

# COMUNE DI CAVENAGO DI BRIANZA

## PROGETTO DEFINITIVO

<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:</p>	<p><b>ARCH. MICHELE GIOVANNI BATTEL</b></p> <p>COMUNE DI CAVENAGO DI BRIANZA          PIAZZA LIBERTA' N.18 - 20873          TEL: 02 95241461          E-MAIL: TECNICO@COMUNE.CAVENAGOBRIANZA.MB.IT</p>
<p>PROGETTISTA E D.L.:</p>	<p><b>ARCH. GABRIELE CORTESI</b></p> <p>COVO (BG) - VIA GIACOMO GREGIS N.30          CELL: 338 1063157          E-MAIL: GABRIELCORTESIARCHITETTO@GMAIL.COM          C.F. CRTGRL80R01H509Z          P.IVA. 04073590160</p>

<p>TITOLO:</p>	<p><b>Progetto definitivo del percorso ciclo - pedonale tra Via Besana in Cavenago e Via Cavenago in Ornago</b></p>	
<p>RELAZIONE:</p> <p><b>1 B</b></p>	<p>OGGETTO: <b>RELAZIONE PAESAGGISTICA</b></p>	<p>LOCALITA': <b>Via Besana in Cavenago e Via Cavenago in Ornago</b></p>
	<p>SCALA: -</p>	<p>DATA: <b>22.04.2022</b></p>

## **PREMESSA**

La presente relazione integra la documentazione del "*Progetto Definitivo del percorso ciclo-pedonale tra Via Besana in Cavenago e Via Cavenago in Ornago*", per fornire all'Amministrazione pubblica competente ulteriori elementi utili alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento stesso.

Essa è stata redatta ai sensi del DPCM 12/12/2005 in applicazione dell'art. 146, comma 3 del D.L.22/01/2004, n.42 e contiene tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento, con riferimento ai contenuti e alle indicazioni del piano paesaggistico ovvero del piano urbanistico - territoriale e con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

La relazione paesaggistica, mediante opportuna documentazione, è volta a motivare ed evidenziare la qualità dell'intervento anche per ciò che attiene al linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto d'intervento e darà conto sia dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, sia delle caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresenterà, nel modo più chiaro ed esaustivo possibile, lo stato dei luoghi dopo l'intervento anche attraverso gli elaborati progettuali allegati.

A tal fine la documentazione contenuta indica:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari;
- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Per una esposizione per quanto possibile unitaria, informazioni e dati riportati in altri documenti di progetto ed anche loro parti sono qui richiamati e/o integralmente riportati.

## ELABORATI DI PROGETTO

Rel.1 A                    RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

### **Elaborati Grafici:**

Tav. 1	INQUADRAMENTO
Tav. 2	PLANIMETRIA GENERALE - STATO DI FATTO
Tav. 3A	ZONA 1 – PLANIMETRIA STATO DI FATTO
Tav. 3B	ZONA 2 – PLANIMETRIA STATO DI FATTO
Tav. 3C	ZONA 3 – PLANIMETRIA STATO DI FATTO
Tav. 4	PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO
Tav. 5A	ZONA 1 – PLANIMETRIA DI PROGETTO
Tav. 5B	ZONA 1 – PLANIMETRIA ILLUMINAZIONE
Tav. 5C	ZONA 1 – PLANIMETRIA COMPARATIVA
Tav. 6A	ZONA 2 – PLANIMETRIA DI PROGETTO
Tav. 6B	ZONA 2 – ILLUMINAZIONE DI PROGETTO
Tav.7A	ZONA 3 – PLANIMETRIA DI PROGETTO
Tav.7B	ZONA 3 – ILLUMINAZIONE DI PROGETTO
Tav.8	PARTICELLARE DI ESPROPRIO

## **OPERE IN PROGETTO E LORO TIPOLOGIA**

L'intervento, localizzato nei Comuni di Cavenago di Brianza ed Ornago, consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclopedonale localizzato sul confine tra i Comuni ed in particolare a nord di Cavenago ed a sud di Ornago, in una porzione di territorio al limite dell'ambito consolidato.

## **CONTESTO PAESAGGISTICO**

L'intervento che per la quasi totalità si sviluppa nel territorio di Ornago prevede la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclo – pedonale che congiunge la zona del cimitero di Cavenago alla porzione meridionale e limitrofa del centro abitato di Ornago, sviluppandosi a fianco della strada SP 176.

L'ambito di intervento si colloca all'interno del PLIS RioVallone, un parco locale ad interesse sovracomunale che ha ricompreso i Comuni di Aicurzio, Basiano, Bellusco, Busnago, Cavenago di Brianza, Masate, Mezzago, Ornago, Roncello, Sulbiate e Verderio. Istituito con DGR n. 5/21784 del 23/04/1992 nei comuni di Basiano, Bellusco, Cavenago di Brianza, Masate, Ornago e successivamente ampliato, il parco comprendeva anche i comuni di Cambiagio e di Gessate, usciti rispettivamente nel 2016 e nel 2014.

Dal giugno 2017 il Parco Rio Vallone si è fuso con il Parco del Molgora dando vita al Parco Agricolo Nord Est, anch'esso parco locale ad interesse sovra comunale.

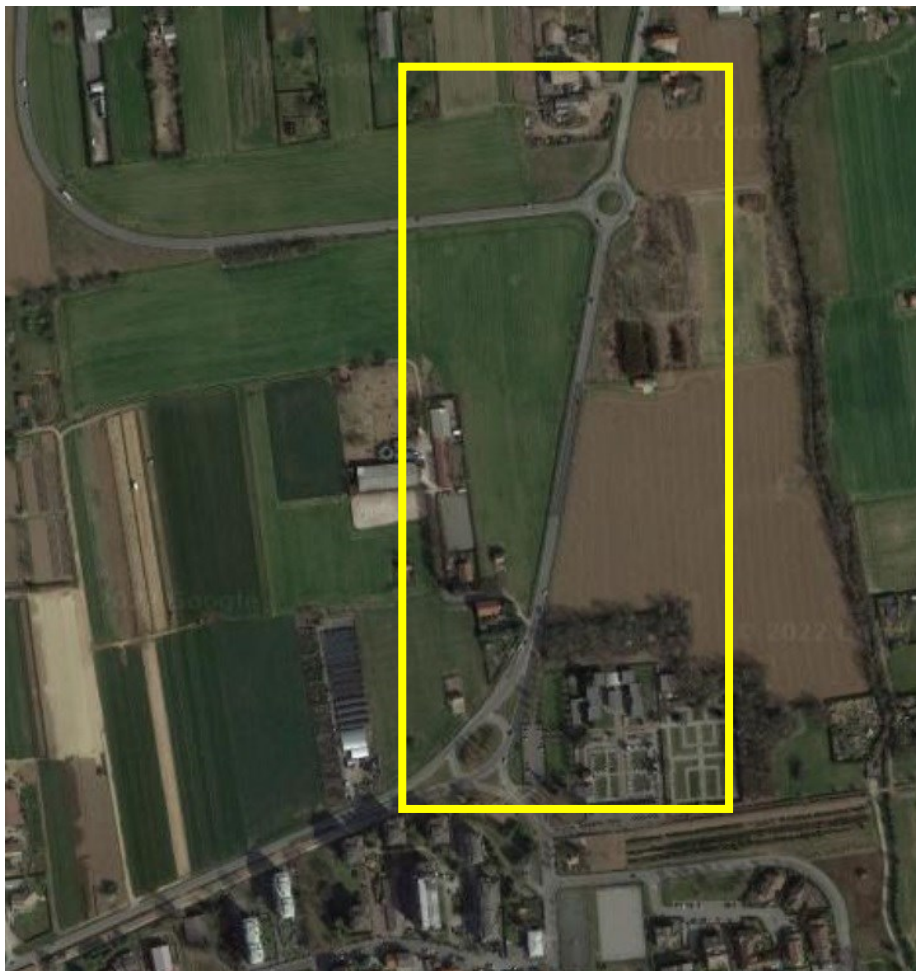
Il Parco Agricolo Nord Est nasce per fusione dei preesistenti PLIS Molgora e Rio Vallone, si sviluppa pertanto lungo le aste degli omonimi torrenti, tra i principali elementi di caratterizzazione dell'altopiano ferrettizzato dell'est brianzolo, formando un polmone verde in un territorio fortemente urbanizzato, a nord-est della cintura metropolitana milanese.

