

# Comune di Carate Brianza

Provincia di Monza e Brianza



## VARIANTE GENERALE PGT Documento di Piano OBIETTIVI STRATEGICI DI SVILUPPO

DdP – Volume II°

*Rettifica perimetro "AT1" e "PAR9" ai sensi dell'art. 13 comma 14bis della LR 12/05*

**SINDACO**

Dott. Luca Veggian

**RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO**

Arch. Massimiliano Belletti

**GRUPPO DI LAVORO**

Comune di Carate Brianza – Settore Edilizia Privata ed Urbanistica

---

Approvato con Del. C.C.

N° 16 e N° 17 del 3 Marzo 2021

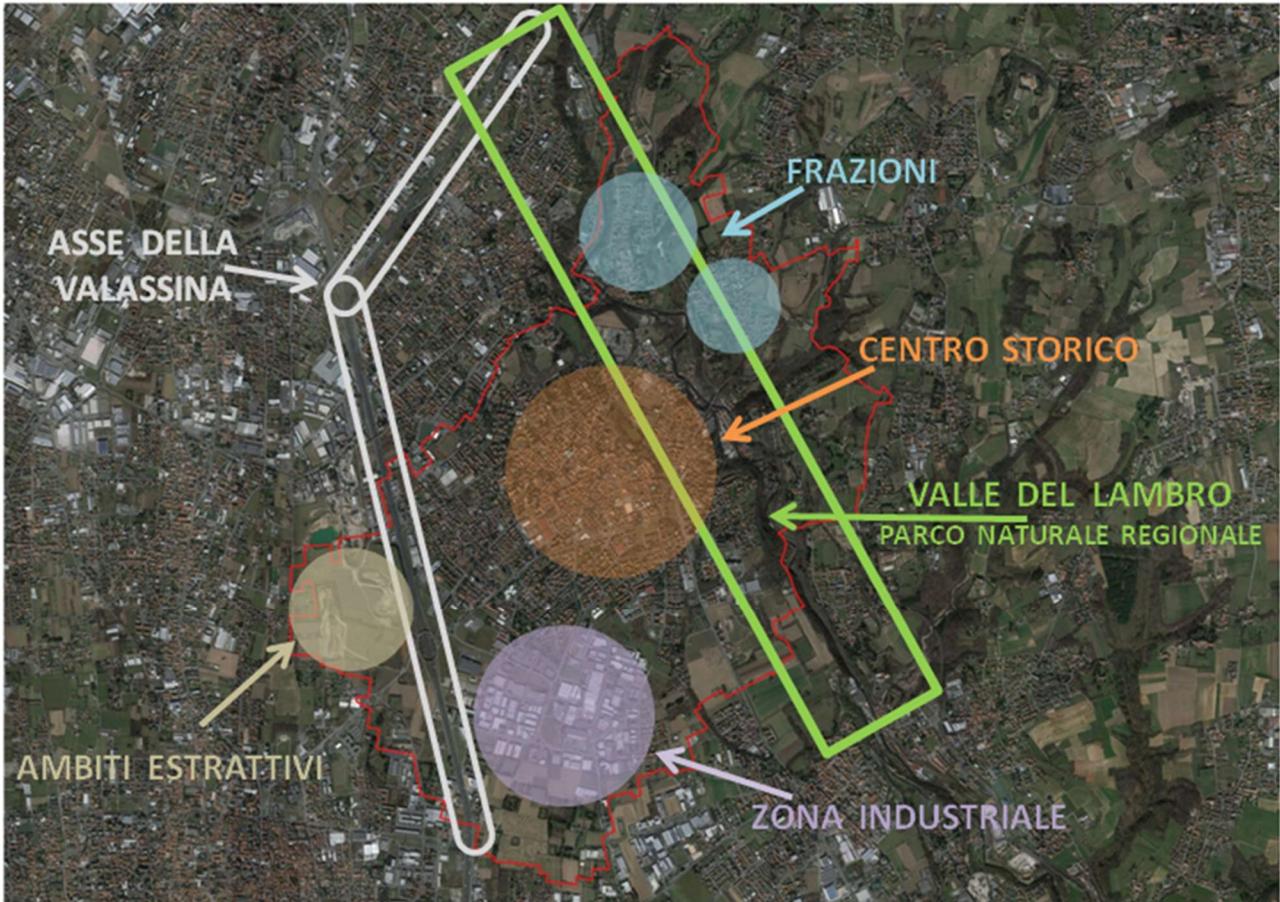
---

## Sommario

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>2. I MARGINI ENTRO CUI OPERARE .....</b>	<b>2</b>
2.1. Le invarianti territoriali .....	2
2.2. La vocazione territoriale .....	3
2.3. Specifiche criticità del pgt 2009 .....	4
<b>3. OBIETTIVI E POLITICHE GENERALI DI PIANO.....</b>	<b>6</b>
<b>4. STRUTTURA DELLA VARIANTE AL PGT .....</b>	<b>8</b>
4.1. Strategie di intervento - tessuto urbano consolidato prevalentemente residenziale .....	8
4.2. Strategie di intervento - tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo .....	14
4.3. Strategie di intervento - sistema rurale paesistico ambientale: .....	15
4.4. Strategie di intervento - ambiti assoggettati alla disciplina di piani attuativi .....	18
4.5. Strategie di intervento sulla criticità del sistema della mobilità comunale rapportato a alla scala territoriale .....	24
4.6. Specifiche considerazioni in rapporto alle disposizioni di cui alla lr 31/14 e della lr 16/17.....	44
4.7. Strategie di intervento - ambiti della città pubblica .....	46
<b>5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE E RELATIVE SCHEDE .....</b>	<b>50</b>

## 1. PREMESSA

**CARATE "CITTÀ VERDE,  
CARATE CITTA' DEL LAVORO,  
CARATE CITTA' DELLA SALUTE"**



*Carate Brianza fa parte di un territorio, la Brianza, che da decenni rappresenta uno dei motori economici della Lombardia e dell'Italia.* Qui, la rete di imprese di varie dimensioni, fino al livello della media e piccola imprenditoria (con alti livelli di capacità artigianale ma anche innovativa), riveste una valenza identitaria e sociale forte.

Quindi la lettura del Comune, inserita nell'ottica sovralocale, viene condotta a diversi livelli tra loro distinguibili ma al tempo stesso complementari:

- ✎ il **centro abitato**, valutato nell'**ottica locale**, per cui la Variante PGT lavora sull'esistente;
- ✎ la **zona produttiva**, che va invece valutata nella sua **rilevanza territoriale**, e quindi la scelta di principio (strutturale ma anche contingente, considerando il momento attuale) è favorire ogni iniziativa che possa incrementare il lavoro (destinazioni ampie, indici equilibrati, normative, aree PIP, ecc.);
- ✎ la **Valle del Lambro** che è elemento di **valenza regionale**, di grande rilevanza paesaggistica e naturalistica, trasformata solo negli ultimi due secoli da insediamenti produttivi legati al fiume (acqua come fonte di energia e alveo di discarica), e poi in parte abbandonati, senza interesse architettonico (non ci sono classificazioni regionali di archeologia industriale).

*L'identità dunque, oltre che derivante dagli aspetti sociali (quindi anche economici) di un Comune, è un elemento fondamentale nella definizione di Paesaggio* (cfr. Convenzione

Europea del Paesaggio), così come il “territorio” e gli usi che di questo ne fa la popolazione insediata (la cultura che questa esprime). In effetti, come la frase – guida sottolinea, *in aggiunta all'importanza del proprio tessuto economico il territorio di Carate è profondamente caratterizzato dall'orografia della Valle del Lambro*, amministrata dal Parco Regionale con fini di tutela e di valorizzazione. La Variante al PGT propone azioni, concretamente attuabili ma anche di forte peso strategico, affinché alcuni settori della Valle del Lambro siano restituiti (in tutto o in parte) a valori naturalistici più vicini a quelli originari nonché resi disponibili a variegate forme di fruizione: si tratta, del resto, di due tra le principali finalità di un'area protetta (cfr. L.r. 86/1983 di riferimento).

## 2. I MARGINI ENTRO CUI OPERARE

### 2.1. Le Invarianti Territoriali

Il Documento di Piano, ai sensi della L.R. 12/2005 definisce un quadro ricognitivo da cui emerge, come passaggio iniziale attraverso l'interazione di un aspetto di valutazione più analitico ed emozionale, la definizione di una serie di condizioni che “vincolano la trasformabilità del suolo”. Tali vincoli sono denominati “invarianti territoriali”. Tali “condizioni” che il territorio pone alle possibili azioni di governo, possono essere suddivise in due gruppi: “invarianti antropiche” e “invarianti naturali”. Questi elementi devono essere considerati come stabili per il periodo di validità del Documento di Piano. Le “invarianti antropiche” sono il risultato di interventi principalmente realizzati dall'uomo sul territorio ovvero: infrastrutture di grossa importanza, edificati di importanza storica o sociale, poli di attrazione, edifici di culto e così via. Le “invarianti naturali” sono rappresentate da elementi principalmente naturalistici in cui l'eventuale intervento dell'uomo non ha intaccato i valori del luogo: corpi idrici, aree boscate, parchi di valore ambientale o monumentale ed elementi morfologici tipici.

#### Invarianti Antropiche

L'analisi del territorio ha consentito di evidenziare le seguenti invarianti antropiche:

- ↘ S.S. 36 Valassina come principale elemento del sistema infrastrutturale di scala sovracomunale che potrebbe diventare, contemporaneamente, asse per il conferimento di nuove valenze al territorio di Carate Brianza ed elemento di sostegno di uno dei bracci del sistema verde;
- ↘ sistema infrastrutturale di attraversamento, costituito dalla provinciale Monza-Carate (nelle sue diramazioni verso Villa Raverio, Briosco e Verano Brianza) e Viale Brianza;
- ↘ linea ferroviaria Monza-Molteno con la stazione ferroviaria di Carate che dovrebbe riacquisire la valenza di via di accesso alla città fornendo spunti per progetti di sviluppo;
- ↘ sistema dei servizi pubblici come l'ospedale, le case di cura, i centri sportivi, i luoghi di culto, le scuole, gli uffici pubblici che dovrebbe essere rafforzato e reso più vicino al cittadino soprattutto in termini di fruibilità;
- ↘ i cimiteri con le aree di espansione previste;
- ↘ i “borghi antichi” - NAF di Carate Centro, Agliate, Costa Lambro e Realdino come elementi di nuova aggregazione e di memoria storica positiva ed attiva per la residenza, per il commercio e per la socialità;
- ↘ aree verdi all'interno del tessuto urbano che dovrebbero essere strettamente interconnesse per la loro maggior accessibilità e fruibilità;

- le ville storiche come elemento di caratterizzazione del territorio quindi come possibile volano ad iniziative socio-culturali che portino ad una conoscenza più diffusa delle qualità del territorio;
- la Basilica di Agliate e il Battistero di S.S. Pietro e Paolo la cui valorizzazione storico artistica, dovrebbe essere assunta quale centro e motore per la riprogettazione dell'intera frazione di Agliate;
- gli edifici storici collocati nei NAF da "sfruttare" come elemento di attrazione per attività ed iniziative.

### Invarianti Naturali

L'analisi del territorio ha fatto emergere le seguenti invarianti naturali:

- asta fluviale del Lambro e Parco della Valle del Lambro come elementi di valore naturalistico - ambientale sottoposti alla tutela dell'ente parco che si intende confermare interamente quale elemento di caratterizzazione e valorizzazione dell'intero territorio comunale;
- grotte di Realdino e i percorsi lungo le rive del fiume Lambro;
- le connessioni verdi urbane e territoriali che sono le sequenze di aree libere, aree a verde pubblico, aree con edificazione rada che devono essere conservate se sono funzionali alla creazione del sistema verde;
- visuali panoramiche e bellezze d'insieme che dovranno essere tutelate rispetto a modifiche dei luoghi che possano comprometterne la valenza;
- parchi delle ville storiche che devono diventare uno degli elementi trainanti del sistema verde e quindi uno degli elementi strutturanti dell'intero territorio;
- le aree boscate da tutelare e proteggere quali elementi nodali del sistema verde.

La Variante al PGT definisce, a corredo delle suddette invarianti, inoltre le aree non sottoposte a trasformazione urbanistica, che sono invarianti strutturalmente connotate dalle caratteristiche fisiche del territorio, nelle quali l'insediamento umano non è garantito sotto il profilo della sicurezza e della compatibilità ambientale.

La Variante al PGT lavora quindi sulle aree risultanti dopo la definizione delle invarianti e delle aree non sottoposte a trasformazione, con progettualità innovativa, **proponendo per le invarianti modalità di tutela, e ove necessario recupero, valorizzazione, integrazione**. Nel caso non prevedibile di interventi di modifica/trasformazione si dovranno attuare adeguate compensazioni.

### 2.2. La vocazione territoriale

La "vocazione" che ogni territorio possiede è l'espressione sia delle sue radici sia delle sue potenzialità. È la sintesi di condizioni di fatto, contenuti ed emozioni che non sempre sono oggettivamente esprimibili e derivano da intrecci a diversi livelli. La "vocazione" discende dalla correlazione tra la sintesi di analisi socioculturali e le "linee di indirizzo" derivanti dall'espressione della volontà dell'amministrazione comunale. È di fondamentale importanza definire la "vocazione" di un territorio in quanto essa getta le basi per la sua pianificazione, quando l'obiettivo è di esprimere attraverso pochi assunti il suo "carattere". Carate Brianza, all'interno dell'area più vasta della Brianza, mostra embrionalmente di essere una città in cui la qualità dell'abitare è di primaria importanza. Tale prerogativa dovrebbe essere mantenuta come vocazione per lo sviluppo futuro.

Questo carattere è la naturale conseguenza dell'insieme di diversi fattori:

- ↘ qualità e quantità dei servizi a disposizione del cittadino (quanto meno nell'abitato principale);
- ↘ stretto rapporto esistente tra la popolazione e le attività produttive ancora fortemente radicate;
- ↘ positivo equilibrio tra la qualità delle residenze e del tessuto produttivo sociale e scolastico;
- ↘ valore paesistico-ambientale assicurato al territorio grazie alla presenza di ville e monumenti di interesse storico e dalla presenza del Parco della Valle del Lambro;
- ↘ ottima qualità di numerosi ambiti del tessuto residenziale;
- ↘ qualità offerta scolastica;
- ↘ le sensazioni che il territorio comunale suscita attraversandolo.

### 2.3. Specifiche criticità del PGT 2009

*Gli errori hanno le ombre lunghe (Churchill)*

***Molte previsioni del PGT 2009, verificate oggi dopo nove anni, risultano come inattuate o inattuabili.***

Le previsioni del PGT 2009 si sono dimostrate errate per quanto riguarda l'analisi demografica e i relativi scenari di medio e lungo periodo. La popolazione prevista al 2013 era di 19.514 ab., cui si sarebbe pervenuti applicando un indice di crescita dello 1,5% annuo che nella pratica si è dimostrato impossibile da realizzare: con tale indice di crescita Carate oggi avrebbe avuto oltre 20.000 abitanti, mentre dal 2006 la popolazione comunale ha conosciuto un deciso rallentamento della propria crescita, oggi di lieve entità, con la previsione di un sensibile calo nel prossimo decennio.

***Non sono prevedibili incrementi demografici a breve/medio termine***, come dimostra "l'albero della popolazione" (vedi Vol. I° del DdP), con la concreta probabilità di perdere il 5-8% della popolazione in 10 anni.

***Non sussiste peraltro un fabbisogno residenziale arretrato***, per i seguenti motivi:

- ↘ vi è sostanziale pareggio tra famiglie e alloggi e un'alta disponibilità pro - capite (1,6 vani per persona),
- ↘ la proprietà della casa è molto diffusa (80%, da incrementare con le proprietà figurative di un altro 10%),
- ↘ è presente un eccesso di patrimonio residenziale nuovo ma invenduto,
- ↘ il 99% delle residenze è in buone condizioni.

***Il fabbisogno residenziale stimato dal PGT 2009***, se la crescita fosse stata di 1.400 abitanti, con la media di componenti/famiglia di 2,4 circa, sarebbe stato per 580 famiglie, e la Slp risultante necessaria di 70.000 mq (non 97.000 come scrive il PGT 2009): quindi anche il dato risultante è superiore a quanto doveva risultare dai parametri regionali (150 mc/abitante), non dovendo applicare i parametri attuali per lo sviluppo futuro. Inoltre, il PGT 2009 applicava altri parametri "anomali", come ad esempio l'ipotizzare di assegnare per famiglie di 2,5 componenti un alloggio di 6,5 vani (cioè 2,6/vani persona ben oltre la media già alta di 1,6), ipotesi decisamente sovradimensionata e che ***innesca delle stime di fabbisogni residenziali non realistiche, a fronte anche delle difficoltà tuttora presenti nel mercato immobiliare*** per la vendita dei nuovi alloggi.

*Per il fabbisogno di aree manifatturiere/produttive, i calcoli di stima si basavano su due criteri che si ritengono errati e distorsivi delle possibilità attuative reali:*

- ↳ *i posti di lavoro necessari per i nuovi abitanti teorici*, criterio che non è opportuno utilizzare per Carate, giacché *i posti di lavoro da prevedere in un'area vasta fortemente interconnessa come la Brianza non sono quantificabili su base comunale* (posti di lavoro derivanti dall'incremento teorico **errato** di abitanti), ma come fabbisogno da un lato delle aziende esistenti e dall'altro come sistema produttivo da stimare su area vasta;
- ↳ inoltre *gli indici attribuiti alle zone produttive erano molto bassi* (inferiori rispetto all'esistente!), e già sfruttati, *il che oltre a rendere impossibile ampliamenti o ristrutturazioni, ha permesso di far risultare la superficie edificata a destinazione produttiva sottodimensionata* rispetto all'esistente, motivando di conseguenza un *fabbisogno per nuove aree molto elevato ma frutto di un metodo estimativo oggettivamente non condivisibile*.

La determinazione di un fabbisogno, o la volontà d'insediamento, per nuove aree a destinazione produttiva, può essere motivata sotto vari profili, ma deve discendere da una prospettiva urbanistica, non su calcoli artificiali e strumentali. Soprattutto, le nuove quantità previste devono essere commisurate a dinamiche economiche aderenti alla realtà.

Ferme le superiori premesse, dal punto di vista delle destinazioni d'uso; *non si ritiene in sede di Variante PGT di omogeneizzare indifferentemente il produttivo con il commerciale*, che nel contesto specifico di Carate è opportuno mantenere distinto, anche se la possibilità di vendita diretta per le attività industriali deve essere garantita, come opportunità di visibilità e di sviluppo della propria diffusione commerciale.

*La Variante PGT ritiene inattuabile anche la previsione per l'area "Ex Formenti" così come concepita dal PGT 2009: un Piano di Recupero che ipotizzava un quantitativo oltremodo elevato di volumetria (oltre 30.000 mc) però privo di mercato e/o prospettiva*, che non è stato in grado comunque di *disincentivare gli insediamenti anche recenti nell'area, che hanno assunto una specificità definita*, per certi aspetti richiamando esperienze positive di riuso e riqualificazione del panorama europeo.

Infine risultano utili, ai fini dell'espletamento degli obiettivi e strategie della Variante PGT, alcune considerazioni circa lo stato di attuazione del PGT 2009: quest'ultimo ha **residui di aree edificabili non attivate** (ambiti di trasformazione, AC o AR) per circa 1.000.000 mq, che rappresentano un patrimonio da valutare per gli aspetti positivi, della potenzialità, e per gli aspetti negativi per la quantità di territorio impegnato. L'intervento della Variante è fondamentale nel verificare tanto la fattibilità quanto la necessità degli ambiti, andando ad agire con la consapevolezza che una riduzione del consumo di suolo totale è un'operazione utile, un indirizzo politico della amministrazione oltre che indirizzo esplicito della normativa regionale.

### 3. OBIETTIVI E POLITICHE GENERALI DI PIANO

1- **“LIBERARE LE ENERGIE”**, da declinare in misure della Variante al PGT come, in via esemplificativa:

- ↘ perequazione di diritti volumetrici da applicare agli ambiti di trasformazione e/o riqualificazione e/o nuova edificazione;
- ↘ previsione di ambiti per PIP nella zona produttiva di espansione;
- ↘ incentivi all'insediamento di start-up in edifici (o parte di) ceduti al Comune anche nell'eventualità di apertura di nuove MSV o di ampliamento di esistenti;
- ↘ ampio range di destinazioni d'uso ammesse nel TUC, come residenza, terziario, commercio al dettaglio, servizi, artigianato di servizio, ricettivo, somministrazioni;
- ↘ facilitazioni per i cambi di destinazione d'uso compatibilmente con le caratteristiche delle zone urbanistiche;
- ↘ miglioramento degli indici e dei parametri urbanistici nelle zone produttive, soprattutto per espansioni delle attività produttive esistenti come nella zona industriale sud, e possibilità di esposizione e commercializzazione in luogo dei prodotti;
- ↘ valorizzazione del commercio al dettaglio nel tessuto urbano consolidato (TUC) e nei Nuclei di Antica Formazione (NAF);
- ↘ meccanismi di commercializzazione di diritti volumetrici tra privati nei tessuti del TUC;
- ↘ lungo il Lambro studiare la possibilità di inserire attività integrabili al godimento dell'asta fluviale e del parco: somministrazioni, b&b, locali di divertimento, attività di supporto alla pista ciclabile (riparazioni e affitto bici,..);
- ↘ iniziativa comunale per rendere attuabili Piani Attuativi o Ambiti di Trasformazione non attivabili per mancato accordo tra i proprietari, redigendo i piani in accordo con i soggetti interessati e a loro spese;

2 - **“GESTIRE IL CAMBIAMENTO”**: molte parti del territorio, ed in particolare della trama urbana consolidata, sono immodificabili o difficilmente modificabili a causa di vincoli storici, culturali, fisici e di fattibilità economica e/o amministrativa.

Sulle parti modificabili si può operare:

- ↘ **in modo fisico con:**
  - riutilizzo degli edifici industriali dismessi in Carate e Agliate attraverso il miglioramento delle prestazioni ambientali, ecologiche, energetiche e funzionali;
  - demolizione degli edifici dismessi lungo il Lambro e recupero delle aree liberate a parco;
  - favorire il trasferimento delle piccole attività attualmente insediate in piccoli capannoni lungo il Lambro, compensando la cessazione e demolizione o compensando il prosieguo dell'attività in una nuova sede mediante la permuta con aree edificabili o capannoni costruiti al rustico;
  - favorire/accompagnare la trasformazione in atto nell'area Formenti;
  - valutare la possibilità di incentivi a chi restaura/risana/ristruttura nel NAF (centro storico)
- ↘ **in modo gestionale:**
  - le parti modificabili possono avere un'inerzia che deve essere vinta dall'iniziativa comunale, attraverso tutte le leve possibili: commercializzazione diritti volumetrici, permuta, ma anche (come “extrema ratio”) espropri.

