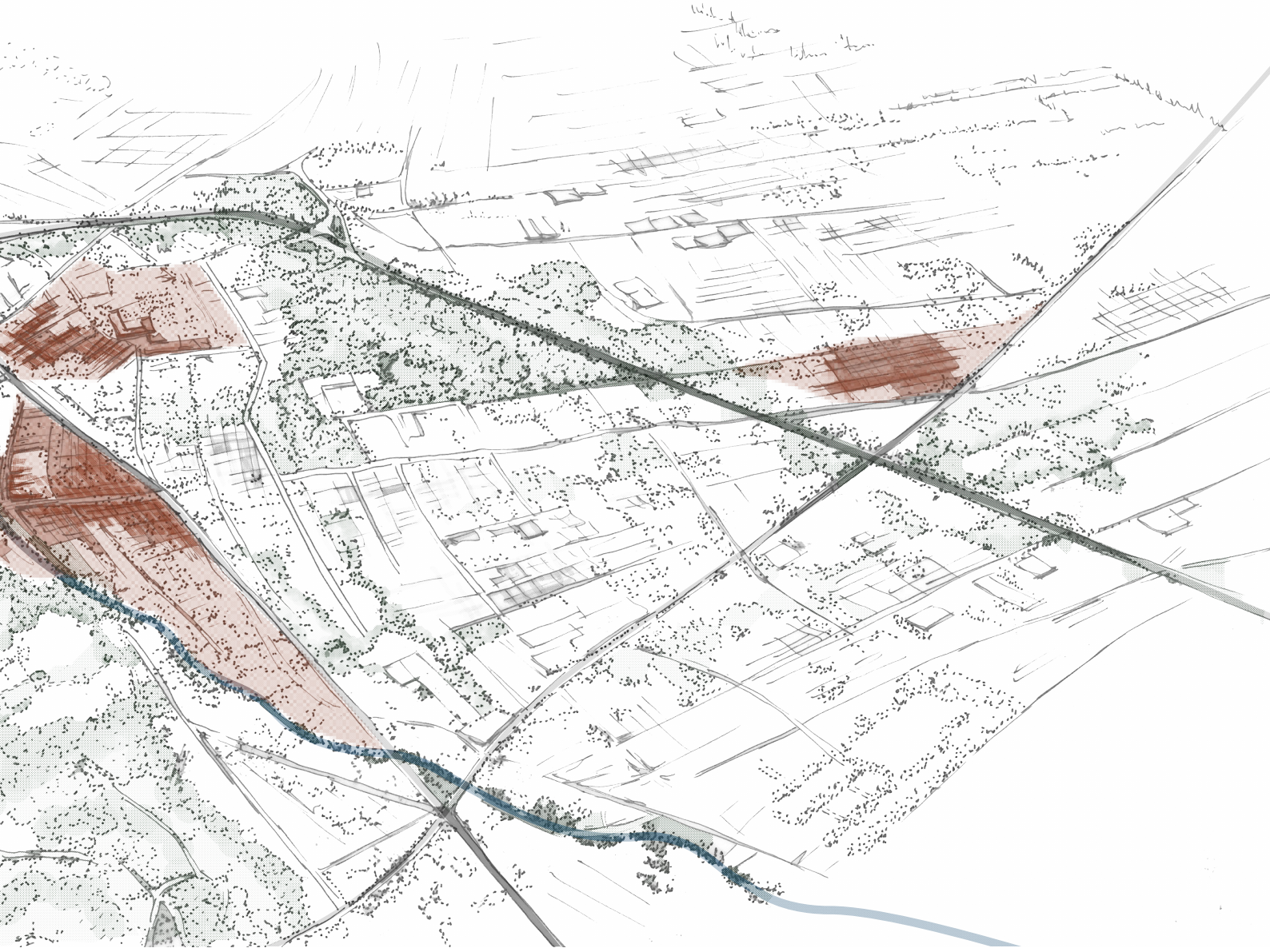
Quadro conoscitivo

Nuovo Documento di Piano e Variante al PdS e PdR

CITTÀ DI SEVESO

Provincia di Monza e della Brianza



FOCUS DI APPROFONDIMENTO

ATTRIBUZIONI

CITTA' DI SEVESO
SINDACO
dott.ssa Alessia Borroni

ASSESSORE ALLO SPORTELLO UNICO EDILIZIA, URBANISTICA, MOBILITA' E TRASPORTI, AZIENDE PARTECIPATE
Geom. Michele Amato

UFFICIO DI PIANO
Arch. Nadia Villa[Dirigente Settore Servizi Territoriali]
Dott. Mauro Facchinetti
Geom. Antonello Digilio

CENTRO STUDI PIM
Dott. Franco Sacchi [Direttore]
Arch. Cristina Alinovi [Capo progetto]
Ing. Francesca Boeri [VAS]
Arch. Elena Scaglioni [Consulente esterna]

IST_36_23_ELA_ID62
Luglio 2026

SOMMARIO

PREMESSA 5

1. PRINCIPALI RIFERIMENTI REGIONALI 7

1.1 PTR | PIANO TERRITORIALE REGIONALE 7

1.2 PPR | PIANO PAESISTICO REGIONALE 22

1.3 RETE NATURA 2000 (SIC - SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA) 28

1.4 RETE ECOLOGICA REGIONALE 30

1.5 PGRA - PO - PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI NEL BACINO DEL FIUME PO 36

1.6 PROGETTO STRATEGICO DI SOTTOBACINO DEL TORRENTE SEVESO 39

1.7 PRMT - PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI 41

1.8 PRMC - PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA 44

2. PRINCIPALI RIFERIMENTI PROVINCIALI 47

2.1 PTCP - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELL PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA 47

2.2 PSMC - PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA 60

2.3 PUMS - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA 62

PREMESSA

Gli elaborati che compongono il Quadro conoscitivo (la Relazione Illustrativa, l' Approfondimento conoscitivo e le Tavole) rappresentano un primo contributo nell'ambito della predisposizione degli elaborati per la Variante al PGT.

L'obiettivo è quello della "costruzione" di un quadro conoscitivo partecipato che possa dare indicazioni e suggestioni utili nella fase progettuale e di programmazione del nuovo Piano.

Queste pagine, unitamente alle tavole di analisi, costituiscono quindi un contributo iniziale del gruppo di lavoro che è arricchito grazie alla verifica, alla condivisione e all'offerta delle conoscenze di tutti gli attori partecipanti al processo di coinvolgimento, ciascuno per il proprio ruolo.

1

1.1 PTR | PIANO TERRITORIALE REGIONALE

1.2 PPR | PIANO PAESISTICO REGIONALE

1.3 RETE NATURA 2000 (SIC - SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA)

1.4 RETE ECOLOGICA REGIONALE

1.5 PGRA - PO - PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI NEL BACINO DEL FIUME PO

1.6 PROGETTO STRATEGICO DI SOTTOBACINO DEL TORRENTE SEVESO

1.7 PRMT - PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI

1.8 PRMC - PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

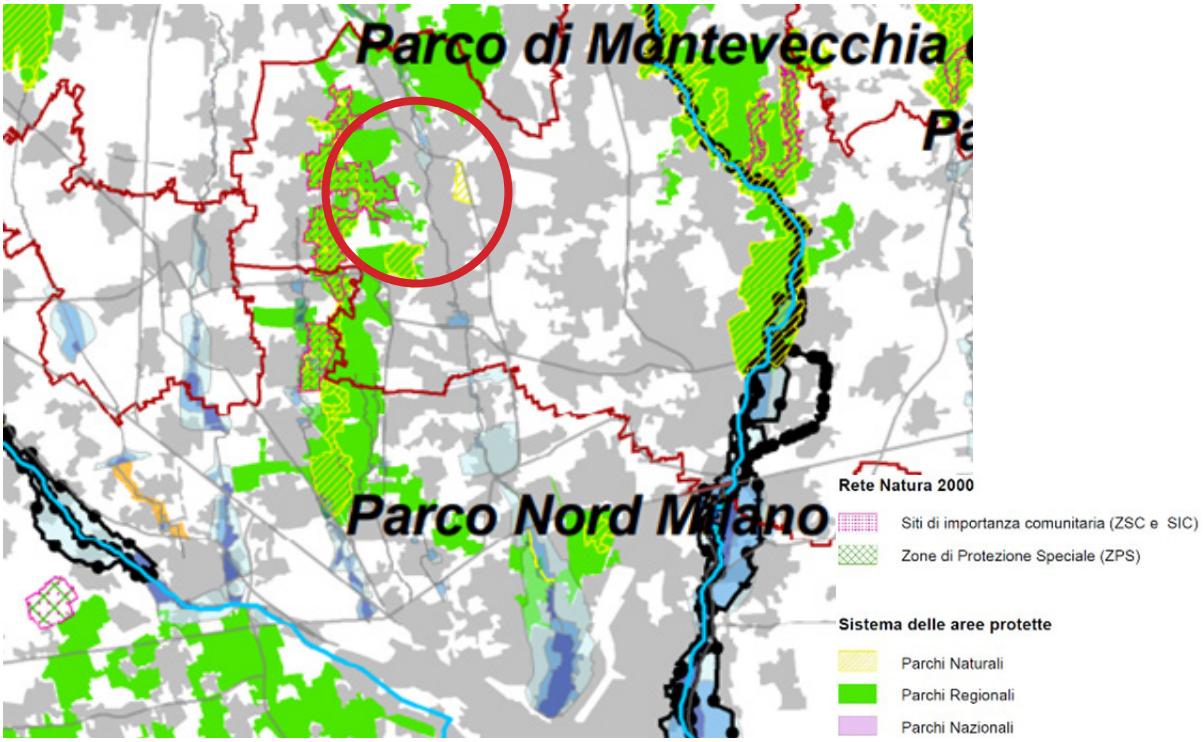
1.1 PTR | PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, analizzando i punti di forza e di debolezza ed evidenziando potenzialità/opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali, rafforzandone la competitività e proteggendone/valorizzandone le risorse. Esso costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale degli strumenti di pianificazione di scala inferiore (PTM, PGT), che, in maniera sinergica, devono declinare e concorrere a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale. Come definito all'art. 20 della LR 12/2005, il PTR "costituisce quadro di riferimento per la compatibilità degli atti di governo del territorio dei comuni" in merito all'idoneità dell'atto a conseguire gli obiettivi fissati dal PTR, salvaguardandone i limiti di sostenibilità previsti. In particolare, hanno immediata prevalenza sul PGT le previsioni del PTR relative ad opere infrastrutturali (linee di comunicazione, mobilità, poli di sviluppo regionale) e all'individuazione di zone di preservazione e di salvaguardia ambientale. Sulle aree interessate da queste previsioni il PTR può avere inoltre valore di vincolo conformativo della proprietà.

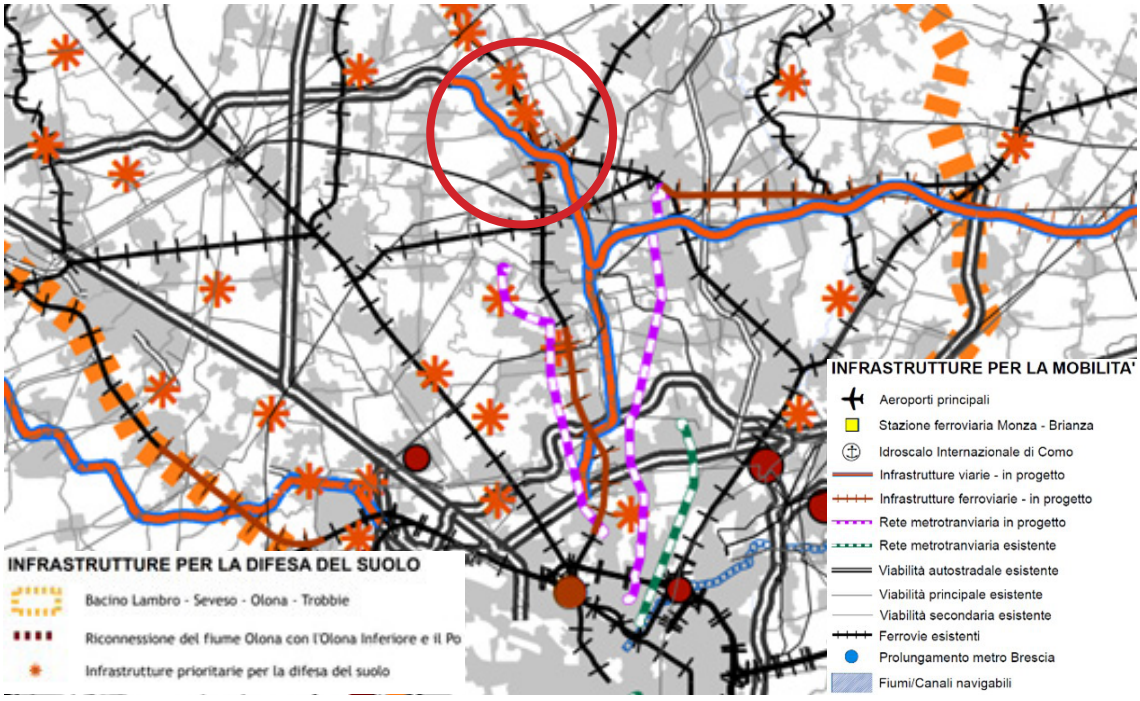
I tre macro-obiettivi che il PTR individua quali basi delle politiche territoriali lombarde, per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, sono:

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

I PTR individua gli elementi fondamentali per l'assetto del territorio regionale, considerati essenziali, strutturanti e riconoscibili, oltre ai punti che richiedono particolare attenzione per la loro fragilità o criticità ambientale, visti come opportunità per valorizzare risorse locali e favorire lo sviluppo. Questi elementi sono alla base o contribuiscono in modo rilevante al raggiungimento dei principali obiettivi per il territorio lombardo.



PTR zone di preservazione e salvaguardia ambientale _ stralcio Tavola 2 del PTR vigente di Regione Lombardia aggiornamento 2022

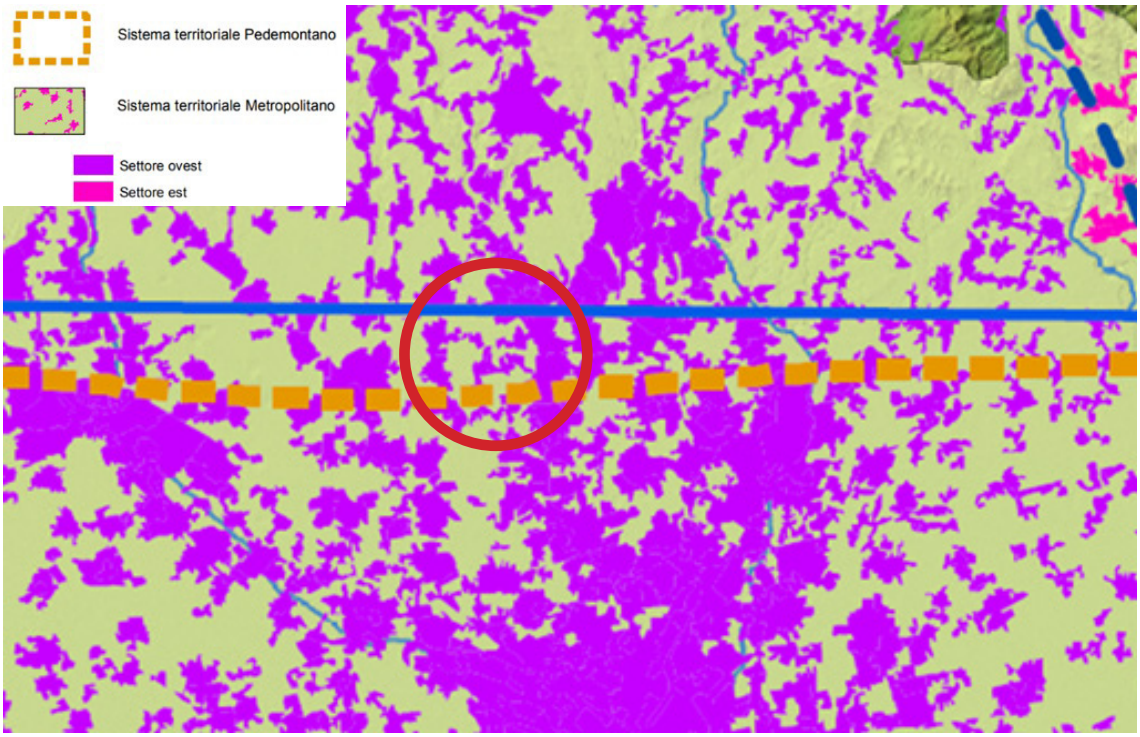


PTR infrastrutture prioritarie_ stralcio Tavola 3 del PTR vigente di Regione Lombardia – aggiornamento 2019

Per guidare l'azione di tutti i soggetti coinvolti nella gestione e nel governo della Lombardia, vengono definiti alcuni elementi chiave per lo sviluppo e la riorganizzazione del territorio. Questi includono i principali poli di sviluppo regionale, le infrastrutture strategiche e le aree destinate alla conservazione e protezione ambientale. Tali elementi rappresentano le priorità regionali per lo sviluppo del territorio e fungono da riferimento essenziale per chi ha responsabilità di governo in Lombardia. Essi costituiscono la struttura portante del Piano Territoriale Regionale (PTR) per raggiungere gli obiettivi principali del piano.

I tre macro-obiettivi del PTR sono successivamente articolati in 24 obiettivi specifici, che vengono declinati più dettagliatamente secondo due punti di vista:

- per tematiche (con le corrispondenti linee di azione) relativi all'ambiente (aria e fattori climatici, acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, rumore, radiazioni), all'assetto territoriale (infrastrutture e mobilità, diffusione urbana, utilizzo del suolo, rifiuti, reti commerciali, rischio integrato), all'assetto economico/produttivo (energia, agricoltura, industria, turismo, competitività, fiere), al paesaggio e patrimonio culturale ed all'assetto sociale;
- per sistemi territoriali, definendo le corrispondenti linee d'azione/misure per il perseguimento degli obiettivi individuati.



Sistemi territoriali del PTR (stralcio tav.4 del PTR vigente – aggiornamento 2010)

Il Comune di Seveso si colloca nella porzione settentrionale del Sistema territoriale Metropolitano, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), contraddistinto da abbondanza di risorse idriche e aste fluviali di grande interesse dal punto di vista ambientale e storico-paesaggistico, dalla presenza di aree protette di considerevoli dimensioni e di grande interesse paesistico e ambientale e da una realtà paesaggistica di valore, con centri storici dotati di forte identità culturale. Per tale Sistema il PTR individua 11 obiettivi territoriali e relative linee d'azione:

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
- Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;

- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- POST EXPO – Creare condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.
- Il territorio di Seveso è anche interessato dal Sistema territoriale Pedemontano, zona di cerniera tra le aree densamente urbanizzate della fascia centrale della Lombardia e gli ambiti a minor densità edilizia che caratterizzano le aree montane, sede di forti contraddizioni ambientali tra il consumo delle risorse e l'attenzione alla salvaguardia degli elementi di pregio naturalistico e paesistico. Il PTR individua i seguenti obiettivi:
- Tutelare i caratteri naturali diffusi attraverso la creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro (reti ecologiche);
- Tutelare sicurezza e salute dei cittadini attraverso la riduzione dell'inquinamento ambientale e la preservazione delle risorse;
- Favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa;
- Promuovere la riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata;
- Applicare modalità di progettazione integrata tra infrastrutture e paesaggio;
- Tutelare e valorizzare il paesaggio caratteristico attraverso la promozione della fruibilità turistico-ricreativa e il mantenimento dell'attività agricola;
- Recuperare aree e manufatti edilizi degradati in una logica che richiami le caratteristiche del territorio pedemontano;
- Incentivare l'agricoltura e il settore turistico-ricreativo per garantire la qualità dell'ambiente e del paesaggio caratteristico;
- Valorizzare l'imprenditoria locale e le riconversioni produttive garantendo l'accessibilità alle nuove infrastrutture evitando l'effetto "tunnel".

1.1.1 Integrazione del PTR [ai sensi della L.R n.31/2014 sul consumo di suolo]

Tale integrazione si inserisce nell'ambito del più ampio procedimento di revisione complessiva del PTR, sviluppandone prioritariamente i contenuti attinenti al perseguimento delle politiche in materia di consumo di suolo e rigenerazione urbana, con lo scopo di concretizzare il traguardo previsto dalla Commissione europea di giungere a una occupazione netta di terreno pari a zero entro il 2050. Al PTR viene affidato il compito di individuare i criteri per l'azzeramento del consumo di suolo, declinati con riferimento a ciascuna aggregazione di comuni afferente ai cosiddetti ATO – Ambiti territoriali omogenei, individuati sulla base delle peculiarità geografiche, territoriali, socio-economiche, urbanistiche, paesaggistiche ed infrastrutturali (cfr. capitolo 9 della relazione "Analisi socio-economiche e territoriali" e Allegato della relazione "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo" dell'Integrazione PTR alla LR n. 31/14).

Tali criteri devono poi essere recepiti dagli strumenti di pianificazione della Città metropolitana e delle Province e, infine, dai PGT comunali attraverso il PdR e la Carta del Consumo di suolo, prevista dalla LR n. 31/2014, che presenta carattere vincolante per la realizzazione di interventi edificatori comportanti, anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo.

