

Bareggio

Variante generale al PGT in adeguamento alla L.R. 31/2014

Aprile 2026

Relazione generale Vol. 2

Documento di Piano



Comune di Bareggio

CREDITS

> COMUNE DI BAREGGIO

Sindaco

Linda Colombo

Settore Territorio e SUAP

Gianpiero Galati [Responsabile]

Andrea Pero [Istruttore tecnico]

> CENTRO STUDI PIM

Direttore

Franco Sacchi

Gruppo di progettazione

Dario Corvi [Capo progetto]

Elena Corsi, Dario Sbalzarini, Marta Zarantoniello [Consulenti esterni]

Valutazione Ambientale Strategica

Francesca Boeri, Evelina Saracchi

Ilaria Bardini, Marco Norcaro [Consulenti esterni]

IST_28_24_ELA_TE04

Sommario

Bareggio da vivere5

Un comune "cerniera"	6
----------------------------	---

Il Progetto di Piano..... 13

Il progetto di Piano	15
Bareggio tra storia e futuro	16
Bareggio in verde	18
Bareggio da vivere.....	20
Bareggio interconnessa.....	22
Dispositivi normativi	24

Sostenibilità dello sviluppo..... 29

Gli Ambiti di Trasformazione.....	30
Il dimensionamento del Piano.....	32
Servizi e città pubblica	34
Consumo di suolo e BES.....	36
Sensibilità paesistica.....	40
Rete Ecologica e Rete Verde	42
Strategie di mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici.....	46
Progetti per la mobilità.....	48
Compatibilità con gli strumenti di pianificazione sovraordinati.....	58

01

Bareggio da vivere

tra storia, natura e rigenerazione

Un comune “cerniera”

DAL TERRITORIO AL PIANO

L'indagine conoscitiva ha messo in evidenza come Bareggio rappresenti un **Comune di “cerniera”** all'interno della zona omogenea Magentino-Abbiatense della Città Metropolitana di Milano. Il suo territorio si colloca infatti a cavallo tra le aree nord-occidentali del Rodense e quelle sud-occidentali del Magentino, distinguendosi per la presenza del Parco Agricolo Sud Milano, che interessa oltre la metà della superficie comunale.

Sotto il profilo sociodemografico, Bareggio registra una crescita della popolazione nell'ultimo ventennio. Tuttavia, se tale andamento viene confrontato con quello dei comuni limitrofi, risulta più contenuto, ad eccezione del vicino comune di Cornaredo. Nonostante il rallentamento delle dinamiche demografiche, le proiezioni confermano per i prossimi anni uno **scenario di crescita tendenziale della popolazione residente**.

Per quanto riguarda l'attrattività residenziale, Bareggio presenta valori immobiliari tra i più bassi rispetto ai Comuni contermini, un fattore che in uno scenario di medio potrà fungere da elemento attrattore per una certa quota di domanda abitativa. Un ulteriore fattore di **incremento della domanda abitativa** sarà generato dall'aumento del numero di nuclei familiari, determinato dalla riduzione del numero medio di componenti degli stessi, che trascina con sé una maggior domanda di alloggi.

Il tessuto produttivo di Bareggio si inserisce in un contesto complessivamente dinamico, pur mostrando valori inferiori alla media dell'area. Nel 2022, il Comune registrava una densità di 82,6 unità locali ogni 1.000 abitanti, una delle più elevate tra i comuni circostanti, seconda solo a Cusago. Le imprese locali contano in media 3,3 addetti per unità, un dato in lieve calo rispetto al 2012 (3,5 addetti). I settori delle costruzioni e della ricettività, insieme alla manifattura, continuano a rappresentare un motore importante per l'economia locale. Sul piano reddituale, Bareggio mostra valori in linea con la media dell'area di riferimento, pur registrando una crescita inferiore rispetto all'andamento generale dell'area metropolitana nell'ultimo decennio. Anche l'economia agricola mantiene un ruolo rilevante: sono presenti 32 aziende agricole attive, che coltivano complessivamente oltre 554 ettari di superficie.

Dal punto di vista territoriale e ambientale, Bareggio si caratterizza per una **importante qualità paesaggistica e ambientale**, frutto della tutela garantita dal Parco Agricolo Sud Milano. Più della metà del territorio comunale (54,7%) conserva infatti le proprie caratteristiche agricole, nonostante le profonde trasformazioni urbanistiche e demografiche che, a partire dagli anni Cinquanta, hanno interessato l'area ovest milanese. Il territorio agricolo del Parco Sud, caratterizzato dalla presenza di risorgive, racchiude un nucleo urbano eterogeneo, limitato a sud dal Canale Scolmatore di Nord-Ovest, che ha svolto un importante ruolo di barriera fisica e limite alla crescita urbana, contribuendo a preservare le aree agricole e naturali situate a sud.

Il nuovo Piano è quindi chiamato a confrontarsi con un territorio di elevato valore naturalistico e ambientale, da valorizzare attraverso progettualità specifiche e regole diffuse di tutela e gestione sostenibile. In tale prospettiva, Bareggio si pone come cerniera strategica tra il tessuto urbanizzato della Città Metropolitana di Milano e il sistema rurale e paesaggistico del Parco Agricolo Sud Milano.

NUOVE PROSPETTIVE DI SVILUPPO

Nel quadro della legislazione regionale in materia di contenimento del consumo di suolo, che individua obiettivi quantitativi e qualitativi per la riduzione dei processi di urbanizzazione su suolo libero, il progetto del nuovo Piano pone al centro la **rigenerazione dei comparti industriali dismessi** e il **rinnovamento del tessuto urbano consolidato**. Il tema della rigenerazione e del rinnovamento della città consolidata andrà supportato da adeguate forme di riconoscimento e **tutela dei valori architettonici, urbanistici e morfologici esistenti**, in particolare nei nuclei di antica formazione.

Il processo di trasformazione in atto dell'area dell'ex Cartiera è un elemento di traino che si integra con le nuove previsioni per l'area di via Trieste, strutturando una **nuova centralità urbana** che dialoga direttamente con il centro storico di Bareggio. Allo stesso modo, la trasformazione dell'ex Atisa consentirà la creazione di un'ulteriore centralità grazie all'introduzione di nuovi servizi, commercio e spazi pubblici a beneficio della collettività.

Queste progettualità, in sinergia con ulteriori interventi diffusi, concorrono a individuare un **asse della rigenerazione urbana** che, partendo dal centro storico, si estende fino al centro sportivo G. Facchetti a nord, oltrepassando la SP ex SS11, dando forma a un sistema continuo di spazi pubblici e aree a prevalenza pedonale, in grado di connettere e rendere più permeabili i diversi quartieri della città.

La variante consolida, inoltre, il **sistema delle attrezzature pubbliche**, introducendo nuove centralità come la nuova area sportiva di via I Maggio e il centro diurno tra via G.B. Vico e via S. Cristoforo, interventi che contribuiranno a incrementare la qualità complessiva dell'abitare e a rafforzare l'offerta di servizi per la comunità.

In **ambito agricolo e naturalistico**, il Piano riconosce e valorizza la rete dei percorsi campestri, ponendola in sinergia con la rete ciclabile esistente, al fine di connettere le cascine storiche del territorio e favorire una maggiore fruizione del sistema delle risorgive all'interno del Parco Agricolo Sud Milano. In quest'ottica, la promozione del cicloturismo e dell'agricoltura come componente attiva del territorio diviene uno strumento per valorizzare il paesaggio rurale e i luoghi identitari di Bareggio. Il Piano prevede la messa a sistema di percorsi ciclabili e campestri in un anello continuo, capace di "raccontare" la storia, i paesaggi e i valori ambientali del territorio comunale.

Complessivamente, il disegno strategico del Piano si accompagna a un **aggiornamento dell'apparato normativo** e all'introduzione di strumenti innovativi finalizzati a incentivare i processi di rigenerazione diffusa. Sono previsti specifici incentivi per il tessuto economico locale, con particolare attenzione agli esercizi di vicinato, al fine di sostenere lo sviluppo e il rinnovamento delle attività produttive e commerciali in un'ottica di sostenibilità ambientale. Tali azioni si integrano con misure volte a contrastare gli effetti del cambiamento climatico, migliorando la qualità dell'ambiente urbano. L'insieme di questi progetti e strategie orienta Bareggio verso un **modello di sviluppo sostenibile**, capace di coniugare la tutela dell'ambiente con la qualità dell'abitare, promuovendo una città a misura d'uomo, resiliente, inclusiva e accogliente.

GLI ESITI DEL PERCORSO PARTECIPATIVO

Il percorso partecipativo con la cittadinanza ha preso avvio contestualmente all'apertura formale del procedimento di variante, sancita con Deliberazione della Giunta Comunale n. 191 del 06/11/2024, cui è seguito il recepimento di 35 istanze da parte di cittadini e soggetti portatori di interesse.

A tale fase hanno fatto seguito una serie di **iniziative di coinvolgimento volte a promuovere il confronto e la condivisione degli obiettivi del Piano**, tra cui:

- La pubblicazione online di un **questionario orientativo**, finalizzato a raccogliere idee, opinioni e suggerimenti da parte di chi vive quotidianamente la città di Bareggio (sono state compilate 80 risposte).
- La **presentazione pubblica delle Linee di Indirizzo**, svoltasi il 09/04/2025, seguita da un dibattito con i cittadini presenti.
- Le **passeggiate tematiche** del 13/05/2025 (nelle zone della Brughiera e di San Martino) e del 27/05/2025 (dal Parco Arcadia al Municipio), che hanno rappresentato momenti di confronto diretto tra cittadini e amministratori, consentendo di discutere sul campo gli obiettivi e le prospettive del nuovo Piano, osservando in prima persona i luoghi che ne costituiscono la base strategica.

Le riflessioni e i contributi raccolti durante le diverse fasi del percorso possono essere ricondotti a **quattro principali assi tematici**, tra loro strettamente connessi. Il primo riguarda la **rigenerazione dei tessuti industriali dismessi all'interno di Bareggio**. Dal questionario è emersa con forza l'importanza di promuovere interventi di ammodernamento e riqualificazione energetica degli edifici, insieme a una maggiore attenzione alla qualità ambientale complessiva degli spazi urbani. Un percorso, questo, già intrapreso nei precedenti strumenti di pianificazione, e che viene ripreso da questa Variante.

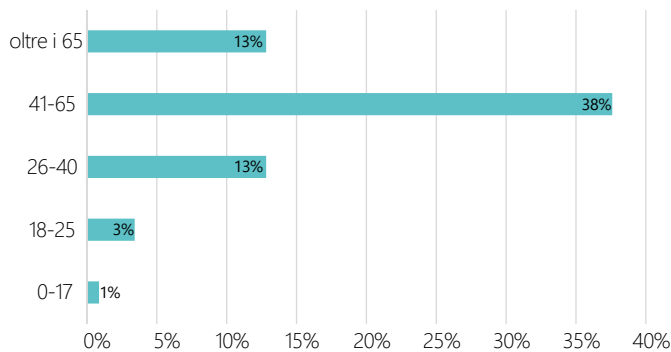
Un secondo filone di temi emersi riguarda la **salvaguardia della risorsa suolo e la tutela delle aree verdi e agricole**. La forte presenza di aree naturali all'interno del territorio comunale, tra cui il Fontanile Nuovo e il sistema delle risorgive, è stata riconosciuta come un patrimonio da preservare e valorizzare, non solo per il valore ecologico ma anche per il legame identitario che queste aree rappresentano tra il tessuto urbano e il Parco Agricolo Sud Milano.

La terza tematica emersa dal percorso partecipativo è quella del **rafforzamento della "città pubblica"**, intesa come insieme di servizi, attrezzature e spazi di relazione. Le analisi contenute nel Quadro Conoscitivo evidenziano una buona dotazione complessiva di servizi, ma le risposte al questionario hanno segnalato la percezione diffusa di una qualità e un'accessibilità soltanto sufficienti, in particolare per quanto riguarda le attrezzature sportive e gli spazi per il tempo libero.

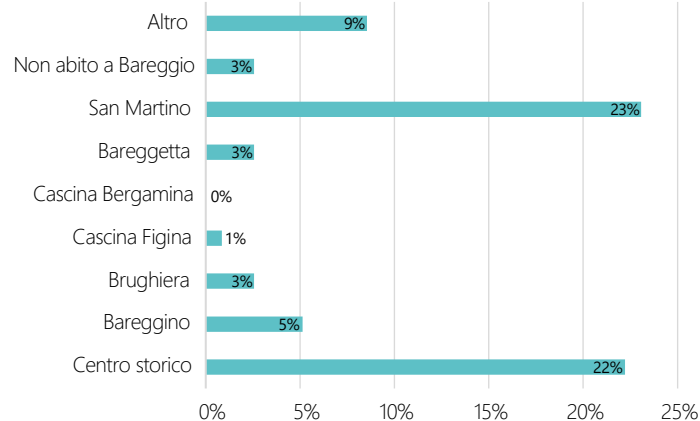
Infine, il tema dell'**accessibilità** è stato ritenuto prioritario, sia in riferimento al potenziamento del trasporto pubblico e dei collegamenti con i comuni limitrofi (pur non essendo materia diretta del PGT), sia rispetto al miglioramento della rete ciclopeditone e degli spazi a prevalenza pedonale. Tali interventi sono stati considerati fondamentali non solo per favorire la mobilità sostenibile e la qualità dello spazio pubblico, ma anche per incentivare la rivitalizzazione commerciale e la fruibilità dei servizi di prossimità.

▪ ESISTI DEL SONDAGGIO ONLINE (80 risposte)

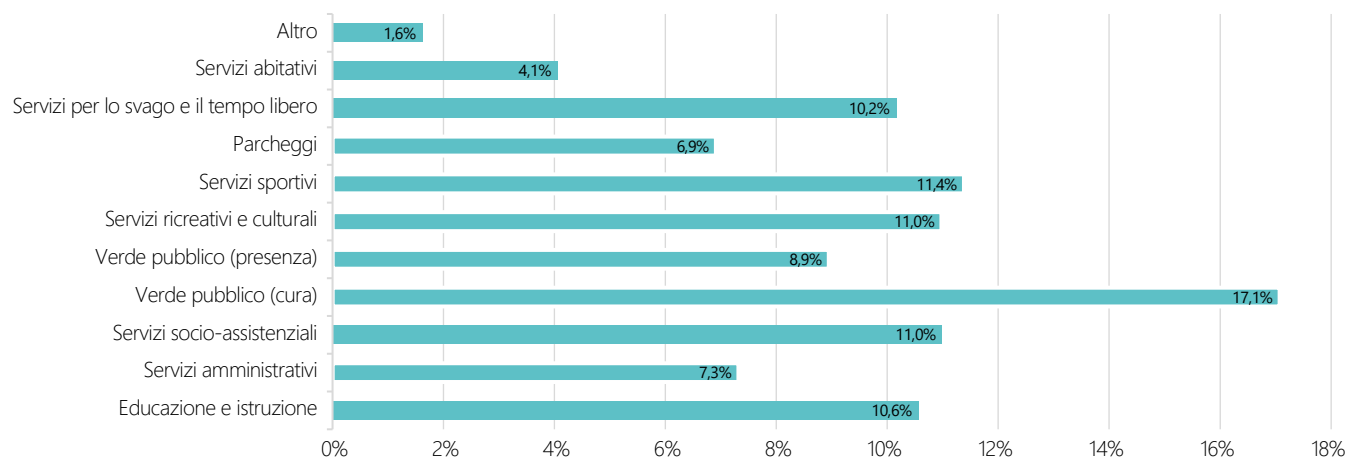
Qual è la sua età?



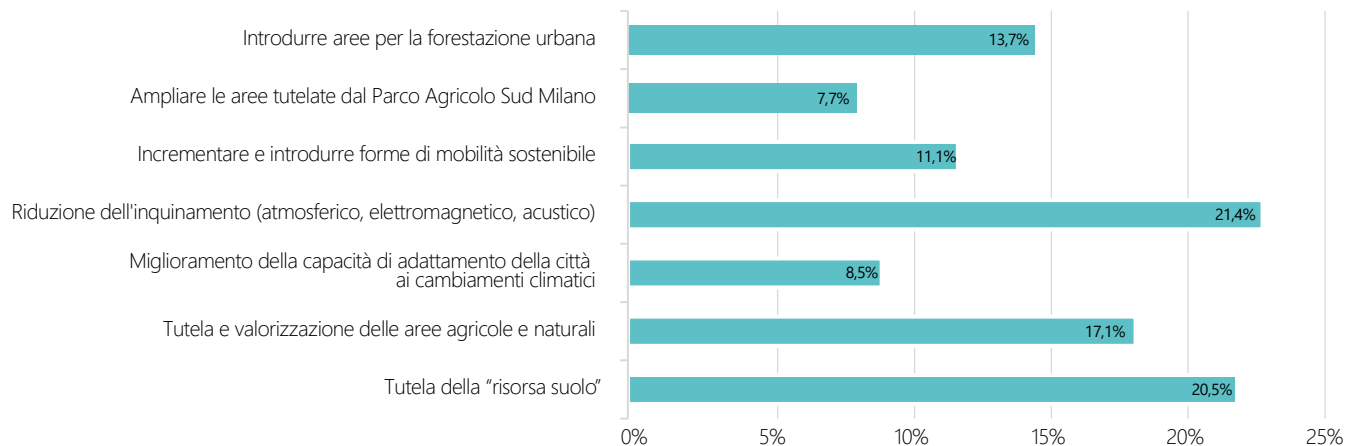
In quale zona del comune di Bareggio abita?



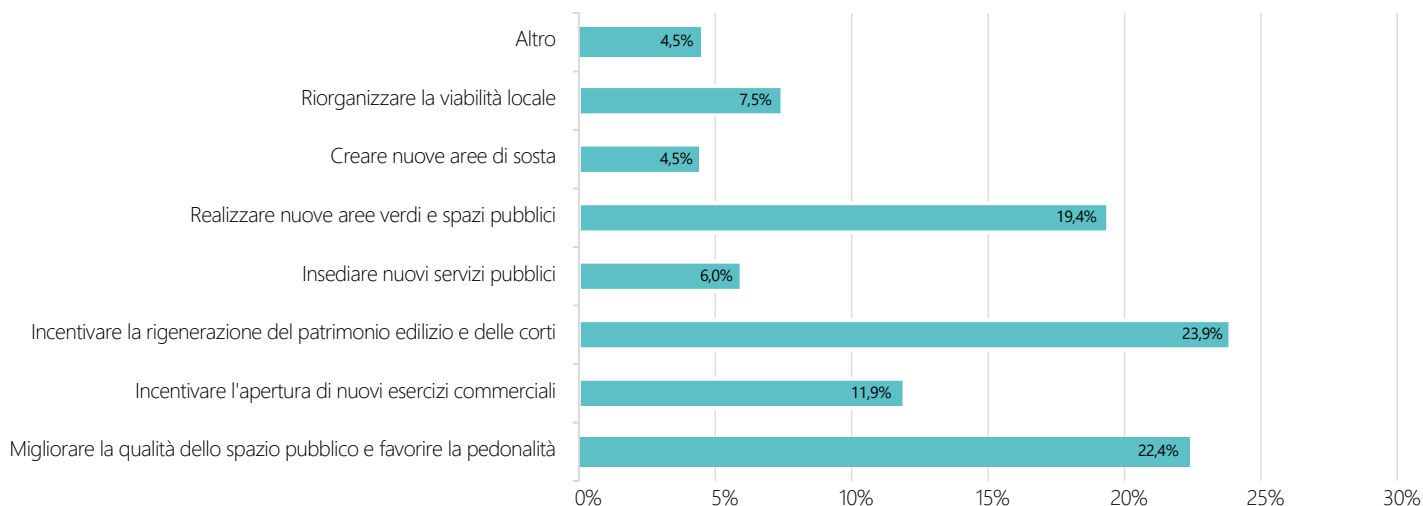
Quali servizi andrebbero migliorati/implementati



