



**PROVINCIA  
MONZA BRIANZA**

DIREZIONE TERRITORIO



## **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**

### **INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ Nuovi contenuti progettuali e aggiornamenti del quadro programmatico e dello scenario di piano**



#### **RELAZIONE DI AVVIO**

---

aprile 2020

Antonio Infosini  
Direttore del Settore Territorio

Laura Brioschi  
Resp. Servizio Pianificazione e politiche territoriali



## INDICE

---

<b>Premessa</b>	<b>5</b>
<b>1. STRALCIO DI PREVISIONE DI NUOVO TRATTO VIABILISTICO - VARIANTE SP6 - NEI COMUNI DI SOVICO, ALBIATE E CARATE BRIANZA</b>	<b>7</b>
<b>Le modifiche da apportare al Ptcp vigente</b>	<b>8</b>
Il Ptcp vigente	8
La proposta di modifica	9
<b>2. PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5 A MONZA</b>	<b>11</b>
<b>Le modifiche da apportare al Ptcp vigente</b>	<b>13</b>
Il Ptcp vigente	13
La proposta di modifica	15



## Premessa

Il Piano territoriale di coordinamento vigente, in qualità di atto di indirizzo della programmazione socio-economica della Provincia, individua gli interventi sulla rete stradale e sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico (tavole 10 e 11 del Ptcp) e lo schema di assetto della rete stradale e della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano (tavole 12 e 13 del Ptcp).

Il Ptcp vigente individua inoltre gli interventi infrastrutturali per la mobilità la cui localizzazione, comprensiva dei corridoi di salvaguardia, assume valore prescrittivo e prevalente sugli atti dei Pgt; tali interventi sono dettagliati all'art.41 delle Norme del piano.

Si rende oggi necessario procedere ad una variante del Ptcp dedicata al sistema della mobilità principalmente in esito a:

- accoglimento di richieste di modifica del Ptcp presentate dai Comuni, sulle quali già la Provincia si è espressa favorevolmente nell'ambito di procedimenti di valutazione di compatibilità dei Pgt (eliminazione della previsione di nuova connessione viabilistica in variante alla strada provinciale SP6 che interessa i comuni di Sovico, Albiate e Carate Brianza);
- accordi interistituzionali sottoscritti dalla Provincia relativamente a nuovi interventi infrastrutturali (prolungamento a Monza della linea metropolitana M5) o relativamente a nuovi scenari del trasporto pubblico, alternativi a quanto già programmato (sistema di trasporto pubblico per l'asta Cologno-Vimercate).

Il tema costituisce uno degli argomenti illustrati nel documento "Contenuti di pianificazione da recepire nel Ptcp. Ricognizione" (trasmesso al Presidente della Provincia nel dicembre 2018, prot. 49222/2018).

A quanto sopra richiamato si aggiunge l'opportunità di apportare aggiornamenti del quadro programmatico del Ptcp derivanti da:

- ricadute, sul quadro previsionale del Ptcp in materia di infrastrutture per la mobilità, discendenti dall'aggiornamento del quadro sovra-provinciale, nello specifico del quadro degli obiettivi prioritari di interesse regionale (aggiornamento annuale PTR mediante il Programma Regionale di Sviluppo, ovvero mediante il Documento di Economia e Finanza Regionale – ultimo aggiornamento del 26 novembre 2019);
- attuazione di interventi individuati nel quadro programmatico rappresentato nei vigenti elaborati del Ptcp;
- eventuale sviluppo/avanzamento di studi di fattibilità in corso.

La presente relazione si sofferma in particolare ad illustrare i contenuti progettuali per i quali è necessario procedere al recepimento nel Ptcp, in quanto discendenti da accoglimento di richieste o da accordi sottoscritti dalla Provincia. Nello specifico si tratta di procedere a:

1. stralciare la previsione di una nuova connessione viabilistica - in variante alla SP6 – che interessa il territorio dei Comuni di Sovico, di Albiate e di Carate Brianza. La proposta è stata avanzata dai Comuni interessati ed è stata valutata dalla Provincia nell'ambito dell'espressione della valutazione di compatibilità degli strumenti urbanistici comunali al Ptcp, ai sensi della LR 12/2005;
2. recepire il tracciato del prolungamento della Linea metropolitana M5 a Monza. L'impegno è stato assunto dalla Provincia con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa con gli altri enti territoriali interessati.

A seguire si propone una descrizione di maggior dettaglio dei contenuti di variante relativi tali punti.



# 1. STRALCIO DI PREVISIONE DI NUOVO TRATTO VIABILISTICO - VARIANTE SP6 - NEI COMUNI DI SOVICO, ALBIATE E CARATE BRIANZA

A seguito di richiesta da parte dei Comuni interessati, la Provincia - ai sensi dell'art.13.5 della LR 12/2005 - ha valutato positivamente la proposta di modifica del Ptcp vigente volta all'eliminazione della previsione infrastrutturale identificata con il numero 730 alla Tavola 12 "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano".