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

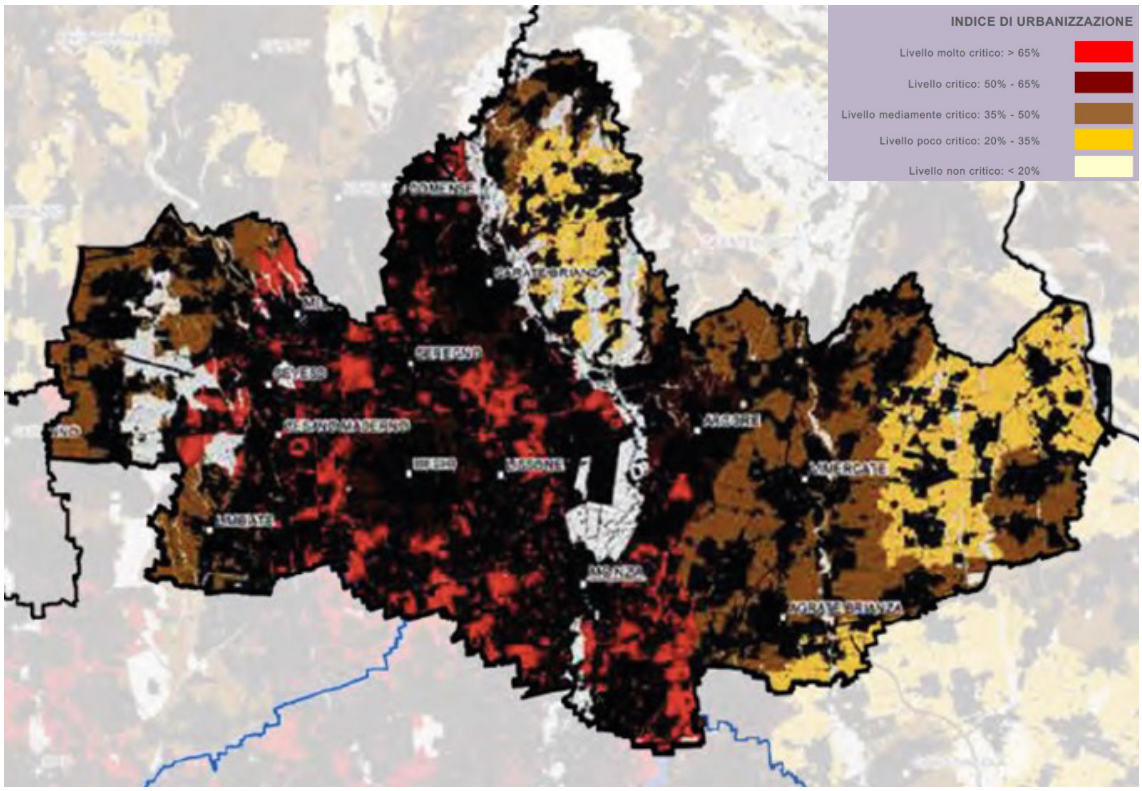
Il Comune di Seveso si colloca nell'ATO della Brianza e Brianza orientale, di carattere interprovinciale (Provincia di Monza e Brianza e parte del territorio della Provincia di Lecco), il cui indice di urbanizzazione, relativo alla sola provincia di Monza e Brianza) pari al 50,7%, è secondo, in tutta la Regione, solo a quelli dell'ATO di Milano e Cintura Metropolitana e del Nord Milanese, di cui costituisce la naturale prosecuzione verso nord.

Il livello elevato del consumo di suolo restituisce il quadro di un sistema insediativo altamente conurbato, con concentrazioni particolarmente intense lungo le direttrici storiche della SS35, SS36 (Milano-Monza-Lecco), della SP6 (Monza-Carate) e verso Arcore-Vimercate. All'esterno di queste direttrici permane comunque un alto livello di urbanizzazione, connotato anche da alta diffusione insediativa. A ciò si associa

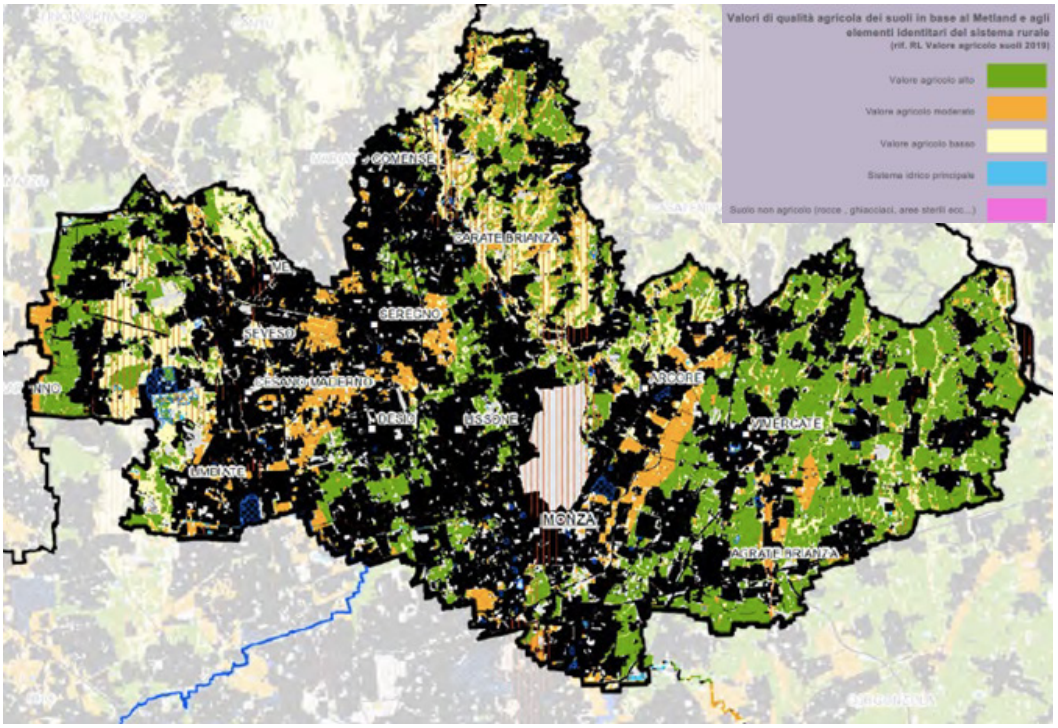
un'altra commistione tra diverse funzioni, terziarie, commerciali, manifatturiere, residenziali e di servizio. Nonostante siano presenti numerose infrastrutture, il grado di congestione dell'ambito è elevato. Le modalità di sviluppo, per addizioni successive lungo tutte le direttrici viarie, hanno, infatti, progressivamente degradato l'efficienza complessiva del sistema.

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

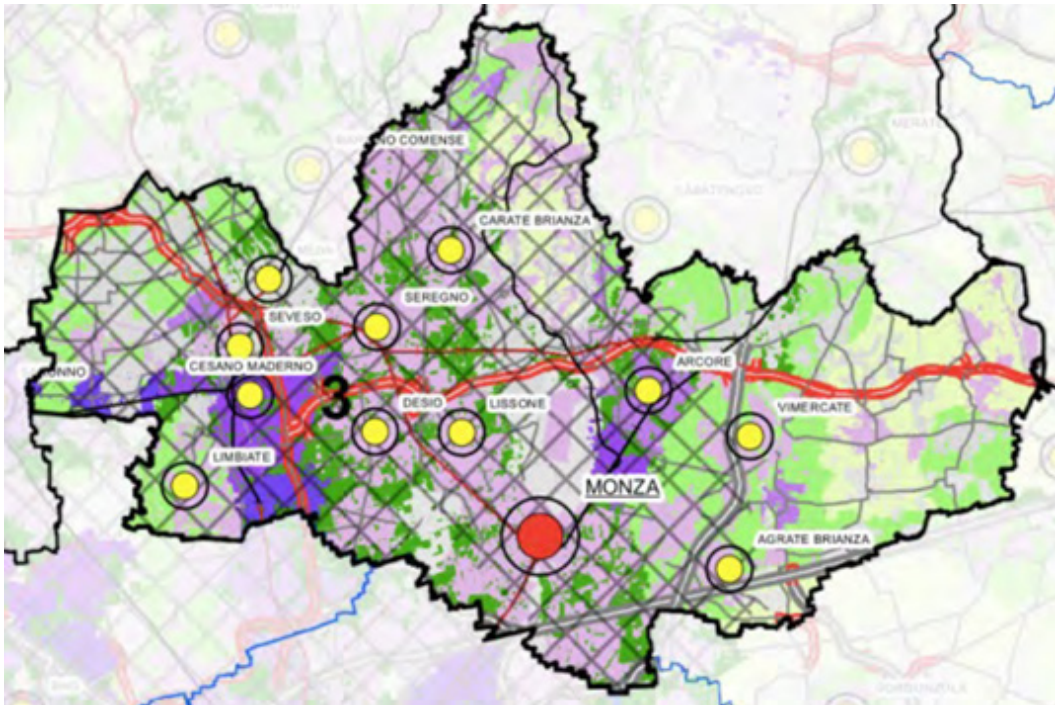
Il valore agricolo del suolo, variabile da alto a medio, assume uno specifico significato in rapporto alla rarità dei suoli liberi e al ruolo che svolgono nella regolazione dei sistemi urbani o per la connessione dei residui elementi del sistema ambientale.



Indice di urbanizzazione (stralcio Tav.06.D1 dell'Integrazione del PTR alla LR n. 31/14)



Qualità agricola del suolo utile netto (stralcio Tav.06.D1 dell'Integrazione del PTR alla LR n. 31/14)



Strategie e sistemi della rigenerazione (stralcio Tav.06:D1 dell'Integrazione del PTR alla LR n. 31/14)

Nell'area, però, sono presenti alte potenzialità di rigenerazione, rilevabili alla scala regionale, con quote significative di aree da recuperare non ancora assunte, dai PGT, quali opportunità di riqualificazione urbana. In questa condizione, quindi, deve essere più consistente che altrove la capacità di rispondere ai fabbisogni, pregressi o insorgenti, attraverso specifiche previsioni e politiche di rigenerazione, rendendo la diminuzione di consumo di suolo effettiva e di portata significativa.

Politiche di rigenerazione attivabili anche con l'ausilio degli strumenti delineati dal PTR per gli areali di rilevanza sovralocale di interesse strategico (areale n° 3), da dettagliare e sviluppare anche attraverso processi di co-pianificazione (Regione-Provincia-Comuni).

La rigenerazione, utile a soddisfare la domanda di base (prevalentemente residenziale), potrebbe anche favorire l'insediamento di funzioni di rango superiore, sfruttando i maggiori gradi di accessibilità indotti dalle previsioni della programmazione strategica regionale: completamento della Pedemontana Lombarda, da Lomazzo a Dalmine, terza corsia della Milano Meda, adeguamento della linea ferroviaria Chiasso-Seregno-Monza-Milano, metro-tramvia Seregno Milano e prolungamento della metro-tramvia Limbiate Milano).

La riduzione del consumo di suolo, in applicazione della soglia di riduzione, deve essere finalizzata alla strutturazione della rete di connessione ambientale per il collegamento tra gli elementi di valore ambientale presenti (Parco Regionale delle Groane, Parco Regionale della valle del Lambro, Parco regionale dell'Adda Nord, ZSC e ZPS, PLIS Agricolo La Valletta, PLIS GruBria (nato dall'aggregazione del PLIS Grugnotorto Villoresi con il PLIS Brianza Centrale), PLIS dei Colli Briantei, PLIS della Brughiera Briantea (ora fuso con il Parco delle Groane), Parco del Molgora e Parco del Rio Vallone (ora uniti nel PLIS P.A.N.E.), classificazione delle aree agricole strategiche del PTCP), attenuando i conflitti esistenti o insorgenti tra sistema ambientale e sistema insediativo.

1.1.2 Revisione generale del PTR [Approvato con DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022]

Facendo seguito alla già approvata Integrazione del PTR ai sensi della LR n. 31/2014 sul consumo di suolo, il percorso di revisione del PTR (avviato con la DGR n. 367 del 04.07.2013 e successivamente formalizzato con la DGR n. 937 del 14.11.2013 con la relativa procedura di VAS) sta proseguendo, con la finalità di riorientare complessivamente la forma e i contenuti dello strumento complessivo vigente, compresi quelli paesaggistici.

La Giunta regionale ha approvato la proposta di revisione generale del PTR comprensivo del PPR (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva, come prevede l'art. 21 della l.r. n. 12 del 2005.

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

- La semplificazione del sistema degli obiettivi: la semplificazione è stata tradotta, in generale, come riduzione. A partire dall'articolato sistema di obiettivi del PTR vigente sono stati individuati 5 pilastri, 13 obiettivi, 18 progetti strategici e 16 azioni di sistema di rilevanza regionale, in coerenza con le politiche e le priorità del Piano Regionale di Sviluppo (PRS);
- Una maggiore integrazione e coerenza con le politiche regionali settoriali, che vengono valorizzate e maggiormente integrate tra loro, rafforzando il ruolo del PTR quale quadro di riferimento regionale per la programmazione di settore;
- Il collegamento con i 17 obiettivi dell'Agenda ONU 2030, con la Strategia regionale di Sviluppo Sostenibile e con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché con il Green Deal Europeo e con la Strategia nazionale per la biodiversità, rendendo evidente l'approccio di sostenibilità assunto dal PTR;
- L'integrazione negli strumenti di governo del territorio (PGT, PTCP, PTM...) in generale, comprendendo i temi della resilienza e dell'adattamento e della mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici;
- La territorializzazione degli obiettivi e delle politiche, passando dalla logica generalista di indirizzi generali validi indistintamente per tutto il territorio regionale, alla definizione di "Criteri e indirizzi per la pianificazione" diversificati in funzione della scala territoriale di riferimento, dei contesti e delle specifiche e differenti peculiarità territoriali, dei pilastri e dei progetti strategici di interesse regionale;
- Il miglioramento del rapporto di collaborazione tra pubblico e privato, e del rapporto di collaborazione tra Enti locali (Comuni e Province), nel rispetto dei principi di sussidiarietà e di partenariato pubblico-privato;

- La valorizzazione del ruolo strategico del sistema delle conoscenze basato sull'Infrastruttura per l'Informazione Territoriale della Lombardia (IIT) e sulla disponibilità di informazioni all'interno del portale istituzionale regionale (Geoportale, Open data);
- Una maggiore semplicità di lettura, utilizzo e consultazione, nonostante la inevitabile complessità e vastità del piano, dei contenuti e degli elaborati orientata all'operatività, in funzione delle diverse tipologie di utenti (Comuni, Province, professionisti, ecc…);
- La revisione e l'aggiornamento della componente paesaggistica del PTR che, pur mantenendo una propria autonomia in continuità con il Piano approvato nel 2010, è stata meglio integrata con la componente territoriale.

La vision della Lombardia del 2030 proposta nel PTR è fondata su 5 pilastri che interpretano e orientano quelle che appaiono le principali sfide del futuro:

- "Coesione e connessioni", dedicato ai rapporti di sinergia con i territori confinanti, alle dinamiche di competizione con le aree regionali concorrenti e alla riduzione dei divari tra centro e periferia, tra città e campagna, con attenzione ai punti di debolezza (le aree interne) e di forza (il policentrismo e l'infrastrutturazione) che caratterizzano la Lombardia;
- "Attrattività", rivolto alla valorizzazione del capitale territoriale ed alle strategie per attrarre persone e imprese; coniugare le vocazioni storiche ed economiche del territorio con le nuove e differenti dinamiche economiche e sociali;
- "Resilienza e governo integrato delle risorse", incentrato sulla consapevolezza che solo attraverso un approccio multidisciplinare e olistico sia possibile affrontare la grande crisi ambientale in atto e perseguire uno sviluppo economico che sia sostenibile anche dal punto di vista ambientale e sociale; introducendo nuove metodologie per l'adattamento al cambiamento climatico;
- "Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione", che riprende quanto già approvato con DCR n. 411 del 19.12.2018 nell'Integrazione del PTR ai sensi della LR n. 31/14;
- "Cultura e paesaggio", che è in massima parte sviluppato nel Piano Paesaggistico Regionale, che assume ed integra quanto già presente nel PPR vigente. Evidenzia la necessità di valorizzare le identità della Regione, promuovendole e integrandole in un progetto unitario di cultura dei luoghi volto a far emergere i suoi valori e le peculiarità storico-culturali sedimentate nel tempo grazie all'opera dell'uomo.

Coerentemente con i pilastri, oltre che con gli indirizzi e le politiche della programmazione regionale, sono definiti i seguenti obiettivi principali della Revisione del PTR:

- Rafforzare l'immagine della Regione e farne conoscere il capitale territoriale e le eccellenze;
- Sviluppare le reti materiali e immateriali, per la mobilità di merci (plurimodali e interconnesse alla scala internazionale), per la mobilità di persone (metropolitane e interconnesse alla scala locale), per l'informazione digitale e il superamento del digital divide;
- Sostenere il sistema policentrico riconoscendo il ruolo di Milano e quello delle altre polarità, in modo che si sviluppino rapporti sinergici di collaborazione tramite reti di città e territori;
- Valorizzare le vocazioni e le specificità dei territori;
- Attrarre nuovi abitanti e contrastare il brain drain;
- Migliorare la qualità dei luoghi dell'abitare, anche garantendo l'accessibilità, l'efficienza e la sicurezza dei servizi;
- Tutelare, promuovere e incrementare la biodiversità e i relativi habitat funzionali nei diversi contesti territoriali;
- Promuovere e sostenere i processi diffusi di rigenerazione per la sostenibilità e la qualità urbana e territoriale;
- Ridurre il consumo di suolo, preservare quantità e qualità del suolo agricolo e naturale per supportare le produzioni agroalimentari e le eccellenze enogastronomiche;
- Custodire i paesaggi e i beni culturali, quali elementi fondanti dell'identità lombarda e delle sue comunità, e promuoverne una fruizione diffusa e sostenibile;
- Promuovere la pianificazione integrata del territorio, riconoscendo il valore e la potenzialità degli spazi aperti, delle reti ecologiche e della Rete Verde;
- Favorire un nuovo green deal nei territori e nel sistema economico e sviluppare la gestione integrata delle risorse e l'economia circolare attraverso l'innovazione e la ricerca, la conoscenza, la cultura di impresa;
- Promuovere un modello di governance multiscalare e multidisciplinare che sappia integrare obiettivi, esigenze e risorse.

La Revisione del PTR riconosce Regione Lombardia quale territorio plurale e policentrico, con specificità e vocazioni diverse che esprimono una propria identità territoriale, paesaggistica, storica e culturale da valorizzare e mettere a sistema per uno sviluppo sostenibile del territorio:

- Contesto nazionale e internazionale,
- Sistemi territoriali,
- Ambiti territoriali omogenei (ATO),
- Ambiti geografici di paesaggio (AGP).

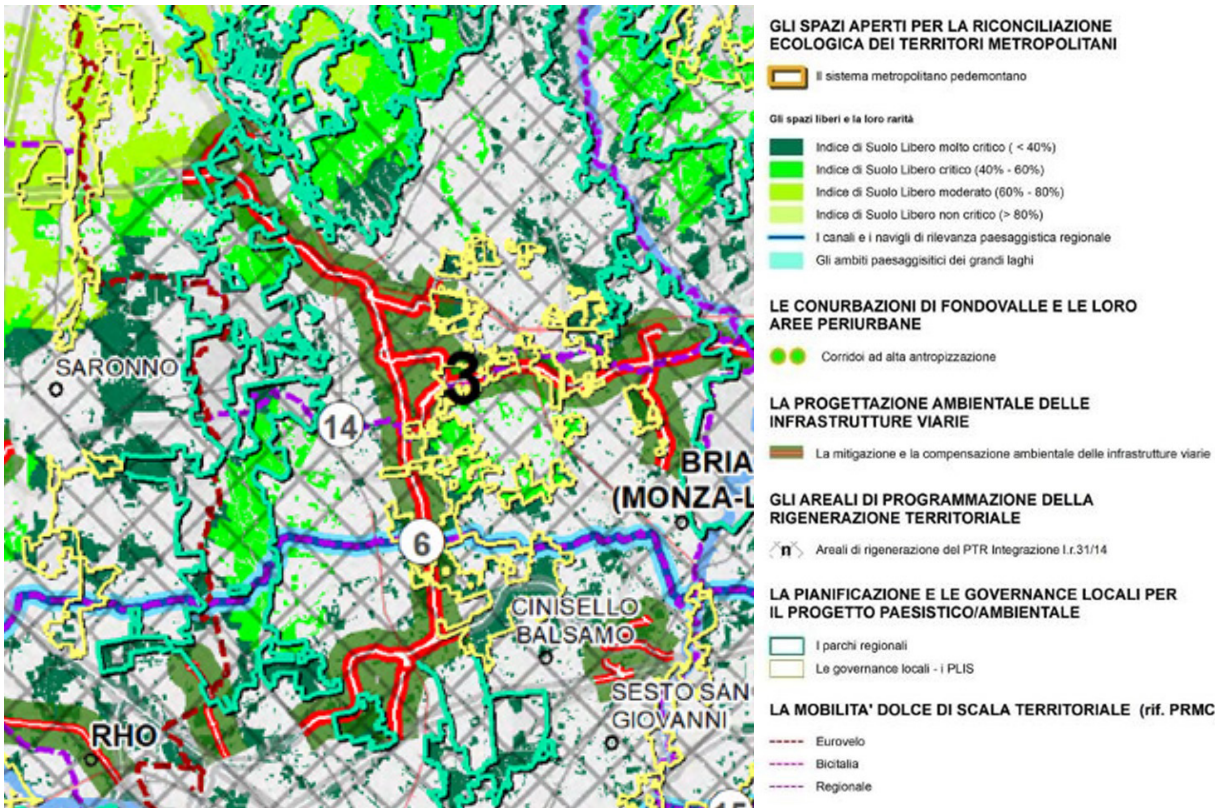
I Sistemi Territoriali hanno l'obiettivo di rappresentare, a scala regionale, le specificità territoriali, ambientali e paesaggistiche proprie dei territori. Per ogni sistema (della Montagna, Pedemontano Collinare, della Pianura, dell'Appennino lombardo e, in sovrapposizione, delle Valli fluviali e del fiume Po, dei Laghi e Metropolitano) vengono, quindi, esplicitati i principali elementi caratterizzanti, nonché il loro legame con le politiche regionali. Ai Sistemi Territoriali è attribuita, infatti, la funzione di riferimento per la territorializzazione delle politiche e delle programmazioni settoriali sovralocali e regionali.

Anche nella revisione del PTR il Comune di Seveso, si colloca nel Sistema Territoriale Metropolitano, la cui estensione comprende parte del territorio di Città Metropolitana e delle province di Varese, Como, Monza e Brianza, Bergamo e Brescia.