Quali sono gli aspetti paesaggistici/ambientali più importanti

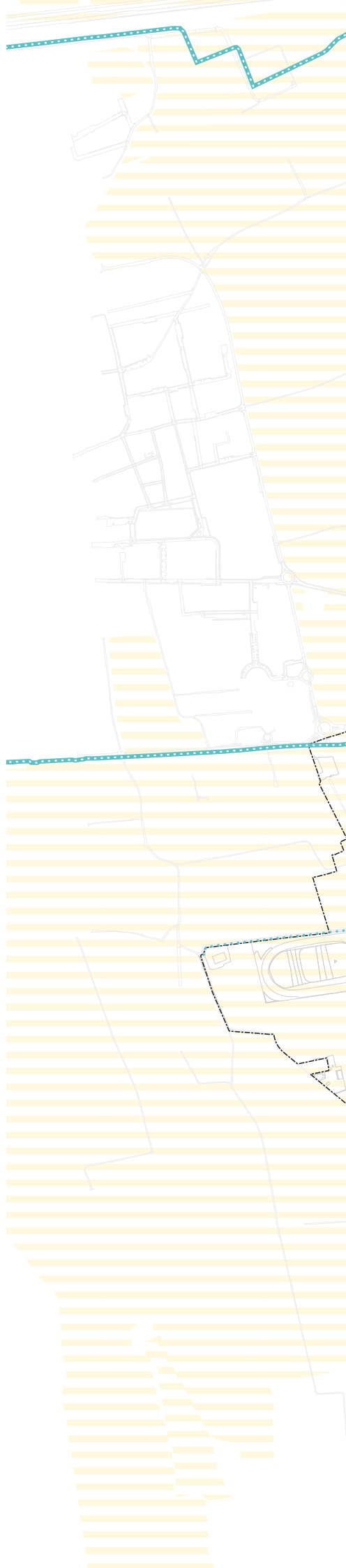


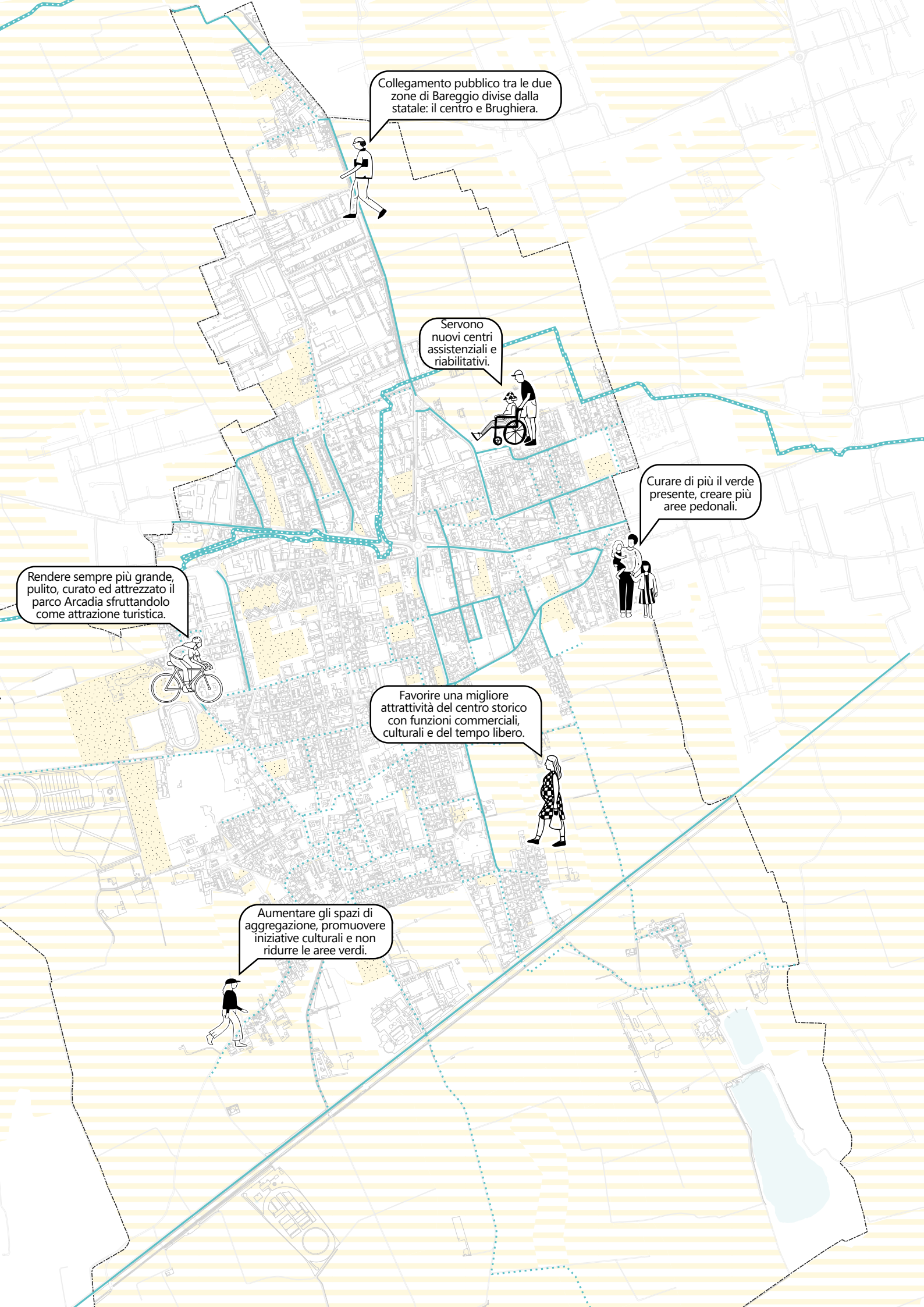
Quali azioni possono supportare e valorizzare al meglio le trasformazioni all'interno dei centri storici



Il percorso partecipativo si è concluso con un **tavolo tecnico**, tenutosi il 17 settembre 2025, dedicato ai professionisti del settore urbanistico ed edilizio. Durante la riunione sono emerse alcune criticità operative legate all'attuazione delle norme tecniche del PGT vigente e del Regolamento Edilizio, in particolare riguardo alle modalità di trasformazione di alcune aree, alla classificazione e all'azzonamento del tessuto urbano consolidato, ad alcuni parametri edilizi e alla frequente consultazione della Commissione Paesaggio anche per interventi di modesta entità.

Le osservazioni raccolte in questa fase hanno rappresentato un contributo prezioso per orientare la nuova variante verso **obiettivi di maggiore chiarezza, semplificazione e coerenza normativa**, in un'ottica di miglioramento dell'efficacia attuativa del Piano e di una pianificazione più condivisa, attenta ai bisogni reali della comunità.





Collegamento pubblico tra le due zone di Bareggio divise dalla statale: il centro e Brughiera.



Servono nuovi centri assistenziali e riabilitativi.



Curare di più il verde presente, creare più aree pedonali.



Rendere sempre più grande, pulito, curato ed attrezzato il parco Arcadia sfruttandolo come attrazione turistica.



Favorire una migliore attrattività del centro storico con funzioni commerciali, culturali e del tempo libero.

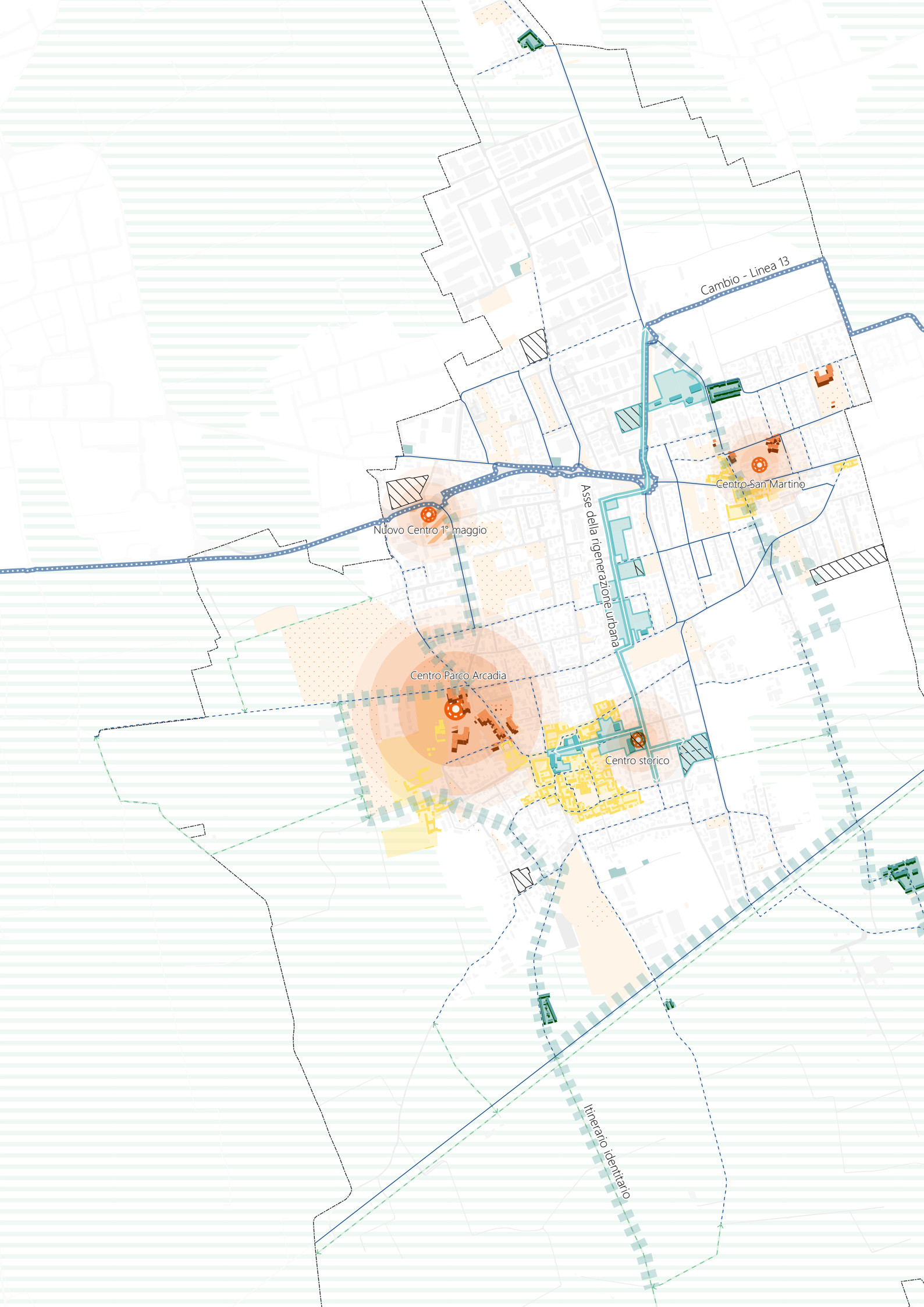


Aumentare gli spazi di aggregazione, promuovere iniziative culturali e non ridurre le aree verdi.



02

Il Progetto di Piano



Cambio - Linea 13

Centro San Martino

Asse della rigenerazione urbana

Nuovo Centro 1° maggio

Centro Parco Arcadia

Centro storico

Itinerario identitario

Il progetto di Piano

QUATTRO STRATEGIE PER BAREGGIO

Il disegno strategico che orienterà le trasformazioni e lo sviluppo di Bareggio nei prossimi anni si fonda su quattro strategie territoriali, finalizzate a valorizzare le caratteristiche peculiari della città e a rafforzare le connessioni con il sistema delle aree naturali.

Ciascuna di esse presenta ambiti e vocazioni di intervento specifici, ma tutte risultano fortemente interconnesse, configurando un sistema integrato e trasversale di azioni capace di guidare in modo coordinato l'evoluzione urbana, ambientale e sociale della città.

Bareggio tra storia e futuro

A partire dall'Asse della rigenerazione, che mette a sistema i principali interventi di recupero delle aree dismesse come occasione di sviluppo urbano, la Variante definisce, inoltre, un sistema di regole diffuse volto a favorire e incentivare il rinnovamento del tessuto edilizio diffuso: dal centro storico, agli ambiti destinati alle attività economiche, al tessuto edilizio più recente.

Bareggio in verde

La strategia, che trae origine e sinergia dal disegno della Rete Verde e della Rete Ecologica, mira a potenziare l'"infrastruttura verde" attraverso la messa a sistema di elementi naturalistici e antropici caratteristici di Bareggio, attraverso un "asse identitario". Il tutto nel consenso del Parco Sud e degli ambiti a maggior valore naturalistico.

Bareggio da vivere

Quattro "centri", nuovi o da potenziare, costituiscono il sistema portante della città pubblica di Bareggio, dove si concentrerà maggiormente la vita collettiva. Il Parco Arcadia, il centro storico, San Martino, il nuovo centro 1° maggior verranno strutturati attraverso progettualità specifiche, così come con il completamento delle trasformazioni in corso o attraverso una miglior connessione con il contesto circostante.

Bareggio interconnessa

La strategia promuove azioni e politiche per una Bareggio più interconnessa, sia internamente che con il territorio circostante, sviluppando la rete ciclabile, in particolar modo quella locale, per favorire cicloturismo e connessioni tra città e campagna. L'obiettivo è una Bareggio più vivibile e meno condizionata dal traffico veicolare, anche con azioni volte a potenziare la sosta dove necessario e migliorare la fruibilità pedonale.

BAREGGIO TRA STORIA E FUTURO

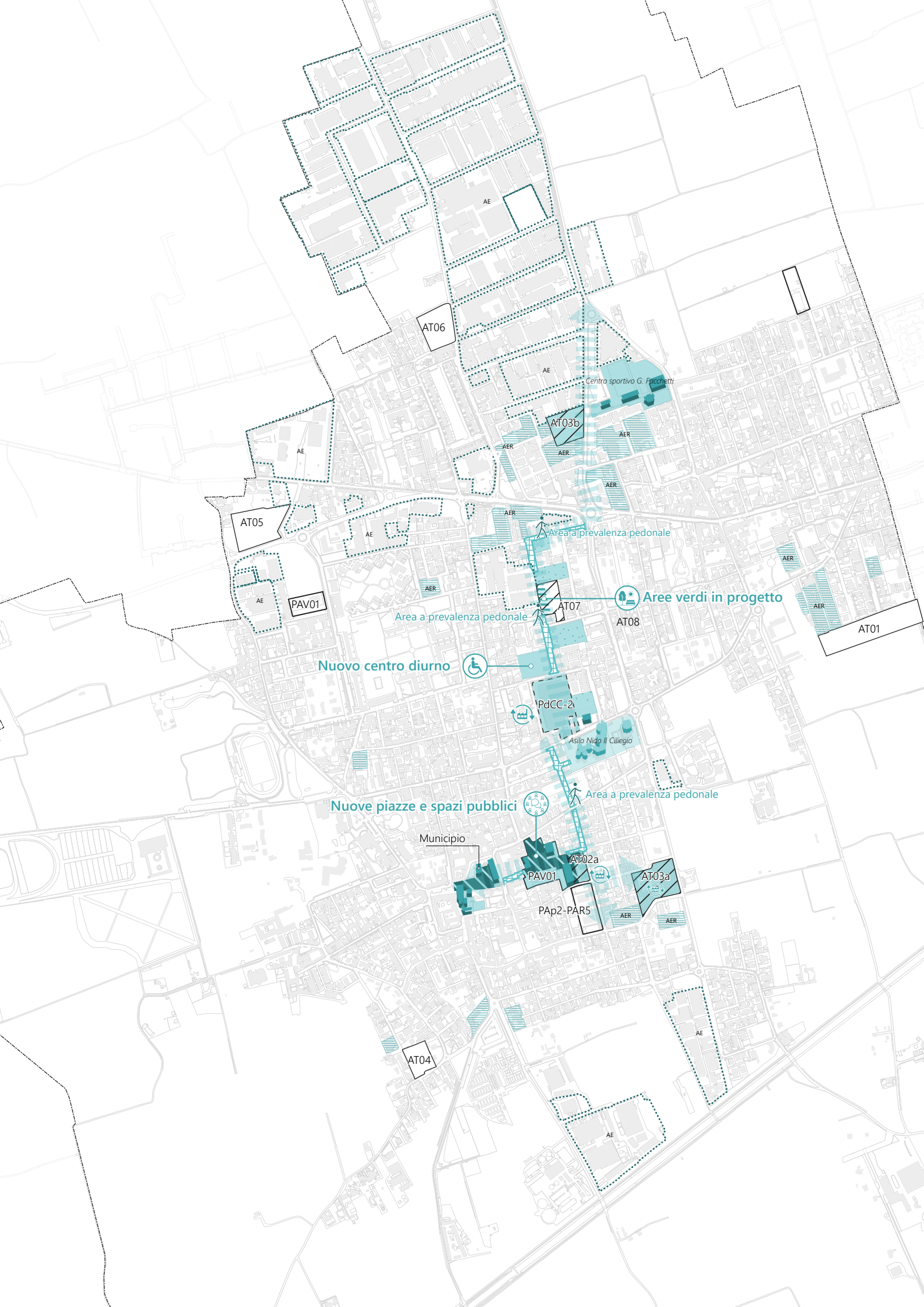
Il Piano introduce un insieme di strumenti diffusi e azioni puntuali finalizzati ad accompagnare Bareggio in un **processo organico di recupero, riqualificazione e riuso degli spazi urbani esistenti**, con particolare attenzione alle aree dismesse e ai contesti di margine che necessitano di nuova vitalità. Lo sviluppo organico delle trasformazioni permetterà di restituire alla comunità parti di città da tempo dismesse o sottoutilizzate, e al contempo di risignificarne altre, nella cornice di un disegno complessivo.

In primo luogo, il Piano individua un **"asse della rigenerazione"** che si snoda su di una direttrice nord-sud dal centro storico al centro sportivo Facchetti, sul quale si attestano i **principali interventi di recupero delle aree dismesse**, e che diventerà una dorsale portante dello spazio pubblico. Il percorso di rinnovamento delle aree dismesse, già avviato con il Pgt 2021 e in parte in corso di realizzazione, viene recepito e aggiornato, confermando le condizioni virtuose e rivisitando i nodi critici.

Gli ambiti di via Trieste (AT02) e dell'ex-Alma (AT03) mantengono gli orientamenti e le regole previste dal Pgt 2021, al fine di garantire continuità e coerenza urbanistica e progettuale, riguardanti in particolar modo il disegno dello spazio pubblico, con il Piano attuativo dell'ex Cartiera, in fase di attuazione. Sull'area dismessa dell'ex-Atisa (PdCC-2) è in corso un processo di negoziazione finalizzato all'insediamento di un Data Center in conformità al Pgt vigente.

Il rinnovamento di Bareggio si alimenta, in secondo luogo, anche di azioni e regole diffuse sul territorio, volte a **favorire e sostenere trasformazioni più minute e capillari** di medio periodo. Fra queste, un'importante innovazione della Variante è l'introduzione di misure volte a **migliorare la compatibilità e la qualità di alcune tipologie di tessuti a vocazione artigianale**, che oggi iniziano a manifestare segnali di difficoltà. Parallelamente, viene introdotto un principio di **maggior flessibilità funzionale all'interno degli ambiti per le attività economiche**, pur tutelando il territorio da alcune tipologie di attività particolarmente impattanti attraverso l'esclusione della logistica e delle grandi strutture di vendita.

Per quanto riguarda il centro storico, il Piano si muove in direzione di una semplificazione dell'apparato normativo, perseguendo come finalità principali: la tutela dei valori storico-architettonici esistenti; la ricomposizione, dove possibile, dei caratteri tradizionali del centro storico quali allineamenti, cortine e unitarietà delle corti; il rinnovamento edilizio. Il sistema di regole verrà ulteriormente supportato tramite il nuovo Regolamento edilizio.



BAREGGIO IN VERDE

Nella cornice dei principi di contenimento del consumo di suolo promossi dalla normativa regionale, il progetto di Piano rilancia con forza i temi della **valorizzazione del territorio agricolo e delle sue componenti identitarie** (come i nuclei cascinali, i percorsi campestri, le risorgive, i fontanili e le altre testimonianze della tradizione rurale) in una prospettiva attiva, orientata alla fruizione consapevole e alla connessione con lo spazio urbano. Il territorio agricolo non dunque inteso come parte integrante della struttura territoriale di Bareggio, in grado di generare nuove relazioni ecologiche, paesaggistiche e sociali, e anche economiche.

