE): promuovere e tutelare il valore ecologico, ambientale e identitario del fiume e del sistema territoriale ad esso associato, a partire dal miglioramento della consapevolezza delle potenzialità ecosistemiche derivanti.

I 3 macro obiettivi costituiscono il riferimento delle misure del Progetto, le quali concorrono al loro raggiungimento in maniera il più possibile integrata.



Ambiti territoriali del Sottobacino del Seveso

COD. PSB TITOLO MISURA	MISURA PTUA PGRA DI RIFERIMENTO	MISURA GENERALE DI RIFERIMENTO	COMUNE/I INTERESSATI	TIPOLOGIA DI AZIONE	MACRO OBIETTIVI	TEMA	CRITERI	FONTE	AMBITO TERRITORIALE
Psb_loc_15 Progettazione di interventi di disconnessione area parcheggio, fitodepurazione, fasce ecotonali, rinaturalizzazione sponde nei comuni del Parco Nord	KTM06-P4-a020 KTM06-P4-b027 KTM21-P1-a098 ITN008-DI-249	Psb_gen_8 Psb_gen_14 Psb_gen_49	Bresso - Cormano	Progetto	Q	D RF Q C	Multifunzionalità Sovralocale	Gruppi di Lavoro	5
Psb_loc_45 Realizzazione della vasca di laminazione del torrente Seveso nel Parco Nord Milano, a valle della presa del CSNO	KTM06-P4-b027 KTM23-P4-b100 ITN008-DI-090	Psb_gen_49 Psb_gen_52	Milano (confine con Bresso)	Opera	R	R	Cogenza Multifunzionalità	PGRA	5

Stralcio Misure localizzate in Bresso

2.2 I principali riferimenti metropolitani

PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO (DCP n.93 del 17.12.2013)

Il vigente PTCP della Città metropolitana di Milano è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93 del 17/12/2013. Determina gli indirizzi generali di assetto del territorio, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici, oltre a perseguire finalità di valorizzazione paesistica, tutela dell'ambiente, supporto allo sviluppo economico e all'identità culturale e sociale, miglioramento qualitativo del sistema insediativo infrastrutturale, in una logica di sviluppo sostenibile. La strategia di fondo è il rafforzamento del policentrismo costitutivo e storicamente determinatosi nella costruzione del territorio milanese, oggi appannato dallo sviluppo più recente concentrato in forma radiale sul polo regionale di Milano, puntando prevalentemente sul potenziamento della "densità qualificata" dei poli del sistema urbano policentrico, sulla qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali (alleggerendo il sistema urbano centrale), sulla qualificazione dell'ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico (salvaguardando gli spazi aperti) e sul potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale (con la costruzione di un articolato sistema a rete degli spazi verdi).

L'obiettivo generale del PTCP vigente, concerne la sostenibilità delle trasformazioni e dello sviluppo insediativo, e declinato in 6 macro-obiettivi specifici:

- 1 - Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni;
- 2 - Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo;
- 3 - Potenziamento della rete ecologica;
- 4 - Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo;
- 5 - Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare;
- 6 - Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa.

Le previsioni in esso contenute sono articolate con riferimento a 4 sistemi territoriali (paesistico-ambientale e di difesa del suolo, degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, infrastrutturale della mobilità ed insediativo), rispetto ai quali vengono articolate le disposizioni normative, che, a loro volta, si differenziano in "obiettivi", "indirizzi" e "previsioni prescrittive e prevalenti" o "prescrizioni" (che richiedono agli strumenti di scala comunale l'emanazione di regole con efficacia conformativa, demandando ad essi la verifica dei presupposti e l'individuazione a scala di maggior dettaglio delle aree concretamente interessate).

Per quanto riguarda il sistema paesistico-ambientale, il PTCP vigente suddivide il territorio provinciale in 8 unità tipologiche di paesaggio, mettendone in luce limiti e potenzialità e fornendo indirizzi normativi.

Il Comune di Bresso si colloca all'interno della "alta pianura irrigua" ed in minima parte rientra nella Valle fluviale del torrente Seveso.

Alta pianura irrigua

Questa “Unità tipologica di paesaggio” è posta immediatamente a sud del Canale Villoresi che artificialmente la divide dall’alta pianura asciutta. Il canale Villoresi, con l’apporto dei propri volumi d’acqua, ha conferito al territorio connotati paesaggistici tipici della pianura irrigua. Il paesaggio che contraddistingue alcune aree ancora non densamente urbanizzate conserva i tipici caratteri del paesaggio agrario e dei suoi elementi costitutivi: sono diffuse piccole aree boschive, siepi e alberature di confine, filari di ripa e si riscontra la presenza di cascine storiche e di un reticolo viario storico. In alcune aree a ridosso di Milano, spesso su piccoli appezzamenti di terreno interclusi tra l’urbanizzato, è praticata un’orticoltura a carattere intensivo.

Le valli fluviali e le valli dei corsi d’acqua minori

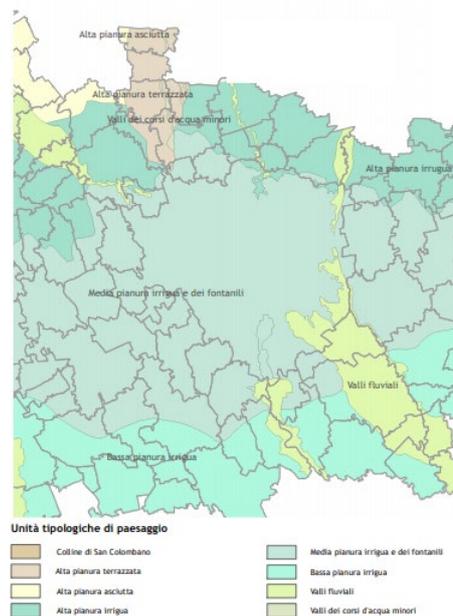
Le valli fluviali sono rappresentate dalle valli del Ticino, dell’Olona, del Seveso, del Lambro, della Vettabbia e dell’Adda. Nel caso del torrente Seveso il corso d’acqua è stato fortemente compromesso dall’urbanizzazione e dalle opere di regimazione dell’ingegneria idraulica che hanno fatto scomparire totalmente la dinamica naturale del fiume.

Vengono, poi, individuati ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica di prevalente valore naturale, storico-culturale, simbolico-sociale, fruitivo e visivo-percettivo e quelli con situazioni di degrado e compromissione paesaggistica o a rischio di degrado, promuovendo azioni per il recupero e la valorizzazione delle emergenze, la riqualificazione ed il contenimento dei processi di degrado ed una progettazione di opere infrastrutturali e urbanistiche che tutelino i valori ambientali e paesistici.

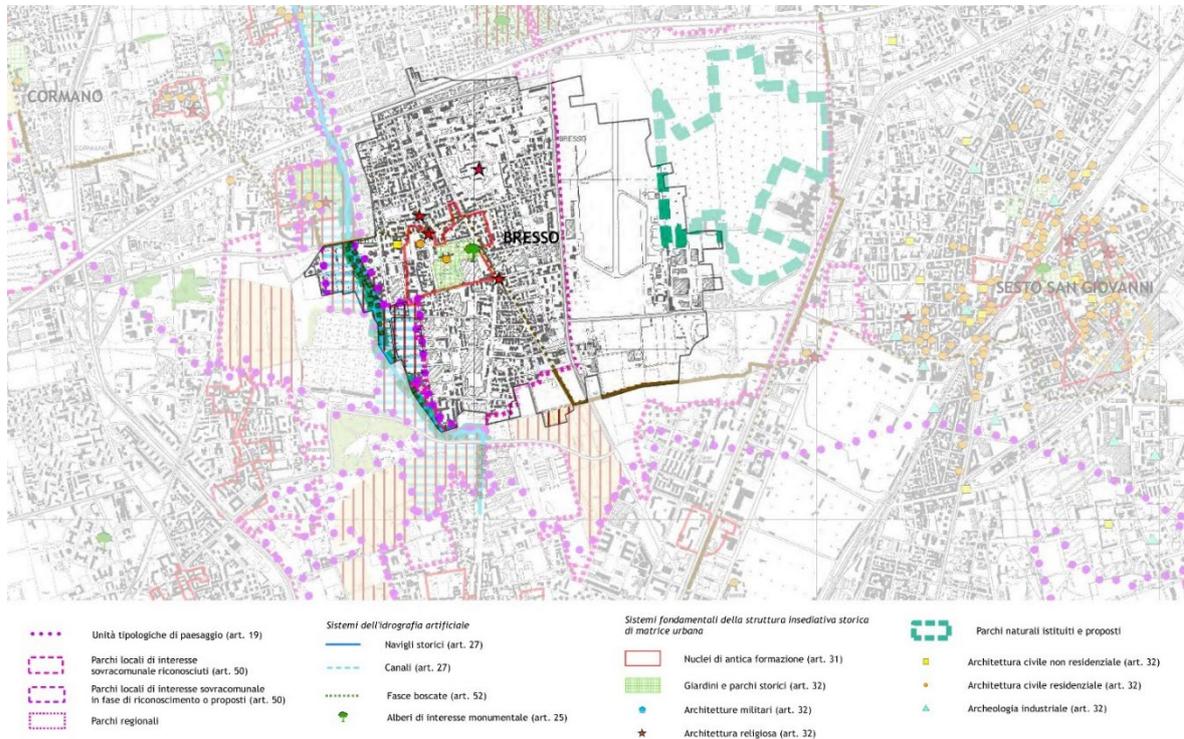
Le immagini alla pagina seguente mostrano quegli elementi che più direttamente ricadono nel territorio di Bresso, interessato, da un lato, da ambiti di particolare valore naturale-ambientale e storico-culturale (essenzialmente lungo il corso del torrente Seveso ed in corrispondenza del nucleo urbano centrale di antica formazione) e, dall’altro, da ambiti di degrado e compromissione paesistica legati ai processi di pianificazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani, che nel Nord Milano si concretizzano principalmente nelle aree di frangia destrutturate, nelle conurbazioni formate dalla saldatura di centri urbani, nei territori contermini alle reti infrastrutturali della mobilità e dell’energia, nei grandi centri commerciali, nei siti contaminati, nei complessi industriali a rischio di incidente rilevante.

Lungo il Seveso è inoltre istituita una fascia di rilevanza paesistico-fluviale; per queste aree il PTCP intende:

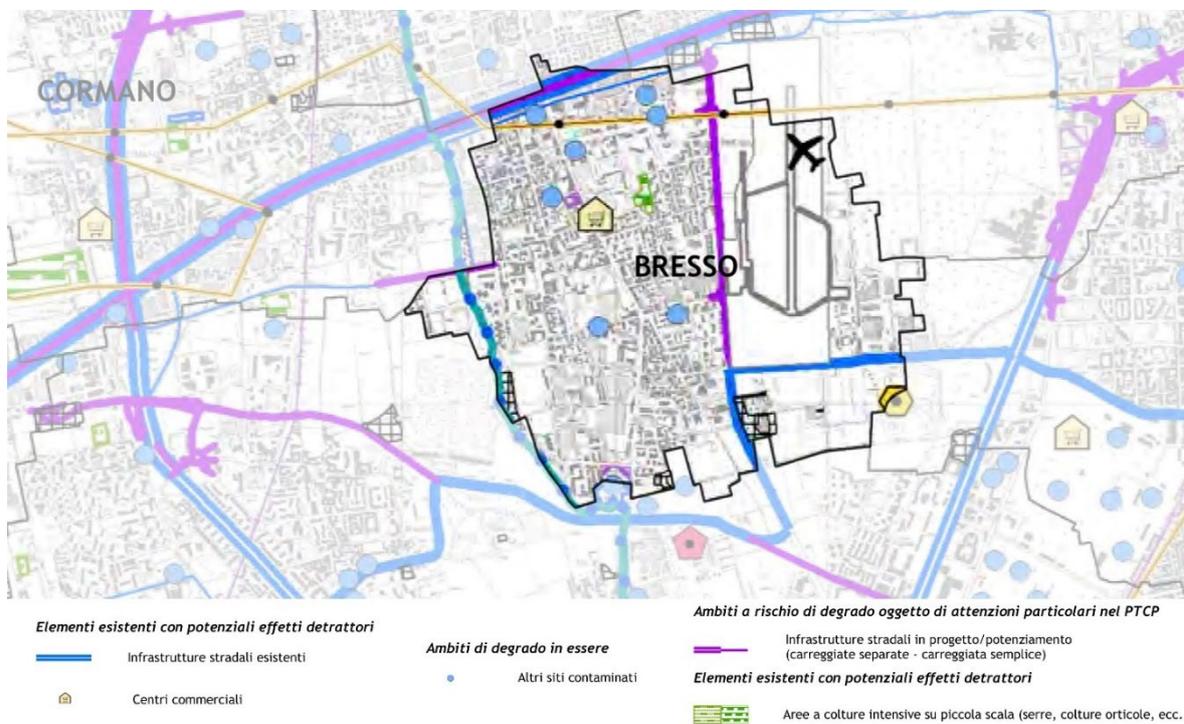
- tutelare le fasce di rilevanza paesistico-fluviale e valorizzare la qualità del patrimonio idrico superficiale e del suo contesto naturalistico, anche mediante interventi di riqualificazione dei bacini;
- sviluppare gli ecosistemi ai fini del potenziamento del corridoio ecologico naturale principale, partendo, ove possibile, dall’ampliamento dello spazio fluviale e dalla diversificazione morfologica di alvei e golene;
- salvaguardare e valorizzare le connotazioni storico-insediative dei contesti fluviali;



- sviluppare le attività ricreative e culturali purché non in contrasto con le esigenze di tutela naturalistica e di funzionalità ecologica di tali ambiti;
- innescare processi adattativi del bacino idrografico e dei paesaggi nei confronti dei cambiamenti climatici.



Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica Tav.2 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM

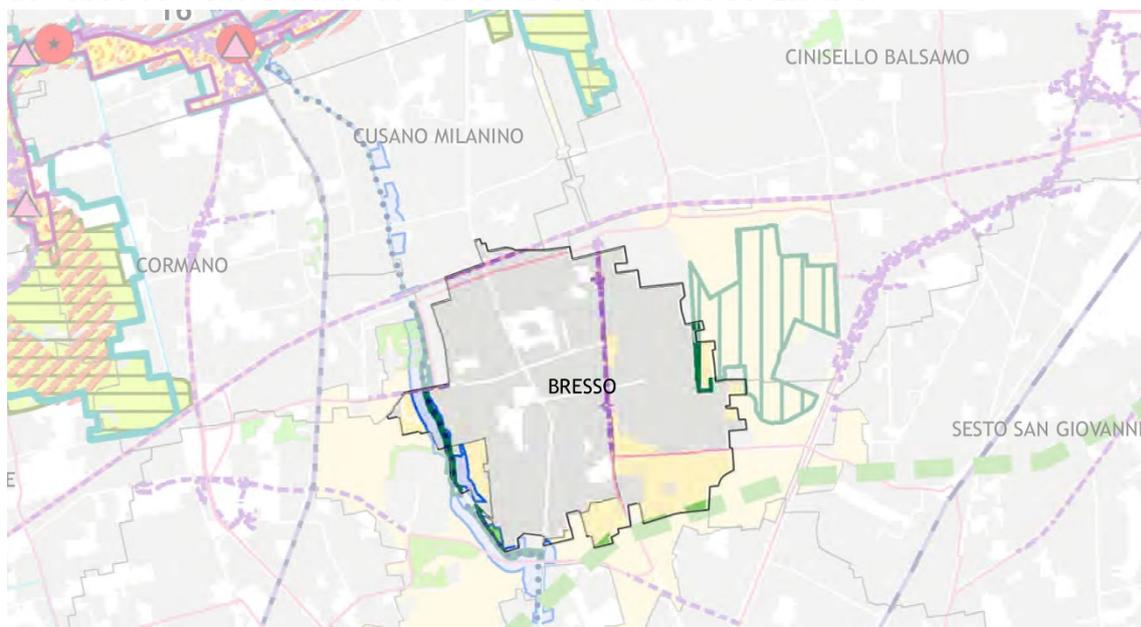


Ambiti, sistemi ed elementi di degrado o compromissione paesaggistica Tav.3 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM

Il PTCP persegue l'obiettivo di ripristino delle funzioni ecosistemiche compromesse dalla profonda artificializzazione del territorio milanese, dovuta a elevati livelli di urbanizzazione e infrastrutturazione, e dal conseguente elevato livello di frammentazione e impoverimento ecologico mediante la progettazione di un sistema interconnesso di aree naturali in grado di mantenere livelli soddisfacenti di biodiversità, consentendo di potenziare scambi ecologici tra le varie aree naturali o parenterali ed impedendo che si trasformino in "isole" prive di ricambi genetici. Tale sistema costituisce la cosiddetta REP – Rete Ecologica Provinciale composta da ambiti territoriali sufficientemente vasti e compatti che presentano ricchezza di elementi naturali (gangli, primari e secondari), connessi tra loro mediante fasce territoriali dotate un buon equipaggiamento vegetazionale (corridoi ecologici, primari e secondari, classificati diversamente in funzione della loro estensione e del valore naturalistico delle aree per cui rappresentano elementi di collegamento ecologico).

Gli unici elementi di rilievo della REP, ricadenti all'interno del territorio comunale di Bresso sono rappresentati dal corridoio fluviale del torrente Seveso e dal Parco Nord.

Viene, inoltre, individuata una linea di connessione, che attraverso le aree verdi urbane, dovrebbe connettere le aree del Parco Nord con la valle del Lambro.



Elementi della Rete Ecologica

- | | | | |
|-------|--|--|---|
| ● ● ● | Matrice naturale primaria | | Strade della rete primaria e principale esistenti |
| | Asse ecologico Lambro/Seveso/Olona | | Parchi naturali istituiti e proposti |
| | Principali linee di connessione con il verde | | Strade della rete secondaria esistenti |
| | | | Strade in progetto/previste |

Rete ecologica Tav.4 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM

In tema di DIFESA DEL SUOLO, il PTCP vigente definisce l'assetto idrogeologico del territorio, ponendosi l'obiettivo di prevenire i fenomeni di dissesto attraverso una pianificazione urbanistica orientata al ripristino degli equilibri idrogeologici e ambientali, al recupero degli ambiti fluviali, al risanamento delle acque superficiali e sotterranee, alla programmazione degli usi del suolo ai fini della difesa, della stabilizzazione e consolidamento dei terreni.

A tal fine recepisce e integra a scala di dettaglio il PAI – Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico e disciplina la tutela dei corsi d'acqua e la difesa dal rischio di inondazione,

oltre a individuare le aree di particolare fragilità e gli elementi di potenziale rischio per la diffusione di sostanze inquinanti e la contaminazione di suolo e sottosuolo.

Nel territorio di Bresso si può distinguere, in particolare, l'ambito di ricarica prevalente della falda, sovrapposto all'ambito d'influenza del Canale Villoresi, che interessa tutto il territorio comunale.

Sono, inoltre, localizzati i quattro pozzi pubblici.