### 3 - "MIGLIORARE LA QUALITÀ URBANA ".(e la qualità di vita)

Gli interventi possono essere:

#### ↳ a scala urbana

- prevedendo l'alberatura lungo le strade dove è possibile con un programma definito da attuarsi in fasi periodiche;
- completando e "chiudendo il circuito" della rete verde interna al TUC;
- prevedendo negli interventi di nuova edificazione, riqualificazione e/o ristrutturazione, dei ritorni (parcheggi, alberature e allargamenti stradali) proporzionati all'utilità pubblica e per una migliore fruizione dello spazio pubblico in generale;
- prevedendo l'obbligo di piantumazioni, nei distributori di benzina, nei parcheggi pubblici e privati, lungo le strade, nei giardini privati di nuova realizzazione;
- studiando specifiche proposte per i parcheggi nel centro;
- fornendo una normativa per la gestione delle strade in funzione del calibro;
- prevedendo mitigazioni verdi all'esterno di recinzioni piene, al perimetro di depositi, ecc.;
- favorendo concorsi di progettazione o di idee, liberi o a inviti, con la partecipazione o patrocinio del Comune, e premio volumetrico per il proponente (per es 3%, considerando che il concorso potrebbe avere un basso costo);

#### ↳ a scala territoriale

- prevedendo una connessione, rafforzata e riconoscibile, tra il PLIS "Parco della Brianza Centrale" (in Seregno e altri comuni limitrofi) e la Valle del Lambro con un ampio parco di cintura sud-sudest da attuarsi ove possibile con il convenzionamento con i privati confinanti e/o su aree già comunali;
- prevedendo la alberatura della fascia di rispetto della Valassina e dello svincolo come corridoio verde su struttura antropica;
- migliorando la fruizione della Valle del Lambro, demolendo gli edifici dismessi e alleggerendo la presenza di quelli solo parzialmente utilizzati.

#### 4. STRUTTURA DELLA VARIANTE AL PGT

Definiti i margini entro cui si deve operare e gli obiettivi generali, in questa sede viene presentata la fisionomia conferita alla Variante PGT e scaturita dalle strategie di intervento applicate. L'obiettivo primario è stato quello di confezionare uno strumento flessibile, organizzato e strutturato in modo da abbandonare la "logica ferrea" della zonizzazione ex D.M. 1444/68 per orientarsi verso metodi di pianificazione più elastici e flessibili, nella consapevolezza che questi necessitano sicuramente di verifiche e perfezionamenti.

La Variante PGT, conformemente a quanto previsto dalla nuova normativa, organizza il territorio comunale in:

- ↘ **Tessuto Urbano Consolidato - TUC**, così suddiviso:
  - Tessuto urbano consolidato prevalentemente residenziale, composto da:
    - Città da Recuperare (comprendente i NAF di Carate Centro, Agliate, Costa Lambro e Realdino);
    - Città da Completare;
  - Tessuto urbano consolidato prevalentemente produttivo, composto da:
    - ambiti prevalentemente produttivi di completamento;
    - ambiti prevalentemente terziari;
    - ambiti finalizzati al quaternario;
- ↘ **Sistema Rurale Paesistico Ambientale**, così suddiviso:
  - Aree agricole di interesse comunale;
  - Aree di valore paesaggistico - ambientale - ecologico;
  - Aree agricole di interesse strategico;
  - Ambiti con destinazione cava;
  - Ambiti a Verde vincolato;
  - Case sparse;
  - Ambiti degradati.
- ↘ **Ambiti assoggettati alla disciplina di Piani Attuativi**, composti da
  - Ambiti di Trasformazione - AT;
  - Ambiti soggetti a piani attuativi di completamento - PAC;
  - Ambiti soggetti a piani attuativi di recupero - PAR;
  - Ambiti soggetti a piani attuativi di demolizione - PAD;
- ↘ **Ambiti della Città pubblica**, così suddivisa:
  - Servizi esistenti;
  - Servizi di progetto;

##### 4.1. Strategie di intervento - Tessuto Urbano Consolidato prevalentemente residenziale

La Variante PGT suddivide il Tessuto Urbano Consolidato in "**Comparti Territoriali**". In particolare:

- ↘ n°3 Comparti Territoriali ricadono all'interno della **Città da Recuperare**, per ognuno dei quattro NAF individuati e normati nel Piano delle Regole con specifici indici, parametri e premialità;
- ↘ n°2 Comparti Territoriali ricadono all'interno della **Città da Completare**, ognuno con specifici parametri, indici e premialità individuati e normati nel Piano delle Regole.

I Comparti Territoriali sono strumenti sia di lavoro finalizzati a semplificare le analisi e le verifiche sul territorio stesso, sia di controllo per la nuova pianificazione in particolar modo per quanto

riguarda le dotazioni di servizi, attrezzature e la regolamentazione degli interventi edilizi. Essi sono individuati principalmente in base alla maglia viaria che struttura il territorio sulla scorta di caratteristiche di omogeneità edilizia e tipologica.

A ciascuno dei 5 Comparti Territoriali, la Variante PGT attribuisce **un indice urbanistico diffuso con valore di indice minimo**. L'indice dà diritto a disporre di una potenzialità edificatoria che può essere utilizzata in loco, nei lotti in cui è consentito, oppure può essere trasferita/commercializzata a titolo oneroso:

- ↳ da/in lotti ricadenti nella "Città da Recuperare" e nella "Città da Completare";
- ↳ da lotti ricadenti negli "Ambiti a Verde Privato Vincolato" verso i lotti di cui sopra;

La capacità edificatoria "trasferita" potrà essere utilizzata per incrementare l'indice minimo attribuito sino ad una volta e mezzo la potenzialità edificatoria espressa dal singolo lotto ricevente, nel rispetto dei parametri urbanistici ed edilizi prescritti. E' possibile applicare l'indice diffuso esclusivamente all'interno e tra comparti ricadenti in Carate Centro ed esclusivamente all'interno e tra comparti ricadenti nelle frazioni di Costa Lambro, Agliate e Realdino, così come individuati nella Tav. 4 del PdR "Comparti Territoriali".

L'incremento del suddetto indice minimo può avvenire, nel rispetto dei restanti indici e parametri attribuiti al lotto ricevente, anche attraverso la commercializzazione della capacità edificatoria derivante dall'attribuzione dell'indice diffuso sulle aree denominate "Servizi ritenuti fondamentali per il conseguimento di obiettivi di funzionalità urbana per iniziativa pubblica" di cui alla Tavola 2 - "Progetto" del Piano dei Servizi. Ciò potrà avvenire esclusivamente a seguito della cessione gratuita al Comune delle aree stesse. Tale cessione al Comune dovrà prevedere la piantumazione delle aree cedute, secondo le indicazioni date dall'amministrazione comunale, in tutti i casi in cui è prevista una destinazione a verde pubblico. La cessione al comune avverrà senza alcuna piantumazione per le aree per cui è prevista una destinazione diversa da quella a verde pubblico. L'indice diffuso attribuito alle aree denominate "Servizi ritenuti fondamentali per il conseguimento di obiettivi di funzionalità urbana per iniziativa pubblica" di cui alla Tavola 2 - "Progetto" del Piano dei Servizi, corrisponde a quello attribuito allo specifico Comparto Territoriale della Città da Recuperare e/o della Città da Completare in cui essi ricadono (vedi anche Tavola 4 - "Comparti Territoriali e Indice Diffuso" del Piano delle Regole).

Le aree destinate a "Servizi ritenuti fondamentali per il conseguimento di obiettivi di funzionalità urbana per iniziativa pubblica", suscettibili di operare in libero regime di economia di mercato, potranno essere attuate facoltativamente dal privato e/o dall'amministrazione: in questa ipotesi si applica il dispositivo di cui all'art. 9 comma 13 L.R. 12/2005.

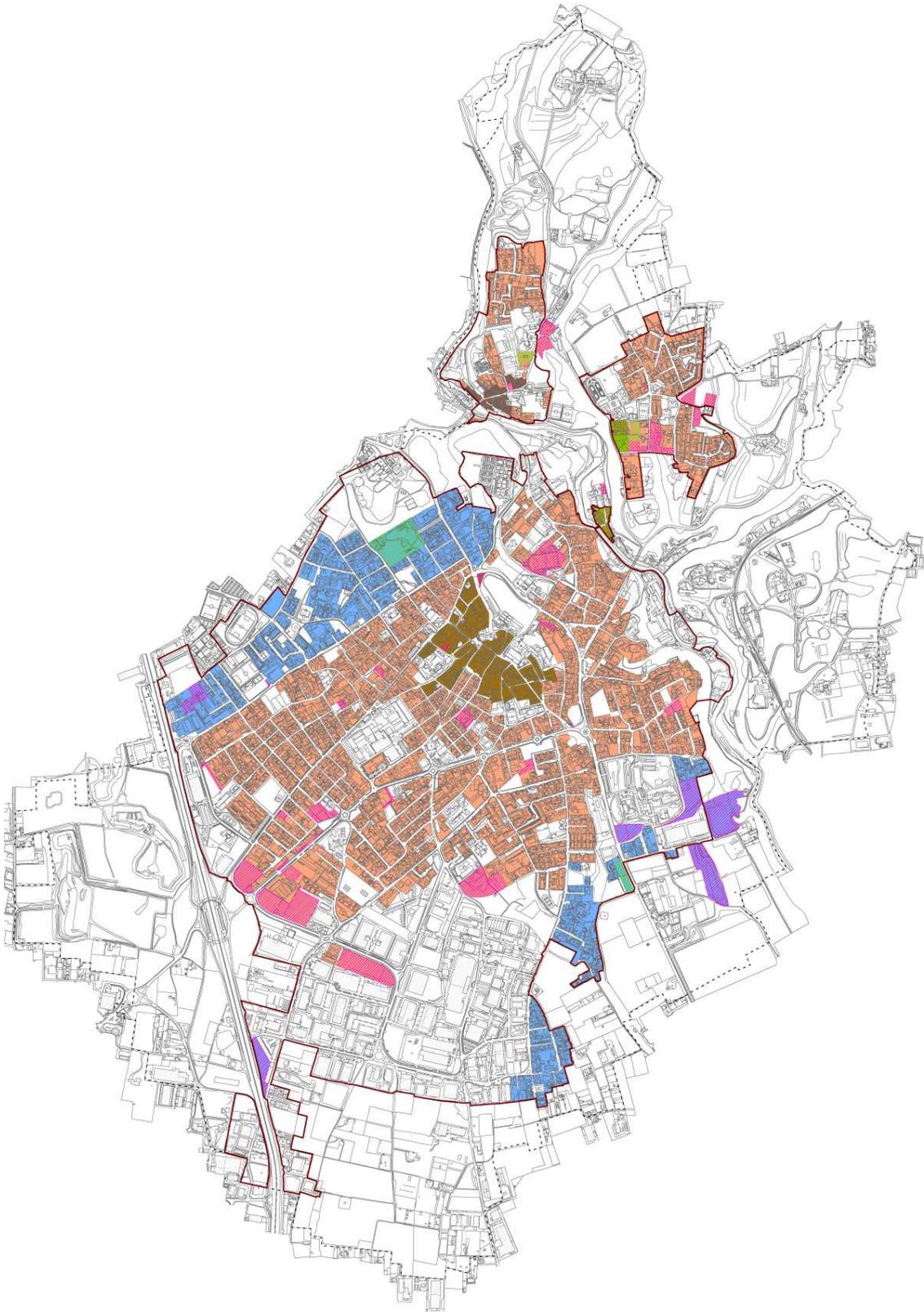
Si precisa che per i lotti edificati dotati di potenzialità edificatoria residua, l'applicazione dell'indice diffuso trasferibile sarà calcolata in base all'area di pertinenza così come definita all'Art.4 delle NTA del Piano delle Regole.

La capacità edificatoria residua potrà essere liberamente commercializzata. Sulla porzione di aree da cui verrà alienata la capacità edificatoria dovrà essere posto un vincolo "non aedificandi" che ne garantisca la permanenza a verde privato.

L'attribuzione di un indice diffuso alle aree per le quali viene reiterato il vincolo espropriativo costituisce indennizzo per i danni conseguenti alla reiterazione stessa. Le reiterazioni sono dovute alla necessità che le attrezzature e i servizi previsti nel PdS abbiano una distribuzione quanto più omogenea, continua e strutturata del territorio.

A supporto dei suddetti meccanismi di trasferibilità/commercializzazione dei diritti volumetrici, il Comune è dotato di apposito registro per la gestione dei diritti edificatori.

Stralcio Tavola 4 – PdR – Comparti Territoriali



## LEGENDA

 Confine Comunale - Comune di Carate Brianza

 Perimetrazione del tessuto urbano consolidato

### Comparti Territoriali - Città da Recuperare/Completare e Applicazione dell'Indice Diffuso IUF (riconoscimento Indice Diffuso e possibilità di commercializzazione volumetrica sia in trasferimento che atterraggio in specifici Comparti Territoriali)

 Città da Recuperare - Comparto Territoriale 1 "NAF di Carate Centro" \_INDICE DIFFUSO IUF: 0,4 mq/mq

 Città da Recuperare - Comparto Territoriale 2 "NAF di Agliate" \_INDICE DIFFUSO IUF: 0,3 mq/mq

 Città da Recuperare - Comparto Territoriale 3 "NAF di Costa Lambro e Realdino" \_INDICE DIFFUSO IUF: 0,3 mq/mq

 Città da Completare - Comparto Territoriale 1 \_INDICE DIFFUSO IUF: 0,3 mq/mq

 Città da Completare - Comparto Territoriale 2 \_INDICE DIFFUSO IUF: 0,2 mq/mq

 *Ambiti destinati a Verde Privato Vincolato (riconoscimento Indice Diffuso e possibilità di commercializzazione volumetrica esclusivamente in trasferimento verso i Comparti Territoriali - Città da Recuperare/Completare)*

 *Servizi ritenuti fondamentali per il conseguimento di obiettivi di funzionalità urbana (riconoscimento Indice Diffuso e possibilità di commercializzazione volumetrica esclusivamente in trasferimento verso i Comparti Territoriali - Città da Recuperare/Completare)*

Nel limite dell'incremento massimo del 10% rispetto alla Slp prevista, la Variante PGT concede incrementi volumetrici parziali secondo le categorie prescritte nelle NTA del Piano delle Regole e qui riportate:

- ↘ recupero acque piovane per uso irriguo, lavaggio parti comuni: +1%;
- ↘ servizi igienici con impianto duale: +2%
- ↘ riutilizzo acque di processo: +3%
- ↘ installazione di punti di ricarica (domestica) per auto elettriche ed ibride: +4%

Riguardo i 3 comparti Territoriali della "Città da Recuperare, la Variante PGT prevede inoltre:

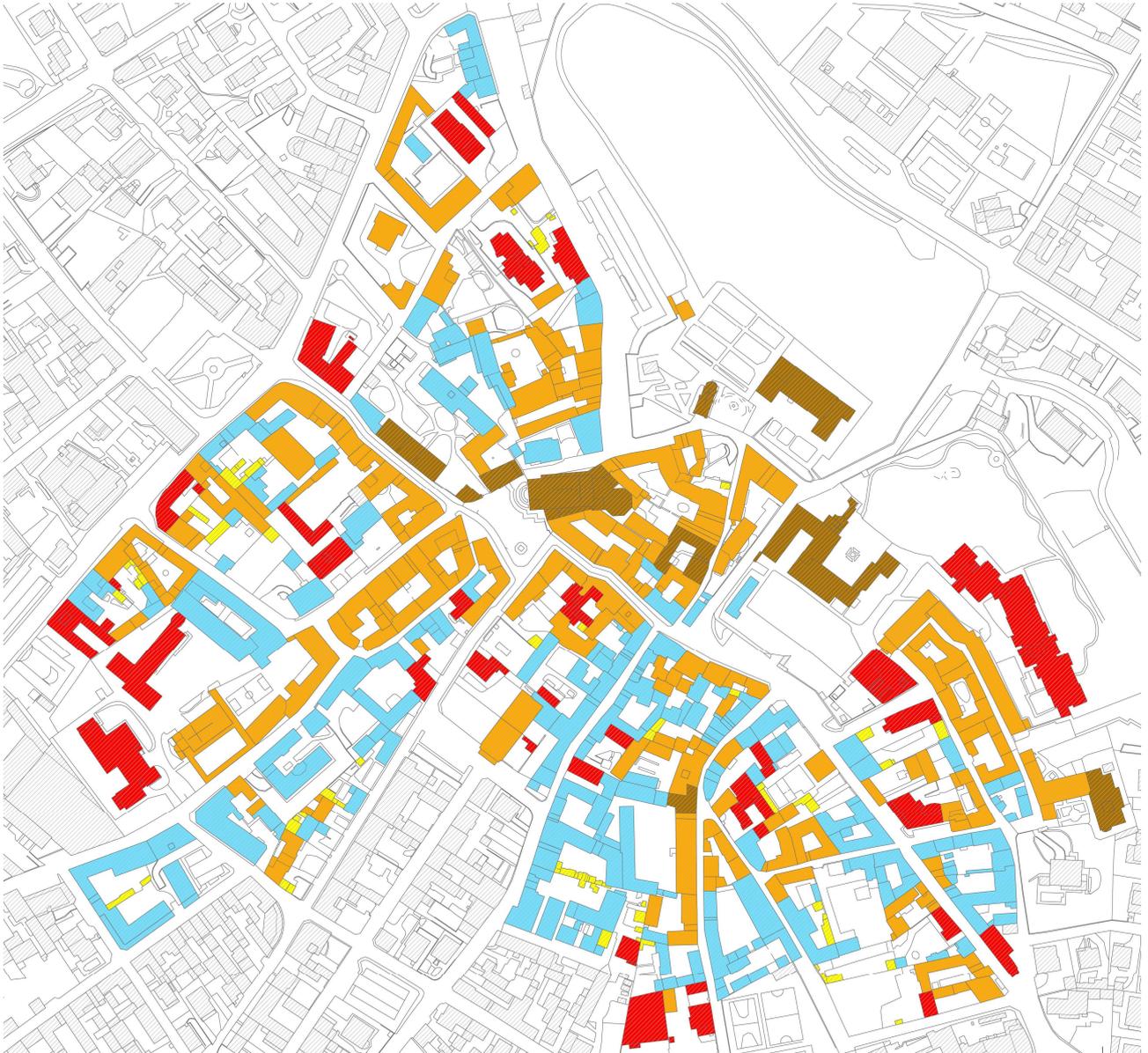
- ↘ la classificazione degli edifici e gli interventi ammessi;
- ↘ specifiche prescrizioni e indicazioni riguardanti:
  - elementi tipologici: struttura dei corpi di fabbrica, sistemi di distribuzione verticale ed orizzontale, sistema di copertura, ritmi delle partizioni di facciata, allineamenti;
  - elementi edilizi ed architettonici: manti di copertura, sporti di gronda, superfici e materiali di facciata, vani aperture, soglie, davanzali, cornici, serramenti, sistemi oscuranti, portoni carrabili e pedonali, inferriate, ringhiere, balaustre, zoccolature, scale esterne, balconi e ballatoi.

### Stralcio Legenda Tavola 3 – PdR – NAF

#### Classificazione Edifici e Interventi Ammessi

-  edificio di tipo a - di interesse storico monumentale
-  edificio di tipo b - rappresentativi per la qualità testimoniale
-  edificio di tipo c - non rappresentativi per la qualità testimoniale
-  edificio di tipo d - di scarso inserimento con il contesto
-  edificio di tipo e - di formazione spontanea

**Stralcio Tavola 3 – PdR – NAF CARATE CENTRO**



**Stralcio Tavola 3 – PdR – NAF AGLIATE**



## Stralcio Tavola 3 – PdR – NAF COSTA LAMBRO E REALDINO



Gli indirizzi della Variante PGT per il “**Commercio**”, riportati nel regolamento allegato al PdR, sono di seguito riassunti:

- ✎ **Grandi strutture di vendita (GSV): escluse**
- ✎ **Medie strutture (MSV):** ammesse solo all'esterno del TUC, per evitare la concorrenza agli esercizi di vicinato e per non creare altri problemi di traffico/parcheggi che sono già molto evidenti per le strutture esistenti. Nel TUC sono ammesse solo le strutture esistenti con eventuale ampliamento convenzionato. E' previsto che le nuove superfici o gli ampliamenti delle MSV esistenti debbano ospitare start-up, perché queste richiedono visibilità e quindi potrebbero avere giovamento nel localizzarsi in strutture commerciali con affluenza di pubblico.
- ✎ **Esercizi di vicinato:** potranno essere considerati nell'elenco dei Servizi, per ammettere l'intervento del Comune in particolari situazioni di debolezza o di necessità (es. inutilizzo prolungato, mancanza totale di EdV nelle frazioni). Il Comune può acquisire spazi di EdV in cambio di diritti volumetrici (valutazione da esproprio) per affittarli a canone simbolico a chi riapre un esercizio di vicinato per N anni (minimo da definire), e ricostituire un distretto commerciale, ma anche per affidarli a imprese start-up che aprono una vetrina su strada o altra imprenditoria (es. contadini anche non di Carate che vendono i loro prodotti, artisti, creativi diversi, artigiani dell'arte, ecc).

## 4.2. Strategie di intervento - Tessuto Urbano Consolidato prevalentemente produttivo

I criteri per valorizzare le attività del secondario consolidato sono:

- ✎ aumentare gli indici di edificabilità, con possibilità di ampliamenti, commercializzazione, e reperimento standard mancanti su aree comunali;
- ✎ introdurre la vendita diretta della produzione;
- ✎ non computare i piani interrati destinati a parcheggio, magazzino, deposito e/o altre attività;
- ✎ ammettere la ristrutturazione urbanistica che interessi anche più unità produttive;
- ✎ ammettere sia l'accorpamento delle unità che il loro frazionamento;
- ✎ non ammettere insediamenti di attività di logistica, che si considerano attività terziarie e non secondarie;

In base a tali strategie di intervento, la Variante PGT per tali ambiti prevede i seguenti parametri, indici e interventi ammessi:

- ✎ Slp massima: 65% della Sf;
- ✎ Superficie Coperta: 50% della Sf;
- ✎ Sd: 20% della Sf

Sia per le aree ed edifici esistenti, nuovi insediamenti, nuove costruzioni e/o ristrutturazioni produttive devono essere rispettati inoltre le seguenti specificazioni:

- ✎ 50% minimo di Slp per spazi dedicati alla produzione;
- ✎ 50% massimo di Slp per spazi integrati di magazzinaggio;
- ✎ è ammessa la possibilità di realizzare la residenza con un minimo di 45 mq di slp e un max di 120 mq di Slp (esclusivamente per unità produttive di almeno 2.000 mq e realizzata contestualmente)
- ✎ è ammessa l'esposizione e la vendita diretta in quota non superiore al 20% di Slp;
- ✎ sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ristrutturazione anche con demolizione, ampliamento e nuova costruzione nel rispetto degli indici indicati. Escluse le manutenzioni, gli altri interventi edilizi devono essere condizionati alla realizzazione dei parcheggi.
- ✎ per le attività la cui produzione superi i limiti del Piano di Azzonamento Acustico, è obbligatoria la realizzazione di barriere antirumore;
- ✎ Alberature = 1 albero di prima grandezza ogni 3 posti auto (sia pubblici che privati); 1 albero di prima grandezza ogni parcheggio per autotreno (sia pubblici che privati); 1 albero di prima grandezza ogni 50 mq di area libera; dovrà essere garantito un filare di alberi di prima grandezza lungo il margine che si affaccia sugli spazi aperti agricoli.