Comprendere oggi ben 22 comuni situati nella Città Metropolitana di Milano e nelle Province di Monza e Brianza e di Lecco che sono: Basiano (MI), Bussero (MI), Caugate (MI), Masate (MI), Pessano con Bornago (MI), Agrate Brianza (MB), Aicurzio (MB), Bernareggio (MB), Bellusco (MB), Burago di Molgora (MB), Busnago (MB), Caponago (MB), Carnate (MB), Cavenago Brianza (MB), Mezzago (MB), Ornago (MB), Roncello (MB), Ronco Briantino (MB), Sulbiate (MB), Usmate Velate

(MB), Vimercate (MB), Verderio (LC). Gran parte del territorio è coperto da superfici agricole a seminativo, talvolta delimitate da siepi e filari, mentre lungo il corso dei torrenti la vegetazione è costituita in maggioranza da boschi di robinia. Nel Parco si incontrano ambienti di eccezionale pregio naturalistico, come alcuni lembi di foresta planiziale di querce e zone umide, formatesi per il ristagno dell'acqua piovana sul suolo argilloso. Nel sistema delle aree protette funge da importante corridoio ecologico, essendo circondato a ovest dal Parco Est delle Cave, a sud dal Parco regionale Agricolo Sud Milano e dal Parco dell'Alto Martesana, ad est dal Parco Regionale Adda Nord e a nord dal Parco di Montevecchia e della Valle del Curone.

#### AREA OGGETTO DI INTERVENTO

**Foto Satellitare: Individuazione dell'Area a sud del centro abitato del Comune di Ornago ed a nord del Comune di Cavenago (per la sovrapposizione precisa del tracciato alla vista aerea si rimanda alle tavole di progetto allegate)**



## IL PROGETTO

### **Premessa**

Il progetto è descritto in dettaglio attraverso i suoi vari elaborati ed in particolare nelle Tavole dalla 01 alla 07 sotto il profilo grafico, per comprendere in maniera compiuta il linguaggio architettonico e formale adottato in relazione al contesto dell'intervento.

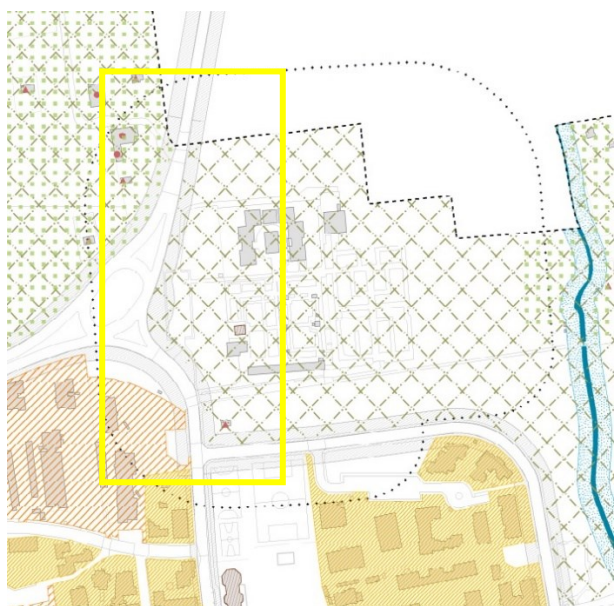
### **Destinazione urbanistica dell'area di intervento**

Come sopra già accennato l'intervento di realizzazione del nuovo percorso ciclo – pedonale si sviluppa per la maggior parte nel territorio comunale di Ornago ma per un breve tratto anche in territorio di Cavenago di Brianza.

Il Comune di Cavenago di Brianza è dotato di un P.G.T. la cui variante di piano è stata adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 14 del 26/05/2016 ed approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 42 dell'1.12.2016.

La variante è in vigore dall'08.03.2017 data di pubblicazione sul BURL - Serie avvisi e concorsi n. 10 dell'8.03.2017.

L'area di intervento in particolare, di fronte al cimitero comunale, ricade nell'ambito del **“PLIS Rio Vallone – Ambiti di rilevanza paesistica e di tutela ambientale”**.



*Estratto della Tavola Pr.04.2.B – Ambiti funzionali di applicazione delle regole – Settori urbani*

### Città consolidata. Ambiti di completamento del tessuto urbano



Ambito di completamento del tessuto urbano consolidato a prevalente destinazione residenziale (ACR)



Ambito di completamento del tessuto urbano consolidato a prevalente presenza di attività economiche (ACE)



Piani attuativi vigenti (P.A.V.)

### Sistema agricolo



Ambito agricolo



Edifici e strutture residenziali



Edifici e strutture per attività agricole



Attività florovivaistiche

### Sistema paesistico-ambientale



PLIS Rio Vallone - Ambiti di rilevanza paesistica e di tutela ambientale



Oasi naturalistica "Le Foppe"



Parco "Le Foppe"