Più interessante, perché maggiormente di dettaglio è la suddivisione in Ambiti territoriali omogenei (ATO), la cui perimetrazione è stata effettuata nell'Integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14 e che rappresentano articolazioni territoriali espressione di ambiti relazionali, caratteri socio-economici, geografici, storici e culturali omogenei, adeguati a consentire l'attuazione dei contenuti della politica di riduzione del consumo di suolo e, più in generale, lo sviluppo di politiche e l'attuazione di progetti capaci di integrare i temi attinenti al paesaggio, all'ambiente, alle infrastrutture e agli insediamenti. Essi rappresentano la scala adatta a leggere e interpretare l'intensità dei processi urbanizzativi per i quali il PTR declina criteri, indirizzi e linee tecniche.

Nella revisione del PTR, il Comune di Seveso si colloca all'interno dell'ATO "Brianza e Brianza Orientale", confermando l'individuazione dell'integrazione al PTR sul consumo di suolo (ai sensi della L.R. n. 31/2014).

Fra le tavole innovative della revisione 2022 del PTR si riporta un estratto della tavola PT8 degli "Spazi aperti metropolitani", costruita a partire non solo da riconoscimento della rarità dei suoli liberi, ma anche dal riconoscimento della specificità morfologica, di relazione ed evolutiva, dell'area metropolitana pedemontana (Sistema Metropolitano), cui si affiancano le altre direttrici ad elevata antropizzazione presenti sul territorio regionale.



TAV PT8-Spazi aperti metropolitani (estratto)

In sintesi, la tavola di progetto degli Spazi aperti metropolitani restituisce:

- Il riconoscimento del Sistema Metropolitano pedemontano, quale ambito del territorio regionale soggetto alle maggiori pressioni indotte dall'agglomerazione urbana;
- Il grado di rarità (espresso tramite l'indice di suolo libero) e la frammentazione dei suoli liberi nelle aree del Sistema Metropolitano pedemontano. Il comune di Seveso registra un valore dell'indice dei suoli molto critico, con un indice < 40%;
- Le principali direttrici ad alta antropizzazione del territorio regionale, perlopiù riferibili ai sistemi conurbati delle valli alpine e prealpine;
- Le governance di scala regionale (Parchi regionali) o locale (PLIS) già attive per la loro qualificazione. Si individua all'interno del Comune di Seveso il Parco delle Groane;
- Gli areali di programmazione della rigenerazione di scala territoriale del PTR 31/14;
- I sistemi di accessibilità e di fruizione del territorio, con particolare riferimento alle direttrici ciclabili e della mobilità dolce di livello regionale e sovraregionale (Eurovelo, Bicitalia, rete ciclabile regionale);
- Il sistema dei Navigli Lombardi e dei canali di rilevanza paesistica.

In tema di adattamento ai cambiamenti climatici e vulnerabilità del territorio è stata, infine, redatta la tavola PT9 "Vulnerabilità e rischi", nella quale viene descritto il territorio regionale in funzione dei diversi possibili rischi presenti. L'aspetto più innovativo della tavola di progetto Vulnerabilità e rischi è rappresentato da un primo approccio sperimentale, proposto dal PTR, per valutare la vulnerabilità del territorio lombardo rispetto alle isole di calore urbane, uno degli impatti più rilevanti, nelle aree antropizzate, che deriva dal cambiamento climatico.

Per il Comune di Seveso si rileva:

- Parziale Vulnerabilità all'isola di calore;
- Bassa presenza di aree allagabili, ai sensi del PGRA,
- Bassa presenza di Rischio idrogeologico;
- Bassissimo Rischio sismico;
- Basso Rischio Radon

1.2 PPR – Piano Paesistico Regionale

(DCR n. 951 del 19.01.2010, contestualmente al PTR)

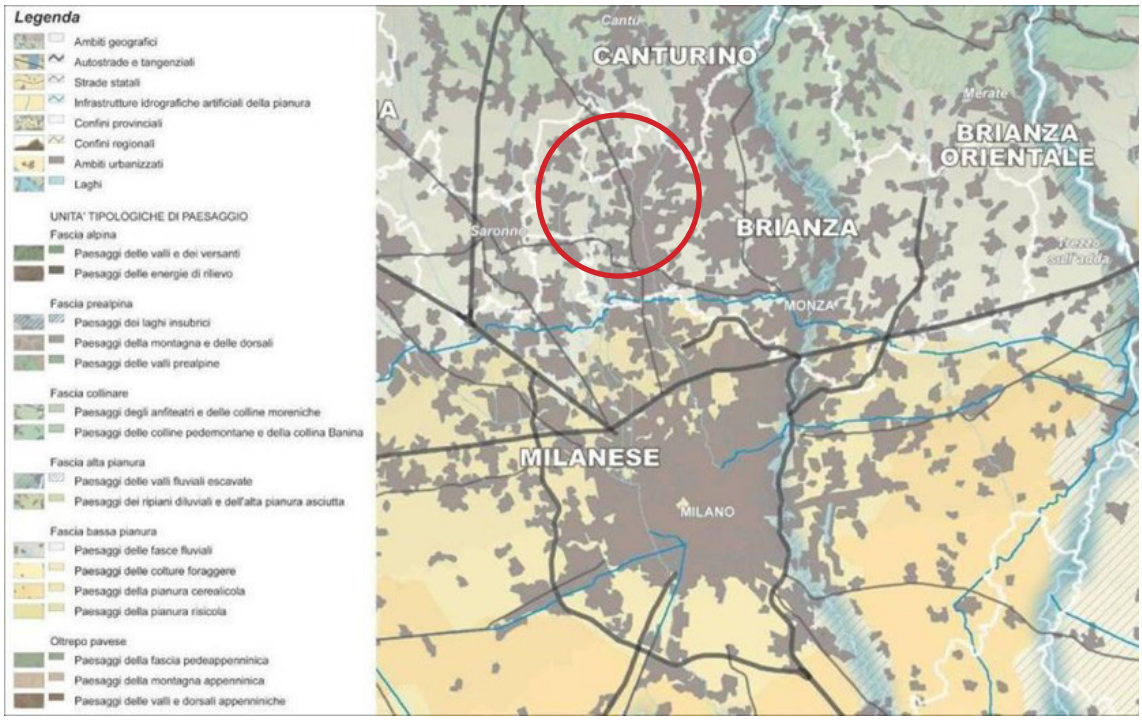
Il PPR (ai sensi del DLgs n. 42/2004 e dell'art. 19 della LR n. 12/2005) rappresenta una sezione specifica del PTR, quale disciplina paesaggistica dello stesso, pur mantenendo una sua compiuta unitarietà ed identità, con la duplice natura di quadro di riferimento ed indirizzo e di strumento di disciplina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

Il vigente PPR suddivide la Regione in "ambiti geografici" che rappresentano territori organici, di riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

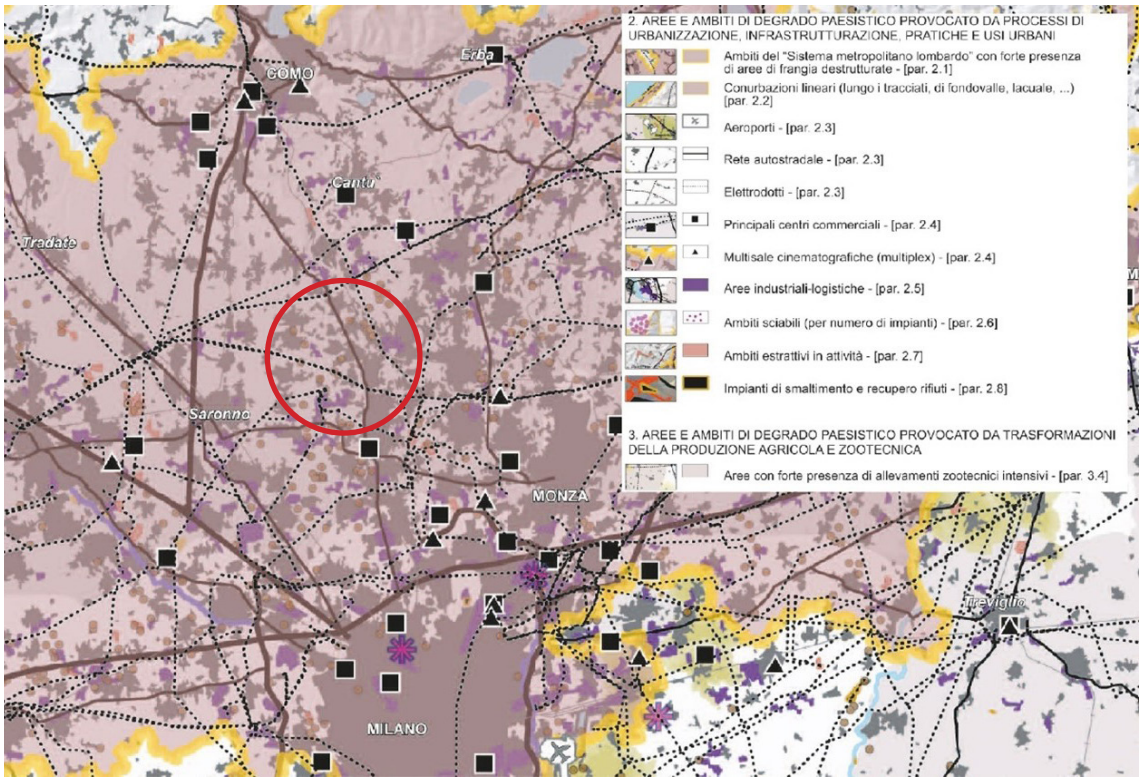
All'interno degli ambiti geografici, il territorio è ulteriormente modulato in "unità tipologiche di paesaggio" (che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche,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

Inoltre, il PPR vigente affronta (all'art. 28 delle Norme e nella Parte IV del Volume 6 – "Indirizzi di tutela" del PPR) i temi della riqualificazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi (ove si registra la perdita/deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi e morfologici testimoniali), individuando possibili azioni per il contenimento dei potenziali fenomeni di degrado. L'obiettivo della Regione Lombardia è di portare l'attenzione al paesaggio e alla qualità paesistica dei luoghi in modo più incisivo in tutti i piani, programmi e progetti che vanno ad agire sul territorio, vale a dire fare sì che si affermi una diffusa consapevolezza rispetto ai valori paesaggistici esistenti, che si vogliono tutelare e/o valorizzare, e rispetto a quelli nuovi che si vogliono costruire. Consapevolezza che deve essere assunta all'interno dei normali percorsi progettuali e pianificatori, che non possono ignorare il proprio insito ruolo di percorsi di costruzione di paesaggio, né possono ignorare che il paesaggio è un bene collettivo la cui gestione richiede confronto e condivisione.

Il Comune di Seveso appartiene alla fascia dell'alta pianura nell'ambito geografico della Brianza, caratterizzata da un elevato grado di urbanizzazione che va attenuandosi procedendo verso nord e che lascia ben poco spazio alle aree agricole e naturali che



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



Riqualificazione paesaggistica – Ambiti ed aree di attenzione regionale (stralcio Tav. F del PPR vigente)

meritano, pertanto, attenzione e salvaguardia.

In merito alle unità tipologiche di paesaggio, Seveso è interessato, in particolare, dai "Paesaggi dei ripiani diluviali e dell'alta pianura asciutta", per i quali vanno tutelate le residue aree di natura e la continuità degli spazi aperti, soprattutto nella fascia più meridionale più densamente urbanizzata, con particolare riferimento a:

- Il suolo e le acque, prevedendo adeguate operazioni di salvaguardia dell'intero sistema dell'idrografia superficiale e sotterranea; gli interventi di riqualificazione e/o valorizzazione territoriale e paesistica devono essere indirizzati al mantenimento dei solchi e delle piccole depressioni determinate dallo scorrimento dei corsi d'acqua minori che, con la loro vegetazione di ripa, sono in grado di variare l'andamento abbastanza uniforme della pianura terrazzata; lungo i solchi vallivi dovrebbe essere disincentivata e preclus a la percorrenza veicolare, favorendo invece itinerari pedonali o ciclistici, sempre con l'obiettivo di favorire la conservazione e la miglior fruizione di questi ambienti;
- Le brughiere, da salvaguardare nella loro residuale integrità, impedendone l'aggressione ed erosione dei margini, favorendone, per esempio, la loro riforestazione e, comunque, difendendoli da interventi di trasformazione o di urbanizzazione che possano comprometterne l'estensione e l'equilibrio;
- Le percorrenze, imponendo consistenti interventi di ridefinizione paesaggistica delle maggiori direttici stradali, essendo ormai quasi del tutto compromessi gli orizzonti aperti e i traguardi visuali sul paesaggio (come nel caso, ad esempio, della SpexSS35 dei Giovi); è, quindi, necessario riprendere e conferire nuova dignità a questi elementi di riferimento paesaggistico (ad esempio i lievissimi salti di quota a Seveso), tutelando gli ultimi quadri visuali e riducendo l'impatto e la misura degli esercizi commerciali.

Infine, con riferimento al tema del degrado e della riqualificazione paesaggistica, il PPR individua, anche all'interno del Comune di Seveso, situazioni di degrado/compromissione paesistica provocata da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani.

1.2.1 Revisione del PPR – Piano Paesaggistico Regionale

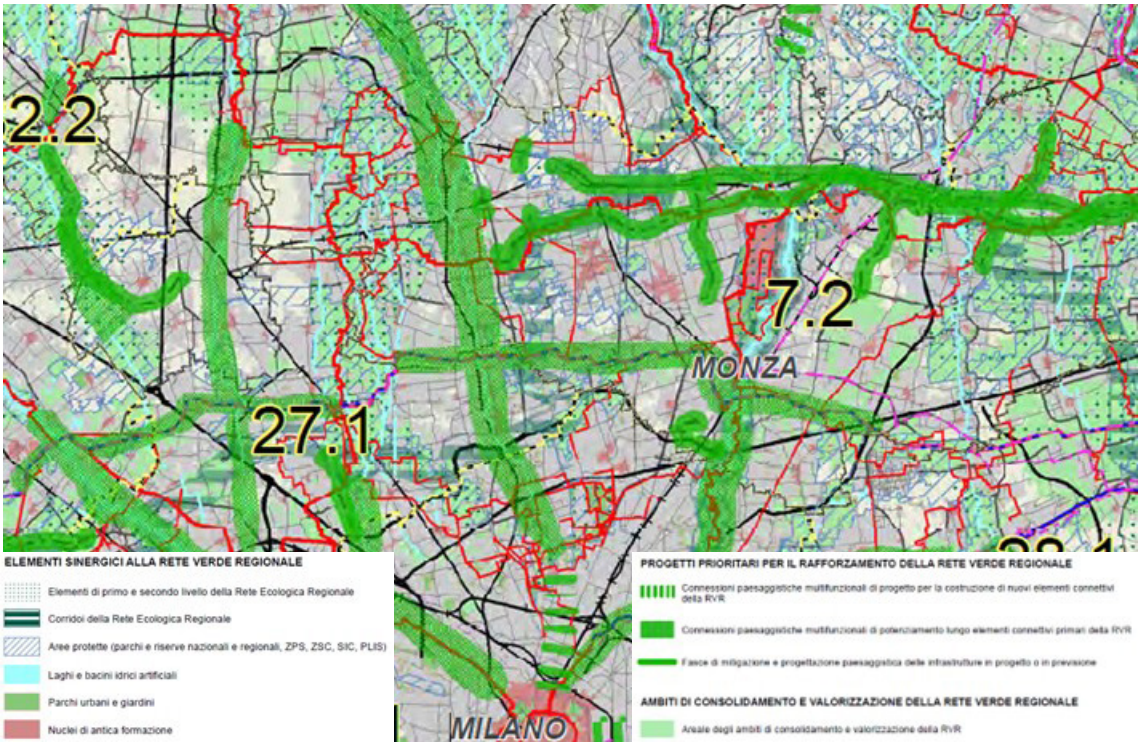
La revisione del PPR, integrandosi con il contenuto del PTR, aggiorna il quadro di riferimento sullo stato del paesaggio rispetto al PPR del 2010 e sviluppa, in apposite schede, la lettura degli Ambiti Geografici di Paesaggio, oltre ad individuare le Aggregazioni delle aree o di immobili di valore paesaggistico tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004, restituendo una lettura paesaggistica integrata di scala intercomunale a supporto della pianificazione sottordinata.

Inoltre, la revisione del PPR definisce il progetto di RVR – Rete Verde Regionale, assumendo quanto definito e promosso dalla Commissione Europea nel 2013, ritenuta un'infrastruttura prioritaria finalizzata alla ricomposizione e valorizzazione del paesaggio lombardo con l'obiettivo di garantire e rafforzare le condizioni di godimento, tutela e fruizione dei paesaggi rurali, naturalistici e antropici.

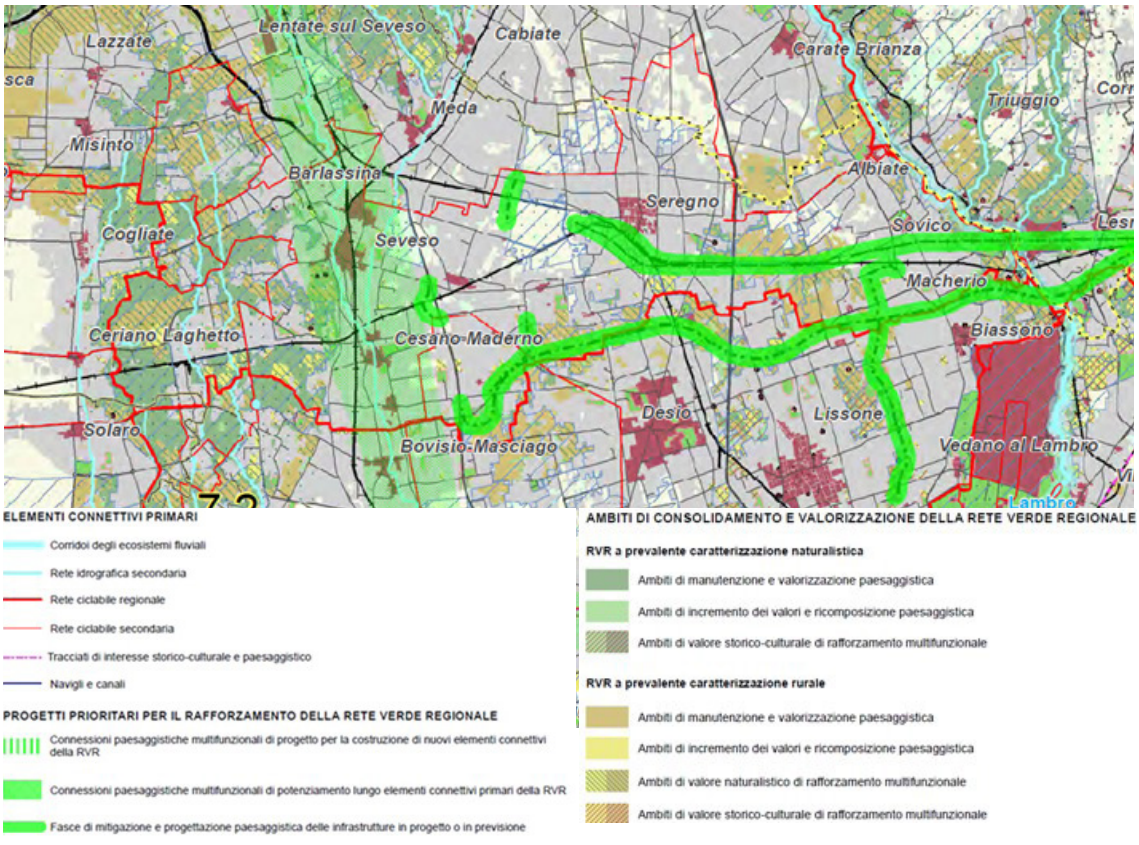
La revisione del PPR, infine, sviluppa un innovativo sistema di Mappatura dei Servizi ecosistemici: specifiche porzioni del territorio lombardo che per i caratteri naturali del soprassuolo sono considerate di rilievo per l'erogazione di servizi ecosistemici connessi al paesaggio e al sistema ambientale, utili per la conservazione della biodiversità e delle specie, nonché per il benessere dell'uomo.

Gli Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP), delineati in coerenza con gli ATO di cui alla LR n. 31/2014, sono articolazioni territoriali di riferimento prioritario per la definizione del quadro conoscitivo dei PGT e l'elaborazione della CCP – Carta condivisa del paesaggio comunale, individuati dal PPR al fine della costruzione di progetti trasformativi di paesaggio coordinati a scala locale.

L'Ambito Geografico di Paesaggio di riferimento per il Comune di Seveso è il 7.2 "Brianza monzese". L'ambito interessa la porzione del pianalto milanese centro-occidentale corrispondente al contado della Martesana, alla Corte di Monza e alla pieve di Desio, ed è tagliato da alcune direttrici (Comasina, Valassina, via dello Spluga) che si aprono a ventaglio verso il basso Lario; itinerari di antichissima origine lungo i quali sono raccolte testimonianze geo-storiche e architettoniche, spesso sovrapposte, dall'epoca romana fino a quella contemporanea. Molti tratti di queste direttrici sono oggi soffocati da serrate conurbazioni che potrebbero ritrovare un loro riordino, almeno semantico, nella valorizzazione sistemica e integrata dei segni sedimentati lungo i tracciati storici i cui percorsi però non sempre coincidono con quelli attuali. Elemento primario della trama paesaggistica dell'ambito è il reticolo idrografico sia naturale che artificiale. Lo sfruttamento agricolo ha marcato il territorio attraverso un fitto reticolo di canali di irrigazione di varia epoca, meglio conservato nell'area orientale dell'ambito che risulta meno soggetta ad urbanizzazione. Il reticolo idrografico naturale segue



Piano Paesaggistico Regionale - REVISIONE 2022. PR 3.1 Foglio C Rete Verde Regionale (Estratto)



Piano Paesaggistico Regionale - REVISIONE 2022. PR 3.2 Foglio C Rete Verde Regionale (Estratto)

un andamento nord-sud, quello artificiale un andamento est –ovest, ortogonale al primo. I principali corsi d'acqua: Seveso, Lura, Lambro, Molgora, Rio Vallone e Adda, di scala superiore, interrompono il tessuto della campagna urbanizzata. I segni paesaggistici sedimentati nella valle dell'Adda, per ampi tratti in forra, meritano la massima attenzione, sia quelli legati a morfologie naturali,sia quelli legati alle attività antropiche: strutture fortificate, modalità di superamento del corso d'acqua. L'altopiano delle Groane costituisce un'eterotopia territoriale: il piano di campagna si eleva di una ventina di metri dalle contigue valli del Seveso e del Lura generando una lunga dorsale, di una decina di chilometri, con un proprio paesaggio tradizionalmente incentrato sulla gestione estensiva del bosco e delle brughiere più che sugli arativi. L'abitato è rarefatto e la sua sezione mediana presenta coltivi circondati da boschi a substrato acidofilo, rarissimi nella alta pianura lombarda. Le scarpate, che annunciano l'incontro con il pianalto delle Groane, devono essere salvaguardate dall'edificazione per il loro valore naturalistico e il significato identitario di soglia di uno dei paesaggi più peculiari del pedemonte regionale.