Tale espressione, nello specifico, è contenuta nei seguenti atti:

- Decreto deliberativo presidenziale n.6 del 13/02/2018 *"Valutazione di compatibilità al Ptcp, ai sensi dell'art.13 comma 5 della legge regionale 12/2005, della variante generale di Pgt del Comune di Carate Brianza, adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 74 del 16/11/2017: presa d'atto. Proposta comunale di modifica degli atti di pianificazione provinciale, ai sensi dell'art. 13 comma 5 della LR 12/2005: determinazioni in merito"*;
- Decreto deliberativo presidenziale n.12 del 13/02/2019 *"Valutazione di compatibilità al Ptcp, ai sensi dell'art.13 comma 5 della legge regionale 12/2005, della variante generale di Pgt del Comune di Sovico, adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 28 del 05/10/2018: presa d'atto. Proposta comunale di modifica degli atti di pianificazione provinciale, ai sensi dell'art. 13 comma 5 della LR 12/2005: conferma determinazioni assunte con DDP n. 6 del 13/02/2018"*.

La valutazione favorevole all'eliminazione della previsione -espressa con DDP 6/2018 e 12/2019- è stata effettuata sulla base delle risultanze di uno studio specialistico appositamente redatto -e condiviso- dai tre comuni interessati dal tracciato. Le analisi e le rilevazioni condotte, unitamente alla costruzione di un modello di simulazione degli scenari futuri, evidenziano in particolare che:

- la realizzazione del completamento della variante SP6 avrebbe ridotte ricadute positive: *"Le positive ricadute, in termini di alleggerimento del traffico gravante sulla porzione di rete di mobilità oggetto dell'indagine, a realizzazione completa delle infrastrutture programmate e previste nello scenario di Piano, sono piuttosto ridotte: recupero di capacità della SP6 nell'ordine di un 15%/20%, (dato derivato dalla lettura degli elaborati descrittivi e di rappresentazione dell'approfondimento specialistico) rispetto allo stato di fatto e lieve miglioramento del livello di servizio del medesimo asse da "E" a "D" con permanere di saturazione dell'arteria"* (da *"Relazione istruttoria"*, p.22, allegata a DDP 6/2018).
- un parziale recupero di capacità della SP6 esistente e, soprattutto, di alleggerimento dei carichi con conseguente riduzione degli accodamenti alle intersezioni e dei tempi di attesa, è possibile anche mediante interventi minori sulla viabilità di scala locale.

Ai fini di una ponderazione costi/benefici si aggiungono inoltre altre considerazioni, riguardanti sia il sistema infrastrutturale, che quello insediativo e di tutela paesaggistico-ambientale; di tutte quelle esplicitate nella

richiamata “*Relazione istruttoria*” (pp. 22 e 23) si evidenzia in particolare che la realizzazione dell’opera:

- comporterebbe un investimento economico rilevante per il quale non sono previsti finanziamenti esterni a copertura, anche solo parziale, dei costi;
- interesserebbe prevalentemente aree non urbanizzate allo stato di fatto, determinando un notevole impatto dal punto di vista del consumo di suolo;
- inciderebbe su aree di rilevanza paesaggistico ambientale. Il tracciato infatti ricade in parte nel Parco Regionale della Valle del Lambro, in ambiti di interesse provinciale (Tav.6d del Ptcp vigente), in rete verde di ricomposizione paesaggistica (Tav.6a del Ptcp vigente) e in ambiti destinati all’attività agricola di interesse strategico (Tav.7b del Ptcp vigente);
- determinerebbe una pesante cesura della continuità ecologico-ambientale, interferendo con il corridoio primario della RER (Rete ecologica regionale).

In coerenza con gli atti assunti dalla Provincia di Monza e della Brianza e interamente richiamate le motivazioni contenute nelle relazioni istruttorie allegate ai sopra citati decreti, nonché allegate alla Determinazione Dirigenziale n.226 del 14 febbraio 2018 ed alla Determinazione Dirigenziale n.248 del 13 febbraio 2019, è necessario procedere a adeguare il Ptcp nelle modalità previste dalla LR 12/2005 e dalle Norme del Piano provinciale.

## **Le modifiche da apportare al Ptcp vigente**

### **Il Ptcp vigente**

Il Ptcp vigente individua in Tav.12 lo schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano. La rete di riferimento, come specificato nella *Relazione di piano*<sup>1</sup>, è determinata dalle previsioni considerate nello scenario programmatico a cui sono aggiunti ulteriori connessioni/corridoi infrastrutturali da salvaguardare; tra questi ultimi è ricompresa la nuova connessione classificata con il n.730 tra le *Strade urbane secondarie e viabilità urbana principale di primo livello* (Fig.1).