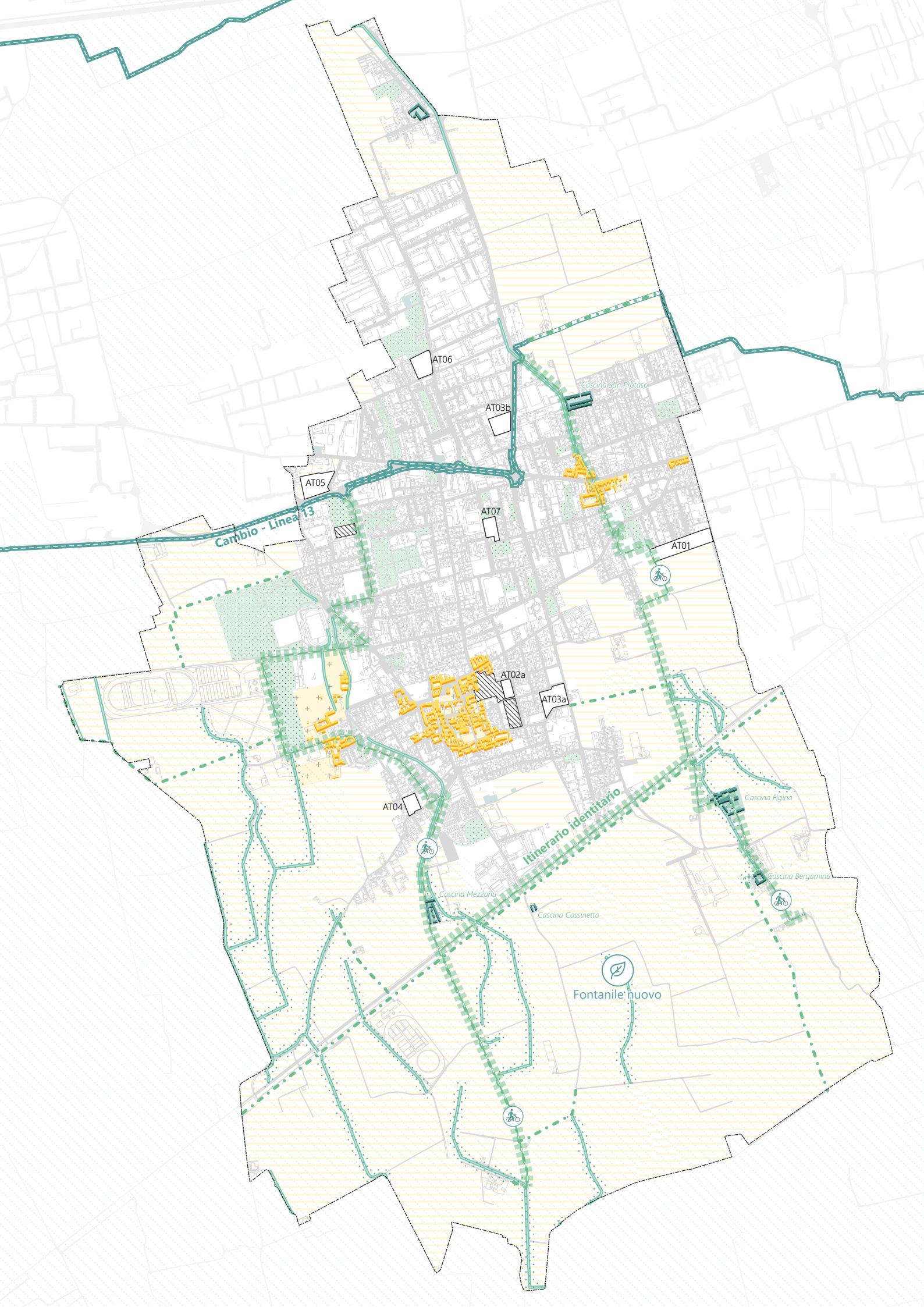
In questo quadro, la Variante propone un **asse identitario**, un anello che si snoda e articola su tutto Bareggio, che mette in connessione parti di città consolidata così come ambiti ed elementi del patrimonio agricolo in un percorso al contempo fisico e simbolico. Tale percorso è inserito all'interno della Rete Verde Comunale, come elemento sia di valenza funzionale alla rete ecologica, sia di valore paesaggistico-fruttivo.

Sull'asse identitario si innestano elementi in comune con le altre strategie, quale i centri storici e le cascine disseminate sul territorio, rafforzandone la centralità. Un ulteriore elemento di progetto è rappresentato dal **sistema delle acque**, che a Bareggio è centrale per via delle numerose risorgive, rogge e del canale scolmatore.

Tali progettualità, che di fatto rappresentano il **disegno di Rete Verde e di Rete Ecologica Comunale**, dal punto di vista attuativo si alimentano, oltre che tramite futuri e specifici bandi pubblici, tramite gli oneri e le compensazioni derivanti dal sistema di regole della Variante ed, eventualmente, dalle trasformazioni principali (Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano).

In ambito urbano, i filari e i numerosi parchi urbani, fra cui principalmente il Parco Arcadia, svolgono un importante ruolo di interfaccia sia dal punto di vista della connettività ecologica, sia come spazi di relazione e fruizione.

Il **Parco Agricolo Sud Milano**, che ricopre gran parte del territorio agricolo di Bareggio, fornisce un'importante e ulteriore cornice di tutela e valorizzazione del territorio, insieme all'ambito più a vocazione naturalistica del **Fontanile nuovo**.



Cambio - Linea 13

AT06

AT03b

AT05

AT07

AT01

AT02a

AT03a

AT04

Itinerario identitario

Cascina Mezzana

Cascina Cassinetta

Fontanile nuovo

Cascina Figina

Cascina Bergamina

Cascina San Protaso

BAREGGIO DA VIVERE

“Bareggio da vivere” è la strategia che dà corpo al **disegno della città pubblica**, e si definisce attraverso un insieme articolato di azioni e progettualità volte a promuovere le relazioni a scala minuta e di prossimità, mettendo a sistema i luoghi e gli spazi pubblici, sia esistenti sia di nuova realizzazione, in stretta connessione con il sistema del verde urbano e con la rete ciclopedonale. L’obiettivo è quello di promuovere una città più accessibile, sicura e misura d’uomo, dove gli spazi collettivi diventino elementi di connessione e di identità urbana.

Lo scenario progettuale identifica **quattro “centri”**, già esistenti o da potenziare, dove si concentra maggiormente la vita collettiva degli abitanti di Bareggio: il Parco Arcadia, il centro storico, il nucleo di San Martino, e il nuovo centro di via 1° maggio.

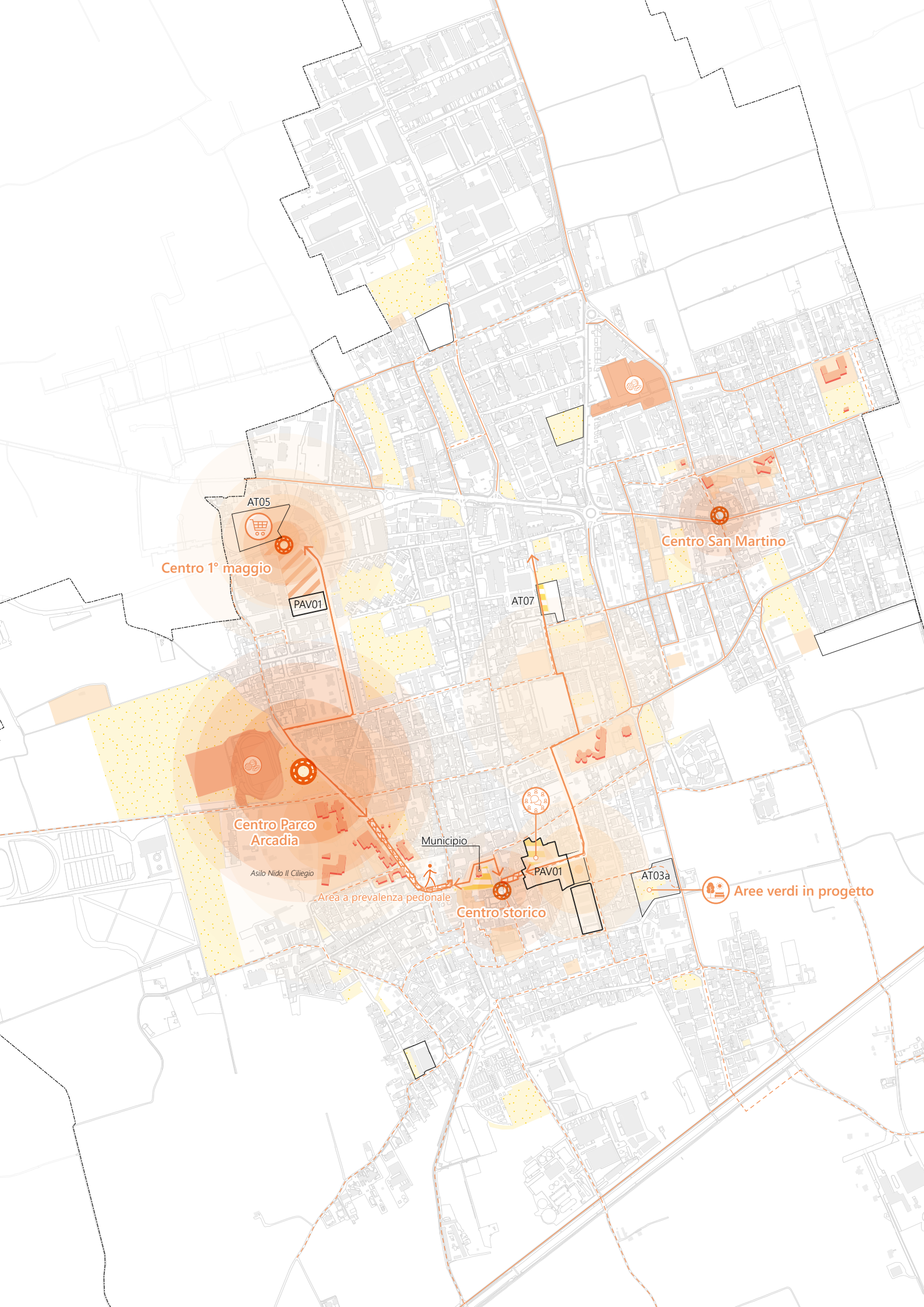
Intorno al **Parco Arcadia** si sviluppa una rete di interventi che mirano a potenziare le connessioni ciclopedonali e a introdurre nuovi spazi a favore della pedonalità, creando un asse privilegiato di connessione con il centro storico. Tale asse ha una duplice funzione: da un lato, migliorare la fruibilità e l’accessibilità complessiva della città, dall’altro, aumentare la sicurezza stradale soprattutto in prossimità dei luoghi sensibili come le scuole, i centri sportivi e le residenze sanitarie assistenziali.

Nel **centro storico** l’obiettivo per la città pubblica è quello di dare continuità al sistema di percorsi e spazi pubblici, incrementandone la qualità, creando sinergia con il progetto dell’ex Cartiera che prevede, fra gli altri interventi, la realizzazione del Centro Polivalente per attività ricreative e culturali. Gli interventi a scala minuta dovranno favorire la socialità, la sosta, e la sicurezza, anche come sostegno allo sviluppo della rete del commercio di vicinato.

L’impianto complessivo della città pubblica trae inoltre risorse e opportunità di sviluppo dai principali Ambiti di Trasformazione individuati nel Documento di Piano, i quali prevedono progettualità specifiche orientate all’inserimento di nuovi servizi e spazi per la collettività. È il caso, questo, del **nuovo centro di via 1° maggio**, dove la sinergia fra le previsioni del Documento di Piano e del Piano dei Servizi concorrono a strutturare due nuove centralità urbane, che vedono le funzioni pubbliche e il commercio come elementi trainanti.

San Martino si presenta, infine, come potenziale **interfaccia fra il nord e il sud della provinciale**. Attraverso opportuni interventi di adeguamento, il tratto della SPexSS11 da barriera può diventare elemento di connessione fra il sistema che ruota attorno al parco VIII Marzo e che apre verso il centro sportivo Facchetti.

L’integrazione tra le diverse progettualità, letta nel suo insieme, consentirà di rafforzare la rete dei servizi, di valorizzare gli spazi pubblici esistenti e di definire nuove polarità urbane riconoscibili, contribuendo in modo significativo alla costruzione di una città più connessa, accessibile e orientata al benessere collettivo.



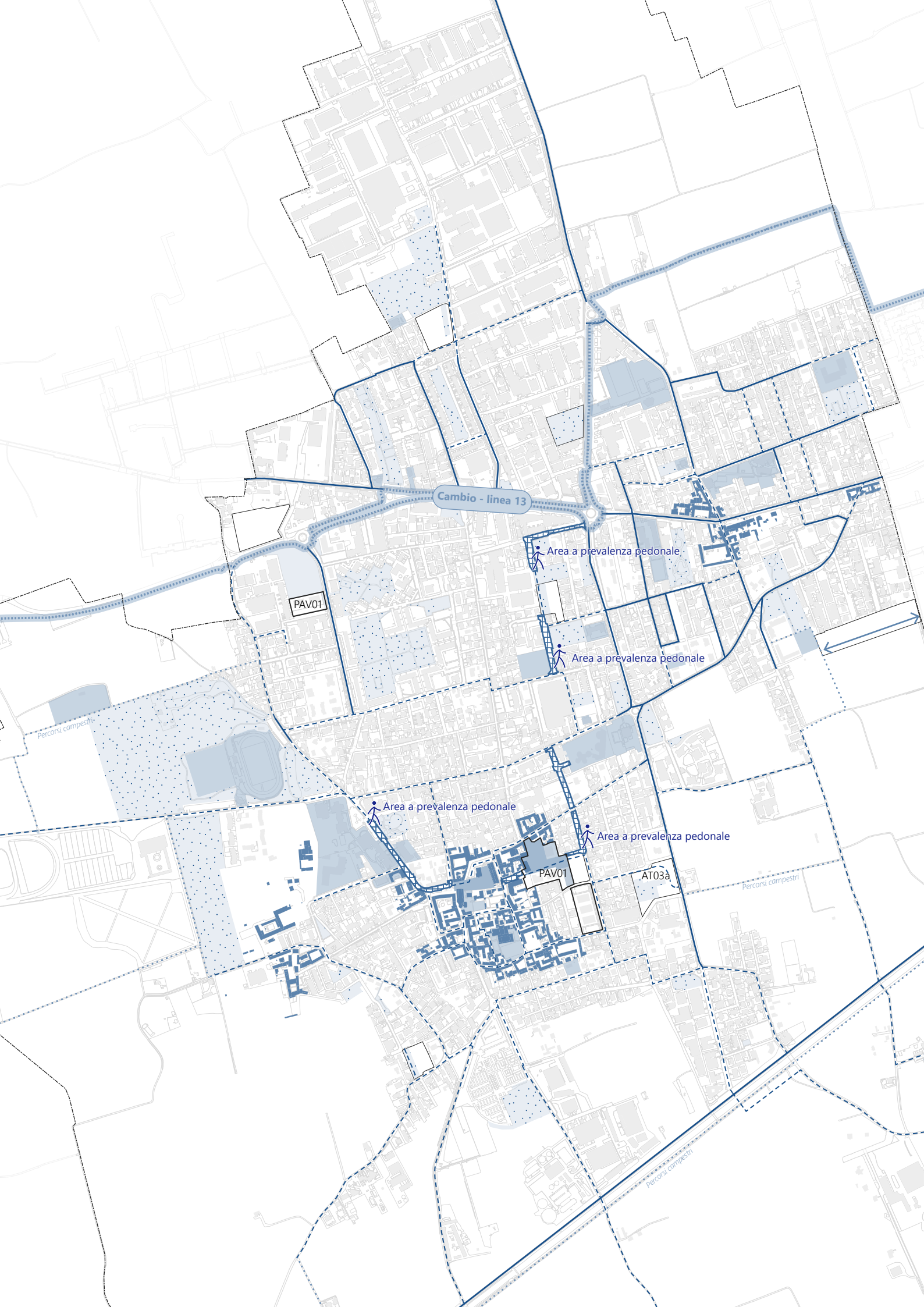
BAREGGIO INTERCONNESSA

Il progetto della Variante si inserisce in quadro complessivo di crescente attenzione delle politiche pubbliche verso **forme di mobilità maggiormente sostenibili** e alternative rispetto all'uso dell'automobile come mezzo di trasporto privilegiato. La Variante pertanto promuove l'uso del trasporto pubblico, della bicicletta e della mobilità pedonale come scelta principale per gli spostamenti sia interni a Bareggio, sia da e verso il territorio circostante. Sebbene il Piano di Governo del Territorio non abbia il compito di affrontare in modo diretto le tematiche della mobilità (competenza propria di strumenti settoriali specifici, quali il Piano Generale del Traffico Urbano), il progetto di Piano introduce una serie di scelte e orientamenti strategici che contribuiscono a definire la **visione di una Bareggio più interconnessa**, sia al proprio interno sia in relazione al contesto territoriale circostante. In questo quadro si inserisce, peraltro, la scelta strategica di **stralcio della previsione del tracciato alternativo alla SpexSS11**, anche in considerazione delle difficoltà tecniche relative alla sua realizzazione.

Lo scenario progettuale delineato dal Piano prevede, innanzitutto, il potenziamento della rete ciclopedonale comunale. Se, infatti, Bareggio può contare su infrastrutture ciclabili di scala sovralocale importanti, quali la ciclabile sull'alzaia del Canale Scolmatore e la Linea 13 del progetto "Cambio" (Milano - Novara Trecate) prevista dalla Città Metropolitana di Milano, la rete locale non è sufficientemente sviluppata. Pertanto, il disegno di **completamento della rete ciclabile a scala locale** previsto dalla Variante offrirà un importante e organico quadro di riferimento per la programmazione dei futuri interventi pubblici. Tali previsioni potranno essere realizzate, oltre che tramite la programmazione ordinaria, anche attraverso gli oneri derivanti dall'attuazione degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano.

In particolare, la realizzazione dell'AT01 (via Villorosi) trascina con sé sia la ricomposizione della maglia viabilistica locale, risolvendo la connessione con via Piave a Cornaredo, sia il potenziamento e il completamento della rete ciclabile sulla medesima direttrice.

Parallelamente, il Piano prevede la possibilità di individuare e, in futuro realizzare, **ambiti a priorità pedonale**, cioè ambiti dove introdurre misure finalizzate a rendere il pedone l'elemento centrale che fruisce della strada, pur senza impedire il traffico veicolare. In queste aree, l'Amministrazione potrà sperimentare soluzioni temporanee e flessibili di gestione dello spazio stradale, volte a favorire un uso più equilibrato e sostenibile della rete viaria.



Dispositivi normativi

La revisione dell'apparato normativo del Piano è stata effettuata sulla base di alcuni principi guida quali, innanzitutto, il **recepimento delle disposizioni derivanti da pianificazioni e normative sovraordinate**. La normativa del Piano recepisce infatti i contenuti del PTM della Città Metropolitana di Milano, le disposizioni della legislazione regionale in materia di consumo di suolo e rigenerazione urbana, le Definizioni tecniche uniformi del Regolamento edilizio tipo, nonché le prescrizioni di carattere geologico idrogeologico e sismico e in materia di invarianza idraulica.

Un altro criterio utilizzato è stato quello della **semplificazione dell'articolato normativo**. Rendere più chiare e meno interpretabili le norme, rimandando ove possibile e opportuno a leggi sovraordinate o di settore, è un presupposto importante per evitare ambiguità e ridondanze, nell'ottica di semplificare l'operatività sia degli uffici comunali, sia dei professionisti, e di conseguenza agevolare l'attuazione del Piano stesso.

Infine, la Variante introduce alcuni importanti **elementi di innovazione**, in particolare relativamente alle modalità attuative e alle forme di incentivazione, attualizzando meccanismi non più in linea con la legislazione vigente e con le esigenze della città.

In questo quadro, la normativa del Piano interviene anche e soprattutto come **strumento sinergico di supporto alle strategie progettuali tracciate dal Documento di Piano**, come restituito didascalicamente nelle pagine a seguire.

Il tema del **rinnovamento** e della **rigenerazione urbana** viene affrontato, oltre che attraverso gli Ambiti di Trasformazione del Documento di piano, principalmente attraverso quattro innovazioni: l'introduzione di forme di incentivazione specifiche per il centro storico; il riconoscimento di un tessuto specifico finalizzato a gestire processi di transizione da produttivo-artigianale a residenza all'interno del tessuto residenziale; l'introduzione di un principio di maggior flessibilità per le attività economiche per quanto riguarda le funzioni insediabili, superando una rigida distinzione fra produttivo, direzionale e commerciale; l'introduzione di forme di incentivazione per le attività economiche a fronte di misure di compensazione ambientale.

Per quanto riguarda la **componente paesaggistico-ambientale del Piano**, oltre alle progettualità specifiche che compongono la Rete verde, il Piano introduce una strategia di forestazione, che prevede la compensazione in termini di alberature negli interventi edilizi più consistenti. Tali alberature potranno essere collocate in loco, in aree di proprietà pubblica, o in aree private previo accordo con le proprietà, nella cornice del progetto di Rete ecologica comunale. Un'ulteriore misura a favore della sostenibilità ambientale e dell'invarianza idraulica è l'obbligo soluzioni per il riuso delle acque piovane per usi secondari nelle nuove costruzioni.

Per quanto riguarda la **città pubblica**, il Piano sostiene e amplia la possibilità di realizzare servizi nel tessuto consolidato.