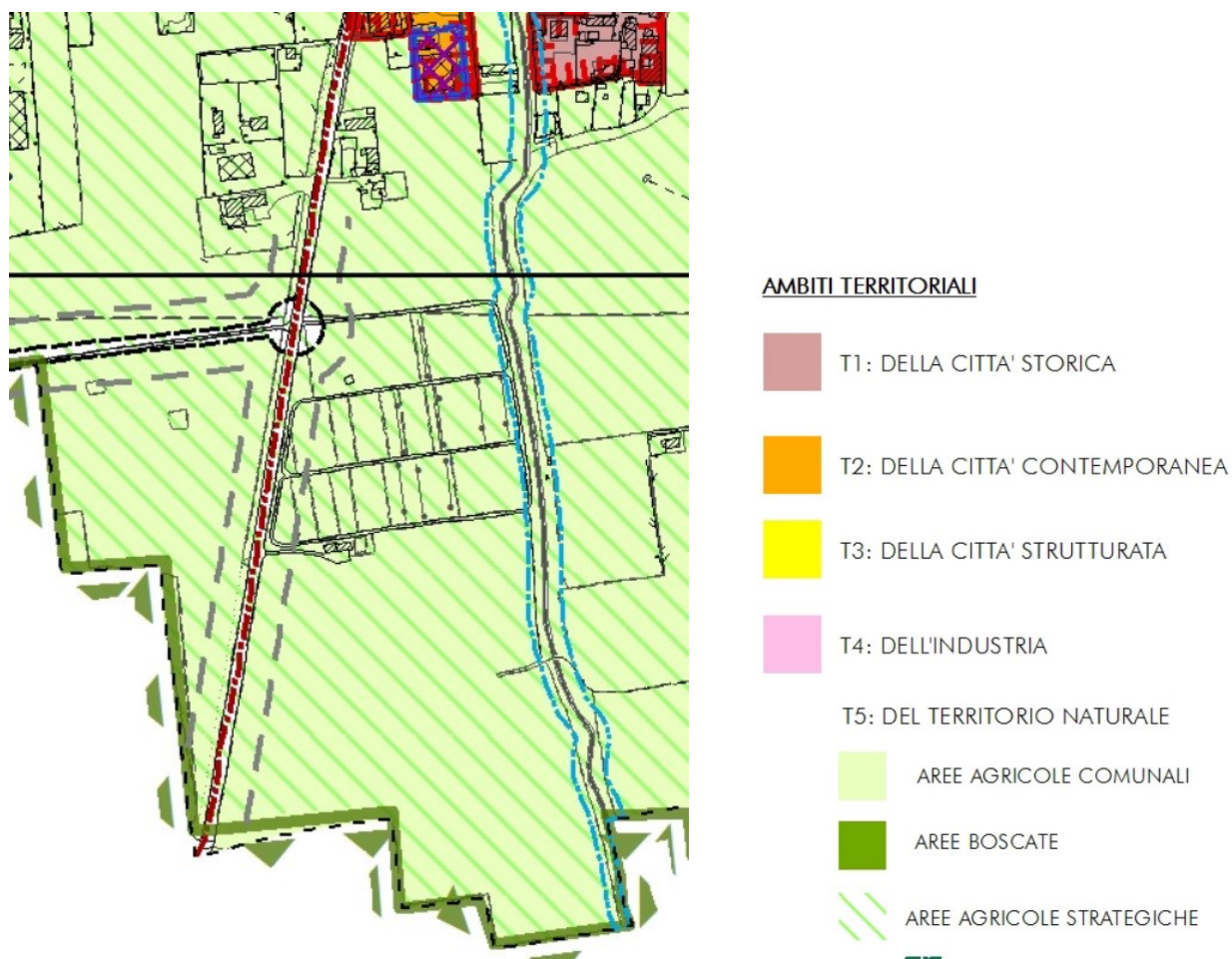
Reticolo idrografico

*Estratto Legenda della Tavola Pr.04.2.B – Ambiti funzionali di applicazione delle regole – Settori urbani*

Per quanto riguarda invece il Comune di Ornago, esso è dotato di un P.G.T. la cui variante di piano è stata adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 22 del 04/04/2017 in variante al Piano delle Regole 2008.

Come nel caso del comune confinante l'area di intervento, che prosegue il tratto di nuova realizzazione e la porzione di riqualificazione del percorso esistente di fronte al cimitero comunale di Cavenago, ricade nell'ambito del PLIS Rio Vallone già ricordato in precedenza ed in un ambito identificato come "Area Agricola

Strategica", come si desume dalla Tavola di Pgt "14.a.1 – QUADRO TERRITORIALE GENERALE".



*Estratto Tavola e Legenda – "Tav. 14a.1 – Quadro Territoriale Generale"*

Le aree agricole strategiche sono individuate dal PGT in ottemperanza ai disposti dell'art. 6 del PTCP; in tali aree agricole si applicano le disposizioni di cui al titolo terzo della parte seconda della L.R. 12/2005 (articoli 59 a 62bis). Sono fatte salve le previsioni infrastrutturali riguardanti il sistema della mobilità di livello sovracomunale.

Al di là di quelle che sono le regole dettate dal PLIS Rio Vallone oggi P.A.N.E. e dal PTCP all'interno dell'ambito di progetto non vi sono vincoli particolari di tutela come indicato nella Tavola "Pdr 11.1 – VINCOLI DI TUTELA".



Tuttavia è importante rilevare che nella Tavola “ Pdr15c.0 – RETE ECOLOGICA COMUNALE” il tratto di percorso ciclo-pedonale in progetto viene attraversato da un elemento paesaggistico individuato come corridoio ecologico secondario.

La Rete Ecologica è costituita dalle principali aree in stato di naturalità e dai rispettivi varchi tra le diverse parti del sistema insediativo. L'insieme della rete ecologica garantisce la continuità dei valori ecologici e la permeazione di valori ambientali nel tessuto edificato.

Si definiscono corridoi ecologici secondari gli elementi individuati dalla rete ecologica provinciale e recepiti dalla rete ecologica comunale che svolgono funzione di collegamento di ambienti naturali diversificati al fine di agevolare lo spostamento della fauna e di garantire il mantenimento della biodiversità a scala territoriale. Di fondamentale importanza nel progetto in previsione sarà assicurare i disposti previsti nella variante 2015 del PGT la quale prevede che:

- a) gli interventi dovranno essere volti a favorire l'equipaggiamento vegetazionale del territorio per permettere gli spostamenti della fauna naturale, rendendo accessibili zone altrimenti precluse, così da aumentare la capacità portante delle aree naturali, e ridurre la vulnerabilità;
- b) gli interventi dovranno essere volti a favorire la realizzazione di fasce di naturalità con funzione connettiva, finalizzate a prevenire la realizzazione di nuovi insediamenti ed opere che possano interferire con la continuità dei corridoi e delle direttrici di permeabilità;
- c) gli interventi dovranno prevedere progetti di rinaturalizzazione per il rafforzamento del corridoio ecologico.

Il tratto di nuova realizzazione della pista potrà collocarsi quindi fra i principali elementi ambientali e paesaggistici che caratterizzeranno il territorio comunale negli anni a venire ed in particolare:

- elementi di tutela e valorizzazione del paesaggio, compresi gli elementi della rete ecologica regionale e provinciale;
- elementi della rete ecologica comunale;
- elementi di valore paesistico-ambientale;
- interventi di riqualificazione ambientale;
- elementi della mobilità dolce.