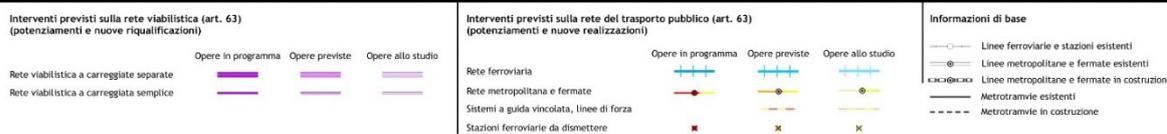
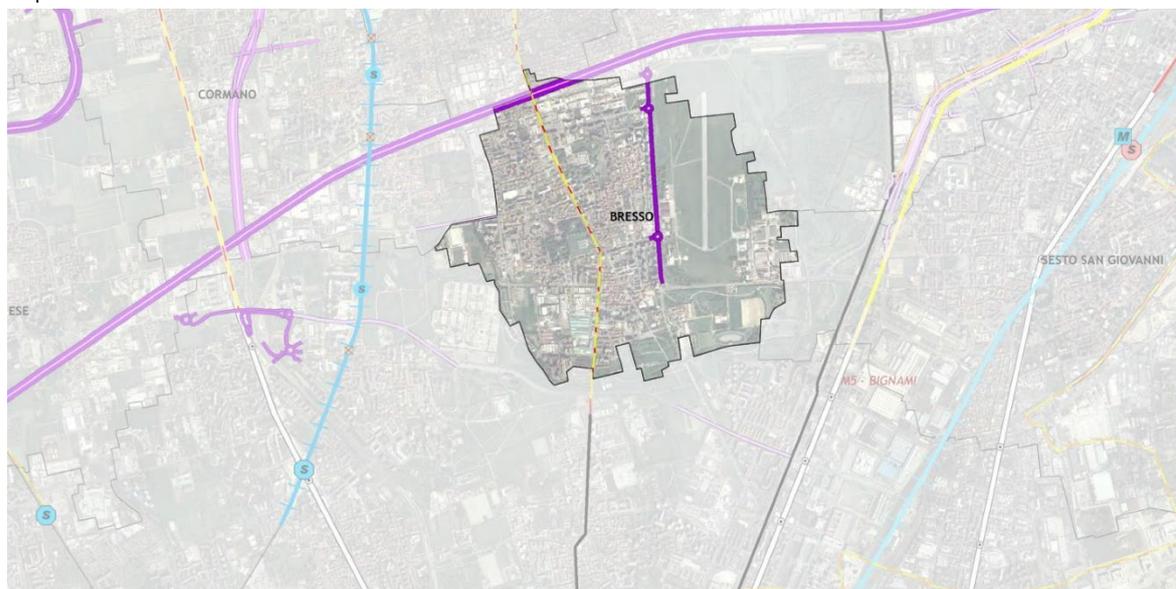


Difesa del suolo Tav.7 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM



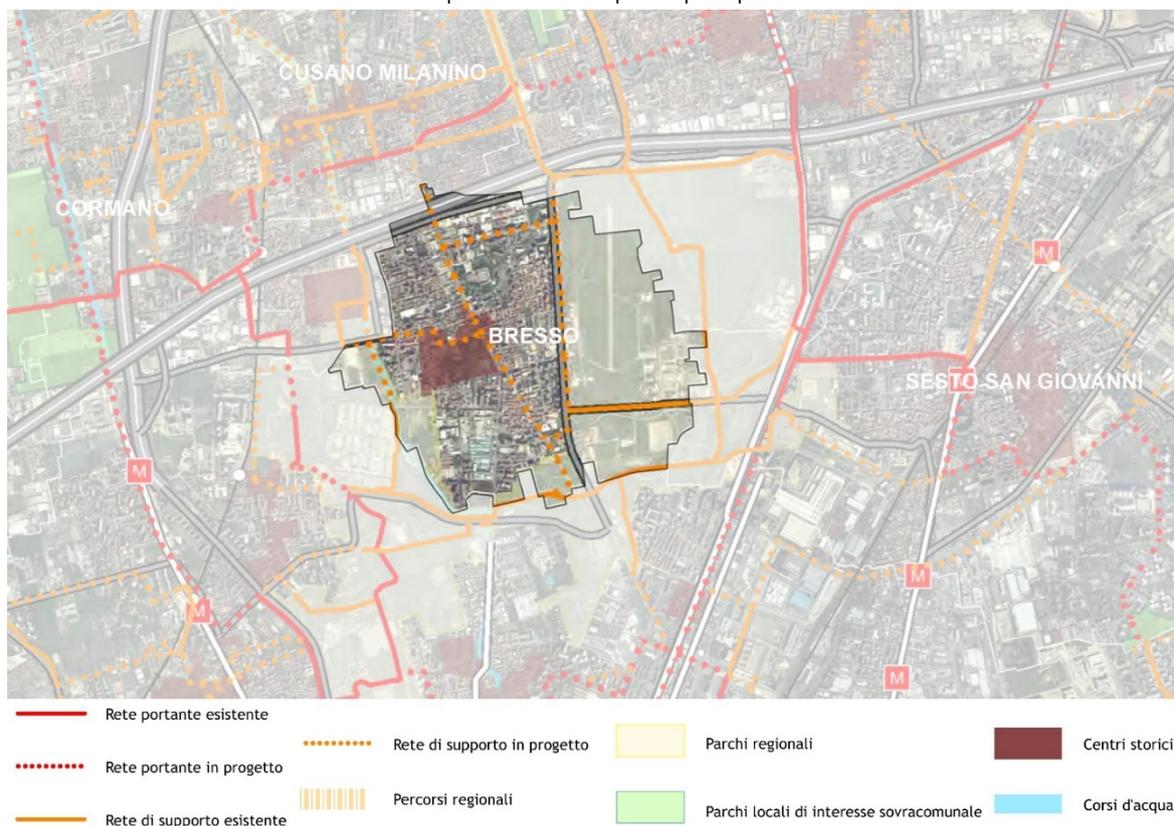
Le previsioni del PTCP riferite al SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA sono volte al suo miglioramento qualitativo, in una logica di sviluppo sostenibile, finalizzato ad alleggerire il sistema urbano centrale e a concorrere al raggiungimento della strategia generale di rafforzamento del policentrismo. In particolare, viene ricostruito il quadro degli interventi (desunti dagli strumenti di settore), distinti secondo il livello di definizione progettuale: “in programma” (con valore prescrittivo e prevalente ai sensi dell’art.18 della LR 12/05), “previste” (di indirizzo e di salvaguardia ai sensi dell’art. 102bis della LR 12/05) e “allo studio” (con valore di indirizzo). Viene effettuata, inoltre, una ricognizione delle caratteristiche/ potenzialità delle stazioni/fermate del trasporto su ferro (per definire una gerarchia del sistema degli interscambi).

All’interno del territorio di Bresso il PTCP individua interventi di potenziamento infrastrutturale al confine con il Parco Nord Milano; inoltre, sono previsti anche interventi di potenziamento e riqualificazione della linea tramviaria esistente.



Sistema infrastrutturale Tav.3 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM

Il quadro della rete ciclabile, quale aggiornamento dello stato del Progetto “MiBici” – Piano strategico della mobilità ciclistica dell’allora Provincia di Milano (approvato con DCP n. 65 del 15.12.2008), identifica una rete ciclabile portante di interesse provinciale (sulla quale concentrare prioritariamente l’azione), formata da itinerari continui con andamento radiale rispetto a Milano, da percorsi di raccordo circolare e da percorsi cicloturistici nel verde (Ticino, Adda, Villoresi). Tale rete è costituita, non solo da itinerari “della Città metropolitana” (e dalle ciclovie turistiche nazionali e internazionali), ma anche da tratti delle reti ciclabili urbane comunali, esistenti, in programma o da programmare. La rete di supporto garantisce la connessione essenziale fra la rete portante ed i principali poli attrattori del territorio.



Rete ciclabile provinciale Tav.8 del PTCP di Città Metropolitana di Milano_ fonte CMM

PSTTM – Piano Strategico triennale del territorio metropolitano (aggiornamento 2019-2021) (DCM n. 43 del 23.10.2019)

È l’atto fondamentale di indirizzo dell’azione della Città metropolitana (così come stabilito dal proprio Statuto), che configura gli scenari e determina gli obiettivi generali di sviluppo della comunità, formula una visione di lungo periodo, funzionale a definire una strategia in grado di orientare lo sviluppo del territorio nelle sue diverse componenti, oltre a costituire la cornice di riferimento per il coordinamento dell’azione complessiva di governo delle amministrazioni locali del territorio. Il primo PSTTM (2016-2018) individuava 6 strategie/piattaforme progettuali a carattere trasversale (agile e performante, creativa e innovativa, attrattiva e aperta al mondo, intelligente e sostenibile, veloce e integrata, coesa e cooperante), che superano i tradizionali modelli settoriali di organizzazione delle policy e che rappresentano una “base aperta”, sulla quale si possono integrare progettualità attraverso il contributo di una pluralità di soggetti, costituendo l’indirizzo per l’azione concreta della Città metropolitana stessa nel breve periodo. Vengono inoltre delineate, in chiave di “metropoli possibile”, anche altre 6 prospettive di lavoro

per l'azione futura di Città metropolitana, che non esauriscono il campo delle politiche che potranno essere sviluppate, ma vogliono individuare priorità d'azione: Metropoli al futuro – tecnologie e saperi, dimensione internazionale e sostenibilità per lo sviluppo, Nord Ovest come campo territoriale della conoscenza – verso la pianificazione territoriale metropolitana, Integrazione tariffaria e hub metropolitani – politiche per un nuovo diritto alla mobilità, Parchi metropolitani e governance degli spazi aperti in una prospettiva di regione urbana, Dopo COP21 – nuovi obiettivi per le politiche di sostenibilità ambientale, Integrazione dei grandi servizi di rete di ambito metropolitano. Il PSTTM sostiene, infine, la progettualità dei territori organizzati nelle 7 Zone omogenee (istituite come occasione per riorganizzare e razionalizzare le forme di cooperazione intercomunale esistenti ed esercitare in forma decentrata funzioni di competenza metropolitana), riproponendo, per ognuna di esse, progetti e azioni funzionali alla valorizzazione delle vocazioni peculiari, che i Comuni, lavorando insieme, potranno da subito mettere in campo. In fase di aggiornamento del PSTTM, si è ritenuta necessaria una rielaborazione degli indirizzi di piano, in modo da renderli più aderenti da una parte, alle diverse politiche e alle responsabilità definite dalla nuova organizzazione interna di Città metropolitana e, dall'altra, alle concrete prassi di Città metropolitana stessa, nonché dei Comuni e della costellazione delle partecipate.

Il Comune di Bresso afferisce alla Zona Omogenea Nord Milano, per la quale il PSTTM definisce, quali progetti e azioni prioritarie:

- Sviluppo economico, formazione e lavoro. L'agenda del Nord Milano per lo sviluppo economico prevede il coordinamento metropolitano per mettere in relazione interventi di scala minore dei Comuni con grandi progetti dell'area milanese (es. Post Expo/Mind), migliorando e stabilendo una collaborazione tra le amministrazioni e con gli attori privati interessati a perseguire le strategie di sviluppo secondo le indicazioni contenute nell'Agenda Strategica Nord Milano; Innovare l'offerta di lavoro puntando alla formazione sui temi della salute e della ricerca scientifica, intercettando così la futura espansione del comparto life sciences; Perseguire la vocazione di "Città dei nuovi lavori, dei servizi e dell'abitare" con processi di marketing territoriale; Costruire politiche e progetti dedicati alla formazione anche in relazione delle università sul territorio es. la Bicocca.
- Pianificazione territoriale, welfare metropolitano e rigenerazione urbana. Le aree ex industriali e alcune recenti dismissioni commerciali costituiscono una risorsa per il territorio e la rigenerazione urbana può costituire una modalità capace di mettere insieme l'azione di più comuni. Il tema dei grandi progetti e delle politiche territoriali di sviluppo è strettamente legato a quello della rigenerazione di aree dismesse. Gli obiettivi tendono a proseguire l'esperienza del Bando Periferie, promuovendo su aree dismesse azioni per l'insediamento di servizi pubblici in risposta al mutamento socio-economico; Incentivare l'azione di recupero degli edifici "dal basso", coinvolgendo i cittadini in usi temporanei; Agire sulla previsione di servizi e infrastrutture e utilizzare le risorse provenienti dalle compensazioni urbanistiche per grandi progetti di sviluppo territoriale; Valorizzazione del patrimonio pubblico e raccordare le previsioni di sviluppo e trasformazione con i progetti infrastrutturali e di mobilità.
- Sostenibilità ambientale e parchi. La costruzione del Parco Metropolitano, e in senso più ampio di una Rete Verde Nord Milano si configura come elemento qualificante per i territori della Zona omogenea. Gli elementi cardine su cui articolare il progetto sono il Parco Nord e i PLIS con particolare riferimento all'ampliamento del Grugnotorto. Gli obiettivi prefissati tendono verso il completamento della Rete Verde del Nord Milano, ampliandone le aree

incluse nei PLIS e migliorando la fruibilità delle stesse e mettere in rete le aree verdi di fruizione con le grandi trasformazioni urbanistiche e territoriali in corso e in progetto e con il patrimonio storico-architettonico rappresentato dalle ville e dai centri storici, attivando meccanismi di riqualificazione ambientale e proponendo un'offerta coerente di nuovi servizi.

- Infrastrutture e sistemi di mobilità. Le infrastrutture e i servizi di mobilità costituiscono un tema chiave per il Nord Milano, sia per colmare lacune di collegamento di alcuni comuni con il capoluogo sia per risolvere problemi di connessione trasversale. Gli obiettivi prefissati vogliono colmare le lacune di collegamento radiale, con il capoluogo, e trasversale tra i comuni della Zona anche nella prospettiva di mettere in raccordo le due più grandi aree di sviluppo metropolitane (MIND e Città della Salute); Completare il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo allo sbinamento della M5 in direzione Bresso, Cusano Milanino e Cinisello Balsamo; Lavorare in maniera coordinata alla localizzazione e riorganizzazione dei servizi e degli snodi di interscambio, con particolare attenzione al nodo di Bettola ed infine Coordinare i futuri sviluppi di metropolitane e tranvie con il sistema dei trasporti pubblici esistente.

PTM - PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO – *Adottato con deliberazione n.14/2020 del Consiglio Metropolitano*

La Città metropolitana ha recentemente adottato il Piano Territoriale Metropolitano. La proposta di PTM è stata elaborata dalla Città metropolitana in attuazione delle Linee guida dettate dal Consiglio metropolitano e degli ambiti prioritari di intervento definiti nell'Intesa tra Regione Lombardia e Città metropolitana di Milano. La costruzione del PTM è stata sviluppata attraverso un processo partecipativo che ha coinvolto i comuni, singolarmente e aggregati per Zone omogenee, le associazioni di categoria e i soggetti aventi titolo nelle diverse fasi di formazione delle scelte di piano.

Le novità introdotte dalle normative europee, nazionali e regionali hanno portato nel PTM a una diversa impostazione e articolazione delle tematiche del PTCP vigente e soprattutto alla definizione di contenuti nuovi e approcci innovativi nelle modalità di attuazione e gestione del piano.

Rientrano tra i temi caratterizzanti del PTM:

- la tutela delle risorse non rinnovabili e gli aspetti inerenti le emergenze ambientali e i cambiamenti climatici connessi con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per la sostenibilità;
- l'articolazione delle soglie di riduzione del consumo di suolo in attuazione della normativa regionale;
- la rigenerazione urbana e territoriale;
- la definizione di nuove regole per gli insediamenti di rilevanza sovracomunale;
- il progetto della rete verde metropolitana che integra gli aspetti fruitivi e paesaggistici della rete ecologica metropolitana alla strategia di adattamento ai cambiamenti climatici;
- il potenziamento dei servizi di mobilità pubblica e la riqualificazione dei centri si interscambio modale quali veri luoghi urbani.

Gli Obiettivi del PTM sono:

- **obiettivo 1 – Coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e ai tempi degli accordi internazionali sull'ambiente.** Contribuire per la parte di competenza della Città metropolitana al raggiungimento degli obiettivi delle agende europee, nazionali e regionali sulla sostenibilità ambientale e sui cambiamenti climatici. Individuare e affrontare le

situazioni di emergenza ambientale, non risolvibili dai singoli comuni in merito agli effetti delle isole di calore, agli interventi per l'invarianza idraulica e ai progetti per la rete verde e la rete ecologica. Verificare i nuovi interventi insediativi rispetto alla capacità di carico dei diversi sistemi ambientali, perseguendo l'invarianza idraulica e idrologica, la riduzione delle emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, e dei consumi idrico potabile, energetico e di suolo. Valorizzare i servizi ecosistemici potenzialmente presenti nella risorsa suolo

- **obiettivo 2 – Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.** Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'attività agricola e delle sue potenzialità. Favorire l'adozione di forme insediative compatte ed evitare la saldatura tra abitati contigui e lo sviluppo di conurbazioni lungo gli assi stradali. Riqualificare la frangia urbana al fine di un più equilibrato e organico rapporto tra spazi aperti e urbanizzati. Mappare le situazioni di degrado e prevedere le azioni di recupero necessarie.
- **obiettivo 3 – Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo.** Considerare la rete suburbana su ferro prioritaria nella mobilità metropolitana, potenziandone i servizi e connettendola con il trasporto pubblico su gomma, con i parcheggi di interscambio e con l'accessibilità locale ciclabile e pedonale. Assicurare che tutto il territorio metropolitano benefici di eque opportunità di accesso alla rete su ferro e organizzare a tale fine le funzioni nell'intorno delle fermate della rete di trasporto. Dimensionare i nuovi insediamenti tenendo conto della capacità di carico della rete di mobilità.
- **obiettivo 4 – Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato.** Definire un quadro aggiornato delle aree dismesse e individuare gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di rilevanza strategica metropolitana e sovracomunale. Assegnare priorità agli interventi insediativi nelle aree dismesse e già urbanizzate. Supportare i comuni nel reperimento delle risorse necessarie per le azioni di rigenerazione di scala urbana.
- **obiettivo 5 – Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano.** Sviluppare criteri per valutare e individuare le aree idonee alla localizzazione di funzioni insediative e servizi di rilevanza sovracomunale e metropolitana. Distribuire i servizi di area vasta tra i poli urbani attrattori per favorire il decongestionamento della città centrale. Coordinare l'offerta di servizi sovracomunali con le province confinanti, i relativi capoluoghi e le aree urbane principali appartenenti al più ampio sistema metropolitano regionale.
- **obiettivo 6 – Potenziare la rete ecologica.** Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità, di inversione dei processi di progressivo impoverimento biologico in atto, e di salvaguardia dei varchi ineditati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici. Valorizzare anche economicamente i servizi ecosistemici connessi con la rete ecologica metropolitana.
- **obiettivo 7 – Sviluppare la rete verde metropolitana.** Avviare la progettazione di una rete verde funzionale a ricomporre i paesaggi rurali, naturali e boscati, che svolga funzioni di salvaguardia e potenziamento dell'idrografia superficiale, della biodiversità e degli elementi naturali, di potenziamento della forestazione urbana, di contenimento dei processi conurbativi e di riqualificazione dei margini urbani, di laminazione degli eventi atmosferici e mitigazione degli effetti dovuti alle isole di calore, di contenimento della CO₂ e di recupero paesaggistico di ambiti compressi e degradati. Preservare e rafforzare le connessioni tra

la rete verde in ambito rurale e naturale e il verde urbano rafforzandone la fruizione con percorsi ciclabili e pedonali.

- **obiettivo 8 – Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque.** Orientare i comuni nella scelta di soluzioni territoriali e progettuali idonee secondo il contesto geomorfologico locale, per raggiungere gli obiettivi di invarianza idraulica previsti dalle norme regionali in materia. Sviluppare disposizioni per la pianificazione comunale volte a tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica potabile, salvaguardando le zone di ricarica degli acquiferi, e a recuperare il reticolo irriguo, anche i tratti dismessi, per fini paesaggistici, ecologici e come volume di invaso per la laminazione delle piene. Sviluppare alla scala di maggiore dettaglio le indicazioni del piano di bacino e della direttiva alluvioni.
- **obiettivo 9 – Tutelare e diversificare la produzione agricola.** Creare le condizioni per mantenere la funzionalità delle aziende agricole insediate sul territorio, anche come argine all'ulteriore espansione urbana e presidio per l'equilibrio tra aspetti ambientali e insediativi. In linea con le politiche agricole europee favorire la multifunzionalità agricola e l'ampliamento dei servizi ecosistemici che possono essere forniti dalle aziende agricole, per il paesaggio, per la resilienza ai cambiamenti climatici, per l'incremento della biodiversità, per la tutela della qualità delle acque, per la manutenzione di percorsi ciclabili e per la fruizione pubblica del territorio agricolo.
- **obiettivo 10 – Potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del piano.** Fornire supporto tecnico ai comuni nell'esercizio della funzione urbanistica, e in via prioritaria ai comuni che decidono a tale fine di operare in forma associata. Definire modalità semplificate di variazione e aggiornamento degli elaborati del piano quando le modifiche non incidono su principi e obiettivi generali. Garantire ampia partecipazione dei portatori di interesse alle decisioni sul territorio sia in fase di elaborazione che di attuazione del PTM.

Alcuni temi del PTCP, mantenuti invariati dal PTM nell'impostazione di massima, sono comunque soggetti a parziali aggiornamenti per tenere conto delle novità normative intercorse fino ad oggi:

- Gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico mantengono la stessa impostazione generale anche se alcune modifiche sono state introdotte per facilitarne l'attuazione e gestione. In particolare, il limite massimo del 2% di variazione è stato sostituito dalla possibilità di compensare le superfici aggiunte e quelle tolte agli ambiti agricoli del PTM nel rispetto di specifici criteri che garantiscano che tale compensazione avvenga almeno a parità di qualità delle superfici agricole interessate.
- Il paesaggio e la rete ecologica sono stati aggiornati per renderli coerenti con l'impostazione generale scelta per la normativa del PTM, ma non sono stati nella sostanza modificati nei contenuti, fatta eccezione per le parti relative alla rete verde e al degrado, che è stato modificato per dare maggiore evidenza degli stretti collegamenti con gli altri capitoli della normativa.
- I contenuti relativi alla difesa del suolo sono rimasti sostanzialmente invariati, anche se sono state potenziate le modalità di tutela delle zone di ricarica della falda sotterranea, e le disposizioni del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) sono state integrate con le disposizioni del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) approvato con DPCM del 27 ottobre 2016, e redatto sulla base delle indicazioni del DLgs 49/2010 che attua la Direttiva Alluvioni dell'Unione Europea (2007/60/CE).