Incentivazioni per il rinnovamento del centro storico e degli ambiti cascinali [PR - Art. 19]

Negli ambiti storici è ammesso un incremento fino al 20 % della SL esistente in caso di interventi unitari che interessino intere corti o cortine edilizie. L'incremento è finalizzato esclusivamente al riallineamento in gronda dei fronti edificati.



Miglioramento della compatibilità fra attività artigianali e residenza - [PR - art. 23]

Il Piano individua quelle attività artigianali che si collocano all'interno del tessuto residenziale, generando condizioni di potenziale incompatibilità [PR - art. 23]. Per questi ambiti è prevista una doppia possibilità: proseguire l'attività in essere migliorando l'inserimento nel tessuto residenziale, o convertire a residenza, a fronte di titolo edilizio convenzionato o pianificazione attuativa.



Flessibilità nell'insediamento delle attività economiche [PR - art. 22]

Fra le attività economiche viene ricompreso un ampio ventaglio di funzioni, che vanno dall'industriale puro all'artigianale, dal direzionale al commerciale. Questo al fine di rendere il territorio più flessibile ad ospitare la vasta gamma di funzioni economiche. Il Piano esclude, tuttavia, l'insediamento di funzioni maggiormente impattanti quali le grandi strutture di vendita e la logistica, al fine di preservare il territorio dalle esternalità negative.



Riduzione dell'impatto climatico delle attività economiche [PR - art. 31]

Il Piano definisce specifiche misure rivolte alla riduzione dell'impatto climatico negli Ambiti per le attività economiche. È consentito derogare all'IC massimo ammesso, entro il limite del 10%, a fronte dell'incremento della Superficie Permeabile (SP) secondo il parametro di 1 mq di Superficie Permeabile (SP) per ogni mq di Superficie Coperta (SCOP) incrementata. A tal fine, sono considerabili anche soluzioni progettuali quali tetti verdi con capacità drenante, pareti verdi integrate negli edifici, interventi di de-impermeabilizzazione al suolo.





Misure in favore della sostenibilità ambientale [PR - art. 31]

In tutti gli interventi di ristrutturazione edilizia che interessano l'intero corpo di fabbrica e negli interventi di nuova costruzione è fatto obbligo di prevedere sistemi che non comportino l'utilizzo di acqua potabile per gli usi secondari. Inoltre, il Piano favorisce l'utilizzo di materiali naturali e ambientalmente sostenibili nell'edilizia, evitando l'impiego di sostanze potenzialmente dannose per la salute e favorendo l'utilizzo di prodotti riciclati e riciclabili.



Forestazione urbana [PR - art. 31]

Negli interventi di nuova costruzione e di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione totale si dovrà prevedere la piantumazione di essenze arboree ad alto fusto a pronto effetto, con diametro minimo di 10 cm, nella quantità di un albero ogni 50 mq di SL realizzata entro il perimetro dell'ambito di intervento. Qualora non fosse possibile localizzarla entro il perimetro dell'ambito di intervento, la piantumazione potrà essere effettuata in ambiti individuati dalla Rete ecologica comunale.

Rete ecologica comunale

Il progetto della Rete ecologica comunale prevede il riconoscimento come elementi principali:

- Corridoi ecologici di interesse locale, all'interno dei quali garantire la connessione tra i serbatoi di naturalità, attraverso la realizzazione di interventi mirati alla salvaguardia e al potenziamento degli spazi aperti e permeabili.
- Zone di riqualificazione ecologica, all'interno delle quali gli interventi dovranno prevedere la realizzazione e il mantenimento di strutture vegetali lineari e aree boscate ad alto valore naturalistico.



Fra gli elementi secondari e di supporto alla Rete ecologica Comunale, il Piano individua:

- ambiti agricoli (PR);
- foreste e boschi (DLgs 42/04 art. 142, comma 1, lettera g);
- aree di cessione negli Ambiti di Trasformazione (DP);
- siepi e filari alberati (PS);
- corsi e specchi d'acqua (Regolamento in materia di polizia idraulica);
- spazi pubblici, parchi e aree verdi (PS).

Flessibilità nell'insediamento dei servizi [PS - art. 9]

La realizzazione di servizi pubblici e attrezzature di interesse pubblico e generale è sempre libera in tutte le aree individuate dal Piano dei Servizi per ogni categoria individuata nell'apposito catalogo, compatibilmente con le funzioni e le attrezzature già insediate. A seguito del riconoscimento dell'utilità pubblica da parte dell'Amministrazione Comunale, i servizi potranno essere realizzati anche da privati tramite specifico atto di convenzionamento. In tal caso la SL di progetto destinata a servizio non sarà computata nel calcolo complessivo dell'insediamento.



Dotazione di servizi [PS - art. 15]

Negli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano, la dotazione minima di aree per servizi pubblici e di interesse pubblico o generale viene stabilita in ragione della funzione insediata, secondo i seguenti parametri minimi:

- 26,5 mq/ab per funzioni residenziali [R];
- 20% della ST per le funzioni produttive [P];
- 100% della SL per le funzioni direzionali [D] e turistico-ricettiva [T]
- 100% della SL per le funzioni commerciali [C]; per MSV con superficie di vendita > 1.000 mq la dotazione è incrementata al 150% della SL



Negli interventi all'interno del tessuto già consolidato, la dotazione è determinata come di seguito:

- 30% della SL per funzioni residenziali [R]
- 15% della SL per le funzioni produttive [P];
- 100% della SL per le funzioni direzionali [D]
- 60% della SL turistico-ricettiva [T]
- 100% della SL per le funzioni commerciali [C]; 1.000 mq la dotazione è incrementata al 150% della SL

03

Sostenibilità dello sviluppo

Gli Ambiti di Trasformazione

Il Documento di Piano individua **sette Ambiti di Trasformazione**, per una superficie complessiva pari a circa 69.895 mq, coerenti con l'attuazione delle linee strategiche della Variante. La loro definizione avviene in coordinamento con il Piano delle Regole e con il Piano dei Servizi, al fine di garantire un impianto progettuale coerente e un adeguato controllo delle ricadute sulla città pubblica.

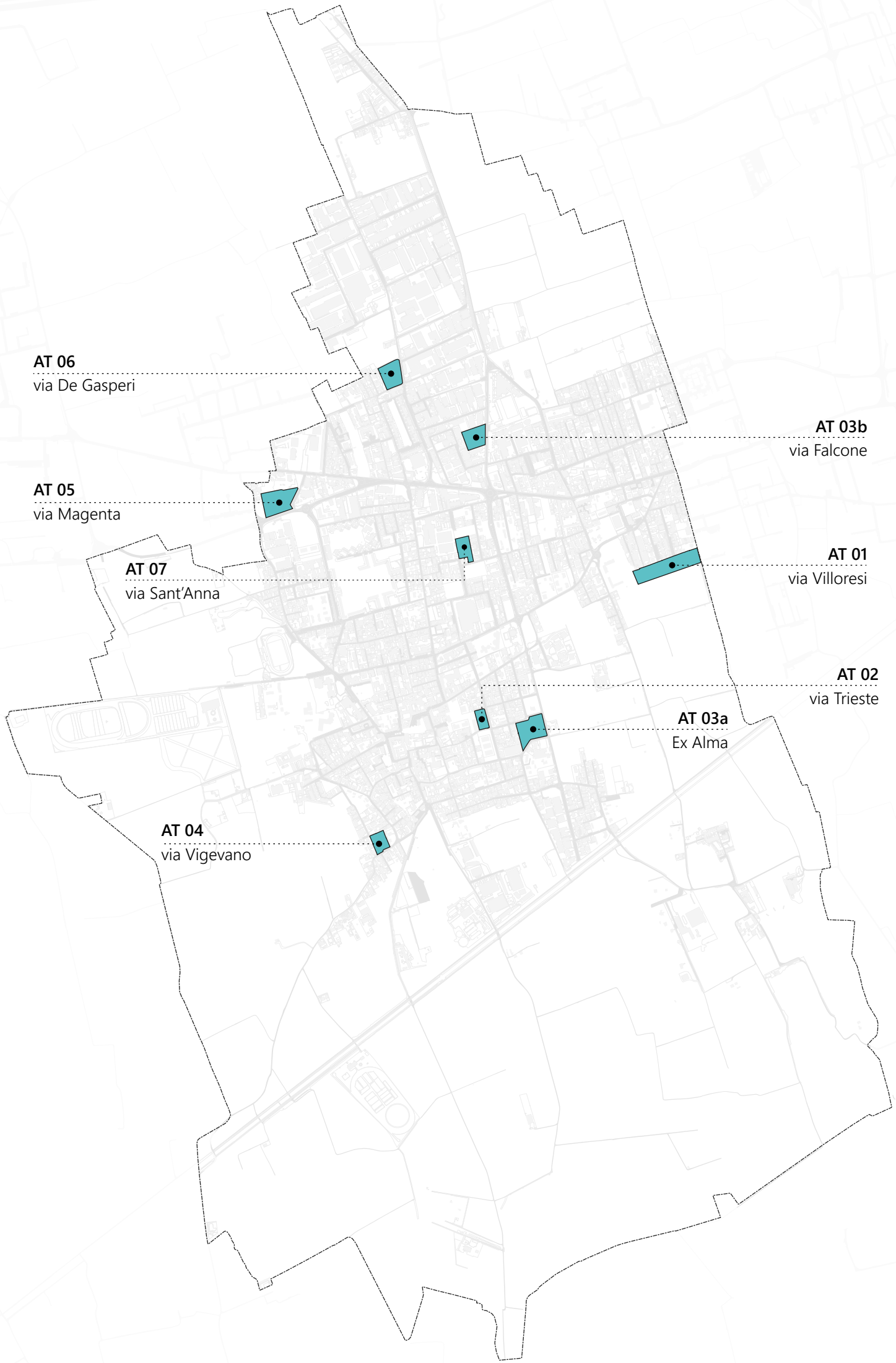
L'individuazione di quelle che, di fatto, saranno le trasformazioni principali e maggiormente rilevanti del Pgt, è riconducibile a due filoni tematici. Il primo è il **recupero delle aree dismesse**, che a Bareggio rappresentano un'importante occasione di riconfigurazione urbana, sia per estensione territoriale, sia per localizzazione. Le aree dell'ex Alma e di via Trieste si pongono infatti in stretta relazione con il centro storico e con le trasformazioni in fase di realizzazione dell'ex-Cartiera e dell'ex-Sapla. L'area di via Vigevano completa il quadro delle situazioni di degrado o abbandono che vengono restituite a condizioni di una piena funzionalità urbanistica organica con il contesto, che complessivamente ammontano a circa 14.760 mq.

Il secondo è lo **sviluppo di nuove funzioni**, da contestualizzare nel disegno complessivo delle strategie del Pgt. Si tratta in gran parte di funzioni residenziali, come per le aree di via de Gasperi, di via Falcone (come ambito di ricaduta delle volumetrie eccedenti dell'ex Alma), di via Villoresi e di via Sant'Anna. Nel caso dell'ambito di via Magenta, la trasformazione è finalizzata all'inserimento di una nuova centralità commerciale.

Gli interventi previsti costituiscono un **sistema coordinato** volto a definire e a sostenere i quattro assi strategici illustrati precedentemente, in particolare per quanto riguarda l'asse della rigenerazione urbana e il sistema delle polarità urbane della città pubblica, nonché della sua coerenza complessiva. Nel loro complesso, le previsioni degli Ambiti di Trasformazione comportano l'insediamento di circa **29.660 mq di Superficie Lorda** complessiva, di cui 24.830 mq destinati a funzioni prevalentemente residenziali, e i restanti 4.830 mq per funzioni commerciali.

Dal punto di vista dei meccanismi attuativi, va evidenziato che, al fine di garantire continuità normativa di alcune trasformazioni già in fase di interlocuzione e istruttoria tecnica, diversi Ambiti di Trasformazione si pongono in continuità con le regole previste dal Pgt 2021. È il caso degli AT03, AT04, AT06, AT07. Per quanto riguarda, invece, gli Ambiti di Trasformazione introdotti ex-novo dalla Variante (AT01, AT05), e per l'AT02, il sistema di regole deriva dalla nuova impostazione della Variante.

Gli Ambiti di Trasformazione individuati dal Documento di Piano si attuano tramite **pianificazione attuativa**, al fine di garantire un maggior controllo delle trasformazioni e delle relative ricadute sulla città pubblica.



AT 06
via De Gasperi

AT 05
via Magenta

AT 07
via Sant'Anna

AT 04
via Vigevano

AT 03b
via Falcone

AT 01
via Villoresi

AT 02
via Trieste

AT 03a
Ex Alma

Il dimensionamento del Piano

Il dimensionamento della Variante deve tener conto, in primo luogo, delle trasformazioni avviate durante il periodo di vigenza del PGT 2021 e ancora in corso di attuazione. Come evidenziato nel quadro conoscitivo, le trasformazioni in corso previste dal vecchio Pgt che confluiscono nella Variante riguardano i due comparti dell'Ambito di Trasformazione dell'ex Cartiera e il Piano Attuativo "Santo Stefano". Nel complesso **il residuo di Piano** è di 6.145 mq di SL per funzioni residenziali, equivalente a 122 abitanti teorici.

Per quanto riguarda le previsioni della Variante, **i sette Ambiti di Trasformazione** individuati dal Documento di Piano comportano l'insediamento di circa 29.660 mq di SL, suddivisa in 4.830 mq per funzioni commerciali (AT05), e 24.830 mq per funzioni residenziali. In termini di abitanti, il dato si traduce in 497 nuovi abitanti teorici.

Nell'ambito del **Piano delle Regole**, la Variante individua l'ambito omogeneo "Attività economiche all'interno del tessuto residenziale", un particolare tipo di tessuto finalizzato a governare un insieme di lotti tendenzialmente di dimensioni medio-piccole a vocazione produttivo-artigianale verso la residenza, andando così a migliorare la compatibilità fra funzioni urbane. Questo avviene da un lato consentendo di proseguire le attività in essere, e dall'altro lato aprendo, tramite convenzionamento (o Piano Attuativo), al cambio d'uso. L'insieme di questi ambiti ha un'estensione di circa 65.700 mq, ma ai fini del presente dimensionamento si stima che solo una quota parte, ragionevolmente il 20%, troverà effettivamente attuazione, generando una SL di circa 5.255 mq (105 abitanti teorici). A questi, si aggiungono 1.352 mq di SL (27 abitanti teorici) derivanti dal PdCC-1, finalizzato a governare il cambio d'uso verso residenza di una struttura ricettiva dismessa, per un totale nel Piano delle Regole di 6.607 mq di SL, pari a 132 nuovi abitanti teorici. Il Piano delle Regole prevede un secondo ambito sottoposto a PdCC, il PdCC-2, finalizzato a garantire continuità normativa con la proposta di insediamento di un Data Center conforme al Pgt vigente. Trattandosi di volumetria esistente, e non essendo previsto cambio d'uso, il PdCC-2 non viene conteggiato ai fini del dimensionamento.

Nel complesso, il dimensionamento della Variante prevede un **incremento di 751 abitanti teorici**, determinando una **capacità insediativa complessiva pari a 17.912 abitanti**. Tale valore risulta coerente con l'incremento stimato dalle proiezioni demografiche nello scenario preso a riferimento (scenario "medio"). Come evidenziato nel quadro conoscitivo, la disponibilità di nuovi alloggi riveste inoltre un ruolo rilevante nel sostenere la domanda abitativa, determinata sia dal progressivo aumento del numero di famiglie sia dai fenomeni espulsivi legati al "caro prezzi" attualmente in atto nella città di Milano.

Ambiti di Trasformazione [DP]	Superficie territoriale (mq)	IT (mq/mq)	SL (mq)	Funzioni	Funzioni residenziali			Funzioni non residenziali	
					SL prevista	Abitanti	Dotazioni min.	SL prevista	Dotazione
AT01 via Villorresi	16.425	0,3	4.928	Residenziali	4.928	99	2.677	-	-
AT02 via Trieste	3.650	SL definita	1.650	Residenziali	1.650	33	875	-	-
AT03a Ex Alma	11.110	SL definita	4.000	Residenziali	4.000	80	2.120	-	-
AT03b via Falcone	7.600	SL definita	3.500	Residenziali	3.500	70	1.855	-	-
AT04 via Vigevano	5.100	SL definita	3.300	Residenziali	3.300	66	1.140	-	-
AT05 via Magenta	12.080	0,4	4.832	Commerciali	-	-	-	4.832	7.248
AT06 via De Gasperi	8.430	SL definita	5.250	Residenziali	5.250	105	2.783	-	-
AT07 via Sant'Anna	5.500	SL definita	2.200	Residenziali	2.200	44	1.166	-	-
TOTALE	69.895		29.660		24.828	497	12.616	4.832	7.248

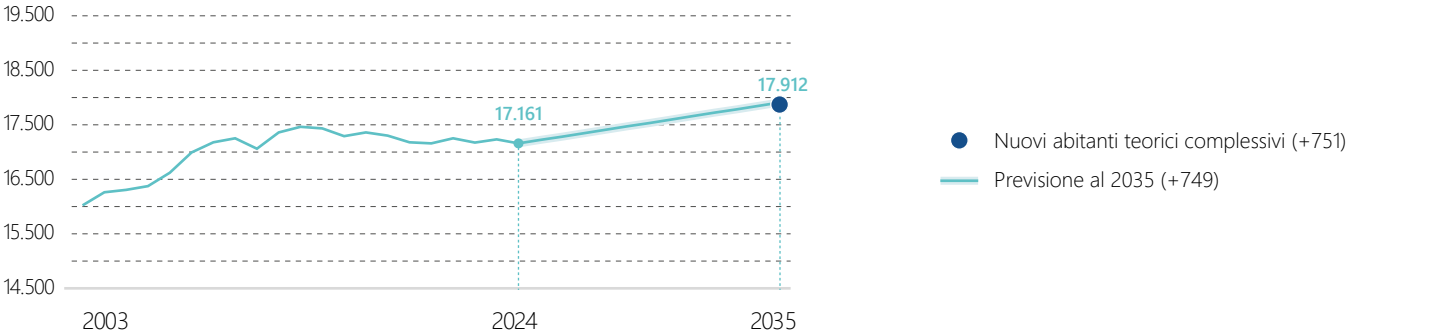
Piani Attuativi vigenti [PR]	Superficie territoriale (mq)	SL (mq)	Stato	Funzioni residenziali			Funzioni commerciali	
				SL prevista	Abitanti	Dotazioni min.	SL prevista	Dotazione
PAV - AT01 (a+b)	17.735	5.400	in corso	5.400	108	2.862	-	-
PAV - Santo Stefano	2.230	745	in corso	745	14	371	-	-
TOTALE	19.965	6.145		6.145	122	3.233	-	-

Piano delle Regole	Superficie territoriale (mq)	IT (mq/mq)	SL (mq)	Stato	Funzioni residenziali			Funzioni commerciali	
					SL prevista	Abitanti	Dotazioni min.	SL prevista	Dotazione
PdCC-1	3.380	0,4	1.352		1.352	27	716	-	-
PdCC-2	14.530	n.d.	esistente		esistente	-	-	-	-
AER	65.690*	0,4	5.255*		5.255*	105	2.783	-	-
TOTALE	83.600		6.607		6.607	132	3.499	-	-

*ai fini del dimensionamento si stima un carico insediativo al 2035 pari al 20%

Dimensionamento	Abitanti teorici
Residenti al 01/01/2024	17.161
Nuovi abitanti teorici	751
TOTALE	17.912

Proiezione della popolazione al 2035



Servizi e città pubblica

Il Piano dei Servizi individua gli obiettivi prioritari per la realizzazione, il potenziamento e la riqualificazione della città pubblica, in coerenza con i criteri definiti dall'art. 9 della L.R. 12/2005. Il raggiungimento di tali obiettivi è sostenuto sia dalla programmazione ordinaria dell'Amministrazione, sia dalle trasformazioni previste dal Documento di Piano. In sede di concertazione, è possibile definire opere e interventi da realizzare mediante l'impiego della dotazione di servizi dovuta e/o mediante dotazioni aggiuntive, ritenute necessarie in relazione al carico insediativo generato. **Concorrono alla dotazione di servizi tutte le aree, attrezzature e servizi che rispondono al fabbisogno della popolazione** residente o gravitante, indipendentemente dalla proprietà pubblica o privata, e dalla modalità di gestione, che può avvenire in forma diretta o tramite convenzionamento, nel rispetto del principio di sussidiarietà.

Nella fase conoscitiva, la ricognizione dell'offerta territoriale di aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale ha rilevato un valore complessivo pari a 766.900 mq, dei quali 677.500 mq computabili ai fini della verifica dello standard residenziale ed equivalenti a un parametro di 39,5 mq/ab se rapportati alla popolazione residente di 17.161 abitanti.

