

INDICE

1.	I CARATTERI DEL TERRITORIO DI BARANZATE.....	3
1.1.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
1.2.	GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA.....	3
1.3.	CLIMA	3
1.4.	IDROGEOLOGIA	3
1.5.	IL SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE	4
1.6.	LE AREE VERDI	4
1.7.	LA QUALITÀ DELL'ARIA	4
1.8.	INDUSTRIE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE	5
1.9.	AGENTI FISICI.....	5
1.10.	RIFIUTI URBANI	6
1.11.	LA DINAMICA DEMOGRAFICA.....	6
1.12.	MERCATO RESIDENZIALE	6
1.13.	IL SISTEMA ECONOMICO	6
1.14.	L'ANALISI SWOT	7
2.	GLI OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO.....	7
3.	ANALISI DI COERENZA ESTERNA	12
4.	LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	13
5.	CONFRONTO E SELEZIONE DELLE ALTERNATIVE	17
6.	IL SISTEMA DEGLI INDICATORI.....	17
7.	ANALISI DI COERENZA INTERNA.....	20
8.	PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO	21

COMUNE DI **BARANZATE**
PROVINCIA DI MILANO

Studio Propedeutico alla

PROCEDURA DI
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

SINTESI NON TECNICA

(ai sensi dell'art 4 della LR 12/2005)

1. I CARATTERI DEL TERRITORIO DI BARANZATE

1.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il Comune di Baranzate si inserisce nel contesto territoriale del Nord-ovest della Provincia di Milano. Secondo la classificazione del PTCP, è compreso nell'ambito territoriale del "Rhodense" di cui fanno parte anche i comuni di Bollate, Arese, Garbagnate Milanese, Cornaredo, Lainate, Pero, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Rho, Settimo Milanese, Vanzago. Baranzate confina a Nord con Bollate, dal quale si è distaccato nel Maggio del 2004 (LR 13/2004), ad Ovest con Novate Milanese, a Sud e ad Ovest con il Comune di Milano.

Tutta l'area del Rhodense è interessata da diversi progetti di trasformazione urbana (il progetto Expo, l'ampliamento dell'ospedale Sacco) che causeranno un inevitabile mutamento nell'assetto territoriale del comune e ne aumenteranno l'attrattività.

L'attuale struttura urbana del territorio è influenzata dalla presenza della rete infrastrutturale che ne determina la divisione in quattro quadranti. L'arbitraria suddivisione è data dalla presenza di due connessioni viabilistiche di livello spracomunale: la strada Varesina, che taglia il comune in direzione Nord/Ovest-Sud/Est, e la strada provinciale Rho-Monza che divide il territorio in direzione Est-Ovest (oggi entrambe oggetto di interventi di potenziamento e di riqualificazione urbanistica). I nuclei, poiché originati dalla presenza di queste infrastrutture, non rappresentano unità territoriali omogenee, oltre a non avere una propria riconoscibilità.

1.2. GEOLOGIA E GEOMORFOLOGIA

Il territorio di Baranzate è caratterizzato dalla presenza di piane fluvio-glaciali alternate da piane alluvionali formate dai due torrenti che occupano la porzione ad est e ad ovest del comune: il torrente Pudiga ed il torrente Nirone.

L'analisi della morfologia del territorio assicura la scarsità di forme attive che potrebbero costituire potenziali fattori di rischio.

1.3. CLIMA

Il clima è di tipo temperato subcontinentale con estati calde ed umide, inverni freddi e con mesi autunnali e primaverili caratterizzati da temperature miti.

Le precipitazioni presentano due massimi (in autunno e nel periodo tardo primaverile) e due minimi (uno nei mesi invernali e l'altro a ridosso della stagione autunnale).

1.4. IDROGEOLOGIA

La struttura del sottosuolo è caratterizzata dalla successione di tre unità idrogeologiche principali, che presentano caratteri granulometrici decrescenti con la profondità:

- litozona ghiaiosa-sabbiosa: è sede della falda libera e costituisce l'acquifero tradizionalmente sfruttato dai pozzi di captazione;
- litozona sabbiosa-argillosa;
- litozona argillosa.

All'interno del territorio comunale si trovano due pozzi di captazione ad uso idropotabile. La qualità delle acque captate risulta essere complessivamente buona ma con frequenti elementi di compromissione dovuti, soprattutto, all'attività antropica:

solventi e sostanze inquinanti usate nelle attività industriali, l'elevata presenza di aree industriali dismesse, le aziende a rischio di incidente rilevanti, la presenza della Cava Ronchi che rappresenta un'emergenza ambientale a livello regionale.

1.5. IL SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE

Baranzate è caratterizzata dalla presenza di alcuni corsi d'acqua che hanno prevalentemente direzione Nord-Sud. Mentre non è più riconoscibile l'andamento storico di corsi d'acqua semi-naturali, alcuni fontanili sono ancora parzialmente attivi e costituiscono un'importante risorsa del patrimonio idrico.

A Baranzate sono riconoscibili tre corsi d'acqua principali: il torrente Pudiga e il torrente Nirone, entrambi vincolati ai sensi del D.lgs 42/2004 (art.142) ed il torrente Guisa. Quest'ultimo è presente in un limitato tratto al confine con il Comune di Bollate. I corsi d'acqua costituiscono gli assi portanti della rete ecologica a scala locale ed importanti elementi di connessione della rete ecologica secondaria definita dal PTCP a livello sovracomunale. In generale la qualità delle acque risulta scadente e la situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di fenomeni di degrado. Il sistema idrico superficiale "minore" è costituito da canali ad uso irriguo, fontanili e cavi. Tra questi, all'interno del comune si segnalano: il canale secondario Villaresi, il Cavo Mavietti, il Fontanile Cavo Porro, ed il Fontanile Testa di Vialba, collocato nell'area nord-orientale del Comune.

