



# Comune di Pregnana Milanese

Provincia di Milano

## Piano di Governo del Territorio 2021 Documento di Piano Relazione

### DP.05 - Relazione

14 luglio 2021

Arch. Franco Aprà e Marco Engel - Pian. Massimo Bianchi





## INDICE

### 0 Premessa

pag. 5

### Parte 1<sup>a</sup>- Condizioni e dinamiche di trasformazione del contesto sociale e territoriale

#### 1 Contesto e dinamiche dello sviluppo economico e sociale

1.1	Pregnana e l'area Rhodense	6
1.2	Il sistema occupazionale	8
1.3	Dinamica delle attività produttive successiva al 2001	12

#### 2 Il quadro della pianificazione alla scala sovracomunale

2.1	Piani e prescrizioni sovra comunali	14
2.1.1	Le successive edizioni del Piano Intercomunale Milanese	14
2.1.2	I PTCP del 2003 e del 2013	16

### Parte 2<sup>a</sup>- Quadro conoscitivo del territorio comunale

#### 3 Il sistema insediativo urbano

#### 4. Il dopoguerra e l'evoluzione della pianificazione comunale

4.1	Il Programma di Fabbricazione del 1966	24
4.2	Il primo Piano Regolatore Generale (1980)	26
4.3	La Variante Generale di PRG del 2002	31

#### 5 Sistema viario urbano ed extra-urbano – Studio sul traffico

5.1	Studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	34
5.2	Luoghi Urbani della Mobilità (LUM): la stazione ferroviaria e la sua accessibilità	34
5.3	La maglia viaria interna	35
5.4	La ciclabilità	36
5.5	La circolazione pedonale	36
5.6	La sosta	37
5.7	La sicurezza	37

#### 6 Sistema dei servizi e qualità degli spazi pubblici

6.1	Adeguamento e integrazione della dotazione di servizi pubblici	39
6.2	Qualificazione degli spazi pubblici di maggior valore collettivo e identitario	40

#### 7 Dinamica demografica, stima del fabbisogno di abitazioni e dimensionamento della capacità insediativa residenziale teorica.

7.1	Dinamica demografica 2001-2011	pag. 41
7.2	Dinamica demografica 2011-2020	44
7.3	Fabbisogno teorico di abitazioni da sovraffollamento	45
7.4	La condizione di Pregnana rispetto all'area Rhodense e alla Provincia di Milano	48
7.5	Prima definizione di obiettivi del PGT	49
7.6	Capacità insediativa residenziale teorica	
7.6.1	Gli Ambiti di trasformazione a destinazione residenziale	50
7.6.2	L'Ambito di Trasformazione ATP7/LUM	50
7.6.3	Dati di sintesi: edificabilità degli Ambiti di Trasformazione e delle aree a servizi	51

<b>8 Beni ambientali e paesaggio</b>	
8.1 Le grandi infrastrutture	53
8.2 Il fiume e la sua valle	54
8.3 La distesa agricola	55
8.4 Il paesaggio urbano	55
8.5 Elementi detrattori	56

### **Parte 3ª- Presupposti e obiettivi delle scelte di Piano**

<b>9. Stato di attuazione del PGT 2016 e problemi aperti</b>	
9.1 Pianificazione attuativa degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano	57
9.2 Istanze pervenute all'avvio del procedimento	59
<b>10 Criticità e opportunità</b>	
10.1 Valori, opportunità, potenzialità	62
10.1.1 Risorse ambientali	62
10.1.2 I valori culturali e identitari	62
10.1.3 La vitalità produttiva	62
10.1.4 Le risorse infrastrutturali	63
10.2 Problemi, criticità	63
10.2.1 Le carenze infrastrutturali	63
10.2.2 Qualità urbana	63
10.2.3 Problemi di natura ambientale	63

### **Parte 4ª- Obiettivi, strategie ed ambiti di trasformazione**

<b>11 Connessioni ecologiche locali (REC) del territorio comunale</b>	64
<b>12 Obiettivi del Documento di Piano e relazioni con la pianificazione sovracomunale</b>	
12.1 Dal Documento di indirizzo (Documento di scoping) al Documento di Piano	66
12.2 La perequazione	68
12.3 Relazioni con gli obiettivi della pianificazione della Città Metropolitana	68
12.3.1 Varchi della rete ecologica	70
12.3.2 La soglia del consumo di suolo	74
12.4 Relazioni con la pianificazione della Regione	75
<b>Allegato A - La componente paesaggistica del Documento di piano</b>	77
<b>Allegato B - Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano: obiettivi della legge istitutiva e valori riconosciuti dal PTC del Parco nel Comune di Pregnana Milanese</b>	81

### **Appendice 1 – Studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano**

### **Appendice 2 – Estratto del Rapporto Ambientale (VAS)**



## 0 Premessa

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Pregnana è stato approvato dal Consiglio Comunale il 12 dicembre 2016.

Il nuovo PGT (di seguito: PGT 2021) è costituito dai 3 documenti previsti dalla LR 12/2005:

- **Documento di Piano**, approvato il 12 dicembre 2016, che avendo validità 5 anni deve essere approvato come documento del tutto nuovo;
- **Piano delle Regole e Piano dei Servizi**, che non hanno scadenza e che pertanto sono oggetto di modifiche e integrazioni in variante dei documenti vigenti dal 2016.

Sulla base delle trasformazioni territoriali intervenute nell'ultimo decennio, le analisi del contesto ambientale formulate in sede di elaborazione dei due precedenti Documenti di Piano (2011 e 2016) sono sostanzialmente esaustive anche in riferimento alle condizioni generali del territorio comunale riscontrabili nel 2021 (cfr capitolo 9 sullo stato di attuazione del PGT 2016).

Poiché tuttavia il rapporto di co-pianificazione tra Comune ed Enti sovracomunali (Città Metropolitana e Regione) si concretizza formalmente nei previsti pareri di competenza che riguardano il Documento di Piano, nella presente relazione e negli elaborati grafici che la accompagnano vengono largamente ripresi le analisi e i documenti dei precedenti PGT, previo aggiornamento delle basi cartografiche allo stato di fatto del 2021.

Dal punto di vista dell'analisi delle conseguenze ambientali che caratterizzano il complessivo PGT 2021, come costituito dai tre nuovi documenti previsti dalla LR 12/2005, è anche utile rimarcare che le modifiche introdotte con le varianti del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi rispondono ai seguenti tre obiettivi.

- 1) Adeguamento dell'azzoneamento alle modifiche del Documento di Piano, che comportano:
  - la riduzione della superficie territoriale di due ambiti di trasformazione (riduzione del consumo di suolo);
  - l'inquadramento nel Piano delle Regole dei Piani attuativi vigenti in attuazione del PGT 2016;
  - l'inquadramento nel Piano delle Regole degli Ambiti di trasformazione del PGT 2016 che riguardano aree già completamente edificate.
- 2) Adeguamento delle Norme Tecniche di Attuazione al mutato quadro di riferimento delle norme di carattere generale entrate in vigore dopo il 2016.
- 3) Adeguamento degli obiettivi del Piano dei Servizi prendendo atto delle attuazioni successive al 2016 e confermando gli obiettivi non attuati.