---

<sup>1</sup> Ptcp della Provincia di Monza e della Brianza, Relazione di piano, p.83.



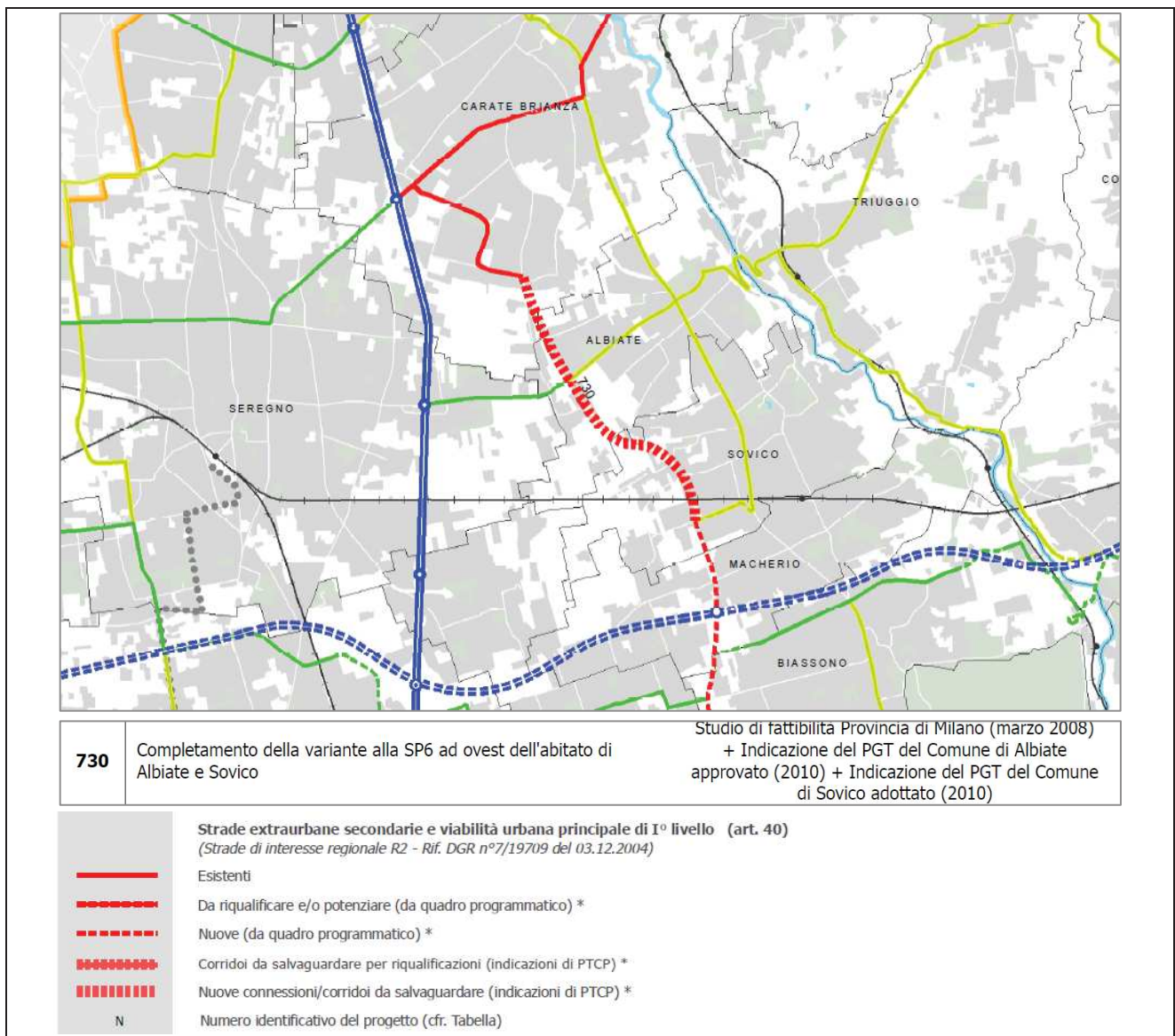


FIG.1. ESTRATTO DELLA TAV.12 (SCHEMA DI ASSETTO DELLA RETE STRADALE NELLO SCENARIO DI PIANO) DEL PTCP VIGENTE. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO DI NUOVA CONNESSIONE IDENTIFICATO CON IL N. 730

## La proposta di modifica

La variante consiste nell'eliminazione dallo schema di assetto della rete stradale rappresentato alla Tav.12 del Ptcp della "nuova connessione" identificata con il n.730.

In conseguenza all'eliminazione della previsione del nuovo tracciato, la variante del Ptcp deve affrontare una revisione della classificazione gerarchica e funzionale della viabilità di rilevanza sovracomunale, individuata nella medesima Tav.12 del piano vigente, che in questa parte di territorio è direttamente correlata alle previsioni del sistema viabilistico pedemontano e delle relative opere connesse, di cui l'intervento in oggetto costituisce prosecuzione verso nord. A tal fine occorre evidenziare che la variante SP6 è parte dell'unica strada di previsione classificata di primo livello nella porzione centrale della Provincia.