L'attuazione delle previsioni della Variante comporta un **incremento della dotazione pari a 34.540 mq**. L'incremento deriva:

- dall'attuazione degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano per un totale di 19.860 mq (il dato è relativo alla dotazione minima dovuta);
- dalle cessioni all'interno dei piani attuativi in corso di realizzazione (11.180 mq) e dalle dotazioni minime previste dal PdCC-1 e dalla trasformazione degli AER (3.500 mq), per un totale di 14.680 mq.

Da tale incremento di dotazione pubblica deriva, inoltre, un **incremento dello standard urbanistico**, che si innalza a **39,8 mq/ab**, rapportando i 712.040 mq di aree per standard ai 17.891 abitanti previsti dalla Variante.

Le progettualità della Variante prevedono, inoltre, la realizzazione di alcuni servizi su aree già di proprietà pubblica:

- sull'area di via 1° maggio (14.180 mq) è prevista la realizzazione di attrezzature di interesse collettivo;
- sull'area di via Monte nero (2.015 mq) è prevista la realizzazione di un parcheggio adiacente alla piazzola ecologica;
- sull'area di via Crivelli (1.640 mq) è prevista la realizzazione di un parcheggio sulla parte retrostante all'ufficio postale.

Per gli interventi che determinano un incremento del carico urbanistico, quali ad esempio alcuni cambi di destinazione d'uso, il Piano dei Servizi stabilisce il reperimento di una **dotazione minima** a seconda delle funzioni da insediare. Tale dotazione è reperita secondo i seguenti parametri:

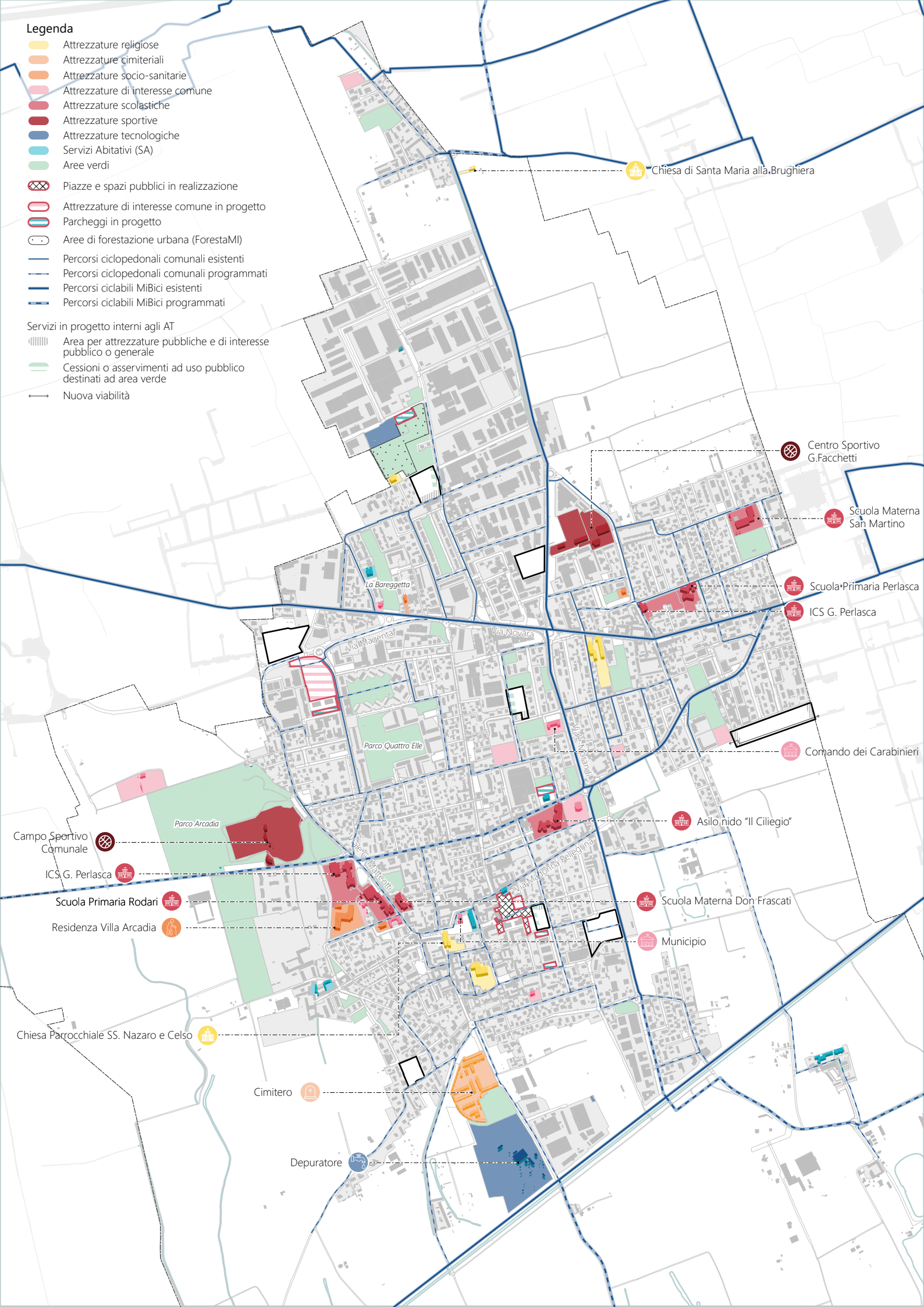
- 30% della SL per funzioni residenziali [R];
- 15% della SL per le funzioni produttive [P];
- 100% della SL per le funzioni direzionali [D];
- 60% della SL turistico-ricettiva [T];
- 100% della SL per le funzioni commerciali [C].

Legenda

- Attrezzature religiose
- Attrezzature cimiteriali
- Attrezzature socio-sanitarie
- Attrezzature di interesse comune
- Attrezzature scolastiche
- Attrezzature sportive
- Attrezzature tecnologiche
- Servizi Abitativi (SA)
- Aree verdi
- Piazze e spazi pubblici in realizzazione
- Attrezzature di interesse comune in progetto
- Parcheggi in progetto
- Aree di forestazione urbana (ForestaMI)
- Percorsi ciclopeditoni comunali esistenti
- Percorsi ciclopeditoni comunali programmati
- Percorsi ciclabili MiBici esistenti
- Percorsi ciclabili MiBici programmati

Servizi in progetto interni agli AT

- Area per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale
- Cessioni o asservimenti ad uso pubblico destinati ad area verde
- Nuova viabilità



Consumo di suolo e BES

Ai fini dell'applicazione della soglia di riduzione del consumo di suolo individuata dal PTM in attuazione della L.R. 31/2014, è necessario svolgere preliminarmente la **ricognizione dello stato di fatto e di diritto dei suoli al 2 dicembre 2014**, secondo i criteri stabiliti dalla DCR XI/411 del 19 dicembre 2018. La ricognizione condotta nella fase conoscitiva del Piano ha evidenziato:

- una superficie urbanizzata pari a 3.860.430 mq
- una superficie urbanizzabile pari a 91.685 mq
- una superficie agricola o naturale pari a 7.297.315 mq

Al fine di determinare la soglia di riduzione comunale da applicare al residuo della superficie urbanizzabile ricompresa all'interno degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano, il PTM, all'art. 18 cui si rimanda per una lettura esaustiva, definisce una metodologia basata sull'analisi di svariati parametri. L'applicazione di tale metodologia, come illustrato nello schema della pagina a fianco, inquadra Bareggio come un Comune caratterizzato da previsioni insediative residue particolarmente contenute, e pertanto **esente dall'applicazione di soglie di riduzione**. Infatti, il PTM stabilisce che la soglia per l'esclusione dei Comuni "a basso residuo" corrisponda a due punti percentuali in meno rispetto al valore medio della Città Metropolitana, pari al 3,6% (dunque 1,6%). Bareggio presenta un residuo dello 0,4%, valore ottenuto rapportando i 16.360 mq di superficie urbanizzabile residua ai 3.860.430 mq di superficie urbanizzata al 2014.

In considerazione di ciò, la Variante sarà sottoposta esclusivamente al **rispetto del Bilancio Ecologico del Suolo (BES)**, che viene calcolato in relazione allo strumento urbanistico oggetto di Variante (il Pgt 2021). Il rispetto del BES comporta che le previsioni della Variante garantiscano un equilibrio, in termini di estensione, tra i suoli che lo strumento urbanistico destina per la prima volta ad usi diversi da quelli agricoli o naturali (suoli "sottratti") e quelli che, viceversa, vengono riportati a tali funzioni (suoli "restituiti").

Le aree che, nella Variante, comportano una "sottrazione" sono:

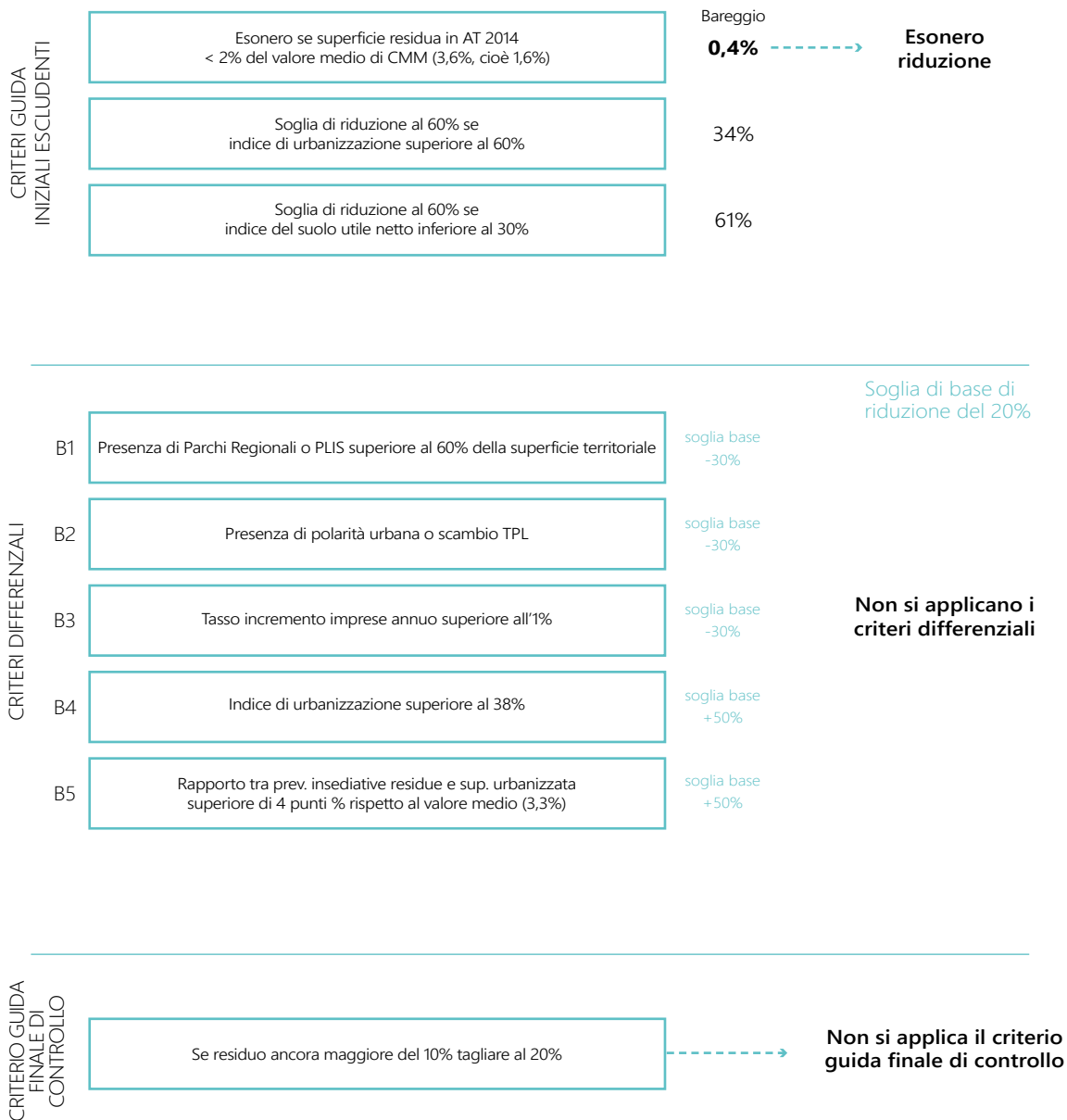
- l'AT01, per un'estensione di 16.425 mq;
- la previsione del Piano dei Servizi relativa a nuove strutture di interesse comune di via 1° maggio, per un'estensione di 12.450 mq;
- parte dell'AT05, per un'estensione di 7.200 mq.

Le aree che, invece, comportano una "restituzione" sono:

- lo stralcio della previsione di tracciato in variante alla SpexSS11, per un'estensione di 32.360 mq;
- lo stralcio della previsione dell'ex AT04 (via Fabio Filzi), per un'estensione di 4.170 mq;
- lo stralcio di un lotto di espansione su area agricola del Piano delle Regole, per un'estensione di 2.405 mq (via Papa Giovanni XXIII).

Il saldo di tale bilanciamento comporta un **Bilancio Ecologico del Suolo in attivo di 2.860 mq** di superficie ricondotta a usi agricoli o naturali.

PERCORSO PER LA DETERMINAZIONE DELL'OBIETTIVO DI RIDUZIONE (art.18 NTA del PTM)



RICOGNIZIONE AL 2 DICEMBRE 2014					VARIANTE					BES 2021
Doc.	Ambito	Superficie territoriale	Funzioni	Consumo di suolo	Doc.	Ambito	Superficie territoriale	Funzioni	Consumo di suolo	
DP	Villa Marietti (comparto via Falcone)	7.600	Residenziali	7.600	DP	AT03b via Falcone	7.600	Residenziali	7.600	0
DP	via De Gasperi	8.760	Residenziali	8.760	DP PS	AT06 via De Gasperi Parcheggio	8.430 330	Residenziali Servizi	8.430 330	0
PR	PA r2	5.500	Residenziali	5.500	DP	AT07 via Sant'Anna	5.500	Residenziali	5.500	0
PR	Lotto produttivo - via Monte Ortigara	8.880	Produttivo	8.880	PR	Lotto produttivo - via Monte Ortigara	8.880	Produttive	8.880	0
PR	Ampliamento benzinaio - via Papa Giovanni xxiii	2.405	Impianti per la distribuzione di carburante	2.405	PR	Area agricola	2.405	Agricole	0	1 -2.405
PR	Lotto - via Vigevano	1.365	Residenziali	1.365	PR	Lotto - via Vigevano	1.365	Residenziali	1.365	0
PS	Viabilità (var. SPexSS11)	85.000 (stima)	Viabilità	38.970	PR PR DP PS	TUC Aree agricole AT05 (parte) Ser. 1°maggio (parte)	46.030 (stima) 32.360 4.880 1.730	Produttive Agricole Commerciali Servizi	0	2 -32.360
PS	Attrezzature di interesse comune (n. 12)	5.545	Servizi	5.545	PS	Attrezzature di interesse comune (n. 12)	5.545	Servizi	5.545	0
PS	Viabilità (Via Cusago)	10.660	Viabilità	10.660	PR	Area agricola	10.660	Agricole	0	0
PS	Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport	19.322	Servizi	0	PS	Area per servizi di interesse comune - via 1° maggio	12.450	Servizi	14.180	3 +12.450
PR	Area agricola	12.080	Agricolo	0	DP	AT05 via Magenta	12.080	Commerciali	12.080	4 +7.200
PS	Area agricola	16.425	Agricolo	0	DP	AT01 via Villoresi	16.425	Residenziali	16.425	5 +16.425
PR	PA r6 (AT5 Pgt 2021)	4.170	Residenziali	0	PR	Area agricola	4.170	Agricole	0	6 -4.170
PS	Previsione parcheggio ricicleria	2.000	Servizi	2.000	PS	Previsione parcheggio discarica	2.000	Servizi	2.000	0
TOTALE				91.685	TOTALE				83.335	-2.860

- Ambiti di trasformazione (DP)
- Piani attuativi (PR)

Superficie urbanizzata

- Superfici edificate o edificabili
- Infrastrutture di trasporto
- Cave

Superficie urbanizzabile

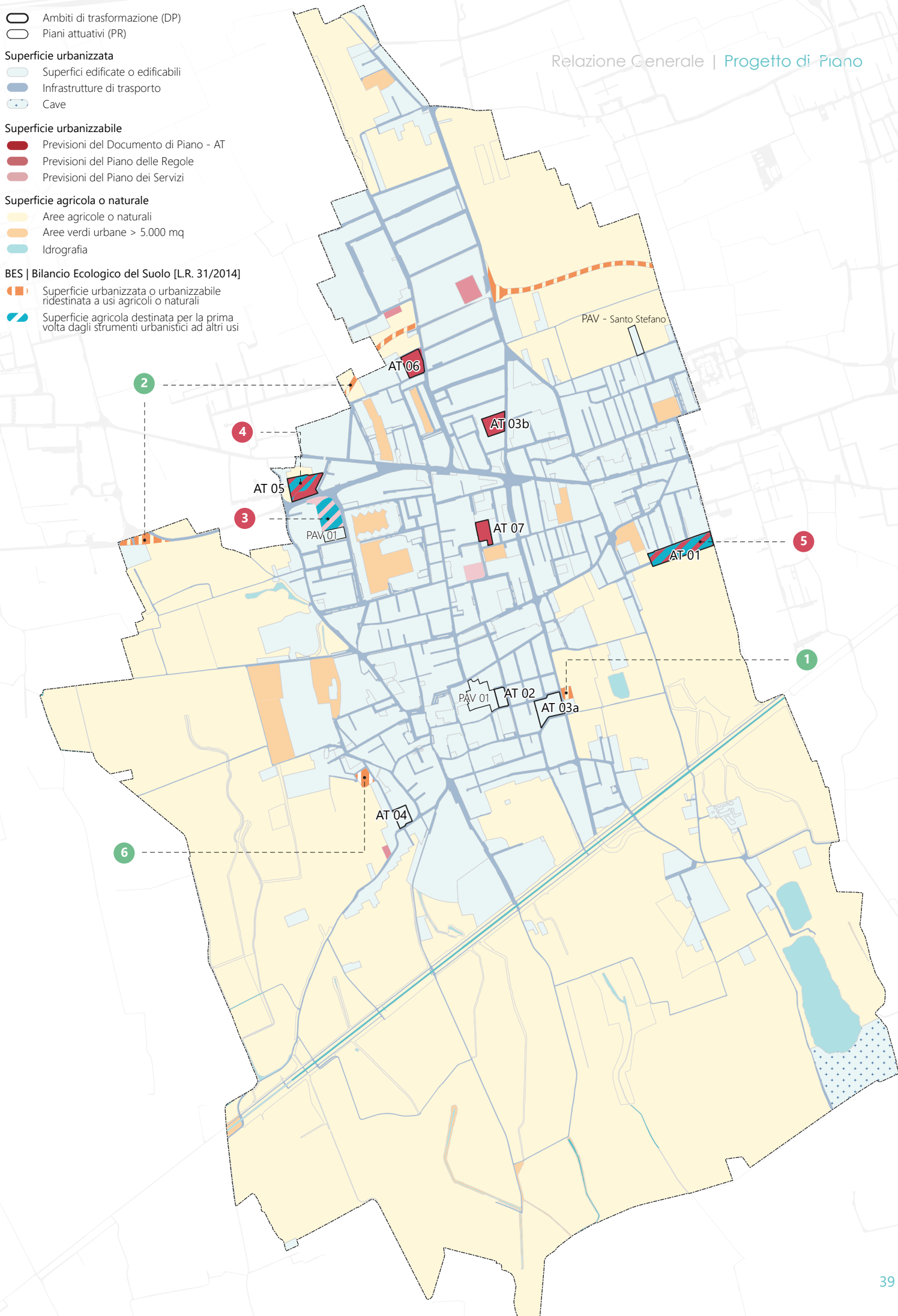
- Previsioni del Documento di Piano - AT
- Previsioni del Piano delle Regole
- Previsioni del Piano dei Servizi

Superficie agricola o naturale

- Aree agricole o naturali
- Aree verdi urbane > 5.000 mq
- Idrografia

BES | Bilancio Ecologico del Suolo [L.R. 31/2014]

- Superficie urbanizzata o urbanizzabile ridestinata a usi agricoli o naturali
- Superficie agricola destinata per la prima volta dagli strumenti urbanistici ad altri usi



Sensibilità paesistica

Come previsto dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), i Comuni hanno la facoltà di definire diverse classi di sensibilità paesistica del proprio territorio nell'ambito della redazione degli strumenti urbanistici con valenza paesistica. Pur riconoscendo che la valutazione paesistica non può prescindere da una certa discrezionalità, la sensibilità dei luoghi viene determinata sulla base delle caratteristiche intrinseche dei siti e delle relazioni che essi intrattengono con il contesto circostante.