Fra i temi innovativi del PTM rispetto al PTCP vigente si sottolinea:

- il progetto della rete verde metropolitana che diventa elemento portante per la qualificazione del territorio prevalentemente libero da insediamenti o non urbanizzato (sia esso naturale, rurale residuale), che in un territorio ad elevata urbanizzazione come quello metropolitano ha importanza fondamentale al fine del riequilibrio ecosistemico e della rigenerazione ambientale dei tessuti urbanizzati e del territorio. Il PTM amplia la caratterizzazione multifunzionale della RVM definendo strategie con le misure di adattamento o mitigazione dei cambiamenti climatici e di contenimento del consumo di risorse non rinnovabili che sono contenute nella nuova parte II delle norme di attuazione sulle emergenze ambientali. Il Progetto delle RVM si sviluppa su tre tavole: Schema direttore, Quadro di insieme, Priorità di Pianificazione. Lo schema Direttore individua gli elementi costitutivi della Rete Verde metropolitana, mentre le altre due tavole costituiscono gli elementi di riferimento per la costruzione vera e propria della Rete con caratteristiche multifunzionali. La tavola 2, in particolare, definisce lo scenario strategico complessivo del progetto di RVM a partire dai macroelementi che costituiscono i paesaggi metropolitani: valli fluviali, caratteri dei paesaggi rurali e di quelli urbani e tecnologici, e vi sovrappone gli orientamenti progettuali per migliorare il paesaggio e facilitare l'adattamento attraverso la riduzione delle vulnerabilità e l'aumento delle resilienze.
- il potenziamento dei servizi di mobilità pubblica e la riqualificazione dei centri di interscambio modale quali veri e propri luoghi urbani. Il PTM dedica prioritariamente attenzione al potenziamento e alla messa a sistema dei servizi per la mobilità pubblica, ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti. I servizi su ferro vengono integrati tra loro e con la nuova offerta di trasporto pubblico su gomma messa a disposizione a seguito dell'avvio dell'Agenzia del TPL, anche valorizzando l'integrazione tariffaria avviata a luglio 2019 con l'aggregazione dei servizi ferroviari suburbani e regionali a quelli autobus e della rete di Metropolitane Milanesi. Vengono a tale fine potenziate le funzioni di interscambio delle fermate delle reti su ferro, integrandole con servizi urbani che le rendano più attrattive e sicure. Vengono inoltre ampliati i bacini di riferimento delle fermate con la previsione di parcheggi di interscambio e reti ciclabili e pedonali locali. L'interscambio sistematico tra le diverse modalità di trasporto, anche questo tema oggetto del PTCP, viene potenziato. Il sistema delle linee suburbane S diventa nel PTM la nervatura portante del trasporto pubblico dell'area metropolitana, attraverso l'integrazione con il trasporto pubblico su gomma e tramviario, e con le linee della metropolitana milanese. L'obiettivo è di definire un sistema di mobilità integrato che garantisca da qualsiasi punto del territorio l'accesso all'area centrale milanese mediante un solo cambio di modalità.

PA – Piano d'Ambito ATO – Ambito Territoriale Ottimale della Città metropolitana di Milano

E l'atto di programmazione del SII - Servizio Idrico Integrato, ossia dell'insieme dei servizi pubblici di acquedotto, fognatura e depurazione, predisposto (ai sensi dell'art. 149 del DLgs n. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e sulla base dei criteri e degli indirizzi della Regione), dall'Ufficio d'Ambito di ciascun ATO - Ambito Territoriale Ottimale. A questi ultimi (individuati ai sensi della LR n. 26 del 12.12.2003 "Disciplina dei servizi di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche") è demandato il governo dell'intero ciclo dell'acqua, che comprende le attività

di captazione (ricezione), adduzione (produzione) e distribuzione di acqua a usi civili, fognatura e depurazione delle acque reflue.

La finalità del PA d'ATO e il raggiungimento degli obiettivi ambientali, di tutela della risorsa idrica e di qualità del servizio, attuando gli obiettivi del PTUA per quanto riguarda il miglioramento della qualità delle acque e la riduzione degli sprechi, costituendo, inoltre, il riferimento essenziale per la determinazione della tariffa del servizio idrico integrato e della sua evoluzione nel tempo, nonché per la definizione delle convenzioni per l'affidamento della gestione del servizio stesso. Esso determina gli interventi necessari per il raggiungimento degli standard di servizio, in funzione della ricognizione delle infrastrutture esistenti e l'individuazione degli elementi di criticità sui quali è necessario intervenire, assegnando una dimensione e una priorità ai problemi, in modo da definire lo scopo di ciascun intervento in termini di obiettivi quantificabili. Pertanto, ad esso sono correlati:

- il Pdl – Piano degli Investimenti, documento pianificatorio di validità quadriennale indispensabile ed essenziale per procedere all'affidamento del SII al gestore unitario, nel caso specifico individuato nella Società CAP Holding SpA, (direttamente e totalmente partecipata dai Comuni e dalla Città metropolitana, alla quale si sono progressivamente fusi per incorporazione gli altri gestori presenti su territorio), che opera anche attraverso la società operativa controllata Amiacque Srl, alla quale sono riservate le attività di conduzione del servizio (cfr. il capitolo 5 della relazione del PA d'ATO e i successivi aggiornamenti deliberati ad esso allegati);
- il PEF – Piano Economico Finanziario, finalizzato alle determinazioni tariffarie del SII per il periodo regolatorio di riferimento (cfr. il capitolo 7 e i successivi aggiornamenti deliberati ad esso allegati).

Il territorio dell'ATO Città metropolitana di Milano è suddiviso in 46 agglomerati, comprendenti 135 Comuni (alcuni dei quali afferenti alle Province di Monza e Brianza, Lodi e Varese). Gli agglomerati sono definiti, ai sensi del DLgs n. 152/2006, come aree in cui la popolazione e le attività produttive sono concentrate in misura da rendere ammissibile, tecnicamente ed economicamente, in rapporto anche ai benefici ambientali conseguibili, la raccolta e il convogliamento in una fognatura dinamica delle acque reflue urbane verso un sistema di trattamento o verso un punto di recapito finale. Per ciascun agglomerato sono indicati, oltre alla capacità di progetto del relativo impianto di depurazione, la stima dei carichi inquinanti civili e industriali generati (attuali e previsti in uno scenario futuro al 2020) ed i corrispondenti deficit del servizio di depurazione. Nel 2018 è stato fatto un aggiornamento degli agglomerati, con relativo aggiornamento dei carichi previsti nello scenario futuro (Fonte Conferenza dei Comuni dell'ATO della Città Metropolitana di Milano: Presa d'atto n. 2 – Atti n. 8403/2018).

Il Comune di Bresso afferisce al depuratore localizzato sul suo territorio comunale al confine con Milano, che serve anche i comuni di Paderno Dugnano, Cormano,



Cusano Milanino e Cinisello Balsamo, e che presenta una capacità di progetto di depurazione pari a 240.000 AE, a fronte di un carico totale generato pari a 209.929 AE, di cui intercettati 209.929 AE (dati PA ATO aggiornati al 2017).

Secondo le previsioni del PA al 2025, e, in funzione della capacità dell'impianto di depurazione, non dovrebbero esserci problemi di deficit di depurazione.

Il Comune di Bresso presenta i valori di carichi generati attuali e previsti riportati nelle tabelle seguenti:

Carico Civile Comune di Bresso al 2017		Carico Tot. Industriale per Comune [AE]	Carico Tot. Generato per Comune [AE]
AE Pop. Res	AE Pop. Fluttuante		
23.816	1.154	3.992	28.962

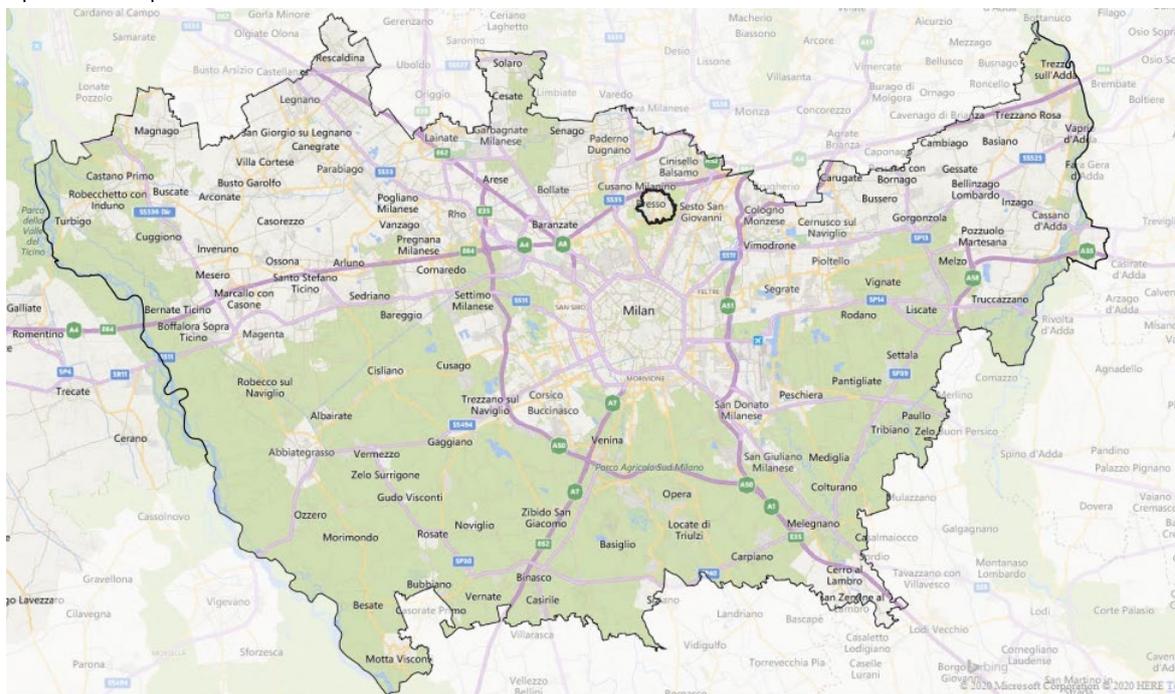
Carico Civile Comune di Bresso al 2025		Carico Tot. Industriale per Comune [AE] al 2025	Carico Tot. Generato per Comune [AE] al 2025
AE Pop. Res	AE Pop. Fluttuante		
22.037 (-7,4%)	1.154	3.992	27.183

3 IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

3.1 Inquadramento territoriale

Il Comune di Bresso è collocato nella prima cintura periferica a nord di Milano e confina con i comuni di Cusano Milanino a nord, Cinisello Balsamo a nord-est, Sesto San Giovanni a sud-est, Milano a sud e ad ovest, infine con il Comune di Cormano.

Si tratta di un territorio particolarmente complesso e diversificato, densamente abitato e infrastrutturato, nel quale è in atto una riconversione economica dopo aver conosciuto una stagione di ristrutturazione industriale, che ha portato a un rapido mutamento sociale e spaziale in parte ancora in atto.

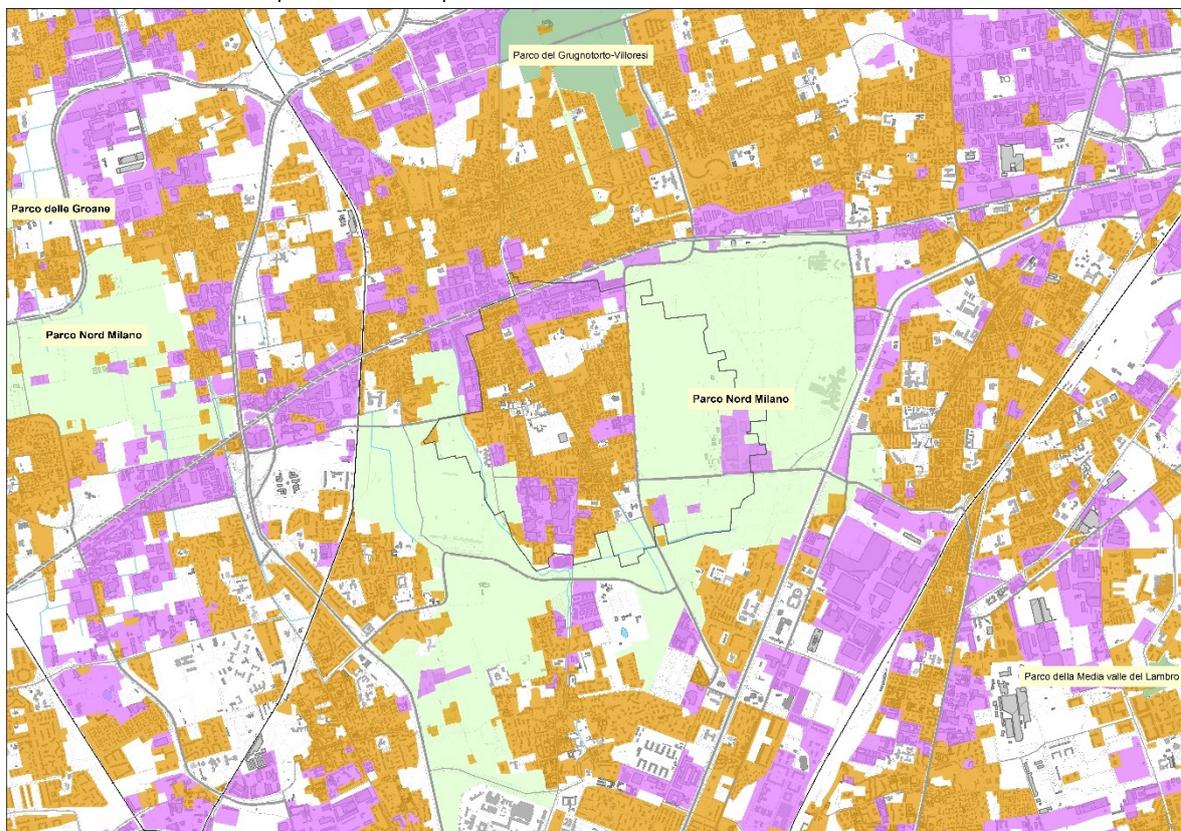


I comuni del Nord Milano hanno subito, in tempi e con modi diversi, radicali trasformazioni, a partire dal notevole sviluppo industriale che all'inizio del secolo scorso ha trasformato l'antico borgo agricolo di Sesto San Giovanni in un moderno polo industriale. Il successivo processo di espansione è andato via via allargandosi agli altri comuni dell'ambito fino a saldare gli insediamenti abitativi a quelli produttivi, originando un tessuto urbano integrato, caratterizzato dalle grandi maglie delle zone industriali e dalla trama più minuta dei blocchi residenziali. Tali dinamiche espansive hanno celato, quando non cancellato definitivamente, il sistema insediativo della fine dell'800, mentre il paesaggio agricolo è andato inesorabilmente perduto. Della rete delle cascine e dei piccoli nuclei abitati che segnavano il territorio agricolo è rimasto qualche toponimo e, nei casi più fortunati, qualche edificio di maggior pregio. Anche il sistema dei piccoli centri urbani organizzati a ridosso del Lambro (Sesto e Cologno Monzese), lungo il Seveso (Dugnano, Paderno, Cusano, Cormano, Brusuglio, Bresso, Bruzzano Inferiore e Bruzzano Superiore) o collocati nello spazio intermedio (Balsamo e Cinisello), è mutato radicalmente e risponde oggi a una diversa gerarchia territoriale.

E' ancora possibile distinguere la complessa geografia delle attività produttive e le sue trasformazioni: emerge il sistema degli insediamenti lungo la Comasina, ciò che rimane degli impianti produttivi localizzati lungo la ferrovia e il Seveso, i recinti industriali posti ai bordi dei centri urbani di Bresso, Cusano Milanino, Cormano, il sistema lineare cresciuto a ridosso della autostrada A4, la grande area industriale multi-impresa di Cinisello Balsamo, il segno dell'industria pesante di Sesto San Giovanni e la frammentazione delle aree produttive di Cologno Monzese.

A questa struttura nel corso degli anni si è affiancato e talvolta sostituito un sistema di insediamenti e vere e proprie strade commerciali di rilievo extra-locale, fra cui emergono l'asse Fulvio Testi-Valassina e quello della Milano-Meda.

Lo stesso tracciato del Seveso, potenzialmente fattore di unificazione dell'area, è prevalentemente inglobato negli abitati e si presta quasi unicamente a segnare una trama lineare di interesse e potenziale riqualificazione in senso nord-sud.



Inquadramento territoriale. Aree urbanizzate, sistema della mobilità, parchi regionali e PLIS

Ma anche un territorio così fortemente urbanizzato e compromesso in termini ecologici può presentare notevoli elementi di pregio ambientale e naturalistico.

Di grande rilevanza per il futuro di questa parte dell'area metropolitana milanese è la progettazione e la realizzazione dei diversi parchi urbani riconosciuti e istituiti negli ultimi decenni, ai quali è demandata la riqualificazione ambientale e funzionale dei pochi spazi aperti rimasti, come degli ambiti urbani di margine. Determinante saranno le modalità di connessione degli uni con gli altri, con la città esistente e i grandi sistemi ambientali e per il tempo libero presenti nei territori limitrofi.

L'istituzione nel 1975 del Parco regionale Nord Milano e i successivi interventi di forestazione e realizzazione di ambienti naturali all'interno dell'area protetta hanno infatti avviato un

percorso di tutela, ripristino e, soprattutto, riqualificazione di aree non ancora compromesse dall'edificazione e dall'infrastrutturazione oppure compromesse ma necessitanti di ripristino ambientale, che ha favorito la tutela degli ambienti naturali e semi-naturali (per esempio le aree agricole) e, ove necessario, la ricostituzione degli stessi, con il conseguente ritorno di numerose specie faunistiche e floristiche che le popolano.

Oggi, il Parco rappresenta l'esito di una delle esperienze più significative di progettazione e realizzazione di parchi nel contesto metropolitano, consolidata sia dal punto di vista paesistico-ambientale, che dal punto di vista gestionale, che per quanto riguarda la disciplina urbanistica.

3.2 Il contesto urbano

Il Comune di Bresso, piccolo nucleo formatosi lungo il fiume Seveso (IV secolo a.C.) e la direttrice della Valassina, che collega la Valle di Asso con Milano e più precisamente con la zona di Niguarda, inizia il suo sviluppo attorno al 1200 sotto la guida della Famiglia Patellani che risiedeva nell'attuale Villa Rivolta (inizialmente Villa Patellani), per poi passare sotto il controllo della città di Milano.

I segni del suo passato sono ancora presenti su territorio. In particolare, la parrocchia di San Nazaro e Celso che risale al 1400 e il santuario della Madonna del Pilastello, all'incrocio tra i due assi Vittorio Veneto(nord-sud) e Via Madonnina-XXV Aprile(ovest-est) che suddividono l'ambito comunale in quattro macroaree.

Nel 1470 la campagna di Bresso è caratterizzata da filari di gelso, raffigurati ancora oggi nello stemma comunale accompagnati dalla corona quale simbolo del feudo dei conti Patellani.

La prima cartografia storica in cui vi è riportata la città di Bresso risale a ben duecento anni dopo, nel 1600: Bresso viene identificata quale insieme di cascine site tra il fiume Seveso ad Ovest e la strada di Decio, l'odierna Valassina, ad est, dove è presente anche un'area boschiva proprio dove oggi si trova il Parco Nord.

Nel catasto Teresiano Bresso viene rappresentata quale borgo di ridotte dimensioni delimitato a nord da Via Corridoni, a est da Via Vittorio Veneto, a sud da Via Madonnina e a ovest dal fiume Seveso. L'agglomerato urbano si concentra lungo le attuali Via Manzoni, Via Cavour, Via Centurelli proprio attorno a Villa Rivolta.

Attorno al 1800, dopo la Rivoluzione Francese, Bresso viene aggregata al Comune di Bruzzano per poi diventare totalmente autonoma nel 1884, dopo il governo austriaco.

A partire da fine '800 Bresso si caratterizza per un intenso sviluppo edilizio, prevalentemente concentrato verso est lungo la Valassina, l'attuale Via Vittorio Veneto.

A fine '800 il processo di industrializzazione che investe la città di Milano non riesce ancora a coinvolgere la realtà economica di Bresso basata su un sistema agricolo persistente.



IGM 1888

Nel 1930 viene realizzato il campo di aviazione, in seguito divenuto sede dell'Aero club milanese e del Raggruppamento degli Aerei Leggeri appartenenti all'Esercito.

La sua realizzazione ha comportato l'esproprio dei terreni fertili, a coltivazione cerealicola, accompagnati dall'allevamento di bestiame bovino a favore della produzione dei bombardieri Breda, distrutta proprio da un bombardamento durante la Seconda Guerra Mondiale.



IGM 1936

È soprattutto a partire dal secondo dopoguerra che Bresso conosce il suo periodo di maggiore sviluppo, per via del miglioramento delle condizioni economico-sociali della popolazione e della crescita industriale dell'area: le grandi industrie, quali l'Isetta, Iso Automobili, la Zambon, l'Elettromeccanica Parizzi, la Retam, l'Alcan, l'Oreal, insediatesi nel territorio comunale, hanno attratto grandi flussi migratori con conseguente crescita della domanda abitativa.

Questo porta a un cambio di scenario: da borgo rurale a città-industriale. Alla fine degli anni '70 la popolazione raggiunge 31.515 abitanti (erano solo 4.575 nel 1951), portando ad un uso estremo degli alloggi da parte di famiglie numerose che usavano anche cantine e soffitte. L'uso smodato del patrimonio edilizio porta la città ad elevati gradi di degrado urbano. Le famiglie, in condizione di povertà, non potevano far fronte alle spese necessarie; nascono così le prime cooperative che si occupano di costruire case popolari per i lavoratori.



CTR del 1981

Dopo un lento calo demografico tra gli anni '80 e '90, negli anni '90 Bresso raggiunge una situazione di equilibrio e, nello stesso periodo, si sviluppano i poli dell'innovazione, dell'informazione e della ricerca d'avanguardia che ancora oggi interessano una parte della città. L'asse di via Vittorio Veneto diventa la direttrice principale dello sviluppo e che tutt'oggi rappresenta la memoria industriale della città.