Pertanto, dal punto di vista degli effetti sull'ambiente, e in particolare per la Valutazione Ambientale Strategica e la "Valutazione di incidenza", le varianti al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi non mutano il quadro tracciato nel 2016, se non per l'effetto migliorativo della riduzione della superficie dell'Ambito di Trasformazione ATR2 (ora ATR2a e ATR2b) in rapporto alla relativa prossimità con l'Oasi di Vanzago.

## Parte 1<sup>a</sup>

### Condizioni e dinamiche di trasformazione del contesto sociale e territoriale

---

La prima parte è volta a descrivere la collocazione di Pregnana Milanese nel suo contesto territoriale, evidenziandone i caratteri e le particolarità e descrivendo le relazioni fra le dinamiche di trasformazione e sviluppo dell'area e le tendenze presenti nel Comune.

La ricognizione riguarda tanto gli aspetti strutturali delle trasformazioni economiche e sociali e delle loro ricadute territoriali che gli indirizzi di trasformazione, conservazione, qualificazione contenuti nella strumentazione urbanistica e nel sistema di vincoli di scala sovracomunale.

## 1 Contesto e dinamiche dello sviluppo economico e sociale

### 1.1 Pregnana e l'area Rhodense

Nelle successive analisi socio economiche i dati relativi al Comune di Pregnana vengono confrontati con gli analoghi dati di diversi contesti. In particolare i contesti intercomunali sono stati così individuati:

- contesto del *"Rhodense"*: nelle analisi del territorio metropolitano milanese il comune di Pregnana è parte dell'Area Rhodense che comprende i seguenti comuni: Arese, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate Milanese, Lainate, Pero, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Rho, Settimo Milanese e Vanzago;
- contesto del *"Rhodense allargato"*: comprende i comuni sopra elencati con l'aggiunta dei comuni di Arluno, Bareggio, e Sedriano (asta della strada magentina), e Nerviano (asta del Sempione);<sup>1</sup>
- *"Sistema d'Area 1"*: nel Rhodense, Pregnana è parte del "primo sistema" d'Area assieme ai comuni di Rho, Pero, Vanzago e Pogliano Milanese, costituente cerniera con Milano e asse di sviluppo industriale tra i più forti dell'area metropolitana.

Nell'ultimo quarto del secolo scorso il *"Sistema d'Area 1"* ha presentato valori di sviluppo superiori alla media provinciale. Dopo il 2000 si è riscontrato un netto rallentamento legato alla oggettiva saturazione delle residue aree di espansione previste dai precedenti PRG e alla tendenza dell'ultimo decennio alla riduzione del consumo di suolo.

In generale, dal punto di vista della morfologia caratteristica degli insediamenti, Pregnana Milanese, come Pogliano, Lainate, Cesate, Garbagnate e Senago, hanno conosciuto uno sviluppo residenziale caratterizzato da abitazioni prevalentemente di piccola dimensione (in gran parte uni o bifamiliari), mentre comuni come Rho, Pero, Novate e parzialmente anche Arese, Bollate, Settimo e Vanzago hanno risposto alla richiesta di nuove abitazioni con tipologie di densità più elevata, non di rado optando nei più recenti piani attuativi, a parità di indici di utilizzazione territoriale, per l'acquisizione di più rilevanti aree pubbliche da destinare prevalentemente a parco.

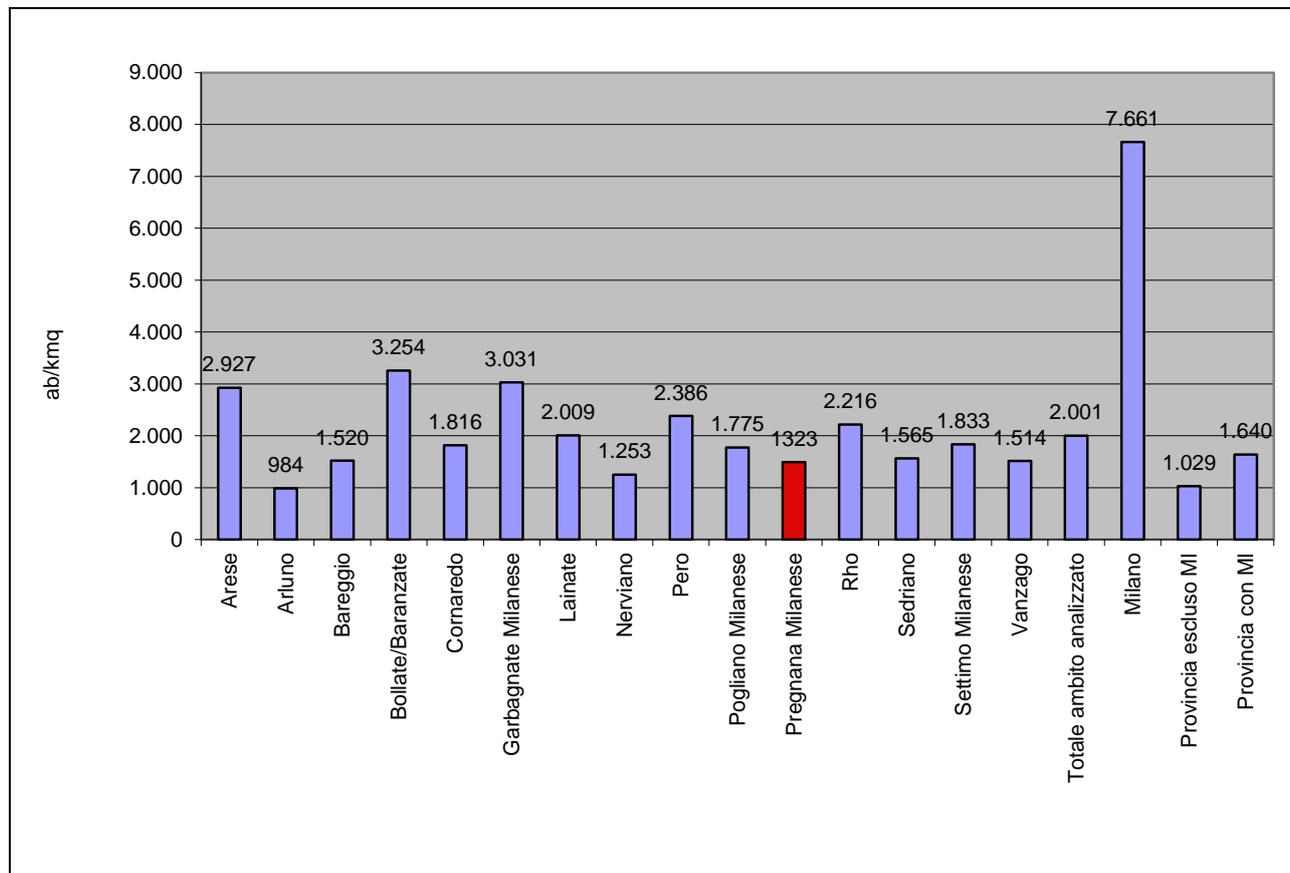
Nell'ambito territoriale del *Rhodense allargato* preso in esame nel successivo grafico, che presenta densità al disopra della media provinciale (2.001 abitanti per Km<sup>2</sup> contro una media provinciale di