Nel limite dell'incremento massimo del 10% rispetto alla Slp prevista, la Variante PGT concede incrementi volumetrici parziali secondo le categorie prescritte nelle NTA del Piano delle Regole e qui riportate:

- ✎ recupero acque piovane per uso irriguo, lavaggio parti comuni: +1%;
- ✎ servizi igienici con impianto duale: +2%
- ✎ riutilizzo acque di processo: +3%
- ✎ installazione di punti di ricarica (domestica se non obbligatorie per legge) per auto elettriche: +4%

Circa l'Area Ex Formenti, si prevedono attività terziarie e quaternarie (istruzione superiore), commercio al dettaglio, somministrazioni. start-up, ecc.

In base a tali strategie di intervento, la Variante PGT per tali ambiti prevede la possibilità di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, la ristrutturazione senza demolizione e ricostruzione. La ristrutturazione con demolizione e ricostruzione è possibile esclusivamente:

- ↳ previa cessione di aree a parcheggio a standard nella misura di 1 posto auto (12,5 mq) ogni 25 mq di SLP;
- ↳ Slp massima: come esistente;
- ↳ Superficie Coperta massima: come esistente;
- ↳ Altezza massima (H max): m. 10,5;

Esclusivamente per l'edificio dismesso ivi presente e individuato con apposita simbologia negli elaborati grafici, è prevista la commercializzazione (e conseguente atterraggio) della propria quantità di volumi/slp (allo stato attuale) nelle seguenti modalità:

- ↳ all'interno dei Comparti Territoriali di cui alla Tav.4 del PdR ,
- ↳ nel medesimo ambito Quaternario (senza reperimento di aree a parcheggi pertinenziali e pubblici e col mantenimento delle destinazioni in atto), fino alla concorrenza complessiva di mq 800 di SLP e con il limite (di recepimento) per ciascun edificio esistente di massimo 10% della propria SLP di partenza. In tali casi, previo formale assenso esplicito dell'A.C., potrà essere realizzata nuova SC aggiuntiva nel limite massimo complessivo di quella dell'edificio esistente oggetto di demolizione.
- ↳ nell'ambito a destinazione Terziario (esclusivamente in "TR") attraverso un asservimento volumetrico con il limite di massimo mq 800 di SLP previo permesso di costruire convenzionato e reperimento standard come da norme.

Tali commercializzazioni/asservimenti dei volumi/slp esistenti sono consentiti esclusivamente previa demolizione dello stesso edificio individuato e successiva cessione al Comune dell'area che dovrà preventivamente essere già attrezzata a parcheggio pubblico a cura del cedente.

#### 4.3. Strategie di intervento - Sistema Rurale Paesistico Ambientale:

Carate Brianza, come la maggior parte dei comuni a nord di Milano, ha una vocazione agricola molto debole, pertanto gli obiettivi e le politiche che la Variante PGT deve promuovere saranno orientate principalmente a

- ↳ **Recepire e tutelare gli ambiti agricoli strategici individuati dalla Provincia**, anche per inserirli in un **disegno di rete ecologica comunale (REC)**, col fine di garantire un collegamento tra il PLIS e il Parco Valle Lambro;
- ↳ Quanto sopra senza escludere di rettificare ambiti agricoli strategici che non rivestano tale carattere ovvero che impediscano l'ampliamento di attività produttive esistenti (ampliamenti contigui a edifici esistenti), in caso concertando con la Provincia una soluzione che consideri comunque obiettivo primario il minor consumo di suolo possibile;
- ↳ **Non permettere alcuna nuova costruzione**, ma solo l'ampliamento di edifici esistenti, escluse le cascine storiche. Gli ampliamenti ammessi dovranno comunque essere convenzionati per realizzazione di filari verdi interpoderali o lungo le strade;
- ↳ Per gli edifici isolati o sparsi in contesto rurale ma senza vocazione all'attività agricola, **prescrivere il mantenimento dell'esistente o al massimo un ampliamento una -tantum** (se non usufruito già con Piani precedenti);
- ↳ Non ammettere agriturismi che non sono congrui con il territorio.
- ↳ **Ammettere esclusivamente il riuso delle aree attualmente a Cava (così come individuate dal nuovo Piano Cave provinciale) verso una destinazione agricola e/o naturalizzazione degli stessi siti;**

Le strategie per il governo del sistema paesistico ambientale dovranno partire anche dalle preesistenze e dai vuoti urbani per creare un sistema continuo teso a valorizzare vicendevolmente le parti attraverso l'insieme e viceversa.

La costruzione di un sistema verde unitario rappresenta la principale strategia per la creazione di una ossatura che supporti lo sviluppo urbano che vede come obiettivo principale l'interesse della qualità dell'abitare.

Il sistema del verde deve tenere in considerazione gli elementi messi in evidenza dagli strumenti urbanistici e dagli organismi territoriali sovraordinati e deve fungere da anello di connessione tra realtà comunale e quella di vasta scala.

La Variante PGT vuole essere flessibile/aperta e dovrà dare indicazioni relative a tutto ciò che è di utilità pubblica, affidando ai progetti per le aree di trasformazione il compito di sviluppare e proporre interventi che dovranno essere compatibili, coerenti e congrui rispetto alla logica della Variante PGT stessa, finalizzata ad ottenere proposte di qualità nella costruzione di un sistema verde ambientale da porre al centro dello sviluppo di tutto il territorio comunale. La costituzione del sistema del verde vede in prima linea anche il tessuto organico di aree agricole, radure e aree boscate, rapportate alla scala sovracomunale, provinciale e regionale poste in continuità, il cui scopo è quello di divenire l'ossatura portante della struttura territoriale. La strategia di creare un sistema verde continuo piuttosto che aree sparse e scollegate è tesa a rafforzare la funzionalità e la vitalità delle strutture verdi, aumentandone il peso e le potenzialità di controllo sulle direttrici di utilizzo del territorio. La continuità del sistema verde rafforza anche la funzione di definizione della forma dell'edificato, creando una cornice per il tessuto costruito. L'obiettivo è quello di concentrare e dare forma all'edificato fermando i fenomeni di frammentazione delle aree, che già in alcune circostanze si sono avviati: la strategia adottata per gli ambiti di trasformazione risponde a tale esigenza in quanto consente un nuovo consumo di territorio esclusivamente a fronte di un forte ritorno ambientale. Per tale ragione gli ambiti di trasformazione individuati, prevedono una disciplina che definisce funzioni specifiche (individuazione di aree per il sistema a verde di previsione in cessione anche in ambiti extra concentrazione volumetrica) e parametri che hanno come effetto il contenimento della superficie urbanizzata rispetto alla dimensione complessiva degli ambiti stessi. La medesima disciplina prevede che le aree che entrano a far parte del sistema verde territoriale siano sottoposte a interventi di potenziamento vegetazionale e di rinaturalizzazione.

## Stralcio Tavola 5 – PdS – connettività ambientali



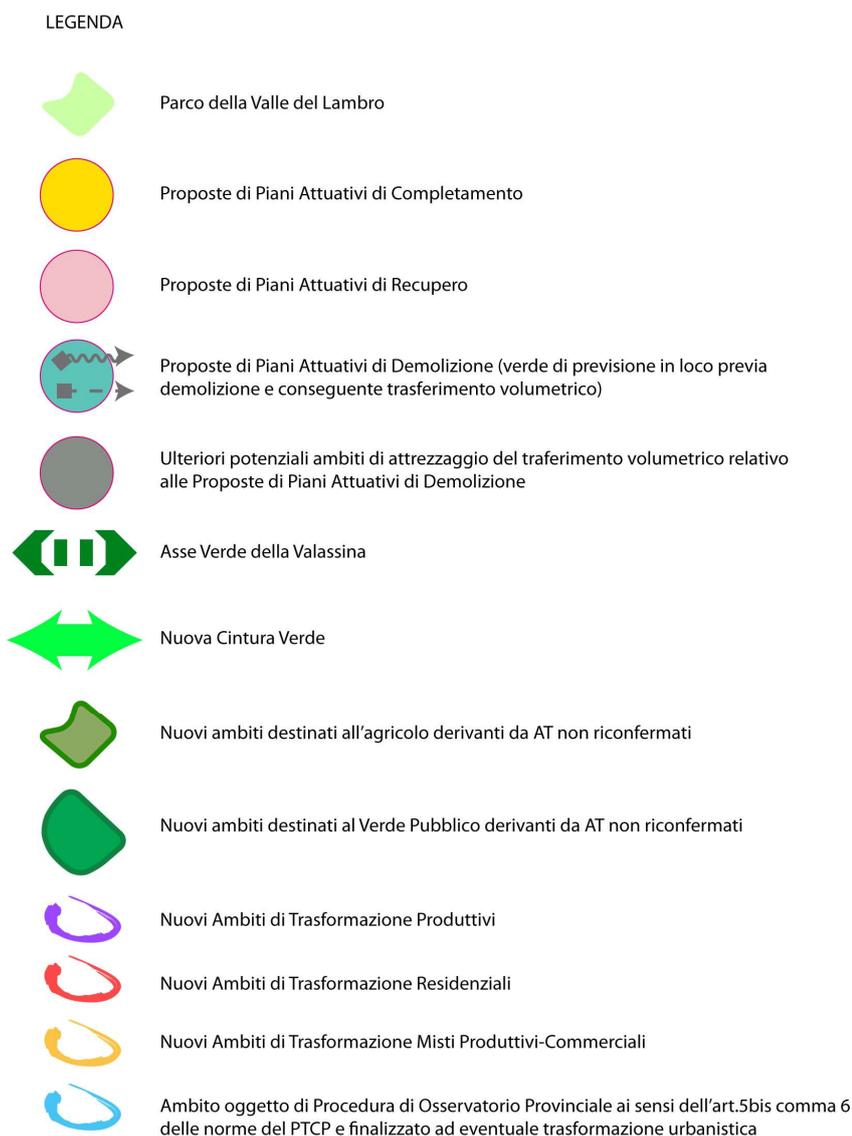
La **qualificazione paesaggistica** del Comune deve prevedere la piantumazione delle fasce di rispetto della superstrada Valassina e delle aree intercluse nello svincolo, dove possibile legando la piantumazione con gli interventi sui lati della Valassina, parte con forestazione, parte con pronto effetto. Questo al fine di completare il corridoio verde lungo la Valassina, come indicato per la parte sud negli elaborati del PTCP di Monza e Brianza.

Per quanto riguarda **operazioni di miglioramento dell'arredo urbano e della mobilità lenta**, che il PGT può inserire all'interno del PdS (parte progettuale), lo scopo è di utilizzare tutte le aree dei margini stradali nell'urbano, in molti casi ampi, per una "rete verde" che coinvolga tutto il centro abitato e la zona produttiva, con norme integrative per l'attuazione, e norme di disegno urbano.

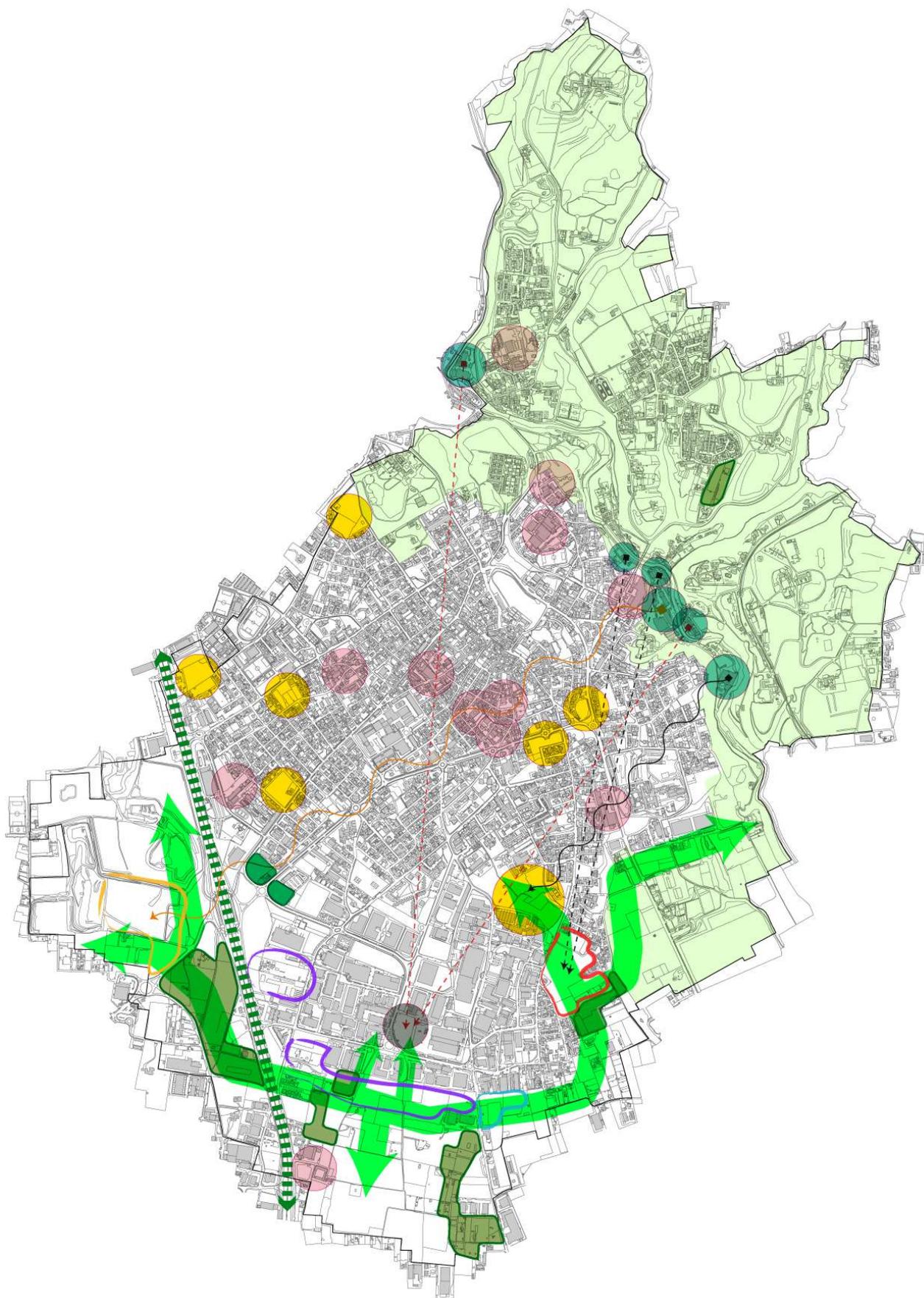
La rete verde potrebbe essere giudicata come il "**supporto strutturale**" del PGT, che inserisce NAF, TUC, e le altre zone edificabili in una trama connettiva degli spazi pubblici.

#### 4.4. Strategie di intervento - Ambiti assoggettati alla disciplina di Piani Attuativi

La Variante PGT, ai fini di un totale raggiungimento dei suoi obiettivi e politiche così come espressi nei capitoli precedenti, individua una serie di strategie di intervento che trovano piena traduzione nell'individuazione/previsione/attuazione di specifici ambiti assoggettati alla disciplina di Piani Attuativi. Questi ultimi sono strutturati con specifiche previsioni e direttive di attuazione, al fine di raggiungere pienamente **l'idea metaprogettuale espressa dalla Variante PGT** e così tradotta schematicamente dalla seguente immagine:



### Stralcio Schema Metaprogettuale della Variante PGT



Partendo da una esemplificazione dello schema metaprogettuale, traspare la strategia della Variante PGT.

In particolare, **l'attuazione/previsione di specifici:**

- ↘ Ambiti di trasformazione Residenziali;
- ↘ Ambiti di trasformazione Produttivi;
- ↘ Ambiti di trasformazione Misti Produttivi-Commerciali;
- ↘ Piani Attuativi di Completamento;
- ↘ Piani Attuativi di Recupero;
- ↘ Piani Attuativi di Demolizione, con previsione di successivo trasferimento volumetrico verso specifici ambiti di atterraggio

**connessa alla volontà:**

- ↘ **di non riconfermare** Ambiti di Trasformazione del PGT 2009 al fine di ridestinare tali porzioni di territorio sia a nuove Aree Agricole, sia ad Aree per Verde Pubblico di Previsione;

permette di raggiungere **obiettivi macro indispensabili** per la Variante PGT quali:

- ↘ **ridurre sensibilmente il consumo di suolo** rispetto al PGT 2009;
- ↘ **innescare dei meccanismi di recupero/rinaturalizzazione/fruizione della Valle del Lambro** attualmente interessata da ambiti/attività produttive abbandonate/dismesse, in taluni casi anche frazionate in differenti unità;
- ↘ **dotarsi di una Cintura Verde a sud** del proprio territorio che, partendo a ovest dal PLIS di Seregno, contorni il lato sud delle cave, si estenda sia a ovest che a est della Valassina, contornando le aree produttive, risalga a est del TUC, per arrivare infine a ricongiungersi con il Parco della Valle del Lambro.

Andando più nello specifico dello schema metaprogettuale, innanzitutto è doveroso evidenziare come **la Variante PGT ridestini ad Agricolo notevoli quantità di aree che nel precedente PGT erano individuate come Ambiti di Trasformazione/Piani Attuativi**. In particolare si prevede il ritorno all'agricolo di circa ben 320.500 mq di aree in più rispetto al precedente PGT.

**Circa il recupero/naturalizzazione/fruizione della Valle del Lambro**, la Variante PGT individua azioni prioritarie al fine di raggiungere tale macro obiettivo. L'obiettivo primario del Piano per la Valle del Lambro deve essere il miglioramento complessivo della qualità di contesto: la valle nel tratto di Carate Brianza è stretta e molto profonda, quindi storicamente non ha mai avuto insediamenti fino alla prima industrializzazione dell'Ottocento. Le attività utilizzavano il fiume come forza motrice e scarico. Le norme del Parco non ammettono il recupero per attività produttive, quindi è possibile intervenire:

- ↘ dove possibile, per rinaturalizzazione e fruizione;
- ↘ dove non possibile, ammettendo attività di tempo libero, somministrazione, ricettivo.

A tal fine, **vengono individuati i seguenti ambiti destinati alla demolizione e successiva compensazione volumetrica con atterraggio in specifici ambiti di proprietà comunale** (previsti tali anche tramite l'attuazione di specifici ambiti di trasformazione residenziale e misto produttivo-commerciale, così come meglio specificato di seguito):

- ↘ Ambito produttivo/artigianale localizzato nella Frazione di Agliate (ex AR3 del PGT 2009 – ora PAD1, rivisto sia nella perimetrazione che nelle quantità volumetriche di previsione);
- ↘ Ambito produttivo/artigianale situato in località Realdino (ex AR9 del PGT 2009 – ora PAD2, rivisto sia nella perimetrazione che nelle quantità volumetriche di previsione);

- ↘ Ambito produttivo/artigianale localizzato in Via Isonzo (ex AR7 del PGT 2009 – ora PAD3, rivisto sia nella perimetrazione che nelle quantità volumetriche di previsione);
- ↘ Ambito produttivo/artigianale situato in località “Sette Gocce” (ex AR8 del PGT 2009 – ora PAD4, rivisto sia nella perimetrazione che nelle quantità volumetriche di previsione);
- ↘ Ambito interessato dal comparto “Ex Bernini” (ex AR21 del PGT 2009 – ora PAD5, rivisto sia nella perimetrazione che nelle quantità volumetriche di previsione);

Con riferimento agli ambiti PAD1 e PAD4, la Variante PGT prevede un riconoscimento volumetrico (con destinazione finale produttiva) rispettivamente pari a 2.800 mq e 1.750 mq di SLP (quantità ridotte del 30% rispetto all'esistente) da insediare sull'area di proprietà comunale sita in Via Lombardia. Tale compensazione/previsione di atterraggio è subordinata alla demolizione delle attuali edificazioni presenti nei rispettivi ambiti e successiva loro destinazione a verde pubblico.

Circa gli ambiti PAD2 e PAD3, la Variante PGT prevede un riconoscimento volumetrico (con destinazione finale residenziale) rispettivamente pari a 980 mq e 560 mq di SLP (quantità ridotte del 30% rispetto all'esistente) da insediare sull'area di proprietà comunale divenuta tale con l'attuazione dell'Ambito di Trasformazione Residenziale previsto dalla stessa Variante PGT e identificabile con la perimetrazione dell'ambito AT1 della Variante PGT. Tale compensazione/previsione di atterraggio è subordinata alla demolizione delle attuali edificazioni presenti nei rispettivi ambiti e successiva loro destinazione a verde pubblico.

Anche per la restante quota parte dell'Ex AR7 del PGT 2009 – ora AT5 sub-A, è prevista dalla Variante PGT la demolizione delle attuali edificazioni presenti e successiva loro destinazione a verde pubblico. La compensazione/previsione di atterraggio della volumetria attribuita (5.000 mq di SLP totali con destinazione finale produttivo) è prevista all'interno dell'Ambito di Trasformazione Misto Produttivo-Commerciale individuato dalla Variante PGT nella porzione Ovest del territorio comunale (adiacenze ambiti con destinazione cava) denominato AT5 sub-B. Nello specifico, in tale nuovo ambito di trasformazione è prevista la realizzazione di due medie strutture di vendita e la realizzazione di 500 mq di SLP dedicati a sedi per “Start-Up” il cui utilizzo sarà regolato tramite convenzione col Comune con assegnazione massima quinquennale oltre che ad un capannone artigianale. Quest'ultimo (già realizzato al rustico) sarà destinato all'atterraggio della totale quota di 5000 mq di SLP attribuita ai capannoni da demolire di Via Isonzo. La Variante PGT prevede l'attuazione di tale Ambito di Trasformazione Misto (previsione di due medie strutture e capannone industriale) previa demolizione dei capannoni dismessi del sub-ambito di Via Isonzo. La restante SLP presente in AT5 sub A (riconosciuta in tal caso al 70% rispetto all'esistente) non trasferibile in AT5 sub B (in quanto esauriti i 5.000 mq di SLP produttiva disponibile come compensazione) può (previa demolizione totale) atterrare in ambiti con destinazione produttiva di proprietà comunale all'interno del tessuto consolidato; in tal caso si applicheranno i parametri urbanistici di zona;

Infine, circa l'Ex AR21 “Ex Bernini” del PGT 2009 – ora PAD5, la Variante PGT prevede un riconoscimento volumetrico pari a 24.250 mc (quantità ridotte del 30% rispetto all'esistente) da insediare sull'area di proprietà comunale divenuta tale con l'attuazione del Piano Attuativo di Completamento previsto dalla Variante PGT e identificabile con la perimetrazione (sebbene rivista) dell'Ex Ambito CEE-CL5 del PGT 2009 – ora PAC6. Tale compensazione/previsione di atterraggio è subordinata alla demolizione delle attuali edificazioni presenti nel rispettivo ambito e successiva sua destinazione a verde pubblico. In tale Piano di Completamento, la

Variante PGT prevede anche l'insediamento residenziale di ulteriori 10.031 mc: tale volumetria corrisponde alla previsione dell'ex ambito CEE-CL5 ridotta anch'essa del 30%.