Tutto l'ambito è punteggiato da ville di campagna che segnano, con i loro ampi parchi storici, ogni singolo centro; tali aree verdi oltre ad essere evidenti landmarker, costituiscono importanti stepping stone della rete ecologica locale.

1.3 Rete Natura 2000 (SIC - Siti di Importanza Comunitaria)

L'Unione Europea, per proteggere habitat naturali e specie vulnerabili a livello continentale, ha creato la rete Natura 2000, una serie di aree designate per la conservazione ambientale. Questa rete comprende "Siti di Interesse Comunitario" (SIC) e "Zone di Protezione Speciale" (ZPS), che ospitano habitat di pregio o specie animali e vegetali protette. Tra questi, sul lato ovest del comune di Seveso, si trova il SIC/ZSC "Boschi delle Groane," parte del Parco delle Groane, in un'area molto frammentata da infrastrutture, abitazioni e campi agricoli che interrompono la continuità ecologica.

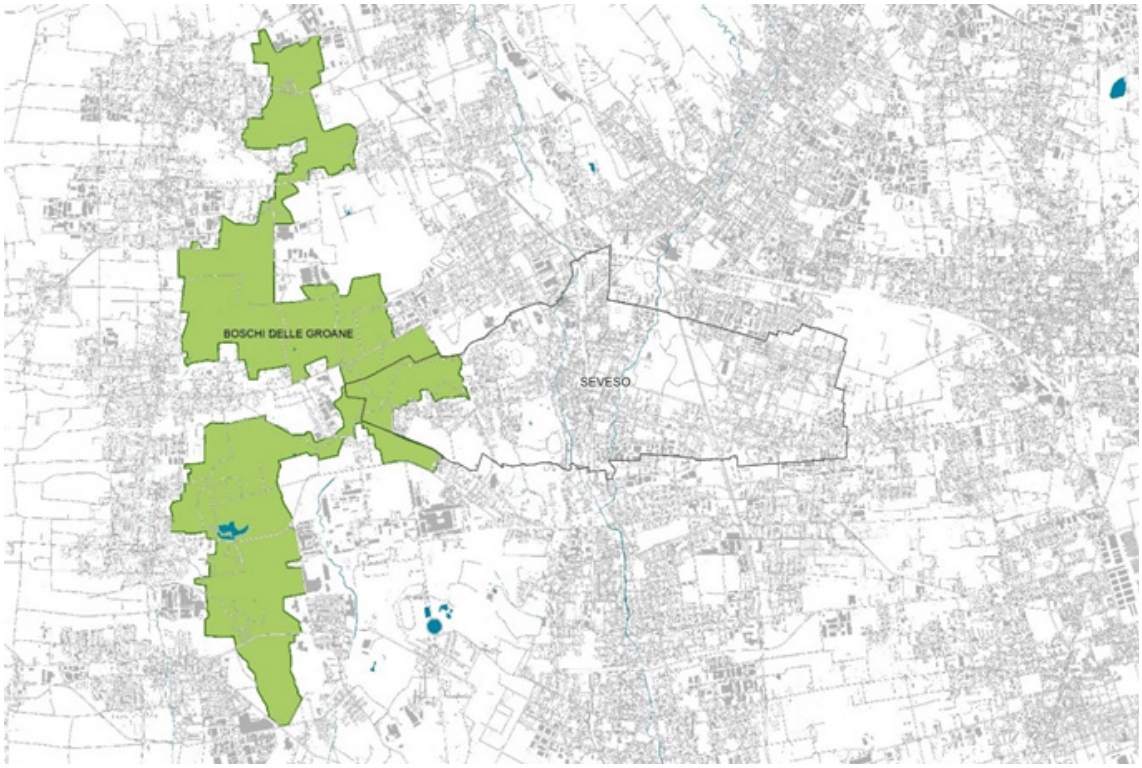
Il sito presenta un mix di ambienti naturali e semi-naturali. Ex cave di argilla sono ora colonizzate da brughiera e prati meso-igrofili (prati umidi), e nella parte centrale si trova un frutteto privato. Nei pressi della sede del Parco delle Groane, inoltre, c'è una vecchia polveriera, ormai dismessa, dove sono ancora visibili recinzioni e strutture.

L'ecosistema è ricco e variegato, includendo boschi, brughiere, prati umidi, arbusti, canneti e vegetazione idrofita in prossimità delle aree umide. Tuttavia, molti boschi risultano degradati a causa dell'espansione di specie invasive come robinia e quercia rossa americana, che hanno alterato la struttura del bosco e ridotto la biodiversità. Alcune specie autoctone, come pino silvestre, farnia e betulla, sono diventate rare, mentre le brughiere, molto delicate dal punto di vista ecologico, e le piccole zone umide, sono difficili da mantenere.

Il sito ospita una fauna diversificata, con mammiferi come scoiattoli, donnole e volpi, oltre a diverse specie di uccelli come il picchio rosso maggiore, il picchio verde, l'upupa, le cince, i fringuelli, l'airone cenerino e il tarabusino. Tra i rapaci, la poiana e il gheppio sono comuni, mentre il falco pecchiaiolo, specie rara, nidifica nell'area.

All'interno del SIC vi sono anche piccoli biotopi, come le Riserve Naturali dei Boschi di Sant'Andrea, Lazzate e Ceriano Laghetto, sottoposti a maggiore tutela e a interventi di conservazione specifici.

Le principali minacce per il SIC sono gli incendi, soprattutto in brughiera durante la primavera e l'estate, e la diffusione di specie invasive facilitata dalla vicinanza di aree urbane e industriali. Anche i percorsi ciclabili e i sentieri, sebbene utili per la fruizione pubblica, rappresentano un elemento di disturbo per l'ambiente naturale e la fauna.



SIC-ZSC e sistema delle aree protette

1.4 Rete Ecologica Regionale.

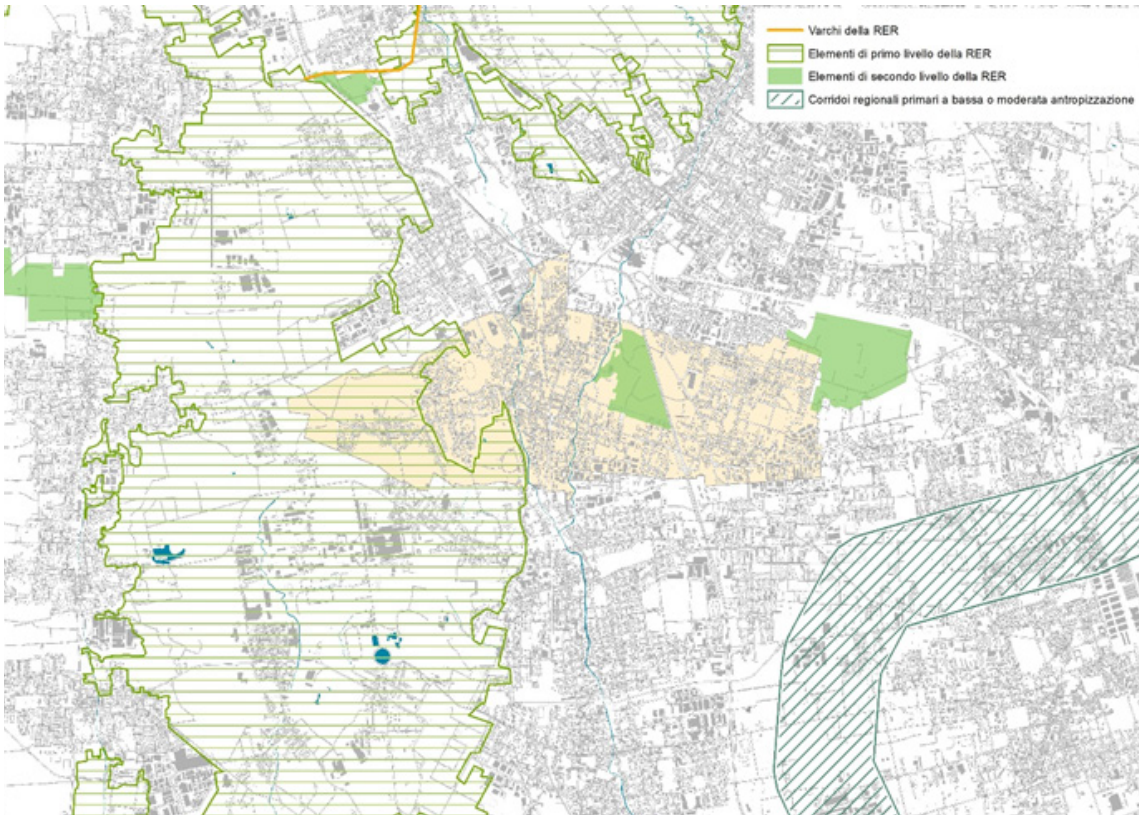
La rete ecologica regionale (RER) è un'infrastruttura naturale ideata per collegare aree con un'alta presenza di habitat naturali, dove l'interazione tra comunità locali e ambiente è forte. La RER è considerata una struttura prioritaria per il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Lombardia e un riferimento fondamentale per la pianificazione sia regionale sia locale. I suoi obiettivi sono molteplici: proteggere la biodiversità e gli ecosistemi ancora presenti, consolidarli e migliorarne la fruibilità per le comunità, garantendo allo stesso tempo la sostenibilità ambientale. Inoltre, si prefigge di ripristinare e arricchire la naturalità e la biodiversità con interventi di rinaturazione, per accrescere i benefici ecosistemici e favorire uno sviluppo sostenibile.

La RER si compone di aree protette regionali e nazionali, siti della rete Natura 2000 e altri elementi territoriali e corridoi ecologici. Questi corridoi permettono lo spostamento delle specie, mantenendo i flussi genetici necessari alla sopravvivenza di molte popolazioni animali e vegetali. Gli elementi della rete sono classificati in primari (aree principali e corridoi di importanza centrale) e secondari (che completano e collegano i primi), ciascuno con un ruolo specifico nella pianificazione territoriale, come descritto nel documento "Rete Ecologica Regionale e programmazione territoriale degli enti locali".

Il Comune di Seveso si trova nel Settore 51 – Groane, una zona molto urbanizzata dell'area a nord di Milano. Tuttavia, include importanti "aree sorgente" della rete ecologica, come il Parco delle Groane, la Brughiera Briantea, i Boschi di Turate e una parte della Valle del Lambro. Vi sono inoltre altri spazi naturali rilevanti, tra cui il Parco regionale Bosco delle Querce, la Valle del Lura, e i Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Brianza Centrale e del Grugnotorto-Villoresi.

Seveso è coinvolto nella RER con vari elementi: il Parco Regionale delle Groane, un elemento di primo livello situato a ovest del comune; il Bosco delle Querce, un elemento di secondo livello nella parte centrale; e un altro elemento di secondo livello, esterno al confine orientale, che fa parte del PLIS GruBria. Per queste aree, la RER suggerisce misure di conservazione e valorizzazione, come il mantenimento e la riqualificazione delle brughiere, la conservazione delle zone umide, la gestione dei boschi e la protezione degli elementi naturali tipici dell'agroecosistema locale.

Gli interventi della RER mirano anche a contrastare la frammentazione ecologica, potenziando la connettività tra le diverse aree naturali, per garantire un equilibrio tra accessibilità umana e conservazione degli habitat.



Elementi della RER

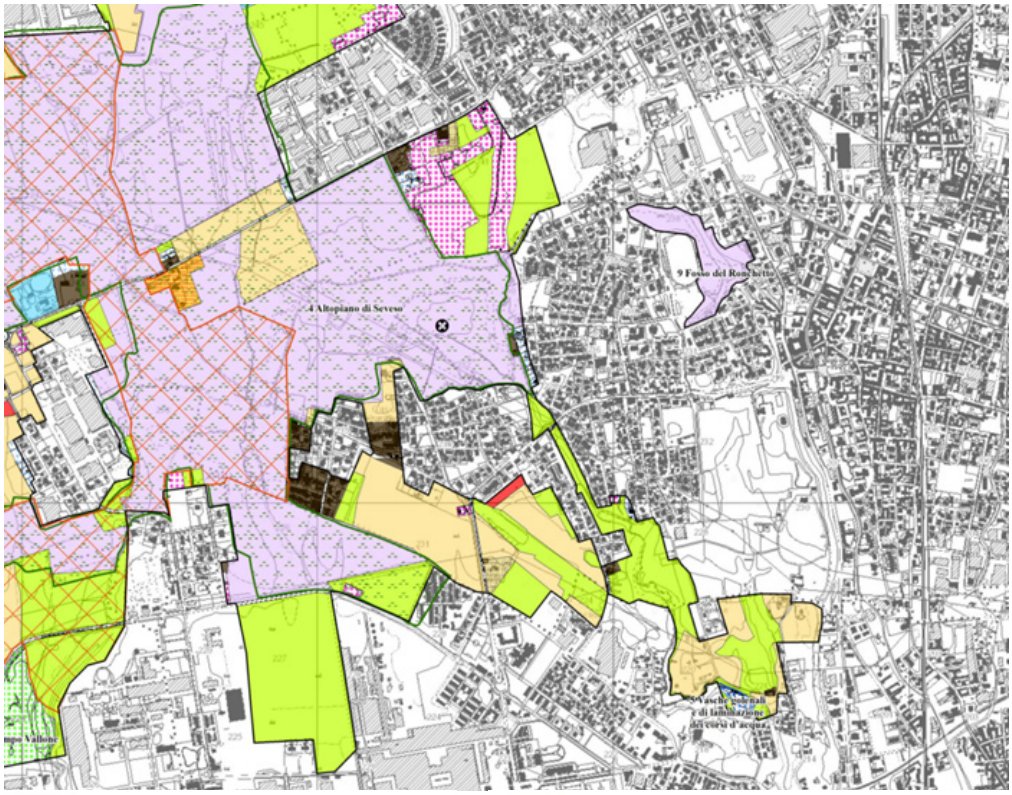
1.4.1 Parco Regionale delle Groane

Il Parco delle Groane è stato istituito con la Legge Regionale n. 31 del 20 agosto 1976. Successivamente, ha subito diverse modifiche pianificatorie e ampliamenti significativi. Tra i principali atti di aggiornamento, si annovera l'approvazione della Variante Generale al Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del 2012, l'istituzione del Parco Naturale e un primo ampliamento dei confini nel 2011, seguiti da ulteriori espansioni nel 2014 e nel 2017. Quest'ultimo ampliamento ha visto l'adesione di nuovi comuni (tra cui Cantù, Cermenate e Vertemate con Minoprio), l'estensione delle aree già protette nei comuni di Arese e Garbagnate Milanese e l'integrazione di aree naturali importanti come la riserva Fontana del Guercio e il PLIS della Brughiera Briantea, che coinvolge vari comuni (Cabiate, Carimate, Mariano Comense, e altri). Nel 2021 è stata adottata un'ulteriore Variante Generale al PTC.

Questo parco regionale, situato a nord-ovest di Milano e classificato come area forestale metropolitana, si estende su oltre 8.200 ettari nella fascia alta della pianura lombarda, con particolare rilievo geologico e ambientale grazie ai suoli argillosi "ferrettizzati" caratteristici delle brughiere. Si distribuisce su tre province: Milano, Monza e Brianza, e Como, comprendendo il più ampio territorio semi-naturale della zona e due Siti di Importanza Comunitaria (SIC) ai fini della direttiva europea "Habitat": la Pineta di Cesate e i Boschi delle Groane, che coprono circa 1.200 ettari con elevato valore naturalistico.

Il parco è gestito dall'Ente di Diritto Pubblico Parco delle Groane, di cui fanno parte la Città Metropolitana di Milano, la Provincia di Monza e Brianza, la Provincia di Como, e 28 comuni, tra cui Arese, Bollate, Cesate, Limbiate, Seveso e Mariano Comense. L'ente ha come principali obiettivi l'acquisto e la gestione dei terreni, la riforestazione delle aree prive di vegetazione, il miglioramento delle aree boschive, la protezione ambientale e l'educazione alla sostenibilità. A supporto della fruibilità del parco, l'ente ha realizzato una vasta rete di piste ciclabili.

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del parco stabilisce linee guida per preservare la biodiversità di flora e fauna, la morfologia del suolo, l'assetto idrogeologico, il paesaggio, e i beni storici e agricoli. Queste linee generali sono affiancate da regolamentazioni specifiche a seconda delle diverse aree del parco, classificate in riserve naturali, aree di riqualificazione naturalistica e agricola, zone di interesse storico-architettonico, zone edificate e agricole, aree a verde privato e spazi accessori, aree per attività agricole e aree attrezzate per attività ricreative. Vi sono anche norme specifiche che regolano i SIC e i Piani di settore (PS), che disciplinano zone specifiche come le aree agricole, boschive, e le aree di interesse storico, tra cui la



Confine del Parco regionale delle Groane

Parco naturale delle Groane

Sito di interesse comunitario - Rete natura 2000

1 IT2050001 Pineta di Cesate
2 IT2050002 Boschi delle Groane

Zone di riserva naturale orientata

1 Stagno di Lentate - Comune di Lentate sul Seveso
2 Boschi di Lazzate - Comuni di Lazzate e Lentate sul Seveso
3 Boschi di S. Andrea - Comuni di Misinto, Lentate sul Seveso, Cogliate, Barlassina
4 Altopiano di Seveso - Comuni di Seveso, Barlassina, Cogliate, Cesano Maderno
5 Boschi di Ceriano - Comuni di Cogliate, Ceriano Laghetto
6 Cà del Re e ex Polveriera - Comuni di Ceriano Laghetto e Solaro
7 Boschi di Cesate - Comuni di Solaro, Cesate, Garbagnate Milanese e Limbiate
8 Brughiera di Castelazzo - Comune di Bollate
9 Fosso del Ronchetto - Comune di Seveso

Zone di riqualificazione ambientale ad indirizzo naturalistico

area in gestione all'Ente Gestore del Parco

Zone di interesse storico-architettonico

Zone di riqualificazione ambientale ad indirizzo agricolo

Zone edificate

Zone fornaci

Zone a verde privato ed a spazi pertinenziali

Zone agricole destinate ai servizi all'agricoltura

Zone per servizi del parco

1 Centro Parco Polveriera
2 Campo Verifone
3 Centro Alex Langer

Zone per servizi comprensoriali

1 Nuovo Ospedale di Garbagnate Milanese
2 Canale scolmatore Nord-Ovest
3 Canale Villoresi
4 Area Stazione Parco Groane

Zone per servizi di interesse comunale

Zone a parco attrezzato consolidato

Zone a parco attrezzato di progetto

Zone riservate alla pianificazione comunale orientata

area Città Satellite - Protocollo di Intesa stipulato in data 10 Ottobre 2009

Siti contaminati

Attività ed insediamenti incompatibili

Articolazione del territorio del Parco Regionale delle Groane (STRALCIO PTC DEL PARCO)

Villa Mirabello a Lentate sul Seveso e le fornaci.

Nell'area occidentale del comune di Seveso, il Parco delle Groane comprende zone di riqualificazione ambientale sia a indirizzo agricolo che naturalistico. Parte del territorio di Seveso è soggetto alla disciplina di "Parco Naturale", con una specifica delimitazione per il SIC "Boschi delle Groane", classificati come riserva naturale orientata. Un altro elemento naturale di rilievo all'interno di Seveso è il Fosso del Ronchetto, una riserva naturale di circa 8 ettari sul pianalto delle Groane caratterizzata dalla presenza di un canalone naturale di origine erosiva. Questo sito è stato interessato da interventi volti a incrementare la biodiversità, come la piantumazione di specie autoctone e la gestione delle specie aliene.

1.4.2 Parco Naturale del Bosco delle Querce

Il Parco Naturale del Bosco delle Querce, istituito con la Legge Regionale n. 21 del 28 dicembre 2005, è un'area protetta nata grazie a un grande progetto di riforestazione su terreni contaminati dalla nube tossica sprigionata il 10 luglio 1976 dall'industria ICMESA di Meda, contenente diossina e altre sostanze pericolose. Questo parco si estende su 43 ettari, di cui 35 nel Comune di Seveso e 8 a Meda. Gli interventi di bonifica iniziarono nelle aree meno contaminate, per poi proseguire nelle zone più colpite, che ora costituiscono il Bosco delle Querce.

All'inizio del progetto, si studiò la distribuzione della diossina nel terreno, e le analisi condotte tra il 1976 e il 1980 mostrarono che il 95% della sostanza contaminante si trovava nei primi 25-30 cm di suolo. Si procedette quindi a rimuovere strati di terreno fino a 46 cm di profondità su un'area di 43 ettari, rimuovendo circa 200.000 m^3 di terreno. I residui contaminati vennero confinati in due aree, una a Meda e una a Seveso, scelte e preparate con barriere protettive per isolare la contaminazione dall'ambiente esterno. Il sistema di protezione, simile a quello usato per i materiali radioattivi, includeva una membrana di polietilene, un'ulteriore copertura in calcestruzzo, e un ultimo strato di 70 cm di terra di coltura.

Successivamente, si decise di trasformare la "zona A" in un parco con specie vegetali tipiche della Brianza. La bonifica aveva lasciato il terreno spoglio, eccetto per un grande pioppo, quindi si avviò un progetto di riforestazione che prevedeva l'impianto di specie a rapido sviluppo, con distanze di 7x8 metri per ottenere un effetto estetico in tempi brevi. Il bosco fu popolato con essenze locali come Farnia, Pino silvestre, Betulla, Carpino bianco, Ontano nero e Salice bianco, in modo da ricreare l'ambiente originale della zona.