1.6. LE AREE VERDI

Il Comune di Baranzate non risulta attualmente interessato dalla presenza di aree naturali protette. Rispetto al sistema dei Parchi della Provincia di Milano si colloca in posizione strategica, essendo pressoché baricentrico rispetto a tre diverse realtà: il Parco delle Groane, il Parco Agricolo Sud Milano e un PLIS (Parco Locale di Interesse Sovracomunale) di recentissima formazione che interessa i Comuni di Bollate, Novate e Cormano. In relazione alla peculiare localizzazione rispetto al sistema delle aree protette, può essere riconosciuto al comune un ruolo importante nella creazione di connessioni ecologiche.

Un'ulteriore area a verde presente sul territorio è la ex Cava Ronchi. Quest'ambito è un'ampia area arboreo-arbustiva che può presentare notevoli potenzialità come "polmone verde" per Baranzate. Attualmente l'area costituisce un elemento di forte criticità e di emergenza ambientale a causa dell'utilizzo improprio, tra il 1975 e il 1980, come discarica di rifiuti. Tale ambito è indicato tra i siti ad alta priorità di intervento nel Piano Regionale di Bonifica.

1.7. LA QUALITÀ DELL'ARIA

Il monitoraggio, effettuato da Arpa Lombardia nell'anno 2005, per valutare il livello di inquinanti in atmosfera ha permesso di rilevare che:

- la concentrazione di inquinanti in atmosfera, per Baranzate e per tutti i comuni di prima cintura, è complessivamente elevata;
- la principale causa di inquinamento atmosferico è il traffico veicolare che provoca immissioni in atmosfera per circa il 77% del totale;
- la principale fonte emissiva causata dal traffico veicolare è il monossido di carbonio;

- la combustione industriale influisce per circa il 14% del totale, la combustione non industriale per l'8% le altre sorgenti per l'1% circa.

I campionamenti effettuati hanno mostrato che, pur constando che tutti i comuni limitrofi alle aree metropolitane presentano livelli di inquinanti particolarmente elevati, solamente il Biossido di Azoto e il PM10 hanno fatto registrare un superamento dei livelli normativi.

1.8. INDUSTRIE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

L'unico insediamento produttivo classificato a Rischio di Incidente Rilevante attualmente presente nel Comune di Baranzate è l'azienda DIPHARMA S.p.A, che si estende per buona parte della superficie del sito industriale nel territorio comunale di Milano.

Nel territorio di Bollate, ma nelle immediate adiacenze del confine comunale di Baranzate, sono invece localizzate le aziende SIOCHEM S.r.l. e RHODIA GERONAZZO S.p.A..

1.9. AGENTI FISICI

a. Impatto acustico

La Classificazione del Territorio Comunale in Zone Acusticamente Omogenee consiste nell'assegnare ad ogni porzione omogenea di territorio una classe acustica tra quelle individuate dal legislatore; all'interno di ognuna delle classi sono inoltre previsti valori limite di emissione ed immissioni sonore da rispettare. L'azzonamento acustico ha permesso di rilevare che:

- tutti gli edifici scolastici ricadono, come imposto dalla normativa, in classe I;
- in classe II ricadono le aree prevalentemente residenziali situate a Nord, al confine con Bollate, nelle aree limitrofe a via Conciliazione, al centro storico a via Gorizia e via Palmanova;
- in classe II ricadono le aree agricole nord orientali, nord-occidentali e le aree sud-orientali limitrofe all'ospedale Sacco;
- in classe IV ricadono le aree limitrofe ai principali assi viabilistici e la Cava Ronchi;
- in classe V sono comprese le aree industriali e le aree miste situate nei pressi dell'autostrada A8;
- la classe VI comprende, infine, le aree esclusivamente industriali particolarmente rumorose e lontane da ambiti residenziali: territori comunali nord occidentali, compresi tra il prolungamento della "Rho-Monza", il tracciato della "Varesina" ed il confine con Ospiate di Bollate.

b. Elettrodotti

Il territorio comunale di Baranzate risulta variamente interessato dalla presenza di tali infrastrutture: nel settore sud orientale della città, compreso tra il tracciato della ex S.S. 233 "Varesina" e quello della S.P. 46 "Rho-Monza", si rileva la presenza di un elettrodotto interrato ad alta tensione (132 kV), mentre una linea aerea della medesima tensione si trova agli estremi ambiti orientali comunali, al confine con Novate Milanese e Bollate. Oltre i limiti nord occidentali della città è inoltre presente un elettrodotto costituito da una linea aerea ad alta tensione (220kV).

1.10. RIFIUTI URBANI

I dati, forniti dalla Provincia di Milano e relativi all'anno 2005, non permettono di confrontare l'andamento relativo alla produzione e allo smaltimento dei rifiuti urbani nel Comune di Baranzate. I dati provinciali mostrano una serie di trend positivi, in linea con tutti i comuni di prima cintura, che confermano un comportamento più consapevole dei cittadini riguardante sia la diminuzione dei rifiuti prodotti sia un incremento della raccolta differenziata

1.11. LA DINAMICA DEMOGRAFICA

Baranzate è costituito da una popolazione di 11.149 abitanti pari allo 0,3% dell'intera Provincia di Milano. I comuni di prima cintura, localizzati a nord del capoluogo milanese, sono caratterizzati da modelli di sviluppo demografico costantemente in crescita, seppur con fasi differenziate in funzione del loro grado di espansività. L'evoluzione della popolazione, negli ultimi 60 anni ha mantenuto un tasso di crescita sempre positivo. La serie di dati relativa all'andamento demografico ha mostrato che:

- negli ultimi anni la causa principale dell'aumento della popolazione è il flusso migratorio;
- l'attrattività del rhodense appare in continua crescita;
- il miglioramento delle condizioni socio-economiche sta determinando un complessivo invecchiamento della popolazione;
- il tasso di natalità è in continua diminuzione;
- Baranzate presenta una percentuale di extracomunitari residenti particolarmente elevata (due volte superiore alla media provinciale, quattro della media nazionale).

1.12. MERCATO RESIDENZIALE

I grandi progetti che hanno interessato, e tuttora stanno interessando, l'area del Rhodense hanno portato ad un notevole incremento del patrimonio edilizio-abitativo. Nel periodo dal 2000 al 2004, oltre all'incremento dello stock abitativo, si registra una crescita delle quotazioni degli immobili ad uso abitativo: dal 2003 l'incremento medio annuo dei prezzi al metro quadrato è di circa il 10%.