Peraltro la precedente proposta di trasformare lo stabile esistente "Ex Bernini" in un centinaio di alloggi, in quella posizione e con la crisi del mercato immobiliare attuale (nonché prospettive per il futuro ridimensionate, considerando quanto già detto sulle dinamiche demografiche), non appare logica e auspicabile: insediare tanti alloggi lontano da servizi di ogni tipo, con una strada stretta, sembra un'operazione senza probabilità di successo, tanto più se si aggiunge l'impegno a realizzare un parcheggio oltre il fiume e un ascensore per raggiungere la stazione di Carate-Calò.

Le azioni/previsioni messe in atto dalla Variante PGT per il recupero/naturalizzazione/fruizione della Valla del Lambro, sono indispensabili anche per il raggiungimento dell'altro obiettivo macro: quello di dotarsi della già citata **nuova Cintura Verde Sud**. Quest'ultima infatti, oltre ad essere costituita da ex ambiti di trasformazione del PGT 2009 non riconfermati e destinati all'agricolo, **richiede (per la sua totale costituzione) di ulteriori ambiti a cessione con previsione verde pubblico/agricolo derivanti:**

- ↳ dall'attuazione degli ambiti di trasformazione e piani di completamento previsti dalla Variante PGT e già precedentemente esplicitati nell'ottica del recupero della Valle del Lambro;
- ↳ dall'attuazione degli ulteriori ambiti di trasformazione produttivi previsti dalla Variante PGT adiacenti al tessuto produttivo consolidato a sud. In particolare tali nuovi ambiti di trasformazione produttivi (**AT2-AT3-AT4-AT6**) prevedono una percentuale di cessione a verde pubblico pari al 60% della loro effettiva superficie territoriale. In tale modo concorrono pienamente alla realizzazione del nuovo corridoio ecologico che collega il PLIS di Seregno al Parco Regionale della Valle del Lambro. La restante quota del 40% viene considerata come uno specifico sub-ambito territoriale in cui sono previsti, tra gli altri i seguenti parametri urbanistici di riferimento:
  - SC=50% dell'ambito Sub-Territoriale;
  - SLP = 50% dell'ambito Sub-Territoriale;
  - Parcheggi Pubblici e Pertinenziali = rispettivamente pari a 1 posto auto (12,5 mq) ogni 200 mq e ogni 100 mq di SLP;
  - Superficie Drenante = 20% dell'area a concentrazione volumetrica.

In tale ottica è necessario ribadire che **a supporto di tali previsioni della Variante PGT, rientrano le azioni di copianificazione** (ai sensi dell'art. 34 delle NTA del PTCP di Monza e Brianza) **attivate con la Provincia**. In particolare risulta evidente come l'attuazione delle suddette garantisca/preveda, oltre che alla nuova Infrastrutturazione a Verde - Connessione Ecologica Ovest/Est già precedentemente citata, anche:

- ↳ **una nuova Infrastrutturazione a Verde - Connessione Ecologica Nord/Sud** che collega il nuovo corridoio Ovest/Est al tessuto consolidato prevalentemente residenziale tramite una nuovo sistema di aree attrezzate a parco;
- ↳ **l'ampliamento della Rete Verde di Ricomposizione Paesaggistica** e relative aree di rimboschimento forestale;
- ↳ **la previsione di nuove aree agricole;**
- ↳ **il mantenimento e il potenziamento della continuità ecologica esistente;**
- ↳ **la localizzazione dell'edificazione in adiacenza al tessuto urbano già esistente;**

**Ulteriori linee strategiche della Variante PGT**, attivabili tramite l'attuazione dei Piani Attuativi da essa previsti, sono riconducibili al raggiungimento di obiettivi non macro ma riguardanti specifici ambiti territoriali. Rientrano tra questi in particolare:

- ↳ **l'individuazione del Piano di Recupero Ex AR22 – ora PAR9**, rivisto soprattutto nella destinazione funzionale finale. La Variante PGT prevede la riqualificazione totale dell'ambito con la previsione di un nuovo insediamento **con destinazione RSA**. La quantità volumetrica prevista è pari a 10.000 mq di SLP. **La Variante PGT prevede una specifica organizzazione per l'ambito in questione**. Oltre alla porzione nord destinata alla RSA, sarà previsto (nella porzione sud) uno spazio ceduto al Comune per la realizzazione di un centro civico e/o servizi vari. Sempre nella parte sud dell'ambito è prevista l'area a parcheggio ben dimensionato anche a servizio della Basilica. La parte centrale dell'ambito sarà destinato a verde pubblico, in asse col cimitero e con un attraversamento pedonale trasversale.
- ↳ l'individuazione del nuovo Piano di Completamento **"PAC5"** interessante sia l'ambito occupato attualmente dall'edificio detto **"il nove piani"** e contestualmente l'area attualmente libera da edificazione sita presso la rotonda monca in Viale Brianza (angolo Via Colombo – Via Doria). Anche in questo caso, come per tutti i restanti Piani di Completamento e di Recupero, la volontà della Variante PGT è quella di attribuire una volumetria di partenza ridotta del 30% rispetto all'esistente. Una quota, previa demolizione della torre di nove piani, viene destinata all'interno dello stesso ambito che sarà interessato in quantità maggiore da verde pubblico di previsione. La restante quota sarà da prevedere all'interno dell'area attualmente vuota e interessata dalla rotonda monca. Il fine ultimo è proprio quello di permettere di creare una nuova accessibilità dell'area sfruttando l'uscita della rotonda non ancora usufruibile, attrezzando l'area con parcheggi e nuovo verde pubblico di previsione che si colleghi con il giardino pubblico già presente a sud in Via Fratelli Vivaldi.
- ↳ L'individuazione del nuovo Piano di Recupero **"PAR2"** concernente l'attuale area produttiva dismessa **"Colciago"** in Viale Trento e Trieste, l'ambito produttivo interessato dalla **Mobilform (PAR7)**, **l'ambito produttivo in Viale Mosè Bianchi adiacente l'Ospedale (PAR1)**. L'approccio per ciascun ambito è sempre quello prima di tutto di attribuire una volumetria ridotta del 30% rispetto all'esistente. Inoltre è previsto obbligatoriamente un minimo di aree a verde pubblico pari a 5.000 mq. Riguardo il PAR7, obiettivo della Variante PGT è quello di prevedere, tramite l'attuazione del piano di recupero, una nuova connessione verde a livello comunale: le aree di previsione a verde pubblico interne al perimetro della attuale Mobilform andranno a connettersi con quelle in previsione dell'attuale campo sportivo dismesso di Via Foppe. In tal modo si andrà a creare una nuova penetrazione verde fino a raggiungere le aree libere della scuola primaria "G.D. Romagnosi" fino a collegarsi con il parco pubblico di Villa Cusani.  
Circa l' area industriale parzialmente dismessa adiacente l'ospedale, la previsione è quella di trasformarla prevalentemente a residenza con una quota di slp pari al 50% per residenza sociale (**social housing**), incrementando (in tal caso) la quota di un 20% premiale. Essendo il social housing una residenza con tipologia di alloggi molto varia (case-studio, anziani autosufficienti, lavoratori temporanei, ecc) questa sembra la localizzazione più idonea per la vicinanza all'ospedale. Il piano deve comprendere l'area a verde agricolo a sud e prevedere lo standard verde accorpato a questa, per almeno 5.000 mq per formare un'area verde inserita nella cintura verde sud. Il piano dovrà anche prevedere una ciclabile alberata lunga la strada.

**Ulteriori Piani di Completamento e Recupero individuati dalla Variante PGT**, completano il raggiungimento di specifici obiettivi della stessa, quali il miglioramento della dotazione di

parcheggi nei NAF, una migliore organizzazione e diffusione di aree a verde pubblico e piste ciclopedonali a livello territoriale, una migliore accessibilità e potenziamento della rete stradale esistente tramite la progettazione ed esecuzione di un maggiore calibro della stessa in occasione dell'attuazione dei piani attuativi.

#### 4.5. Strategie di intervento sulla Criticità del Sistema della Mobilità comunale rapportato a alla scala territoriale

### 1

L'assetto macroubanistico della rete di trasporto, determinato dalla giacitura geografica degli insediamenti, vede il Comune di Carate Brianza svilupparsi in direzione nord-sud lungo la direttrice stradale rappresentata dalla SP6 (Monza – Carate – Giussano). Il sistema insediativo si presenta fortemente condizionato dalla presenza di alcune infrastrutture storiche. Nella parte settentrionale, la SP Monza/Carate con diramazioni per Giussano e Besana, ha costituito il supporto fondamentale alla conurbazione dei centri urbani contermini a Carate Brianza.

Il territorio di Carate Brianza, è sito a Nord della conurbazione milanese sull'asse infrastrutturale storico di collegamento Milano- Monza–Lecco (Strada Statale n°36 - un importante asse viario di collegamento della Lombardia che costituisce la principale via di accesso alla Valtellina ed al cantone Svizzero dei Grigioni). Questa superstrada a sei corsie, collega il Comune di Carate con il bacino di Milano e attraversa tutta la Brianza passando in prossimità di Monza, Lissone, Desio, Seregno, Giussano; prosegue poi per il bacino Erbeso costituente la maggior parte dell'utenze della tratta Milano / Giussano.

La porta alla città, provenendo dalla SS36, è rappresentata da Viale Brianza che assolve alla funzione di principale asse di penetrazione verso il centro comunale.

La morfologia del territorio, prevalentemente collinare a Nord-Est, rende tuttora difficoltosi i collegamenti viari con la frazione di Costa Lambro, Realdino e soprattutto con la Stazione Ferroviaria.

Il primo approfondimento non può che riguardare l'assetto della rete viaria che consente i collegamenti sovra comunali e gli itinerari verso la viabilità principale:

- ↘ la SS36 rappresenta l'asse fondamentale di riferimento per le relazioni nord- sud;
- ↘ la SP6 continua ad avere un ruolo primario nello schema di rete viaria, in quanto rappresenta l'armatura infrastrutturale della conurbazione posta ad est della Valassina, con le due diramazioni, a nord di Carate, da un lato verso Giussano e dall'altro lato verso Besana-Merate; la SP6 svolge il doppio ruolo di itinerario di collegamento intercomunale e di strada urbana;
- ↘ l'asse di viale Brianza in Carate è parte integrante di un itinerario est-ovest che mette in relazione la SS35 con la Valassina e quindi con la SP6, confermando la doppia valenza di collegamento intercomunale e di strada urbana;
- ↘ immediatamente a nord di Carate si evidenziano due itinerari urbani di collegamento est-ovest che favoriscono la distribuzione dei flussi tangenziali oltre che l'accessibilità alla SS36;

**Il territorio di Carate Brianza presenta, dunque, un sistema della mobilità che vede intersecare la viabilità di attraversamento e di transito del territorio Comune, con quella della viabilità interna. Si generano così interferenze tra traffico locale e traffico sovra-comunale.**

Le due strade principali che lambiscono il centro di Carate ricoprono un ruolo viabilistico importante in quanto fungono da reti principali di collegamento tra la Valassina e la strada provinciale n° 6 e consentono il collegamento con il territorio e i comuni a nord ed a est del fiume Lambro.

**La viabilità locale si trova costretta a supportare un forte traffico di attraversamento, generando grosse problematiche in alcune posizioni specifiche quali: attraversamento di Agliate, lungo il viale Brianza, lungo la provinciale Carate-Monza e via Cusani.**

## 2

Le suddette problematiche relative al sistema della mobilità, traspaiono già facendo riferimento ad uno studio del 2010 sul traffico veicolare comunale che il Comune di Carate Brianza ha commissionato col fine di determinare, tramite analisi dettagliate, l'entità dei flussi veicolari e conseguentemente evidenziare quali fossero i punti di maggiore criticità.

La metodologia di lavoro adottata ha riguardato:

- ↘ un'analisi complessiva del sistema di mobilità estesa a tutte le componenti (veicolari per il trasporto di persone e di merci, spazi per i pedoni, piste ciclabili, trasporto pubblico) adeguata alla puntuale definizione di un quadro organico;
- ↘ un'analisi del sistema territoriale a scala urbana e sovra-comunale volta ad individuare i punti focali di origine e destinazione dei flussi di traffico;
- ↘ una valutazione delle scelte in materia di trasporti e viabilità, anche di lungo periodo e di carattere sovra-comunale;
- ↘ inquadramento della situazione locale nel contesto territoriale e individuazione delle interrelazioni esistenti con il sistema di mobilità extra-comunale;
- ↘ individuazione delle funzioni e delle attività generatrici di traffico e loro localizzazione;
- ↘ indagine sui flussi di veicoli all'interno del territorio comunale di Carate Brianza, mirante a riconoscere e quantificare le condizioni del traffico, in termini di tipologia, di sua distribuzione nel tempo, di diagrammi di carico degli archi mediante conteggi ai nodi principali del sistema viario con particolare attenzione alla situazione dell'ora di punta;
- ↘ indagine sulla situazione della sosta;
- ↘ rilevazione della situazione di sicurezza nell'accesso alle sedi scolastiche e ad altre funzioni polarizzanti;
- ↘ rilevazione degli incidenti stradali verificatesi all'interno del territorio comunale e delle sanzioni per infrazioni al Codice della Strada che possano essere indicative di esigenze di interventi correttivi;
- ↘ valutazione dello schema di utilizzo del sistema di trasporto pubblico.

Focalizzando maggiormente l'attenzione sul tema dei flussi di traffico provenienti dai risultati della campagna di rilevamento del traffico veicolare effettuata sulla rete stradale principale, si evidenzia come lo studio in questione ha individuato 9 postazioni di rilevamento localizzate sulle principali arterie di penetrazione/attraversamento al territorio comunale:

- A. vie Lombardia / Rivera / del Valà;
- B. vie Piemonte / della Valle;
- C. vie Brianza / Grossi / Milano;
- D. vie Marengo / Donizetti / Valassina / svincolo SS 36;
- E. vie XXV Aprile / Grandi / Alighieri / Di Vittorio;
- F. vie Milite Ignoto / Garibaldi / Cavour / dei Mulini;
- G. vie Trento / Crivelli / Calvi;
- H. vie Bianchi / Foscolo / Carso / Brianza;

I. vie Bernardo / Mazzini / Milite Ignoto / Garibaldi / Libertà;

I rilievi sono stati effettuati con conteggi manuali, tramite la ripresa con una videocamera, in un giorno feriale nella fascia oraria mattutina h. 7.00 – 9.00 per poi identificare l'ora di punta mattutina

I conteggi manuali e con telecamere sono stati utilizzati per monitorare le manovre di ingresso ed uscita dalle diverse intersezioni all'interno dell'area di studio: in questo modo è stato possibile conoscere il numero di veicoli che, nell'ora di punta, effettuano le diverse manovre di svolta e al contempo ricostruire gli itinerari di ingresso/uscita. I dati sono stati raccolti ad intervalli di 15 minuti in modo da individuare eventuali situazioni puntuali anomale.

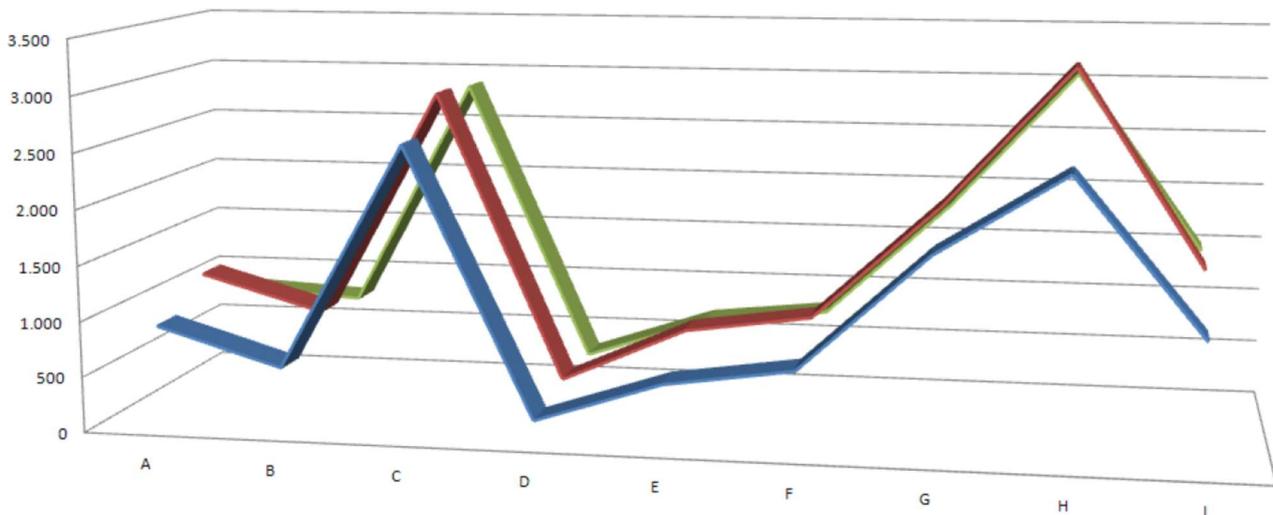
Così facendo è stato possibile ricostruire la matrice origine/destinazione per ognuna delle intersezioni rilevate conservando le informazioni sui singoli itinerari.

I flussi rilevati nelle sezioni di conteggio sono stati utilizzati per determinare il quadro conoscitivo di base e per verificare l'ora di punta. Il numero complessivo di transiti, espresso in veicolari equivalenti, è riassunto come segue.

INTERSEZIONE	FLUSSI TOTALI IN TRANSITO		
	7.00-8.00	7.30-8.30	8.00-9.00
A - Via Lombardia / Via Rivera / Via del Valà	916	1.181	835
B - Via Piemonte / Via della Valle	579	863	772
C - Viale Brianza / Via Grossi / Via Milano	2.595	2.917	2.864
D - Via Marengo / Via Donizetti / Via Valassina / Svincolo SS36	194	307	296
E - Via XXV Aprile / Via Grandi / Via Alighieri / Via Di Vittorio	564	805	672
F - Via Milite Ignoto / Via Garibaldi / Via Cavour / Via dei Mulini	725	963	791
G - Via Trento / Via Crivelli / Via Calvi	1.764	2.006	1.838
H - Via Bianchi / Via Foscolo / Via Carso / Viale Brianza	2.476	3.252	3.084
I - Via Bernardo / Via Mazzini / Via Milite Ignoto / Via Garibaldi / Via Libertà	1.106	1.502	1.480
	10.919	13.796	12.632

FLUSSI GLOBALI IN TRANSITO



**FLUSSI GLOBALI IN TRANSITO - suddivisione per intersezione**

Circa le problematiche legate al traffico, le analisi condotte hanno permesso di individuare i seguenti punti critici:

- ✎ Innesto Viale Brianza / SS36
- ✎ Viale Brianza
- ✎ Rotatoria Viale Brianza / SP6 / San Michele al Carso
- ✎ Via San Michele al Carso
- ✎ Via Cavour
- ✎ Via Montello
- ✎ Via Mazzini

**Tra i punti critici sopra menzionati, quello di maggiore criticità del sistema della mobilità comunale caratese è rappresentato dall'Innesto Viale Brianza / SS36 e, di conseguenza, alla viabilità limitrofa identificata con le Vie Grossi e Milano.**

Allo stato attuale, lo svincolo è composto da una rotatoria con precedenza all'anello, con 2 corsie interne, e 4 bracci così identificati:

- ✎ ad est: rampe di accesso con il comune di Carate Brianza;
- ✎ a nord: rampe di accesso alla SS36 da/verso Lecco;
- ✎ ad ovest: rampe di accesso con il comune di Seregno;
- ✎ a sud: rampe di accesso alla SS36 da/verso Milano.

Di seguito lo stralcio relativo alla fase analitica riguardante i flussi veicolari interessanti l'intersezione "C" Viale Brianza/Via Grossi/Via Milano.