## 2. PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5 A MONZA

Il progetto di prolungamento della linea M5 ricadente sul territorio provinciale di competenza, all'attuale stato di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, si snoda da sud (Cinisello-Monza) e attraversa il capoluogo fino a raggiungere la stazione ferroviaria, il centro storico (piazza Trento e Trieste), il parco della Villa Reale e l'ospedale S. Gerardo, per poi attestarsi al polo istituzionale.

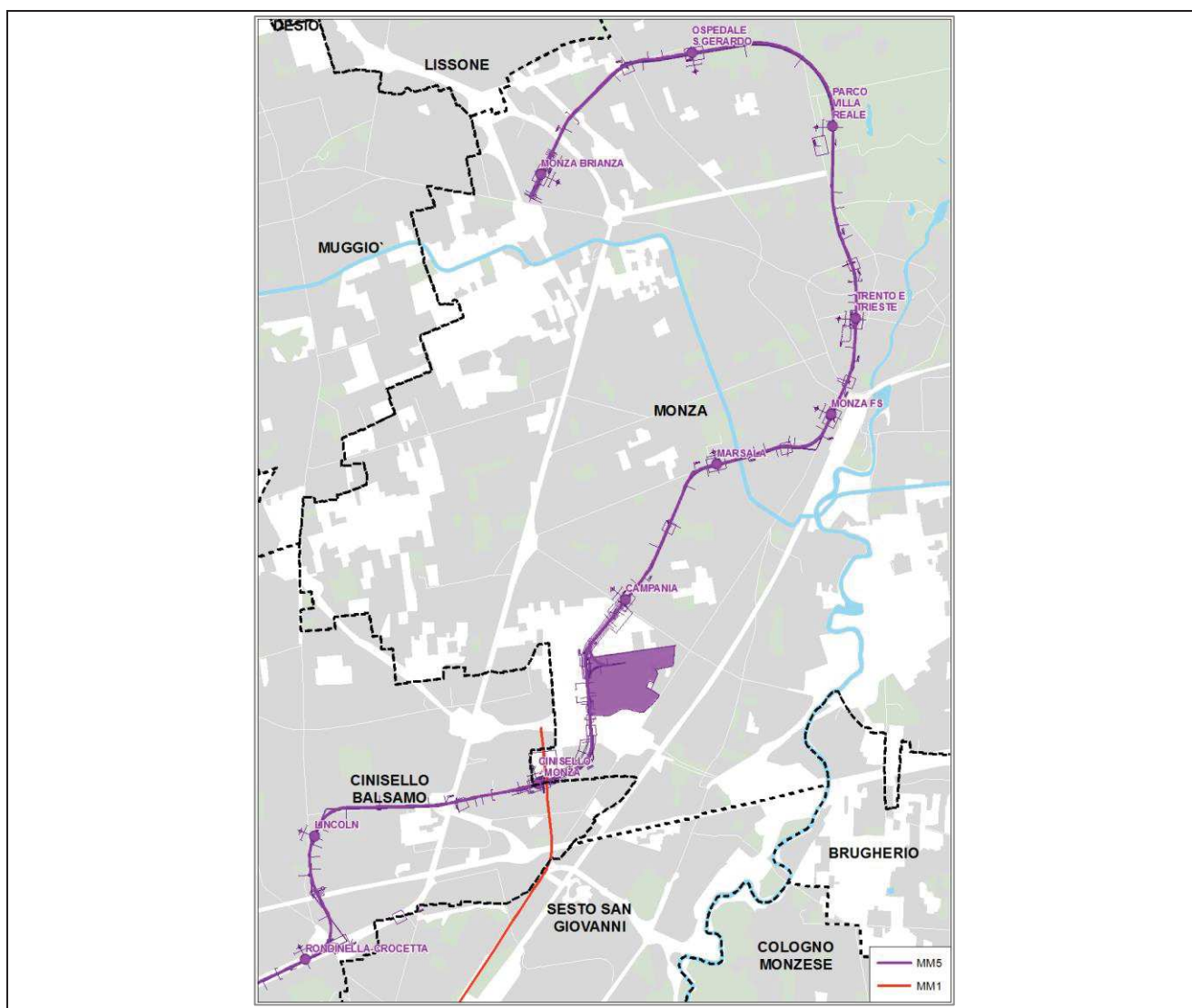


FIG.2. INDIVIDUAZIONE DEL TRACCIATO DEL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5 SULLA BASE DEL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

A premessa e a motivazione della proposta di recepire il tracciato del prolungamento della Linea metropolitana M5 fino a Monza si richiamano:

- il decreto deliberativo presidenziale n.20 del 27/02/2017 con cui la Provincia di Monza e della Brianza ha approvato lo *“Schema di accordo tra Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comuni di Milano, Cinisello Balsamo, Monza, Sesto San Giovanni e Settimo Milanese per il prolungamento della linea metropolitana M5 da Bignami a Monza attraverso Cinisello Balsamo e da San Siro a Settimo”*, sottoscritto da tutte le parti nel maggio 2017;
- il decreto deliberativo presidenziale n.142 del 27/11/2018 con cui la Provincia di Monza e della Brianza ha approvato lo *“Schema di protocollo di intesa tra Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Sesto San Giovanni, Comune di Cinisello Balsamo e Comune di Monza per la realizzazione del prolungamento della linea metropolitana M5 a Monza”*, sottoscritto da tutte le parti nel dicembre 2018;
- il decreto deliberativo presidenziale n.63 del 04/06/2019 con cui la Provincia di Monza e della Brianza ha espresso il parere nell’ambito della conferenza di servizi preliminare avente ad oggetto il Progetto di fattibilità tecnica economica del prolungamento della linea Metropolitana M5 a Monza;
- la nota con la quale il Comune di Milano informa in merito alla chiusura della Conferenza di servizi preliminare avente ad oggetto il PFTE per il Prolungamento della linea Metropolitana M5 da Bignami a Monza evidenziando che seguirà la valutazione dei pareri raccolti, eventualmente anche attraverso confronti diretti con i soggetti che hanno proposto contributi (prot\_MB n.28947 del 16/07/2019);
- il decreto deliberativo presidenziale n. 84 del 06/08/2019 con cui la Provincia di Monza e della Brianza ha approvato lo *“Schema di accordo tra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comune di Sesto San Giovanni, Comune di Cinisello Balsamo e Comune di Monza per il finanziamento e la realizzazione del prolungamento della linea metropolitana M5 a Monza. Approvazione”*, sottoscritto da tutte le parti nel settembre 2019.

La Provincia, con il parere espresso sul progetto di fattibilità tecnica economica (PFTE) del prolungamento della linea M5 a Monza (DDP 63/2019), ha fornito le proprie osservazioni con l’obiettivo prioritario di contribuire al miglioramento del progetto stesso nel successivo percorso di sviluppo. Tali osservazioni, strutturate per temi, evidenziano le principali criticità e forniscono indicazioni sugli approfondimenti necessari:

- relativamente al *Sistema della mobilità*, l’aggiornamento delle stime di carico della fermata Monza-Brianza (Polo istituzionale), che appaiono sottostimate; l’aggiornamento e l’integrazione -per scenari differenti- dello studio di traffico, imputando nel modello la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti sul territorio provinciale, la stima dei carichi indotti dalle trasformazioni previste dai Pgt comunali, la valutazione delle aree a parcheggio nei pressi delle fermate, nonché studi di approfondimento sulla domanda di parcheggio. Anche alla fase di cantierizzazione è stata assegnata particolare importanza, raccomandando -sulla base delle risultanze degli studi del traffico- la scelta delle soluzioni più sostenibili e meno impattanti;
- relativamente al *Sistema di tutela paesaggistica del Ptcp*, sono state segnalate in particolare le interferenze del tracciato con la Rete verde di ricomposizione paesaggistica (Tav.6a del Ptcp vigente), con il Plis Gugnotorto-Villoresi (ora GruBria) e con gli Ambiti destinati all’attività agricola di interesse strategico (Tav. 7b del Ptcp vigente). L’impatto maggiore è determinato dalla collocazione del deposito di Monza-Casignolo. Il richiamato parere ritiene che *“la realizzazione di un’infrastruttura come quella in esame sia anche occasione di costruzione e ri-qualificazione urbana, paesaggistica e ambientale. L’assenza di un progetto paesaggistico non permette di poter valutare l’impatto*

dell'infrastruttura sul territorio, con particolare riferimento alle aree interessate dalla realizzazione del deposito [...]. A tal proposito si ritiene quindi necessario che venga predisposto un progetto paesaggistico/ambientale complessivo, con particolare riferimento all'area in cui verrà realizzato il deposito e alla sistemazione della fermata di Monza-Brianza..." (p.7).

Attualmente è in fase di sviluppo il progetto definitivo dell'opera, che dovrà tenere conto, insieme a quello della Provincia, di tutti i pareri espressi dai soggetti partecipanti alla conferenza di servizi sul PFTE del prolungamento della linea M5 a Monza.

In coerenza con gli atti finora assunti dalla Provincia di Monza e della Brianza e con gli accordi dalla stessa condivisi con gli altri Enti interessati dal progetto di prolungamento della Linea metropolitana M5, è quindi importante procedere al recepimento del tracciato negli elaborati del Ptcp.