1.13. IL SISTEMA ECONOMICO

La densità imprenditoriale e gli indici occupazionali dell'area del Rhodense sono inferiori alla media provinciale.

La crisi economica di molte grandi realtà industriali, che ha caratterizzato quasi tutti i settori manifatturieri negli anni '80, ha determinato un drastico aumento del fenomeno della disoccupazione.

A partire dall'anno 2000 si è assistito ad un periodo di stasi del settore secondario ed ad una progressiva terziarizzazione dell'economia locale: i settori più in crescita sono il commercio (che incide per quasi il 25% sul totale delle imprese), le attività immobiliari, il noleggio, la ricerca e le comunicazioni. Anche le attività di trasporto e logistica sono aumentate e rappresentano una percentuale superiore alla media provinciale.

L'attività agricola garantisce ancora un indice di occupazione abbastanza elevato, decisamente superiore alla media provinciale.

Complessivamente, seppur si siano registrate decisive mutazioni del sistema economico, non si è ancora in grado di assorbire tutta la forza lavoro residente, risentendo inevitabilmente dell'attrattività e della forza competitiva del capoluogo milanese.

1.14. L'ANALISI SWOT

L'analisi SWOT è uno strumento di pianificazione strategica usata per identificare i punti di Forza (Strengths), Debolezze (Weakness), le Opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats).

Le prime due categorie (punti di forza e debolezze) riguardano fattori endogeni e, pertanto, considerano le variabili interne al sistema territoriale-ambientale.

Le opportunità e le minacce sono, invece, classificate come fattori esogeni, esterne al sistema, ma in grado di condizionarlo sia in senso positivo che negativo.

Si riporta la tabella in cui vengono sintetizzati i principali fattori delle 4 categorie.

Punti di Forza	Debolezze
<ul style="list-style-type: none"> - riconoscibilità del nucleo storico - elevata accessibilità viabilistica 	<ul style="list-style-type: none"> - sistema della mobilità locale e sovralocale - presenza di aree industriali dismesse in stato di abbandono - Disomogeneità del tessuto insediativo e ripartizione in quattro quadranti - Scarsa qualità delle acque - presenza di RIR
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> - posizione baricentrica rispetto a tre diverse realtà: due parchi regionali ed un PLIS, strategico per il ruolo di connessione ecologica - riutilizzo di aree industriali dismesse per la realizzazione di nuove infrastrutture - opportunità di sviluppo per la presenza di grandi progetti sovracomunali (nuovo polo fieristico, ampliamento dell'ospedale Sacco) - possibilità nel settore economico 	<ul style="list-style-type: none"> - bassa densità imprenditoriale - aumento del traffico a causa dei grandi progetti sovracomunali - ulteriore frammentazione del territorio causata dai grandi progetti infrastrutturali

2. GLI OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO

Si riassumono nella tabella successiva gli obiettivi recepiti dal Documento di Piano ed articolati, secondo quanto dispone la normativa in materia, in obiettivi generali, specifici e linee di azione.

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Linee d'azione
1 Incentivazione di interventi di riqualificazione e trasformazione del territorio	1 A Recupero e valorizzazione delle aree e dei beni di interesse storico e architettonico	1 A1 Riqualificazione degli ambiti degradati intorno ai nuclei storici di Baranzate (spazi occupati da attività produttive dismesse e/o sottoutilizzati)
		1 A2 Riqualificazione del nucleo storico centrale, consolidando la presenza di residenti e di attività commerciali e servizi
		1 A3 Recupero e conservazione degli edifici e dei nuclei di interesse storico ed architettonico
		1 A4 Miglioramento delle condizioni degli spazi pubblici aperti (piazze, connessioni pedonali) ed aumento delle occasioni di vivibilità e di relazione
	1 B Recupero e riqualificazione ambiti urbani esistenti	1 B1 Recupero degli ambiti di degrado urbano ed aree dismesse
		1 B2 Elaborazione di progetti coordinati ed estesi ad ambiti territoriali significativi
		1 B3 Opportunità per incrementare la dotazione di servizi ed attrezzature pubbliche

		<p>1 B4 Creazione di un sistema connesso, permeabile e continuo di spazi pubblici (aree verdi, piazze, ecc.) e di percorsi ciclabili e pedonali</p> <p>1 B5 Differenziazione delle funzioni inserite negli interventi di trasformazione in relazione alla collocazione territoriale ed alle coerenze con il tessuto edificato circostante</p>
	1 C Definizione di ambiti di trasformazione urbana e di nuova edificazione	<p>1 C1 Ampliamento e potenziamento del sistema dei servizi pubblici e di interesse pubblico, in particolare lungo via N.Sauro e via Gorizia</p> <p>1 C2 Individuazione delle aree di nuova edificazione su suoli liberi per funzioni prevalentemente residenziali (edilizia privata, pubblica e convenzionata), con un'elevata dotazione di servizi pubblici</p> <p>1 C3 Recupero della qualità urbana all'interno delle aree e degli ambiti che ospitano funzioni ed attività economiche</p> <p>1 C4 Individua zone di nuova edificazione per la rilocalizzazione di attività industriali, in luoghi adeguati per accessibilità e destinazioni funzionali</p> <p>1 C5 Riduzione delle situazioni di conflittualità tra funzioni residenziali e funzioni produttive/artigianali</p>
2 Minimizzazione del consumo di suolo	2 A Favorire l'uso di territorio già urbanizzato	2 A1 Previsione, negli interventi a destinazione residenziale, di cessioni di aree di utilizzo pubblico in quantità significative