**COMUNE DI CARATE BRIANZA (MB)**  
**INTERSEZIONE "C" - Viale Brianza / Via Grossi / Via Milano**  
 Feriale - Martedì 23 Febbraio 2010

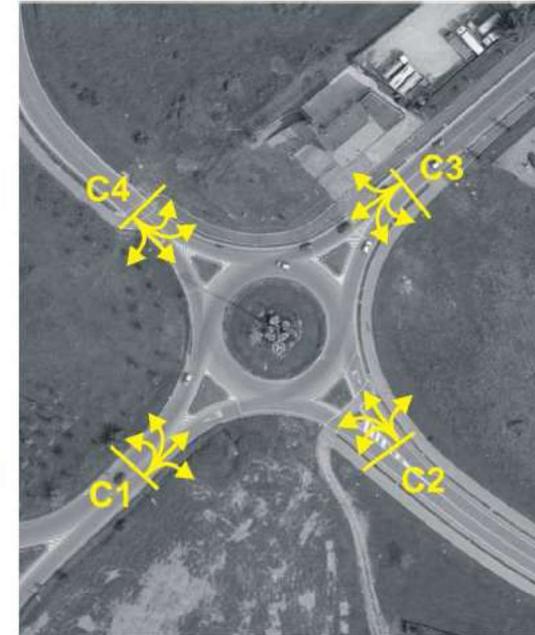
Rilievi effettuati al mattino ( 7.00 - 9.00 )

Sezione C1 - Viale Brianza sud													
Ora	Tornaindietro (verso sezione C1)			Svolta a sinistra (verso sezione C4)			Dritto (verso sezione C3)			Svolta a destra (verso sezione C2)			TOTALE
	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	
7.00 - 7.15	1	0	1	11	3	14	120	4	124	44	3	47	186
7.15 - 7.30	0	0	0	18	0	18	182	8	190	61	0	61	269
7.30 - 7.45	0	0	0	26	0	26	113	3	116	123	0	123	265
7.45 - 8.00	0	0	0	31	0	31	122	4	126	167	4	171	328
8.00 - 8.15	0	0	0	38	0	38	191	6	197	104	3	107	342
8.15 - 8.30	0	0	0	57	1	58	198	6	204	103	5	108	370
8.30 - 8.45	0	0	0	34	1	35	127	2	129	80	3	83	247
8.45 - 9.00	0	0	0	59	0	59	188	7	193	92	5	97	349
TOTALE 7.00-8.00	1	0	1	88	3	89	537	19	566	395	7	402	1048
TOTALE 7.30-8.30	0	0	0	152	1	153	624	19	643	497	12	509	1305
TOTALE 8.00-9.00	0	0	0	188	2	190	702	21	723	379	16	395	1308

Sezione C2 - Via Grossi													
Ora	Tornaindietro (verso sezione C2)			Svolta a sinistra (verso sezione C1)			Dritto (verso sezione C4)			Svolta a destra (verso sezione C3)			TOTALE
	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	
7.00 - 7.15	0	0	0	42	1	43	2	0	2	6	0	6	51
7.15 - 7.30	0	0	0	53	0	53	2	0	2	2	0	2	57
7.30 - 7.45	0	0	0	96	1	97	5	0	5	6	0	6	108
7.45 - 8.00	0	0	0	79	0	79	9	0	9	17	0	17	105
8.00 - 8.15	0	0	0	75	3	78	3	0	3	12	0	12	93
8.15 - 8.30	0	0	0	57	3	60	3	0	3	21	0	21	84
8.30 - 8.45	0	0	0	80	1	81	1	1	2	14	0	14	97
8.45 - 9.00	0	0	0	47	3	50	0	0	0	7	0	7	57
TOTALE 7.00-8.00	0	0	0	270	2	272	18	0	18	31	0	31	321
TOTALE 7.30-8.30	0	0	0	307	7	314	20	0	20	56	0	56	390
TOTALE 8.00-9.00	0	0	0	259	10	269	7	1	8	54	0	54	331

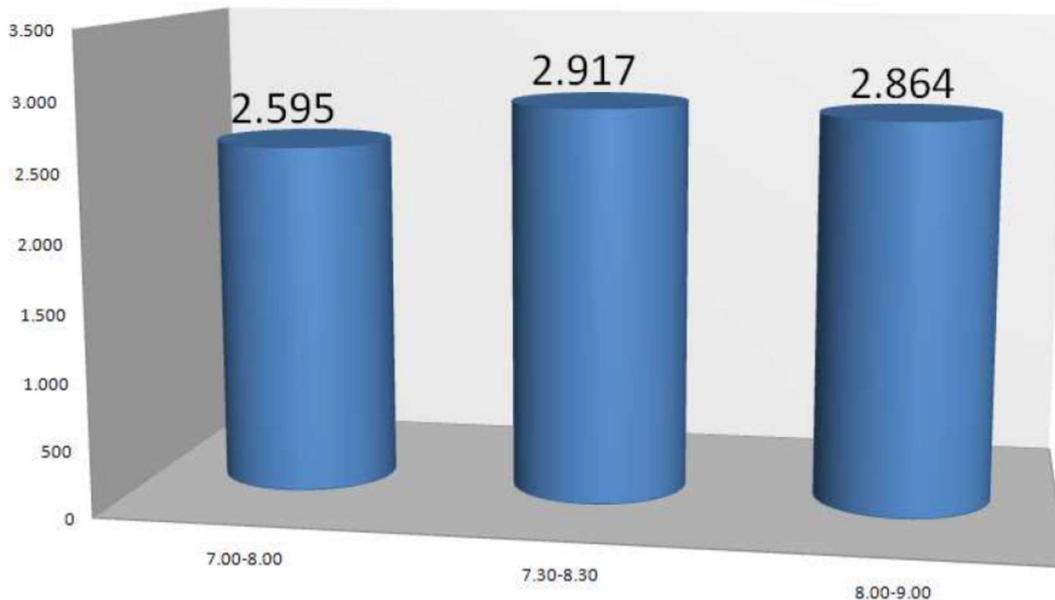
Sezione C3 - Viale Brianza nord													
Ora	Tornaindietro (verso sezione C3)			Svolta a sinistra (verso sezione C2)			Dritto (verso sezione C1)			Svolta a destra (verso sezione C4)			TOTALE
	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	
7.00 - 7.15	0	0	0	1	1	2	212	7	219	0	0	0	221
7.15 - 7.30	0	0	0	2	0	2	222	6	228	0	0	0	230
7.30 - 7.45	0	0	0	2	0	2	158	7	163	0	0	0	165
7.45 - 8.00	0	0	0	3	0	3	158	6	164	0	0	0	167
8.00 - 8.15	0	0	0	4	1	5	161	4	165	1	0	1	171
8.15 - 8.30	0	0	0	2	0	2	180	12	192	1	0	1	195
8.30 - 8.45	0	0	0	2	1	3	186	6	192	1	1	2	197
8.45 - 9.00	0	0	0	2	0	2	159	7	166	2	0	2	170
TOTALE 7.00-8.00	0	0	0	8	1	9	748	26	774	0	0	0	783
TOTALE 7.30-8.30	0	0	0	11	1	12	855	29	884	2	0	2	897
TOTALE 8.00-9.00	0	0	0	10	2	12	888	29	917	5	1	6	933

Sezione C4 - Via Milano													
Ora	Tornaindietro (verso sezione C4)			Svolta a sinistra (verso sezione C3)			Dritto (verso sezione C2)			Svolta a destra (verso sezione C1)			TOTALE
	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	Auto	Merci>35q	Totale	
7.00 - 7.15	0	0	0	0	0	0	2	0	2	74	2	76	78
7.15 - 7.30	0	0	0	1	0	1	7	0	7	88	3	91	97
7.30 - 7.45	0	0	0	0	0	0	10	0	10	130	1	131	141
7.45 - 8.00	0	0	0	0	0	0	1	0	1	126	0	126	127
8.00 - 8.15	0	0	0	0	0	0	5	0	5	129	2	131	136
8.15 - 8.30	0	0	0	0	0	0	9	0	9	110	1	111	120
8.30 - 8.45	0	0	0	0	0	0	15	0	15	98	4	102	115
8.45 - 9.00	0	0	0	1	0	1	8	0	8	108	4	112	121
TOTALE 7.00-8.00	0	0	0	1	0	1	20	0	20	416	6	422	443
TOTALE 7.30-8.30	0	0	0	0	0	0	25	0	25	495	4	499	524
TOTALE 8.00-9.00	0	0	0	1	0	1	37	0	37	443	11	454	492



TOTALE INTERSEZIONE	
Ora	TOTALE
7.00 - 7.15	536
7.15 - 7.30	653
7.30 - 7.45	679
7.45 - 8.00	727
8.00 - 8.15	742
8.15 - 8.30	789
8.30 - 8.45	858
8.45 - 9.00	897
TOTALE 7.00-8.00	2695
TOTALE 7.30-8.30	2917
TOTALE 8.00-9.00	2864

I flussi in transito nell'intersezione sono risultati, nell'ora di punta, complessivamente pari a 2.917 veicoli equivalenti/ora. L'asse maggiormente caricato è viale Brianza sud con un flusso in ingresso di 1.305 veicoli/ora in direzione SP6.



### 3

La situazione già critica (legata al traffico) relativa all'innesto Viale Brianza /SS36, così come evidenziata dallo studio sul traffico comunale commissionato nel 2010 e sopra menzionato, è decisamente peggiorata con l'attuazione di specifici ambiti del PGT del 2009 che hanno comportato la creazione di nuovi carichi insediativi proprio adiacenti lo svincolo della Valassina. Il riferimento, nello specifico, è all'attuazione degli ambiti ex A6 (attualmente area Bricoman) e ex AR4 (attualmente area Iperal) del PGT 2009.

### 4

A supporto/conferma di tale peggioramento relativo al traffico veicolare riguardante lo svincolo SS36, si illustra qui di seguito un ulteriore studio effettuato nel 2016, che il Comune di Carate ha a disposizione, finalizzato alla restituzione di soluzioni progettuali legate allo svincolo ed alla rete limitrofa al fine di risolvere alcune criticità presenti da tempo lungo le rampe dello svincolo e nell'anello centrale, soprattutto in termini di sicurezza, visibilità, intrecci di traiettorie e velocità rilevate. Tale studio ha considerato, ed analizzato, tre diversi scenari temporali di analisi:

- ✘ **Scenario attuale** – relativo allo stato di fatto, finalizzato a caratterizzare la domanda attuale di mobilità e l'offerta di trasporto (attraverso l'analisi della rete viabilistica e delle intersezioni limitrofe all'area di studio);
- ✘ **Scenario di intervento di Breve Termine** – caratterizzato dall'attuale domanda di trasporto; per quanto concerne l'offerta di trasporto si è considerato il solo restringimento da 2 ad 1 sola corsia della corona centrale in direzione nord – lato Carate;
- ✘ **Scenario di intervento di Lungo Termine** – caratterizzato dall'attuale domanda di trasporto; per quanto concerne l'offerta di trasporto si è considerato la realizzazione delle corsie di svolte a destra lato Carate.

Al fine di ricostruire i flussi di traffico che interessano la viabilità del comparto in esame, quantificando il flusso in ingresso/uscita dall'area e identificando le direttrici di distribuzione all'interno di essa, è stata condotta una campagna di indagini di traffico.

La domanda di mobilità nell'ambito di intervento è stata ricostruita mediante:

- ↳ il rilievo automatico dei flussi veicolari per 24 ore consecutive, per due settimane consecutive (da lunedì 16 maggio a lunedì 30 maggio 2016);
- ↳ il rilievo manuale (supportato da videoriprese) dei flussi veicolari per 2 ore consecutive, nelle ore di punta di un venerdì sera (20 maggio 2016) e di un giorno infrasettimanale mattina (mercoledì 25 maggio 2016);
- ↳ il rilievo delle targhe, in contemporanea ai rilievi manuali, nelle sezioni di ingresso alla rotatoria di via Milano / viale Brianza e nella rampa di uscita verso la SS36 nord lato est.

Dai rilievi di traffico è emerso che i flussi di traffico, sulle rampe dello svincolo, sono costanti durante tutto l'arco della giornata, indicativamente dalle 07:00 alle 20:00 con dei picchi puntuali durante le ore di punta della mattina (07:00-09:00) e della sera (16:00-20:00).

Questo andamento è costante in entrambe le settimane indagate, sinonimo di un andamento omogeneo del flusso veicolare sullo svincolo.

Per quanto riguarda invece le velocità riscontrate, le rampe così come l'anello centrale dello svincolo, hanno registrato velocità massime nelle ore notturne, soprattutto nelle prime ore del giorno, mentre durante le ore diurne (indicativamente 07:00-20:00) le velocità registrate risultano basse, sinonimo di rallentamenti ed accodamenti sulle rampe.

Dalle analisi puntuali sulle targhe, invece, è stato possibile individuare la percentuale di veicoli che effettuano le svolte in destra sia dalla rampa sud (da Milano) verso viale Brianza (comune di Carate B.za) che da viale Brianza verso le rampe nord (verso Lecco).

Le percentuali differiscono in base all'ora di punta indagata, ovvero:

- ↳ **per la manovra di svolta a destra da viale Brianza (Carate B.za) verso la rampa nord della SS36 (dir. Lecco) si stimano le seguenti percentuali di veicoli che effettuano tale manovra:**
  - mattina:
    - ora di punta dalle 7:00 alle 8:00: 11%;
    - ora di punta dalle 8:00 alle 9:00: 12%;
  - sera:
    - ora di punta dalle 17:00 alle 18:00: 23%;
    - ora di punta dalle 18:00 alle 19:00: 17%.
- ↳ **per la manovra di svolta a destra dalla rampa sud della SS36 (da Milano) verso viale Brianza (Carate B.za) si stimano le seguenti percentuali di veicoli che effettuano tale manovra:**
  - mattina:
    - ora di punta dalle 7:00 alle 8:00: 51%;
    - ora di punta dalle 8:00 alle 9:00: 45%;
  - sera:
    - ora di punta dalle 17:00 alle 18:00: 36%;
    - ora di punta dalle 18:00 alle 19:00: 35%.

Sulla base dei rilievi del traffico, sia manuali che automatici, è stata condotta anche un'analisi sulle code rilevate durante le ore punta della mattina e della sera.

L'analisi è stata effettuata fotografando, a distanza di 5 minuti, gli accodamenti sia sui rami di ingresso allo svincolo (da Carate, da Lecco, da Seregno e da Milano) e sulle corsie interne dell'anello (direzione nord – lato Carate e direzione sud – lato Seregno), oltre che ai rami di ingresso alla rotatoria tra le vie Grossi, Brianza e Milano.

In particolare, sono stati rilevati gli accodamenti e rallentamenti su tutta la rete analizzata, in concomitanza dell'osservazione delle manovre pericolose effettuate dai veicoli e responsabili dei rallentamenti stessi, oltre che di incidenti.

Per quanto riguarda gli accodamenti rilevati durante le ore di punta del mattino e della sera, i veicoli risultano in coda lungo tutti gli assi stradali che portano allo svincolo di Carate, soprattutto provenendo dal centro abitato di Carate Brianza ovvero da via Grossi, viale Brianza e via Milano.

Tutti i veicoli procedono a velocità molto basse e anche gli autobus del Trasporto Pubblico Locale, che transitano da tali vie, risentono degli accodamenti accumulando ritardi sulla loro tabella di marcia.

Anche nelle rampe di ingresso allo svincolo, provenendo da Milano e da Lecco, si registrano accodamenti massimi dell'ordine di circa 150-200 metri, che arrivano a lambire le corsie più esterne della SS36.

Un'ulteriore analisi ha riguardato le sezioni interne dell'anello dello svincolo: i punti di conflitto nei quali si intrecciano più manovre sono molti. Il primo è posizionato nel quadrante sud-est dello svincolo dove convergono i veicoli che entrano nella rotatoria dalla rampa della SS36 da Milano e i veicoli che sono nell'anello e devono uscire verso viale Brianza est (lato Carate).

Analogo discorso vale per le manovre effettuate nel quadrante nord-est dello svincolo: anche qui le manovre dei veicoli presenti nell'anello e diretti verso la rampa della SS36 verso Lecco si incrociano con le manovre di ingresso in rotatoria dei veicoli provenienti da viale Brianza (da Carate).

Qui di seguito si riportano le principali tabelle riepilogative quantitative rilievi effettuati. E' possibile evidenziare che le ore di punta, nello svincolo della SS36 di Carate Brianza si registrano indicativamente tra le 07:00 e le 09:00 per la mattina e tra le 16:00 e le 19:00 per la sera. Il flusso prevalente è quello che interessa la rampa B – lato Carate Brianza, con più di 40.000 veiq/giorno che vi transitano.

I maggiori flussi si rilevano nella giornata di venerdì e, a seguire, del mercoledì. Tali giorni, relativamente alle ore di punta della mattina (07:00-09:00) e della sera (17:00-19:00) sono stati oggetto di rilievo manuale.

### Flussi bidirezionali giorno – Svincolo SS36

**FLUSSI BIDIREZIONALI**

(veiq/giorno)

	lun16/lun30 mag 2016	mar 17 mag 2016	mer 18 mag 2016	gio 19 mag 2016	ven 20 mag 2016	sab 21 mag 2016	dom 22 mag 2016
A - RAMPE LATO MILANO	27427	28990	29596	28792	30768	27300	20346
B - RAMPE LATO CARATE	40828	41657	41781	40901	43763	41488	31243
C - RAMPE LATO LECCO	20498	22617	23061	22059	24576	22981	16954
D - RAMPE LATO SEREGNO	28488	30759	30249	30606	31894	29492	22302
ANELLO DI SVINCOLO	29622	29956	30814	29992	32440	27739	20141

**FLUSSI BIDIREZIONALI**

(veiq/giorno)

	lun 23 mag 2016	mar 24 mag 2016	mer 25 mag 2016	gio 26 mag 2016	ven 27 mag 2016	sab 28 mag 2016	dom 29 mag 2016
A - RAMPE LATO MILANO	28160	28903	29460	29359	30645	26641	19471
B - RAMPE LATO CARATE	40415	42697	43043	43314	45208	41070	29166
C - RAMPE LATO LECCO	22508	22591	22933	23105	23563	22295	14296
D - RAMPE LATO SEREGNO	29913	30170	30819	30869	31354	29061	19714
ANELLO DI SVINCOLO	29297	31547	32565	32819	33576	28759	20155

### Localizzazione sezioni rilievo automatico A e B – Svincolo SS36



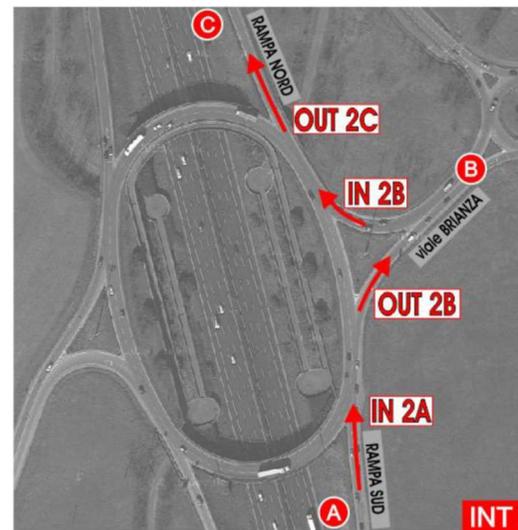
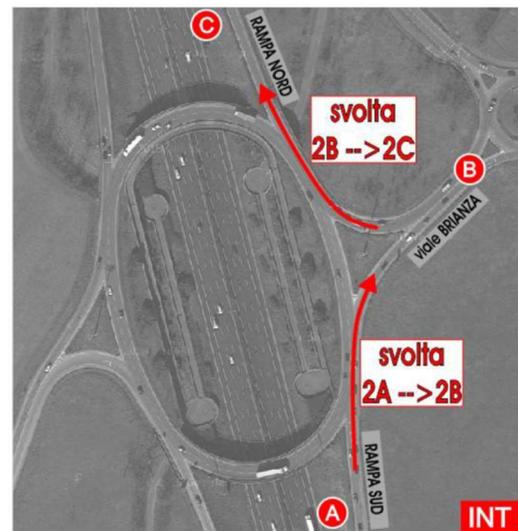
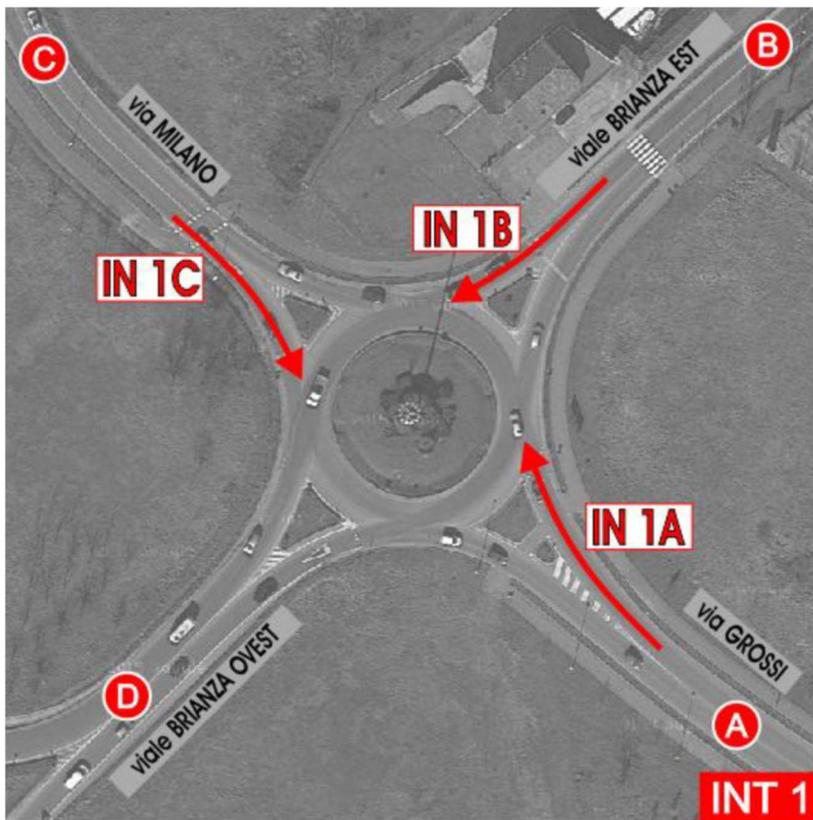
### Localizzazione sezioni rilievo automatico C e D – Svincolo SS36



### Localizzazione sezioni rilievo automatico ANELLO DI SVINCOLI – Svincolo SS36



Localizzazione sezioni rilievo Intersezione VIA GROSSI/VIALE BRIANZA/VIA MILANO/RAMPE SS36



**Intersezione 1: via Grossi / viale Brianza / via Milano - mercoledì 25/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	INGRESSO 1A - via Grossi			INGRESSO 1B - viale Brianza			INGRESSO 1C - via Milano		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
07:00-07:15	51	3	59	215	3	223	102	2	107
07:15-07:30	82	0	82	211	5	224	142	4	152
07:30-07:45	160	1	163	123	5	136	105	2	110
07:45-08:00	170	1	173	110	4	120	103	2	108
08:00-08:15	166	1	169	117	7	135	100	1	103
08:15-08:30	129	5	142	139	5	152	127	3	135
08:30-08:45	120	2	125	160	7	178	123	4	133
08:45-09:00	94	7	112	144	9	167	152	2	157
<b>Tot. 07:00-08:00</b>	<b>463</b>	<b>5</b>	<b>476</b>	<b>659</b>	<b>17</b>	<b>702</b>	<b>452</b>	<b>10</b>	<b>477</b>
<b>Tot. 07:30-08:30</b>	<b>625</b>	<b>8</b>	<b>645</b>	<b>489</b>	<b>21</b>	<b>542</b>	<b>435</b>	<b>8</b>	<b>455</b>
<b>Tot. 08:00-09:00</b>	<b>509</b>	<b>15</b>	<b>547</b>	<b>560</b>	<b>28</b>	<b>630</b>	<b>502</b>	<b>10</b>	<b>527</b>

**Intersezione 1: via Grossi / viale Brianza / via Milano - venerdì 20/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	INGRESSO 1A - via Grossi			INGRESSO 1B - viale Brianza			INGRESSO 1C - via Milano		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
17:00-17:15	109	5	122	154	4	164	129	5	142
17:15-17:30	103	4	113	145	1	148	122	2	127
17:30-17:45	112	3	120	111	5	124	120	2	125
17:45-18:00	135	2	140	108	1	111	124	1	127
18:00-18:15	142	3	150	93	0	93	94	0	94
18:15-18:30	139	1	142	91	0	91	85	1	88
18:30-18:45	136	4	146	113	1	116	114	1	117
18:45-19:00	113	1	116	102	2	107	88	1	91
<b>Tot. 17:00-18:00</b>	<b>459</b>	<b>14</b>	<b>494</b>	<b>518</b>	<b>11</b>	<b>546</b>	<b>495</b>	<b>10</b>	<b>520</b>
<b>Tot. 17:30-18:30</b>	<b>528</b>	<b>9</b>	<b>551</b>	<b>403</b>	<b>6</b>	<b>418</b>	<b>423</b>	<b>4</b>	<b>433</b>
<b>Tot. 18:00-19:00</b>	<b>530</b>	<b>9</b>	<b>553</b>	<b>399</b>	<b>3</b>	<b>407</b>	<b>381</b>	<b>3</b>	<b>389</b>