Uno degli indicatori più rilevanti ai fini della definizione della sensibilità paesistica è il grado di trasformazione recente o, al contrario, la conservazione dell'integrità del paesaggio, valutando sia la distanza rispetto a una condizione naturale originaria, sia rispetto alle forme storiche di costruzione antropica. Le classi di sensibilità vengono inoltre determinate tramite valutazioni riferite alle caratteristiche fisiche, simboliche e percettive del territorio, considerando il valore attribuito dalla comunità ai luoghi e perseguendo l'obiettivo di riconoscere pari dignità agli spazi aperti e a quelli edificati.

La valutazione complessiva della sensibilità paesaggistica è stata condotta secondo tre differenti chiavi interpretative (morfologico-strutturale, vedutistica e simbolica) applicate su due livelli di lettura, sovralocale e locale, conformemente alle indicazioni della DGR VII/11045 del 21 novembre 2002 "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti".

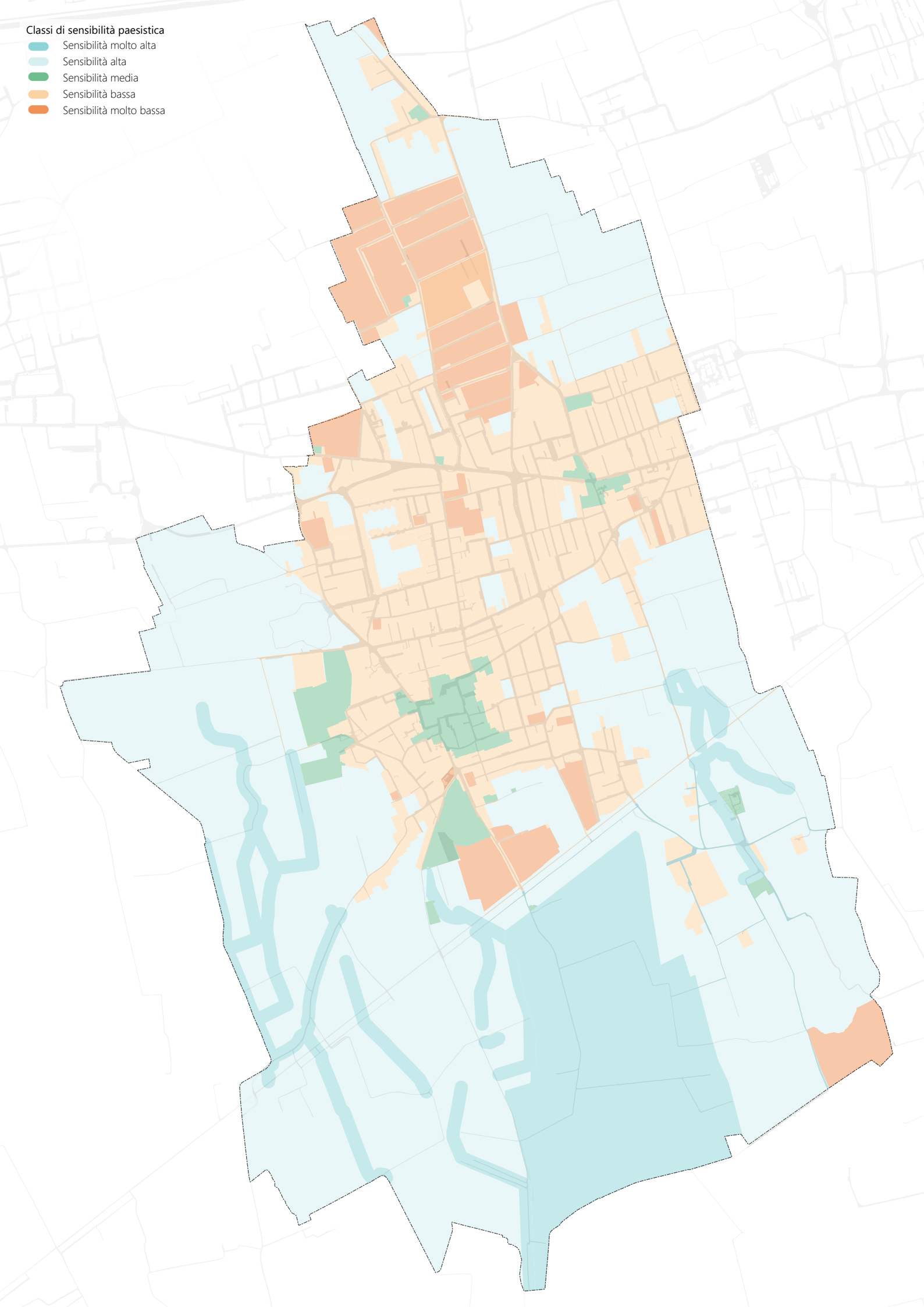
L'elaborato DP03 "Carta della sensibilità paesaggistica" costituisce pertanto un contenuto essenziale della Carta del Paesaggio (art. 7, L.R. 12/2005), in quanto individua sul territorio gli ambiti, gli elementi e i sistemi con livelli differenti di sensibilità paesaggistica.

Il Documento di Piano distingue **cinque classi di sensibilità paesaggistica**: molto alta, alta, media, bassa e molto bassa.

Per il territorio di Bareggio, le classi sono state attribuite sulla base dei seguenti criteri:

- Classe di sensibilità paesistica **molto alta**: ambiti di maggior valore ambientale e naturalistico (Fontanile Nuovo, sistema delle risorgive);
- Classe di sensibilità paesistica **alta**: ambiti agricoli, spazi aperti nel tessuto urbano consolidato e Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano;
- Classe di sensibilità paesistica **media**: nuclei di antica formazione, ambiti del patrimonio rurale;
- Classe di sensibilità paesistica **bassa**: ambiti residenziali di recente formazione, sistema dei servizi pubblici esistenti;
- Classe di sensibilità paesistica **molto bassa**: ambiti destinati alle attività economiche, area estrattiva della cava Bergamina.

- Classi di sensibilità paesistica
- Sensibilità molto alta
 - Sensibilità alta
 - Sensibilità media
 - Sensibilità bassa
 - Sensibilità molto bassa



Rete Ecologica e Rete Verde

IL PROGETTO DELLA RETE ECOLOGICA COMUNALE

La Rete Ecologica Comunale (REC), definita a partire dagli assetti delineati dalle reti ecologiche di scala regionale (RER) e metropolitana (REM), si articola attraverso azioni volte al ripristino, al potenziamento o al mantenimento di un sistema interconnesso di elementi ecosistemici in grado di favorire livelli soddisfacenti di biodiversità e connettività. **Il progetto della Rete Ecologica Comunale mira a riconoscere gli elementi da preservare e delle criticità da risolvere**, declinando a scala comunale la RER e la REM.

Per quanto riguarda le reti ecologiche sovraordinate, sul territorio di Bareggio vengono individuati:

- un corridoio ecologico regionale (cui si sovrappone un corridoio ecologico principale della REM) fra i nuclei urbani di Bareggio e Sedriano;
- un ganglio primario che si estende sullo spazio aperto a sud dell'asse della SPexSS11;
- un corso d'acqua minore da riqualificare ai fini polivalenti, che corrisponde al Canale Scolmatore;
- un corso d'acqua minore con caratteristiche attuali di importanza ecologica, che corrisponde al Fontanile Nuovo;
- una proposta di parco naturale all'interno della quale si trovano la riserva naturale del Fontanile Nuovo (riconosciuta anche come Zona Speciale di Conservazione e Zona di Protezione Speciale);

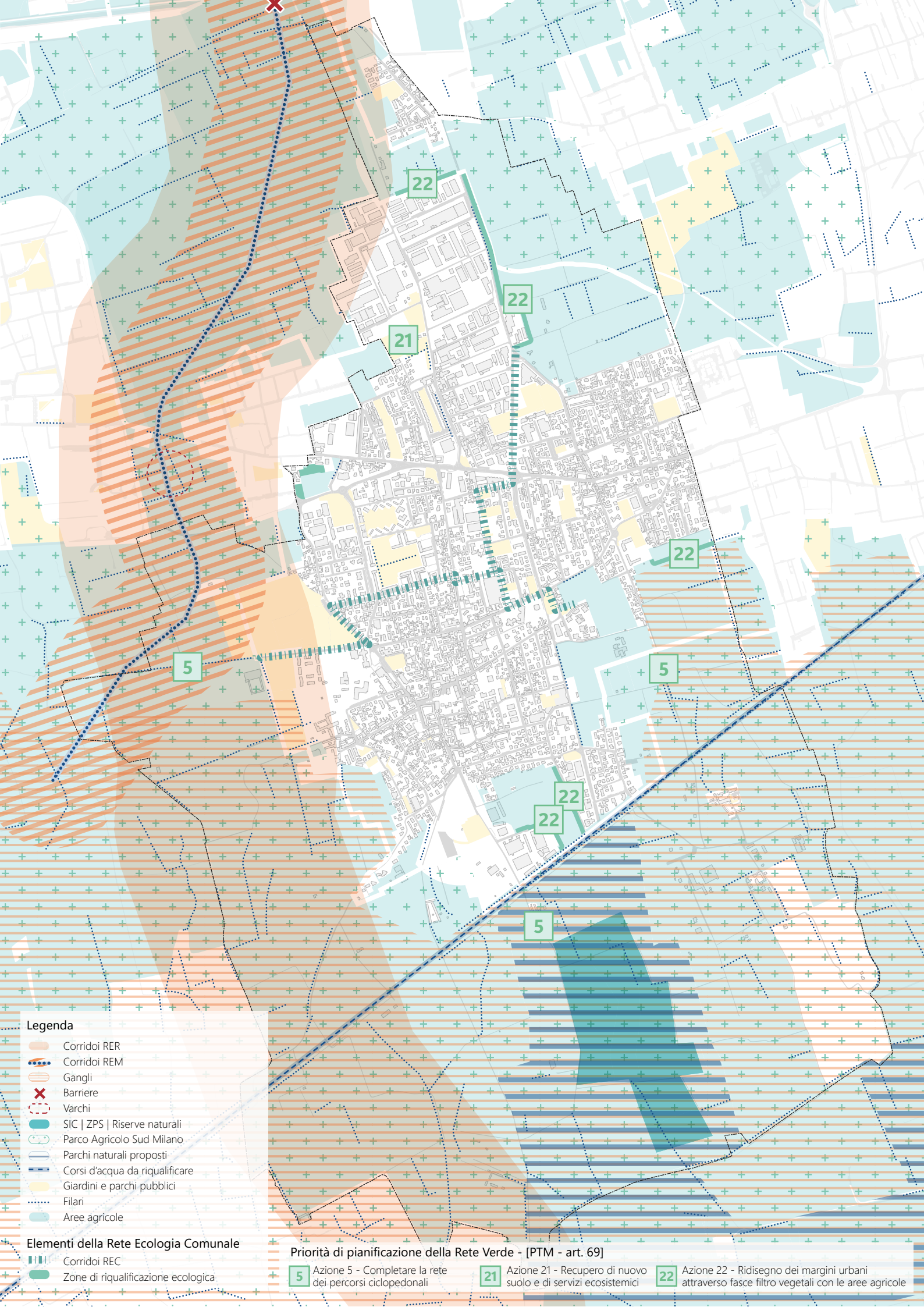
A partire da questi elementi, la Variante individua i seguenti **elementi della Rete Ecologica Comunale**:

- **due corridoi ecologici di interesse locale**: il primo in direttrice est-ovest connette il Parco Arcadia con il territorio agricolo in corrispondenza di via Madonna Pellegrina; il secondo in direttrice nord-sud mette in connessione il territorio agricolo da via Madonna Pellegrina a via Monte Grappa, attraversando la direttrice Cambio n. 13;
- **quattro zone di riqualificazione ecologica**: due in corrispondenza delle aree produttive a nord e a sud dell'urbanizzato, come filtro verso i campi agricoli; una in corrispondenza dell'AT01; una in corrispondenza dell'AT05.

Inoltre, la Rete Ecologica Comunale individua come **elementi di supporto** gli ambiti agricoli, le foreste e i boschi, le siepi e i filari alberati, i corsi e gli specchi d'acqua, gli spazi pubblici, gli orti, i parchi e le aree verdi.

IL PROGETTO DELLA RETE VERDE COMUNALE

Il PTM individua il **progetto di Rete Verde Metropolitana (RVM)** quale sistema integrato di boschi, spazi verdi e alberi finalizzato alla riqualificazione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, alla tutela dei valori ecologici e naturali del territorio, al contenimento del consumo di suolo e alla promozione di una migliore fruizione del paesaggio. Il progetto di RVM è supportato da **tre elaborati dispositivi** (Schemi direttori, Quadro d'insieme e Priorità di pianificazione), che sono finalizzati ad orientare gli strumenti di pianificazione



Legenda

- Corridoi RER
- Corridoi REM
- Gangli
- Barriere
- Varchi
- SIC | ZPS | Riserve naturali
- Parco Agricolo Sud Milano
- Parchi naturali proposti
- Corsi d'acqua da riqualificare
- Giardini e parchi pubblici
- Filari
- Aree agricole

Elementi della Rete Ecologia Comunale

- Corridoi REC
- Zone di riqualificazione ecologica

Priorità di pianificazione della Rete Verde - [PTM - art. 69]

- 5** Azione 5 - Completare la rete dei percorsi ciclopedonali
- 21** Azione 21 - Recupero di nuovo suolo e di servizi ecosistemici
- 22** Azione 22 - Ridisegno dei margini urbani attraverso fasce filtro vegetali con le aree agricole

comunale nell'impiego di **Nature Based Solutions (NBS)**, articolate e localizzate in modo opportuno al fine della realizzazione dell'infrastruttura verde metropolitana.

Con la D.C.M. n.5 del 28 febbraio 2024 sono state approvate le **Strategie Tematico Territoriali Metropolitane (STTM)** come strumento di regolazione dei fenomeni a oggetto territoriale, finalizzato a garantire piena effettività alle previsioni del PTM. **La Rete Verde Metropolitana è il "progetto-guida" del PTM e della STTM1 "Strategia Tematico-Territoriale Metropolitana per la sostenibilità, le emergenze ambientali e la rigenerazione territoriale"**. La STTM 1 ha l'obiettivo di guidare e monitorare, attraverso indicatori di sostenibilità e parametri che orientano le trasformazioni urbanistiche ed edilizie a scala locale e sovracomunale, l'attuazione del PTM in materia di tutela delle risorse non rinnovabili e di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici. Inoltre, favorisce la rigenerazione territoriale quale principale strumento per la riqualificazione dei paesaggi degradati e verifica le effettive ricadute sul territorio metropolitano delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie individuandone le adeguate mitigazioni e compensazioni. Il **grado di adesione alla STTM1** è definito, ai sensi dell'art. 8 del Quadro conoscitivo delle STTM, sulla base del punteggio ottenuto dai Comuni, determinato in funzione dell'efficacia delle proposte progettuali sulla base degli interventi strutturali, dei sistemi NBS adottati e degli interventi sinergici, in relazione al livello di vulnerabilità dell'UPA di appartenenza.

Il territorio di Bareggio è ricompreso all'interno dell'**Unità Paesistico Ambientale 3a - "Fascia dei fontanili"**, caratterizzata da un **Livello di vulnerabilità dell'indice di superficie drenante "Medio"** (fra 75% e 85%). Tale indice identifica la vulnerabilità delle UPA rispetto alla capacità di fornire un adeguato drenaggio delle acque, definito in base alla percentuale di superficie di suolo permeabile. Relativamente al **Livello di vulnerabilità rispetto alle temperature notturne estive**, l'UPA-3a presenta un dato "Medio-alto". Questa classificazione viene attribuita in base allo scostamento dalla temperatura di comfort di 25-26 °C, e che nel caso della fascia Medio-alta corrisponde ad un range compreso fra i 28-31 °C, sulla base di rilevazioni effettuate ad hoc.

La Rete Verde Metropolitana trova attuazione nel progetto della Variante in sinergia con la Rete Ecologica Comunale, secondo quanto definito nelle strategie complessive del PTM e, in particolare, all'art. 69 delle Norme del PTM. Nello schema illustrativo della pagina precedente vengono evidenziati gli interventi che attuano le **Priorità di pianificazione** di cui all'elaborato dispositivo Tav. 5.3, da realizzare attraverso le soluzioni previste dall'Abaco NBS:

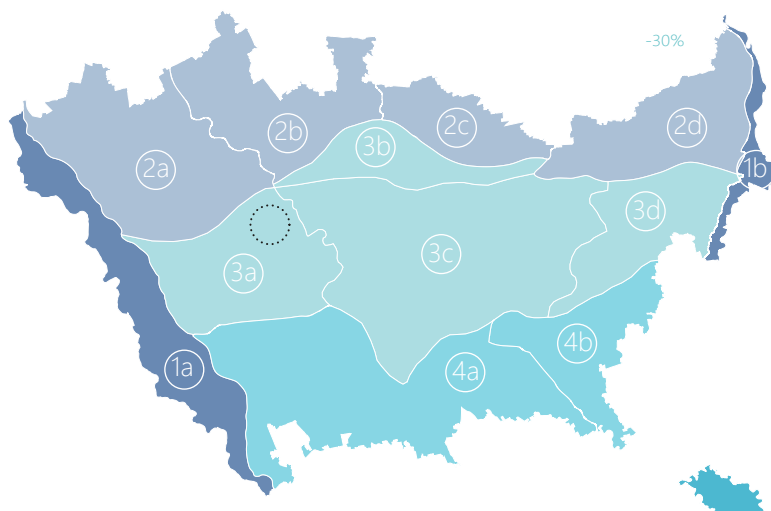
> Azione 5 | Completare la rete dei percorsi ciclopeditoni poggiandosi sui percorsi interpoderali esistenti > Creare un sistema ciclabile continuo tra percorsi campestri, rete locale e sovralocale (come previsto dalla strategia di Piano "Bareggio in verde").

> Azione 21 | Recupero di nuovo suolo e di servizi ecosistemici> Area dedicata al progetto Forestami.

> Azione 22 | Ridisegnare i margini urbani attraverso l'inserimento di elementi vegetali e fasce filtro con le aree agricole > realizzare zone di riqualificazione ecologica a filtro delle aree produttive che affacciano sul territorio agricolo e in corrispondenza del nuovo AT01.

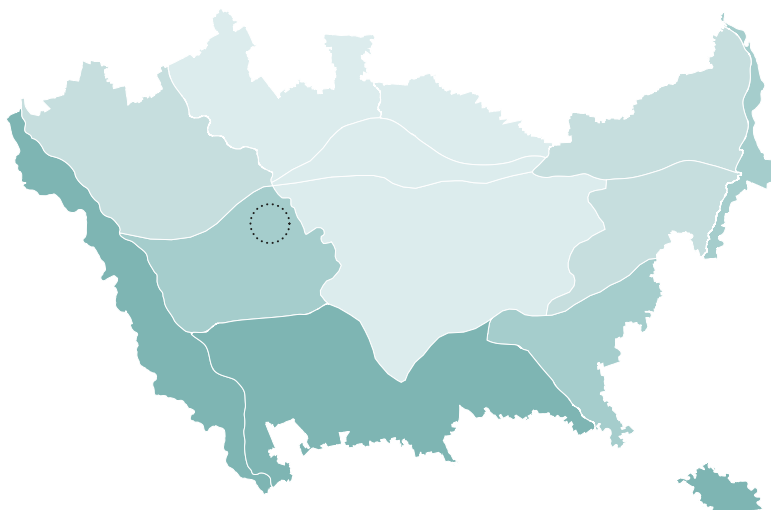
Individuazione delle UPA

- Alta pianura asciutta
- Fascia dei fontanili**
- Bassa pianura irrigua
- Terrazzi fluviali e pianure alluvionali
- Collina di San Colombano al Lambro



Livelli di vulnerabilità dell'Indice di superficie drenante

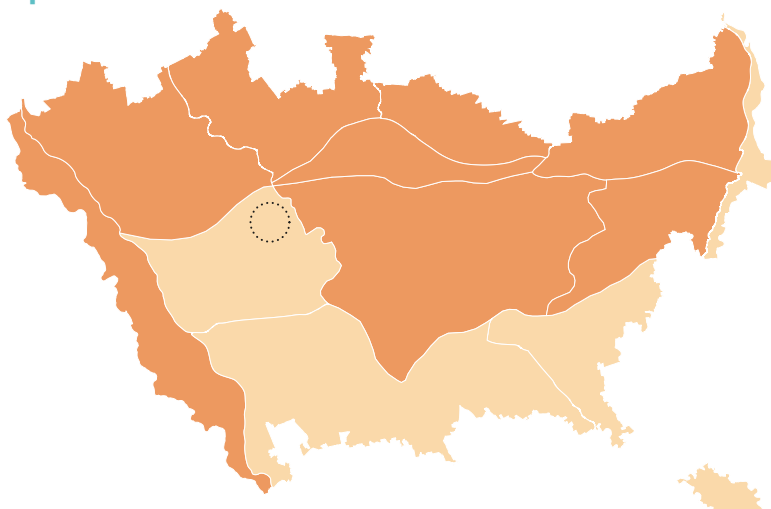
- Alto
- Medio alto
- Medio**
- Medio basso



Livelli di vulnerabilità rispetto alle temperature notturne estive

- Alto
- Medio alto**

Localizzazione Bareggio



Strategie di mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici

Il PTM di Città metropolitana definisce un sistema articolato di azioni e politiche di **adattamento ai cambiamenti climatici**. In particolare, il Titolo III della Parte II delle Norme di Attuazione, il PTM dispone che i Comuni, all'interno del PGT, mettano in atto misure che favoriscano la gestione corretta e sostenibile delle acque meteoriche (invarianza idraulica), riducano il consumo idrico potabile pro-capite e incrementino la resilienza agli effetti dei cambiamenti climatici.