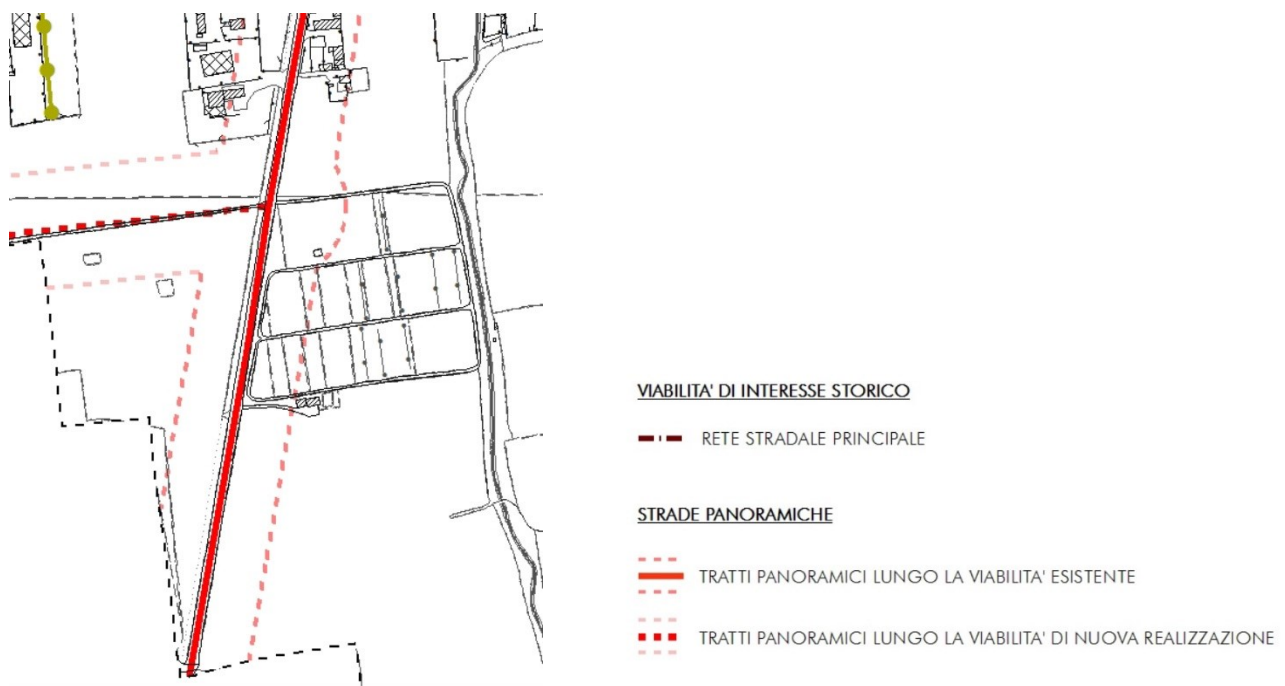
E' fondamentale notare che l'intervento di realizzazione della nuova pista ciclo-pedonale rafforza in quest'ottica le azioni proposte dal Piano vigente finalizzate a salvaguardare e valorizzare la presenza degli elementi della Rete Ecologica Regionale e della Rete Ecologica Provinciale all'interno del territorio comunale, unitamente agli elementi della Rete Ecologica Comunale coerente e correlata con gli elementi di livello superiore, così come indicati all'interno della cartografia di piano.

In tal senso l'insieme delle azioni previste dal PGT sono finalizzate alla valorizzazione e al potenziamento del ruolo di connessione ecologica svolto dal contesto di riferimento e dai suoi elementi primari di valenza ecologica, ambientale e paesaggistica.



Estratto Tavola e Legenda – "Tav. 15c.0 – Rete Ecologica comunale"

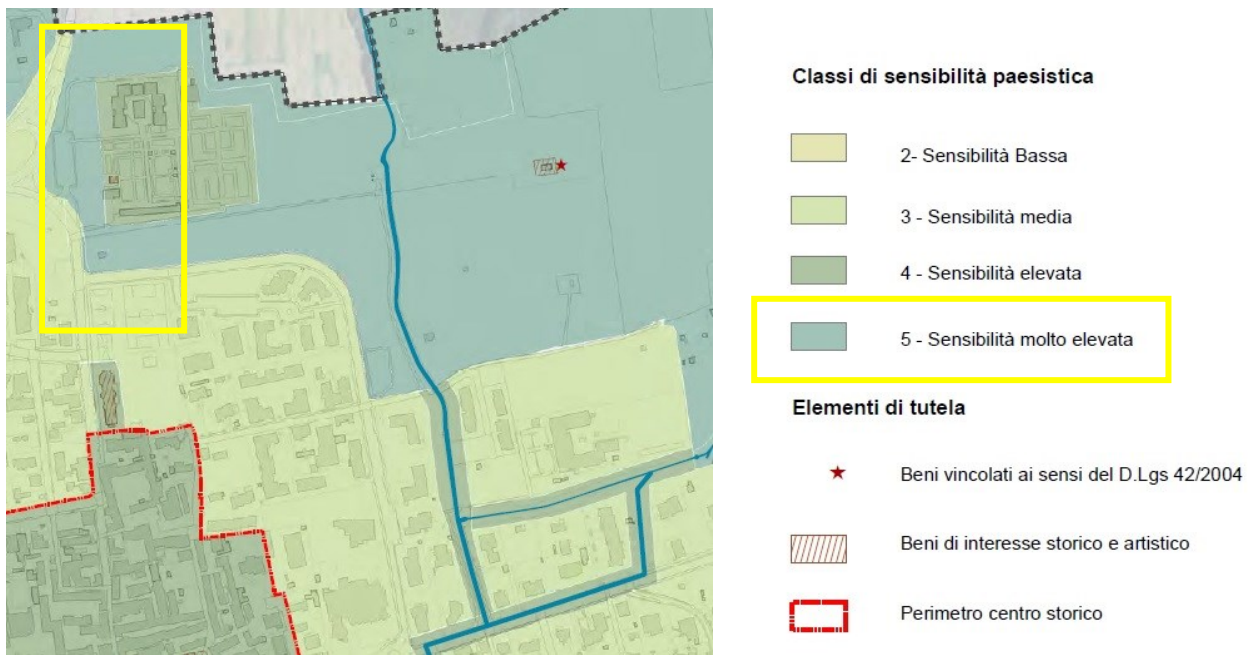
Ulteriore aspetto di fondamentale importanza che riguarda il tratto di nuova realizzazione del percorso è l'individuazione all'interno della Tavola del Pgt " Pdr 15a.0 – QUADRO DEGLI ELEMENTI LOCALI E PUNTUALI PROVINCIALI" di tale tratto come *panoramico lungo la viabilità* ed a tale proposito la realizzazione del nuovo tratto di percorso ciclo-pedonale non fa che rafforzare l'intento di preservare tali elementi al fine di conservare e migliorare le visuali del territorio offerte dalle strade panoramiche.



*Estratto Tavola e Legenda – "Tav. 15a.0 – Quadro degli elementi locali e puntuali provinciali"*

Nell'ottica dell'intervento di realizzazione dei nuovi tratti di pista ciclopedonale è di fondamentale importanza analizzare la "Classe di Sensibilità Paesaggistica" che i due PGT di Ornago e Cavenago attribuiscono all'area oggetto di intervento.

Per quanto riguarda il Comune di Cavenago, nella TAV. Dp. 4.2 –SENSIBILITA' PAESISTICA, il sedime che andrà ad occupare la pista risulta in Classe 5 - SENSIBILITA' MOLTO ELEVATA.



Estratto Tavola e Legenda – “Tav Dp.4.2 – Sensibilità paesistica”

Il Comune di Ornago invece individua il tratto di percorso che insiste per la restante parte sul suo territorio di competenza in Classe di sensibilità IV.



Estratto Tavola e Legenda – “Tav. Pdr 15b.0 – Classi di sensibilità paesaggistica”

In conclusione di questa parte di analisi appare evidente come gli strumenti di governo del territorio dei Comuni di Cavenago di Brianza e di Ornago ma anche a livello sovra comunale, puntino in maniera decisa sulla valorizzazione degli elementi di rilevanza ambientale e paesaggistica presenti sul territorio comunale e di conseguenza si può affermare che anche il tema della mobilità sostenibile diviene di importanza primaria in quest'ottica. Infatti la mobilità dolce è in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati e cioè: l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico, la congestione stradale, l'incidentalità, il degrado delle aree urbane (causato dallo spazio occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni), il consumo di territorio (causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture) ed i costi degli spostamenti (sia a carico della comunità sia del singolo).