Il parco oggi è caratterizzato principalmente da prati alberati, alternati a zone di arbusteti, soprattutto nelle aree collinari di Seveso e Meda. Inoltre, un'area di bosco a crescita spontanea e ricca di sottobosco è destinata a scopi naturalistici, con accesso limitato. Il parco comprende un mosaico diversificato di ambienti naturali, come boschi di latifoglie e conifere, arbusteti, brughiere, prati, stagni e corsi d'acqua, offrendo habitat a una ricca biodiversità.

1.5 PGRA - Po - Piano di Gestione Rischio Alluvioni nel bacino del fiume Po

Il PGRA (Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni) è stato approvato dalla Delibera n. 2 del 3 marzo 2016 dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e dal DPCM del 27 ottobre 2016. È stato sviluppato in base al DLgs n. 49/2010, che recepisce la "Direttiva Alluvioni" 2007/60/CE, per ridurre gli effetti negativi delle alluvioni su salute, territorio, beni, ambiente, patrimonio culturale e attività economiche e sociali.

Per il Distretto idrografico Padano, è stato creato il PGRAPo, con cinque obiettivi prioritari: migliorare la conoscenza del rischio, potenziare i sistemi di difesa esistenti, ridurre l'esposizione al rischio, garantire maggiore spazio ai fiumi e proteggere le aree urbane. Sono state formulate strategie che integrano la pianificazione idrogeologica (PAI) e la gestione delle acque (PdGPo).

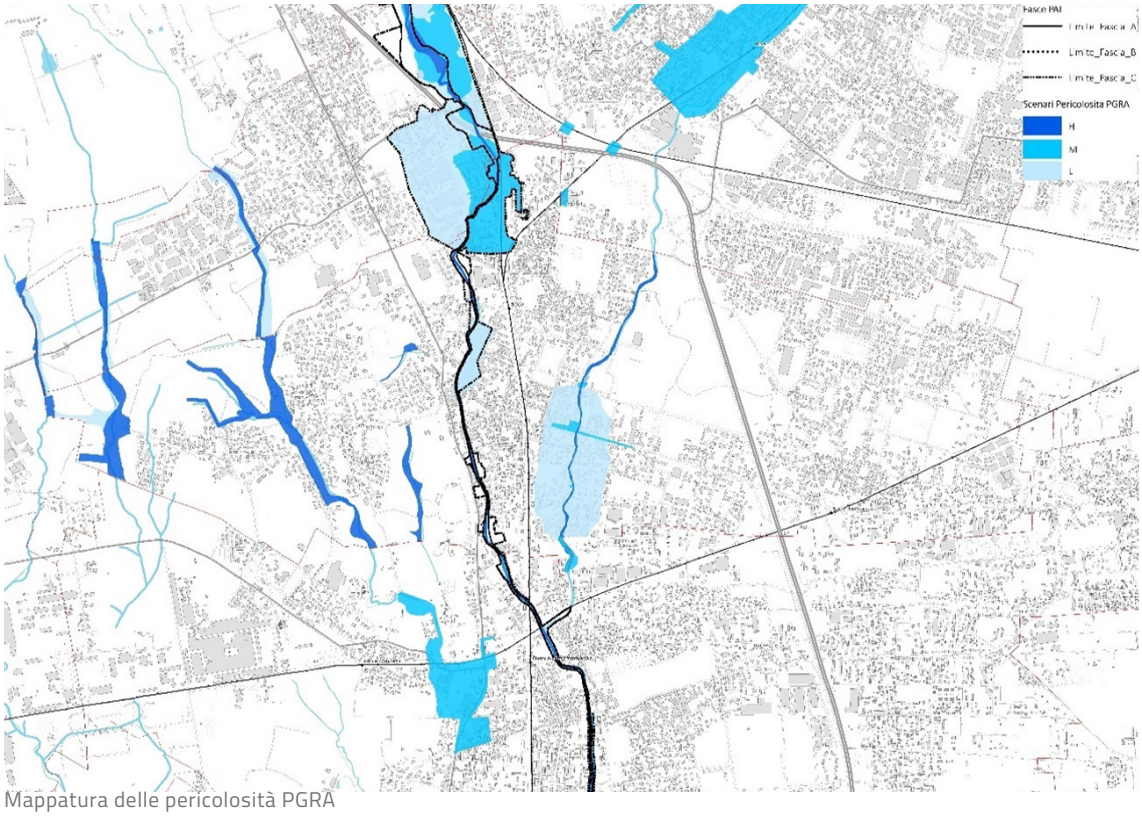
Il PGRA-Po identifica le aree a rischio alluvionale, classificate come "allagabili", e distingue le ARS (Aree a Rischio Significativo), per le quali sono previste misure prioritarie. Le azioni devono essere attuate nel ciclo di pianificazione 2016-2021, con verifica intermedia da parte dell'Unione Europea.

Le aree allagabili sono mappate e classificate in base alla pericolosità (probabilità di eventi alluvionali) e al rischio (conseguenze sugli elementi vulnerabili). Ulteriori disposizioni sono state emesse per attuare il PGRA-Po e il PAI in ambito urbanistico.

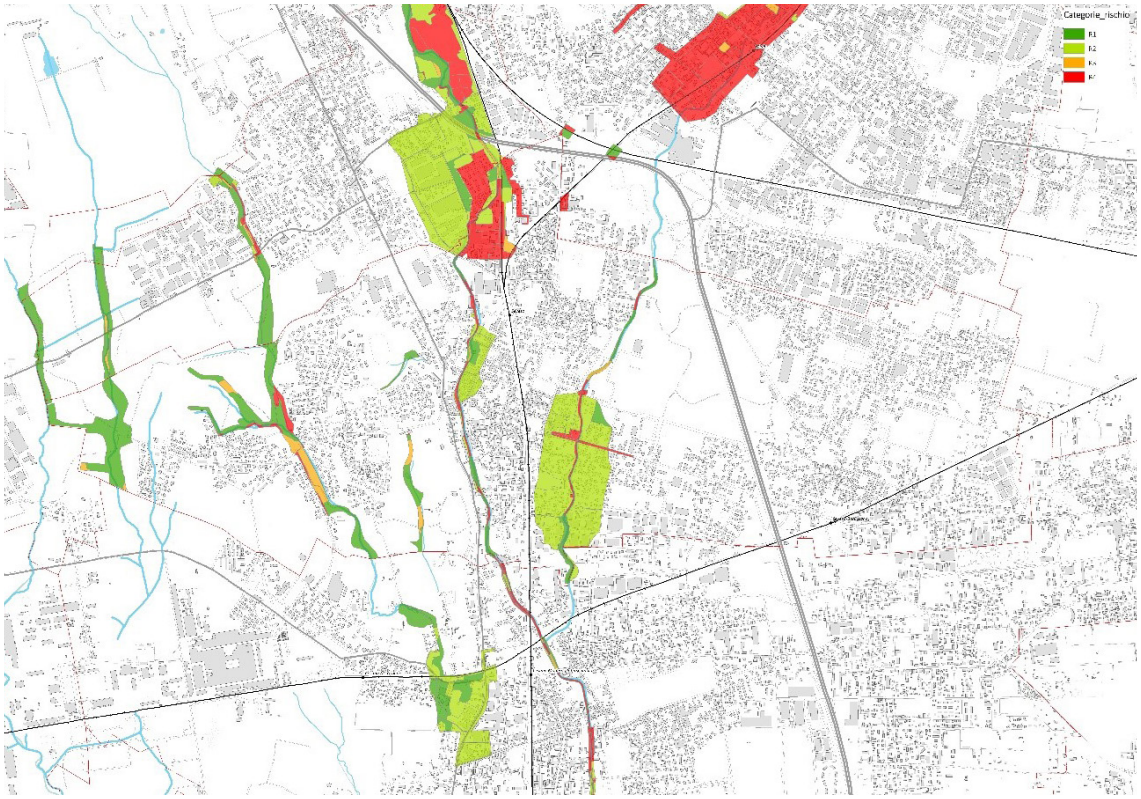
Con Decreto del Segretario Generale – Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po n. 484 del 30 dicembre 2020 è stata approvata la VARIANTE DI AGGIORNAMENTO DELLA DELIMITAZIONE DELLE FASCE FLUVIALI DEL PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEL BACINO DEL FIUME PO: TORRENTE SEVESO DA LUCINO ALLA CONFLUENZA NELLA MARTESANA IN MILANO.

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

La Variante approvata ha il fine di assicurare il coordinamento degli elaborati del PAI relativi al Torrente Seveso con i contenuti del vigente "Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico Padano" (PGRA) mediante la definizione, nell'ambito del PAI stesso, dell'assetto di progetto relativo al torrente Seveso ed alla conseguente introduzione, nell'ambito dell'Elaborato n. 8 del PAI, della delimitazione cartografica



Mappatura delle pericolosità PGRA



Mappatura del rischio PGRA

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

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

Il Comune di Seveso, attraversato dal torrente Seveso e dal suo affluente Certesa, presenta aree allagabili con elevata pericolosità e rischio, che si estendono oltre il corso d'acqua. Anche il torrente Comasinella e altri corsi d'acqua delle Groane presentano una situazione di media criticità, generalmente contenuta nell'area circostante l'alveo.

1.6 Progetto strategico di Sottobacino del torrente Seveso

I Progetti strategici di sottobacino, stabiliti dall'art. 55 bis della legge regionale n. 12 dell'11 marzo 2005 ("Legge per il governo del territorio"), sono strumenti pensati per valorizzare e riqualificare le aree dei sottobacini idrografici. Vengono definiti "strategici" perché mirano a integrare conoscenze, politiche, linee guida e misure per tutti gli aspetti che contribuiscono alla riqualificazione dei sottobacini. Inoltre, devono risultare da un processo partecipativo e di confronto tra i diversi attori locali.

Nel Progetto Strategico di Sottobacino del Torrente Seveso si uniscono, per la prima volta, azioni per la qualità delle acque, la riqualificazione fluviale e la prevenzione del rischio idraulico in un unico documento, realizzato in stretta collaborazione con il territorio nell'ambito del Contratto di Fiume Seveso.

Il Progetto prevede un'integrazione tra il Programma di Tutela e Uso delle Acque, il Piano di gestione del Rischio Alluvioni, le programmazioni territoriali e/o di settore (come i programmi di sviluppo rurale e i piani di gestione delle aree protette) e il supporto concreto ai progetti locali.

Si tratta di un progetto di territorio, che integra le componenti ambientali, le infrastrutture materiali e immateriali, e le caratteristiche fisiche, socioeconomiche e vocazionali del sottobacino del Seveso.

Il Progetto si articola in tre macro-obiettivi, ispirati alle Direttive europee Acque e Alluvioni e alla necessità di preservare e valorizzare i servizi ecosistemici delle aree fluviali:

Qualità (Q): ottenere un livello di qualità "buono" per i corpi idrici, in linea con le scadenze del PTUA (Direttiva Acque 2000/60/CE); Rischio (R): ridurre il rischio idraulico, diminuendo la pericolosità delle alluvioni, la vulnerabilità del territorio e gestendo il rischio come stabilito dal PGRA (Direttiva Alluvioni 2007/60/CE);

Promozione e tutela dei Servizi Ecosistemici (SE): salvaguardare il valore ecologico, ambientale e identitario del fiume e del sistema territoriale, aumentando la consapevolezza sulle potenzialità ecosistemiche.

Questi tre macro-obiettivi orientano le misure del Progetto, che vengono attuate in modo integrato per contribuire al loro raggiungimento.

Nella tabella seguente si riportano le misure individuate localizzate nel Comune di Seveso.

Psb_loc_11 Progetto Brianzastream - Rilievo con drone degli scarichi su Seveso e Cerresa/ Tarrò nei comuni di Lentate, Meda, Barlassina, Seveso, Cesano, Bovisio e Varedo e verifica delle eventuali forme di abusivismo	KTM14-P1P2-b085	Psb_gen_1 Psb_gen_8	Lentate, Meda, Barlassina, Seveso, Cesano, Bovisio e Varedo	Studio/ ricerca/ fattibilità	Q	Q R	Multifunzionalità Sovralocale Rispondenza a criticità particolarmente sentita a livello locale	Attività Brianza Acque Seduta plenaria 17.10.17	3
Psb_loc_20 Riqualificazione fluviale del Torrente Seveso lungo il confine con il Comune di Barlassina, a completamento di interventi di riqualificazione fluviale nei comuni di Carimate, Lentate sul Seveso e Barlassina	KTM02-P2-a009 KTM06-P4-a020 KTM06-P4-b027 ITN008-PAI-018	Psb_gen_49 Psb_gen_50 Psb_gen_51	Seveso	Opera	Q	RF R	Multifunzionalità Complementarietà	Comune di Seveso, incontro 2017	3
Psb_loc_33 Studio di interventi nel Parco Regionale Bosco delle Querce, finalizzati al consolidamento ealla riqualificazione delle sponde del Torrente Certesa, allacreazione di un'area di esondazione naturale all'interno del Parco, alla creazione di un corridoio ecologico	KTM06-P4-a020 KTM06-P4-b027 ITN008-DI-249 ITN008-PAI-018 ITN008-PAI-015	Psb_gen_49 Psb_gen_50	Seveso	Studio/ ricerca/ fattibilità	R	R C RF	Multifunzionalità	Comune di Seveso, incontro 2017	3
Psb_loc_34 Individuazione di soluzioni per la raccolta delle acque della zona pedemontana nell'area umida e nelle vallette ("fossi della brughiera") nel Parco delle Groane	KTM06-P4-b027 KTM14-P4-a072	Psb_gen_32	Lazzate, Lentate sul Seveso, Barlassina, Seveso, Cesano Maderno	Studio/ ricerca/ fattibilità	R	SE P R	Multifunzionalità Sovralocale Rispondenza a criticità particolarmente sentita a livello locale	Gruppi di Lavoro	3
Psb_loc_48 Attuazione e proseguimento del progetto "MASTER ADAPT:MainSTreaming Experiences at Regional and local level for adaptation to climate change" (sviluppo della strategia di adattamento climatico prevista dal progetto: preparazione PAES, ecc.)	M43-ITN008-LO-626	Psb_gen_37 Psb_gen_38 Psb_gen_39 Psb_gen_40 Psb_gen_41 Psb_gen_43	Bovisio Masciago, Lentate sul Seveso, Barlassina, Meda, Seveso, Cesano Maderno, Varedo	Studio/ ricerca/ fattibilità	R	R G	Multifunzionalità Complementarietà	LIFE	3
Psb_loc_49 Progetto "Il fiume ri-chiama", previsti interventi per la pulizia delle sponde fluviali e una migliore gestione del verde coinvolgendo proprietari aree private (aree boscate, giardini, orti, aree agricole, aziende).	M43-ITN008-LO-626	Psb_gen_42	Barlassina, Bovisio Masciago, Lentate SS, Meda, Seveso, Cesano M., Varedo	Progetto	R	RF R G	Multifunzionalità Sovralocale Rispondenza a criticità particolarmente sentita a livello locale	Bando FC Comunità resilienti 2017	3

1.7 PRMT – Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

Il PRMT (Approvazione con DCR n. X/1245 del 20.09.2016) è uno strumento di programmazione previsto dall'articolo 10 della LR 6/2012, che si occupa di delineare il sistema delle relazioni di mobilità sulla base delle informazioni relative a domanda e offerta. Questo strumento confronta tali relazioni con l'attuale struttura infrastrutturale, identificando le necessità di una programmazione integrata delle reti e dei servizi di trasporto. Ha un orizzonte temporale di breve-medio termine (5 anni), ma si inserisce in un'analisi più ampia di medio-lungo periodo, prevedendo aggiornamenti almeno ogni cinque anni, con la possibilità di modifiche annuali per mantenere una visione dinamica, enfatizzando l'importanza del monitoraggio.

Il PRMT affronta la questione dei trasporti attraverso un approccio integrato, considerando anche le interazioni tra mobilità, territorio, ambiente e sistema economico, ponendo l'accento sul soggetto in movimento piuttosto che sul mezzo utilizzato.

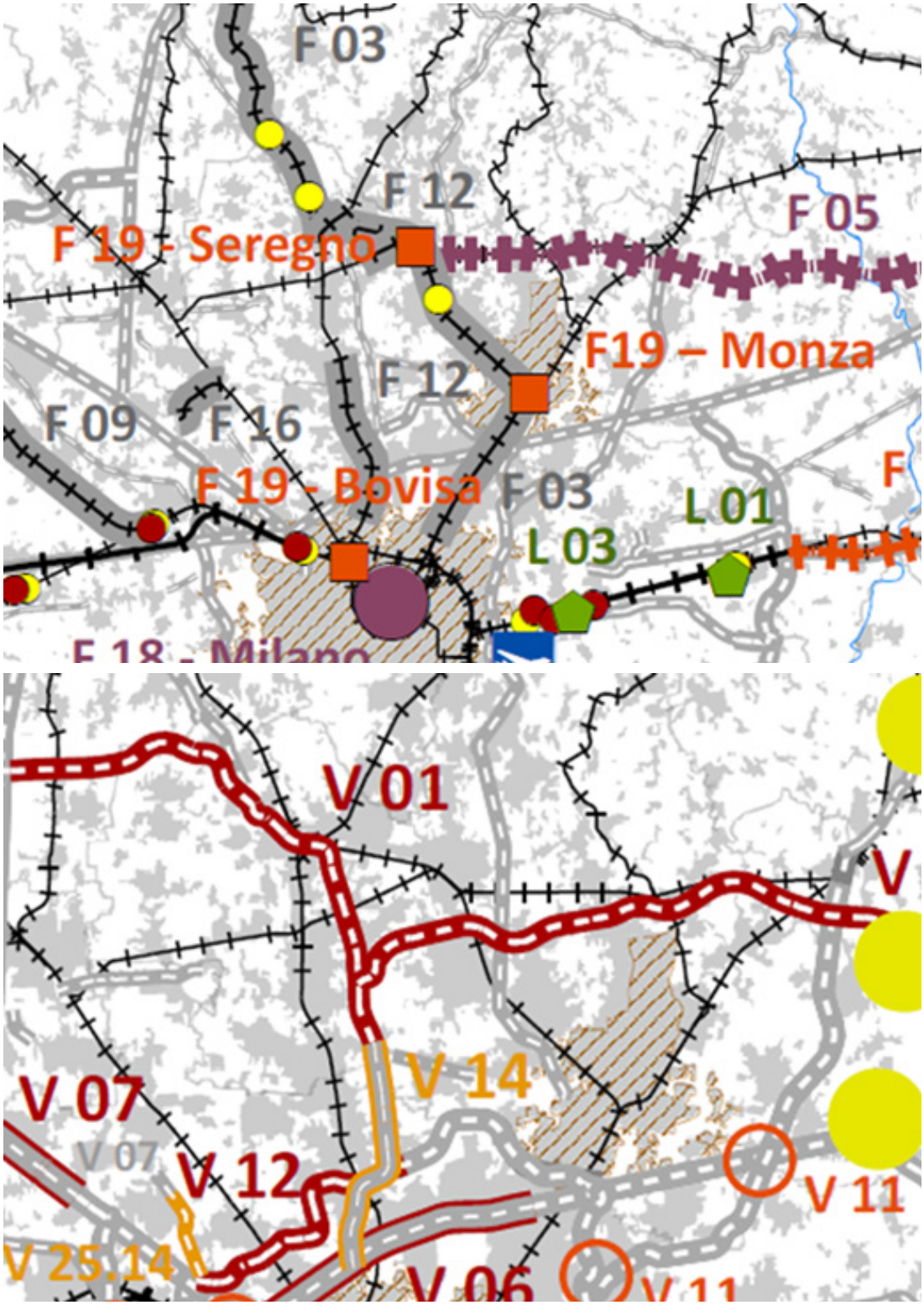
Gli obiettivi generali del PRMT, che includono il miglioramento della connettività, la libertà di movimento, l'accessibilità territoriale, la qualità e la sicurezza dei trasporti, e la promozione della sostenibilità ambientale, si articolano in sette obiettivi specifici. A ciascuno di questi obiettivi sono associate 20 strategie, dettagliate nel capitolo 6 della Relazione del PRMT.

Inoltre, il PRMT prevede:

- Un sistema di 99 azioni settoriali, correlate agli obiettivi e alle strategie (di cui 61 orientate alla mobilità sostenibile e 18 considerate fondamentali per lo sviluppo delle politiche regionali), specifiche per ciascuna modalità di trasporto e classificate in base alla loro natura (infrastrutturale, regolamentativa o legata ai servizi),
- Un insieme di 27 strumenti trasversali (20 dedicati alla mobilità sostenibile e 7 essenziali) per supportare il raggiungimento degli obiettivi e la realizzazione delle strategie, oltre a migliorare le competenze degli stakeholder del settore.

Infine, il PRMT stima i benefici derivanti dagli interventi programmati, che comprendono la riduzione della congestione stradale nelle aree più trafficate, il miglioramento dei servizi di trasporto collettivo, l'aumento dell'offerta di trasporto intermodale, il contributo alla diminuzione degli impatti ambientali e la riduzione degli incidenti stradali, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea.

Tra le azioni del PRMT che riguardano direttamente il Comune di Seveso, si evidenziano i lavori per completare il Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo



PRMT – Interventi sulla rete ferroviaria e sulla rete stradale

(A36 Pedemontana), in particolare le Tratte B2 (che coincide con la SPexSS35 Milano-Meda tra Lentate s/S. e Cesano Maderno) e C (tra la SPexSS35 e la A51). Si segnalano anche interventi sulla rete ferroviaria F12, con potenziamenti delle linee in Brianza.

In particolare, la linea Milano – Seveso – Asso presenta criticità significative, soprattutto riguardo ai tempi di chiusura dei passaggi a livello. Gli interventi previsti comprendono:

- Modifiche e sostituzioni degli impianti tecnologici presso la stazione di Seveso;
- Il completamento del raddoppio dei binari fino a Camnago, che è il capolinea della S4 e un nodo di interscambio con la rete RFI;
- Soluzioni per le interferenze dei passaggi a livello tramite opere ferroviarie e sostitutive nel tratto Cesano Maderno - Meda.
- Altri interventi includono il raddoppio della tratta Seveso – Meda, capolinea S2, e il raddoppio della linea Saronno - Seregno, nella tratta Seveso Baruccana – Seregno, previsto nel lungo periodo.