**Intersezione 2: viale Brianza / Rampe SS36 lato est - mercoledì 25/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	TOTALE INGRESSO - 2A			svolta 2A --> 2B		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
07:00-07:15	109	7	127	72	3	80
07:15-07:30	125	8	145	79	5	92
07:30-07:45	184	6	199	83	3	91
07:45-08:00	227	10	252	101	3	109
08:00-08:15	209	9	232	91	4	101
08:15-08:30	170	7	188	81	4	91
08:30-08:45	227	10	252	109	0	109
08:45-09:00	213	10	238	103	1	106
<b>Tot. 07:00-08:00</b>	<b>645</b>	<b>31</b>	<b>723</b>	<b>335</b>	<b>14</b>	<b>370</b>
<b>Tot. 07:30-08:30</b>	<b>790</b>	<b>32</b>	<b>870</b>	<b>356</b>	<b>14</b>	<b>391</b>
<b>Tot. 08:00-09:00</b>	<b>819</b>	<b>36</b>	<b>909</b>	<b>384</b>	<b>9</b>	<b>407</b>

**Int.2: viale Brianza / SS36 - mercoledì 25/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	TOTALE USCITA - 2C		
	Leggeri	>35q	Totale
07:00-07:15	78	6	93
07:15-07:30	102	3	110
07:30-07:45	124	6	139
07:45-08:00	110	5	123
08:00-08:15	129	4	139
08:15-08:30	130	9	153
08:30-08:45	143	9	166
08:45-09:00	159	5	172
<b>Tot. 07:00-08:00</b>	<b>414</b>	<b>20</b>	<b>464</b>
<b>Tot. 07:30-08:30</b>	<b>493</b>	<b>24</b>	<b>553</b>
<b>Tot. 08:00-09:00</b>	<b>561</b>	<b>27</b>	<b>629</b>

**Intersezione 2: viale Brianza / Rampe SS36 lato est - mercoledì 25/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	TOTALE INGRESSO - 2B			svolta 2B-->2C			TOTALE USCITA - 2B		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
07:00-07:15	356	6	371	29	2	34	194	7	212
07:15-07:30	391	8	411	30	1	33	255	9	278
07:30-07:45	386	7	404	42	2	47	301	9	324
07:45-08:00	347	7	365	30	1	33	350	8	370
08:00-08:15	380	7	398	35	3	43	297	14	332
08:15-08:30	385	9	408	45	3	53	341	12	371
08:30-08:45	363	8	383	51	5	64	337	6	352
08:45-09:00	364	14	399	58	4	68	378	8	398
<b>Tot. 07:00-08:00</b>	<b>1480</b>	<b>28</b>	<b>1550</b>	<b>131</b>	<b>6</b>	<b>146</b>	<b>1100</b>	<b>33</b>	<b>1183</b>
<b>Tot. 07:30-08:30</b>	<b>1498</b>	<b>30</b>	<b>1573</b>	<b>152</b>	<b>9</b>	<b>175</b>	<b>1289</b>	<b>43</b>	<b>1397</b>
<b>Tot. 08:00-09:00</b>	<b>1492</b>	<b>38</b>	<b>1587</b>	<b>189</b>	<b>15</b>	<b>227</b>	<b>1353</b>	<b>40</b>	<b>1453</b>

**Intersezione 2: viale Brianza / Rampe SS36 lato est - venerdì 20/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

**Int.2: viale Brianza / SS36 - venerdì 20/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	TOTALE INGRESSO - 2A			svolta 2A --> 2B		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
17:00-17:15	244	9	267	96	5	109
17:15-17:30	248	5	261	95	2	100
17:30-17:45	272	2	277	100	1	103
17:45-18:00	288	1	291	78	0	78
18:00-18:15	301	1	304	87	0	87
18:15-18:30	271	3	279	94	0	94
18:30-18:45	278	4	288	102	1	105
18:45-19:00	264	2	269	106	1	109
<b>Tot. 17:00-18:00</b>	<b>1052</b>	<b>17</b>	<b>1095</b>	<b>369</b>	<b>8</b>	<b>389</b>
<b>Tot. 17:30-18:30</b>	<b>1132</b>	<b>7</b>	<b>1150</b>	<b>359</b>	<b>1</b>	<b>362</b>
<b>Tot. 18:00-19:00</b>	<b>1114</b>	<b>10</b>	<b>1139</b>	<b>389</b>	<b>2</b>	<b>394</b>

Ora	TOTALE USCITA - 2C		
	Leggeri	>35q	Totale
17:00-17:15	195	6	210
17:15-17:30	186	3	194
17:30-17:45	231	1	234
17:45-18:00	238	0	238
18:00-18:15	235	1	238
18:15-18:30	208	0	208
18:30-18:45	185	0	185
18:45-19:00	184	2	189
<b>Tot. 17:00-18:00</b>	<b>850</b>	<b>10</b>	<b>875</b>
<b>Tot. 17:30-18:30</b>	<b>912</b>	<b>2</b>	<b>917</b>
<b>Tot. 18:00-19:00</b>	<b>812</b>	<b>3</b>	<b>820</b>

**Intersezione 2: viale Brianza / Rampe SS36 lato est - venerdì 20/05/2016**  
**VEICOLI EQUIVALENTI**

Ora	TOTALE INGRESSO - 2B			svolta 2B-->2C			TOTALE USCITA - 2B		
	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale	Leggeri	>35q	Totale
17:00-17:15	319	10	344	76	2	81	303	10	328
17:15-17:30	340	6	355	60	2	65	313	6	328
17:30-17:45	287	7	305	60	1	63	320	8	340
17:45-18:00	303	5	316	69	0	69	352	2	357
18:00-18:15	279	2	284	72	0	72	320	0	320
18:15-18:30	251	2	256	43	0	43	336	1	339
18:30-18:45	315	0	315	53	0	53	325	4	335
18:45-19:00	257	5	270	34	1	37	321	5	334
<b>Tot. 17:00-18:00</b>	<b>1249</b>	<b>28</b>	<b>1319</b>	<b>265</b>	<b>5</b>	<b>278</b>	<b>1288</b>	<b>26</b>	<b>1353</b>
<b>Tot. 17:30-18:30</b>	<b>1120</b>	<b>16</b>	<b>1160</b>	<b>244</b>	<b>1</b>	<b>247</b>	<b>1328</b>	<b>11</b>	<b>1356</b>
<b>Tot. 18:00-19:00</b>	<b>1102</b>	<b>9</b>	<b>1125</b>	<b>202</b>	<b>1</b>	<b>205</b>	<b>1302</b>	<b>10</b>	<b>1327</b>

Circa le verifiche sul funzionamento dello schema viabilistico, in essere e delle possibili soluzioni proposte, quest'ultime sono state effettuate considerando un modello di micro simulazione: l'analisi è stata realizzata considerando i flussi di traffico attualmente in transito sulla viabilità, sia per l'ora di punta della mattina che per la sera.

In particolare, all'interno del modello di microsimulazione sono state utilizzate matrici separate per ogni classe veicolare (veicoli leggeri e pesanti) che simulano il differente impegno della rete da parte di ogni veicolo, in termini di accelerazione, velocità massima e iterazione tra i veicoli stessi.

Il primo passo è stato quello di verificare la correttezza dei comportamenti e delle code restituite dal modello di microsimulazione con la situazione reale fotografata durante la campagna d'indagine (calibrazione). Questo ha permesso di calibrare il più fedelmente possibile i flussi sulla base dei percorsi O/D ipotizzati/rilevati. Tra i parametri di riferimento, si sono considerati gli aspetti osservati in occasione dei rilievi di traffico.

## 5

Verificato che il modello di microsimulazione restituisse le medesime code e rallentamenti rilevati durante la campagna di indagine, si è passati alla verifica degli interventi proposti al fine di migliorare la sicurezza e diminuire gli accodamenti lungo le rampe dello svincolo stesso.

La prima verifica ha riguardato **interventi considerati di BREVE TERMINE**, ovvero attuabili in poco tempo tramite l'utilizzo di segnaletica orizzontale, verticale e barriere provvisorie, almeno per la verifica nella fase sperimentale.

La prima proposta di intervento ha riguardato l'ipotesi del restringimento da 2 a 1 sola corsia della corona centrale, tramite segnaletica orizzontale e new-jersey appositamente posizionati ed allocati. La riduzione delle corsie è volta a diminuire i punti di conflitto nell'anello e, quindi, all'aumento della sicurezza e del deflusso veicolare.

Il modello di simulazione ha restituito, per lo scenario identificato, una situazione di sofferenza su tutti i rami afferenti allo svincolo. In particolare, il restringimento della corona centrale da 2 a 1 corsia di fatto dimezza il numero di veicoli che riescono a transitare nell'anello creando accodamenti su tutti i rami di ingresso delle rampe.

Questa situazione si manifesta già all'inizio della simulazione e con il passare del tempo, la situazione di sofferenza non migliora ma restituisce lunghi accodamenti su tutti i rami.

Le verifiche sullo scenario di **Intervento di Lungo Termine** sono state effettuate introducendo sul lato est dello svincolo, due corsie di svolta a destra riservate, così posizionate:

- ↘ dalla rampa sud (da Milano) verso Carate Brianza;
- ↘ da Carate Brianza (da est) verso la rampa della SS36 verso Lecco.

L'introduzione della **corsia di svolta separata verso la SS36 nord (verso Lecco) per i veicoli che provengono dal Comune di Carate Brianza**, permette i seguenti vantaggi:

- ↘ riduzione, nelle ore di punta della mattina e della sera, di circa il 30-40% dei veicoli in ingresso alla rotatoria che utilizzeranno la corsia esterna;
- ↘ minor numero di punti di conflitto e intreccio delle manovre che provoca, nello stato di fatto, rallentamenti e manovre pericolose ed affrettate nell'anello giratorio;
- ↘ diminuzione dei tempi di attesa in ingresso alla rotatoria;
- ↘ modifica delle code riscontrare in semplici rallentamenti su tutta la viabilità contermine del comune di Carate Brianza;
- ↘ miglioramento della viabilità locale del Comune di Carate Brianza;

- ✎ miglioramento della visibilità per i veicoli che provengono dalla rampa sud dello svincolo (da Milano)

L'introduzione della **corsia di svolta separata verso il Comune di Carate Brianza (est) per i veicoli che provengono dalla SS36 sud (da Milano)**, permette, come già accennato, i seguenti vantaggi:

- ✎ riduzione, nelle ore di punta della mattina e della sera, di circa il 35-50% dei veicoli in ingresso alla rotatoria che utilizzeranno la corsia esterna;
- ✎ aumento della visibilità per i veicoli in ingresso alla rotatoria provenienti da est;
- ✎ minor numero di punti di conflitto e intreccio delle manovre che provocava, nello stato di fatto, rallentamenti ed accodamenti nell'anello giratorio;
- ✎ aumento della velocità nell'anello giratorio;
- ✎ diminuzione dei tempi di attesa in ingresso alla rotatoria.

Tali migliorie sono state verificate anche dal modello di microsimulazione, sia per l'ora di punta della mattina che per la sera: infatti il modello ha restituito un buon funzionamento dello svincolo e della viabilità adiacente. Gli accodamenti registrati lungo la rampa di uscita dalla SS36 sud (da Milano) si sono ridotti notevolmente, come gli accodamenti in ingresso alla rotatoria tra le vie Grossi / Brianza / Milano in comune di Carate Brianza.

I veicoli riescono ad immettersi nello svincolo in tempi accettabili e con maggior sicurezza, gli intrecci delle traiettorie sono limitati e interessano un numero minore di veicoli.

In sintesi, una delle possibili previsioni per ridurre i lunghi accodamenti all'interno del Comune di Carate Brianza potrebbe essere quella, peraltro già discussa con gli enti preposti, di introdurre delle corsie riservate alle svolte a destra: primariamente da viale Brianza verso la rampa nord della SS36 (verso Lecco) e, secondariamente, dalla rampa sud della SS36 (da Milano) verso viale Brianza. Lo stesso tipo di intervento è previsto per l'uscita "Carate Nord" in direzione Lecco.

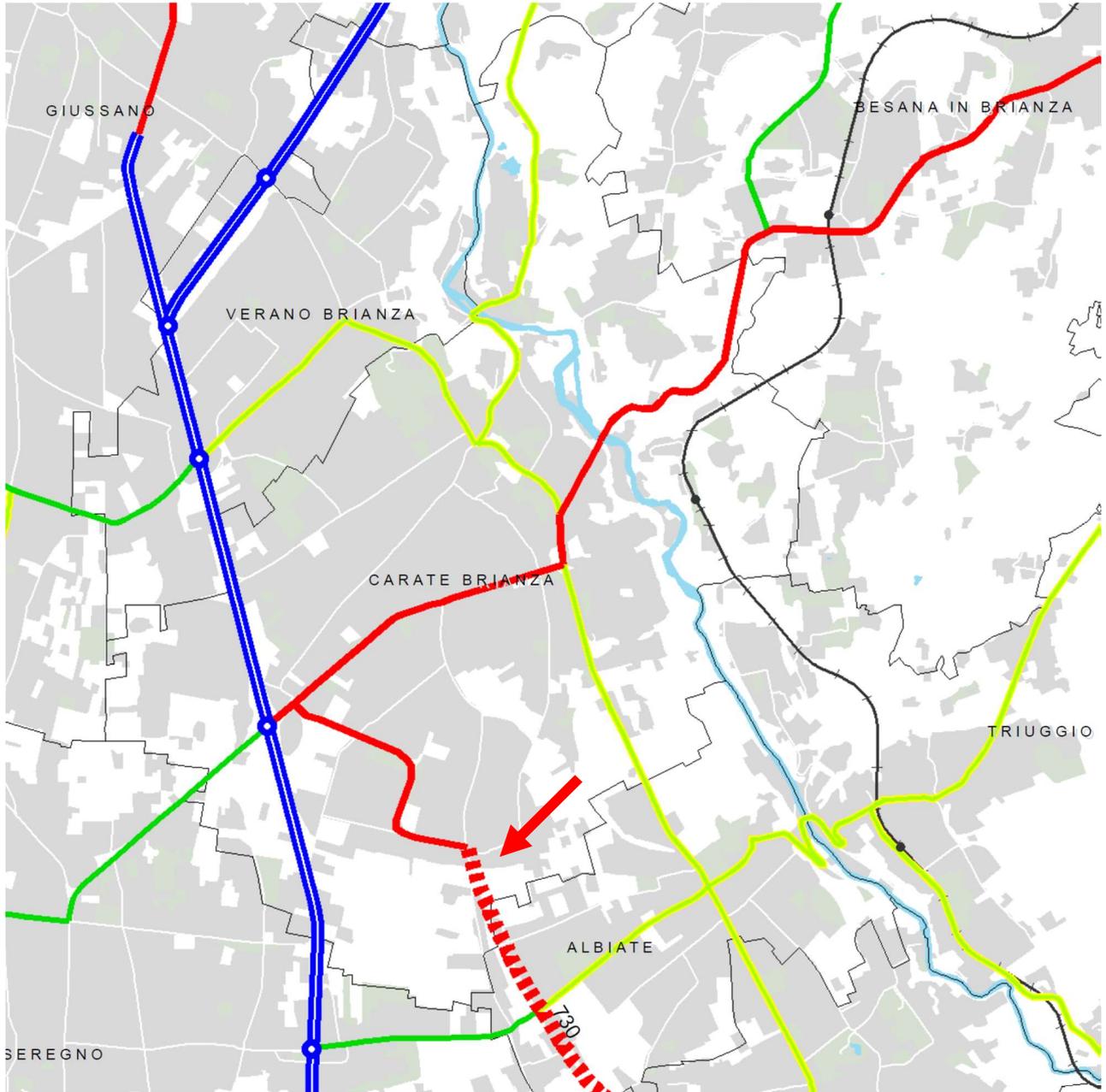
## 6

La Variante PGT ritiene, tale soluzione, possibile ai fini della riduzione dei lunghi accodamenti. Si ritiene, però, che tale intervento sia utile solo a migliorare la situazione attuale escludendo nuovi carichi insediativi e ulteriori flussi veicolari nella zona. A tale fine, la Variante:

- non conferma, tra le altre, le previsioni delle due aree di trasformazione a destinazione commerciale presenti/previste nello strumento urbanistico del 2009 in Via Milano e Via Tommaso Grossi e adiacenti lo svincolo della SS36.
- analizzando la Tavola 12 del PTCP di Monza e Brianza "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano", la quale individua specifiche previsioni infrastrutturali riguardanti il territorio comunale di Carate Brianza, ritiene quest'ultime assolutamente portatrici di futuri peggioramenti della già precaria situazione relativa al traffico veicolare comunale/sovracomunale dello svincolo relativo alla SS36 (e di conseguenza alla viabilità comunale di corredo).

Andando nello specifico, il PTCP prevede all'interno del territorio comunale di Carate Brianza, la realizzazione di una nuova arteria stradale (Variante alla SP6) classificata come "Strada extraurbana secondaria e viabilità urbana principale di 1° livello". Qui di seguito lo stralcio della Tavola 12 del PTCP.

Stralcio Tavola 12 PTCP Monza e Brianza



**Legenda**

**Autostrade, strade extraurbane principali e svincoli a più livelli (art. 40)**

*(Autostrade e strade di interesse regionale R1 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)*



Esistenti



Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) \*



Nuove (da quadro programmatico) \*

**Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I° livello (art. 40)**

*(Strade di interesse regionale R2 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)*



Esistenti



Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) \*



Nuove (da quadro programmatico) \*



Corridoi da salvaguardare per riqualificazioni (indicazioni di PTCP) \*



Nuove connessioni/corridoi da salvaguardare (indicazioni di PTCP) \*

N

Numero identificativo del progetto (cfr. Tabella)

**Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di II° livello (art. 40)**

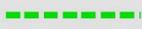
*(Strade di interesse provinciale P1 - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)*



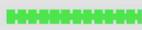
Esistenti



Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) \*



Nuove (da quadro programmatico) \*



Corridoi da salvaguardare per riqualificazioni (indicazioni di PTCP) \*



Nuove connessioni/corridoi da salvaguardare (indicazioni di PTCP) \*

N

Numero identificativo del progetto (cfr. Tabella)

**Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di III° livello (art. 40)**

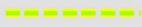
*(Strade di interesse provinciale P2 e di interesse locale L - Rif. DGR n°7/19709 del 03.12.2004)*



Esistenti



Da riqualificare e/o potenziare (da quadro programmatico) \*



Nuove (da quadro programmatico) \*



Corridoi da salvaguardare per riqualificazioni (indicazioni di PTCP) \*



Nuove connessioni/corridoi da salvaguardare (indicazioni di PTCP) \*

N

Numero identificativo del progetto (cfr. Tabella)

Tale previsione rientra in una strategia sovracomunale di realizzazione di un nuovo collegamento tra la stessa SS36 e il tratto di Pedemontana previsto nel Comune di Macherio (attraversando prima i Comuni a Sud di Carate Brianza e cioè Albiate e Sovico).

Il collegamento di questa nuova arteria stradale con la SS36 è previsto proprio all'interno del Comune di Carate Brianza: il "supporto" fondamentale che permette il su citato collegamento è rappresentato dalle attuali Via Lombardia e Via Tommaso Grossi che il PTCP stesso individua e classifica come "Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale di I° livello" in virtù della nuova funzione attribuita. Di corredo, prevedendo il "nuovo traffico" verso questa nuova direttiva, lo stesso PTCP considera l'attuale SP6 una "Strada Extraurbana secondaria e Viabilità urbana principale di III° livello".

Questo scenario porterà inevitabilmente un peggioramento delle condizioni del traffico veicolare proprio all'interno del Comune di Carate Brianza, in particolare "addossando il tutto" sullo svincolo della SS36 che, come detto precedentemente, necessita esclusivamente delle soluzioni sopra avanzate al fine di ridurre i lunghi accodamenti attualmente presenti senza nessun'altra previsione di carichi insediativi e veicolari aggiuntivi.

Attuando tali previsioni, inoltre, risulta evidente che gran parte dei flussi veicolari attualmente derivanti da Besana in Brianza e interessanti la SP6 verso Monza, sarebbero dirottati anch'essi verso lo svincolo della SS36. Ciò comporterà ulteriore traffico e accodamenti che, aggiungendosi a quelli sostanziosi ivi presenti, interesseranno l'intero asse di Via Milano e Via Rivera provocando notevoli disagi circa i flussi veicolari del tessuto consolidato caratese.

A supporto/motivazione degli obiettivi di non recepimento delle prescrizioni provinciali di cui sopra, si rimanda (e qui si allega come documentazione integrativa della presente Variante PGT) inoltre allo studio "Valutazione dell'impatto della modifica alla SP6 – SP6bis prevista dalla Variante PGT" recentemente commissionato dai Comuni interessati (Carate Brianza, Albiate e Sovico, quest'ultimo capofila), in cui si evidenziano le specifiche tematiche ai fini delle motivazioni di non recepimento, negli strumenti urbanistici comunali, di tale previsione viabilistica.

*Ad abundantiam* si aggiungono alcune considerazioni:

- La Pedemontana nel tratto Lentate – Lissone – Macherio, da cui la variante origina, non è cantierata ed è in dubbio la sua realizzazione. Per cui la previsione del suddetto tratto è solo grafica;
- Nel Comune di Sovico la Variante SP6 deve attraversare la ferrovia (che è a raso). Per cui sono necessari o un sottopasso e/o un ponte che richiedono rampe di circa 100 metri per lato da ricavare nel tessuto urbano;
- Il Comune di Albiate ha classificato "Parco della Valle del Lambro" le aree attraversate dalla Variante SP. Ciò richiederà speciali accorgimenti di progetto.