		<p>2 A2 Garantire l'utilizzo di aree per la localizzazione di attività artigianali e produttive in continuità con quelli esistenti sul territorio urbano</p> <p>2 A3 Ridefinizione dei parametri edilizi nell'ottica di sostenibilità attraverso il contenimento dell'impermeabilizzazione dei suoli (rapporto copertura, coperture edifici...)</p>
	2 B Individuazione di aree di riqualificazione funzionale	<p>2 B1 Avviare processi di riattivazione di nuove funzioni urbane negli ambiti dismessi o sottoutilizzati</p> <p>2 B2 Recupero delle aree che non sono più compatibili con un utilizzo residenziale, oppure che sono in contrasto con la presenza di funzioni residenziali</p>
3 Tutela ambientale e paesaggistica	3 A Consolidare il sistema del verde	<p>3 A1 Creazione di un sistema di parchi urbani connessi anche a scala extra urbana, attraverso interventi di riqualificazione ambientale</p> <p>3 A2 Creazione di un sistema integrato di verde urbano locale, tramite interventi di piantumazione, siepi e filari, attrezzature per il gioco, arredo urbano</p> <p>3 A3 Creazione di corridoi ecologici in direzione nord-sud sui lati est ed ovest del territorio comunale in corrispondenza del corso del torrente Nirone e Pudiga</p> <p>3 A4 Creazione di un Parco di interesse sovracomunale, come ideale approdo verso Milano del Parco delle Groane</p>

		<p>3 A5 Creazione di due corridoi ecologici a nord del territorio comunale, uno in corrispondenza del recupero dell'attuale tracciato della SP Rho-Monza</p> <p>3 A6 Individuare aree destinate al verde naturalistico, al rimboschimento</p>
	3 B Valorizzazione delle aree e delle attività agricole	<p>3 B1 Potenziamento e valorizzazione di attività florovivaistiche</p> <p>3 B2 Recupero e valorizzazione delle cascine, delle corti e dagli ambienti rurali</p> <p>3 B3 Creazione di percorsi ciclopedonali di collegamento tra il centro storico, le zone residenziali e le aree agricole</p>
	3 C Valorizzazione dei sistemi ambientali e paesaggistici esistenti	<p>3 C1 Valorizzazione dell'ambito fluviale e dei fontanili creando corridoi ecologici, perseguendo opere ed interventi di rinaturalizzazione</p> <p>3 C2 Aumento del valore ambientale e paesaggistico dei suoli, soprattutto di quelli urbani</p> <p>3 C3 Bonifica e recupero ambientale delle aree inquinate e dismesse</p>
4 Definizione dell'assetto viabilistico e della mobilità	4 A Risoluzione delle criticità viabilistiche a livello sovracomunale	<p>4 A1 Potenziamento della SP 46 Rho Monza proponendo un tracciato alternativo completamente interrato</p> <p>4 A2 Promozione di un recupero ambientale e paesaggistico della aree occupate dall'attuale tracciato della SP46 con l'obiettivo di ricostruire una continuità urbana tra le diverse parti della città</p>

		<p>4 A3 Realizzazione del nuovo tracciato della Varesina, proponendo un tracciato che si integri correttamente con il tessuto urbano ovest di Baranzate</p> <p>4 A4 Rifunionalizzazione e riqualificazione con nuove funzionalità urbane del tracciato storico della SSVaresina, realizzando parcheggi, percorsi ciclabili ed un sistema di trasporto pubblico protetto</p> <p>4 A5 Potenziamento e completamento dei collegamenti infrastrutturali con il sistema fieristico</p> <p>4 A6 Potenziamento del sistema di trasporto pubblico per favorire i collegamenti con il territorio circostante</p>
	4 B Riqualificazione della rete viaria a livello locale	<p>4 B1 Revisione dell'assetto viabilistico urbano definendo una gerarchia urbana e procedere ad un ridisegno urbanistico ed ambientale delle strade (marciapiedi, dissuasori, illuminazione...)</p> <p>4 B2 Individuazione degli interventi necessari per ridurre il traffico ed aumentare la sicurezza attorno a via Aquileia, via Gorizia e via Manzoni</p> <p>4 B3 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale (rifacimento del manto stradale, marciapiedi,.....)</p> <p>4 B4 Individuazione di nuove connessioni a livello urbano per ridurre i livelli di congestionamento della rete esistente (connessione parte est, connessioni a nord)</p>

		<p>4 B5 Recupero degli spazi per la mobilità ciclabile e pedonale, creando un sistema connesso di percorsi (attuazione Progetto Mi-Bici)</p> <p>4 B6 Incremento e ottimizzazione degli spazi di sosta in prossimità delle aree con maggior presenza di servizi e di funzioni residenziali</p> <p>4 B7 Favorire la creazione di "isole ambientali"</p> <p>4 B8 Individuazione dei tracciati di declassamento della viabilità urbana</p>
5 Miglioramento dei servizi pubblici	5 A Miglioramento della dotazione dei servizi esistenti	<p>5 A1 Ampliamento ed adeguamento funzionale del centro sportivo</p> <p>5 A2 Consolidamento e potenziamento delle strutture scolastiche esistenti, dei servizi per anziani nell'area sud-sud est</p>
		<p>5 B Incremento della dotazione di nuovi servizi riequilibrandone la localizzazione nel territorio</p> <p>5 B1 Realizzazione il nuovo cimitero-parco a Nord</p> <p>5 B2 Realizzazione della nuova sede municipale, scuola materna e poliambulatorio nelle aree collocate in posizione centrale lungo la SS Varesina</p> <p>5 B3 Realizzazione di nuovi servizi alla persona ad ovest della SS Varesina, quali la nuova caserma, strutture per attività sportive, aree verdi e piattaforma ecologica</p> <p>5 B4 Realizzazione di nuovi servizi ed infrastrutture per le attività economiche in prossimità della SS Varesina</p> <p>5 B5 Realizzazione di punti di centralità come luoghi privilegiati per la vita istituzionale, associativa, sociale</p>