Con particolare riguardo al tema che interessa lo studio oggetto del presente approfondimento di conseguenza diviene necessario anche un ripensamento del sistema ciclopedonale esistente all'interno del territorio comunale e sovra-comunale andando ad integrarlo ove risulti carente o semplicemente ad implementarlo e riqualificarlo per aumentarne le potenzialità.

Quest'ultimo è proprio l'obiettivo che si intende conseguire con il progetto della pista ciclo-pedonale tra la Via Besana in Cavenago e la Via Cavenago in Ornago perché il tratto in progetto risulta essere una potenziale prosecuzione della rete esistente ed un modo efficace per connettere luoghi anche simbolici del territorio sovra-comunale.

## **DESCRIZIONE DELL' INTERVENTO**

L'intervento come più volte sottolineato consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclopedonale che conetterà la porzione a nord del Comune di Cavenago prospiciente il cimitero comunale e la porzione limitrofa al centro abitato a sud del Comune di Ornago, nel quale si sviluppa per il suo tratto maggiore.

Per una maggiore chiarezza espositiva verranno di seguito analizzati i vari tratti con approfondimenti mirati (ZONE DI DETTAGLIO), individuando di volta in volta nello specifico le caratteristiche esecutive dell'intervento.

## ZONA DI DETTAGLIO 1

Nelle TAVOLE **5A, 5B e 5C** viene analizzato il progetto nel primo tratto in comune di Cavenago da Via Besana di fronte al cimitero al primo tratto che si sviluppa nel territorio di Ornago.



*Inizio del tratto di ciclopedonale in Comune di Cavenago – intersezione stradale e porzione di area verde a lato del parcheggio del cimitero*



*Seconda parte del tratto di ciclopedonale che si sviluppa in comune di Cavenago*

La pista ciclopedonale in progetto in questo primo tratto nel Comune di Cavenago verrà realizzata andando ad occupare porzione dell'area verde a fianco del parcheggio del cimitero nel quale verranno eliminati tre posti auto, sostituiti da una nuova aiuola verde; successivamente si affiancherà alla strada asfaltata che porta al magazzino comunale dietro il cimitero la quale verrà parzialmente demolita e ricostruita in posizione arretrata rispetto alla strada provinciale per lasciare posto alla nuova ciclabile (TAV. 5C); infine riprende nell'ultimo tratto "sterrato" in Comune di Cavenago per poi sconfinare nel territorio già di competenza del comune di Ornago.

Il progetto nel dettaglio prevede la posa di una geogriglia in poliestere, la realizzazione del nuovo sedime di ciclabile tramite uno strato di stabilizzato di circa 25 cm al di sopra del quale verranno collocati lo strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso costituito da inerti graniglie e pietrischi ed uno strato di usura sempre in conglomerato bituminoso di spessore medio 3 cm. (si veda la Sezione 1-1 di raffronto fra stato di fatto e progetto tav. 5A).

Nella Sezione 4 - 4 (tav.5A) diversamente dalla porzione di ciclabile immediatamente precedente, viene messa in luce la necessità in questo tratto di progetto (già in territorio del comune di Ornago) di intervenire in maniera più articolata rispetto al tratto precedente ed infatti le lavorazioni saranno maggiori. In questo caso si tratta della realizzazione ex novo del tratto che si svilupperà lungo tutto il suo percorso a fianco della SP 176 ad una quota di circa 130 cm inferiore rispetto alla strada, mantenendosi al contempo al di sopra del terreno agricolo esistente di circa 30 cm.

Si provvederà quindi a scavi parziali, riempimenti e riporti al fine di disegnare la nuova ciclopedonale che avrà una larghezza netta di 250 cm ed una distanza dalla carreggiata stradale (delimitata già da un guard rail ) di 600 cm.

Unitamente alla sistemazione del manto di percorrenza della pista, alla posa di sottoservizi e alla realizzazione di un sistema di drenaggio delle acque meteoriche, altri due aspetti fondamentali per la fruibilità e la messa in sicurezza del percorso sono la posa in opera di una segnaletica verticale ed orizzontale ed un adeguato sistema di illuminazione (si vedano per i dettagli esecutivi le tavole 5A e 5B).

## **ZONA DI DETTAGLIO 2**

Il secondo tratto in Comune di Ornago è pressoché rettilineo ed anche in questo caso il percorso si svolgerà a fianco della SP 176 ad una quota di circa 130 cm di media inferiore rispetto all'arteria stradale, con un piccolo canale di scolo esistente a divisorio ed avrà le medesime caratteristiche del tratto immediatamente precedente. Nei punti in cui la pista attraversa le strade vicinali esistenti si provvederà al raccordo tramite una lieve pendenza (Sez. 5-5, 6-6, 7-7 tav.6A).





*Dettagli dei punti di ripresa all'incrocio nel tratto centrale della ciclabile a lato della SP176 in territorio di Ornago*

### **(ZONA DI DETTAGLIO 3)**

Nell'ultimo tratto in progetto, che si conclude al limite dell'inizio del centro abitato di Ornago, come si evince dalle TAVOLE 7A e 7B, si prevede una continuazione della sezione e quindi le medesime lavorazioni del tratto precedente.

Come nell'ultima parte del primo tratto e per tutto il secondo tratto di progetto si prevede la realizzazione del nuovo sedime tramite scavi parziali, riempimenti e riporti per giungere a definire una sezione di ciclabile formata da una geogriglia in poliestere, un sovrastante strato di stabilizzato di circa 40 cm in tout venant al di sopra del quale verranno collocati uno strato di stabilizzato di circa 25 cm, lo strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso costituito da inerti graniglie e pietrischi ed uno strato di usura sempre in conglomerato bituminoso di spessore medio 3 cm. (si vedano le Sezioni 8-8, 9-9 e 10-10 di raffronto fra stato di fatto e progetto della Tav. 7A).

Completano l'intervento di questo tratto la collocazione di apposita segnaletica verticale, orizzontale e di pali per l'illuminazione.





*Ultimo tratto di realizzazione della nuova pista in Comune di Ornago*

## **VALUTAZIONE DI IMPATTO PAESISTICO ED ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA**

In questa sezione viene affrontata la verifica di quali possano essere gli impatti attesi e presunti dal punto di vista ambientale e progettuale, e conseguentemente, quali eventuali misure e strategie di mitigazione degli stessi vengono assunte nel progetto stesso.

Dalla documentazione tecnica allegata (planimetrie e sezioni) si può desumere come il progetto della pista ciclopedonale proponga l'inserimento, nel contesto paesaggistico del PLIS Parco Vallone, di un manufatto di nuova realizzazione che, per le sue caratteristiche intrinseche, non altera l'esistente paesaggio.

### **Impatto paesistico del progetto**

In riferimento alle caratteristiche del paesaggio circostante che tocca i due comuni di Cavenago ed Ornago, ampiamente descritte dagli strumenti di programmazione e di pianificazione territoriale sopra richiamati, si rileva che l'ambito oggetto della proposta di intervento, sebbene interno al PLIS, non è caratterizzato nello specifico da particolari preesistenze o peculiarità da preservare o valorizzare.