---

<sup>1</sup> L'ambito territoriale del "rhodense allargato" risulta quindi costituito dai comuni di Arese, Arluno, Bareggio, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate Milanese, Lainate, Nerviano, Pero, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Rho, Sedriano, Settimo Milanese e Vanzago.

1.640 abitanti per Km<sup>2</sup>), Pregnana presenta uno tra i più bassi dati di densità di popolazione, superiore solo a quella di Arluno e di Nerviano, mentre le densità più alte sono relative ai comuni dell'asta della Varesina, Bollate-Baranzate, Arese e Garbagnate.<sup>2</sup>

**Tab. 1 - Densità di popolazione per km quadrato (abitanti al 1/11/2021)**



Caratterizzato da una localizzazione privilegiata rispetto alla Città di Milano e alla sua rete infrastrutturale sia stradale che ferroviaria, il *Rhodense* presenta, in modo specifico rispetto al più ampio bacino del nord Milano:

- una presenza di fattori infrastrutturali o naturali, come il Sempione, la ferrovia e il fiume Olona, che hanno determinato, nei fondamentali periodi dell'industrializzazione italiana, condizioni favorevoli per l'insediamento del comparto produttivo del tessile (settore storico per la valle dell'Olona) e del suo indotto, della chimica (in particolare del petrolchimico con epicentro in Rho-Però), della metalmeccanica e dell'alimentare e a Pregnana e Settimo in particolare, nel secondo dopoguerra, del settore dell'informatica e delle telecomunicazioni;
- una buona accessibilità, sia con il mezzo di trasporto pubblico, recentemente potenziato, che con l'automobile; l'accessibilità veicolare risulta invece recentemente peggiorata, come si vedrà nelle parti di analisi del sistema della mobilità, per effetto delle modifiche apportate ai caselli autostradali della A4;
- una buona dotazione di strutture di terziario avanzato di servizio alle imprese, che conferiscono a questo settore dell'area metropolitana caratteristiche elevate come bacino economico

<sup>2</sup> Nel grafico Baranzate e Bollate, comuni distinti dal 2005, sono considerati ancora come un comune solo. E' Baranzate che è caratterizzato dalla più alta densità di residenti per Km quadrato tra i comuni presi in considerazione, poiché nei confini di Bollate è compresa una parte consistente di Parco delle Groane.

integrato, favorevole per la possibilità di nuove trasformazioni e di inserimento di funzioni innovative;<sup>3</sup>

- un'importante dotazione di aree verdi e di elementi di valore ambientale.

Nell'ambito considerato, il bacino del fiume Olona ha influenzato il disegno e la morfologia del territorio attraversato, mentre i corsi d'acqua minori (Lura, Bozzente, Guisa, Nirone, Pudiga, Garbogera) salvo pochi casi, sono completamente inglobati nel tessuto degli insediamenti urbani, percepibili solo a tratti come segni significativi del paesaggio locale.

## 1.2 Il sistema occupazionale

Anche a Pregnana si assiste nel dopoguerra, fino ai primi anni Settanta, al crollo dell'occupazione nel settore dell'agricoltura, con il parallelo aumento dei settori industriale e terziario.

Gli anni del grande sviluppo delle attività extra-agricole, in particolare manifatturiere, sono gli anni Sessanta.

Tra il 1961 e il 1971 Pregnana si forma come piccolo comune marcatamente industriale con un numero di posti di lavoro ("addetti") già in grado di richiamare popolazione dalle aree esterne. Se infatti la popolazione attiva<sup>4</sup> passa dal 1961 al 1971 da 1.332 a 1.676 unità (+ 20,5%), i posti di lavoro offerti nell'ambito del comune crescono da 234 a 1.708 (+ 630% circa), superando in valore assoluto il numero dei residenti attivi.

In particolare nell'industria l'incremento è del 664% (+ 6,6% per la provincia di Milano, -16,5% nel capoluogo). Anche il terziario passa da 61 a 402 posti di lavoro (+ 559%). La crescita industriale è concentrata nel settore manifatturiero (da 105 a 1.232 addetti). È il decennio in cui si insediano nel comune numerose fabbriche di piccola e media dimensione espulse da Milano o provenienti da altri comuni, come la Olivetti che verrà successivamente rilevata dalla Honeywell (progettazione di macchine e impianti per elaborazione dati).

Nel terziario lo sviluppo riguarda soprattutto il settore commerciale (da 53 posti di lavoro nel 1961 a 377 nel 1971), anche se credito e assicurazioni cominciano ad avere una certa significativa presenza. L'industria ha comunque il primato assoluto (76,5% dei posti di lavoro), mentre l'agricoltura crolla dal 6,0 all'1,6%.

Tra il 1971 e il 1981 continua la crescita dei posti di lavoro con tassi superiori a quelli della popolazione attiva. Mentre questa cresce del 46,2%, gli addetti nelle imprese locali aumentano del 72,8%: percentuale altissima anche se inferiore a quella del tutto eccezionale del decennio precedente.

---

<sup>3</sup> L'apertura del Polo fieristico di Rho-Però ha portato a prevedere una nuova possibilità di sviluppo rappresentata dalle attività economiche indotte, che in parte ha avuto riscontro. Ulteriori potenzialità sono destinate ad aprirsi con l'organizzazione del post EXPO' 2015 (Progetto MIND).

Si tratta tuttavia di potenzialità che richiederebbero una forte guida pubblica, e una capacità non solo di pianificazione urbanistica classica, quanto di *marketing territoriale*, che in generale vede la pubblica amministrazione italiana non adeguatamente preparata rispetto agli altri paesi europei caratterizzati da condizioni generali paragonabili a quelle italiane. Di tale scarsa propensione è esemplare la vicenda degli Accordi di Programma per l'area dell'Alfa di Arese. Non si tratta tanto di una scarsa capacità delle Amministrazioni Comunali, quanto di quelle sovracomunali. Per Pregnana è significativo l'esempio dell'area Olivetti-Bull, che presenta potenzialità straordinarie recentemente riconosciute dal Piano Territoriale Metropolitano, ma che richiederebbe capacità di promozione che la Città Metropolitana non appare per ora in grado di garantire.