Oggi Bresso fa parte del continuum edificato dell'area del Nord Milano, i cui unici elementi di discontinuità sono il fiume Seveso a Ovest e l'aeroporto a Est. Sono pochissime e irriconoscibili le presenze storiche che fanno sì che alla città manchi un Nucleo Storico e un vero e proprio centro.

Un ruolo fondamentale per contenere l'espansione dell'urbanizzato è stata l'adesione al Consorzio Parco Nord (1969) e all'area aeroportuale, che hanno posto un vincolo all'edificazione.

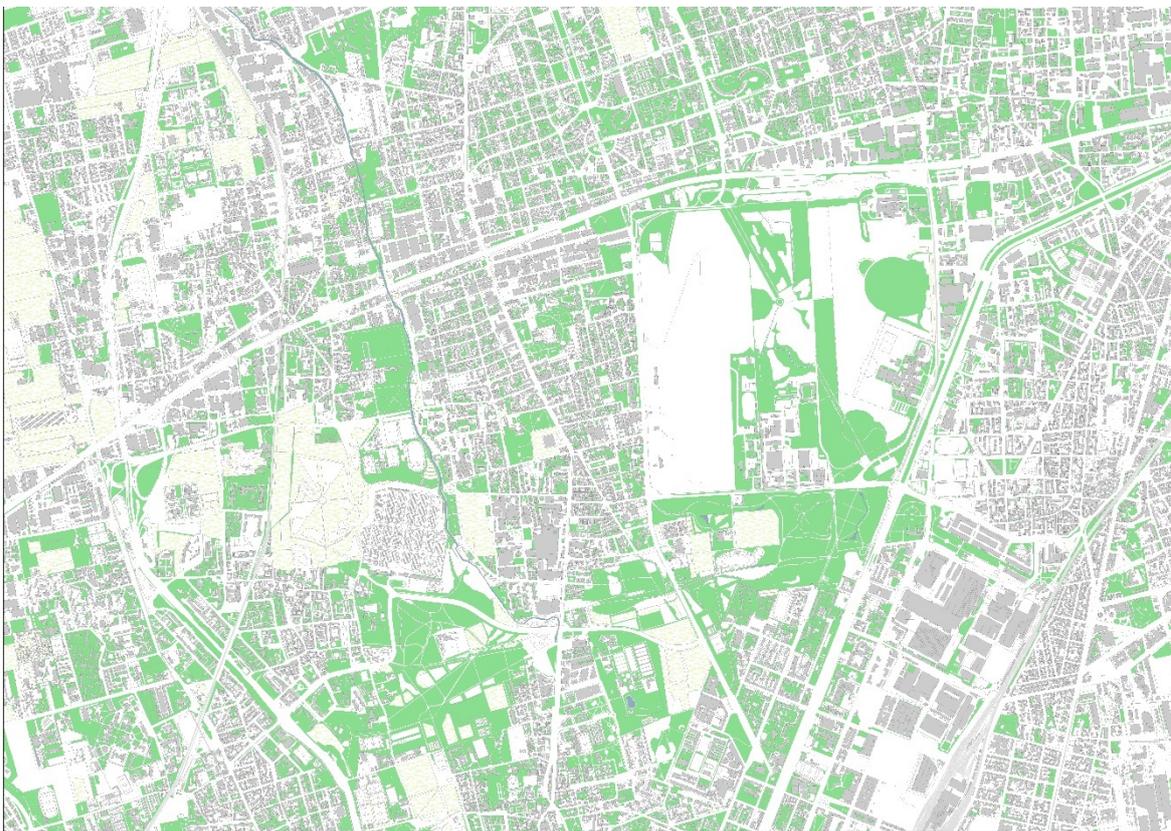
Dal punto di vista della composizione del tessuto urbano Bresso ospita un'ampia porzione di tessuto industriale, concentrato soprattutto a ridosso dell'autostrada, al confine con Cusano Milanino e uno a sud, lungo via Vittorio Veneto. Tuttavia, Bresso si presenta come una città con carattere prevalentemente residenziale consolidato e racchiuso a nord e a sud dalle aree industriali sopra citate, mentre ad est si trova l'aeroporto, che in una certa maniera ha limitato l'espansione dell'edificato in quella direzione, ed infine ad ovest si trova il torrente Seveso.

Gli isolati residenziali presentano quasi tutti le stesse caratteristiche, condomini di 5/6 piani con box al piano interrato non di recente costruzione, ad eccezione di alcuni completamenti

recenti come l'area immediatamente confinante a sud con il Parco delle Rimembranze o le nuove abitazioni che si affacciano su Vicolo Isetta.

Il triangolo che si viene a formare dall'incrocio tra via Vittorio Veneto e via Eugenio Villorosi, anch'esso a carattere residenziale, presenta le caratteristiche tipiche delle "coree", con edifici addossati uni agli altri con una densità elevata.

Infine, si evidenziano anche due piccoli agglomerati terziari/commerciali che corrispondono, a sud, con l'area tecnologia Zambon mentre, a nord, un sistema lineare lungo via Vittorio Vento dal confine con Cusano M. al Parco delle Rimembranze.



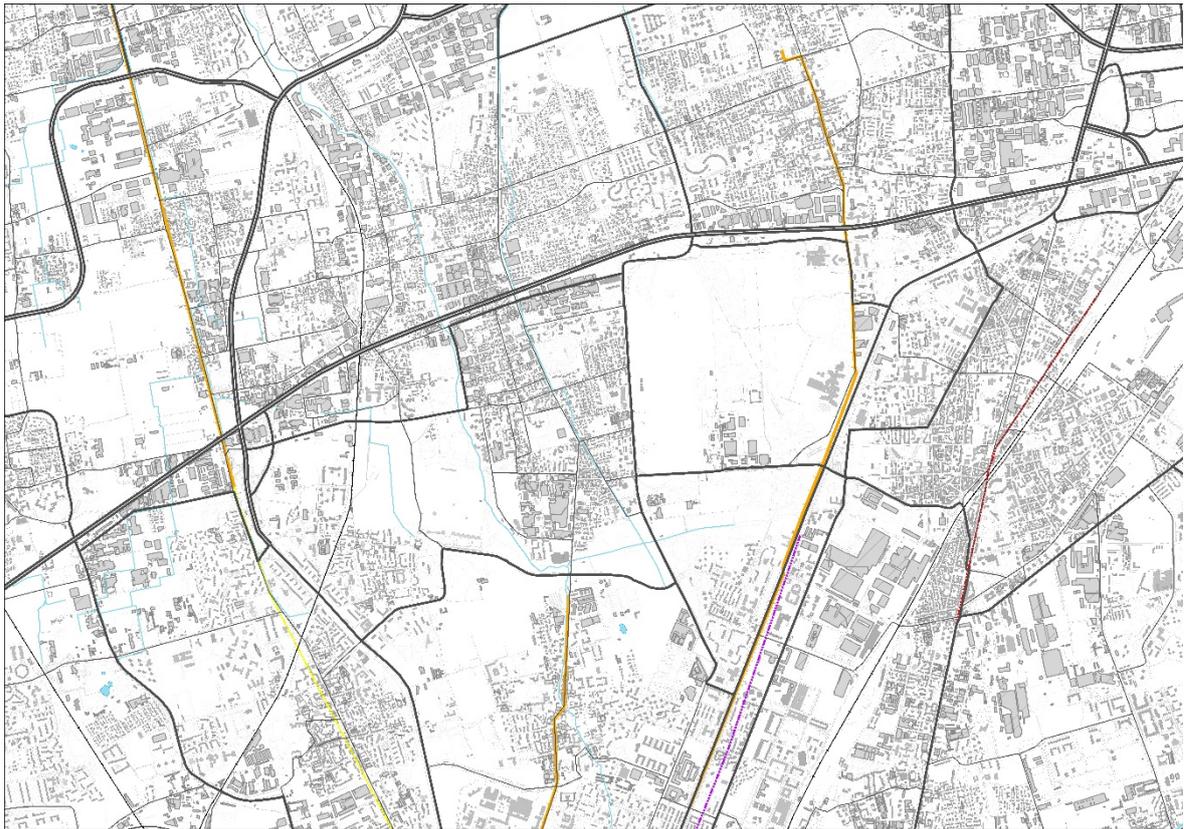
DBT 2021

Dal punto di vista ambientale un ruolo fondamentale è rivestito Parco Nord e dal torrente Seveso, il quale rappresenta sia un elemento di fragilità che di potenzialità per lo sviluppo della rete ecologica.

Parco Nord e Seveso costituiscono il telaio su cui poggiano i corridoi ecologici di Bresso, che non presenta grandi parchi urbani, ma piccole aree verdi sparse per il territorio, e di fatto non vi sono direttrici lungo cui il verde si insinua nell'urbanizzato. Una eccezione è costituita dal Parco Renzo Rivolta nel cuore del tessuto residenziale.

Dal punto di vista infrastrutturale, l'autostrada A4 attraversa, nella sua parte più settentrionale, il territorio comunale, per un breve tratto senza svincoli e vicino a una zona industriale, pur rappresentando una profonda cesura con i comuni circostanti. Per quanto concerne la viabilità urbana via Vittorio Veneto, che attraversa il territorio comunale da nord a sud e che collega Bresso al quartiere Niguarda di Milano, rappresenta l'asse urbano principale.

La rete del trasporto pubblico serve il comune di Bresso tramite linee di trasporto su gomma; una linea di metrotramvia si ferma a Milano, al confine con il comune di Bresso.



Quadro infrastrutturale

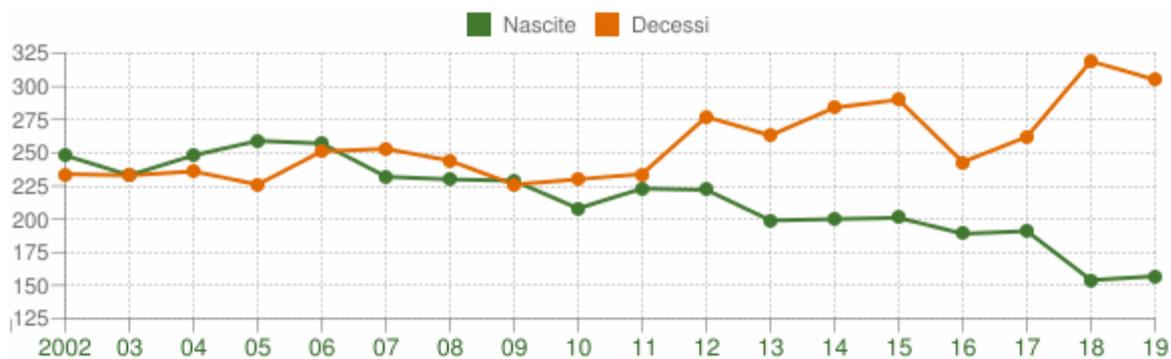
3.3 Il contesto socio-demografico di Bresso

La popolazione residente al 31 dicembre 2019 era pari a **26.410** abitanti, valore sostanzialmente stabile negli ultimi anni, ma in forte decrescita rispetto al dato 2001. Il saldo naturale mantiene valori negativi dal 2010, non sufficientemente bilanciato dal saldo migratorio.



Andamento della popolazione residente

COMUNE DI BRESSO (MI) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT



Movimento naturale della popolazione

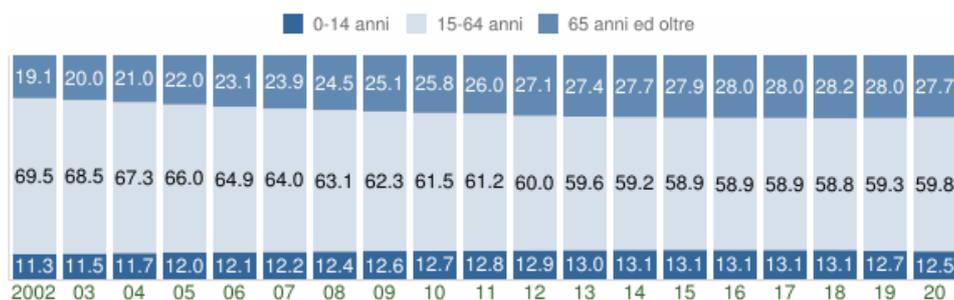
COMUNE DI BRESSO (MI) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Il numero di nuclei familiari al contrario risulta aumentato, si tratta soprattutto di famiglie composte da due componenti, anche se risulta in aumento il numero di quelle composte da una sola persona. In generale si registra una progressiva diminuzione del numero di componenti della famiglia.

ANNO	POPOLAZIONE RESIDENTE	NUMERO DI FAMIGLIE	MEDIA COMPONENTI PER FAMIGLIA
2003	27.121	11.427	2,37
2019	26.410	12.098	2,16

Fonte dati_ ISTAT

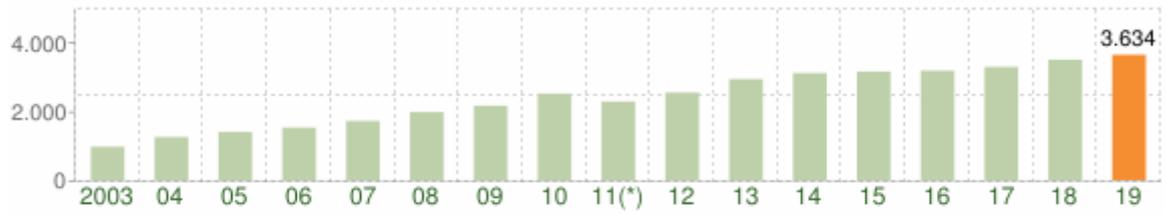
L'immagine della popolazione per fasce d'età ci restituisce una situazione di progressivo invecchiamento della popolazione, con una variazione percentuale del +8,6% nella fascia d'età più anziana dal 2002 al 2020. Anche la fascia d'età compresa fra i 0 e i 14 anni registra un leggero aumento percentuale dal 2002, anche se in flessione rispetto agli ultimi due anni. Nel contempo diminuisce la fascia della popolazione in età lavorativa che passa dal 69,5% del 2002 al 59,8% del 2020.



Struttura per età della popolazione (valori %)

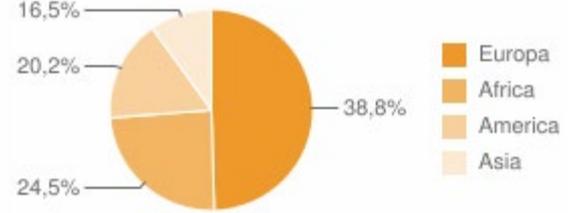
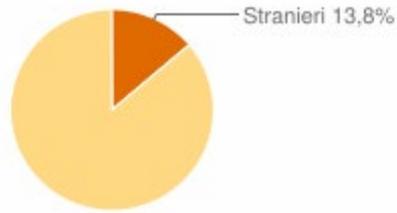
COMUNE DI BRESSO (MI) - Dati ISTAT al 1° gennaio di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Gli stranieri residenti a Bresso al 31 dicembre 2019 sono **3.634** e rappresentano il 13,8% della popolazione residente; la comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla **Romania** con il 17,9% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'**Egitto** (15,1%) e dall'**Albania** (6,7%).



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

COMUNE DI BRESSO (MI) - Dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT



Fonte dati ISTAT_ TUTTOITALIA

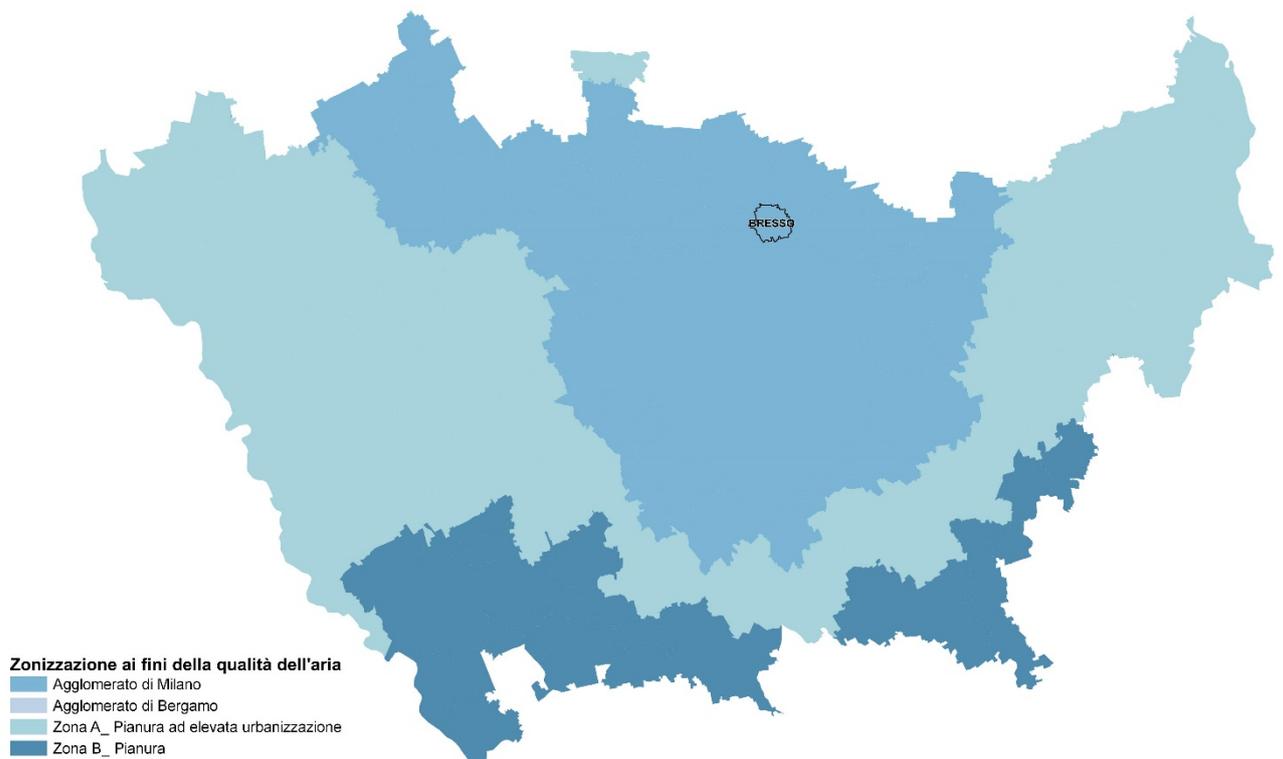
4 ANALISI PRELIMINARE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

Per valutare quali possono essere gli effetti, dal punto di vista ambientale, si riporta una breve descrizione delle principali caratteristiche del contesto del Comune di Bresso. La costruzione del quadro conoscitivo ambientale avviene tramite l'analisi delle principali criticità e potenzialità relative alle singole componenti ambientali analizzate.

4.1 Aria

Secondo la zonizzazione del territorio regionale per la valutazione della qualità dell'aria ambiente, prevista dal DLgs n.155/2010 e definita con DGR n. 2605/2011, il Comune di Bresso è inserito nell'agglomerato di Milano, caratterizzato da:

- Popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km² superiore a 3.000 abitanti;
- Più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV;
- Situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- Alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.



Zonizzazione del territorio ai fini della qualità dell'aria_ fonte dati Regione Lombardia

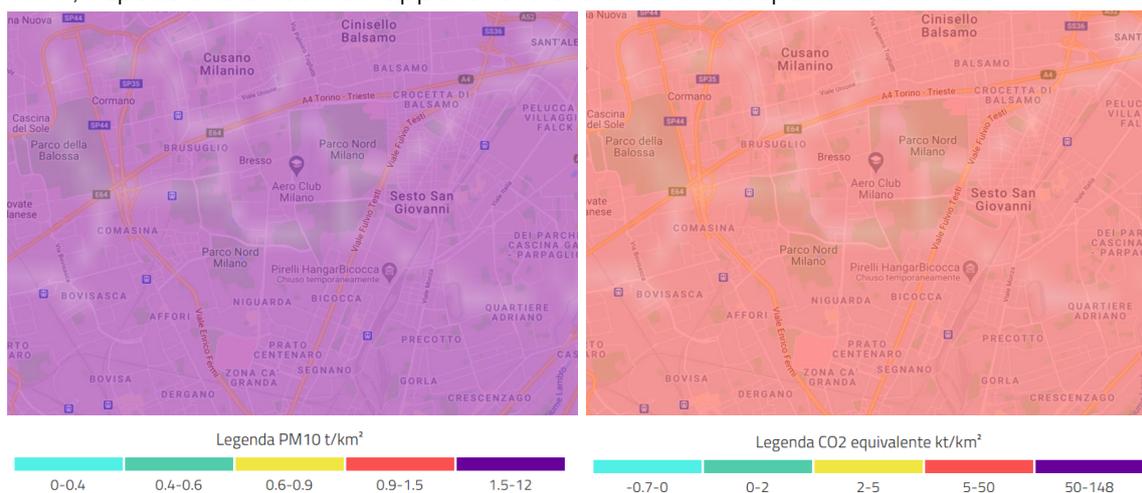
Una delle principali fonti di informazione per la qualità dell'aria e la banca dati regionale INEMAR, aggiornata all'anno 2017. Si tratta di un inventario delle emissioni in atmosfera in grado di fornire i valori stimati delle emissioni a livello regionale, provinciale e comunale suddivise per macrosettori di attività.