1.8 PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il PRMC (DGR n. X/1657 dell'11.04.2014), redatto secondo le disposizioni della Legge Regionale n. 7/2009, è stato sviluppato con l'obiettivo di creare una rete ciclabile a livello regionale, integrata con i sistemi ciclabili provinciali e comunali, per promuovere l'intermodalità e favorire una migliore fruizione del territorio lombardo. Tale piano mira a garantire lo sviluppo sicuro dell'uso della bicicletta sia in contesti urbani che extraurbani, per spostamenti quotidiani e ricreativi, fornendo un riferimento per la redazione di piani ciclabili a livello provinciale e comunale e per la pianificazione pluriennale.

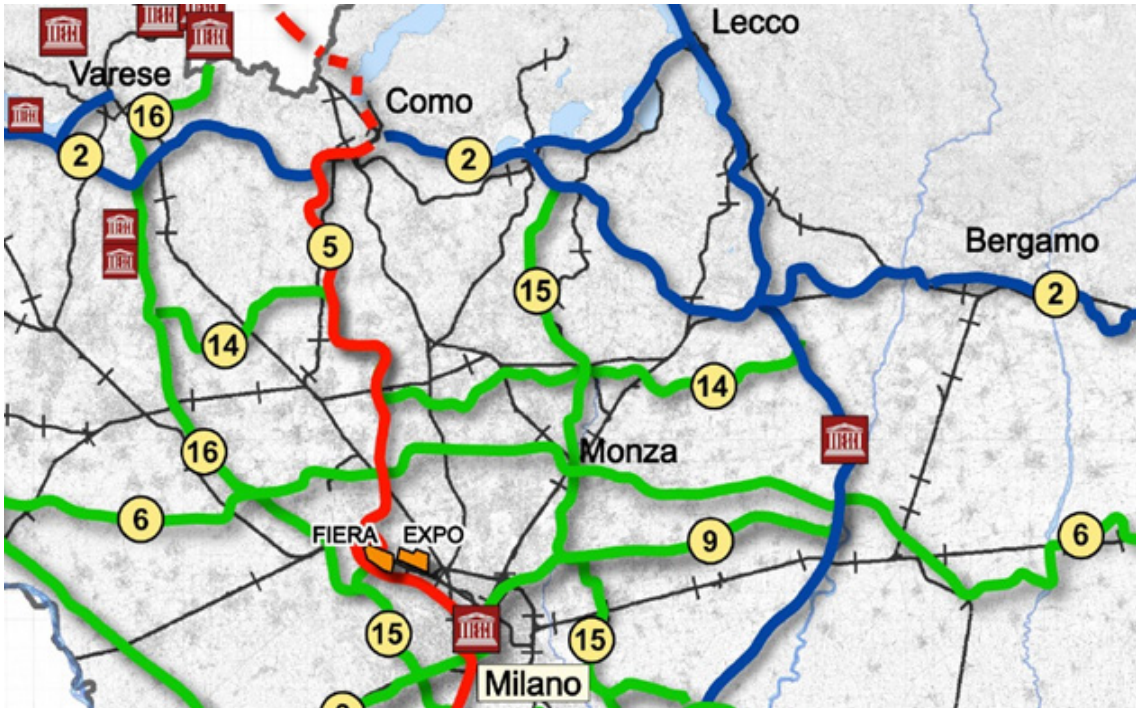
Il fine principale del PRMC è quello di promuovere modalità di spostamento sostenibili, attraverso cinque strategie con azioni specifiche, alcune delle quali già in corso o attuate, mentre altre saranno implementate nella fase esecutiva. Tra le iniziative già realizzate, vi è il censimento dei percorsi ciclabili provinciali esistenti o pianificati, che ha portato all'identificazione di 17 Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR). Questi includono differenti tipologie di infrastrutture, come piste ciclabili, corsie dedicate, argini, percorsi su linee ferroviarie dismesse e strade a basso traffico, garantendo in vari tratti una buona sicurezza per i ciclisti, anche se in alcuni punti la coesistenza con il traffico veicolare rimane critica.

L'individuazione dei PCIR, quindi, non implica necessariamente l'immediata percorribilità di un itinerario o la piena sicurezza dello stesso, ma offre linee guida per la pianificazione territoriale, con interventi da definire a livello provinciale e comunale per risolvere eventuali criticità.

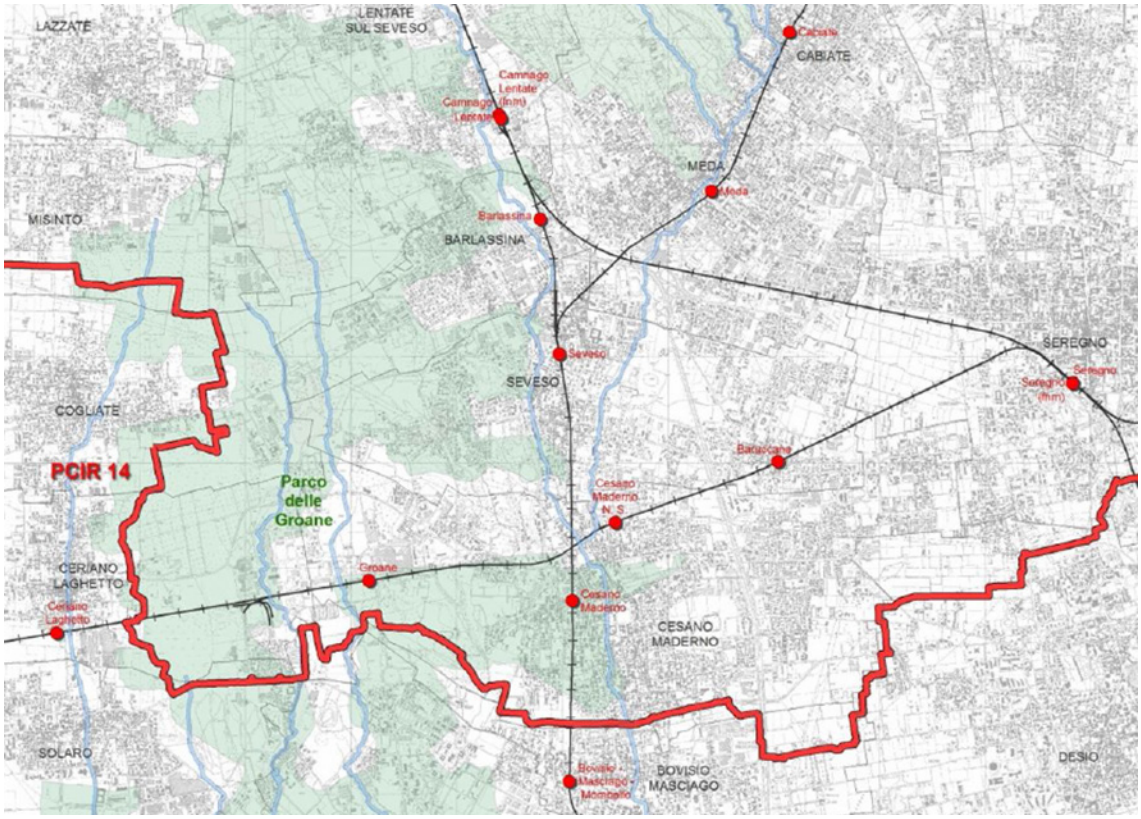
Il territorio di Seveso è interessato indirettamente dal sistema dei PCIR, grazie al PCIR 14, la "Greenway Pedemontana", che si estende verso sud a Cesano Maderno, e al PCIR 5, la "Via dei Pellegrini – Via per l'Expo", che corre a ovest verso Cogliate.

Il PCIR 14 si snoda per circa 86 km, seguendo in buona parte il tracciato dell'autostrada Pedemontana, da Fagnano Olona a Cornate d'Adda. In parte, si sovrappone ai percorsi dei parchi del Lura e delle Groane, fungendo da compensazione ambientale per l'autostrada. Nel tratto centrale, la Greenway Pedemontana rappresenta un'arteria lineare che collega gli spazi aperti di Cesano Maderno, Seregno, Desio, Lissone e Biassono.

Il PCIR 5, invece, è il tratto lombardo dell'itinerario EuroVelo n. 5, la "Via Romea Francigena", e della rete nazionale Bicitalia n. 3, la "Ciclovia dei Pellegrini". Questo percorso si connette a nord alla rete ciclabile svizzera, attraversa il Parco delle Groane in direzione nord-sud fino a Garbagnate, per poi dirigersi verso l'area Expo.



Mappatura dei percorsi PCIR



PCIR n. 14 "Greenway Pedemontana" nel tratto più prossimo a Seveso (stralcio Tav. PCIR14 del PRMC)

2

2.1 PTCP - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

2.2 PSMC - PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBOLITA' CICLISTICA DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

2.3 PUMS - PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA

PRINCIPALI RIFERIMENTI PROVINCIALI

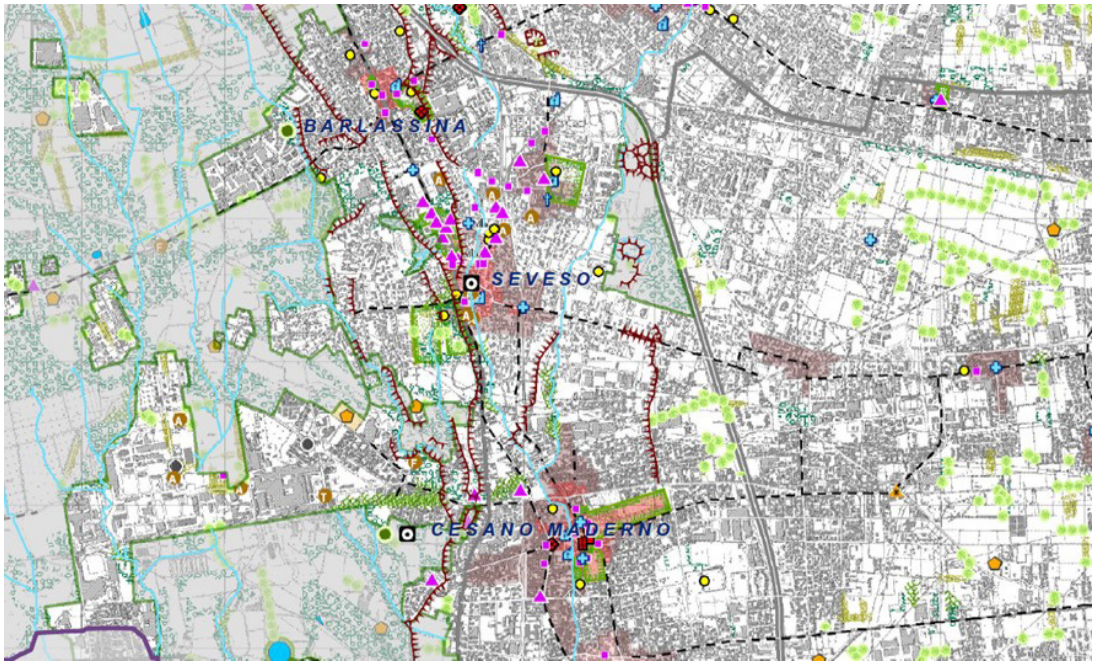
2.1 PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Monza e della Brianza

Il PTCP della Provincia di Monza e Brianza, approvato con la DCP n. 16 del 10 luglio 2013 e successivamente modificato con la Variante approvata con la DCP n. 31 del 12 novembre 2018, è stato sviluppato seguendo le direttive della Legge Regionale n. 12/2005. Questo piano si pone l'obiettivo di gestire lo sviluppo del territorio brianzolo, prendendo in considerazione le sue caratteristiche specifiche, tra cui la densità abitativa elevata, la rilevante presenza di imprese, e il valore del paesaggio. Il territorio è inoltre interessato da cambiamenti significativi legati al completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano, il quale modificherà sostanzialmente la struttura della regione.

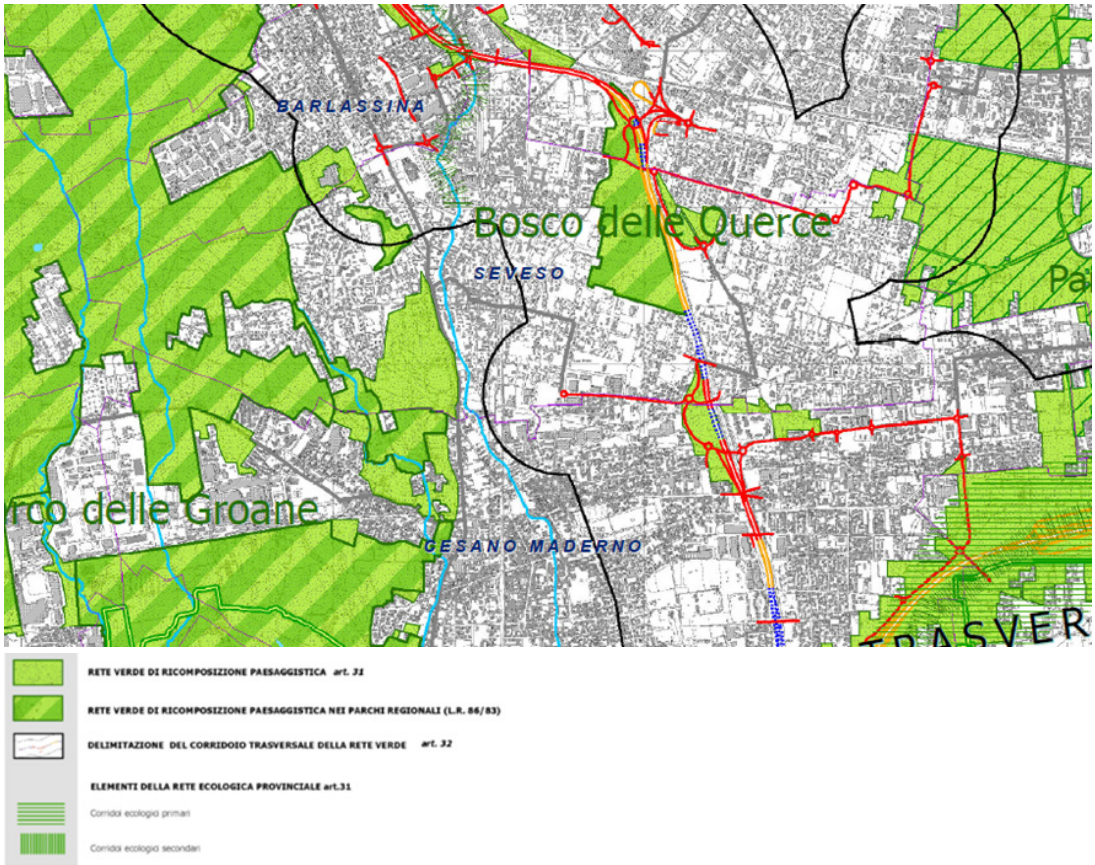
La strategia principale del PTCP si basa su due pilastri: da una parte, il riordino delle aree residenziali, e dall'altra, la protezione e valorizzazione degli spazi aperti. Questi obiettivi includono il rilancio economico, il miglioramento dei servizi di area vasta, l'incremento dell'offerta di abitazioni sociali, la limitazione del consumo di suolo, la gestione del sistema urbano, il miglioramento della mobilità e delle infrastrutture, la salvaguardia del paesaggio e l'adozione di soluzioni progettuali di qualità, nonché la tutela delle aree rurali e la prevenzione dei rischi idrogeologici.

Le azioni del PTCP sono suddivise in sei grandi sistemi pianificatori, ciascuno con obiettivi generali e specifici definiti nel Documento degli Obiettivi del PTCP. Questi obiettivi sono poi tradotti in tre tipi di indicazioni operative, specificate nelle Norme di Piano, con effetti prescrittivi, indicativi (da realizzare con il coinvolgimento degli enti locali, in particolare i Comuni), o proiettati a lungo termine come traguardi di sviluppo.

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale, la Tavola 3a individua aree di rilievo paesaggistico e naturalistico di importanza sovracomunale. Tra queste, sono evidenziati boschi e fasce boscate, particolarmente significativi quando si trovano in prossimità di corsi d'acqua. Anche i filari nelle aree agricole hanno un ruolo importante, sia per il valore produttivo sia per la scansione visiva del paesaggio. Inoltre, sono identificati elementi geomorfologici rilevanti, come terrazzi fluviali e morene, la cui conservazione è raccomandata per la loro importanza storica e per ridurre i rischi idrogeologici. In particolare, la protezione di siti geologici non solo risponde a un'esigenza estetica e paesaggistica ma mira anche a conservare queste formazioni per la fruizione pubblica e la ricerca scientifica.



Stralcio Tav. 3a PTCP Provincia Monza e Brianza - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica.

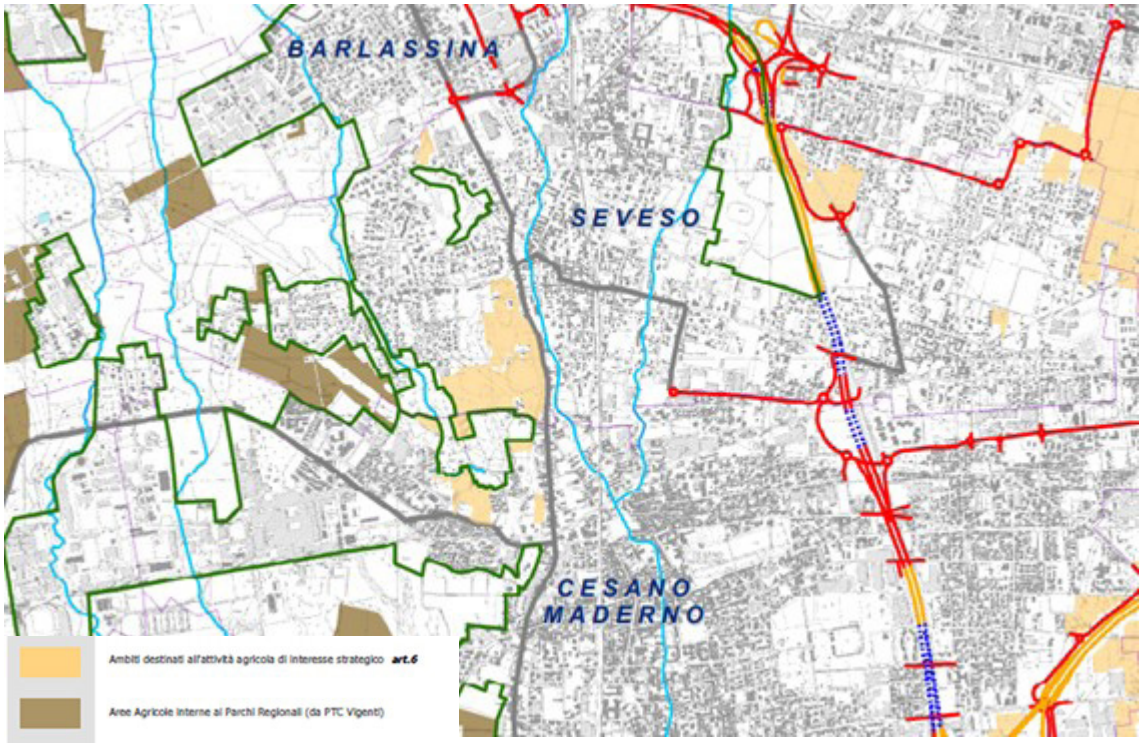


Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio (stralcio Tav. 6a PTCP Provincia Monza e Brianza)

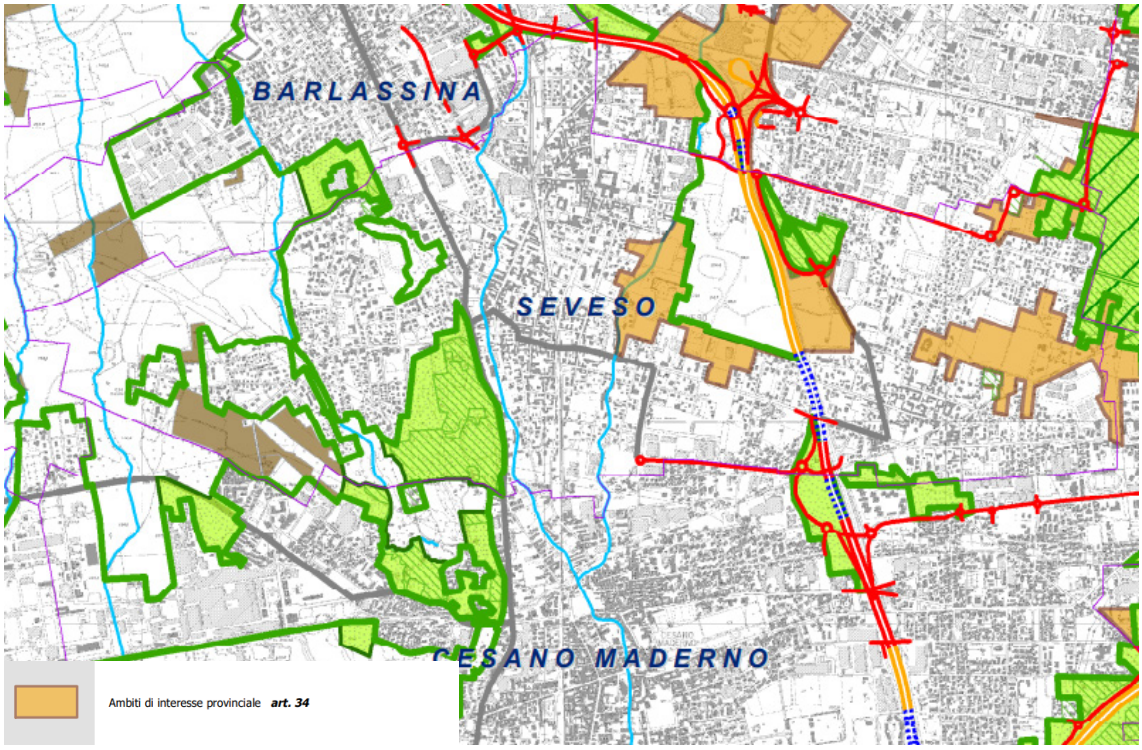
Uno dei contenuti principali del Progetto di tutela e valorizzazione del paesaggio del PTCP (Tav. 6a) è rappresentato dalla Rete Verde di ricomposizione paesaggistica (art. 31), che ha valenza anche di rete ecologica e identifica un sistema integrato di spazi aperti di varia natura e qualificazione, ambiti boschivi e alberati. Alla costruzione della Rete Verde, costruita a partire dall'individuazione di "corridoi", intesi quali unità lineari di base che garantiscono la necessaria interrelazione fra gli spazi aperti, hanno contribuito, e assumono in tal senso specifico valore paesaggistico, i Piani di Indirizzo Forestale, il sistema regionale delle aree protette, i progetti di Sistemi Verdi locali, le aree di compensazione e di mitigazione delle fasce contermini ai principali corridoi della mobilità o delle reti tecnologiche, le greenways.