<sup>4</sup> Residenti a Pregnana occupati o disoccupati o in cerca di lavoro entro o fuori dai confini comunali.

**Tab. 2 - Comune di Pregnana Milanese - Addetti e attivi al 1971 e al 1981**

Censimento	A - Addetti	B - Attivi	Differenza (A - B)
1971	1.708	1.676	32
1981	2.952	2.450	502

Fonte: ns. elaborazione su dati dei Censimenti popolazione e abitazioni 1971 e 1981

Il saldo positivo addetti - attivi è certamente una forte causa degli elevati saldi migratori positivi e dell'incremento del pendolarismo "in entrata" per motivi di lavoro. La specificità del fenomeno è evidente se si opera un raffronto sommario con altri ambiti territoriali.

**Tab. 3 - Incrementi degli addetti nel decennio 1971-1981 - valori percentuali**

Ambiti territoriali	Industria	Terziario
Pregnana Milanese	18,4	249,7
Comuni confinanti	11,6	148,5
Milano	-28,0	55,7
Provincia	-9,3	80,2
Resto della Provincia	5,5	141,0

Fonte: ns. elaborazione su dati dei Censimenti popolazione e abitazioni 1971 e 1981

Anche al 1981 il settore industriale appare come nettamente prevalente. La stessa industria delle costruzioni, che nel decennio precedente aveva subito una flessione, cresce per addetti. La crescita è comunque generale per il settore manifatturiero, in controtendenza rispetto alle flessioni già evidenti nei luoghi dell'industrializzazione storica (Milano e, nella nostra area, Rho), che in generale perdono posti di lavoro in conseguenza dell'avvio dei processi di ristrutturazione tecnologica e aziendale, e del consolidarsi del fenomeno del decentramento "spontaneo". Il fenomeno è come noto in stretta relazione con il processo virulento e incontrollato della terziarizzazione della nostra economia. Anche a Pregnana i dati statistici indicano una crescita ingente del settore terziario

Tra il 1981 e il 1991 l'articolazione delle imprese per settori, secondario e terziario, diventa sempre più inadeguata per molte aziende la cui produzione riguarda sia beni materiali che servizi. Già al censimento del 1981 la Honeywell (622 addetti), che dieci anni prima era compresa nel settore manifatturiero, era stata riclassificata nel settore terziario in quanto produttrice prevalentemente di servizi alle imprese anziché di beni materiali. Pregnana Milanese continua il proprio comportamento specifico che vede la tenuta e, anzi, l'incremento degli addetti nell'industria, mentre il panorama di "area vasta" corrisponde alla tendenza generalizzata alla de-industrializzazione, per l'intero bacino produttivo lombardo.

**Tab. 4 - Incrementi degli addetti nel decennio 1981-1991 - valori percentuali**

Ambiti territoriali	Industria	Terziario
Pregnana Milanese	7,1	20,6
Comuni confinanti	-5,9	39,8
Milano	-33,1	8,3
Provincia	-19,4	20,9
Resto della Provincia	-11,9	41,1

Fonte: ns. elaborazione su dati dei Censimenti popolazione e abitazioni 1981 e 1991

Si fa più marcato anche per Pregnana lo spostamento di occupazione dal secondario al terziario. Al censimento del 1991 oltre la metà degli addetti (50,5%) appartiene al terziario. Cresce il comparto

che comprende credito, assicurazioni e servizi alle imprese (+ 30%). Alla tenuta del settore manifatturiero si accompagna dunque, come fenomeno qualitativamente positivo, la crescita del settore che normalmente, a fini statistici, si identifica con il "terziario avanzato", fondamentale per l'integrazione con il settore industriale in quanto fornitore di servizi e conoscenze per ricerca e sviluppo.

Aumenta ulteriormente il saldo positivo tra addetti e attivi: nel 1991 a 3.356 posti di lavoro corrispondono 2.696 attivi residenti. L'eccedenza teorica di 660 posti di lavoro, ben maggiore tenendo conto del pendolarismo "in uscita", significa il permanere della capacità attrattiva del comune e del pendolarismo "in entrata".

Al Censimento della Popolazione 2001 la percentuale di occupati<sup>5</sup> sul totale della popolazione residente in Italia era pari al 36,20%, con significative differenze tra le cinque ripartizioni geografiche individuate dall'ISTAT: il valore maggiore, infatti, si registrava in Italia Nord Orientale (43,86%), il minore in Italia Insulare (27,55%), con una differenza di oltre quindici punti percentuali.

**Tab. 5 - Percentuale di occupati rispetto alla popolazione residente al 2001**

Ripartizione geografica	Residenti	Occupati	% Occupati
Pregnana Milanese	5.985	2.785	46,53%
Italia Nord Occidentale	14.938.562	6.329.326	42,37%
Italia Nord Orientale	10.634.820	4.664.367	43,86%
Italia Centrale	10.906.626	4.239.205	38,87%
Italia Meridionale	13.914.865	3.942.274	28,33%
Italia Insulare	6.600.871	1.818.560	27,55%
Italia – totale	56.995.744	20.993.732	36,20%
Regione Lombardia	9.032.554	3.949.654	43,73%
Provincia di Milano	3.707.210	1.647.174	44,43%
Rhodense allargato	287.346	131.097	45,62%

Fonte: Istat, ns. elaborazione su dati Censimento Popolazione 2001

Nella Regione Lombardia, sempre alla data del Censimento 2001, la quota di occupati rispetto al totale della popolazione residente era superiore di oltre un punto percentuale rispetto al valore riferito all'Italia Nord Occidentale.

Il dato della Provincia di Milano, alla medesima data, era leggermente superiore al valore medio regionale.

Per quanto riguarda il Comune di Pregnana Milanese, la percentuale di occupati sul complesso della popolazione residente corrispondeva, sempre a Censimento 2001, al 46,53%, a fronte di un valore del 45,70% registrato nell'ambito del Rhodense. Si tratta di un valore maggiore di più di due punti percentuali sul dato medio provinciale, valore sicuramente legato alla composizione demografica della popolazione residente, che presenta un'incidenza della popolazione anziana sul totale della popolazione residente inferiore alla media provinciale. Tale incidenza, dal 1991 in poi, va

<sup>5</sup> Gli occupati, rilevati nel Censimento della Popolazione, rappresentano la quota di popolazione residente in un determinato Comune che svolge un'attività comunque retribuita, comprensiva ad esempio delle prestazioni svolte a domicilio, saltuarie, dei lavori socialmente utili, marginali, ecc.; non coincidono con gli addetti, che vengono rilevati nel Censimento dell'Industria, e corrispondono alle persone che trovano impiego presso l'Unità Locale censita (stabilimento, negozio, ufficio, sede distaccata), di un'impresa o di un'istituzione, e che possono risiedere in Comuni diversi da quello dove si trova appunto l'Unità Locale.

progressivamente accentuandosi mentre parallelamente si riduce la forbice rispetto al dato provinciale: a Pregnana si passa dal 9,3% del 1991 (con una differenza di - 4,6 punti rispetto al dato provinciale) al 14,5% del 2001 (con una differenza di - 3,7 punti) fino a raggiungere il 17,3% alla fine del 2011, con una differenza rispetto al dato provinciale che si è ridotta a - 2,9 punti percentuali.