## **Le modifiche da apportare al Ptcp vigente**

### **Il Ptcp vigente**

Il vigente Ptcp individua il prolungamento della metropolitana M5:

- tra gli interventi sulla rete di trasporto su ferro programmati, limitatamente al tratto che -da Bignami- arriva alla stazione Cinisello-Monza (intervento identificato con il n.117 in Tav.11 - Interventi sulla rete di trasporto su ferro nello scenario programmatico);
- quale *nuovo tracciato di metropolitana* tra le linee di primo livello nello scenario di piano (Tav.13 – Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano), limitatamente al tratto che -da Bignami- arriva alla stazione Cinisello-Monza, riconosciuta quale nuovo nodo della rete di trasporto in sede propria a elevato livello di servizio tra le stazioni metropolitane nuove di primo livello (con interscambio);
- sempre nello scenario di piano (Tav.13 – Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano) è inoltre individuato, con apposita simbologia, un *tracciato di sistemi di trasporto a guida vincolata o su tracciato dedicato e/o innovativo*, che dalla stazione metropolitana Cinisello-Monza si dirige verso nord.

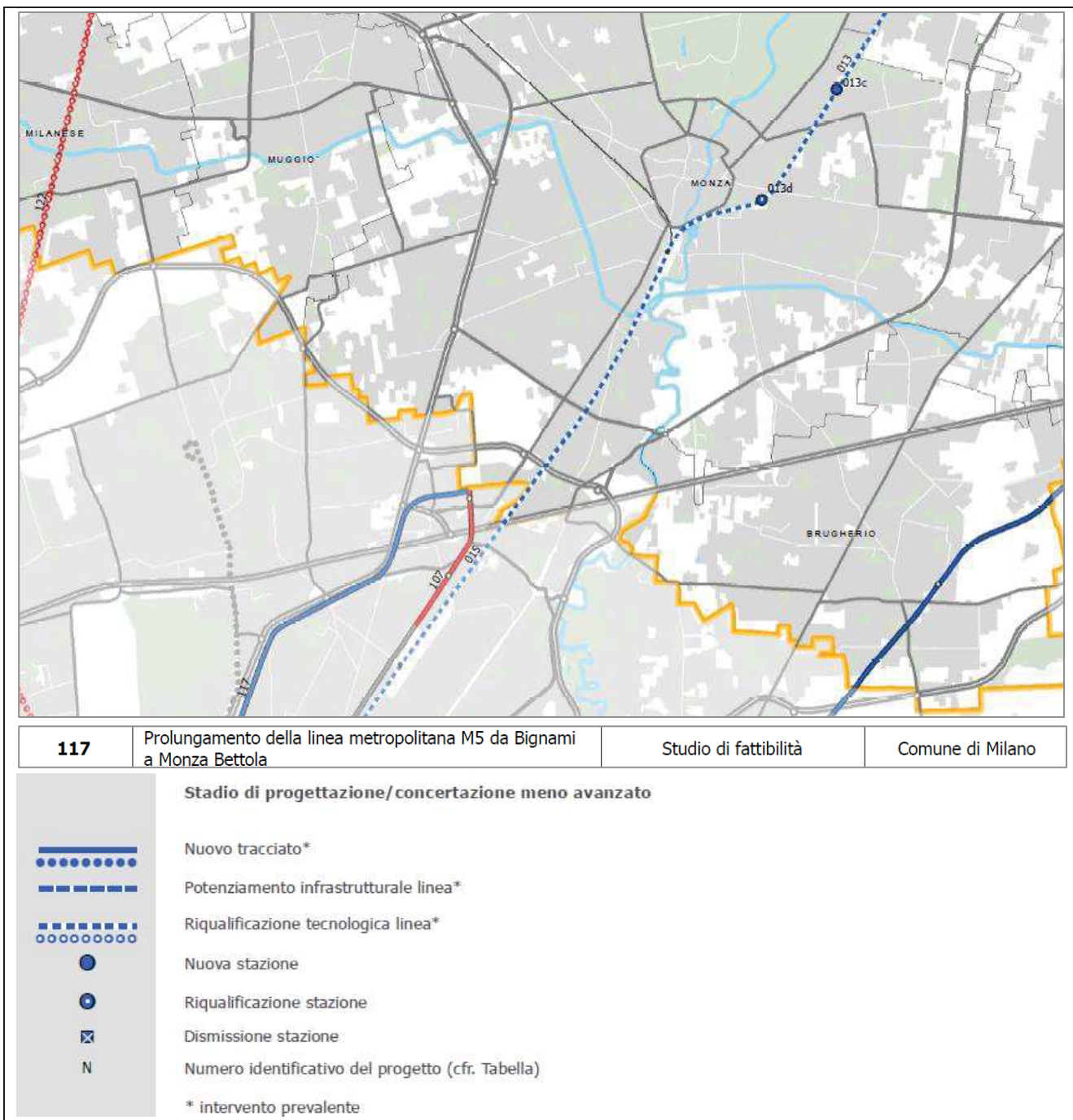


FIG.3. ESTRATTO DELLA TAV.11 (INTERVENTI SULLA RETE DEL TRASPORTO SU FERRO NELLO SCENARIO PROGRAMMATICO) DEL PTCP VIGENTE. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO DEL TRACCIATO IDENTIFICATO CON IL N.117