Negli ambiti interessati dalla Rete Verde la normativa (art. 31) prevede il mantenimento delle aree comprese nel perimetro come spazi aperti inedificati, il loro riequipaggiamento sia in senso naturalistico sia fruitivo, secondo modalità compatibili con l'attività agricola, la caratterizzazione paesistica dello spazio rurale e la previsione di opere di mitigazione e compensazione per progetti infrastrutturali.

L'obiettivo di ricucire un varco di protezione paesaggistica ed ecologica assume, dunque, lungo il corridoio trasversale caratterizzato dal tracciato dell'autostrada Pedemontana (art. 32), particolare importanza, non solo come elemento di conservazione ma anche di possibile stimolo a un recupero di aree urbane di frangia, degradate o malamente utilizzate.



Stralcio Tav. 7b PTCP Provincia Monza e Brianza - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico



Stralcio Tav. 6d PTCP Provincia Monza e Brianza - Ambiti di interesse Provinciale

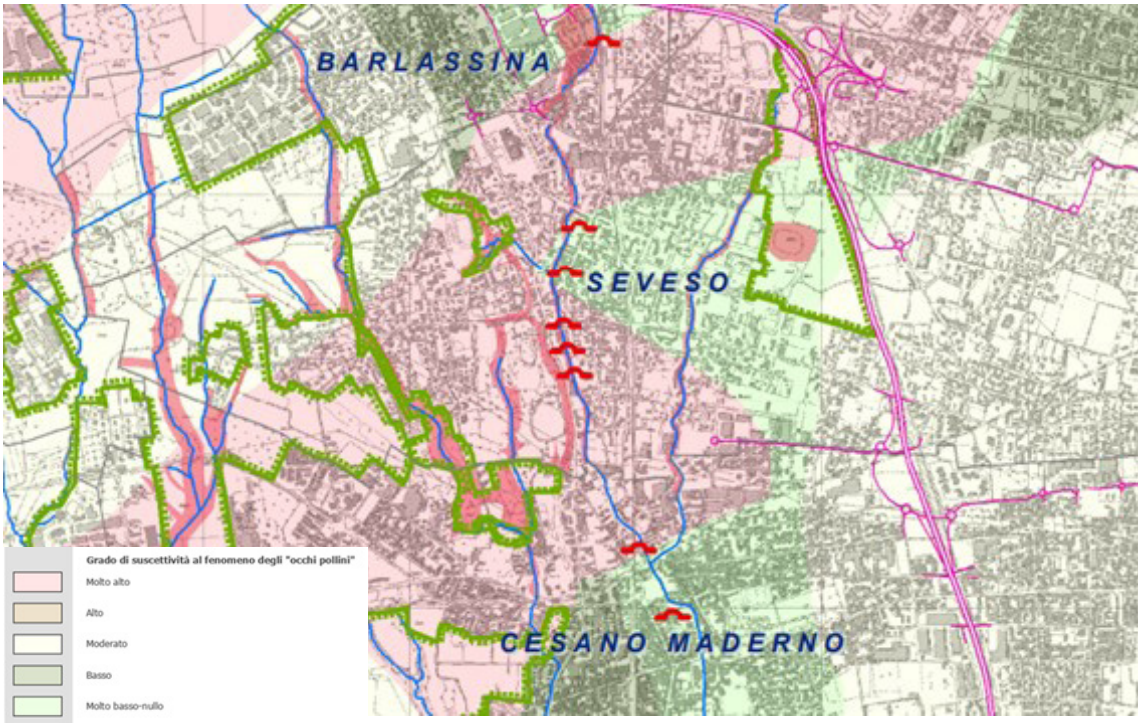
La Tav. 7b individua gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico di cui all'art. 25 della LR 12/05, che interessano le aree agricole ad ovest del territorio comunale di Seveso nel Parco di Villa Dho, nel settore orientale del Parco Naturale Regionale del Bosco delle Querce e proprio a ridosso dell'ultima porzione territoriale del confine est.

La Tav. 6d individua, con un valore prescrittivo e prioritario, gli ambiti di interesse provinciale sia all'interno delle aree di azione paesaggistica sia al di fuori delle aree designate come agricole di interesse strategico, della rete verde di ricomposizione paesaggistica, dei parchi regionali e dei PLIS.

Questi ambiti sono considerati strategici per il paesaggio, poiché mantengono spazi non edificati tra aree urbane adiacenti, contribuendo a preservare l'identità di ciascun centro abitato. Gli ambiti di interesse provinciale possiedono un'importanza paesaggistica e territoriale di rilevanza sovralocale.

La maggior concentrazione degli AIP nel territorio di Seveso è distribuita, oltre che a ridosso del perimetro del Parco Naturale Regionale del Bosco delle Querce, sulla porzione orientale. Quella che risulta più densamente urbanizzata data l'assenza di Parchi di natura sovralocale (come il Parco delle Groane a ovest).

Tuttavia molte delle aree definite come AIP risultano ad oggi occupate da servizi come le scuole e la chiesa di San Clemente nel comparto di Baruccana. L'amministrazione comunale ha già intrapreso in passato un protocollo di intesa con i comuni di Cesano Maderno e Seregno per ridefinizione funzionale di alcune aree, ciononostante attraverso una lettura approfondita dei confini degli Ambiti agricoli strategici e di quelli di interesse provinciale si evince come non sia stato restituito un tracciamento dei suddetti confini alla scala comunale.

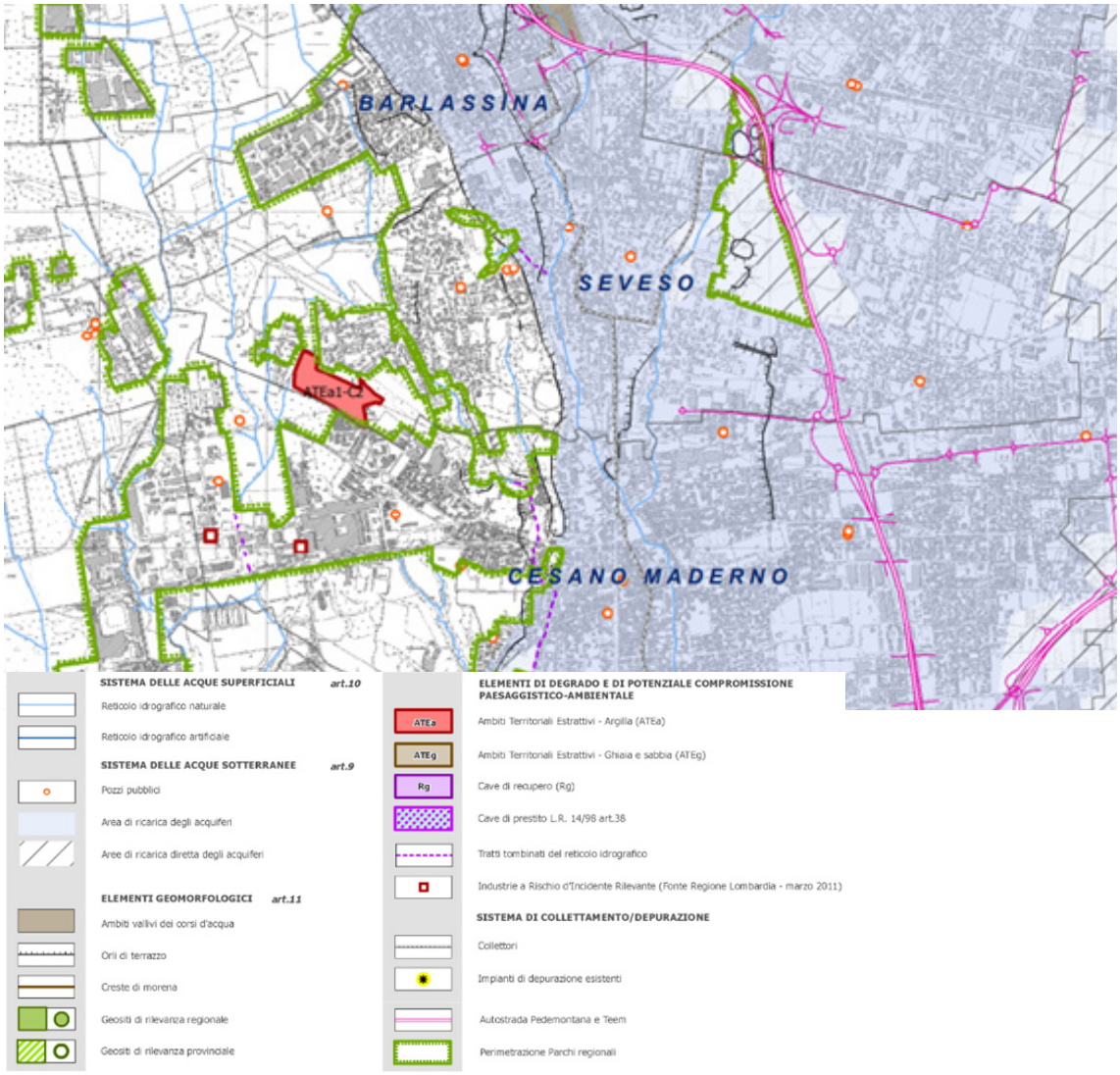


Stralcio Tav. 8 PTCP di Monza e Brianza - Assetto idrogeologico

La Tav. 8 - Assetto idrogeologico evidenzia, fra l'altro, il grado di suscettività al fenomeno degli occhi pollini, valore che varia da "molto alto", nella fascia centrale del territorio comunale, a "molto basso", nella porzione orientale.

Il PTCP ha voluto dedicare particolare attenzione alla tutela e valorizzazione degli elementi geomorfologici ai fini paesaggistici a partire, in particolare, dal riconoscimento dei siti di importanza geologica. **Nella Tav. 9** - Sistema geologico ed idrogeologico il PTCP individua gli elementi caratterizzanti il sistema delle acque sotterranee, il sistema delle acque superficiali, gli elementi geomorfologici, quali ambiti vallivi e orli di terrazzo. Inoltre, il PTCP individua per il sistema delle acque sotterranee i pozzi pubblici. Per il territorio di Seveso si segnala in particolare l'area di ricarica degli acquiferi che interessa buona parte delle aree del Comune.

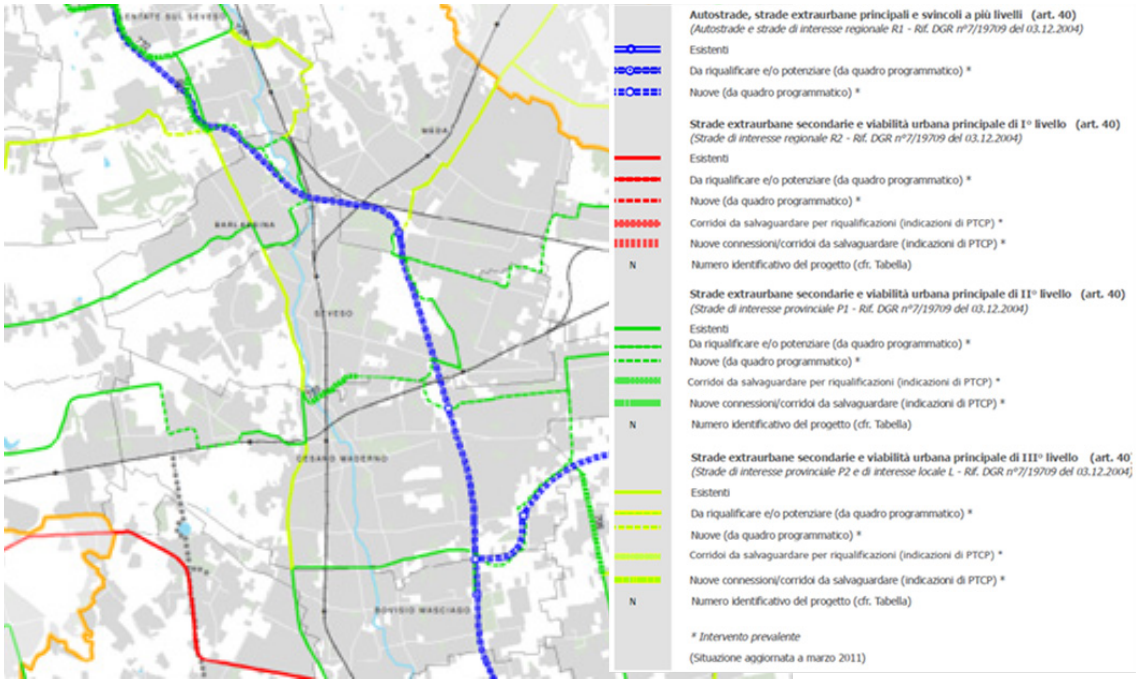
Il PTCP fornisce indicazioni specifiche in merito al tema della mobilità, trattato al Capo II delle Norme di Piano. In particolare, con riferimento all'art. 40, il PTCP effettua una classificazione gerarchica e funzionale della viabilità di rilevanza sovracomunale (correlata anche alla classificazione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



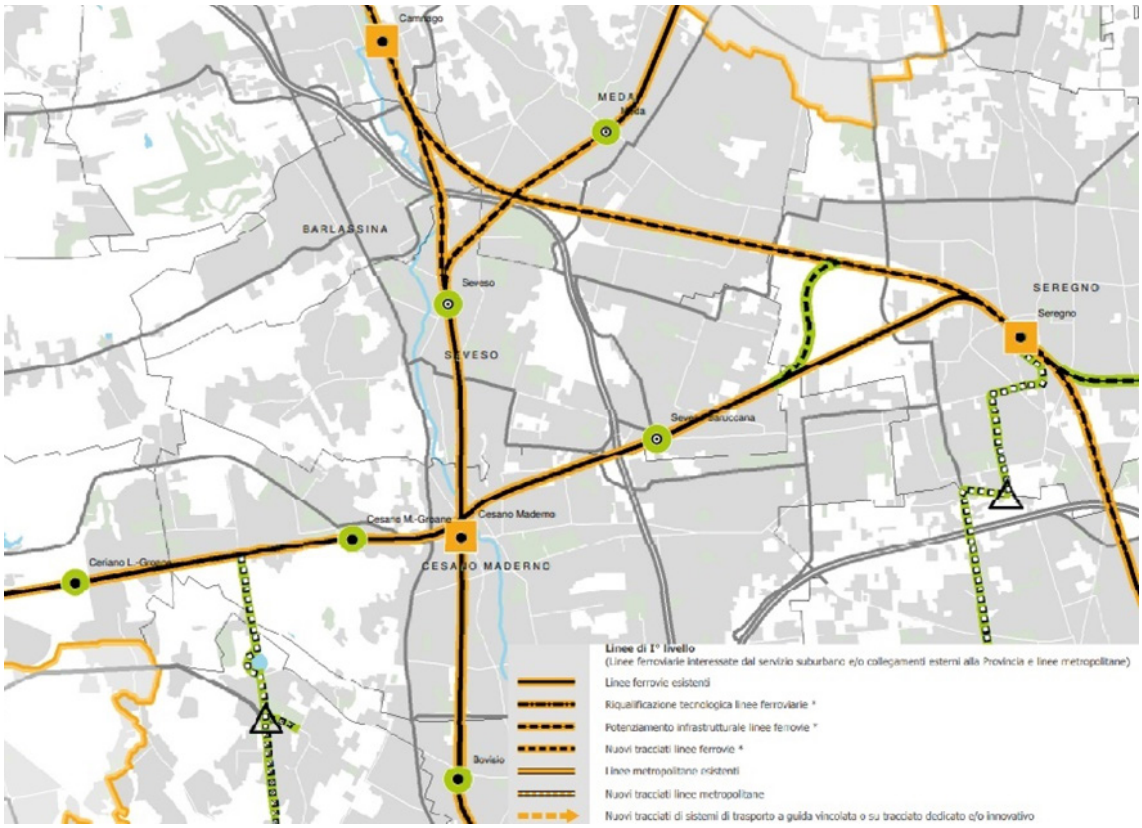
Sistema geologico e idrogeologico (stralcio Tav. 9 PTCP di Monza e Brianza)

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

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



Stralcio Tav. 12 del PTCP di Monza e Brianza - Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano

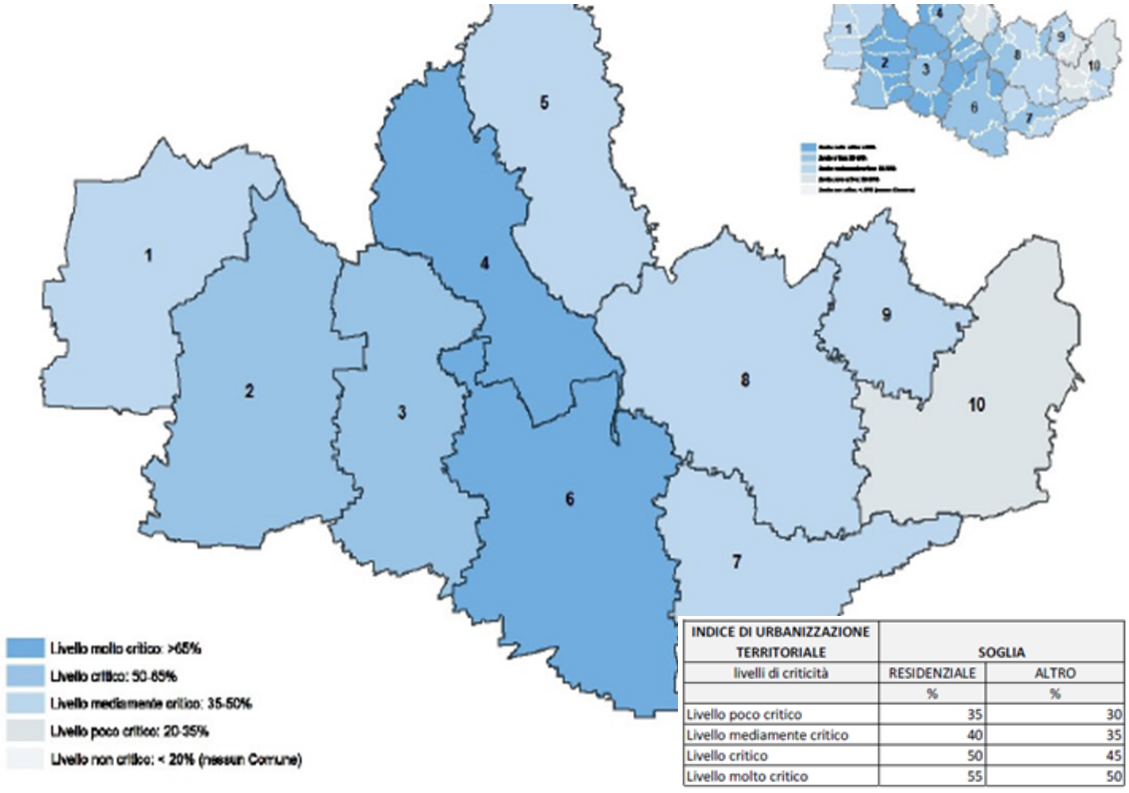


Stralcio Tav. 13 del PTCP di Monza e Brianza - Schema di assetto della rete del trasporto sul ferro nello scenario di piano

La Tavola 12 del PTCP illustra lo schema di assetto della rete stradale così classificata nello scenario di piano.

Gli obiettivi generali individuate dal PTCP per il "Sistema infrastrutturale esistente e scenari di sviluppo" sono:

- il rafforzamento delle direttrici di grande comunicazione, come nel caso del potenziamento della ex SS35 Comasina tra Cesano Maderno e Milano, in continuità con quanto previsto nell'ambito del progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano per la tratta Lentate sul Seveso-Cesano Maderno,
- la fluidificazione della circolazione lungo la viabilità ordinaria.



INDICE DI URBANIZZAZIONE TERRITORIALE	SOGLIA	
livelli di criticità	RESIDENZIALE	ALTRO
	%	%
Livello poco critico	35	30
Livello mediamente critico	40	35
Livello critico	50	45
Livello molto critico	55	50

Indice di Urbanizzazione Territoriale (IUT) dei Qap

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

La proposta di adeguamento alle soglie regionali per ridurre il consumo di suolo, approvata con la DCP n. 4 del 15 febbraio 2022, è stata sviluppata considerando:

- I criteri del Progetto di integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014, soprattutto quelli orientati alla riduzione del consumo di suolo;
- le indicazioni dell'Amministrazione Provinciale fornite attraverso il Documento di indirizzi e durante il processo di elaborazione della proposta;
- i contributi ricevuti dopo l'avvio del procedimento.

La variante è inoltre coerente con le strategie generali e la struttura del vigente PTCP della Provincia di Monza e Brianza. La Provincia ha scelto il 2025 come anno di riferimento per determinare la soglia provinciale di riduzione del consumo di suolo. In linea con il PTR, la soglia per l'uso residenziale è fissata al 45% per l'intero territorio della Provincia di Monza e Brianza. Per le altre destinazioni, è stato stabilito il 40% entro il 2025, favorendo la rigenerazione del territorio.