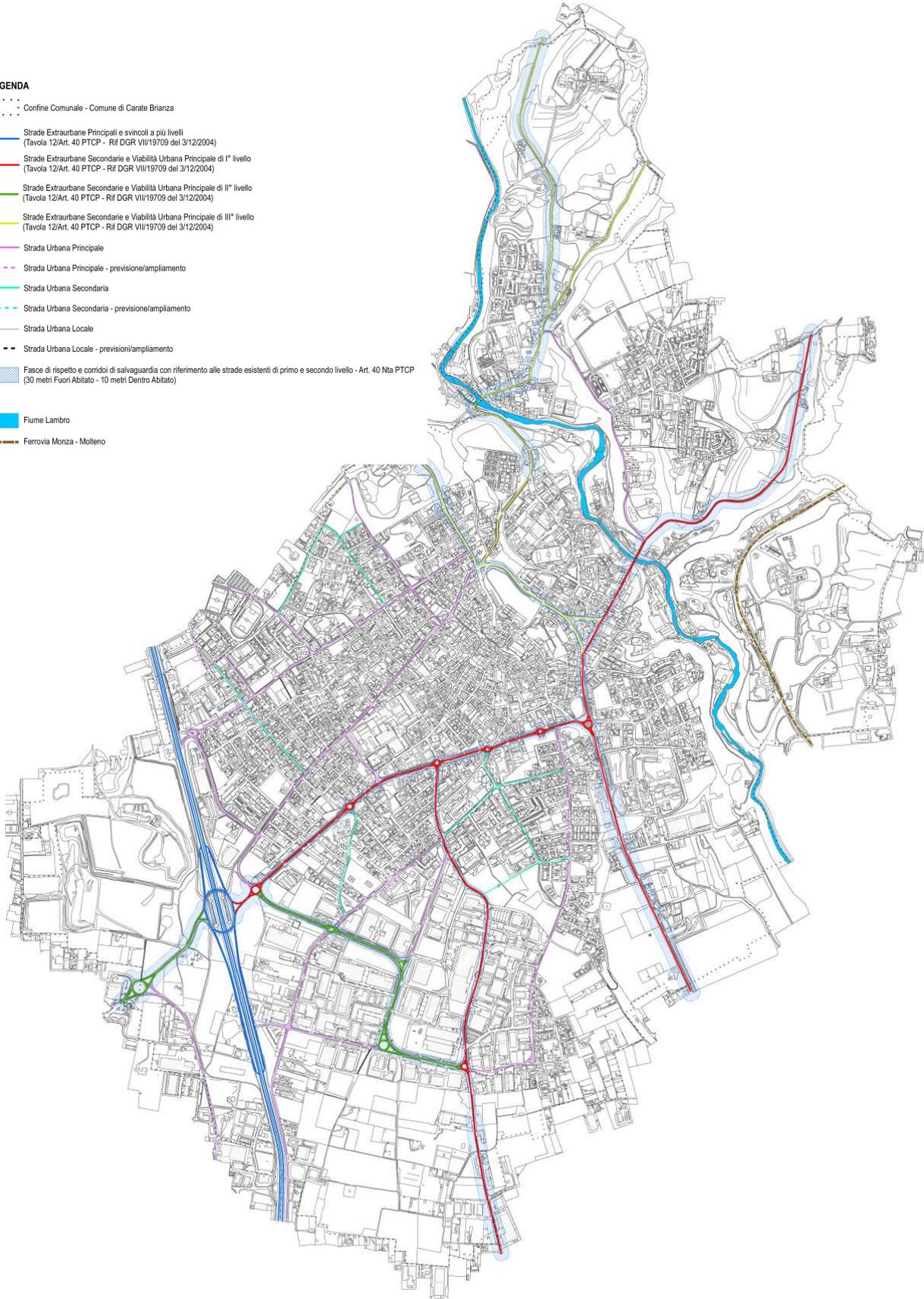
La Variante PGT, ritenendo non applicabili (per i motivi sopra menzionati) le previsioni di attuazione provinciali circa le tematiche infrastrutturali/viabilistiche di cui sopra:

- in esito all'eventuale positiva determinazione sulla richiesta di modifica del PTCP, riporta comunque (nei propri elaborati grafici) un idoneo corridoio di salvaguardia per la previsione infrastrutturale dell'itinerario SP6var, affinché nelle more della conclusione della procedura di modifica in capo alla Provincia, non venga pregiudicata la concreta possibilità realizzativa dell'intervento, ai sensi di quanto previsto quale contenuto minimo degli atti di PGT dall'art. 4.a delle norme del PTCP e dall'art. 102bis della LR 12/2005;
- propone la classificazione delle rete stradale comunale così come evidenziata in Tavola 4 del PdS - "Mobilità" ed elaborata recependo sempre la DGR n°7/19709 del 03/12/2004.

Stralcio Tavola 4 del PdS "Mobilità"

LEGENDA

- ..... Confine Comunale - Comune di Carate Brianza
- Strade Extraurbane Principali e svincoli a più livelli  
(Tavola 12/Art. 40 PTCP - Rif DGR VII/19709 del 3/12/2004)
- Strade Extraurbane Secondarie e Viabilità Urbana Principale di I° livello  
(Tavola 12/Art. 40 PTCP - Rif DGR VII/19709 del 3/12/2004)
- Strade Extraurbane Secondarie e Viabilità Urbana Principale di II° livello  
(Tavola 12/Art. 40 PTCP - Rif DGR VII/19709 del 3/12/2004)
- Strade Extraurbane Secondarie e Viabilità Urbana Principale di III° livello  
(Tavola 12/Art. 40 PTCP - Rif DGR VII/19709 del 3/12/2004)
- Strada Urbana Principale
- - - Strada Urbana Principale - previsione/ampliamento
- Strada Urbana Secondaria
- - - Strada Urbana Secondaria - previsione/ampliamento
- Strada Urbana Locale
- - - Strada Urbana Locale - previsione/ampliamento
- ▨ Fasce di rispetto e corridoi di salvaguardia con riferimento alle strade esistenti di primo e secondo livello - Art. 40 Nta PTCP (30 metri Fuori Abitato - 10 metri Dentro Abitato)
- Fiume Lambro
- Ferrovia Monza - Molteno



Come si evince dalla Tavola 4 del PdS “Mobilità”, non ritenendo opportuno (per i motivi sopra menzionati) l’inserimento/recepimento della previsione infrastrutturale individuata dal PTCP di Monza e Brianza, **la Variante declassa le Vie Lombardia e Tommaso Grossi a “Strada Extraurbana Secondaria e viabilità urbana di II° livello”**. **Allo stesso tempo attribuisce la classe di “Strada Extraurbana Secondaria e viabilità di I° livello” alla SP6** (recependo la classificazione data dal PTCP per la parte relativa alla SP6dir e Via Mazzini). Ciò in quanto la classificazione di “III° livello” le era stata attribuita considerando che i nuovi flussi veicolari sarebbero stati “dirottati” verso la nuova direttrice così come previsto dal PTCP con la realizzazione della nuova strada a sud.

#### 4.6. Specifiche considerazioni in rapporto alle disposizioni di cui alla LR 31/14 e della LR 16/17

In relazione alla disciplina regionale introdotta in materia di consumo di suolo, si rileva che ai sensi dell'art.5 della LR 31/14, come modificata dalla LR 16/17, i Comuni fino alla definizione nel PGT della soglia comunale di riduzione del consumo di suolo, devono assicurare un bilancio ecologico non superiore a zero. Risultano utili, ai fini della dimostrazione del raggiungimento dell'obiettivo macro "riduzione del consumo di suolo", le seguenti tabelle/dati di confronto tra le previsioni del PGT 2009 e la Variante PGT. Inoltre, circa la determinazione del consumo di suolo (e relativa dimostrazione del bilancio ecologico non superiore a zero) si rimanda allo specifico documento allegato alla presente Variante PGT e redatto ai sensi dell'Allegato A del PTCP di Monza e Brianza.

AT+AC+AR DEL PGT 2009			
Ambito	ST (mq)	Slp (mq)	Aree a Servizi di Cessione
Totale AT	771.790	262.231	132.419 (di cui Verde Pubblico 32.678 mq)
Totale AC+AR	328.400	154.237	125.254 (di cui Verde Pubblico 44.991 mq)
<b>TOTALE</b>	<b>1.100.190</b>	<b>416.468</b>	<b>257.673 (di cui Verde Pubblico 77.669 mq)</b>
<i>Dati al netto degli ambiti AR4-5-9-13-14-16-19-20-22-24-25-26-27 in quanto non specificati e quantificati all'interno delle relative schede del PGT 2009</i>			

AT+PAC+PAR+PAD della nuova VARIANTE PGT			
Ambito	ST (mq)	Slp (mq)	Aree a Servizi di Cessione
<b>Totale Nuove AT</b>	<b>355.547</b>	<b>68.477,5</b>	<b>207.114 mq (di cui Verde Pubblico 184.630 mq)</b>
<i>AT prev. Residenziali</i>	<i>60.934</i>	<i>12.540</i>	
<i>AT prev. Produttivi</i>	<i>167.688</i>	<i>33.537,5</i>	
<i>AT prev. Produttivi/Commerciali</i>	<i>126.925</i>	<i>22.400</i>	
<b>Totale Nuovi PAC + PAR + PAD</b>	<b>249.930</b>	<b>72.035,5</b>	<b>119.126,5 (di cui Verde Pubblico 84.790,5 mq)</b>
<i>PAC+PAR+PAD prev. Residenziali</i>	<i>216.398</i>	<i>57.485,5</i>	
<i>PAC+PAR+PAD prev. Produttivi</i>	<i>15.608</i>	<i>4.550</i>	
<i>PAC+PAR+PAD prev. Servizi</i>	<i>17.924</i>	<i>10.000</i>	
<b>TOTALE</b>	<b>605.477</b>	<b>140.513</b>	<b>326.240,5 mq (di cui Verde Pubblico 269.420,5 mq)</b>

Δ riferito tra PGT 2009 e VARIANTE PGT			
Ambito	ST (mq)	Slp (mq)	Aree a Servizi di Cessione
Δ AT PGT 2009/Variante PGT	<b>-416.243</b>	<b>-193.753,5</b>	<b>+68.567,5 mq (di Verde Pubblico +191.751,5 mq)</b>
Δ PAC+PAR+PAD PGT 2009/Variante PGT	<b>-78.470</b>	<b>-82.201,5</b>	
<b>Totale Δ PGT 2009/Variante PGT</b>	<b>-494.713</b>	<b>-275.955</b>	

Inoltre:

- ↘ Previsione nuovi abitanti insediabili PGT 2009, calcolata la SIp al 70% come residenziale: 1.937 ab. (2.767 ab. calcolata la SIp al 100% residenziale)
- ↘ Previsione nuovi abitanti insediabili Variante PGT, calcolata la SIp al 70% come residenziale: 992 ab. (1.418 ab. calcolata la SIp al 100% residenziale);
- ↘ **Δ previsione nuovi abitanti insediabili PGT 2009/Variante PGT: -945 ab. a favore della Variante PGT (-1.349 ab. calcolata la SIp al 100% residenziale)**
- ↘ La Variante PGT, con la previsione di ridestinazione agricola circa gli ex A13-A14-A11-A19-A20-A5- A4 e la ridefinizione dell'ex A21-AR7-AR6-AR9, **implementa la superficie territoriale destinata a nuove zone agricole strategiche/comunali di circa +320.500 mq.**

#### 4.7. Strategie di intervento - Ambiti della Città pubblica

Il Comune di Carate Brianza risulta dotato di un **buon quantitativo di servizi esistenti sia dal punto di vista della qualità che della fruibilità**. La localizzazione degli stessi invece necessita d'interventi mirati. La Variante PGT determina le condizioni affinché si costituisca un vero e proprio sistema dei servizi, mediante nuove e mirate localizzazioni, privilegiando le connessioni (percorsi ciclopedonali, alberature, spine verdi, ..) che consentano di costruire una relazione tra nucleo urbano, verde territoriale, servizi pubblici, infrastrutture.

Le politiche per i servizi sono finalizzate al raggiungimento di obiettivi quali:

- ✎ **incremento della fruizione e connessione degli spazi aperti** (verde, piazze, parchi urbani ed extraurbani);
- ✎ conversione di ritagli di aree abbandonate e inutilizzate in aree verdi a sistema o luoghi spontanei di ritrovo della città;
- ✎ **incremento di servizi di assistenza soprattutto nelle frazioni;**
- ✎ potenziamento e razionalizzazione dei servizi esistenti pubblici come centri culturali e sportivi.
- ✎ **legare i grossi interventi di trasformazione alla realizzazione di servizi;**
- ✎ attribuire una capacità edificatoria a tutti i lotti liberi affinché i singoli proprietari, qualora non interessati direttamente all'edificazione, possano liberamente negoziare la stessa salvo l'obbligo di piantumazione;

Come già accennato precedentemente, la Variante PGT attiva una serie di specifiche aree a cessioni riguardanti le AT-PAC-PAR-PAD che concorrono al raggiungimento di obiettivi, tra gli altri, di carattere sovracomunale. Ai fini di uno più strutturato sistema complessivo della città pubblica, la Variante PGT, al netto delle aree a servizio derivanti dall'attuazione:

- degli Ambiti di Trasformazione AT di cui al Documento di Piano;
- degli Ambiti a Piano Attuativo di Completamento PAC di cui al Piano delle Regole;
- degli Ambiti a Piano Attuativo di Recupero PAR di cui al Piano delle Regole;
- degli Ambiti a Piano Attuativo di Demolizione PAD di cui al Piano delle Regole;

prevede ulteriori aree a servizi di previsione così categorizzate:

- ✎ Servizi pubblici generali di previsione;
- ✎ Verde pubblico di previsione;
- ✎ Verde pubblico e Parcheggi di previsione;
- ✎ Parcheggi di previsione;
- ✎ Servizi religiosi di previsione;
- ✎ Servizi per l'istruzione di previsione;
- ✎ Servizi sanitari di previsione;

Circa i "Servizi pubblici generali di previsioni", tali ambiti riguardano specificatamente:

- ✎ aree di proprietà comunale (lungo Viale Lombardia), utili (tra le altre) per la realizzazione/nuova localizzazione della piattaforma ecologica;
- ✎ la riconferma di previsione di servizio pubblico generale, già presente nel PGT 2009, al piano terra dell'edificio sito in Via Parini (Fraz. Costa Lambro, fronte Scuola Materna);
- ✎ la riqualificazione dell'area di proprietà comunale ubicata in Via Fabio Filzi, ex "Nostra Famiglia";

Circa il "Verde pubblico di previsione", tali ambiti riguardano specificatamente la previsione di attrezzare a verde pubblico:

- le aree boscate site in Via Montello-Via Cavour e adiacenti la Scuola Primaria "Taverna Borromeo" nella Frazione di Costa Lambro;
- l'area ubicata in Via Michelangelo Buonarroti (Fraz. Costa Lambro) in modo tale da creare un continuum con la previsione a Verde pubblico e parcheggio dell'area adiacente;
- l'area ubicata in Via Alta (Fraz. Costa Lambro) in modo tale da creare un continuum sia con la previsione a Verde Pubblico e parcheggio dell'area adiacente sia con il parco urbano già esistente;
- l'area attualmente destinata a campo sportivo di Via Foppe in modo tale da creare una nuova connessione verde che dal PAR7 di previsione giunga alle aree libere della scuola "G.D. Romagnosi" fino a collegarsi con il parco pubblico di Villa Cusani e la previsione dell'ulteriore aree verde in Via Carlo Cattaneo;
- l'area ubicata in Via Ugo Foscolo in modo tale da implementare la dotazione di verde già esistente e rappresentata dal giardino pubblico prospiciente;
- l'area ubicata in Via Petrarca/Via Tonale al fine di creare un sistema del verde congiunto agli ambiti a cessione dell'adiacente PAC3;
- l'area ubicata in Via Andrea Doria. Tale previsione va a completare un nuovo sistema/percorso verde urbano in quanto permetterà il collegamento/continuum verde tra le aree a cessione pubblica dell'ambito PAC5 sub-B e il giardino pubblico esistente in Via Fratelli Vivaldi;
- l'area già di proprietà comunale adiacente la sede del Gruppo Alpini. Il fine ultimo è quello di permettere la realizzazione di un collegamento verde con il giardino pubblico esistente in Via Virgilio;
- l'area già di proprietà comunale in Viale Brianza;
- l'area ubicata in Via della Valle/Via Piemonte al fine di implementare il corridoio verde lungo la SS36;
- le aree ubicate in Via Milano limitrofe allo svincolo con la Valassina al fine di implementare il Corridoio Verde Territoriale previsto;
- le 'aree ubicate in Via Tagliamento al fine di completare il recupero sia dell'ambito situato all'interno del Parco della Valle del Lambro che di quello adiacente l'area dove è ubicata l'attuale piattaforma ecologica;
- l'area adiacente l'attuale scuola "Mario Lodi" al fine di creare un continuum con il nuovo sistema verde previsto con l'attuazione del PAC6 e dell'AT1;
- L'area adiacente l'Ospedale al fine di creare un sistema verde integrato tra la previsione di verde pubblico di Via Tagliamento e le aree del Parco della Valle del Lambro;
- aree di proprietà comunali che attualmente sono destinate prevalentemente ad orti urbani nelle adiacenze della Chiesa di Cristo Re - Piazza Mons. Colombo;
- aree di proprietà comunali (lungo Via Tommaso Grossi) attualmente destinate prevalentemente ad ospitare manifestazioni e/o spettacoli temporanei;

Circa il "Verde pubblico e parcheggi di previsione" tali ambiti riguardano specificatamente:

- le aree ubicate nelle adiacenze del cimitero della Frazione di Costa Lambro e del Centro sportivo della stessa. Il fine è quello di poter dotare la frazione di una maggiore e ampia offerta di aree a verde e parcheggio;
- le aree ubicate in Via per Costa (Realdino) e quelle adiacenti la Basilica di Agliate al fine di dotare l'ambito di un'area di sosta attualmente non presente;
- Le aree ubicate in Via Lombardia al fine di implementare la disponibilità di posti auto nella zona produttiva consolidata;

Circa i "Parcheggi di previsione", tali ambiti riguardano specificatamente:

- le aree ubicate in Via San Bernardo angolo Corso della Libertà, Via Manzoni, Via Silvio Pellico e Via San Martino al fine di dotare il centro urbano di una maggiore disponibilità di aree di sosta attualmente non soddisfacenti dal punto di vista quantitativo;
- le aree ubicate in Via Milano angolo Via Padova, quelle adiacenti la sede della Protezione Civile, quelle in Via Marengo, Via Piemonte, Via della Valle e Via Rivera utili dal punto di vista quantitativo in un ambito cittadino di notevole flusso veicolare;
- le aree ubicate in Via G. Donizetti, riguardanti aree a cessione dell'ambito di riferimento in corso di attuazione.
- Le aree retrostanti la scuola "Mario Lodi" al fine di implementare dal punto di vista quantitativo e qualitativo l'accessibilità della zona;
- le aree, già di proprietà comunale, ubicate in Via Lombardia/Via Vicinale dell'Immacolata. Il fine è quello di dotare l'area di nuove aree a verde e parcheggio utili sia per la previsione della nuova piattaforma ecologica, sia per le attività del settore prevalentemente produttivo ivi attivo;

Circa i "Servizi religiosi di previsione" il Piano dei Servizi riconferma l'area adiacente il Cimitero di Costa Lambro utile ai fini di un futuro ampliamento cimiteriale.

Riguardo i "Servizi per l'istruzione di previsione", come già anticipato precedentemente, tali aree sono ubicate essenzialmente adiacenti la Scuola Mario Lodi. Si tratta di una riconferma delle previgenti previsioni di ampliamento del servizio "Istruzione".

Infine, relativamente ai "Servizi sanitari di previsione", tali aree sono ubicate essenzialmente in Via Adige, adiacenti il polo ospedaliero attuale. Si tratta, anche in questo caso, di una riconferma delle previgenti previsioni al fine di poter predisporre di aree per futuri ampliamenti riguardanti l'ospedale.

La definizione e programmazione degli obiettivi di carattere specifico sopra esposti presuppone la quantificazione del loro apporto rispetto alla dotazione esistente di servizi. Di seguito un bilancio quantitativo in grado di evidenziare e valutare quanto previsto:

- **La quota pro – capite di servizi esistenti destinati alla residenza a Carate è di 33,40 mq/ab, esclusi i servizi di carattere sovracomunale (v. Relazione Illustrativa PdS).**
- **La piena attuazione della Variante PGT porta alla seguente totale previsione di aree per attrezzature pubbliche destinate alla Residenza**

## TOTALE Previsione di "Aree per attrezzature pubbliche derivanti dall'attuazione della Variante PGT" destinate alla Residenza

<u>Superficie Mq</u>	<u>Abitanti max teorici dopo completa attuazione Variante PGT</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Aree a "Verde pubblico di previsione":</li> <li>↘ 210.673,5 mq;</li> <li>↘ Aree a "Servizi pubblici generali di previsione":</li> <li>↘ 9.857 mq;</li> <li>↘ Aree a "Verde pubblico e Parcheggio di previsione":</li> <li>↘ 18.209 mq;</li> <li>↘ Aree a "Servizi religiosi di previsione":</li> <li>↘ 2.314 mq;</li> <li>↘ Aree a "Parcheggi di previsione":</li> <li>↘ 47.764 mq</li> <li>↘ Aree a "Servizi per l'istruzione di previsione":</li> <li>↘ 5.467 mq</li> <li>↘ Aree a "Servizi sanitari di previsione":</li> <li>↘ 7.006 mq;</li> <li>↘ Aree a "Altri Servizi":</li> <li>↘ 2.059 mq;</li> </ul>	<p>1.418 nuovi abitanti max insediabili, di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 251 ab. dalla piena attuazione delle AT;</li> <li>• 616 ab. dalla piena attuazione dei PAC;</li> <li>• 551 ab. dalla piena attuazione dei PAR;</li> </ul> <p>Considerata una popolazione di 17.860 abitanti al 01/01/2017 (dato utilizzato per la quantificazione dello Stato di Fatto del Piano dei Servizi), visti i potenziali 1.418 nuovi abitanti teorici max insediabili dopo la piena attuazione delle previsioni della Variante PGT, si prevede una nuova popolazione max teorica di 19.278 abitanti dunque con <b>una nuova dotazione di servizi residenziali pari a 46,5 mq/ab.</b></p>
<p>↘ <b>TOTALE PREVISIONE DI SERVIZI destinati alla Residenza: 898.328* MQ di cui:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 303.349* mq con la piena attuazione delle previsioni della Variante PGT;</li> <li>○ 594.979 mq di aree a servizio già allo stato di fatto (così come calcolato al Capitolo 6 della presente Relazione illustrativa)</li> </ul>	
<p>↘ <i>*Non sono conteggiate le aree a servizio di previsione derivanti dall'attuazione degli AT e dei PAD in quanto di carattere sovracomunale.</i></p> <p>↘ <i>*Si fa presente che ai fini del mero calcolo mq/ab non sono stati compresi i 21,2 km di piste ciclabili di previsione.</i></p>	

## 5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE DEGLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE E RELATIVE SCHEDE

In questa sede si illustra in modo specifico quanto e come è possibile intervenire negli ambiti definiti di trasformazione e individuati negli elaborati cartografici della Variante PGT. Gli obiettivi di sviluppo individuati nel documento di piano si raggiungono in buona parte attraverso l'attivazione degli ambiti di trasformazione, mettendo a confronto i parametri, le indicazioni, le prescrizioni contenute nelle singole schede d'ambito con le ulteriori normative e prescrizioni presenti/attivabili nel Piano delle Regole e nel Piano dei Servizi.