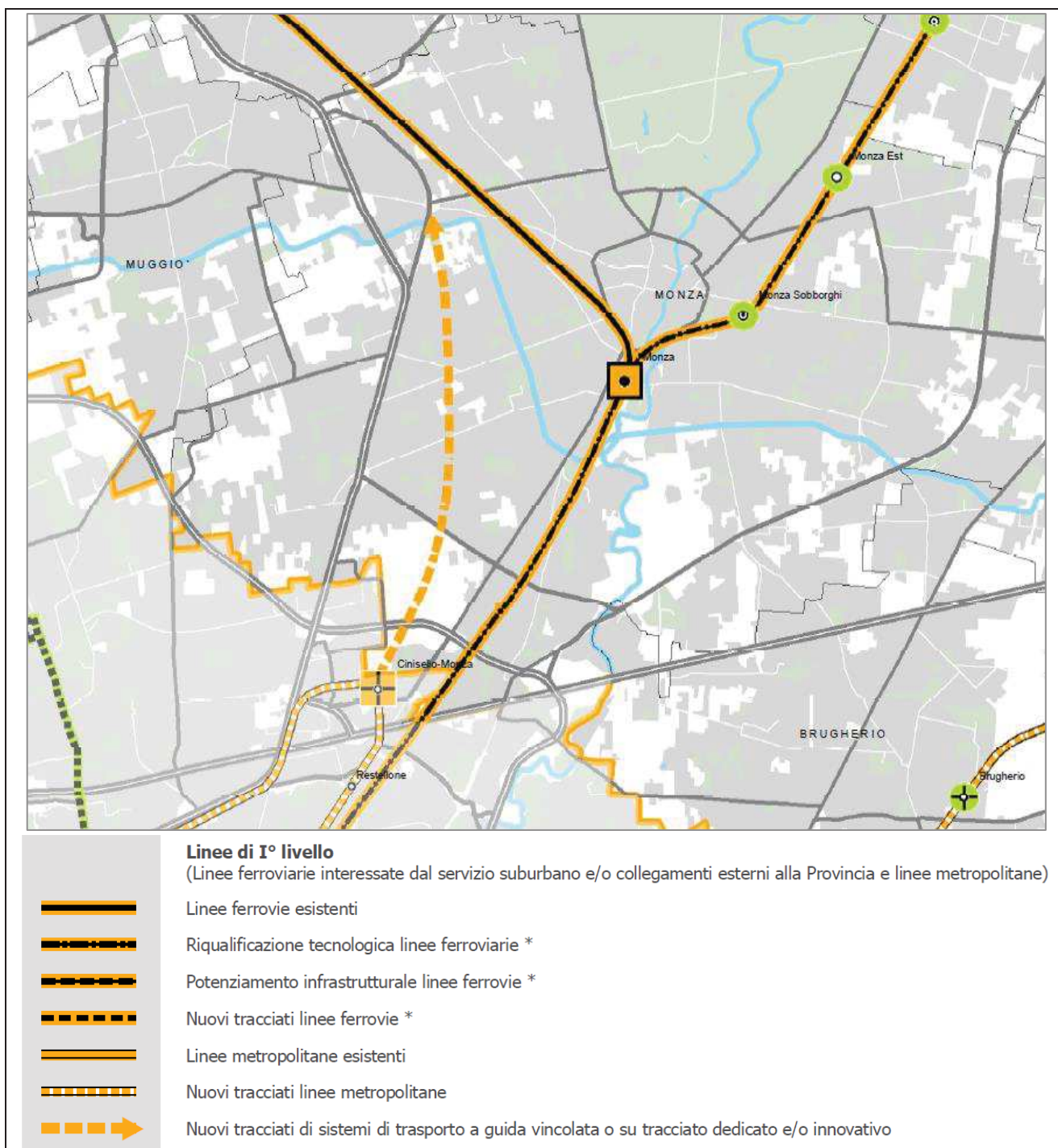


FIG.4. ESTRATTO DELLA TAV.13 (SCHEMA DI ASSETTO DELLA RETE DEL TRASPORTO SU FERRO NELLO SCENARIO DI PIANO) DEL PTCP VIGENTE. INQUADRAMENTO DELL'AMBITO INTERESSATO DALLA PREVISIONE DEL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5

### La proposta di modifica

La variante consiste nel recepire il tracciato del prolungamento della linea M5 ricadente sul territorio provinciale di competenza, negli elaborati del Ptcp relativi:

- allo scenario programmatico della rete di trasporto su ferro (Tav.11);
- allo scenario di piano della rete di trasporto su ferro (Tav.13).