Ciò posto, e con riferimento a quanto disposto dalla DGRL n. VII/11045 dell'8.11.2002 (recante: "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti"), si riportano, nel prosieguo della presente trattazione, le tabelle attraverso le quali si stabiliscono la sensibilità del sito e l'incidenza di progetto.

Attraverso il loro incrocio si determina l'impatto paesistico del progetto sull'ambiente circostante.

### ESAME DELL'IMPATTO PAESISTICO DEL PROGETTO

**Approvato ai sensi dell'art. 30 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale e secondo le "Linee guida" approvate con D.G.R. 8 novembre 2002, n. 7/II045**

<b>PRATICA EDILIZIA n. _____/20__</b>	
<input type="checkbox"/>	Nuovo provvedimento
<input type="checkbox"/>	Variante a <input type="checkbox"/> D.i.a. <input type="checkbox"/> Permesso di costruire <input type="checkbox"/> Altro: _____ n. _____ del _____

Proprietà:
Indirizzo:
Ubicazione dell'intervento:

<input type="checkbox"/>	Nuovo insediamento
<input type="checkbox"/>	Intervento sull'esistente
<input type="checkbox"/>	Recupero sottotetto
<input type="checkbox"/>	Altro: _____

Zona dello strumento urbanistico	
Destinazione funzionale	

<b>Grado di sensibilità del sito</b>	
<b>Grado di incidenza del progetto</b>	
<b>Impatto paesistico</b>	

<b>La proprietà</b> .....	<b>Il Progettista Asseverante</b> .....
------------------------------	--

Le dichiarazioni contenute nel presente atto sono rese ai sensi del DPR 28.12.2000 n. 445 e sono soggette a responsabilità penale nel caso di falsa attestazione e/o di dichiarazione mendace ai sensi degli artt. 48 e 76.

Il progettista si dichiara consapevole che la nella parte in cui assevera assume la qualifica di persona esercente un servizio di pubblica necessità ai sensi dell'art.481 del Codice Penale.

<b>SPAZIO RISERVATO ALL'UFFICIO</b>			
<b>Accettazione</b>	<input type="checkbox"/> Inviare alla Commissione per il Paesaggio		
	<input type="checkbox"/> Non inviare alla Commissione per il Paesaggio		
	<input type="checkbox"/> Riesame del giudizio di impatto paesistico		
	<input type="checkbox"/> Variante (unire alla pratica originaria)		
	<input type="checkbox"/> Riesame (unire alla pratica esaminata)		
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Data.....</td> <td style="width: 50%;">Firma.....</td> </tr> </table>		Data.....	Firma.....
Data.....	Firma.....		
<b>Riesame del giudizio di impatto paesistico</b>	<input type="checkbox"/> Grado di sensibilità del sito		
	<input type="checkbox"/> Grado di incidenza del progetto		
	<input type="checkbox"/> Impatto paesistico		
	<input type="checkbox"/> Inviare alla Commissione per il Paesaggio		
	<input type="checkbox"/> Non inviare alla Commissione per il Paesaggio		
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Data.....</td> <td style="width: 50%;">Firma.....</td> </tr> </table>		Data.....	Firma.....
Data.....	Firma.....		

**Tabella 1A. Modi e chiavi di lettura per la valutazione della sensibilità paesistica del sito oggetto di intervento.**

*(da compilare solo se lo strumento urbanistico comunale non individua la classe di sensibilità paesistica del sito)*

Modi di valutazione	Chiavi di lettura	SI	NO
<p><b>1.</b></p> <p><b>Morfologico/Strutturale</b></p>	<p><b>APPARTENENZA/CONTIGUITÀ A SISTEMI PAESISTICI:</b></p> <p><b>- di interesse naturalistico</b></p> <p>elementi naturalistico - ambientali significativi per quel luogo: alberature, monumenti naturali, fontanili o zone umide che non si legano a sistemi più ampi, aree verdi che svolgono un ruolo nodale nel sistema del verde.</p> <p><b>- di interesse geo-morfologici</b></p> <p>leggibilità delle forme naturali del suolo ( es. dislivelli di quota, tracce di appoderamenti rurali e strutture dell’organizzazione agraria di matrice storica), elementi anche minori dell’idrografia di superficie, boschi, corridoi verdi;</p> <p><b>- di interesse storico-urbanistico</b></p> <p>centri e nuclei storici, monumenti, chiese e cappelle, mura storiche, elementi fondamentali dell’impianto insediativo storico;</p> <p><b>- di relazione (tra elementi storico-culturali, tra elementi verdi e/o siti di rilevanza naturalistica)</b></p> <p>percorsi – anche minori - che collegano edifici storici di rilevanza pubblica, parchi urbani, elementi lineari – verdi o d’acqua - che costituiscono la connessione tra situazioni naturalistico-ambientali significative, “porte” del centro o nucleo urbano;</p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/></p>
	<p><b>APPARTENENZA/VICINANZA AD UN LUOGO CONTRADDISTINTO DA UN ELEVATO LIVELLO DI COERENZA SOTTO IL PROFILO TIPOLOGICO, LINGUISTICO E DEI VALORI DI IMMAGINE</b></p> <p>- quartieri o complessi di edifici con caratteristiche unitarie;</p>	<p><input type="checkbox"/></p>	<p><input type="checkbox"/></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- edifici prospicienti una piazza compreso i risvolti;</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- edifici su strada aventi altezza in gronda non superiore alla larghezza della via.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>APPARTENENZA/VICINANZA AD UN LUOGO CONTRADDISTINTO DA UN SCARSO LIVELLO DI COERENZA SOTTO IL PROFILO TIPOLOGICO, LINGUISTICO E DEI VALORI DI IMMAGINE MERITEVOLE DI RIQUALIFICAZIONE</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2.</b>	<b>Interferenza con punti di vista panoramici:</b>		
<b>Vedutistico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- il sito interferisce con un belvedere o con uno specifico punto panoramico o prospettico;</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Interferenza/contiguità con percorsi di fruizione paesistico-ambientale:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- il sito si colloca lungo un percorso locale di fruizione paesistico-ambientale (il percorso-vita nel bosco, la pista ciclabile lungo il fiume, il sentiero naturalistico ...);</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Interferenza con relazioni percettive significative tra elementi locali di interesse storico, artistico e monumentale:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- il sito interferisce con le relazioni visuali storicamente consolidate e rispettate tra punti significativi di quel territorio.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Interferenza/contiguità con percorsi ad elevata percorrenza:</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- adiacenza a tracciati stradali anche di interesse storico.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3.</b>	<b>Interferenza/contiguità con luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale:</b>		
<b>Simbolico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- luoghi che pur non essendo oggetto di celebri citazioni rivestono un ruolo rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell'identità locale (luoghi celebrativi o simbolici);</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- luoghi connessi sia a riti religiosi (percorsi professionali, cappelle votive) sia ad eventi o ad usi civili (luoghi della memoria di avvenimenti locali, luoghi rievocativi di leggende e racconti popolari, luoghi di aggregazione e di riferimento per la popolazione insediata).</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Tabella 1B. Modi e chiavi di lettura per la valutazione della sensibilità paesistica del sito oggetto di intervento.**

*(da compilare solo se lo strumento urbanistico comunale non individua la classe di sensibilità paesistica del sito)*