Analizzando il dato riferito agli addetti, assumibile come indicatore della presenza di attività economiche all'interno del territorio di riferimento, la loro percentuale sul complesso della popolazione residente corrispondeva, secondo quanto risultante dall'elaborazione dei dati del Censimento dell'Industria e delle attività produttive 2001, al 61,50%, a fronte di un valore del 42,23% nell'ambito analizzato come "Rhodense allargato",<sup>6</sup> che diventa 44,29% nell'ambito del Rhodense, 47,56% nel "Sistema d'area 1" e 48,29% a livello provinciale.

**Tab. 6 - Percentuale di addetti rispetto alla popolazione residente - 2001**

Ripartizione geografica	Residenti	Addetti	% Occupati
Pregnana Milanese	5.985	3.681	61,50%
Sistema d'Area 1	81.215	38.628	47,56%
Rhodense	234.765	103.979	44,29%
Rhodense allargato	287.346	121.346	42,23%
Provincia di Milano	3.707.210	1.790.042	48,29%

Fonte: Istat, ns elaborazione su dati Censimenti Popolazione e Industria 2001

Per quanto riguarda Pregnana, la quota di addetti rispetto alla popolazione residente appare ancora decisamente superiore alla media provinciale (più di 13 punti percentuali), allineandosi ai valori del comune di Milano, e relativamente ai comuni dell'ambito considerato è superata solo dai comuni di Pero con 78,03% e da Settimo Milanese con il 64,32%. Dei 3.681 addetti, 1.972 pari al 53,57% sono impiegati nell'industria manifatturiera mentre il 16,73% pari a 616 unità è impiegato nel settore commerciale. La ricchezza in Pregnana di attività appartenenti al sistema secondario provoca un consistente pendolarismo in ingresso da residenti degli altri Comuni, non solo del Rhodense ma anche del "Sistema d'area 1".

Analizzando, l'evoluzione del valore in esame tra il 1981 ed il 2001, si evidenzia per Pregnana una crescita nel numero degli addetti, che passano dai 2.952 del 1981 ai 3.356 del 1991 con una variazione percentuale di 13,36 punti, per poi passare nel 2001 a 3.681 unità con un ulteriore incremento nel decennio del 9,68%.

Complessivamente, nel ventennio considerato, l'incremento risulta attestarsi al 20% circa decisamente più marcato di quello registrato nel Rhodense, che passa dai 101.368 del 1981 ai 101.613 addetti nel 1991 fino ai 103.979 del 2001 con un incremento nel ventennio di 2,51%, mentre l'incremento 1981/2001 in Provincia di Milano è pari al 5,66% in linea con quello del Rhodense allargato (6,47%): si tratta sempre di valori nettamente inferiori a quelli riscontrati nel comune di Pregnana.

<sup>6</sup> Per "Rhodense allargato" si intendono i comuni di Arese, Arluno, Bareggio, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate Milanese, Lainate, Nerviano, Pero, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese, Rho, Sedriano, Settimo Milanese e Vanzago.

**Tab. 7 - Evoluzione degli addetti tra il 1981 e il 2001**

Ripartizione geografica	Addetti 1981	Addetti 1991	Addetti 2001	^ 91/01	^ 81/01
Pregnana Milanese	2.952	3.356	3.681	9,68%	19,20%
Sistema d'Area 1	32.212	35338	38.628	9,31%	16,61%
Rhodense	101.368	101.613	103.979	2,33%	2,51%
Rhodense allargato	113.497	116.175	121.346	4,45%	6,47%
Provincia di Milano	1.688.785	1.665.238	1.790.042	7,49%	5,66%

Fonte: Istat, ns elaborazione su dati Censimenti Popolazione e Industria 2001

In modo più marcato di quanto avvenuto nel Rhodense e nella Provincia di Milano, **nel corso del ventennio 1981-2001, nel comune di Pregnana Milanese si è registrato un incremento del peso degli addetti**, ad indicare una rinnovata forza del sistema industriale locale, con coerenti ricadute positive sul sistema occupazionale, analoghe a quelle registrate nel "Sistema d'area 1".

Nel corso di questi anni gli addetti al terziario (con esclusione del commercio, oggetto di trattazione separata) non cambiano in maniera significativa.

A Pregnana Milanese è particolarmente elevata l'incidenza degli addetti occupati nell'industria manifatturiera (53,57%), nettamente superiore a quella del Rhodense, (40,71%), già marcatamente superiore rispetto a quella provinciale (25,08%).

Tra il 2001 e il 2011 le condizioni generali non mutano. Dalle concessioni edilizie ovvero dai permessi di costruire rilasciati si conferma una positiva tendenza insediativa di nuovi edifici produttivi nelle aree a ciò preordinate dal PRG del 2000.

Tuttavia nelle zone industriali si rileva un più difficoltoso turn over di attività: alcuni edifici industriali risultano non occupati o sottoutilizzati per attività di puro magazzino, mentre nelle zone residenziali si accentua la flessione delle attività commerciali di "prossimità" che caratterizza in modo generalizzato tutti i tessuti urbani consolidati del Rhodense in connessione con la nascita degli insediamenti di media e grande distribuzione.

Il dato più negativo è costituito dalla crisi della BULL (già Olivetti e Honeywell), omogeneo con la crisi delle grandi industrie che ha toccato nell'ambito del Rhodense l'Italtel di Settimo-Castelletto e, fin dalla fine degli anni Ottanta, l'Alfa di Arese.

Una valutazione particolare deve essere svolta per l'area AGIP a est del tracciato ferroviario del Sempione, ove il processo di dismissione già accertato alla fine degli anni Novanta si è definitivamente concluso, ponendo fin dal PGT 2011 il tema della riconversione della relativa area. Non a caso le linee guida per la formazione dei PGT 2011 e 2016 elaborate dalle Giunte Comunali in carica hanno posto al centro della propria attenzione il destino delle due aree - BULL e AGIP - che nel loro insieme costituiscono le occasioni di più rilevante trasformazione territoriale, prefigurate in un periodo di medio-lungo termine.

### 1.3 Dinamica delle attività produttive successiva al 2001

In attesa dei dati di censimento relativi all'anno 2021, i dati più recenti pubblicati dall'ISTAT configurano il seguente quadro generale (dati 2017).