		<p>5 C Attuazione di interventi edilizi con la presenza di edilizia residenziale pubblica</p>	<p>5 B6 Creazione di un nuovo spazio pubblico per l'area mercato</p> <p>5 C1 Promozione di interventi di edilizia pubblica convenzionata, sovvenzionata e affitto nei quadranti orientali</p> <p>5 C2 Attuazione di interventi differenziati, in grado di rispondere alle diverse tipologie di domanda presenti sul territorio</p> <p>5 C3 Inserimento all'interno degli interventi di recupero e trasformazione delle aree dismesse, di quote di edilizia convenzionata</p>
6 Sostenibilità degli interventi e risparmio energetico	6 A. Qualità e sostenibilità degli interventi negli edifici	<p>6 A1. Ridefinizione dei parametri edilizi garantendo maggior sostenibilità e compatibilità degli interventi</p> <p>6 A2. Impostazione di interventi di trasformazione urbana secondo i principi dell'urbanistica e dell'architettura sostenibile</p> <p>6 A3. Elaborazione di un Regolamento Edilizio secondo i principi dell'architettura sostenibile e del risparmio delle risorse</p>	<p>6 A1. Garantire di prestazioni energetiche elevate dell'involucro edilizio</p> <p>6 A2. Garantire l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili</p> <p>6 A3 Massimizzazione dell'efficienza energetica degli impianti esistenti</p> <p>6 A4. Sostenibilità ambientale degli interventi rispetto all'utilizzo di risorse non rinnovabili</p>
		6 B Risparmio delle risorse e minor consumo energetico	<p>7 A Riqualficazione ed ammodernamento del</p>
7 Sviluppo e qualificazione del sistema economico	7 A Riqualficazione ed ammodernamento del	7 A1 Potenziamento del sistema delle attività produttive esistenti	

	sistema economico	<p>7 A2 Avviamento di un processo di riqualificazione del sistema produttivo, assorbendo con attività innovative e di servizio la progressiva dismissione delle attività produttive</p> <p>7 A3 Avviamento di interventi di riqualificazione delle aree dismesse e/o sottoutilizzate che privilegino l'insediamento di "nuove" funzioni economiche lungo l'asse della SS Varesina, in grado di incrementare l'occupazione sul territorio comunale</p>
	7 B Innovazione e sviluppo all'interno dei grandi progetti di scala metropolitana	<p>7 B1 Agganciare lo sviluppo economico di Baranzate al processo di sviluppo avviato con l'insediamento del nuovo Polo fieristico</p> <p>7 B2 Creazione di nuove opportunità per l'insediamento di attività terziario/direzionali, ricettive/alberghiere, espositive e di servizio</p> <p>7 B3 Agganciare il processo di sviluppo economico ai Progetti EXPO 2015</p> <p>7 B4 Cogliere benefici positivi per il sistema economico di Baranzate dall'attuazione dei grandi progetti urbani (Polo Fieristico, EXPO2015, nuovo polo sanitario Ospedale Sacco)</p>

In sintesi, gli obiettivi generali che il PGT intende raggiungere sono i seguenti:

1. riqualificazione e trasformazione del territorio

L'area del Nord-Ovest, segnata da un periodo di crisi nel settore industriale, ha una notevole disponibilità di vuoti urbani che acquisiscono un ruolo fondamentale per tutti i

processi di trasformazione necessari allo sviluppo e alla riqualificazione del territorio. Tali trasformazioni sono considerate indispensabili all'interno di un'area interessata da molteplici progetti di sviluppo a carattere sovracomunale, che determineranno rilevanti ricadute anche per il territorio di Baranzate.

2. Minimizzazione del consumo di suolo

Nell'ottica di sviluppo sostenibile, la minimizzazione del consumo di suolo costituisce un obiettivo prioritario. Le strategie finalizzate alla minimizzazione del consumo di suolo sono molteplici: favorire l'uso di territorio già urbanizzato, individuare aree dismesse per la riattivazione di nuovi servizi oppure mediante il recupero di aree non più compatibili con l'intorno.

3. Tutela ambientale e paesaggistica

L'obiettivo dell'amministrazione è la valorizzazione e la riqualificazione di tutti i comparti ambientali presenti sul territorio ed un incremento consistente del verde urbano con funzioni ambientali e paesaggistiche, mediante la creazione di una serie di parchi urbani, connessi anche a scala extra-urbana, rendendoli realmente fruibili per le attività ricreative dei cittadini e per valorizzare gli elementi naturali presenti sul territorio.

4. Definizione dell'assetto viabilistico e della mobilità

Baranzate è una città "accessibile" inserita in un'area metropolitana tra le più evolute d'Europa in cui sono presenti importanti infrastrutture che, allo stato attuale, non consentono efficaci collegamenti con i comuni contermini ed, in particolare, con il centro di Milano. Gli interventi previsti per migliorare e minimizzare il traffico urbano

sono il potenziamento del trasporto pubblico (che consentirà di potenziare non solo i collegamenti verso il capoluogo milanese ma soprattutto le connessioni trasversali verso i comuni confinanti) ed il miglioramento della mobilità locale.

Un ulteriore aspetto relativo alla mobilità riguarda il progetto Mi-Bici, promosso dalla Provincia, che si propone di incentivare l'utilizzo della bicicletta attraverso l'ampliamento della rete ciclabile per raggiungere, con percorsi riservati, i luoghi generatori di traffico.

5. Miglioramento dei servizi pubblici

La strategia ha come obiettivo il miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi pubblici e la distribuzione omogenea su tutto il territorio. La quantità di servizi, infatti, attualmente non appare ben distribuita ed equilibrata tra i quattro quadranti identificati.

6. Sostenibilità degli interventi e risparmio energetico

Obiettivo dell'Amministrazione Comunale è l'implementazione di nuove qualità nel sistema residenziale e delle attività economiche, promuovendo interventi di edilizia ecosostenibile, mediante l'applicazione di criteri del risparmio energetico. Tutti gli interventi previsti mirano alla minimizzazione dei consumi ed al miglioramento energetico.

7. Sviluppo del sistema economico

Lo sviluppo economico di Baranzate deve essere analizzato considerando, non solamente i confini amministrativi comunali, ma anche valutando tutti gli interventi di trasformazione in atto nell'ambito del Nord-Ovest della Provincia di Milano.

Il sistema economico-produttivo dovrà, quindi, adeguarsi alle esigenze della popolazione residente e al processo di sviluppo avviato con l'insediamento nei comuni contermini di nuovi "poli attrattori" (tra i quali ricordiamo il Nuovo Polo Fieristico di Rho-Pero e l'ipotesi del progetto EXPO 2015 nell'area limitrofa).