Dopo aver stabilito le soglie complessive di riduzione, la Provincia ha optato per proporre ai comuni soglie differenziate in base all'Indice di Urbanizzazione Territoriale (IUT) del rispettivo QAP. Per consentire l'adattamento delle soglie di riduzione alle caratteristiche specifiche dei singoli comuni, sono stati introdotti criteri di adattabilità, con indici che aumentano o riducono le soglie in funzione di: sistema insediativo; sistema della mobilità; sistema paesaggistico-ambientale.

Le soglie sono dotate di una certa flessibilità a livello comunale, e se un comune non riesce a rispettare la soglia di riduzione assegnata, può:

- bilanciare la riduzione tra le due funzioni a livello comunale;
- bilanciare la riduzione tra le funzioni all'interno del proprio QAP;
- ridurre le previsioni nel Tessuto Urbano Consolidato.

Sono previsti incentivi per i comuni che riducono le previsioni all'interno della Rete Verde, in Ambiti di Interesse Provinciale o in Parchi Regionali. Inoltre, per favorire una politica sostenibile di riduzione del consumo di suolo, il PTCP incoraggia i comuni a prevedere interventi di de-impermeabilizzazione e rinaturalizzazione del suolo, sia in aree degradate sia in spazi pubblici o semi-pubblici.

Il territorio di Seveso è compreso nel QAP 2, caratterizzato da un elevato indice di urbanizzazione territoriale; per questo QAP è prevista una riduzione del 50% per la funzione residenziale e del 45% per le altre funzioni.

2.1.2 Variante al PTCP della Provincia di Monza e Brianza in materia di infrastrutture per la mobilità

Approvato con la Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 16 del 25 maggio 2023, la variante infrastrutture risponde principalmente alla necessità di:

- accogliere richieste di modifica del Ptcp da parte dei Comuni, che la Provincia ha già valutato favorevolmente in sede di verifica di compatibilità dei Pgt (ad esempio, l'eliminazione della prevista nuova connessione viabilistica in variante alla strada provinciale SP6, nei comuni di Sovico, Albiate e Carate Brianza);
- implementare accordi interistituzionali siglati dalla Provincia per nuovi interventi infrastrutturali (estensione della linea metropolitana M5 a Monza), nuovi scenari di trasporto pubblico come alternativa a quanto già programmato (sistema di trasporto pubblico per la tratta Cologno-Vimercate) e per riqualificazioni (metrotranvia Milano-Comasina/Limbiate).

Ulteriori aggiornamenti sono necessari per:

- adattare il quadro previsionale del Ptcp per le infrastrutture di mobilità al contesto sovra-provinciale, in linea con gli obiettivi regionali prioritari (aggiornamento annuale del PTR tramite il Programma Regionale di Sviluppo o il Documento di Economia e Finanza Regionale);
- aggiornare le tavole grafiche del Ptcp relative alla mobilità (Tavole 10-13) con i più recenti interventi pianificati;
- aggiornare le informazioni tabellari contenute nelle tavole grafiche del Ptcp, principalmente per riflettere lo stato attuale dei progetti.

Un aggiornamento significativo riguarda il Comune di Seveso, derivante dagli obiettivi regionali prioritari indicati nel PTR aggiornato, che include un nuovo progetto per il "Nodo di Seveso" nella rete di trasporto ferroviario. Nella Tavola 11 del Ptcp, è ora incluso il Progetto n. 130, sia nella rappresentazione cartografica sia nella tabella, e appare anche nella Tavola 13, che rappresenta lo schema della rete ferroviaria pianificata.

Il "Nodo di Seveso" comprende i seguenti progetti:

- Progetto n. 130-130a: inserito nella Tavola 11, riguarda la linea Milano-Asso e prevede il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico della stazione di Seveso, con interventi sulle tratte Seveso-Camnago e Seveso-Meda. Il progetto è di competenza di FNM/Regione Lombardia ed è approvato con la D.G.R. n. XI/2970 del 23 marzo 2020 per i raddoppi delle tratte e con la D.G.R. n. 55 del 23 aprile 2018 per l'ammodernamento tecnologico

- Progetto n. 130b: si concentra sulla riqualificazione della stazione Seveso-Baruccana, con il raddoppio ferroviario nella località Seveso Baruccana lungo la linea Saronno-Seregno. Anche questo progetto è di competenza FNM/Regione Lombardia, approvato con la D.G.R. n. 3173 del 26 maggio 2020.
-



Variante PTCP Infrastrutture. Tavola 11. Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico

2.2 PSMC - Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza

Approvato con DCP n. 14 il 29 maggio 2014, il Piano della Mobilità Sostenibile Ciclabile (PSMC) della Provincia di Monza e Brianza rappresenta il primo piano settoriale per attuare gli obiettivi del progetto "Moving Better" per la mobilità dolce. Questo piano si sviluppa seguendo due principi chiave che definiscono la mobilità ciclistica come:

- un mezzo di trasporto che completa il trasporto pubblico, integrando azioni innovative e tradizionali;
- una forma di micromobilità per spostamenti brevi, sia pubblici sia privati.

A partire da questi principi, il piano identifica una serie di obiettivi che orientano le analisi e determinano le strategie progettuali, tra cui:

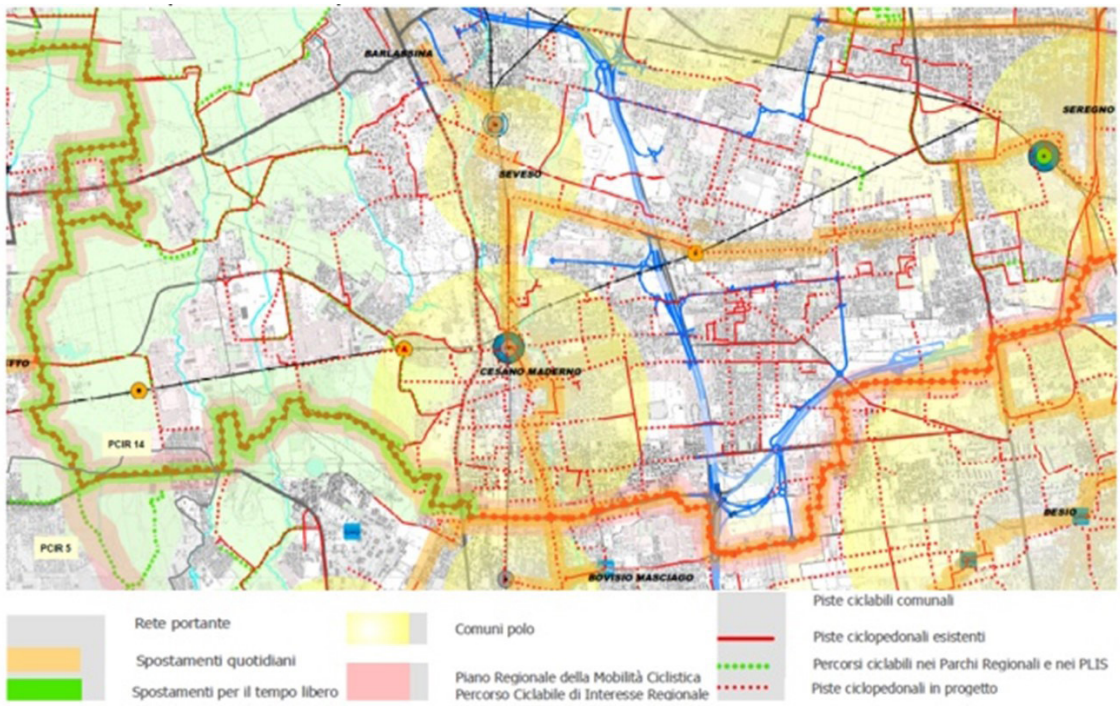
- promuovere il passaggio dai mezzi motorizzati alla bicicletta;
- migliorare l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico (bici come mezzo per l'ultimo chilometro);
- incentivare l'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola;
- sviluppare una rete di bike sharing, sia tradizionale sia elettrico, per incentivare l'uso di biciclette non di proprietà;
- individuare ambiti e funzioni (come stazioni ferroviarie, scuole, e luoghi di svago) che possono essere raggiunti in bici o con il bike sharing;
- supportare i Comuni nella realizzazione di percorsi ciclabili e promuovere progetti e politiche per diffondere l'uso della bici;
- individuare ambiti d'intervento prioritari per favorire lo sviluppo della ciclabilità (es. completamento della rete ciclabile, aree di sosta per biciclette presso stazioni, ciclofficine, segnaletica dedicata con il marchio "Moving Better")

Il PSMC definisce anche le priorità d'intervento, tra cui:

- completare tratti mancanti della rete ciclabile per connettere percorsi già esistenti, migliorando la rete complessiva;
- potenziare le infrastrutture ciclabili nelle aree interessate dai lavori di Pedemontana, a partire dai Comuni della tratta B2, per incentivare l'uso della bici;
- promuovere una rete provinciale di bike sharing;
- aumentare l'accessibilità ciclabile verso luoghi di interesse vicino alla rete provinciale, con collegamenti dedicati;
- connettere siti di interesse paesaggistico e architettonico, anche in relazione alla

rete verde provinciale e al sedime di Expo 2015.

La Tavola 4 del PSMC evidenzia le principali aree di intervento nella Provincia di Monza e Brianza, sia per la rete ciclabile principale sia per i comuni di riferimento. Per quanto riguarda Seveso, il territorio è attraversato da percorsi ciclabili di livello comunale (esistenti o previsti) e da un itinerario della rete ciclabile principale per gli spostamenti quotidiani. Inoltre, il Piano ha individuato un'area di accessibilità ciclabile attorno alla stazione ferroviaria di Seveso, che si estende fino a 2 km e può essere percorsa in bicicletta in circa 15 minuti, rientrando nella distanza ottimale per spostamenti quotidiani in bici. La sovrapposizione tra questa area di accessibilità, la rete ciclabile attuale e programmata, e i principali punti di interesse per il traffico ciclabile ha permesso di individuare le principali aree di intervento per migliorare l'intermodalità bici-ferro.



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

2.3 PUMS - Piano urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e della Brianza

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS adottato dal Consiglio Provinciale il 26.01.2023. Approvato il 04.07.2023.) è uno strumento di pianificazione strategica a medio-lungo termine (10 anni) che indirizza la mobilità verso una gestione sostenibile, con controlli e monitoraggi periodici prestabiliti. Tale piano sviluppa una visione integrata della mobilità, allineandosi con i piani settoriali a livello comunale e regionale. Le linee guida europee indicano il PUMS come uno strumento essenziale per promuovere e gestire il cambiamento verso la sostenibilità, rendendolo un fattore chiave per l'accesso ai fondi europei, principali risorse di supporto per gli Enti Locali.

La Provincia di Monza e Brianza ha adottato già dal 2013 misure per la mobilità sostenibile, approvando il progetto "Moving Better" (PSMS) per una mobilità strategica, che analizza criticità e opportunità della mobilità in modo integrato, definendo obiettivi e soluzioni. Con il PUMS, la Provincia aggiorna le direttive di "Moving Better" in linea con le più recenti normative sulla mobilità sostenibile.

La prima sezione del PUMS, chiamata Quadro Conoscitivo, descrive il contesto territoriale, socio-economico e le infrastrutture, i servizi e le politiche attuali per la mobilità pubblica e privata. Identifica inoltre le principali criticità del sistema di trasporto e il suo impatto ambientale (qualità dell'aria e rumore), indirizzando così gli obiettivi del Piano in azioni concrete.

Il Quadro Progettuale del PUMS struttura obiettivi, strategie e azioni in nove ambiti tematici legati alle diverse modalità di trasporto o categorie di gestione della mobilità: trasporto ferroviario e interscambi, trasporto rapido di massa, trasporto pubblico su gomma, viabilità, ciclabilità, sistemi di sharing e soluzioni innovative, politiche di mobility management, logistica urbana e coerenza territoriale.

Per ogni ambito, il piano definisce gli obiettivi specifici, strategie e azioni per rispondere alle criticità riscontrate. Le azioni possono essere infrastrutturali o immateriali, e ciascuna è sviluppata con dettagli variabili a seconda della fase temporale di attuazione o del ruolo della Provincia nella loro implementazione.

Il Piano include:

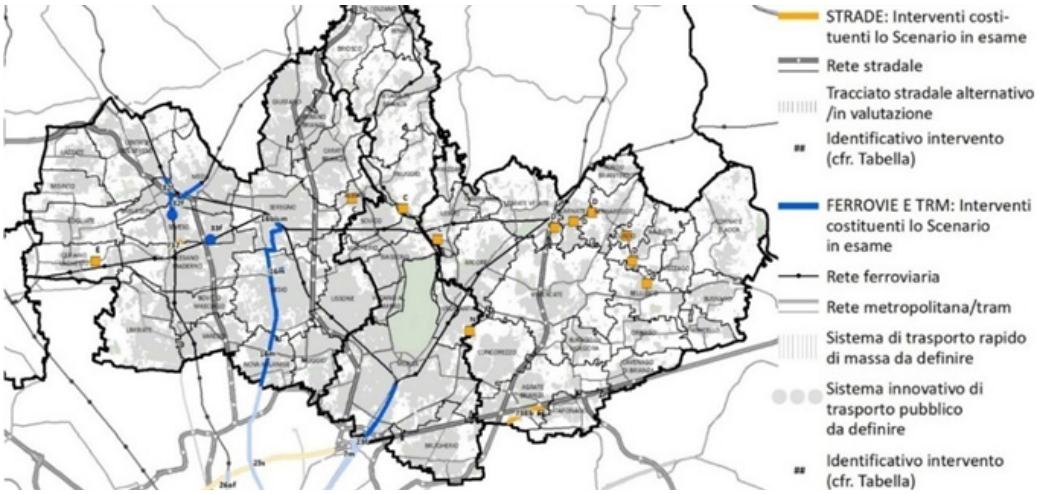
- azioni infrastrutturali, per cui prevede schemi di rete e cartografie con priorità temporali differenziate;
- azioni di gestione della mobilità, per le quali offre linee guida generali o criteri di indirizzo;
- azioni sperimentali prioritarie, che la Provincia promuove per avviare l'attuazione del PUMS.

Le azioni previste favoriscono spostamenti sostenibili rispetto ai mezzi privati, e l'impatto sulla ripartizione modale dipenderà dalla priorità e tempistiche delle azioni. Il Piano prevede quindi scenari di implementazione per brevi, medi e lunghi periodi, valutati anche attraverso parametri di trasporto rilevanti per le infrastrutture.

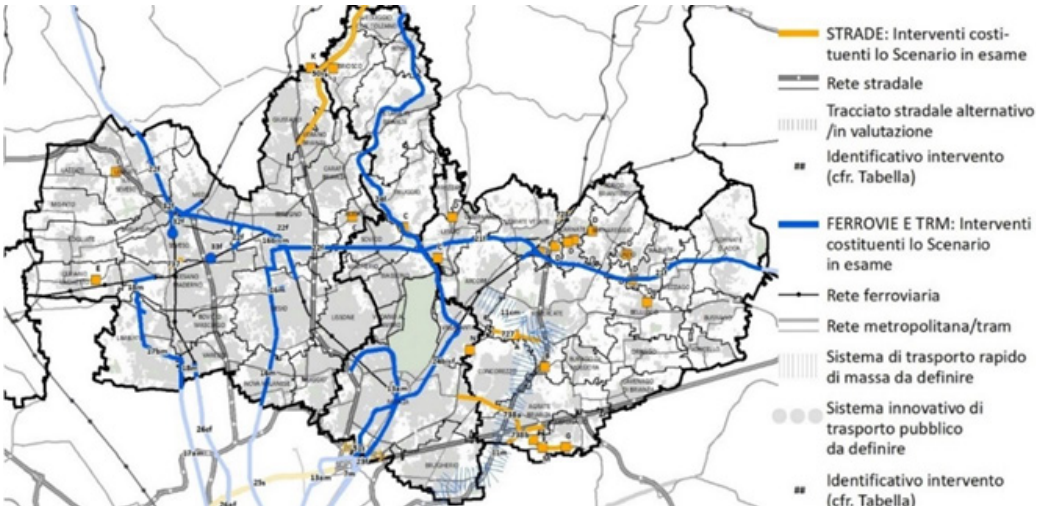
Segue una lista dettagliata delle azioni previste dal PUMS, organizzate per categoria.

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

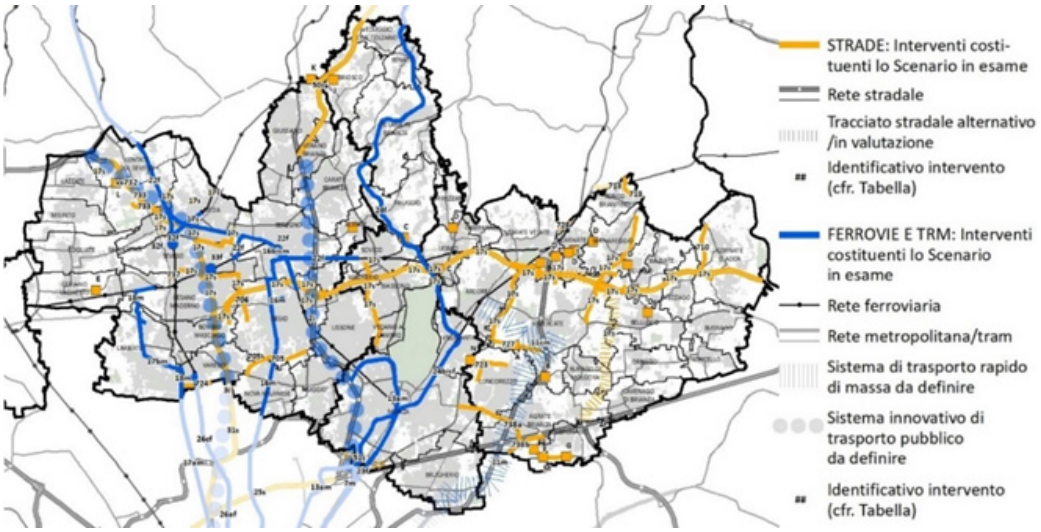
A4.CIC	Riduzione del rischio di incidentalità per l'utenza debole	Criteri di indirizzo
A5.CIC	Infrastrutture a supporto della ciclabilità	Criteri di indirizzo
A1.SHINN	Servizi di mobilità condivisa (auto)	AZIONE SPERIMENTALE Modello metodologico che rimanda ad altra attività da avviare a breve
A2.SHINN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



Assetto infrastrutturale nello Scenario PUMS 1 di breve/medio periodo (2025)



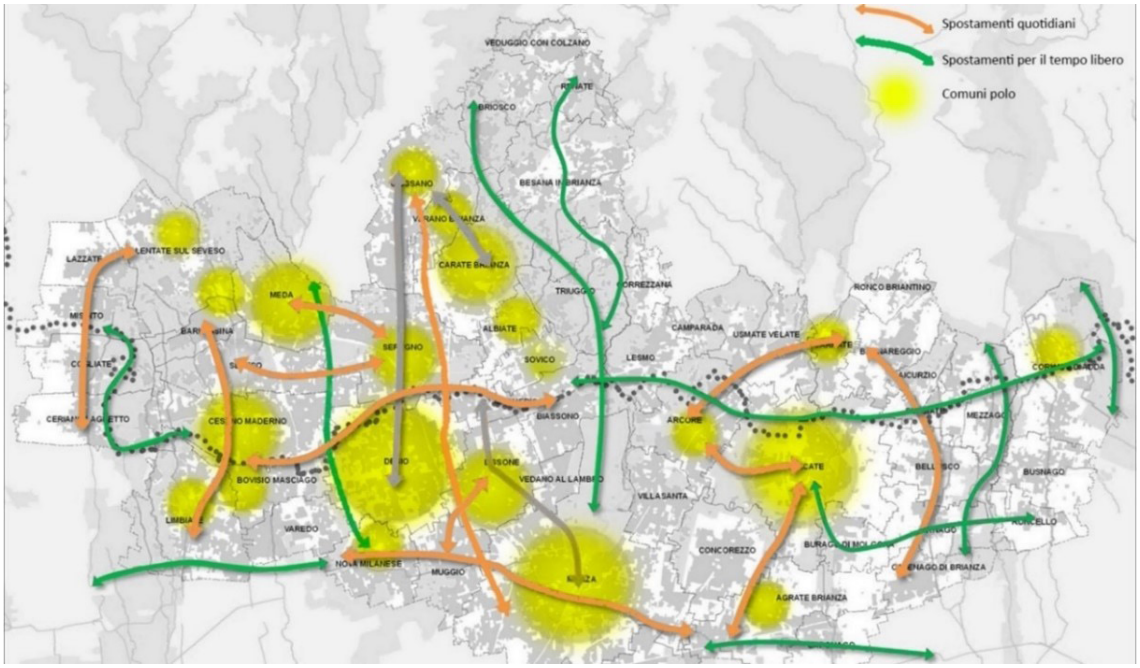
Assetto infrastrutturale nello Scenario PUMS 2 di lungo periodo (2030 – priorità media)



Assetto infrastrutturale nello Scenario PUMS 3 di lungo periodo (2030 – priorità bassa)

Il territorio di Seveso è interessato direttamente da una serie di interventi infrastrutturali ricompresi nelle azioni A4.FE (opere di potenziamento e adeguamento tecnologico del nodo ferroviario, previste nello Scenario PUMS di breve/medio periodo 2025), A2.TRM (ipotesi di un sistema innovativo di trasporto pubblico rapido di massa lungo il corridoio della Milano-Meda, prevista nello Scenario PUMS di lungo periodo 2030 a priorità bassa), A4.VIAB (la nuova tangenziale nord di Cesano Maderno, sul confine con Seveso, con sottopasso della linea ferroviaria Milano-Asso, con lavori in corso da parte di Ferrovie Nord e, pertanto, indicata nello Scenario PUMS di breve/medio periodo 2025), A3.VIAB (progetto della Tratta "B2" dell'autostrada A36 Pedemontana, con relative opere connesse, previsto nello Scenario PUMS di lungo periodo 2030 a priorità bassa) e A1. CIC (interventi per garantire la continuità delle connessioni ciclabili per gli spostamenti quotidiani, sia verso Cesano Maderno-Limbiate, che verso Meda-Seregno, previsti nel breve e medio periodo).

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



Itinerari prioritariamente realizzabili nel metaprogetto della rete ciclabile provinciale del PSMC della Provincia di Monza e Brianza nello Scenario 3.