Gli addetti (posti di lavoro in unità locali presenti nel territorio comunale) ammontano a 3.732 unità, pari al 62,36% del numero complessivo di abitanti del comune di Pregnana Milanese, e sono così ripartiti per unità locali e settore produttivo.

Settore	U.L.	Addetti	
Industria:	160	2.531	67,82%
Servizi:	111	433	11,60%
Amministrazione:	31	321	8,60%
Altro:	118	447	11,98%
<b>Totali</b>	<b>420</b>	<b>3.732</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Istat2018, ns elaborazione

Gli attivi e il loro rapporto con gli addetti si modificano come risulta dal seguente prospetto.

Anno	Attivi occupati	Addetti	Addetti meno attivi	% Addetti su attivi
2001	2.785	3.681	896	132,1%
2018	3.209	3.732	523	111,0%

Fonte: Istat 2018, ns elaborazione

Il risultato della crisi generale del 2008 produce una diminuzione del saldo tra addetti (posti di lavoro) e attivi, che tuttavia risulta ancora notevolmente positivo. Si deve inoltre tenere conto delle potenzialità in termini occupazionali delle due grandi aree industriali dismesse (aree ex Bull ed ex Agip).

Nel corso del 2020 per l'area ex AGIP è stato approvato il Piano Attuativo previsto dal PGT 2016, e sono in corso di attuazione i primi interventi di realizzazione di nuovi edifici produttivi industriali.<sup>7</sup> Decisiva è stata la presenza nell'area confinante di un'industria con la necessità di espandere i propri impianti. Viceversa non si sono concretizzate iniziative significative per l'area ex Bull, ove la condizione di gestione da parte del curatore fallimentare non favorisce il *marketing territoriale* alla cui necessità si è fatto in precedenza riferimento.

---

<sup>7</sup> Piano Attuativo "Sacchital".

## 2 Il quadro della pianificazione alla scala sovracomunale

### 2.1 Piani e prescrizioni sovracomunali

I contenuti della pianificazione sovracomunale hanno interesse non solamente per il loro valore prescrittivo ma in quanto valutazioni di carattere generale che considerano il territorio comunale con uno sguardo allargato, proponendo un punto di vista dal quale è impossibile prescindere date le strette interrelazioni che legano il destino dei comuni del territorio metropolitano. Di seguito vengono richiamati i contenuti dei piani sovracomunali che hanno avuto o avranno qualche influenza sulle scelte della pianificazione locale, considerando sia quelli che non hanno avuto riconoscimento formale, sia i piani vigenti, dotati di valore prescrittivo.

#### 2.1.1 Le successive edizioni del Piano Intercomunale Milanese

La collocazione geografica decentrata di Pregnana Milanese rispetto all'area metropolitana milanese, e la sua evidenziata natura "di confine" ha costituito in passato un limite che ha condizionato i documenti e i piani che si sono succeduti nell'area PIM e nella stessa Provincia di Milano. Nel Piano Intercomunale Milanese del 1975 il territorio del comune di Pregnana viene stralciato. Tuttavia, alcune considerazioni infrastrutturali, che riguardano i comuni limitrofi, investono inevitabilmente anche questo territorio comunale.

Viene individuata, nella parte sud/ovest del territorio comunale, una nuova strada che attraversa l'autostrada A4, raccordandosi ad essa con un sistema di svincoli e unisce l'attuale via Falcone di Bareggio con la SP 119 in comune di Pogliano. La previsione, che interessa la parte occidentale del comune di Pregnana, perderà successivamente valore sino ad essere sostituita dal progetto di SP 172, che aggira Pregnana a est anziché a ovest. Degna di nota è anche la previsione della stazione ferroviaria sulla linea Milano-Novara posizionata 700 metri circa più a ovest rispetto all'attuale fermata. Tale impostazione privilegia l'interscambio gomma ferro rispetto a un più elevato livello di servizio per gli insediamenti esistenti, in particolare per Pregnana.

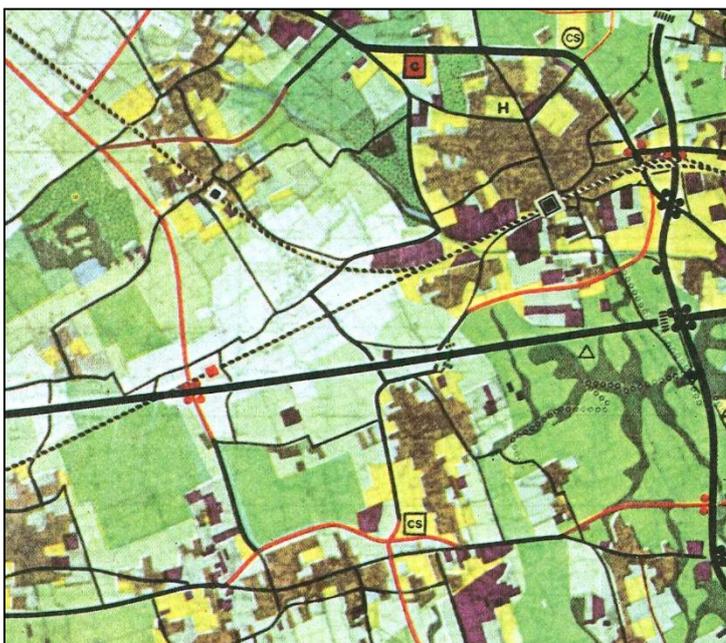


Fig. 01

PIM 1975, Tav. 9 - Tavola di sintesi

Per Pregnana non esistono indicazioni né per il centro abitato, né per le aree agricole. Il documento individua il valore delle aree che, disegnando un semicerchio sud-ovest-nord attorno al comune, comprendono terreni inedificati ("zone agricole generiche") a nord ed a sud, e "zone agricole di rilevante interesse agronomico" a ovest, tutte in seguito rientranti nel Parco Sud e nell'Oasi WWF di Vanzago. A nord, oltre la ferrovia del Sempione, all'interno del bacino del fiume Olona vengono identificate altre "zone agricole generiche" che si collegano al parco del Castellazzo di Rho e che saranno alla base del progetto di Parco Locale di Interesse Sovracomunale del basso Olona rhodense.