3. ANALISI DI COERENZA ESTERNA

L'analisi di coerenza esterna rappresenta la verifica della compatibilità, integrazione e raccordo degli obiettivi generali del piano/programma rispetto a quelli del quadro programmatico nel quale il P/P si inserisce.

Nel processo di VAS sono stati considerati in dettaglio i vincoli e i Piani riportati nelle tabelle sottostanti:

ELENCO DEI VINCOLI E NORME	
vincoli elettrodotti	DPCM 08/07/2003
RIR (industrie a Rischio di Incidente Rilevante)	D.M. 9 maggio 2001
vincolo idrogeologico	RD 3267/1923
Tutela idraulica	RD 523/1904
vincoli paesaggistici	D.lgs 42/2004 art 142
Beni culturali (ex lege 1089/39)	D.lgs 42/2004 art 10
distanza pozzi di captazione	D.lgs 152/99
vincoli cimiteriali	DPR 285/1990
Rispetto stradale	D.lgs 295/1992 (nuovo codice della strada)
Efficienza energetica	D.lgs 192/2005 (modificato D.lgs 311/2006)

ELENCO DEI PIANI CONSIDERATI PER L'ANALISI DI COERENZA ESTERNA
Piano Territoriale Regionale (in itinere)
Piano Territoriale Paesistico Regionale (2005)
Piano Territoriale Stralcio di Bonifica
Piano Energetico regionale (2003)
Piano Triennale di Sviluppo del Settore Commerciale

Piano Agricolo Triennale Regionale
Programma di Tutela ed Uso delle Acque
Programma Operativo Regionale della Competitività
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (2003)
Piano Provinciale Cave
Piano Agricolo Triennale Provinciale
Piano Triennale dei Servizi
Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti
Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana
Piano d'Ambito
Piano di Indirizzo Forestale
Piano della Mobilità Ciclabile

4. LA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Per valutare gli impatti delle azioni programmate nel Documento di Piano si è proceduto ad un'analisi qualitativa dei potenziali effetti sui singoli comparti socio-ambientali. Le categorie considerate nella costruzione della matrice sono:

- qualità della salute che, secondo la definizione dell'OMS, deve essere intesa non solamente come assenza di malattia ma come completo benessere mentale, sociale ed economico
- aria
- suolo: in cui sono state considerate sia le proprietà fisico-chimiche sia l'obiettivo di minimizzazione di consumo di suolo
- acqua
- rumore
- consumi energetici, soprattutto recependo la nuova normativa sul rendimento energetico nel settore edilizio
- biodiversità, flora e fauna

- paesaggio, inteso sia come valorizzazione del sistema naturale sia come descrizione dell'ambiente urbano pre-esistente
- sistema insediativo in cui si sono considerate tutti gli interventi che avvengono all'interno del tessuto urbano
- mobilità
- accessibilità: si intende la possibilità per i cittadini residenti di raggiungere facilmente alcuni servizi pubblici e/o aree, di poterne usufruire in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia

Si riporta, di seguito, la matrice di valutazione degli impatti in cui si rilevano gli impatti positivi (+) e negativi (-); in giallo sono evidenziati gli impatti ambientali più significativi sui diversi comparti.

La matrice mostra che gli interventi proposti non causano particolari effetti negativi sull'ambiente. L'unica criticità rilevata riguarda la minimizzazione del consumo di suolo: alcune azioni che individuano aree di nuova edificazione per la realizzazione di nuovi servizi o per funzioni prevalentemente residenziali, causano inevitabilmente un aumento del consumo di suolo urbanizzato che non è compensato da un proporzionale recupero di aree dismesse o già urbanizzate.

5. CONFRONTO E SELEZIONE DELLE ALTERNATIVE

Le alternative analizzate in questa fase riguardano il sistema della mobilità ed, in particolare:

- a) *la variante alla ex SS233 Varesina*
- b) *la variante alla SP46 Rho Monza.*

Nel primo caso (variante SS233) si sono considerate due alternative

- costruzione del tratto Arese-Branzate e successivo collegamento con il Comune di Milano
- costruzione del tratto Arese-Baranzate ed innesto sulla SP46 Rho-Monza.

Dall'analisi si evince che la prima ipotesi risulta essere più sostenibile poiché permetterebbe di ridurre maggiormente, rispetto alla seconda alternativa, il traffico sulla attuale Varesina, soprattutto per chi proviene da Milano. La seconda alternativa, infatti, non prevede nessun intervento migliorativo per limitare il traffico degli automobilisti che provengono o sono diretti a Milano e che, per attraversare il territorio comunale, dovrebbero continuare ad usufruire dell'attuale tracciato.

Anche per la riqualificazione della SP46 Rho-Monza si sono analizzate due alternative:

- realizzazione di un nuovo tracciato completamente interrato con standard autostradali e rinterro dell'attuale tracciato
- mantenimento del tracciato originario con interrimento dell'infrastruttura

L'analisi degli impatti mostra che l'alternativa A presenta numerosi vantaggi: la proposta di costruire una strada con standard autostradali migliorerebbe le condizioni di traffico, la sicurezza dei cittadini ed i livelli di accessibilità sia al nuovo Polo Fieristico sia al sistema autostradale e tangenziale. Il nuovo tracciato

libererrebbe, inoltre, il centro dal traffico con conseguenti miglioramenti dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico. L'alternativa di interrare l'attuale tracciato permetterebbe di recuperare il parterre per ricostituire la continuità del margine urbano e migliorare le condizioni del paesaggio, oggi in parte declassato dalla presenza dell'infrastruttura che divide da est ad ovest il territorio comunale.

6. IL SISTEMA DEGLI INDICATORI

Gli indicatori sono considerati elementi trasversali a tutto il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica. Gli indicatori possono essere utilizzati:

- nella fase di inquadramento per descrivere l'ambito ambientale e territoriale attuale
- nella fase di valutazione degli impatti e scelta dell'alternativa più sostenibile per prevedere gli effetti delle azioni di Piano
- nella fase di monitoraggio per verificare l'effettiva realizzazione degli obiettivi iniziali

Per ogni indicatore si è effettuato il confronto tra la situazione attuale e le previsioni del nuovo strumento urbanistico.