Nel Comune di Bresso il settore maggiormente responsabile delle emissioni dei principali inquinanti (anidride solforosa, PM10, sostanze acidificanti, polveri sottili, Co2 e PM2) è la combustione industriale. Segue l'uso dei solventi responsabile dell'inquinamento dei composti organici volatili e precursori dell'ozono.

Nello specifico:

INQUINANTI	%SUL TOTALE	QUANTITA'	MACROSETTORE
Anidride Solforosa	98 %	52 t	Combustione dell'industria
PM10	55 %	14 t	Combustione dell'industria
Sostanze Acidificanti	51 %	2,5 Kt	Combustione dell'industria
Ammoniaca	47 %	1,1 t	Agricoltura
Particolato Totale Sospeso	58 %	20 t	Combustione dell'industria
Gas serra Totali	39 %	47 Kt	Combustione dell'industria
Ossidi di azoto	55 %	78 t	Trasporto su strada
Composti Organici Volatili	68 %	183 t	Uso di solventi
PM2.5	37 %	5,6 t	Combustione dell'industria
Metano	5 %	10 t	Agricoltura
Monossido di Carbonio	79 %	157 t	Trasporto su strada
Anidride Carbonica	44 %	47 Kt	Combustione dell'industria
Precursori dell'ozono	39 %	183 t	Uso di solventi

Le mappe relative alla distribuzione delle emissioni, elaborate da INEMAR relative all'anno 2017, evidenziano una situazione critica per PM10 e gas serra. Questi dati dimostrano il carattere fortemente urbanizzato e infrastrutturato del comune, che mantiene caratteristiche simili, rispetto a tutti i comuni appartenenti alla cintura metropolitana di Milano



Mappa delle emissioni annuali 2017 di PM10 e Gas Serra per km² (Inventario Regionale di Emissioni in Atmosfera Anno 2017)

Nel territorio comunale di Bresso non vi sono stazioni fisse di rilevamento della qualità dell'aria.

Le stazioni fisse più vicine sono localizzate a Cormano, Cinisello Balsamo e a Sesto San Giovanni.

Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (limite 40 µg/m ³)	N° superamenti del limite orario [200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno]
Cinisello Balsamo	NO ₂	49	1

Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale µg/m ³	N° superamenti del limite orario [350 µg/m ³]	
Cormano	SO ₂	3,4	0	
Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (limite 40 µg/m ³)	N° superamenti del limite orario [200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno]	
Cormano	NO ₂	45	4	
Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (µg/m ³)	N° giorni con almeno un superamento soglia informazione	N° giorni con almeno un superamento soglia d'allarme
Cormano	O ₃	46	10	1

Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (limite 40 µg/m ³)	N° superamenti del limite orario [200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno]	
Sesto San Giovanni	NO ₂	42	0	
Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (µg/m ³)	Superamenti Media Mobile 8 Ore > 10 mg/m ³	media mobile massima giornaliera mg/m ³
Sesto San Giovanni	CO	0,7	0	2,3
Stazione	Inquinante monitorato	Media annuale (µg/m ³)		
Sesto San Giovanni	PM 2,5	21		

Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa per gli inquinanti monitorati nelle centraline fisse (Fonte: Arpa Lombardia, anno 2019)

I monitoraggi effettuati mostrano per l'NO₂ situazioni lievemente critiche in quanto si registrano valori medi annui leggermente superiori al limite fissato dal D.M. 60/2002 per la protezione della salute umana, anche se non è stato superato nessun livello di criticità dei limiti orari per le concentrazioni di NO₂.

I monitoraggi effettuati mostrano, inoltre, che non è stato superato nessun livello di criticità dei limiti orari/giornalieri per le concentrazioni di CO e di SO₂, che presentano valori molto bassi e prossimi al fondo naturale.

L'O₃ supera, invece, il limite di legge del valore obiettivo giornaliero, come, per altro, accade più in generale in tutta la Lombardia.

L'importanza della determinazione degli inquinanti atmosferici è conseguente all'influenza che tali sostanze hanno sulla salute degli esseri viventi e sull'ambiente in generale.

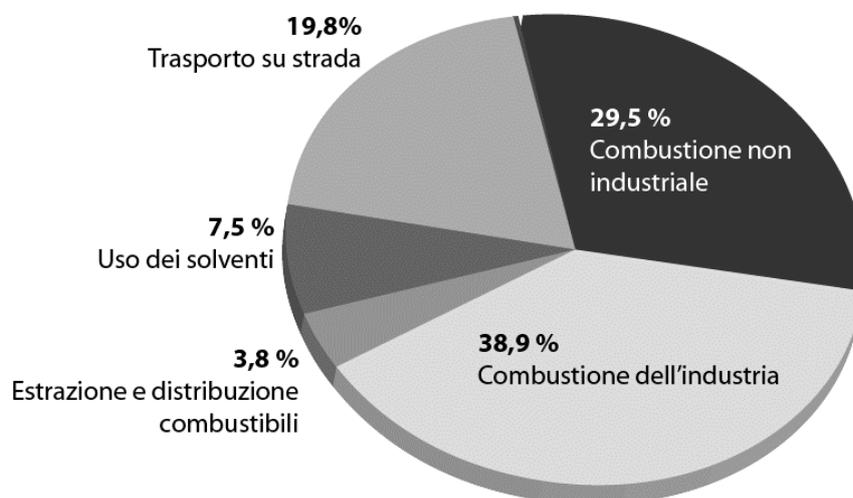
Gli inquinanti atmosferici hanno effetti diversi sui vari organismi a seconda della concentrazione atmosferica, del tempo di permanenza e delle loro caratteristiche fisico-chimiche. Il contributo al fenomeno dell'effetto serra e, quindi, ai potenziali cambiamenti climatici è legato all'emissione di gas serra, la cui quantità viene espressa in CO₂ equivalenti in termini di ton/anno.

Oltre all'anidride carbonica, conosciuta come il principale gas serra, esistono altri composti responsabili di tale fenomeno, quali il metano CH₄, il protossido di azoto N₂O, il monossido di carbonio CO e altri composti organici volatili non metanici. Per poter valutare l'impatto che tutti questi composti hanno sull'atmosfera ai fini del riscaldamento globale del pianeta, si è ritenuto necessario aggregarli in un unico indice rappresentativo del fenomeno, CO₂ equivalente.

L'Unione europea chiede che entro il 2030 gli Stati membri operino un 40% di riduzione di emissioni di CO₂, target al quale è possibile arrivare puntando sulle energie rinnovabili, sulle forme di mobilità sostenibile, sull'efficientamento energetico e sulla riqualificazione edilizia. Quest'ultima potrà dare un contributo decisivo alla riduzione delle emissioni, avviando un processo di ristrutturazione spinta di edifici ed interi quartieri, con un taglio delle emissioni del 60-80%.

Entrando nel dettaglio, è possibile valutare quali siano i settori di attività che influiscono maggiormente sulle emissioni dei gas serra per il Comune di Bresso (dati al 2017).

Dal grafico seguente si può immediatamente notare che la combustione industriale influisce per il 38,9% e rappresenta la prima sorgente emissiva di CO₂eq, seguita dalla combustione non industriale (29,5%) e dal trasporto su strada (19,8%). Molto limitate sono le emissioni dovute agli altri settori di attività.



4.2 Uso del suolo

La base di riferimento per il reperimento di dati relativi all'uso del suolo è costituita dalla banca dati nota come DUSAF, prodotta dalla Regione Lombardia e realizzata dall'Ente Regionale per i Servizi dell'Agricoltura e delle Foreste (ERSAF). Attualmente risulta disponibile il sesto aggiornamento (DUSAF 6.0), riferito all'anno 2018, mentre i precedenti sono relativi agli anni 2007 (DUSAF 2.1), 2009 (DUSAF 3.0), 2012 (DUASF 4.0) e 2015 (DUSAF 5.0). Oltre a questi,

recentemente la Regione Lombardia ha provveduto a digitalizzare e ricostruire gli usi del suolo dagli archivi di foto aeree riprese nel 1954 (DUSAF GAI) e nel 1980.

Il sistema DUSAF adotta una classificazione degli usi del suolo articolata a cinque livelli, con dettaglio crescente dal primo al quinto: i primi tre sono codificati a livello internazionale (CORINE LAND COVER), mentre il IV e V sono stati inseriti specificatamente per descrivere situazioni particolari della Regione Lombardia.

Al primo livello sono identificate cinque macro-categorie di usi del suolo:

- aree antropizzate,
- aree agricole,
- territori boscati e ambienti seminaturali,
- aree umide,
- corpi idrici.

Il territorio del Comune di Bresso ha un'estensione parca circa a 3,38 Km², con una percentuale di territorio comunale antropizzato del 96,7% del totale, mentre le aree agricole coprono poco più del 2%; residua è la copertura definita aree boscate e seminaturali che non arriva all'1%. I corpi idrici sfiorano il 0,15%, mentre sono assenti le zone umide.



USO DEL SUOLO	Km ²	%
Aree antropizzate	3,28	96,7%
Aree agricole	0,076	2,25%
Aree boscate e ambienti seminaturali	0,030	0,89%
Corpi Idrici	0,005	0,15%



Usa del suolo per macroclassi nel Comune di Bresso _ fonte dati DUSAF 6.0 2018

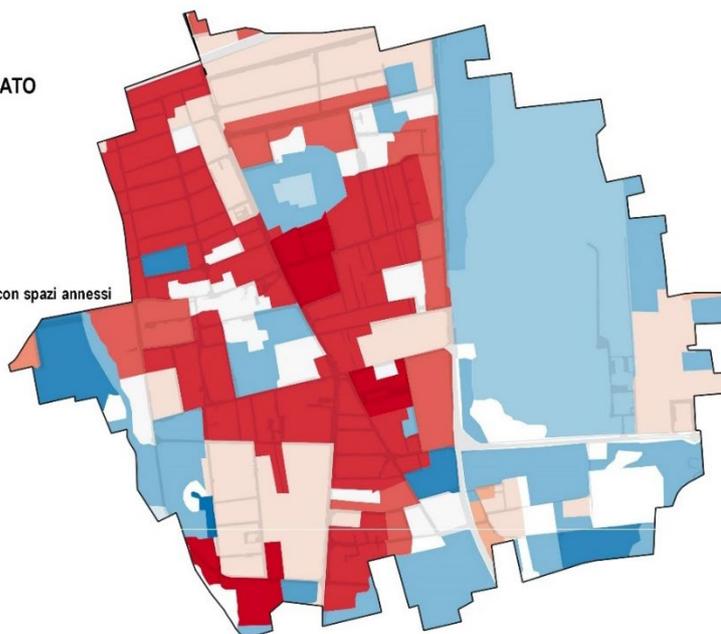
Una lettura maggiormente approfondita dell'uso del suolo in Bresso emerge dalla figura seguente, dove le aree urbanizzate sono state distinte in funzione della loro più dettagliata classificazione.

Dall'analisi dei dati DUSAF si può notare come il tessuto urbano del Comune di Bresso sia principalmente a destinazione residenziale (33,5%), con una discreta presenza di tessuto produttivo (23% del tessuto antropizzato) ed una buona consistenza di aree verdi urbane (19%), concentrate prevalentemente nel Parco Nord Milano.

L'urbanizzato di Bresso, come già evidenziato, risulta racchiuso all'interno di diverse barriere: naturali, come il torrente Seveso e il Parco Nord, e artificiale, come l'autostrada A4.

Categorizzazione dell'uso del suolo ANTROPIZZATO

- Tessuto residenziale continuo
- Tessuto residenziale continuo mediamente denso
- Tessuto residenziale discontinuo
- Tessuto residenziale rado e nucleiforme
- Tessuto residenziale sparso
- Cascine
- Insediamenti industriali, artigianali, commerciali e agricoli con spazi annessi
- Impianti di servizi pubblici e privati
- Impianti tecnologici
- Cimiteri
- Aeroporti e eliporti
- Parchi e giardini
- Aree verdi incolte
- Impianti sportivi
- Campeggi e strutture turistiche e ricettive



Uso del suolo delle aree antropizzate nel Comune di Bresso _ fonte dati DUSAF 6.0 2018

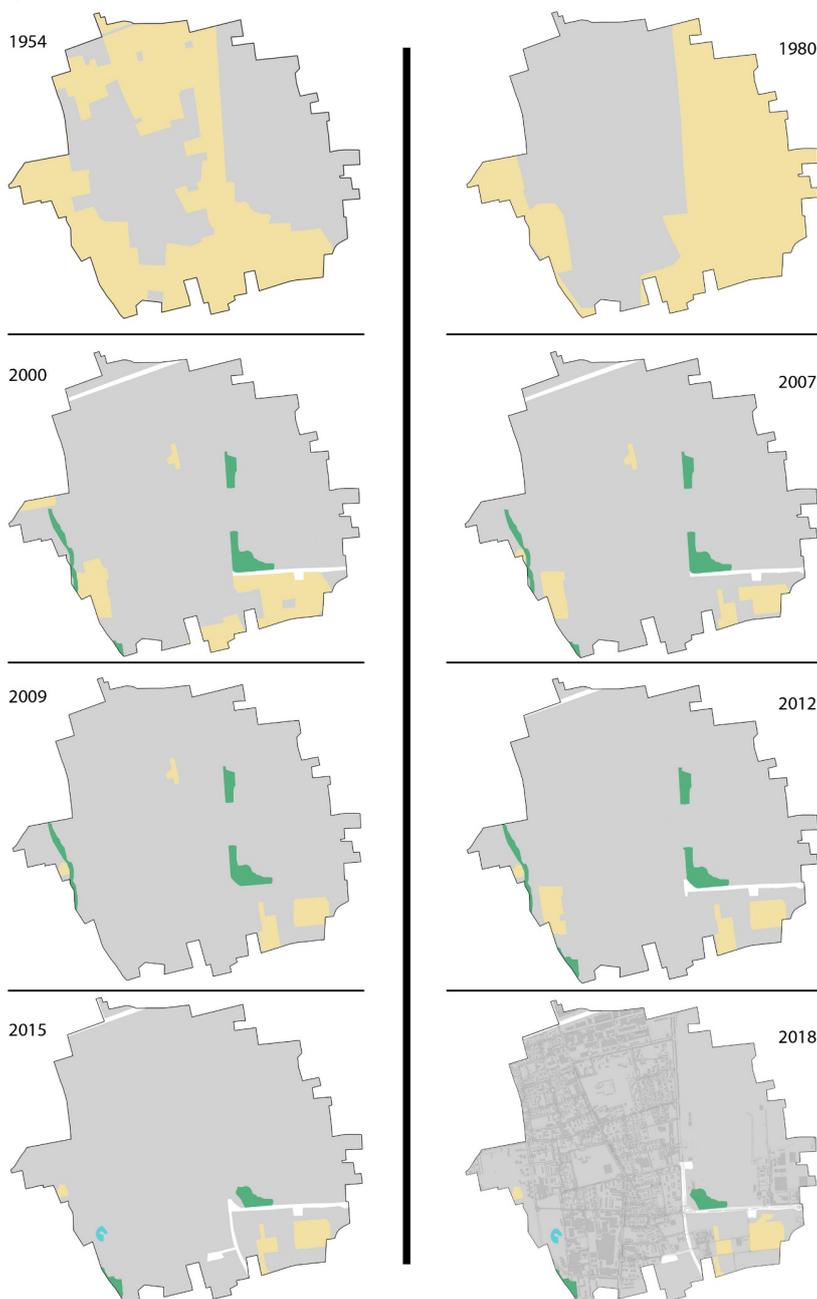
AREE ANTROPIZZATE	Km2	%
Tessuto urbano continuo	0,809	24,7%
Insedimento discontinuo	0,287	8,7%
Zone produttive	0,777	23,7%
Reti stradali	0,072	2,2%
Aeroporti e eliporti	0,576	17,6%
Aree verdi	0,624	19%
Aree sportive	0,128	3,9%

Secondo i dati forniti da Regione Lombardia sull'uso dei suoli (DUSAF), il territorio urbanizzato al 1954 era già pari al 51% della superficie complessiva del Comune; già si riconosce l'impronta dell'aeroporto di Bresso, realizzato nel 1930 ed utilizzato nella Seconda Guerra Mondiale. Nel tempo venne utilizzato come base di collaudo per la Breda, che sul lato sud vi costruì anche una galleria del vento a supporto della progettazione dei velivoli da essa prodotti. L'aeroporto infine venne convertito per l'aviazione turistica, dal 1958, quando l'Aeroclub di Milano fu trasferito da Linate a Bresso.

MACROCLASSI	Codice	1954	1980	2007	2009	2012	2015	2018
Aree antropizzate	1	51,1%	54,2%	93,8%	95%	93,6%	96,7%	96,7%
Aree agricole	2	48,9%	45,8%	3,8%	2,7%	3,9%	2,22%	2,25%
Aree boscate e ambienti seminaturali	3			2,3%	2,14%	2,45%	0,89%	0,89%
Aree umide	4							
Corpi idrici	5						0,15%	0,15%

Evoluzione temporale dell'uso del suolo in %_fonte dati DUSAF 6.0

Le aree agricole, che nel 1954 ancora rappresentavano il 49% del territorio comunale, si sono progressivamente ridotte e già al 2000 rappresentavano una quota molto esigua della superficie territoriale. Le aree boscate vengono rilevate solo dal 2000 e corrispondono principalmente ad interventi di rimboschimento all'interno del Parco Nord.



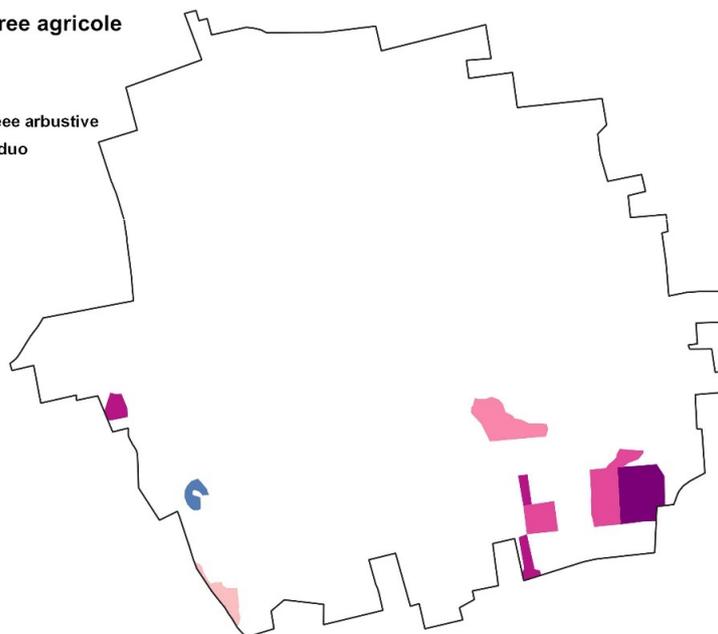
4.3 Naturalità e aree agricole

Bresso inizia a svilupparsi, come detto precedentemente, come comunità agricola, basata sulla coltivazione del gelso per l'allevamento di bachi da seta, ma il forte sviluppo e la crescita demografica degli anni '70 fanno sì che oggi abbia perso totalmente questa caratteristica.

Gli spazi agricolo residui, fortemente frammentati, rappresentati da orti familiari e seminativi semplici, nel loro complesso occupano il 2,25% della superficie totale comunale.

Categorizzazione dell'uso del suolo Aree agricole

- Seminativi semplici
- Orti familiari
- Prati permanenti in assenza di specie arboree arbustive
- Boschi di latifoglie a densità bassa gov.a ceduo
- Formazioni ripariali
- Bacini idrici artificiali



Aree agricole e ambienti naturali del comune di Bresso_ fonte dati DUSAF 6.0

AREE AGRICOLE E AMBIENTI NATURALI	Area tot (Km ²)	Area tot 2018 (%)	Area tot 1954 (%)
Seminativo semplice	0,028	36,8%	83%
Orti familiari	0,014	18,7%	
Prati permanenti	0,033	44,4%	17%
Boschi di latifoglie	0,021	70,6%	
Formazioni ripariali	0,008	29,4%	

Usi del suolo agricolo nel comune di Bresso_ fonte dati DUSAF 6.0 e VOLO GAI 1954

Le aree boscate e seminaturali sono rappresentate da boschi di latifoglie, comprese all'interno del Parco Nord Milano, e da formazioni ripariali presenti sulla tratta del torrente Seveso nella parte Sud Ovest del territorio comunale.

Il Parco Nord, che ricopre un terzo del territorio comunale, si compone di ambiti territoriali con grandi differenze tra le diverse sub unità paesaggistiche.

Nonostante sia nato dalle macerie dei bombardamenti in un territorio fortemente urbanizzato, presenta ambiti caratterizzati da marcata rinaturalizzazione (o naturalizzazione indotta): dopo le iniziali operazioni di recupero ambientale e piantumazione, il "ripristino ecologico" dell'area è progredito anche in maniera spontanea. I boschi di latifoglie, estesi per 2 ettari sul territorio, sono costituiti da orniello (*Fraxinus ornus*), aceri (*Acer spp*), farnia (*Quercus robur*), clegio (*Prunus avium*) e arbusti di diverse specie come il biancospino (*Crataegus monogyna*), la

rosa selvatica (*Rosa canina*), sanguinello (*Cornus sanguinea*), il sambuco (*Sambucus nigra*), il salice (*Salix spp*) ecc.