Le disposizioni legislative statali e regionali, in caso di contrasto, prevalgono su quelle della Variante PGT; sono altresì prevalenti su quelle della Variante PGT le prescrizioni, ovunque contenute, in attuazione di disposizioni di leggi statali o regionali. Per quanto non esplicitamente previsto dalle presenti norme si rinvia alle disposizioni statali e regionali, in quanto compatibili, inerenti la materia edilizia, dei lavori pubblici ed ambientale. Per il superamento delle barriere architettoniche si rinvia alla legislazione vigente. Sono ammesse deroghe alle presenti norme di attuazione solo nei casi consentiti dalla legislazione vigente.

L'attuazione degli interventi di trasformazione avviene attraverso piani attuativi di iniziativa privata/pubblica previsti dalla legislazione statale e regionale vigente. Per la presentazione del piano attuativo si rinvia a quanto previsto dall'art.12 della L.R. 12/2005. L'approvazione del P.A. e loro varianti avviene ai sensi dell'art. 14 della L.R. 12/2005. In ipotesi di conformità alle previsioni della Variante PGT è fatta espressa facoltà per la Giunta Comunale di adottare e di approvare i relativi provvedimenti. L'attuazione degli interventi deve inoltre necessariamente rispettare le disposizioni del "Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell'articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (legge per il governo del territorio).

L'utilizzazione edificatoria del suolo è valutata e regolata utilizzando i parametri/indici così come espressi/individuati all'interno delle singole schede d'ambito (di cui successivamente). Per la definizione degli indici e dei parametri edilizi utilizzati nelle schede AT, per le "Distanze", le "Destinazioni d'uso", le "Dotazioni minime di aree per attrezzature pubbliche e pertinenziali", "Monetizzazioni", "Premialità", si rimanda alle NTA del PdR e del PdS allegate alla presente Variante PGT

Le schede contengono in modo sintetico tutte le informazioni principali che consentono di individuare l'ambito di trasformazione rispetto al territorio comunale, elencare i dati per la pianificazione ovvero estensione dell'ambito (superficie territoriale - St), superficie copribile (Sc), superficie ammessa (Slp), numero dei piani possibili, altezza massima raggiungibile e superficie drenante. Sono contenuti inoltre i riferimenti per la quota a parcheggio pertinenziale e pubblica da prevedere nonché quella da destinare a verde pubblico di cessione e le eventuali monetizzazioni. Sono individuate le destinazioni ammesse principali, i criteri perequativi, di compensazione e premialità che si possono attuare. Sono indicate le opere di carattere pubblico che devono essere realizzate obbligatoriamente e le modalità di attuazione del piano stesso. Le stesse contengono disposizioni generali (DIRETTIVE) che devono essere interpretate come linee di condotta, indirizzi od orientamenti di fondo che è opportuno perseguire ma che devono essere definite e accordate in fase di P.A. dall'amministrazione comunale in funzione del tipo di intervento proposto.

AMBITO DI TRASFORMAZIONE - AT1	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	60.934 mq
Aree a Concentrazione Volumetrica (valori max)	29.009 mq ↘ 24.339 mq (sub ambito 1); ↘ 4.670 mq (sub ambito 2);
Superficie Copribile massima - SC	1/4 delle SF
Superficie Lorda di Pavimento – SLP (valori max)	12.540 mq ↘ 9.800 mq (sub ambito 1); ↘ 2.740 mq (sub ambito 2);
Sd – Superficie Drenante	30% della SF
Volume max – V max	37.620 mc ↘ 29.400 mc (sub ambito 1); ↘ 8.220 mc (sub ambito 2);
Abitanti teorici max insediabili (1 ab./150 mc)	251 ↘ 196 (sub ambito 1); ↘ 55 (sub ambito 2);
N° Piani fuori terra massimi	3
Altezza massima - H	10,5 m
Parcheggi pertinenziali per destinazione residenziale/produttiva-artigianale/terziario-commerciale	1 posto auto / 50 mq di SLP (comunque minimo 1 posto auto/alloggio)
Parcheggi pubblici per destinazione residenziale	1 posto auto / 60 mq di SLP
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 50 mq di SLP
Parcheggi pubblici per destinazione terziario e/o commerciale	1 posto auto / 25 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
↘ GF1 (proporzionato allo specifico sub ambito – minimo 70% della SLP assegnata totale); ↘ Gf2.2 - Gf3.1 - Gf3.2 - Gf3.4 – GF4 – GF5 - Gf6 (proporzionato allo specifico sub ambito – max 30% della SLP assegnata totale – riferito alla sommatoria dei Gf); Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica (quantità ipotizzata sul 100% di SLP residenziale)</b>	
Aree a parcheggio pubblico di previsione – sub ambito 1	3.267 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
Aree a parcheggio pubblico di previsione – sub ambito 2	914 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	29.395 mq
Ampliamento/razionalizzazione Viabilità con realizzazione “Corridoio Verde Urbano”	2.530 mq

<b>Direttive</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ Entrambe le aree indicativamente quantificate in 29.395 mq (extra concentrazione volumetrica) e 4.670 mq (sub ambito individuato in cartografia con il n°2) devono essere obbligatoriamente cedute al Comune non oltre la stipula della convenzione attuativa del sub ambito 1 al fine di poter ospitare l'atterraggio di volumetria derivante dall'attuazione di specifici PAD in cui è prevista la demolizione in loco delle edificazioni esistenti;</li> <li>↘ deve essere rigorosamente rispettato l'azzonamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP nella parte in cui concentra i lotti edificabili sul perimetro ai fini di una formazione di un parco urbano continuo al centro e di raccordo con le previsioni del PAC6 e delle AT2-AT3-AT4-AT5;</li> <li>↘ Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;</li> <li>↘ Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;</li> <li>↘ Cessione aree e realizzazione opere riguardante i "Corridoi Verdi Urbani" così come prescritto nelle NTA del PdS;</li> <li>↘ Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);</li> <li>↘ Arretramento di 3 metri (oltre a quello dovuto all'adeguamento del calibro stradale di Via C. Colombo e Via Caravaggio) per relativa realizzazione di pista ciclabile alberata;</li> <li>↘ Corresponsione al Comune, da parte della proprietà, della quota di acquisizione del sedime stradale utile al collegamento viario tra Via Colombo e Via Bosco Pascoli di previsione. Non è previsto invece l'onere, da parte della proprietà, della realizzazione dello stesso;</li> <li>↘ Non sono consentiti accessi carrai sulla Via C. Colombo;</li> <li>↘ L'attuazione del presente ambito è subordinata alla preliminare approvazione e sottoscrizione dell'intesa (ai sensi dell'art.34 delle NTA del PTCP) con la Provincia di Monza e Brianza, che potrà meglio specificare, senza necessità di varianti al PGT, i possibili azzonamenti interni e le conseguenti quantificazioni e localizzazioni delle aree, nel rispetto delle previsioni di "rete verde" del PTCP;</li> <li>↘ E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.</li> </ul>
<b>Criteri perequativi e compensativi</b>
L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La Slp/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.
<b>Premialità</b>
Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva
<b>Strumenti di Attuazione</b>
Piano Attuativo - PA

AMBITO DI TRASFORMAZIONE – AT2	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	38.982 mq
Aree a Concentrazione Volumetrica	15.593 mq (pari al 40% della ST)
Superficie Coperta massima - SC	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (7.796,5 mq)
Superficie Lorda di Pavimento - SLP	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (7.796,5 mq)
Altezza massima - H	13 metri (all'intradosso della trave di copertura)
Superficie Drenante	Minimo 20% della ST (di cui minimo 1/10 da reperire all'interno dell'ambito a concentrazione volumetrica)
Parcheggi pertinenziali per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 100 mq di SLP (di cui minimo 50% all'esterno di eventuali recinzioni)
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 200 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
Gf2.1 – Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti (D. Lgs. 152/2006); Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica</b>	
Aree a Parcheggi pubblici di previsione (quantità ipotizzata sul totale di SLP attuabile)	780 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	23.245 mq
Ampliamento/Razionalizzazione Viabilità con realizzazione "Corridoio Verde Urbano"	144 mq
<b>Direttive</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✎ In fase di attuazione dell'ambito, deve obbligatoriamente essere destinato a PIP (a discrezione del Comune): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il 10% delle Aree a Concentrazione Volumetrica, oppure</li> <li>○ Il 10% della SLP</li> </ul>           In alternativa è consentita la monetizzazione.         </li> <li>✎ deve essere rigorosamente rispettato l'azzoneamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP che concentra i lotti edificabili in specifiche porzioni di ambito ai fini della formazione di un parco urbano continuo di raccordo con le previsioni delle AT1-AT3-AT4-AT5 e del PAC6;</li> <li>✎ Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);</li> <li>✎ Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;</li> <li>✎ Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;</li> <li>✎ Cessione aree e realizzazione opere riguardante i "Corridoi Verdi Urbani" così come prescritto nelle NTA del PdS;</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ L'attuazione del presente ambito è subordinata alla preliminare approvazione dell'intesa (ai sensi dell'art.34 delle NTA del PTCP) con la Provincia di Monza e Brianza;</li> <li>↘ E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.</li> </ul>
<b>Criteria perequativi e compensativi</b>
L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La Slp/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.
<b>Premialità</b>
Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva
<b>Strumenti di Attuazione</b>
Piano Attuativo - PA

<b>AMBITO DI TRASFORMAZIONE – AT3</b>	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	30.301 mq
Aree a Concentrazione Volumetrica	12.120 mq (pari al 40% della ST)
Superficie Coperta massima - SC	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (6.060 mq)
Superficie Lorda di Pavimento - SLP	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (6.060 mq)
Altezza massima - H	13 metri (all'intradosso della trave di copertura)
Superficie Drenante	Minimo 20% della ST (di cui minimo 1/10 da reperire all'interno dell'ambito a concentrazione volumetrica)
Parcheggi pertinenziali per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 100 mq di SLP (di cui minimo 50% all'esterno di eventuali recinzioni)
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 200 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
Gf2.1 – Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti (D. Lgs. 152/2006); Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica</b>	
Aree a Parcheggi pubblici di previsione (quantità ipotizzata sul totale di SLP attuabile)	606 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	17.944 mq
Nuova realizzazione strada e relativo "Corridoio Verde Urbano"	237 mq
<b>Direttive</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✎ In fase di attuazione dell'ambito, deve obbligatoriamente essere destinato a PIP (a discrezione del Comune): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il 10% delle Aree a Concentrazione Volumetrica, oppure</li> <li>○ Il 10% della SLP</li> </ul>           In alternativa è consentita la monetizzazione.         </li> <li>✎ deve essere rigorosamente rispettato l'azzoneamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP che concentra i lotti edificabili in specifiche porzioni di ambito ai fini della formazione di un parco urbano continuo di raccordo con le previsioni delle AT1-AT2-AT4-AT5 e del PAC6;</li> <li>✎ Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);</li> <li>✎ Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;</li> <li>✎ Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;</li> <li>✎ Cessione aree e realizzazione opere riguardante i "Corridoi Verdi Urbani" così come prescritto nelle NTA del PdS;</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ L'accesso deve avvenire tramite la previsione di viabilità che connetta l'area con la rotonda sita in Via Piemonte;</li> <li>↘ L'attuazione del presente ambito è subordinata alla preliminare approvazione dell'intesa (ai sensi dell'art.34 delle NTA del PTCP) con la Provincia di Monza e Brianza;</li> <li>↘ E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.</li> </ul>
<b>Criteria perequativi e compensativi</b>
L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La Slp/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.
<b>Premialità</b>
Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva
<b>Strumenti di Attuazione</b>
Piano Attuativo - PA

AMBITO DI TRASFORMAZIONE – AT4	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	48.558 mq
Aree a Concentrazione Volumetrica	19.423 mq (pari al 40% della ST)
Superficie Coperta massima - SC	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (9.711,5 mq)
Superficie Lorda di Pavimento - SLP	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (9.711,5 mq)
Altezza massima - H	13 metri (all'intradosso della trave di copertura)
Superficie Drenante	Minimo 20% della ST (di cui minimo 1/10 da reperire all'interno dell'ambito a concentrazione volumetrica)
Parcheggi pertinenziali per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 100 mq di SLP (di cui minimo 50% all'esterno di eventuali recinzioni)
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 200 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
Gf2.1 – Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti (D. Lgs. 152/2006); Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica</b>	
Aree a Parcheggi pubblici di previsione (quantità ipotizzata sul totale di SLP attuabile)	971 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	28.368 mq
Ampliamento/Razionalizzazione Viabilità con realizzazione "Corridoio Verde Urbano"	767 mq
<b>Direttive</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✎ In fase di attuazione dell'ambito, deve obbligatoriamente essere destinato a PIP (a discrezione del Comune): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il 10% delle Aree a Concentrazione Volumetrica, oppure</li> <li>○ Il 10% della SLP</li> </ul>           In alternativa è consentita la monetizzazione.         </li> <li>✎ deve essere rigorosamente rispettato l'azzoneamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP che concentra i lotti edificabili in specifiche porzioni di ambito ai fini della formazione di un parco urbano continuo di raccordo con le previsioni delle AT1-AT2-AT3-AT5 e del PAC6;</li> <li>✎ Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);</li> <li>✎ Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;</li> <li>✎ Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;</li> <li>✎ Cessione aree e realizzazione opere riguardante i "Corridoi Verdi Urbani" così come prescritto nelle NTA del PdS;</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ L'accesso deve avvenire esclusivamente da Via Rivera;</li> <li>↘ L'attuazione del presente ambito è subordinata alla preliminare approvazione dell'intesa (ai sensi dell'art.34 delle NTA del PTCP) con la Provincia di Monza e Brianza;</li> <li>↘ E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.</li> </ul>
<b>Criteria perequativi e compensativi</b>
L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La Slp/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.
<b>Premialità</b>
Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva
<b>Strumenti di Attuazione</b>
Piano Attuativo - PA

AMBITO DI TRASFORMAZIONE – AT5	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	126.925 mq, di cui ↘ 21.209 mq – AT5 sub A; ↘ 105.716 mq – AT5 sub B;
Aree a Concentrazione Volumetrica	67.725 mq ( <i>esclusivamente in AT5 sub B</i> )
Superficie Lorda di Pavimento - SLP	22.400, ( <i>esclusivamente in AT5 sub B</i> ) di cui ↘ 14.400 mq di SLP produttiva; ↘ 8.000 mq di SLP commerciale;
Altezza massima - H	↘ 13 metri (all'intradosso della trave di copertura) per insediamenti artigianali/produttivi; ↘ 16 metri (all'intradosso della trave di copertura) per insediamenti terziario/commerciali;
N° Piani fuori terra massimi	2
Superficie drenante	Minimo 20% della ST (di cui minimo 1/10 da reperire all'interno dell'ambito a concentrazione volumetrica)
Parcheggi pertinenziali per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 100 mq di SLP (di cui minimo 50% all'esterno di eventuali recinzioni)
Parcheggi pertinenziali per destinazione terziario-commerciale	1 posto auto / 50 mq di SLP
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 200 mq di SLP
Parcheggi pubblici per destinazione terziario e/o commerciale	1 posto auto / 25 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
↘ Gf2.1 – Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti (D. Lgs. 152/2006); ↘ GF4 – GF5 non alimentari (con previsione all'interno di SLP dedicata a sede di "Star-Up, come successivamente quantitativamente specificato) Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica</b>	
Aree a Parcheggi pubblici di previsione (quantità ipotizzata sul totale di SLP attuabile)	7.840 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra), di cui ↘ 1.440 mq per le destinazioni Produttive; ↘ 6.400 mq per le destinazioni Commerciali
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	55.769 mq, di cui ↘ 21.209 mq – AT5 sub A; ↘ 34.560 mq – AT5 sub B;
Viabilità di realizzazione	3.431 mq ( <i>esclusivamente in AT5 sub B</i> )
<b>Direttive</b>	

- deve essere rigorosamente rispettato l'azzoneamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP che concentra i lotti edificabili in specifiche porzioni di ambito ai fini della formazione di un parco urbano continuo di raccordo con le previsioni delle AT1-AT2-AT3-AT4 e del PAC6;
- Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);
- Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;
- Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;
- E' obbligatoria la previsione di 500 mq di SLP dedicati a sedi per "Start-Up" all'interno della SLP destinata al Commerciale; l'utilizzo sarà regolato tramite convenzione col Comune
- L'attuazione delle previsioni in AT5-sub B è subordinata alla demolizione di almeno 4.000 mq di SLP degli edifici produttivi localizzati in AT5 sub A previo riconoscimento di una SLP da trasferire pari al 50% di quella esistente. Il trasferimento di quest'ultima in AT5 sub B avviene in ambiti produttivi con SLP max 5.000 mq già realizzata e disponibile al rustico, come compensazione dell'obbligo di demolizione della propria struttura in loco.
- La restante SLP presente in AT5 sub A (riconosciuta in tal caso al 70% rispetto all'esistente) non trasferibile in AT5 sub B (in quanto esauriti i 5.000 mq di SLP produttiva disponibile come compensazione) può (previa demolizione totale) atterrare in ambiti con destinazione produttiva di proprietà comunale all'interno del tessuto consolidato; in tal caso si applicheranno i parametri urbanistici di zona;
- Accessibilità esclusivamente dalla rotatoria sud esistente e tramite la nuova viabilità di previsione;
- L'attuazione della presente AT è inoltre subordinata alla cessione gratuita al Comune delle ulteriori aree messe a disposizione dall'operatore privato di cui ai mappali, 121, 124, 125, 442, 483 – Foglio 15.
- L'attuazione del presente ambito è subordinata alla preliminare approvazione dell'intesa (ai sensi dell'art.34 delle NTA del PTCP) con la Provincia di Monza e Brianza;
- E' obbligatoria la presentazione di un accurato studio sulla viabilità/traffico (propedeutico alla fase istruttoria del Piano Attuativo) che garantisca un adeguato inserimento dell'intervento nel contesto viabilistico;
- E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.

**Criteria perequativi e compensativi**

L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La SLP/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.

**Premialità**

Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva

**Strumenti di Attuazione**

Piano Attuativo - PA

<b>AMBITO DI TRASFORMAZIONE – AT6</b>	
<b>Dati quantitativi principali/Parametri Urbanistici</b>	
Superficie Territoriale - ST	49.848 mq
Aree a Concentrazione Volumetrica	19.939 mq (pari al 40% della ST)
Superficie Coperta massima - SC	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (9.969,5 mq)
Superficie Lorda di Pavimento - SLP	50% delle Aree a Concentrazione Volumetrica (9.969,5 mq)
Altezza massima - H	13 metri (all'intradosso della trave di copertura)
Superficie Drenante	Minimo 20% della ST (di cui minimo 1/10 da reperire all'interno dell'ambito a concentrazione volumetrica)
Parcheggi pertinenziali per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 100 mq di SLP (di cui minimo 50% all'esterno di eventuali recinzioni)
Parcheggi pubblici per destinazione produttiva-artigianale	1 posto auto / 200 mq di SLP
Verde pubblico di cessione	Vedi specifiche prescrizioni – cessioni di aree a servizi extra ambiti di concentrazione volumetrica
<b>Destinazioni d'uso ammesse e quantità previste</b>	
Gf2.1 – Gf2.2 (escluse le attività legate al settore rifiuti (D. Lgs. 152/2006); Sono esclusi i Gf qui non menzionati.	
<b>Cessione di Aree a Servizi all'interno di Ambiti di Concentrazione Volumetrica</b>	
Aree a Parcheggi pubblici di previsione (quantità ipotizzata sul totale di SLP attuabile)	997 mq (comprensivi del 60% di area ipotetica di manovra)
<b>Cessione di Aree a Servizi extra Ambiti di Concentrazione Volumetrica (valori minimi)</b>	
Aree a Verde Pubblico di Previsione	29.909 mq
<b>Direttive</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ In fase di attuazione dell'ambito, deve obbligatoriamente essere destinato a PIP (a discrezione del Comune): <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Il 10% delle Aree a Concentrazione Volumetrica, oppure</li> <li>○ Il 10% della SLP</li> </ul>           In alternativa è consentita la monetizzazione.         </li> <li>↘ deve essere rigorosamente rispettato l'azzonamento previsto nella Tavola delle Previsioni di Piano del DdP che concentra i lotti edificabili in specifiche porzioni di ambito ai fini della formazione di un parco urbano continuo di raccordo con le previsioni delle AT1-AT3-AT4-AT5, del PAC6 e del Corridoio Verde Territoriale così come individuato nel PdS;</li> <li>↘ Realizzazione urbanizzazioni primarie, secondarie e reti tecnologiche (previa verifica idoneità sottoservizi e reti esistenti);</li> <li>↘ Approfondimento, nella fase attuativa, dell'analisi dell'assetto morfologico e tipologico del tessuto urbano adiacente l'area di intervento al fine di definire le regole insediative e il rapporto con il paesaggio urbano anche in relazione ai caratteri percettivi e di connotazione con il contesto;</li> <li>↘ Gli interventi dovranno garantire un rapporto equilibrato tra gli spazi liberi e l'edificato;</li> <li>↘ Cessione aree e realizzazione opere riguardante i "Corridoi Verdi Urbani" così come prescritto nelle NTA del PdS;</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>↘ E' obbligatoria la presentazione di un accurato studio sulla viabilità/traffico (propedeutico alla fase istruttoria del Piano Attuativo) che garantisca un adeguato inserimento dell'intervento nel contesto viabilistico;</li> <li>↘ Le aree a Verde Pubblico di Previsione dovranno essere mantenute a carico dell'operatore privato;</li> <li>↘ L'accesso è consentito esclusivamente da Via della Valle;</li> <li>↘ E' fatta salva la possibilità per l'AC di avvalersi, laddove ne ricorrano i presupposti, dell'applicazione dell'art. 20 del D. Lgs. 50/2016.</li> </ul>
<b>Criteria perequativi e compensativi</b>
L'attuazione di tale ambito è prevista applicando lo stesso indice edificatorio a tutte le aree che ricadono nel perimetro individuato come P.A. indipendentemente dalla destinazione d'uso che assumeranno effettivamente le aree all'interno dello strumento attuativo. La Slp/Volume consentita/o, in applicazione di tale indice, sarà poi realizzata/o sulle aree effettivamente edificabili, definite in sede di pianificazione attuativa e seguendo le prescrizioni normative delle presente scheda assieme alle indicazioni cartografiche delle Tavole di Piano allegate.
<b>Premialità</b>
Valgono le disposizioni di cui all' Art. 15 delle NTA del Piano delle Regole. In caso di applicazione di tali premialità è necessaria la riquantificazione degli standard in base alla volumetria/SLP aggiuntiva
<b>Strumenti di Attuazione</b>
Piano Attuativo - PA