Si riporta l'elenco ed una breve descrizione degli indicatori utilizzati nella procedura.

Consumo del suolo

L'indicatore valuta, seguendo le indicazioni del PTCP della Provincia di Milano, la percentuale di superficie urbanizzata rispetto alla superficie territoriale comunale. I dati mostrano che il nuovo strumento urbanistico prevede un incremento percentuale di consumo di suolo del 2.33% . Il dato può essere giustificato considerando che il

Documento di Piano prevede l'individuazione di aree attualmente non edificate per la costruzione di servizi di pubblica utilità e di edilizia residenziale.

L'aumento percentuale, che supera il valore soglia pari all'1% fissato dal PTCP, è consentito tramite il criterio dei meccanismi premiali fissati dal PTCP stesso. Il Comune di Baranzate ha ottenuto 13,5 punti per il conseguimento dei valori obiettivo degli indicatori di sostenibilità e per l'attuazione delle politiche di riqualificazione urbanistica, paesistica ed ambientale. Il punteggio ottenuto consente di incrementare il consumo di suolo di altri 3 punti percentuali.

Dotazione di aree verdi piantumate

L'indicatore quantifica la superficie comunale coperta da siepi, filari arbusti e superficie boscate. Le previsioni di PGT garantiscono un aumento della superficie boscata pari al 3.97% , nel rispetto delle prescrizioni del PTCP.

Indice aree commerciali-produttive

Il dato rileva le aree da destinare ad attività commerciale e produttiva sul territorio comunale. Il PGT prevede una notevole riduzione delle aree destinate a questa attività poiché garantisce una riqualificazione delle aree dismesse, precedentemente occupate da attività commerciali, includendole nelle aree di trasformazione.

Frammentazione degli insediamenti produttivi

L'indicatore rappresenta la disaggregazione dei comparti industriali di piccole dimensioni. Misura il rapporto tra il perimetro e la superficie delle aree produttive. Il dato mostra che le previsioni di PGT non modificano la situazione attuale poiché si

ha una diminuzione proporzionale sia del perimetro, sia delle aree degli insediamenti produttivi.

Indice aree agricole

Misura la superficie destinata ad aree agricole rispetto alla superficie territoriale. Le previsioni del nuovo strumento urbanistico prevedono una diminuzione delle aree destinate all'attività agricola soprattutto a causa dell'edificabilità di un'area di trasformazione precedentemente agricola.

Indice aree residenziali

L'indicatore quantifica la percentuale del territorio comunale da destinare ad attività residenziali. Il dato mostra un aumento, seppur contenuto, delle aree destinate alla residenza che, per garantire un recupero della qualità urbana, saranno riallocate in aree con un'adeguata accessibilità.

Indice aree per servizi pubblici e/o privati ad uso pubblico

Il dato quantifica la superficie comunale destinata a servizi di interesse generale. Questo indicatore mostra un sensibile aumento della superficie destinata ai servizi. Il nuovo strumento urbanistico prevede, infatti, una dotazione di servizi tripla rispetto alle condizioni attuali, per rispondere alle esigenze della popolazione.

Intensità d'uso del suolo

L'indicatore identifica la densità insediativa rispetto alla superficie territoriale. Le previsioni di PGT mostrano un aumento dell'intensità di uso del suolo, giustificato dall'incremento di popolazione teorica previsto dal nuovo strumento urbanistico. Il

dato teorico della popolazione è stato valutato sommando i residenti con la capacità insediativa determinata dall'attuazione dei Programmi Integrati di Intervento, dalle aree di riqualificazione ed assetto urbano, dalle aree di espansione e dal corridoio di riqualificazione della SP46 Rho Monza.

Riuso del Territorio Urbanizzato

L'indicatore quantifica la superficie territoriale delle aree di trasformazione soggette a piano attuativo rispetto alle zone di espansione previste dal nuovo strumento urbanistico, ovvero aree non urbanizzate e destinate a nuova urbanizzazione. Il dato ottenuto supera il valore minimo calcolato nel PTCP: la quantità di aree dismesse sulle quali si prevede di attuare interventi di trasformazione, infatti, sono molto numerose rispetto alle aree di espansione.

Indice Nuovo Sviluppo

L'indicatore calcola il rapporto tra le aree da destinare a nuove edificazioni rispetto all'estensione della superficie comunale, in modo che la pianificazione territoriale venga improntata sulla salvaguardia del suolo e sulla conservazione del territorio non urbanizzato. Il dato mostra che le aree interessate da nuova urbanizzazione sono limitate, testimoniando l'attenzione del PGT per la salvaguardia e la minimizzazione del consumo di suolo.

Accessibilità alle aree verdi

L'indicatore monitora la parte del territorio comunale dotata di almeno un'area a verde nel raggio di 250 metri; si intende infatti capire quando è possibile raggiungere

un'area a verde calcolando un percorso di cinque minuti a piedi. La nuova proposta risulta migliorativa della già ottima situazione esistente, arrivando infatti alla quasi completa accessibilità ad almeno un'area a verde su tutto il territorio comunale di Baranzate. Il PGT prevede un aumento delle aree verdi tramite la creazione di un sistema di verde urbano locale all'interno del tessuto consolidato e nuovi parchi urbani per attività ricreative connessi anche a scala extra urbana

Accessibilità ai servizi pubblici e/o ad uso pubblico

L'aumento della superficie comunale accessibile ai servizi è facilmente intuibile valutando il considerevole aumento della dotazione di servizi nel comune di Baranzate, che rappresenta un obiettivo primario dell'amministrazione comunale.

Intensità storico-culturale

Con questo indicatore si intende quantificare e monitorare la dotazione, all'interno del territorio comunale, degli elementi architettonici di pregio artistico, storico e culturale tali da costituire, nel loro insieme, l'identità territoriale comunale. Il confronto tra gli scenari mostra che le previsioni di PGT, a differenza del precedente PRG, prevedono la definizione di alcune identità storico-culturali da salvaguardare all'interno del perimetro comunale.