Le aree verdi pubbliche risultano poche e frammentate. Il Parco delle Rimembranze, un giardino pubblico a corona attorno al cimitero, rappresenta oggi la più grande area verde urbana del Comune di Bresso. Il parco Rivolta, tra via Vittorio Veneto e via Milano, che prende il nome dalla vecchia fabbrica Iso Rivolta ricade all'interno dell'area oggetto di vincolo del PTCP, giardini e parchi storici. Il Parco Tecnologico Zambon – giardini della scienza, all'incrocio tra via Meucci e via Campestre, dove si trovano prati, alberi, percorsi pedonali e ciclabili, aree giochi e un lago naturalistico, la cui progettazione è stata possibile grazie alla collaborazione tra il Parco Nord Milano, il Comune di Bresso, Regione Lombardia, il Gruppo Zambon S.p.A. e Rotary Club Milano.

4.4 Acque superficiali e sotterranee

Il comune di Bresso è attraversato dal torrente Seveso, da un canale derivatore (tombato) del Villorresi con inizio da Nova Milanese e dal canale Breda.

Il Seveso nasce alle falde del Monte Pallanza nel Comune di San Fermo della Battaglia (CO), sul versante Meridionale del Sasso Cavallasca, e converge nel Naviglio della Martesana. Tra la confluenza con il torrente Certesa e lo sbocco nel Naviglio Martesana, ha pendenze minime e scendendo verso Milano il bacino del Seveso perde ogni caratteristica di naturalità.

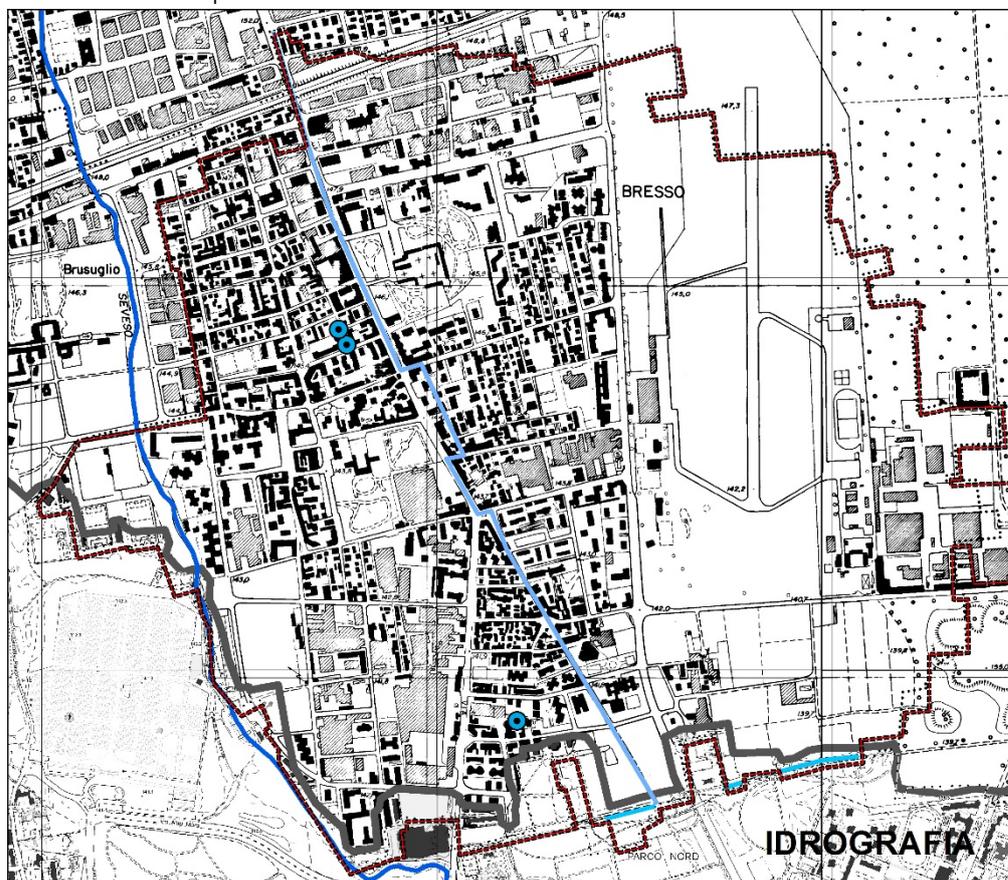
La continuità dell'ambiente fluviale è rotta da una serie di attraversamenti infrastrutturali, mentre le principali criticità sono rappresentate dall'assenza di una vera e propria fascia ripariale, con un aumento di urbanizzato e di aree industriali in fregio all'alveo del fiume.

Il canale Breda, passante per il Parco Nord Milano, costeggia la parte di pista ciclabile che congiunge il teatrino al velodromo. Sulla riva nord il canale è costeggiato da alberi di robinia e da un piccolo boschetto recentemente piantumato, mentre numerose piante di ninfea adornano la sua superficie, rendendolo un luogo adatto per rane e tartarughe in primavera e in estate.

Il canale Breda ha la funzione di convogliare le piene normali ed eccezionali verso il Seveso. I risultati delle analisi qualitative delle acque, effettuate da Arpa Lombardia, registrati per l'anno 2018, evidenziano che il torrente Seveso ha uno SCARSO valore LIMeco, che concorre alla definizione dello Stato Ecologico dei corsi d'acqua, registrato nella stazione di rilevamento a Paderno Dugnano.

Lo stato chimico di tutti i corpi idrici superficiali è classificato in base alla presenza delle sostanze chimiche definite come sostanze prioritarie (metalli pesanti, pesticidi, inquinanti industriali, interferenti endocrini, ecc.) ed elencate nella Direttiva 2008/105/CE, aggiornata dalla Direttiva 2013/39/UE, attuata in Italia dal Decreto Legislativo 13 ottobre 2015, n. 172.

Il valore rilevato per il torrente Seveso restituisce ancora uno stato chimico NON BUONO.



LEGENDA

- Confine comunale
- Pozzi pubblici (3)
- Canale Breda
- Fiume Seveso
- Canale Villoresi

Stralcio tavola 6a Sistema Ambientale_ fonte dati PGT Comune di Bresso

Un notevole impulso alla riqualificazione del fiume Seveso è determinato dal Contratto di Fiume Seveso, sottoscritto nel 2006 da 46 comuni del bacino, le provincie di Como e Milano, i 3 ATO Città di Milano, Provincia di Milano, Provincia di Como, ARPA Lombardia, Autorità di

Bacino del Fiume Po, Agenzia Interregionale per il Po (AIPO), Ufficio Scolastico Regionale per la Lombardia, 6 Enti Parco (Parco regionale Spina Verde di Como, Parco regionale Nord Milano, Parco regionale delle Groane, Parco regionale Agricolo Sud Milano, PLIS Grugnotorto-Villoresi, PLIS della Brughiera Briantea).

L'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST-Contratto di Fiume) è diretto alla realizzazione di un programma di attività ed interventi di interesse comune, concernenti l'ambito territoriale del bacino del fiume Seveso, con l'obiettivo di realizzare la riduzione dell'inquinamento delle acque, la riduzione del rischio idraulico, la riqualificazione del sistema ambientale e paesistico, la riqualificazione dei sistemi insediativi all'interno del territorio del bacino del Seveso, il miglioramento della fruibilità delle aree perfluviali al fine di ridare al fiume centralità nelle politiche di sviluppo, la condivisione delle conoscenze sul fiume e delle informazioni sulle azioni in corso o in progetto, lo sviluppo di attività di comunicazione, formazione ed educazione ambientale adeguate al raggiungimento degli obiettivi condivisi. A seguito dell'Accordo Quadro il Parco Nord Milano si è fatto promotore di progetti di riqualificazione fluviale del Seveso, nel rispetto delle finalità del Contratto di fiume, anche in alcuni tratti di fiume che ricadono nel territorio di Bresso.

I caratteri chimici delle acque sotterranee sono in stretto rapporto con la tipologia e la vulnerabilità dell'acquifero captato.



Piezometria del 2014 nel comune di Bresso_ fonte dati Regione Lombardia

L'acquifero di captazione delle acque ad uso potabile nel comune di Bresso è l'acquifero profondo, a circa 130 m dal p.c., contenuto entro i sedimenti permeabili sabbiosi, debolmente ghiaiosi.

Il corpo idrico sotterraneo, che interessa il territorio di Bresso, risulta contaminato da Triclorometano (cloroformio) con Stato Chimico definito "NON BUONO".

Il cloroformio è stato largamente usato come solvente chimico in una varietà di processi industriali, ed essenzialmente nelle industrie chimiche. Il cloroformio è caratterizzato da una

densità superiore a quella dell'acqua, per cui, in caso di presenza di fase libera, esso tende a penetrare in profondità nell'acquifero, fino al raggiungimento di strati impermeabili, rendendone così difficoltosa l'individuazione e il trattamento.

4.5 Geologia e geomorfologia

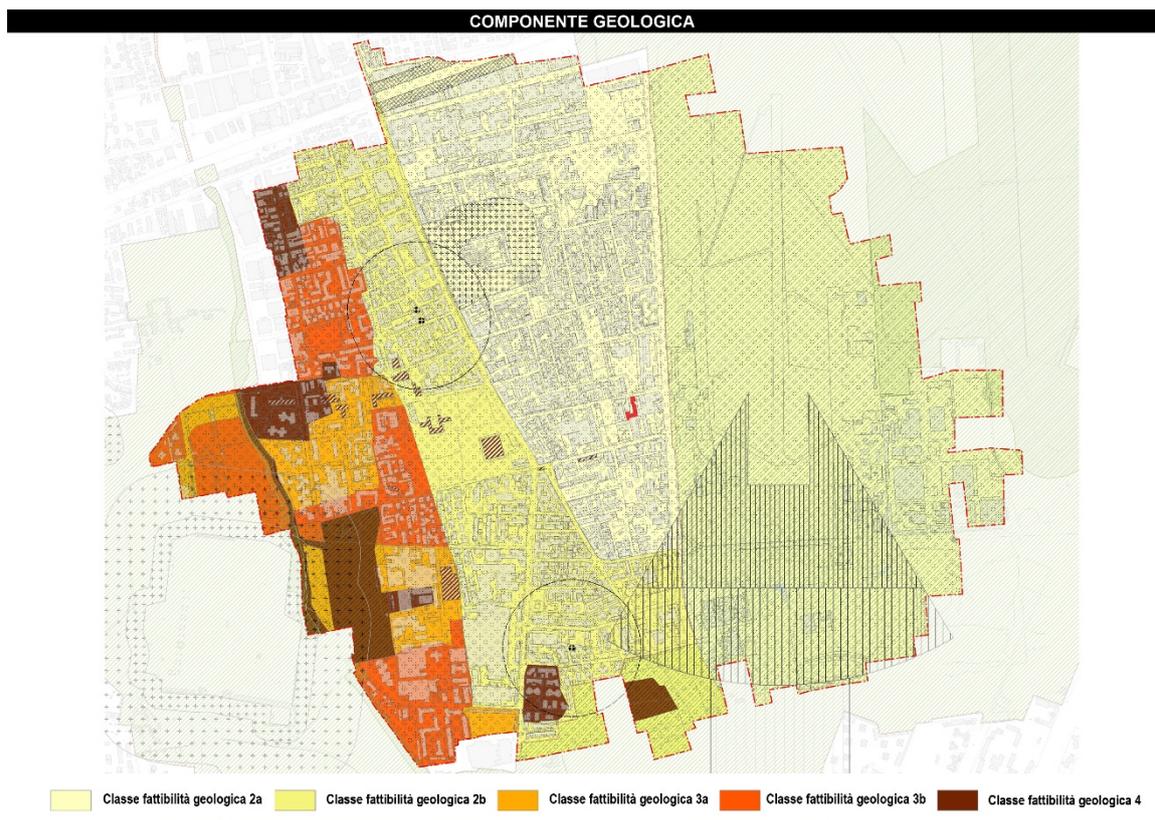
L'area di studio può essere inquadrata nel settore della media pianura poiché si colloca subito a valle delle estreme propaggini terrazzate dell'alta pianura milanese che arrivano fino ai comuni di Monza, a nord-est e di Bollate a nord-ovest. Si tratta di un settore caratterizzato da una morfologia blanda con pendenza generalizzata verso sud variabile intorno al 3 per mille. Questo settore della media pianura è costituito interamente da materiali attribuibili al Fluvioglaciale e Fluviale würmiano (Era: Quaternaria, Serie: Pleistocene superiore) e l'insieme di queste superfici viene chiamato Livello Fondamentale della Pianura (LFP). Nella cartografia ufficiale della Carta geologica d'Italia questa unità viene chiamata con il termine di Diluvium recente.

La geologia dell'area di Bresso è molto omogenea, caratterizzata dalla presenza in superficie di una sola unità litostratigrafica: i depositi fluvioglaciali della pianura di età würmiana.

La geomorfologia del territorio di Bresso è priva di variazioni significative, se non di natura antropica, come ad esempio la progettazione e realizzazione del Parco Nord Milano. Il territorio ha perso completamente la sua forma originaria a causa dell'azione antropica; anche l'alveo del torrente Seveso è modificato artificialmente, con tragitto lineare e privo di zone di espansione.

In relazione alle caratteristiche geomorfologiche, il territorio del comune di Bresso è suddiviso nelle seguenti classi di fattibilità geologica:

- Classe 2_ fattibilità con modeste limitazioni. Si tratta di aree in cui, in linea generale, sono ammissibili tutte le categorie di opere edificatorie, con l'unica prescrizione di verifica della compatibilità geologica e geotecnica. Non si riscontrano, dunque, particolari limitazioni all'edificabilità;
- Classe 3_ fattibilità con consistenti limitazioni. In questa classe ricadono le aree di esondazione del Fiume Lambro, le aree a bassa soggiacenza della falda (meno di 5 m da piano campagna), le aree che presentano scadenti caratteristiche geotecniche del primo orizzonte, le aree di cava attiva o cessata. Sono ammessi interventi urbanistici solo a seguito di verifica idrogeologica o litotecnica puntuale, questa classificazione risulta importante nell'area del centro abitato;
- Classe 4_ fattibilità con gravi limitazioni. In queste zone sono escluse opere di nuova edificazione ad esclusione di quelle tese al consolidamento o alla sistemazione idraulica ed idrogeologica per la messa in sicurezza dei siti. Sono comprese in questa classe sia le zone di tutela assoluta dei pozzi di captazione ad uso idropotabile, sia le fasce di rispetto dei corsi d'acqua costituenti il reticolo idrografico stabilite ai fini della polizia idraulica. In questa categoria rientrano le aree verdi urbane di Bresso.

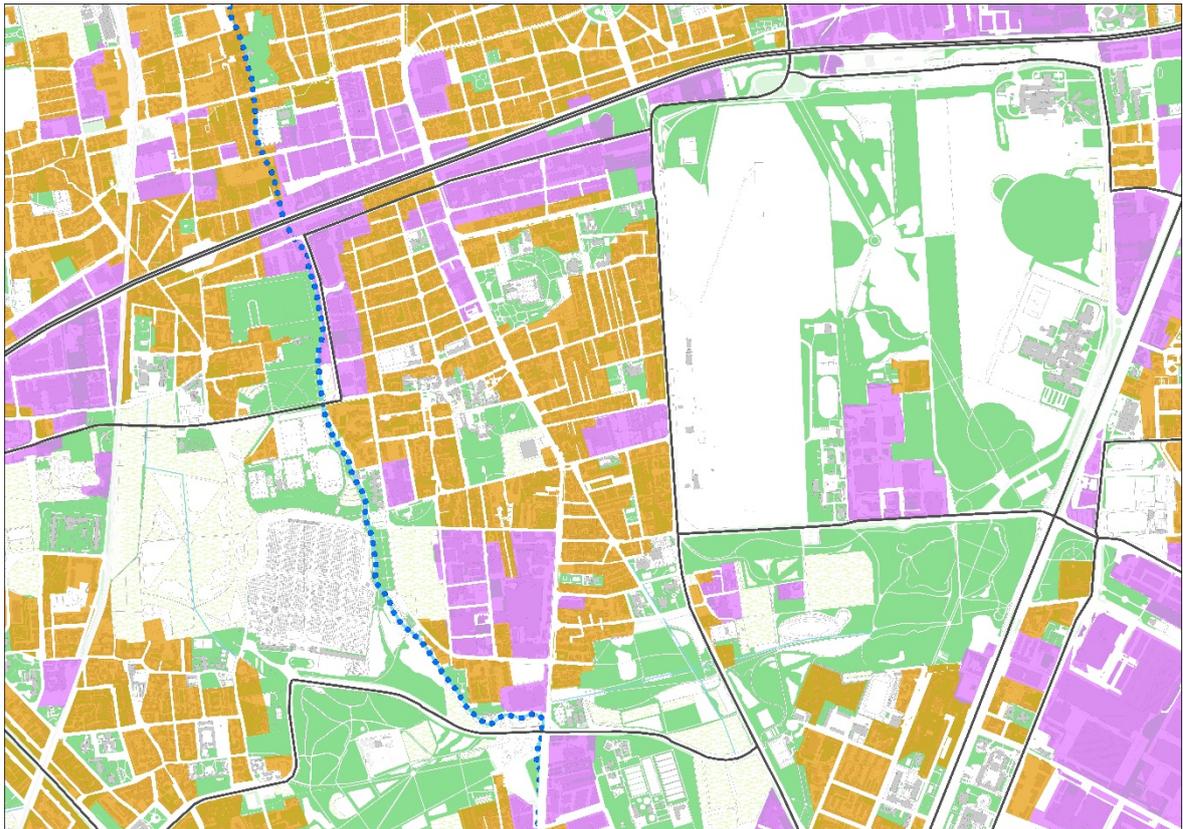


Fattibilità geologica_PGT comune di Bresso

4.6 Paesaggio e patrimonio culturale

Gli elementi principali che caratterizzano il Comune di Bresso si possono riassumere in:

- Il Parco Nord Milano, polmone verde di elevata importanza anche in considerazione delle limitate dimensioni delle aree verdi urbane.
- Il torrente Seveso, oggetto di riqualificazione e di progetti volti a diminuirne gli effetti di esondazione.
- La coesistenza di grandi comparti industriali e zone residenziali: la struttura urbana si conforma con un tessuto a carattere prevalentemente residenziale, con isolati la cui destinazione è unica, con poca mixité. I distretti produttivi sono concentrati prevalentemente all'esterno delle aree centrali residenziali in due separati ambiti a nord al confine con Cusano Milanino e a sud, lungo via Vittorio Veneto. Infine, vengono alla luce anche due piccoli agglomerati terziari/commerciali che corrispondono, a sud, con l'area tecnologia Zambon mentre, a nord, un sistema lineare lungo via Vittorio Veneto dal confine con Cusano M. al Parco delle Rimembranze.
- Gli assi stradali di collegamento tra Bresso e Milano.

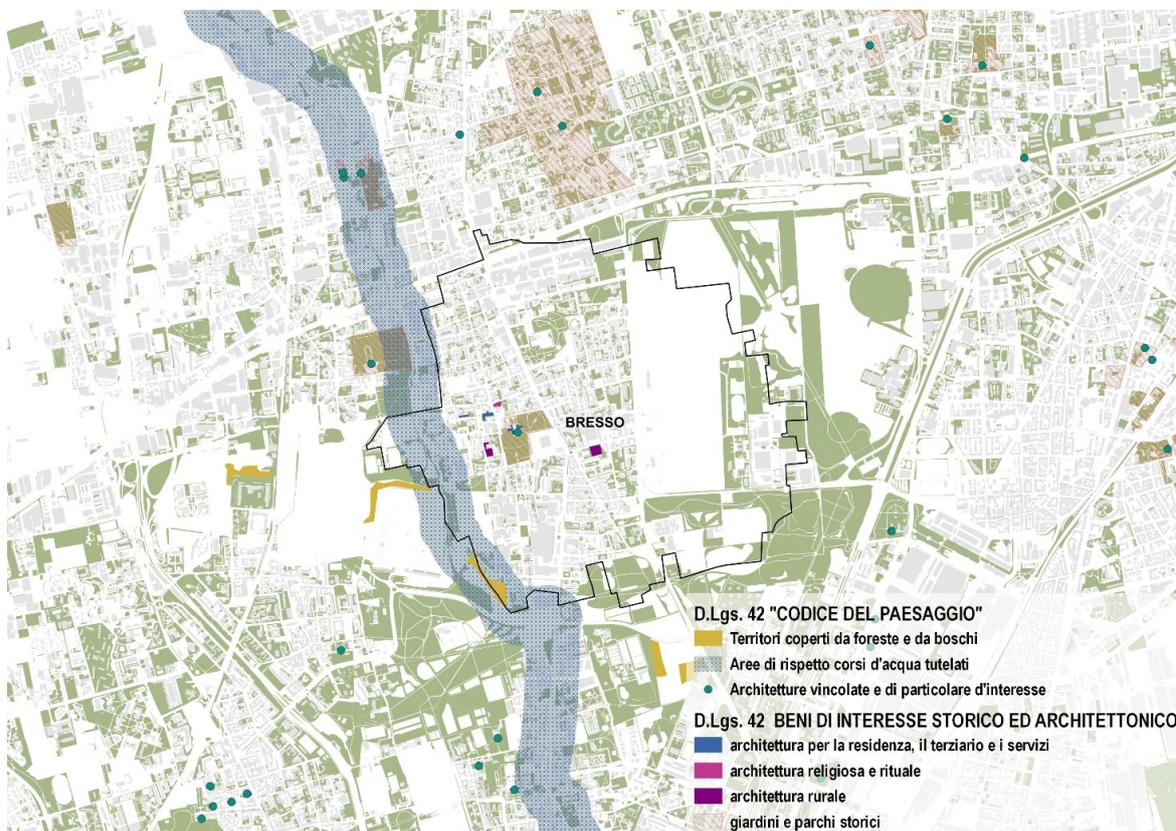
*Paesaggio*

All'interno del territorio comunale di Bresso sono presenti edifici e giardini storici tutelati, come Villa Patellani, datata XVIII secolo, edificio monumentale (vincolato ai sensi del D.Lgs. 490/2004) inserito nel tessuto edilizio centrale di Bresso, attorno al quale si trova un ampio parco, oggi in parte comunale. La villa diventa un landmark di pregio situata in un contesto parzialmente compromesso dall'edificazione speculativa del secondo dopoguerra.