<b>Modi di valutazione</b>	<b>Valutazione ed esplicazione sintetica in relazione alle chiavi di lettura</b>	<b>Classe di sensibilità</b>
<b>1. Morfologico-strutturale</b>		<input type="checkbox"/> molto bassa <input type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta
<b>2. Vedutistico</b>		<input type="checkbox"/> molto bassa <input type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> molto alta
<b>3. Simbolico</b>		<input type="checkbox"/> molto bassa <input type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta

<b>Giudizio complessivo</b>		<input type="checkbox"/>	<b>1</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>2</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>3</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>4</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>5</b>

**N.B.:**

**LE TABELLE 1A E 1B NON SONO STATE COMPILATE IN QUANTO GLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI VIGENTI (P.G.T. DI CAVENAGO ED ORNAGO) DEFINISCONO LE CLASSI DI SENSIBILITA' PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO, INDIVIDUANDO PER QUANTO RIGUARDA CAVENAGO NELLA "Tavola Dp.4.2 – Sensibilità paesistica" L'AREA IN OGGETTO CON UN GRADO DI SENSIBILITA' MOLTO ELEVATA; PER ORNAGO INVECE LA CLASSE DI SENSIBILITA' INDIVIDUATA NELLA "Tavola Pdr. 15 b.0 – Classi di sensibilità paesistica" E' PARI A IV OVVERO ELEVATA.**



**Tabella 2A. Criteri e parametri per determinare il grado di incidenza di un progetto**

<b>Criteri di valutazione</b>	<b>Rapporto contesto/progetto: parametri di valutazione</b>	<b>Incidenza:</b>	
		<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>1. Incidenza tipologica e morfologica</b>	<b>Alterazione dei caratteri morfologici del luogo:</b>		
	- altezza e allineamento degli edifici	<input type="checkbox"/>	X
	- andamento dei profili e dello skyline urbano	<input type="checkbox"/>	X
	- profili di sezione urbana e rapporto con gli spazi aperti (strade, piazze, cortili)	<input type="checkbox"/>	X
	- prospetti pieni/vuoti: rapporto e/o allineamenti tra aperture (porte, finestre, vetrine) e superfici piene tenendo conto anche della presenza di logge, portici, bow-window e balconi	<input type="checkbox"/>	X
	- articolazione dei volumi	<input type="checkbox"/>	X
	<b>Adozione di tipologie costruttive non affini a quelle presenti nell'intorno per le medesime destinazioni funzionali</b>		
	- tipologie di coperture prevalenti (piane, a falde, etc.) e relativi materiali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	- tipologia di manufatti in copertura: abbaini, terrazzi, lucernari, aperture a nastro con modifica di falda e relativi materiali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<b>Alterazione della continuità delle relazioni tra elementi architettonici e/o tra elementi naturalistici</b>	<input type="checkbox"/>	X
	<b>Caratterizzazione del progetto quale elemento di riqualificazione del sito</b>	X	<input type="checkbox"/>
<b>2. Incidenza linguistica: stile, materiali, colori</b>	<b>Conflitto del progetto rispetto ai caratteri linguistici prevalenti nel contesto, inteso come intorno immediato</b>	<input type="checkbox"/>	X
<b>3. Incidenza visiva</b>	<b>Ingombro visivo</b>	<input type="checkbox"/>	X
	<b>Occultamento di visuali rilevanti</b>	<input type="checkbox"/>	X
	<b>Prospetto su spazi pubblici</b>	<input type="checkbox"/>	X
<b>4. Incidenza simbolica</b>	<b>Interferenza con i valori simbolici attribuiti dalla comunità locale al luogo</b>	<input type="checkbox"/>	X

**Tabella 2B. Criteri e parametri per determinare il grado di incidenza di un progetto**

<b>Criteri di valutazione</b>	<b>Valutazione sintetica in relazione ai parametri di cui alla tabella 2A</b>	<b>Classe di incidenza</b>	
<b>Incidenza morfologica e tipologica</b>	Le soluzioni progettuali sono state scelte nell'ottica della massima compatibilità delle nuove opere con l'ambiente naturale circostante, divenendo un elemento di connessione fra diverse porzioni del territorio comunale	<input type="checkbox"/> molto bassa <input checked="" type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta	
<b>Incidenza linguistica: stile, materiali, colori</b>	Rimane sostanzialmente inalterata la percezione del cromatismo attuale delle aree. Il contrasto tra gli interventi del manto ciclabile e delle strutture accessorie è sufficientemente equilibrato e non rappresenta elemento di particolare disturbo	<input type="checkbox"/> molto bassa <input checked="" type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta	
<b>Incidenza visiva</b>	La pista ciclopedonale non interferisce con le visuali di reciprocità di chiese o di edifici di valenza storico architettonica o altro genere di visuali in qualche modo rilevanti. L'incidenza visiva rimane quindi bassa.	<input type="checkbox"/> molto bassa <input checked="" type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta	
<b>Incidenza simbolica</b>	L'intervento non interferisce direttamente con luoghi di culto o ritenuti in qualche modo simbolici dalla comunità locale.	<input type="checkbox"/> molto bassa <input checked="" type="checkbox"/> bassa <input type="checkbox"/> media <input type="checkbox"/> alta <input type="checkbox"/> molto alta	
<b>Giudizio complessivo</b>	Sotto il profilo paesaggistico, l'intervento è stato concepito e verrà realizzato nel pieno rispetto della naturalità dei contesti, divenendo un valore aggiunto all'interno del patrimonio immobile comunale.	<input type="checkbox"/>	<b>1</b>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<b>2</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>3</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>4</b>
		<input type="checkbox"/>	<b>5</b>

**Il giudizio complessivo** si esprime in forma numerica secondo la seguente associazione tenendo conto delle valutazioni effettuate in riferimento ai criteri di valutazione della tabella 2B e ai parametri di valutazione della tabella 2A:

1 = Incidenza paesistica molto bassa

**2 = Incidenza paesistica bassa**

3 = Incidenza paesistica media

4 = Incidenza paesistica alta

5 = Incidenza paesistica molto alta

## Determinazione del livello di impatto paesistico del progetto

Tabella 3. Determinazione dell'impatto paesistico dei progetti

<b>Impatto paesistico dei progetti = sensibilità del sito x incidenza del progetto</b>					
	<i>Grado di incidenza del progetto</i>				
Classe di sensibilità del sito	1	2	3	4	5
5	5	10	15	20	25
4	4	8	12	16	20
3	3	6	9	12	15
2	2	4	6	8	10
1	1	2	3	4	5

**Soglia di rilevanza: 5**

**Soglia di tolleranza: 16**

Da 1 a 4: impatto paesistico sotto la soglia di rilevanza;

Da 5 a 15: impatto paesistico sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza;

Da 16 a 25: impatto paesistico sopra la soglia di tolleranza.

Come ricordato in precedenza, dagli strumenti urbanistici vigenti P.G.T. dei Comuni di Cavenago di Brianza ed Ornago si evince che il tratto di ciclopedonale in progetto si sviluppa all'interno di un ambito con due **classi di sensibilità, elevata e molto elevata**.