Indice delle aree protette

L'indicatore valuta la superficie del territorio comunale vincolate ai sensi della normativa nazionale, regionale, provinciale (mediante le indicazioni del PTCP) del vigente PRG e del futuro PGT. Il notevole incremento percentuale delle aree naturali protette è dovuto essenzialmente alle previsioni di PGT che si pone l'obiettivo di far

rientrare una parte delle aree situate a Nord del territorio comunale, all'interno del Parco delle Groane.

Verde Comunale per abitante

Il dato quantifica le aree a verde presenti nel territorio comunale non considerando le aree naturali protette. Le indicazioni di PGT quadruplicano la disponibilità di aree verdi all'interno del territorio comunale. Un tale aumento è giustificato considerando sia le nuove aree verdi previste all'interno degli ambiti di trasformazione sia, soprattutto, il progetto di riqualificazione lungo la SP 46 Rho-Monza

Stato delle acque fluviali

La misura della qualità di un corso d'acqua viene espresso tramite un giudizio qualitativo sullo Stato Ambientale dello stesso, grazie alla combinazione di due parametri relativi rispettivamente allo Stato Ecologico del Corso d'Acqua ed allo Stato Chimico delle Acque. I dati mostrano che lo stato ambientale dei due corsi d'acqua principali, il torrente Nirone ed il torrente Pudiga, sono rispettivamente, sufficiente e pessimo. Per migliorare le condizioni esistenti il PGT prevede interventi di risanamento e di tutela dell'ambiente fluviale, con la creazione di corridoi ecologici entro cui perseguire opere di rinaturalizzazione che tendano a riqualificare le sponde e l'assetto insediativo dei bacini fluviali verso modelli di sviluppo sostenibili e di recupero dell'identità storica.

Dotazione di piste ciclo-pedonali

L'indicatore prende in esame la dotazione di piste ciclo-pedonali esistenti ed in progetto, al fine di raggiungere l'obiettivo della creazione di una rete ciclabile

efficiente. Il confronto tra gli scenari mette in evidenza che le indicazioni del PGT sono orientate ad un deciso sviluppo della rete ciclabile, grazie anche all'adesione del comune al progetto provinciale Mi-Bici che si pone l'obiettivo di agevolare il raggiungimento, in bicicletta o a piedi, dei mezzi di trasporto pubblici, del sistema dei servizi e di tutti i luoghi di interesse.

Dotazione di parcheggi

Il dato restituisce la superficie territoriale dei parcheggi previsti dal PGT. Il futuro strumento urbanistico prevede la realizzazione di nuovi parcheggi ubicati in prossimità delle zone con maggior presenza di servizi ed attività commerciali, seguendo la logica della diluizione sul territorio e privilegiando la realizzazione di parcheggi interrati al servizio dei residenti e delle attività economiche.

Flussi di traffico

I dati sui flussi di traffico sono relativi alle due strade principali che attraversano Baranzate: la SP46 Rho Monza e la SS233 Varesina. In questo caso non è stato possibile confrontare gli scenari poiché non si sono ancora effettuati studi viabilistici che permetterebbero di avere una previsione dell'andamento dei flussi di traffico a seguito degli interventi programmati.

7. ANALISI DI COERENZA INTERNA

L'analisi di coerenza interna consente di verificare l'esistenza di contraddizioni all'interno di un piano o programma: nella fattispecie lo scopo ultimo è misurare il grado di coerenza tra obiettivi generali, obiettivi specifici e linee d'azione del Documento di Piano.

Dall'analisi della matrice si riscontra una generalizzata uniformità di intenti sia nelle relazioni tra obiettivi specifici e generali, sia tra azioni di piano ed obiettivi specifici. Si riassumono le linee di azione che hanno una maggior correlazione con gli obiettivi specifici di Piano:

- a. Riqualificazione degli ambiti degradati intorno ai nuclei storici di Baranzate (spazi occupati da attività produttive dismesse e/o sottoutilizzati).
- b. Recupero degli ambiti di degrado urbano ed aree dimesse.
- c. Creazione di un sistema connesso, permeabile e continuo di spazi pubblici (aree verdi, piazze, ecc.) e di percorsi ciclabili e pedonali.
- d. Creazione di un sistema connesso, permeabile e continuo di spazi pubblici (aree verdi, piazze, ecc.) e di percorsi ciclabili e pedonali.
- e. Avvio di processi di riattivazione di nuove funzioni urbane negli ambiti dismessi o sottoutilizzati.
- f. Attuazione di interventi differenziati, in grado di rispondere alle diverse tipologie di domanda presenti sul territorio.

8. PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO

La procedura di VAS prevede la progettazione del sistema di monitoraggio che verrà attuato nel dettaglio a seguito della fase di adozione ed approvazione del rapporto ambientale.

Il monitoraggio è un elemento essenziale della valutazione poiché consente di:

- verificare l'effettivo conseguimento degli obiettivi iniziali di piano;
- individuare eventuali effetti ambientali imprevisti;
- adottare opportune misure correttive mediante meccanismi a feedback per una rimodulazione dei contenuti e delle azioni programmate;

- informare i soggetti con competenze ambientali, mediante relazioni periodiche, sui risultati del monitoraggio.

Il monitoraggio prevede l'utilizzo di indicatori che sono stati identificati nelle precedenti fasi del rapporto ambientale. Tali indicatori caratterizzano lo stato di fatto e valutano l'evoluzione di scenari futuri, permettendo di registrare eventuali scostamenti dallo scenario di riferimento e dagli obiettivi iniziali proposti dall'amministrazione.

A seguito delle valutazioni effettuate verrà redatto un rapporto di monitoraggio ambientale che avrà la duplice funzione di informare i soggetti interessati ed il pubblico sulle ricadute ambientali che la programmazione sta generando e fornire uno strumento in grado di individuare tempestivamente gli effetti imprevisti in modo da poter apportare adeguate misure correttive.