*Villa Patellani, Bresso**Villa Conti Perini, Bresso*

L'edificio, dimora storica dei Conti Perini nel '700, rappresenta un esempio ancora vivo delle "corti" che hanno costituito, in passato, il tessuto edilizio di Bresso. Gli alloggi residenziali, ricavati da una ristrutturazione, di tipo bilocali e trilocali, sono distribuiti su varie scale distinte. Sono presenti, inoltre, uno spazio ad uso biblioteca comunale e spazi di aggregazione sociale.

Un altro esempio di architettura storica presente nel comune di Bresso è la “Cascinetta” (vincolato ai sensi del D.Lgs. 490/2004), che venne costruita dall’Ospedale Maggiore di Milano per accogliere gli agricoltori che coltivavano i numerosi poderi dell’ente stesso. Restò di proprietà dell’ente fino a pochi anni fa, quando poi venne rilevata dal Comune di Bresso. La cascina datata circa XIX secolo, presenta la tipica configurazione di corte, due corpi di fabbrica, due fienili, cortile retrostante, l’orto e quel che resta dell’antico bosco



Sistema dei vincoli paesistico-ambientali e storico-monumentali _ fonte dati Regione Lombardia

Anche il sistema del torrente Seveso prevede una fascia di rispetto dalle sponde di 150 metri, come previsto dal D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera c).

4.7 Rumore

Il Comune di Bresso ha approvato il Piano di Zonizzazione Acustica con delibera di C.C. n° 20 del 28/03/2007.

Il PZA suddivide il territorio comunale in aree acusticamente omogenee per destinazione d'uso prevalente nelle quali devono essere rispettati specifici limiti di “rumore” diurni e notturni, espressi in Db misurati. (DPCM 14/11/97):

- Classe I_ aree particolarmente protette, comprende tutte quelle aree per cui la quiete rappresenta un elemento di base per la loro fruizione e comprende le aree residenziali. Tale classe è rappresentata in cartografia con un retino di colore grigio a bassa densità di punti piccoli;

- Classe II_ aree ad uso prevalentemente residenziale, comprende le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività artigianali ed industriali;
- Classe III_ aree di tipo misto, comprende aree interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali ed assenza di attività industriali, oltre alle aree agricole interessate da attività che impiegano macchine operatrici;
- Classe IV_ aree di intensa attività umana, comprende le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici e presenza di attività artigianali. Tale classe comprende inoltre, le aree in *prossimità* delle strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie, le aree portuali e le aree con limitata presenza di piccole industrie;
- Classe V_ aree prevalentemente industriali, comprende le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni;
- Classe VI_ aree esclusivamente industriali, comprende le aree esclusivamente interessate da insediamenti industriali e prive di abitazioni.

All'interno di ogni classe acustica si applicano determinati valori limite di rumore; i limiti più bassi sono ovviamente quelli stabiliti per la classe I, la più protetta, e vanno via via crescendo per raggiungere i valori più alti in corrispondenza della classe VI.

CLASSE	LIMITE DIURNO [Leq-dB(A)]	LIMITE NOTTURNO [Leq-dB(A)]
I	45	35
II	50	40
III	55	45
IV	60	50
V	65	55
VI	65	65

Valori limite di emissione_ fonte dati Regione Lombardia

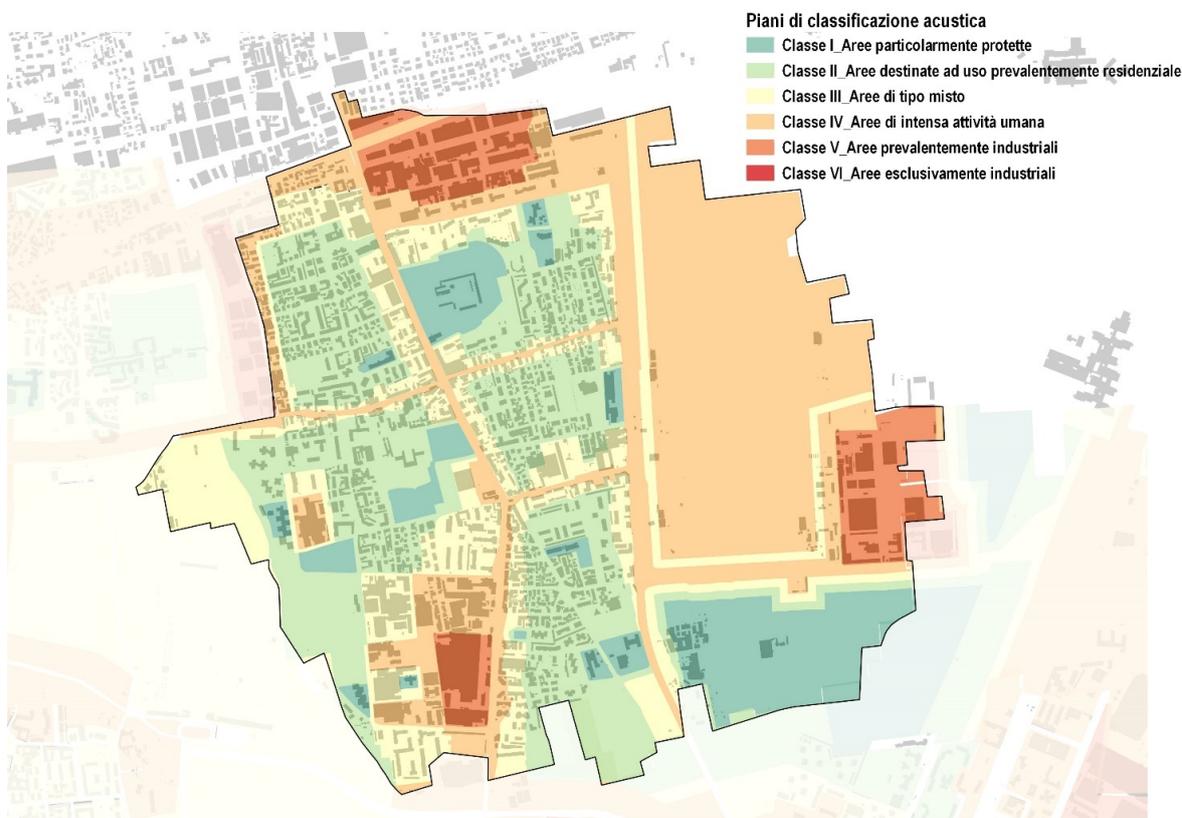
CLASSE	LIMITE DIURNO [Leq-dB(A)]	LIMITE NOTTURNO [Leq-dB(A)]
I	50	40
II	55	45
III	60	50
IV	65	55
V	70	60
VI	70	70

Valori limite di immissione_ fonte dati Regione Lombardia

Il quadro dell'inquinamento acustico a Bresso è dato dalle rilevazioni che vengono eseguite in conseguenza a segnalazioni, esposti, e lamentele riguardanti il disturbo da rumorosità, che sono negli anni decisamente diminuite, soprattutto a causa della chiusura di diverse attività economiche; attualmente il disturbo da rumore proviene soprattutto da gruppi di persone che parlano o schiamazzano di notte, e da impianti di condizionamento, spesso su attività commerciali.

L'inquinamento acustico più rilevante rimane quello dovuto al traffico veicolare, come dimostra la campagna di rilevamento affrontata in occasione della redazione della proposta di piano di zonizzazione acustica, nel 2009, che ha rilevato un clima acustico degradato, con livelli equivalenti diurni compresi in genere tra 55 e 70 dBA e notturni di pochissimo inferiori

(poche unità). In tale occasione è stato predisposto anche il piano di risanamento acustico delle strutture pubbliche che risultavano esposte a rumorosità oltre i limiti imposti dalla classificazione acustica.



Zonizzazione acustica nel comune di Bresso_ fonte dati Regione Lombardia

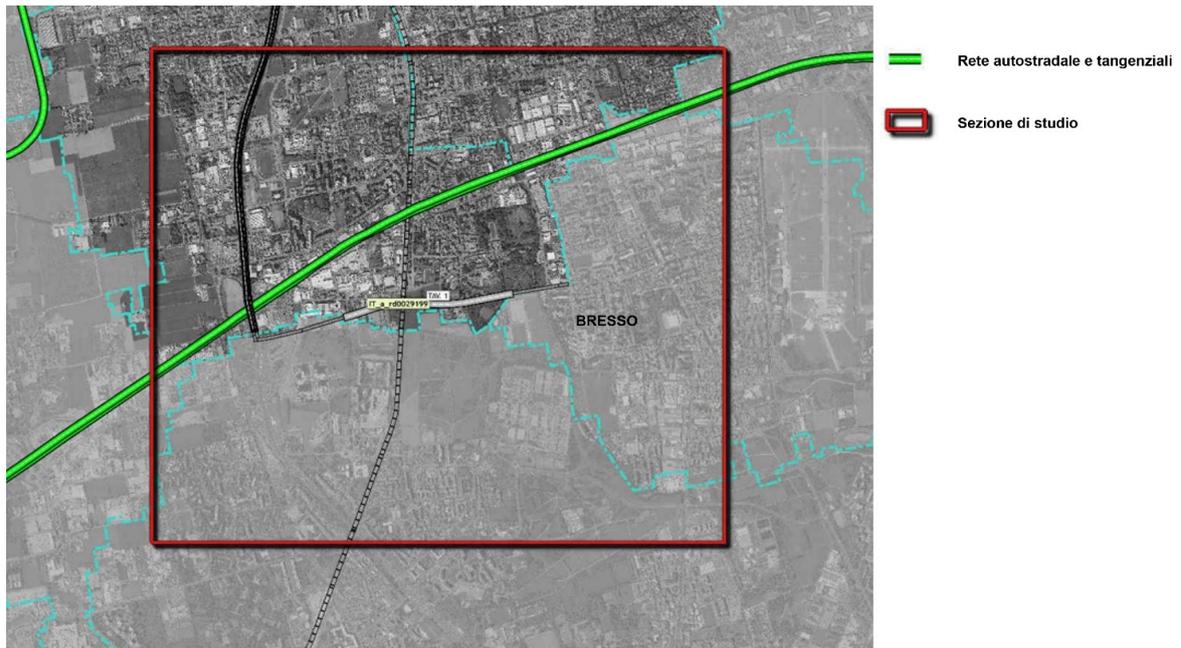
In ottemperanza al DLgs n. 194 del 19.08.2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale” (finalizzato ad evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell’esposizione al rumore ambientale), Città Metropolitana di Milano ha provveduto ad individuare, tra le strade in gestione, quelle con traffico, misurato o stimato, superiore ai 3 milioni di veicoli anno.

Per tali infrastrutture, definite, ai sensi del DLgs n. 194/2005, “assi stradali principali”, è stata predisposta la Mappatura acustica (il cui aggiornamento è stato approvato con DDP n. 151 del 28.12.2017), che fornisce, mediante apposita modellizzazione acustica, la situazione di rumorosità, stimata o rilevata, prodotta da ogni singola infrastruttura viaria, calcolando, al contempo, il numero di persone esposte a determinati livelli acustici di riferimento previsti dalla norma.

Il Comune di Bresso è attraversato in particolare dalla S.P. 199; i valori sono stati calcolati nel territorio di Cormano nella zona adiacente al confine comunale con Bresso, di seguito vengono riportati i risultati.

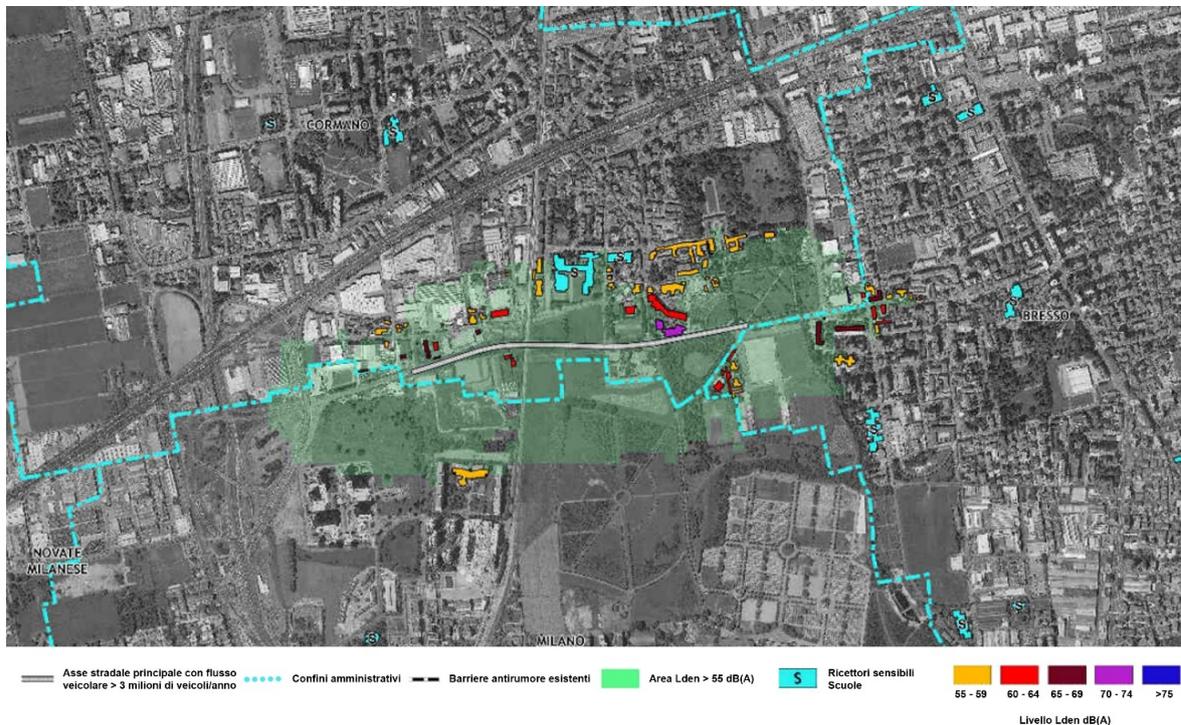
STRADA	POPOLAZIONE 55-59 dB(A)	POPOLAZIONE Lden70-74dB(A)	POPOLAZIONE Lnight50-54dB(A)	POPOLAZIONE Lnight 60-64dB(A)
S.P. 199 Cormano	700	100	700	200

Dati riepilogativi della Mappatura acustica degli assi principali del Comune di Cormano (N° abitanti) fonte dati Piano d’Azione degli Assi principali della Città Metropolitana di Milano

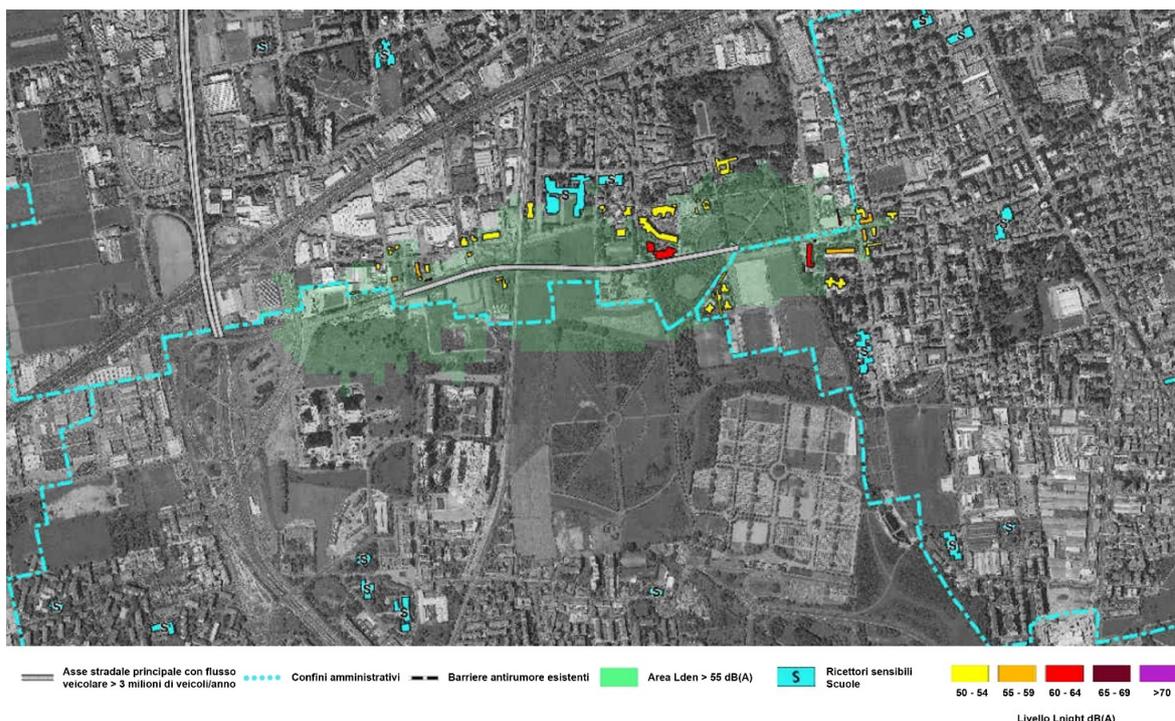


Mappatura dell'indicatore acustico lungo la SP 199 sul territorio di Cormano_ fonte dati CMM

Di seguito la descrizione in tavole dell'esposizione massima in facciata degli edifici residenziali, valutata a 4 metri di altezza, secondo i descrittori acustici Lden ed Lnight, mediante una scala cromatica classificata in base agli intervalli di livello Lden 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 ed Lnight 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70; vengono evidenziate l'area di indagine e l'ubicazione dei ricettori sensibili come scuola od ospedale ed assimilabile.



Mappatura dell'indicatore acustico Lden lungo la SP 199 sul territorio di Cormano confinante con Bresso_ fonte dati CMM



Mappatura dell'indicatore acustico Lnight lungo la SP 199 sul territorio di Cormano confinante con Bresso_ fonte dati CMM

4.8 Rifiuti

I rifiuti vengono "classificati" in due grandi famiglie, sulla base della loro provenienza: i rifiuti urbani (principalmente, quelli prodotti in casa, più altre tipologie quali ad esempio lo spazzamento strade) e i rifiuti speciali (principalmente quelli prodotti da lavorazioni industriali e artigianali, o della produzione del settore primario, o ancora sono rifiuti speciali i fanghi derivanti dai processi di depurazione delle acque reflue). Un secondo criterio di classificazione li suddivide in rifiuti non pericolosi e rifiuti pericolosi, sulla base del contenuto di sostanze pericolose o dal ciclo produttivo da cui decadono (rif. art. 184 del D.LGS. 152/2006). La norma quadro di riferimento per i rifiuti è la parte quarta del D.LGS. 152/2006 nel 2010 l'ultima Direttiva Europea sui rifiuti (2008/98/CE), che rimarca la gerarchia da seguire nelle politiche e pianificazione sui rifiuti.

TIPOLOGIA	Kg	%
Carta e cartone	1.243.854	22%
Vetro	944.621	16,7%
Plastica	628.531	11%
Verde	88.760	1,6%
Umido	2.354.020	41,6%
RAEE	66.484	1,18%
Olii e grassi commestibili	2.907	0,05%
Olii e grassi minerali	2.437	0,04%
Altri materiali	80.718	1,43%
Ingombro a recupero	187.574	3,32%
Recupero da spazzamento	55.793	0,99%

Recupero della materia di scarto urbano nel Comune di Bresso riferito all'anno 2018_ fonte dati ARPA

La produzione di rifiuti ProCapite annuo (al 2019) è pari a 381,5 (Kg/ab*anno), a fronte di un valore rilevato al 2018 pari a 390,2 (Kg/ab*anno).

Nel 2019 la percentuale di raccolta differenziata è pari al 66,6%, sostanzialmente invariata rispetto al 2018 (66,8%).