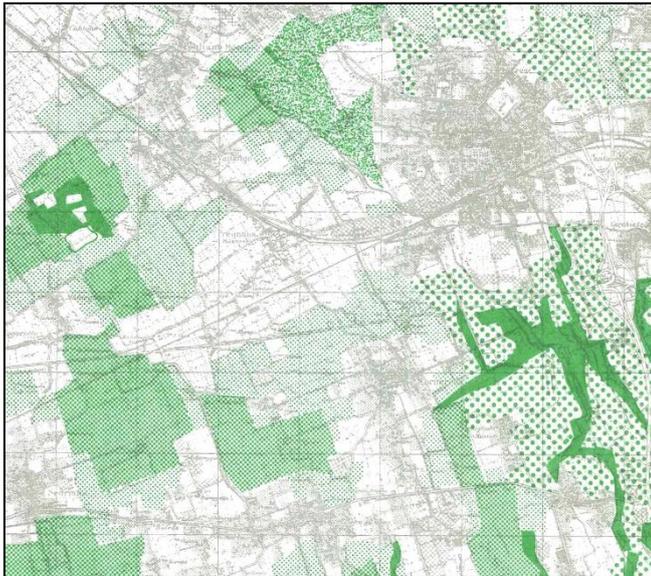


Fig. 02

PIM 1975, Tav. 8 -Le zone a verde

Si nota la fascia di connessione a nord di Rho tra il Parco delle Groane e l'Olona, definita di "Verde Ecologico", che prelude all'identificazione delle aree costitutive della proposta di Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) dell'Olona rhodense.

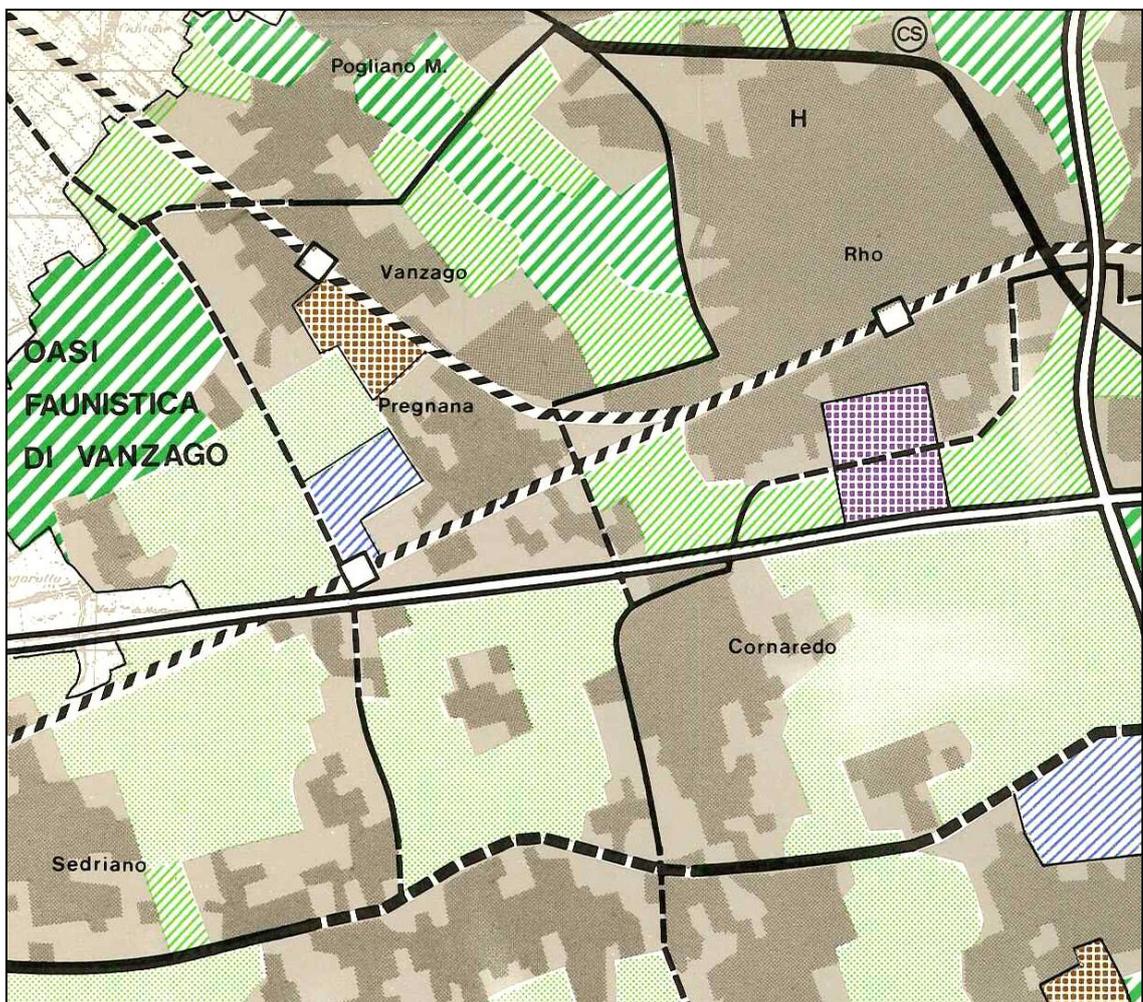


Fig.03

Piano Territoriale Comprensoriale Milanese – 1982 - Tav. 1 - Schema di Piano

Il Piano, oltre alle infrastrutture della mobilità, individua alcune zone per insediamenti di rilevanza comprensoriale:

- marrone: residenza, tra Pregnana Milanese e Vanzago;
- viola: industria, a sud di Rho;
- azzurro: zone di riserva, in connessione con una nuova fermata ferroviaria a sud di Pregnana Milanese, collocata più a ovest di quella in seguito realizzata.

Il Piano Territoriale del Comprensorio Milanese del 1982 prodotto dallo stesso Centro Studi PIM, in seguito accantonato conseguentemente alla soppressione dei comprensori, assume il tessuto urbano di Pregnana come già completamente saldato all'abitato di Vanzago, accentuandone la continuità attraverso l'individuazione in un comparto residenziale posto tra i due comuni a ovest della ferrovia Milano-Domodossola, in gran parte attuato sulla base dei piani urbanistici di Vanzago.

Analogamente il documento rileva, a sud, le saldature esistenti verso Cornaredo e rafforza quelle nei confronti di Bareggio tramite l'individuazione di "Zone di riserva per interventi di rilevanza comprensoriale", aree salvaguardate per interventi futuri nelle quali, in attesa della definizione delle scelte comprensoriali, si propone ai comuni di applicare le prescrizioni per le zone agricole, con divieto integrale di edificazione.

In connessione con questa indicazione si conferma la viabilità comprensoriale nord-sud, Pogliano-Barreggio, già contemplata dal piano del 1975, con la stazione in prossimità dell'autostrada, anche se non è più riportato lo svincolo autostradale per realizzare l'interscambio ferro-gomma con la A4. Prevale in questo caso il ragionamento sull'accessibilità ferroviaria alla prevista zona di rilevanza comprensoriale.

E' importante sottolineare come le fasce verdi di interposizione contemplate nel Piano PIM del 1975 a tutela delle saldature tra i diversi nuclei abitati vengano completamente disattese con il PTC del 1982, a differenza di quanto proporrà in seguito il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano nelle sue diverse edizioni e, ancor prima, il Parco Agricolo Sud Milano istituito 10 anni dopo (1993).