Il Documento di Piano promuove un'idea di città orientata verso le tematiche della sostenibilità e della resilienza, che trovano una traduzione spaziale all'interno delle strategie del Documento di Piano. La strategia "Bareggio tra storia e futuro" prevede, fra gli altri, interventi finalizzati al recupero e rigenerazione di alcuni brani di città attualmente caratterizzati da un'elevata impermeabilità. Gli interventi di recupero (AT e AER) prevedono il rispetto di **indici e parametri migliorativi rispetto al tema della permeabilità**.

"Bareggio in verde" è la strategia che sostanzia il progetto di Rete Verde, andando a **incrementare la presenza vegetazionale** in ambiti strategici, anche attraverso il progetto Forestami. "Bareggio da vivere" e "Bareggio interconnessa" sono due strategie che sinergicamente promuovono al contempo il miglioramento della fruibilità pedonale, soprattutto nei luoghi pubblici centrali, e favorendo le occasioni di sosta negli stessi, andando a **ridurre il ricorso all'automobile come modalità di spostamento prioritaria**.

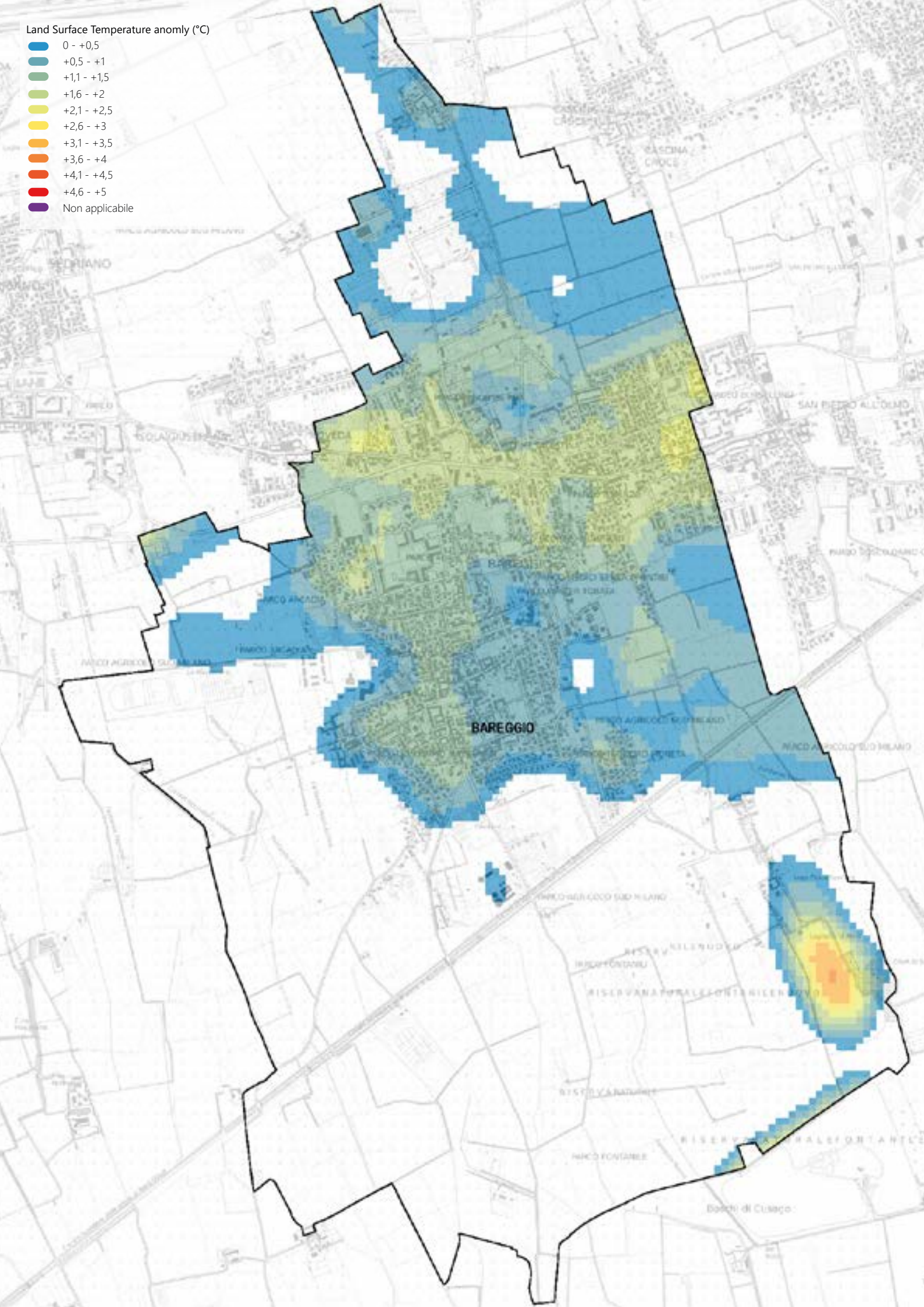
Il PGT mette poi in campo misure e dispositivi specifici per ottemperare alle indicazioni fornite dal PTM. In particolare, per favorire la gestione corretta e sostenibile delle acque meteoriche:

- recepisce le indicazioni dello Studio comunale di gestione del rischio idraulico inserendo le relative Misure strutturali nel Piano dei Servizi;
- stabilisce che nelle scelte di trasformazione venga rispettato il principio dell'Invarianza idraulica e idrologica secondo le disposizioni del Regolamento Regionale n.7/2017 e s.m.i.;
- prevede che le aree private scoperte e di pertinenza dei nuovi edifici residenziali debbano essere sistemate a verde privato e piantumate per almeno il 40% della SF in modo tale da garantire il mantenimento di una superficie permeabile adeguata.

Per promuovere il contenimento dei consumi idropotabili il PGT predispone un apposito bilancio dei consumi. Attualmente il consumo idrico pro capite è pari a 184,1 l/ab/gg per un consumo annuo di 1.153.035 mc (Fonte: Bilancio Idrico Gruppo CAP anno 2025, calcolato su 17.161 abitanti). Le previsioni insediative derivanti dalle previsioni urbanistiche comporteranno una capacità insediativa teorica di 17.983 abitanti, con un conseguente consumo idrico annuo stimabile in 1.208.265 mc. Con l'obiettivo di ridurre il consumo idrico pro capite di un valore pari ad almeno il 10%, come stabilito dall'art. 22 delle NA del PTM, il Piano introduce un nuovo dispositivo che obbliga tutti gli interventi di ristrutturazione edilizia e gli interventi di nuova costruzione a prevedere sistemi che non comportino l'utilizzo di acqua potabile per gli usi secondari.

Infine il PTM chiede ai Comuni in cui si registrano anomalie di temperatura notturna superiori di 3°C (a lato, fonte MetroAdapt) rispetto al valore di riferimento di definire all'interno del PGT misure di mitigazione e strategie di adattamento per minimizzare gli effetti generati dai cambiamenti climatici. Per quanto riguarda il Comune di Bareggio, non si rilevano anomalie termiche maggiori di 3°C (ad eccezione della cava Bergamina).

Land Surface Temperature anomaly (°C)



Progetti per la mobilità

Le scelte messe in campo dalla Variante sono finalizzate a **orientare lo sviluppo di Bareggio verso forme di mobilità maggiormente sostenibili**, quali il ricorso al mezzo pubblico e alla mobilità dolce (ciclabile e/o pedonale) come scelta modale preferenziale rispetto all'automobile.

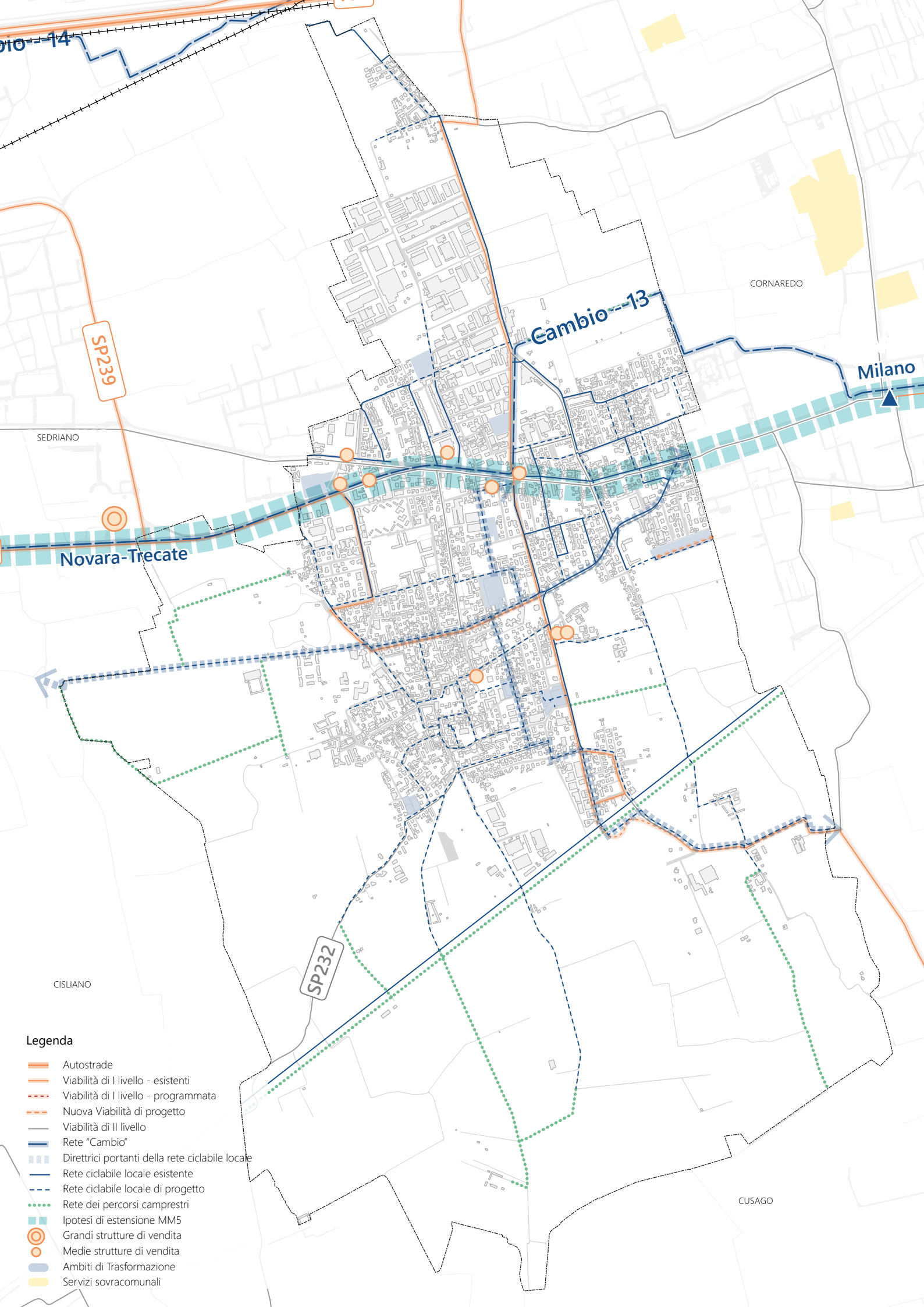
In quest'ottica, la Variante abbandona la previsione di tracciato alternativo alla strada provinciale SPexSS11, che nell'ipotesi originaria avrebbe dovuto bypassare il centro abitato di Bareggio. Tale ipotesi, anche a fronte di difficoltà tecnico-realizzative, viene abbandonata a favore di una futuro efficientamento della rete esistente (attraverso specifici piani del traffico) e dello sviluppo della maglia ciclabile. L'unico tracciato di nuova previsione è il collegamento fra via Piave e via Villorosi (quest'ultima a confine con Cornaredo), finalizzato a ricucire la viabilità locale, agganciandosi in direttrice nord-sud alle vie Madonna Pellegrina, Palmiro Togliatti e Monteverdi.

Per quanto riguarda la **rete ciclabile**, Bareggio può contare su una rete esistente di 14,5 km, sviluppata prevalentemente sulle dorsali principali della SPexSS11, del Canale Scolmatore, dell'asse di via Morandi e del tratto est via Madonna Pellegrina. La rete locale, che serve prevalentemente la residenza, è maggiormente presente nel lato orientale di Bareggio, a nord di via Madonna Pellegrina.

Le progettualità principali riguardano il prolungamento del tracciato di via Madonna Pellegrina su via Gallina / via Manzoni, fino a proseguire nei campi su via Corbettina, e la realizzazione del tracciato a sud, sulla via Cusago, finalizzato a collegare maggiormente Cascina Figina con il centro di Bareggio.

Una fitta rete di percorsi locali completa le previsioni della rete, per un totale di circa 21 km di tracciati in previsione. Nel complesso, il disegno della rete ciclopedonale si estende per circa 35,5 km.

In sinergia con lo sviluppo della rete ciclabile, e con il quadro complessivo delle strategie di piano, la Variante prevede la localizzazione indicativa di alcuni **ambiti a priorità pedonale**, ovvero ambiti dove l'amministrazione potrà attivare soluzioni sperimentali finalizzate alla mitigazione del traffico veicolare. Tali soluzioni, che potranno essere adottate anche in via temporanea e sperimentale, sono volte a creare degli ambiti all'interno dei quali non sia impedito il flusso veicolare, ma che al contempo riportino il pedone come elemento centrale e principale fruitore dello spazio della strada. Gli ambiti a priorità pedonale comportano innumerevoli aspetti positivi, fra cui i principali sono l'incremento della fruibilità e della vivacità degli spazi pubblici, elemento ulteriormente trainante per il commercio di vicinato, e la riduzione del traffico veicolare con tutti i benefici connessi.



Legenda

- Autostrade
- Viabilità di I livello - esistenti
- Viabilità di I livello - programmata
- Nuova Viabilità di progetto
- Viabilità di II livello
- Rete "Cambio"
- Direttrici portanti della rete ciclabile locale
- Rete ciclabile locale esistente
- Rete ciclabile locale di progetto
- Rete dei percorsi campestri
- Ipotesi di estensione MM5
- Grandi strutture di vendita
- Medie strutture di vendita
- Ambiti di Trasformazione
- Servizi sovracomunali

ANALISI DEGLI INDOTTI VEICOLARI

Il Piano Territoriale Metropolitano della Città metropolitana di Milano (artt. 9 e 36 delle Norme di Attuazione) stabilisce che i Comuni debbano predisporre un'adeguata documentazione sulle condizioni di esercizio delle reti stradali e del trasporto pubblico, stimando e valutando la sostenibilità del carico urbanistico aggiuntivo previsto dal piano sulle infrastrutture esistenti e individuando, ove necessario, gli interventi di adeguamento infrastrutturale. Il presente paragrafo fornisce, pertanto, una stima dei flussi di traffico attesi generati dalle trasformazioni urbanistiche previste.

Le previsioni insediative dei Pgt devono essere correlate a specifici interventi infrastrutturali, proporzionati alla rilevanza e all'attrattività degli interventi stessi, finalizzati non solo a garantirne la piena fruibilità, ma anche a favorirne l'accessibilità mediante il trasporto pubblico.

Per quanto riguarda gli insediamenti previsti lungo la viabilità di rilevanza sovracomunale, fermo restando quanto disposto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di attuazione, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- evitare accessi diretti da proprietà private sulla viabilità sovracomunale;
- prevedere, per i nuovi insediamenti, assi viari dedicati di collegamento con le arterie sovracomunali, con caratteristiche tali da garantire adeguati livelli di scorrevolezza del traffico;
- accompagnare la realizzazione di nuove strade con interventi di riqualificazione della viabilità locale, finalizzati alla razionalizzazione degli accessi e al miglioramento della funzionalità delle intersezioni, evitando l'incremento del loro numero e contribuendo a una maggiore fluidità del traffico;
- garantire il collegamento delle fermate del trasporto pubblico locale su gomma con le aree residenziali attraverso percorsi pedonali e ciclabili protetti.

Ai fini della determinazione dei carichi veicolari indotti dagli interventi previsti nel Documento di Piano, si è fatto riferimento alla DGR 20 dicembre 2013 n. X/1193, al D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 114 e alle linee guida del PTCP della Provincia di Monza e Brianza, a integrazione delle destinazioni d'uso non contemplate dalla normativa regionale, assumendo i parametri riportati nella tabella illustrativa della pagina a fianco. Si riportano di seguito le stime dei flussi indotti attesi per ciascun ambito contemplato dal PGT.

AT01 - Via Villoresi

L'ambito AT01 "Via Villoresi" si colloca in un'area libera a sud di via Villoresi, in un'area agricola posta al margine dell'ambito urbanizzato. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=16.425 mq, SL=4.928 mq), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale da realizzare in coerenza con le caratteristiche morfologiche, urbanistiche e architettoniche del contesto edificato circostante, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la

SINTESI DEL SET DI INDICATORI



- 1 residente ogni 50 mq di SL complessiva;
- 60% dei residenti è attivo e quindi genera uno spostamento
- 80% degli attivi utilizza il mezzo privato per effettuare lo spostamento, il 20% usa il TPL
- coefficiente di occupazione medio dell'auto pari a 1,2 persone/veicolo;
- con riferimento all'ora di punta del mattino si considera il 90% degli spostamenti in uscita dall'ambito e il 10% in ingresso;
- con riferimento all'ora di punta della sera si considera il 60% degli spostamenti in in-gresso all'ambito e il 10% in uscita.



- 60 mq di SL per addetto, organizzati su due turni;
- percentuale degli spostamenti degli addetti nell'ora di punta del mattino pari a 60% in ingresso;
- coefficiente di occupazione medio dell'auto pari a 1;
- per quanto riguarda la stima dei flussi di traffico generati/attratti dalle funzioni commerciali, si fa riferimento al parametro veicoli generati ogni mq di superficie di vendita, dipendente dalla destinazione d'uso delle attività, e al giorno della settimana.



- 1 addetto ogni 25 mq di SL complessiva
- 90% degli addetti utilizza il mezzo privato (auto) per effettuare lo spostamento, il 10% usa il TPL;
- coefficiente di occupazione medio dell'auto pari a 1,1 persone/veicolo;
- con riferimento all'ora di punta del mattino si considera l'80% degli spostamenti in ingresso all'ambito;
- con riferimento all'ora della sera si considera il 50% degli spostamenti in uscita dall'ambito.



- 1 addetto ogni 50 mq di SL complessiva;
- si considera che la totalità degli addetti utilizzi il mezzo privato (auto) per effettuare lo spostamento;
- coefficiente di occupazione medio dell'auto pari a 1,5 persone/veicolo;
- con riferimento all'ora di punta del mattino si considera l'80% degli spostamenti in ingresso all'ambito;
- con riferimento all'ora di punta della sera si considera il 50% degli spostamenti in uscita dall'ambito;
- per le merci si è il parametro veicoli/ora di punta ogni 1.000 mq di SL è ricavato in base al valore dell'indice di edificabilità fondiaria.

destinazione d'uso più impattante dal punto di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a esercizio di vicinato) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si considera come configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) quella con destinazione residenziale pari a 4.571 mq (93% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo alimentare, pari a 357 mq (7% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 92 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 6 veic.eq./ora in entrata e 34 veic.eq./ ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 53 veic.eq./ora in entrata e 24 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 6 veic.eq./ora in entrata e 34 veic.eq./ ora in uscita al mattino, 61 veic.eq./ora in entrata e 30 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. Sono prescritti alcuni interventi di potenziamento del sistema infrastrutturale stradale, quali la realizzazione, nella porzione sud dell'ambito, di una nuova viabilità di collegamento tra via Piave e via Villorosi nel territorio comunale di Cornaredo, da raccordare con le vie Togliatti e Monteverdi, aree di sosta pubblica e la realizzazione di un percorso ciclopeditonale lungo il margine sud dell'ambito.