Le frazioni merceologiche raccolte in modo differenziato sono l'umido, il verde, la carta e il cartone, il vetro, la plastica, i metalli, il ferro, il legno, i beni durevoli, le batterie, le pile, gli imballaggi. Sono poi raccolti separatamente anche altre tipologie di rifiuti (medicinali, pneumatici, spezzamento, inerti, abiti, pitture, oli e grassi, toner). Le maggiori percentuali raccolte sono relative alla carta/cartone e all'umido.

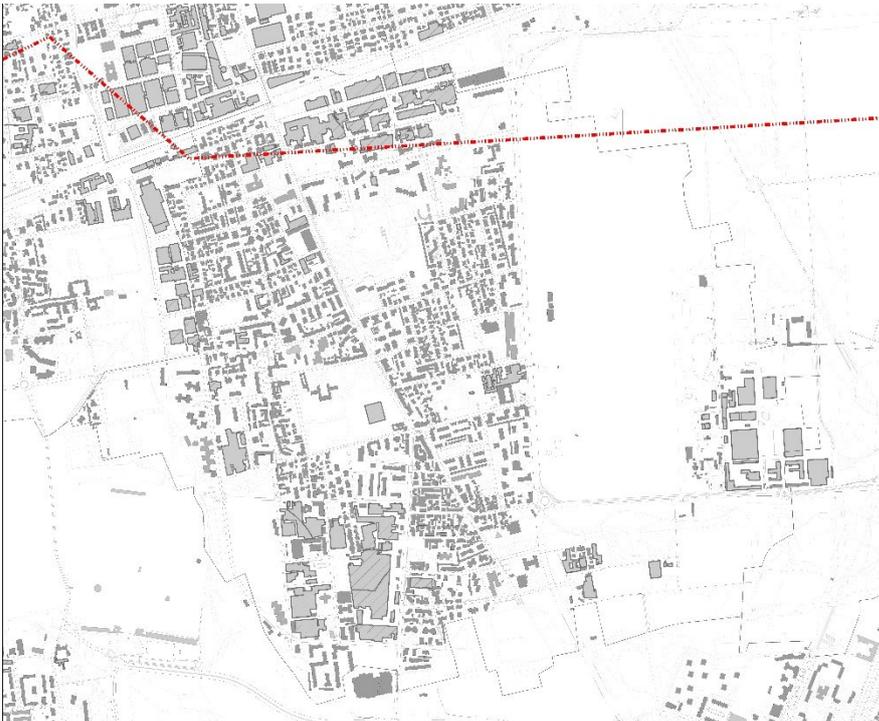
4.9 Elettromagnetismo

Le attività umane che prevedono l'utilizzo dell'elettricità hanno introdotto nell'ambiente apparati ed impianti che, quando in esercizio, sono sorgenti di campo elettromagnetico, il cui valore deve essere valutato affinché vengano rispettati i limiti di legge. Le principali sorgenti di campo elettromagnetico ad alta frequenza sono rappresentate dagli impianti radiotelevisivi e da quelli per la telefonia cellulare; le sorgenti a bassa frequenza sono invece il complesso delle linee e delle cabine elettriche, i videoterminali e gli elettrodomestici, nonché tutti gli apparecchi alimentati dalla corrente elettrica.

Le onde elettromagnetiche vengono classificate in base alla loro frequenza in

- Radiazioni ionizzanti (IR), ossia le onde con frequenza altissima e dotate di energia sufficiente per ionizzare la materia;
- Radiazioni non ionizzanti (NIR), con frequenza ed energia non sufficienti a ionizzare la materia.

Le principali sorgenti artificiali di basse frequenze sono gli elettrodotti, che costituiscono la rete per il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica.



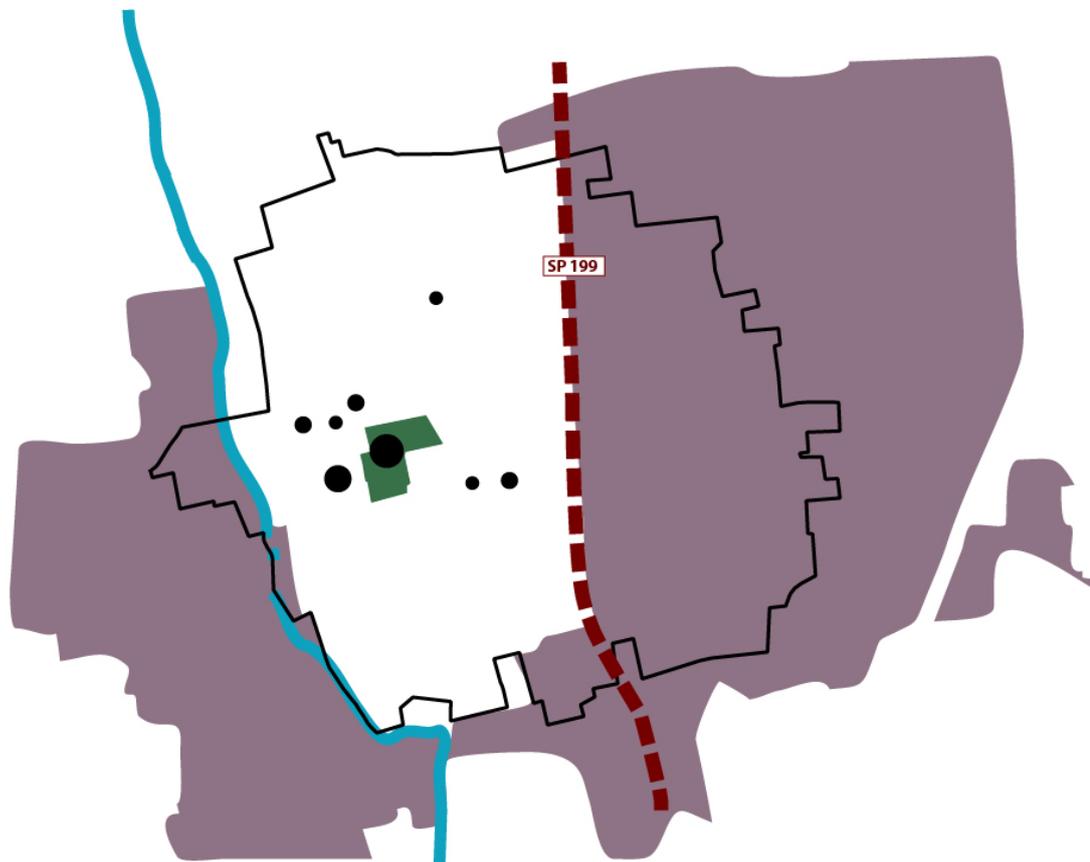
Elettrodotti in Comune di Bresso

Per le onde ad alta frequenza, invece, le sorgenti artificiali sono gli impianti di trasmissione radiotelevisiva (i ponti e gli impianti per la diffusione radiotelevisiva) e quelli per la telecomunicazione mobile (i telefoni cellulari e le stazioni radio-base per la telefonia cellulare). L'esposizione ai campi elettromagnetici ad alta frequenza è in progressivo aumento in seguito allo sviluppo del settore delle telecomunicazioni ed in particolare degli impianti per la telefonia cellulare.

4.10 Sintesi punti di forza e punti di debolezza

Si riporta un breve quadro riassuntivo delle principali criticità e potenzialità, sotto il profilo ambientale e territoriale, che attualmente caratterizzano il comune di Bresso, desunte dai capitoli precedenti e utili alle valutazioni successive.

È importante sottolineare che questo non è un quadro esaustivo di tutti gli aspetti del territorio degni di attenzione sotto il profilo ambientale, ma di alcuni di quelli emersi sulla base dei dati e delle informazioni disponibili.



PUNTI DI FORZA

Parco Nord Milano, il parco occupa una vasta superficie del territorio. Organizzato in zone boschive, radure, filari, macchie arbustive, siepi e piccoli specchi d'acqua. Oggi il parco continua con la metodologia di lavoro utilizzata in tutti questi anni ad espandersi e a crescere, consapevole del proprio ruolo sociale, urbanistico e ecologico.

Il torrente Seveso, il corso d'acqua come potenzialità per la biodiversità, la creazione di connessione verde azzurra con i territori limitrofi.

Connessioni, buona accessibilità in direzione Milano grazie alla strada provinciale 199, **Verde storico**, il parco di Villa Rivolta-Patellani aperto al pubblico, in parte, conserva tracce dell'antico impianto barocco.

Architettura storica, sul territorio sono presenti puntuali edifici di interessante valore artistico ed architettonico rappresentante la storia contadina e religiosa del Comune di Bresso.

DEBOLEZZE

Aree boscate, sul territorio vi è mancanza di zone a copertura di alto fusto che aumenterebbe l'assorbimento della CO₂, e il rifugio per l'avifauna locale o di passaggio, salvo che nel Parco Nord Milano e nel Parco di Villa Rivolta.

Mobilità pubblica, sistema di trasporto pubblico locale costituito essenzialmente da trasporto su gomma; la soppressione della tramvia, per la costruzione di una nuova linea, ha creato problemi di mobilità pubblica.

Torrente Seveso, rappresenta per il territorio sia un punto di forza ma anche di debolezza, per evidenti problemi di qualità e portata idraulica in occasione di eventi di piena.

5 VARIANTE GENERALE AL PGT: Obiettivi e finalità

5.1 Il piano di Governo del territorio vigente

Il vigente Piano di governo del territorio del Comune di Bresso è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 20 dell'11 luglio 2016 e approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 5 del 30 gennaio 2017.

Gli atti costitutivi del vigente Piano di Governo del Territorio hanno assunto efficacia dalla data di pubblicazione sul B.U.R.L. - serie Avvisi e Concorsi n. 19 del 10 maggio 2017 dell'Avviso di approvazione definitiva e deposito degli atti stessi.

Il PGT è stato oggetto di variante parziale e aggiornamento ai fini del recepimento del nuovo studio idrogeologico, adottati con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 22 del 19 marzo 2019 e approvati con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 35 del 14 maggio 2019. Gli atti costitutivi di detta variante parziale al Piano di Governo del Territorio hanno assunto efficacia dalla data di pubblicazione sul B.U.R.L. - serie Avvisi e Concorsi n. 30 del 24 luglio 2019 dell'Avviso di approvazione definitiva e deposito degli atti stessi.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 51 del 25 luglio 2019 si è provveduto alla correzione di errori materiali nel testo della suddetta Deliberazione di Consiglio Comunale n.35 /2019.

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 18 del 5 marzo 2020 si è provveduto alla correzione di errore materiale all'interno del vigente Piano di Governo del Territorio, relativo alla perimetrazione del Comparto CRR-3 Don Pozzi, pubblicata su B.U.R.L. serie avvisi e concorsi n. 22 del 30 luglio 2020.

Il vigente Piano di Governo del territorio ha evidenziato 4 grandi tematiche di intervento:

- Mobilità e trasporti, all'interno del quale è riportato il progetto della Metrotramvia Milano – Seregno, gli interventi sulle strutture viari e la rete ciclabile;
- Ambiente con le connessioni verdi e le riqualificazioni delle risorse ambientali
- Abitare la città pubblica, con gli interventi per la realizzazione di residenze popolari
- Ristrutturazione urbanistica, individuazione degli ambiti di trasformazione.

In particolare, gli obiettivi del piano sono i seguenti:

- **Promozione della sostenibilità ambientale.** Aumentare la sensibilità ambientale della popolazione, sia residente che gravitante, rendendola cosciente dell'impatto delle attività antropiche sull'ambiente e sulla necessità di operare in modo da minimizzare gli impatti negativi e salvaguardare le risorse per le generazioni future. In interventi mirati a realizzare investimenti destinati a creare le condizioni per risparmiare energia nelle strutture pubbliche, realizzare impianti di autoproduzione di energia per utilizzi comunali, diffondere l'utilizzo sul territorio di sistemi "compatibili" come la cogenerazione ed il teleriscaldamento.
- **Valorizzazione delle risorse.** In riferimento al sistema ambientale costituito dal Parco Nord, uno degli obiettivi fondamentali del Piano è la definizione delle strategie relative al miglioramento della gestione degli spazi aperti non urbanizzati, quali le aree protette proprio come il Parco Nord medesimo ed il fiume Seveso. Questi due elementi naturali sono visti come due forti potenzialità anche di ricucitura e riconnessione delle frammentate aree verdi.
- **Salvaguardia e cura del verde.** E' prevista la riqualificazione complessiva urbanistica ed ambientale del Quartiere Leopardi sita ad est del territorio del comunale di

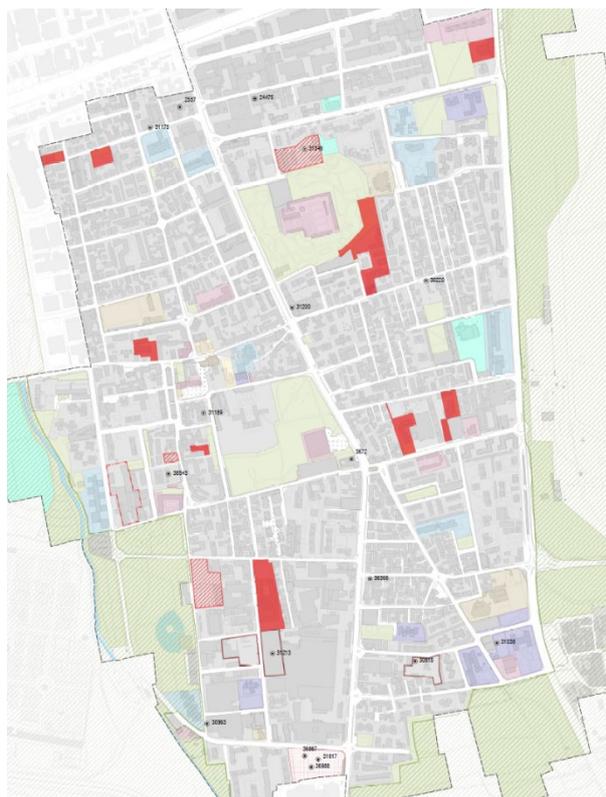
Bresso, interamente inserita nel tessuto del Parco Nord Milano, e ricompresa in parte in zona edificata ed in parte in zona di riorganizzazione funzionale.

- **Minimizzazione consumo di suolo.** Obiettivo prioritario da perseguire con il Piano di Governo del Territorio è che lo sviluppo urbanistico sia compatibile con la tutela delle risorse naturali, nella fattispecie del suolo e che ne disciplini le trasformazioni d'uso per una crescita equilibrata delle parti della città e delle sue funzioni. E' in questa ottica orientato il proseguimento del "recupero" degli edifici dismessi e l'individuazione dei cosiddetti Comparti di Ristrutturazione urbanistica a destinazione prevalentemente Residenziale (CRR) e del Comparto di Trasformazione Strategica (su aree su cui un tempo insistevano le industrie motore della produttività bressese). Obiettivo principale dei Comparti di Trasformazione Strategica è quello di creare nuovi spazi pubblici per le funzioni legate al tempo libero e, nel contempo, porre le migliori condizioni per lo sviluppo di tipo qualitativo delle attività legate alla produzione, ai servizi ed al commercio.
- **Incentivazione e rafforzamento funzioni di eccellenza.** La riconferma nel Piano di Governo del Territorio del cosiddetto "Polo di Eccellenza" che prevede l'insediamento e la crescita delle funzioni di "ECCELLENZA" destinate alla realizzazione di un Centro per la ricerca, la sperimentazione e l'innovazione nel settore delle biotecnologie. Tale obiettivo accentua il carattere di nuova centralità che assumerà la zona con la realizzazione del "Polo" di ricerca nel disegno più complessivo di una Bresso "policentrica".
- **Potenziamento offerta e qualità dei servizi.** Potenziare l'offerta di servizi ai cittadini deve essere letta con un duplice contenuto: l'aumento e la differenziazione di servizi, anche in funzione di quelli effettivamente richiesti e desiderati e il miglioramento di quelli esistenti in termine di qualità, accessibilità e fruizione.
- **Promozione qualità urbana e riqualificazione delle aree pubbliche.**
- **Rafforzamento identità cittadina.** L'obiettivo prioritario è così diventato quello di tutelare e valorizzare gli edifici e gli elementi della cultura e della memoria storica del territorio.
- **Infrastrutture, razionalizzazione mobilità urbana e trasporto pubblico locale.**

In linea generale le previsioni del PGT sono state in gran parte attuate:

- EX_CRR – attuato
- EX_CRR1 – attuato
- EX_CNI1 – attuato
- EX_CRRD – attuato
- EX_CRR16 – attuato
- EX_CRR11 – attuato
- EX_CRR12 – attuato
- CPE_UU3b – attuato
- EX_CRR3 – in attuazione/permesso di costruire
- CRR_10 - in attuazione/permesso di costruire

- CPE_UU1 - in attuazione/permesso di costruire
- CTS – pianificazione vigente
- CRR_E – piano approvato
- CPE-UU2 – piano attuativo previsto
- CPE-UU3 – piano attuativo previsto
- CNI_2 – piano attuativo previsto



STATO DI ATTUAZIONE DEL PGT

- Completato/attuato
- ▨ In attuazione | Permesso di costruire
- ▤ Pianificazione vigente; variante puntuale in itinere
- ▧ Piano approvato
- ▩ Piano attuativo previsto

Variante Generale al Piano di Governo del Territorio. Stato di attuazione PGT

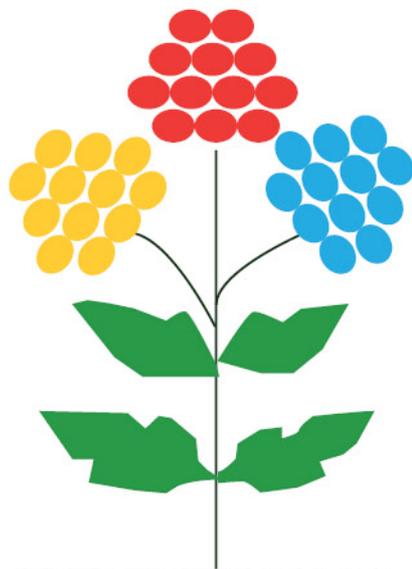
5.2 Obiettivi per la Variante al PGT

Le linee guida per la Variante al PGT hanno 3 obiettivi principali, ognuno dei quali si articola in differenti azioni. Essi sono:

- **La Città del Fare: *favorire le imprese e le attività economiche*.** Bresso dovrà essere una città del fare, in continuità con la sua storia recente, del promuovere le imprese e le attività economiche dalla forte componente innovativa e relazionale. Rilanciare la struttura economica e produttiva per innescare un processo positivo di crescita e marketing territoriale perseguendo la vocazione territoriale del Nord Milano verso «una città dei nuovi lavori, dei servizi e dell'abitare». Al contempo, in una prospettiva di incremento della qualità urbana e di ricomposizione urbana della città, si evidenzia l'importanza delle ricadute positive delle attività commerciali di vicinato al piede degli edifici.
- **La Città per Essere: *il disegno di una città di servizi pubblici, privati e verde diffuso*.** Bresso dovrà essere una città di servizi e verde diffusi riducendo il più possibile disequilibri e disomogeneità tra le diverse parti urbane dando risalto alla qualità dei servizi, della mobilità sostenibile e della rete verde. Importantissimi saranno i temi dei servizi alla persona e dei bisogni socio - sanitari, affrontando il tema dell'invecchiamento della popolazione, un fenomeno oggettivo a Bresso, su cui si può fare molto applicando il principio di sussidiarietà per recuperare efficacia/efficienza nell'aiutare le persone e le famiglie più fragili. Pertanto, in una logica di sussidiarietà ed efficienza, anche di livello metropolitano, l'obiettivo del Piano dei Servizi sarà quello di adoperarsi per realizzare una città più coesa, mettendo a valore la cooperazione tra pubblico e privato per limitare le disuguaglianze sociali, economiche, culturali e spaziali. La città dovrà introdurre meccanismi di flessibilità nella normativa del Piano dei Servizi che consentano di individuare differenti priorità anche

in riferimento al piano triennale delle opere pubbliche- Le infrastrutture e i servizi di mobilità costituiscono un tema chiave per il Nord Milano, sia per colmare lacune di collegamento di alcuni comuni con il capoluogo sia per risolvere problemi di connessione trasversale.

- **La Città Bella: *promuovere interventi di rigenerazione urbana e riqualificazione diffusa.*** Bresso dovrà essere una città dall'elevata qualità urbana e dotata di un sistema della mobilità pubblica diretto e interconnesso con la rete metropolitana, in continuità con la sua storia, che ne ha fatto un luogo dal giusto mix tra le attività economiche e la residenza immerso nel verde. Il necessario rilancio dello sviluppo urbano e territoriale dovrà avviarsi dalla riqualificazione e rigenerazione urbana della città esistente, senza consumare nuovo suolo, rispondendo anche a temi di carattere generale e parte di un sentire comune come la crescente sensibilizzazione verso la qualità urbana e le questioni ambientali. La rigenerazione urbana dovrà essere considerata come occasione non solo per rivitalizzare e riqualificare, anche in chiave ambientale, i quartieri irriscolti, le aree dismesse e degradate ma come opportunità per una trasformazione della città verso i valori emergenti della smartness, della sostenibilità e dell'attitudine alla resilienza. Bisognerà favorire lo sviluppo di strumenti utili a stimolare la dimensione qualitativa dei progetti, sia privati sia della città pubblica, valorizzando in particolare il ruolo dei concorsi di idee.



#BRESSO

La Città del Fare, la Città per Essere