In sede di progettazione della variante dovrà inoltre essere valutato se iscrivere l'intervento tra quelli aventi efficacia prescrittiva e prevalente ai sensi dell'art.18.2.b) della LR 12/2005 e, nel caso, integrare la Tabella 2 dell'art.41 delle *Norme del piano* vigenti.

Tenuto conto che è attualmente in fase di redazione il progetto definitivo dell'opera, si terrà conto di eventuali modifiche del tracciato che dovessero essere approvate prima della conclusione del procedimento della variante del Ptcp.

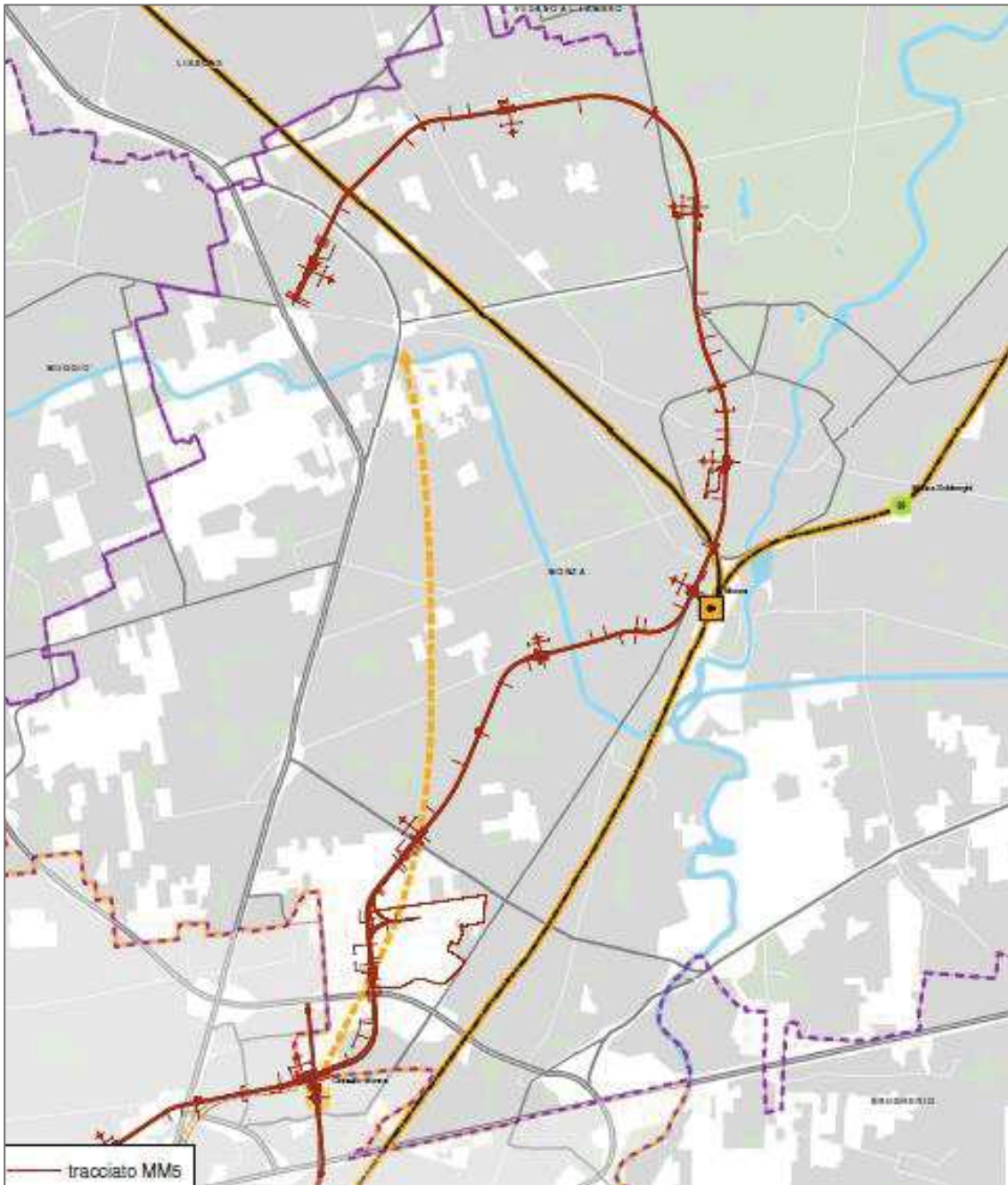


FIG.5. INDIVIDUAZIONE DEL TRACCIATO DEL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5 SU BASE DELLA TAV.13 DEL Ptcp VIGENTE