Si determina invece, grazie alle chiavi di lettura fornite dalla DGRL n. VII/11045 dell'8.11.2002, che l'*incidenza del progetto sul sito* è **bassa**; attraverso l'incrocio di questi due dati, grazie alla tabella qui sopra riportata, risulta che la soglia di rilevanza dell'impatto paesistico dell'intervento oggetto della presente relazione è **sopra la soglia di rilevanza ma sotto la soglia di tolleranza (valore 10)**.

Quindi, in relazione a quanto indicato all'art. 5 delle citate "Linee Guida per l'esame paesistico dei progetti", di cui alla D.G.R.L. n. VII/11045 dell'8 novembre 2002, in base al quale: (...) "Qualora il risultato sia compreso tra 5 e 15 il progetto

è considerato ad impatto rilevante ma tollerabile e deve essere esaminato al fine di determinarne il 'giudizio di impatto paesistico', a tal fine gli elaborati progettuali devono essere corredati da specifica relazione paesistica con allegate le tabelle 1, 2 e 3".

In conclusione, la tabella 3 ci fornisce uno strumento sintetico e numerico per definire l'impatto paesistico del progetto che è comunque da considerarsi di livello basso e, nonostante i P.G.T. attribuiscano all'area una sensibilità del sito elevata – molto elevata, vanno tuttavia evidenziati i caratteri peculiari dell'intervento, la scelta di materiali idonei ed in continuità con quelli presenti del contesto e la particolare attenzione al contesto naturale ed antropizzato in fase di intervento, tutti aspetti che consentiranno nell'insieme un equilibrato e rispettoso inserimento del manufatto nel contesto ambientale.

### **EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA ED OPERE DI MITIGAZIONE**

Si considerano di seguito, gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera ed in particolare degli elementi o degli aspetti tutelati. Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi di tutela.

Si elencano di seguito alcune delle possibili modificazioni dell'area tutelata oggetto di valutazione:

- *PERCEZIONE DEI CROMATISMI DEL LUOGO*: rimane sostanzialmente inalterata la percezione del cromatismo attuale delle aree. Il contrasto tra gli interventi del manto ciclabile e delle strutture accessorie è sufficientemente equilibrato e non rappresenta elemento di particolare disturbo.
- *SAGOMA*: la sagoma dei tratti di percorso esistenti rimane inalterata, a riprova di ciò si vedano le sezioni di progetto.
- *ALTERAZIONE DEL PAESAGGIO*: non vi è una sostanziale alterazione del landscape poiché vengono inseriti elementi a basso impatto paesaggistico;
- *ALTERAZIONE PERCETTIVA DEL PAESAGGIO*: si tratta di un elemento lineare pertanto non incide in modo significativo in termini di intrusione tantomeno in termini di ostruzione di visuale;
- *INTERVENTI SU ELEMENTI ARBOREI E VEGETAZIONE*: sono previsti interventi minimi su elementi arborei o di vegetazione che saranno ripristinati, quanto più possibile, alla

situazione precedente all'intervento o compensati come previsto dalle norme vigenti.

L'analisi condotta non ha evidenziato effetti significativi conseguenti alla realizzazione dell'opera sugli elementi o sugli aspetti tutelati in quanto si è fatto ricorso a soluzioni tecniche e materiali in coerenza con l'ambiente naturale presente in sito ed all'organizzazione del sistema viario, in relazione alla morfologia del terreno esistente.

Dall'analisi condotta tenuto conto delle reali interazioni del progetto nel contesto ambientale dell'area sono scaturite le seguenti considerazioni di sintesi:

- la tipologia realizzativa è afferente a tecniche costruttive che impiegano materiali che si inseriscono in modo equilibrato in ambiti di pregio naturalistico e architettonico;
- parte dell'area interessata dai lavori si trova in uno stato di parziale abbandono e con la realizzazione dell'opera quest' area sarà riqualificata e recuperata;
- gli impatti di maggior intensità sono rappresentati dai macchinari utilizzati nel corso dei lavori ma la loro durata è limitata alla fase di cantiere.

Da un attento esame delle scelte progettuali non sono emerse incidenze significative e durature a carico dell'ambiente e del paesaggio anche perché verranno messe in campo una serie di mitigazioni come per esempio riguardo il taglio di arbusti ed alberi, qualora si rendesse necessario sarà ridotto al minimo indispensabile per la realizzazione dell'intervento

Inoltre in fase di realizzazione dell'opera saranno inoltre individuati e posti in essere tutti quegli accorgimenti tecnici atti a mitigare l'importanza di eventuali impatti negativi in fase di costruzione; tali accorgimenti potranno riguardare gli aspetti tecnologici e localizzativi e le modalità di esecuzione dell'opera.

## **MISURE COMPENSATIVE**

In considerazione dei criteri adottati, delle scelte progettuali operate (rispetto della morfologia dell'area, impiego di soluzioni e materiali in coerenza con l'ambiente urbanizzato o con l'ambiente naturale interessati dall'intervento), atte ad assicurare il miglior inserimento dell'opera nell'ambiente, e degli accorgimenti tecnici previsti in sede di esecuzione dell'opera, non sono state previste specifiche misure compensative oltre a quelle già elencate precedentemente fra le mitigazioni.

## **MONITORAGGIO**

Durante l'esecuzione dei lavori, ci sarà il costante controllo del direttore dei lavori e dell'ufficio tecnico comunale ed in relazione alla tipologia di opere previste - riqualificazione dei tratti esistenti e realizzazione di nuovi tratti di pista ciclopedonale e strada carrabile - non sono previste specifiche azioni volte al monitoraggio degli impatti sull'ambiente delle opere da realizzare in quanto, nel complesso, essi possono considerarsi irrilevanti.

## **CONCLUSIONI**

Sotto il profilo paesaggistico, l'intervento si configura come un'azione condotta nel massimo rispetto del contesto preesistente.

Le operazioni saranno condotte nel rispetto della naturalità dei contesti oppure di sviluppo adiacente ad infrastrutture esistenti, ossia in territorio già urbanizzato rispetto al quale la pista ciclabile rappresenta piuttosto un intervento di mitigazione, adattandosi alla situazione morfologica attuale. L'intervento risulta compatibile con gli obiettivi della tutela e della valorizzazione previsti dalla normativa, e appare coerente e in continuità con il disegno di sviluppo futuro del luogo previsto dagli strumenti di governo del territorio alle varie scale.

Le soluzioni progettuali e materiche sono state scelte nell'ottica della massima compatibilità visiva delle nuove opere con l'ambiente naturale circostante.

L'intervento inoltre non introduce modificazioni ai caratteri strutturanti il territorio interessato, e cioè al suo assetto fondiario, alla tessitura parcellare, alle sue relazioni consolidate tra aree naturali e antropizzate, né tantomeno altera la trama di relazioni storico-culturali e simboliche proprie del contesto.

Per ciò che concerne l'incidenza dell'intervento rispetto agli equilibri naturalistici ed ecosistemici, i modesti interventi di pulizia dei tracciati dalla vegetazione arbustiva e la rimozione di singole alberature non sono tali da creare alterazioni agli habitat.

Per le considerazioni sopra esposte l'esame del contesto ambientale non evidenzia in definitiva quindi alcuna controindicazione alla fattibilità delle opere, non dando origine a impatti di carattere ambientale e paesaggistico che possano pregiudicare la realizzazione. Gli interventi costituiranno un valore aggiunto per il territorio, andando a regolarizzare il traffico veicolare e ciclistico e garantendone così la sicurezza.