AT02 - Via Trieste

L'ambito A.T. 02 "via Trieste" è localizzato in prossimità del centro, in un'area industriale dismessa. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=3.650 mq, SL=1.650 mq), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale da realizzare in coerenza con le caratteristiche morfologiche, urbanistiche e architettoniche del contesto edificato circostante, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la destinazione d'uso più impattante dal punto di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a EV) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si considera come configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) quella con destinazione d'uso residenziale pari a 1.293 mq (78% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo alimentare, pari a 357 mq (22% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 26 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 4 veic.eq./ora in entrata e 10 veic.eq./ ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 37 veic.eq./ora in entrata e 22 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 4 veic.eq./ora in entrata e 10 veic.eq./ ora in uscita al mattino, 45 veic.eq./ora in entrata e 28 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree destinate alla sosta pubblica e la realizzazione di un percorso ciclopeditonale.

AT03a - Ex Alma

L'ambito A.T. 03a "Ex Alma" si colloca nella zona sud del territorio comunale, in un'area industriale dismessa nel quadrante nord-ovest dell'intersezione Papa Giovanni XXIII-Diaz, interna al tessuto urbano consolidato in stretta relazione con il centro cittadino. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=11.110 mq, SL=4.000 mq realizzabile nell'ambito), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale da realizzare in coerenza con le caratteristiche morfologiche, urbanistiche e architettoniche del contesto edificato circostante, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. La configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) individuata risulta quella con destinazione residenziale pari a 3.643 mq (91% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo commerciale alimentare, pari a 357 mq (9% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 73 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 6 veic.eq./ora in entrata e 27 veic.eq./ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 48 veic.eq./ora in entrata e 24 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 6 veic.eq./ora in entrata e 27 veic.eq./ora in uscita al mattino, 56 veic.eq./ora in entrata e 30 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. Dal punto di vista infrastrutturale, è prescritta la realizzazione di spazi di sosta pubblica e di un percorso ciclopeditoneale.

AT03b - Via Falcone

L'ambito A.T. 3b "via Falcone" è localizzato in un'area libera in prossimità del centro sportivo "G. Facchetti", tra il tessuto residenziale consolidato e l'area industriale di Bareggio. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=7.600 mq, SL=3.500 mq), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale da realizzare in coerenza con le caratteristiche morfologiche, urbanistiche e architettoniche del contesto edificato circostante, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la destinazione d'uso più impattante dal punto di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a esercizio di vicinato) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si considera una configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) composta da una parte residenziale pari a 3.143 mq (90% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo commerciale alimentare, pari a 357 mq (10% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 63 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 5 veic.eq./ora in entrata e 24 veic.eq./ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 46 veic.eq./ora in entrata e 23 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 5

veic.eq./ora in entrata e 24 veic.eq./ ora in uscita al mattino, 54 veic.eq./ora in entrata e 29 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree di sosta pubblica.

AT04 - Via Vigevano

L'ambito A.T.04 "via Vigevano" si trova nel tessuto urbano consolidato nella parte sud-occidentale del centro abitato, in un'area industriale dismessa in un contesto residenziale. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=5.100 mq, SL=3.300 mq), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale da realizzare in coerenza con le caratteristiche morfologiche, urbanistiche e architettoniche del contesto edificato circostante, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la destinazione d'uso più impattante dal punto di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a esercizio di vicinato) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si considera una configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) composta da destinazione residenziale pari a 2.943 mq (89% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo commerciale alimentare, pari a 357 mq (11% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 59 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 5 veic.eq./ora in entrata e 22 veic.eq./ ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 45 veic.eq./ora in entrata e 23 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 5 veic.eq./ora in entrata e 22 veic.eq./ ora in uscita al mattino, 53 veic.eq./ora in entrata e 29 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree di sosta pubblica e realizzazione di un percorso ciclopeditone. È prescritta la realizzazione di aree a destinate a parcheggio pubblico e di un percorso ciclopeditone connesso alla rete comunale.

AT05 - Via Magenta

L'ambito A.T.05 "via Magenta" è localizzato al margine occidentale del territorio comunale, in prossimità del confine con il Comune di Sedriano in un'area libera. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=12.080 mq, SL=4.832 mq), il Piano prevede la realizzazione di una media struttura di vendita quale elemento integrante di una nuova centralità urbana, escludendo le altre destinazioni d'uso. In relazione alla massima dimensione della superficie di vendita relativa a una singola media struttura di vendita per comuni con più di 10.000 abitanti, la configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) risulta quella con destinazione commerciale, ipotizzata di tipo alimentare, pari alla totalità della SL prevista, pari a 4.832 mq, con una S.d.V. pari a 2.500 mq. Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 41 addetti teorici complessivi, sono attesi, nel giorno feriale tipo, 25 veic.eq./ora entrata

nell'ora di punta del mattino, 300 veic.eq./ora in entrata e 200 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera, gravitanti principalmente sulla SPexSS11 e la viabilità locale di connessione con il centro e gli ambiti residenziali. Nei giorni festivi si attendono 25 veic.eq./ora in entrata al mattino, 375 veic.eq./ora in entrata e 250 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree di sosta pubblica e di accessi stradali idonei garantire la piena funzionalità dell'ambito e la corretta connessione con la viabilità esistente, secondo le indicazioni degli strumenti urbanistici vigenti e delle autorità competenti in materia di traffico e sicurezza stradale.

AT06 - Via De Gasperi

L'ambito A.T.06 "via De Gasperi" si trova nel tessuto urbano a nord della SPexSS11, affacciato sulla via omonima in un'area attualmente agricola adiacente ad un comparto residenziale. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=8.430 mq, SL=5.250 mq), il Piano prevede la realizzazione di un nuovo insediamento residenziale e un ampio parcheggio pubblico, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la destinazione d'uso più impattante dal punto di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a esercizi di vicinato) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si deduce che la configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) risulta quella con destinazione residenziale pari a 4.893 mq (93% della SL totale) e commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo commerciale alimentare, pari a 357 mq (7% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 98 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale tipo 6 veic.eq./ora in entrata e 36 veic.eq./ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno feriale 54 veic.eq./ora in entrata e 24 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 6 veic.eq./ora in entrata e 36 veic.eq./ora in uscita al mattino, 62 veic.eq./ora in entrata e 30 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree destinate a parcheggio pubblico.

AT07 - Via Sant'Anna

L'ambito A.T.07 "via Sant'Anna" è localizzata nell'area centrale del comune e interessa un vuoto urbano centrale rispetto al tessuto urbano consolidato. L'area si pone in un contesto prevalentemente residenziale anche se posta in adiacenza ad un impianto industriale di notevoli dimensioni. Per questo ambito (cfr. Documento di Piano - ST=5.500 mq, SL=2.200 mq), il Piano prevede il completamento del tessuto urbano con edificazioni residenziali, escludendo destinazione d'uso di tipo ricettive all'aria aperta, produttive (eccetto piccole attività artigianali/commerciali, espositive, assimilabili a commerciale di vicinato), terziaria/direzionale, commerciale (eccetto di vicinato e simili), rurale. Dato che a parità di superficie la destinazione d'uso più impattante dal punto

di vista degli indotti generati è quella commerciale alimentare (destinazione d'uso ammessa fino a esercizi di vicinato) seguita da quella terziaria, produttiva ecc e che la destinazione d'uso prevista risulta espressamente residenziale, si considera una configurazione più gravosa dal punto di vista degli indotti veicolari previsti complessivamente (bidirezionali nell'ora di punta del mattino e della sera) composta da una parte residenziale pari a 1.843 mq (84% della SL totale) e una parte di commerciale di vicinato, ipotizzato di tipo commerciale alimentare, pari a 357 mq (16% della SL totale, relativa ad una S.d.V. pari a 250 mq). Per tale configurazione più gravosa, a fronte di 37 residenti teorici insediabili e 3 addetti teorici complessivi, sono attesi nell'ora di punta del mattino di un giorno ferialo tipo 4 veic.eq./ora in entrata e 14 veic.eq./ ora in uscita, nell'ora di punta della sera del giorno ferialo 40 veic.eq./ora in entrata e 22 veic.eq./ora in uscita, gravitanti principalmente sulla viabilità locale. Nei giorni festivi si attendono 4 veic.eq./ora in entrata e 14 veic.eq./ ora in uscita al mattino, 48 veic.eq./ora in entrata e 28 veic.eq./ora in uscita nell'ora di punta della sera. È prescritta la realizzazione di aree di sosta pubblica e di un percorso ciclopeditone collegato alla rete della mobilità attiva del Comune.

La seguente tabella riassume, per ciascun ambito previsto dal PGT, i principali parametri urbanistici (ST, SL, Abitanti Teorici/addetti a turno previsti) e i flussi di traffico attesi nell'ora di punta della mattina e della sera del giorno ferialo e festivo tipo, espressi in veicoli equivalenti.

Comune di Bareggio
Stima dei veicoli generati/attratti

Ambiti	Destinazione d'uso nelle diverse opzioni alternative (a,b,...)	ST [mq]	S.L. max [mq]	Ab. Teorici / addetti a turno	Sup. Vendita [mq]	Indotto hp mattina ferialo		Indotto hp sera ferialo		Indotto hp mattina festivo		Indotto hp sera festivo	
						entrata [veic eq.]	uscita [veic eq.]	entrata [veic eq.]	uscita [veic eq.]	entrata [veic eq.]	uscita [veic eq.]	entrata [veic eq.]	uscita [veic eq.]
AT01 - Via Vittorini	residenziale	16.475	4.572	92	-	6	34	54	34	6	34	61	30
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								
AT02 - Via Trieste	residenziale	3.650	2.233	26	+	4	20	37	22	4	20	45	28
	Comm. alim. di vicinato		250	3	250								
AT03a - Ex Alma	residenziale	11.110	3.683	73	+	6	27	48	24	6	27	56	30
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								
AT03b - Via Falcone	residenziale	7.600	3.143	63	+	5	24	46	23	5	24	54	29
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								
AT04 - Via Vigevano	residenziale	3.100	2.943	58	-	3	22	43	23	3	22	33	23
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								
AT05 - Via Magenta	Commerciale Alim. Più MSV separate	12.080	4.832	41	2.500	25	0	300	200	25	0	508	339
AT06 - Via De Gasperi	residenziale	8.760	4.833	98	+	6	36	54	24	6	36	62	30
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								
AT07 - Via Sant'Anna	residenziale	5.500	3.683	32	+	4	24	40	22	4	24	48	28
	Comm. alim. di vicinato		357	3	250								

Compatibilità con gli strumenti di pianificazione sovraordinati

Di seguito si richiamano gli obiettivi degli strumenti di pianificazione sovraordinati rispetto ai quali il Piano è oggetto di valutazione di compatibilità e ai quali si adegua: il PTR adeguato alla L.R. 31/2014 e il PTM. Nella tabella riassuntiva si evidenzia attraverso quali delle strategie progettuali (S.1 "Bareggio tra storia e futuro", S.2 "Bareggio in verde", S.3 "Bareggio da vivere", S.4 "Bareggio interconnessa") o norme di attuazione (NTA) il Piano risponde in via prioritaria rispetto al raggiungimento dei singoli obiettivi, rimandando ad una lettura complessiva ed approfondita della Relazione per una visione più organica.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

Il PTR articola gli obiettivi strategici della propria programmazione per "Sistemi territoriali", che presentano potenzialità e criticità da trattare in maniera specifica. Bareggio è inquadrato nell'ambito del "Sistema territoriale metropolitano" (ST1) per il quale si individuano 11 assi strategici:

ST1.1 - Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;

ST1.2 - Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;

ST1.3 - Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;

ST1.4 - Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;

ST1.5 - Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali Europee;

ST1.6 - Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;

ST1.7 - Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;

ST1.8 - Riorganizzare il sistema del trasporto merci;

ST1.9 - Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;

ST1.10 - Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;

ST1.11 EXPO - Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.

PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO (PTM)

Il PTM individua dieci obiettivi generali rispetto ai quali il PGT deve rispondere attraverso le proprie azioni e strategie:

Obiettivo 1 - Coerenziale le azioni del piano rispetto ai contenuti e ai tempi degli accordi internazionali sull'ambiente;

Obiettivo 2 - Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni;

Obiettivo 3 - Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo;

Obiettivo 4 - Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e TUC;

Piano Territoriale Regionale [PTR]	S.1 Bareggio tra storia e futuro	S.2 Bareggio in verde	S.4 Bareggio interconnessa	S.3 Bareggio da vivere	NTA
Strategia Territoriale 1.1	●	●	●	●	PR
Strategia Territoriale 1.2	●	●	●	●	PR
Strategia Territoriale 1.3	○	●	○	○	PS
Strategia Territoriale 1.4	○	○	●	○	-
Strategia Territoriale 1.5	○	○	○	●	PS
Strategia Territoriale 1.6	○	○	●	●	PS
Strategia Territoriale 1.7	●	●	○	○	PR
Strategia Territoriale 1.8	○	○	○	●	-
Strategia Territoriale 1.9	●	○	○	○	PR
Strategia Territoriale 1.10	●	●	●	○	PS/PR
Strategia Territoriale 1.11	○	○	○	○	-

Piano Territoriale Metropolitano [PTM]	S.1 Bareggio tra storia e futuro	S.2 Bareggio in verde	S.4 Bareggio interconnessa	S.3 Bareggio da vivere	NTA
Obiettivo 1	●	●	○	○	PR
Obiettivo 2	●	●	○	○	PS/PR
Obiettivo 3	○	○	●	●	PS
Obiettivo 4	●	○	○	○	PR
Obiettivo 5	○	○	●	●	-
Obiettivo 6	○	●	○	○	PS
Obiettivo 7	○	●	○	○	PS
Obiettivo 8	○	●	○	○	PR
Obiettivo 9	○	●	○	○	PR
Obiettivo 10	●	○	○	○	PR

- Obiettivo 5 - Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano;
- Obiettivo 6 - Potenziare la rete ecologica;
- Obiettivo 7 - Sviluppare la rete verde metropolitana;
- Obiettivo 8 - Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque;
- Obiettivo 9 - Tutelare e diversificare la produzione agricola;
- Obiettivo 10 - Potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del Piano.

AMBITI AGRICOLI DI INTERESSE STRATEGICO (AAS)

In riferimento alla compatibilità con il PTM il Piano, in ottemperanza all'art. 43 delle Norme di Attuazione del PTM, recepisce gli Ambiti Agricoli di interesse Strategico individuati tramite apposita cartografia nell'elaborato "Tavola 6 - Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico". Il recepimento della perimetrazione è contenuto in diversi elaborati del Piano, in particolare nelle tavole PR-01, PR-02 "Classificazione del Tessuto Urbano Consolidato e degli ambiti destinati all'agricoltura" e PR-0a5 "Vincoli e tutele storico-architettoniche e paesistico-ambientali".

L'estensione complessiva degli Ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico sul territorio di Rosate ammonta a oltre 482 ettari, interamente ricompresi nel Parco Sud.

STRATEGIE TEMATICO-TERRITORIALI METROPOLITANE

Le Strategie Tematico-Territoriali Metropolitane (STTM) sono state introdotte dall'art. 7bis delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM). Le STTM sono strumenti di approfondimento e di attuazione del PTM che prefigurano linee di gestione del territorio in ambiti specifici fortemente integrati, su temi di rilevanza sovracomunale e metropolitana prioritari secondo i principi e gli obiettivi generali del PTM. Ciascuna STTM è costituita da un quadro analitico-conoscitivo, da un quadro propositivo-programmatico e da una componente precettivo-normativa. Tramite le STTM, Città metropolitana persegue un'attività di pianificazione circolare e flessibile basata sulla conoscenza, sull'analisi dei problemi e sulla ricerca di soluzioni "iterative", da sottoporre a sistematica verifica secondo un approccio aperto e incrementale. Le STTM sono attuate con valorizzazione del principio di miglior definizione e sono sottoposte a monitoraggio continuo e verifica periodica dei risultati ottenuti.

Le prime tre STTM previste dalla normativa del PTM e avviate da Città metropolitana sono:

- STTM 1 per la sostenibilità, le emergenze ambientali e la rigenerazione;
- STTM 2 per la coesione sociale, i servizi sovracomunali e metropolitani;
- STTM 3 per l'innovazione degli spazi della produzione, dei servizi e della distribuzione.

La STTM 1 ha l'obiettivo di guidare e monitorare, attraverso indicatori di sostenibilità e parametri che orientano le trasformazioni urbanistiche ed edilizie a scala locale/sovracomunale, l'attuazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM) in materia di tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, energia, qualità dell'aria), e di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici. Essa favorisce la rigenerazione territoriale quale principale strumento per

la riqualificazione dei paesaggi degradati e verifica le effettive ricadute sul territorio metropolitano delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie individuandone le adeguate mitigazioni e compensazioni. Il progetto guida della STTM 1 è la Rete Verde Metropolitana (RVM) del PTM, un sistema integrato di spazi verdi per ricomporre paesaggisticamente i contesti urbani e rurali, tutelare i valori ecologici del territorio, contenere e qualificare il consumo di suolo, aumentare la resilienza del territorio e promuovere una migliore fruizione del paesaggio anche a supporto dello sviluppo economico legato alla fornitura di servizi ecosistemici.

La STTM 2 ha la finalità di individuare degli orientamenti pianificatori utili a indirizzare le scelte di programmazione dei servizi alla scala locale e sovracomunale, in termini di potenziale bacino di utenza, orario di utilizzo e grado di accessibilità rispetto al sistema degli spostamenti metropolitani, analizzandone le esternalità positive o negative e interrogandosi sulle capacità di tali servizi di diventare promotori di nuove economie e di processi di rigenerazione e valorizzazione di aree oggi depresse. Dunque, la STTM 2 si occupa dell'orientamento per i Piani dei Servizi comunali nei Luoghi Urbani per la Mobilità (LUM), introdotti dal PTM in corrispondenza delle zone interessate dalle fermate, esterne al capoluogo, delle linee ferroviarie suburbane, dei capolinea delle linee tranviarie extraurbane e delle linee primarie del TPL, delle fermate delle linee metropolitane, che svolgono funzione di interscambio modale e hanno rilevanza strategica.

Infine, la STTM 3 analizza e si pone l'obiettivo di governare il complesso delle più recenti dinamiche che sottendono alle funzioni produttive, alle innovazioni dei processi e alla riqualificazione degli spazi della produzione e dei servizi a essi dedicati. La STTM 3 indirizza le scelte localizzative dei nuovi insediamenti di logistica, comprensivi delle attività di magazzinaggio, deposito, stoccaggio e movimentazione di merci e prodotti, orientati alla massima innovazione tecnologica nella gestione delle merci e integrati nel paesaggio. Essa prefigura, inoltre, strumenti di valutazione, identifica dispositivi incentivi e ogni misura preordinata a elevare il grado di compatibilità ambientale e territoriale degli insediamenti, esistenti e di nuova previsione. In particolare la Strategia indica i presupposti, le condizioni e gli incentivi per la localizzazione, prioritariamente in ambiti della rigenerazione, di poli sovracomunali dei servizi e della distribuzione, in forme integrate e sostenibili. Non costituendo poli produttivi di rilevanza sovracomunale, la valutazione degli interventi prevista dalle "Schede dei criteri qualitativi degli interventi" sarà richiesta in fase attuativa esclusivamente ad eventuali interventi di rilevanza sovracomunale proposti in tali Ambiti. Una prima analisi di sostenibilità ambientale degli ambiti viene invece eseguita all'interno della VAS.

PARCO AGRICOLO SUD MILANO (PASM)

Il PGT, infine, recepisce, in particolare in materia di questioni agricole e ambientali, le prescrizioni fornite dal Piano del Parco Agricolo Sud Milano, che interessa all'incirca 646 ettari. Quest'ultimo, istituito con legge regionale n. 24 del 1990, oggi sostituita dalla legge regionale n. 16 del 2007, a decorrere dal 23 settembre 2025, l'ente gestore del Parco Agricolo Sud Milano è subentrato alla Città metropolitana di Milano.



Comune di Bareggio