A livello infrastrutturale si introduce la previsione di una nuova strada che da via Della Repubblica a Cornaredo, con un tratto rettilineo si collega alla via Vanzago a Pregnana oltrepassando le due ferrovie. Ciò prelude al progetto della SP 172 che, con qualche cambiamento, assumerà obiettivi analoghi.

### **2.1.2 I PTCP del 2003 e del 2013**

Gran parte delle analisi ambientali e paesaggistiche elaborate nell'ambito dei PTCP del 2003 e 2013 sono confluite nel Piano Territoriale Metropolitano approvato nel 2021.

Tra le elaborazioni significative dal punto di vista della tutela ambientale e paesaggistica si possono considerare anche le analisi svolte nel 2007 nell'ambito dell'*adeguamento* del PTCP alla LR 12/2005<sup>8</sup>. In quella circostanza fu in particolare individuata la cosiddetta "Dorsale Verde Nord", che costituisce un approfondimento delle indicazioni relative alla rete ecologica provinciale. La Dorsale "*... vuole rappresentare la struttura portante del sistema di connessione ecologica e ambientale della metà settentrionale della Provincia e propone il mantenimento della continuità territoriale e la riqualificazione ecologica degli ambiti non edificati nell'area compresa tra i fiumi Ticino e Adda.*"<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano del 2003 contiene un complesso sistema di obiettivi e strategie, tradotti in orientamenti e prescrizioni per la pianificazione comunale.

Nel 2007 dalla Giunta Provinciale in carica nel quinquennio 2004-2009 fu elaborata una proposta di *adeguamento alla LR 12/2005*, priva di valore formale non essendo stata approvata dal Consiglio Provinciale, che ha costituito tuttavia un riferimento utile per il PGT 2011 per l'analisi del contesto di Pregnana Milanese, in particolare per valutare la vocazione delle aree inedificate ancora presenti nel territorio comunale.

La successiva Giunta Provinciale ha azzerato il precedente procedimento dando inizio nel corso del 2010 a una nuova procedura di *adeguamento*, conclusasi nel 2013 con un nuovo PTCP

<sup>9</sup> Dalla "Relazione Generale" dell'*Adeguamento 2007*, cap. 11.3.

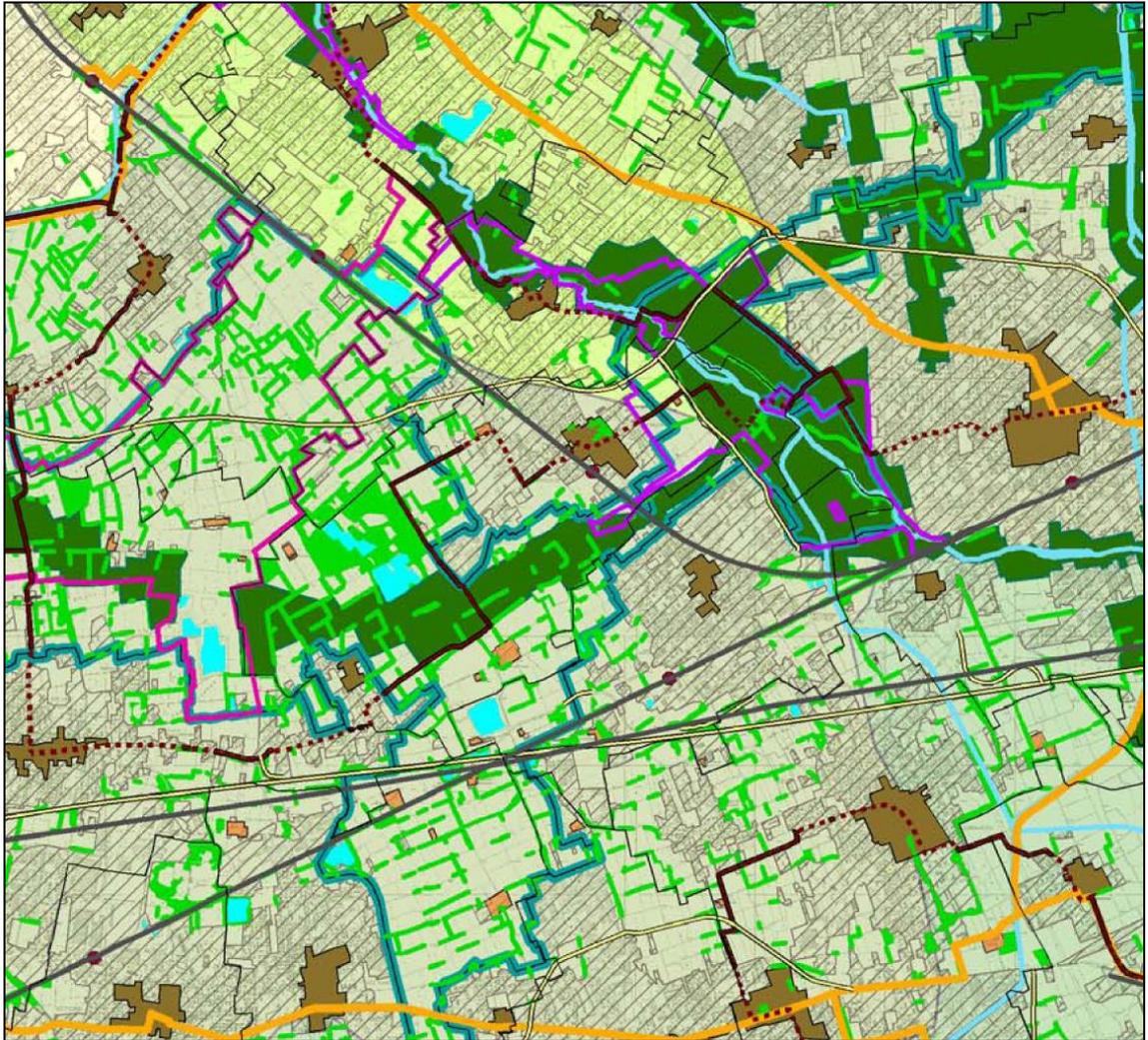


Fig. 04

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. 2007

Adeguamento del PTCP alla L.R. 12/05 - Tav. 6/a - Progetto di valorizzazione del paesaggio

Il perimetro della Dorsale Verde Nord è evidenziato con tratto azzurro scuro e linea nera al centro

La Dorsale Verde Nord corrisponde approssimativamente al tracciato del corridoio ecologico primario della "rete ecologica provinciale" e lambisce il territorio di Pregnana da nord-est a sud-ovest unendo il futuro Parco del basso Olona rhodense con l'Oasi WW e il Parco del Roccolo verso ovest, e verso sud con il Parco Agricolo Sud Milano.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Il Progetto della Dorsale Verde Nord è stato fatto proprio dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 8/8515 del 26 novembre 2008, che lo ha inserito nella Rete Ecologica Regionale (RER: vedi figura successiva). Il progetto non risulta più presente nel PTM approvato nel 2021

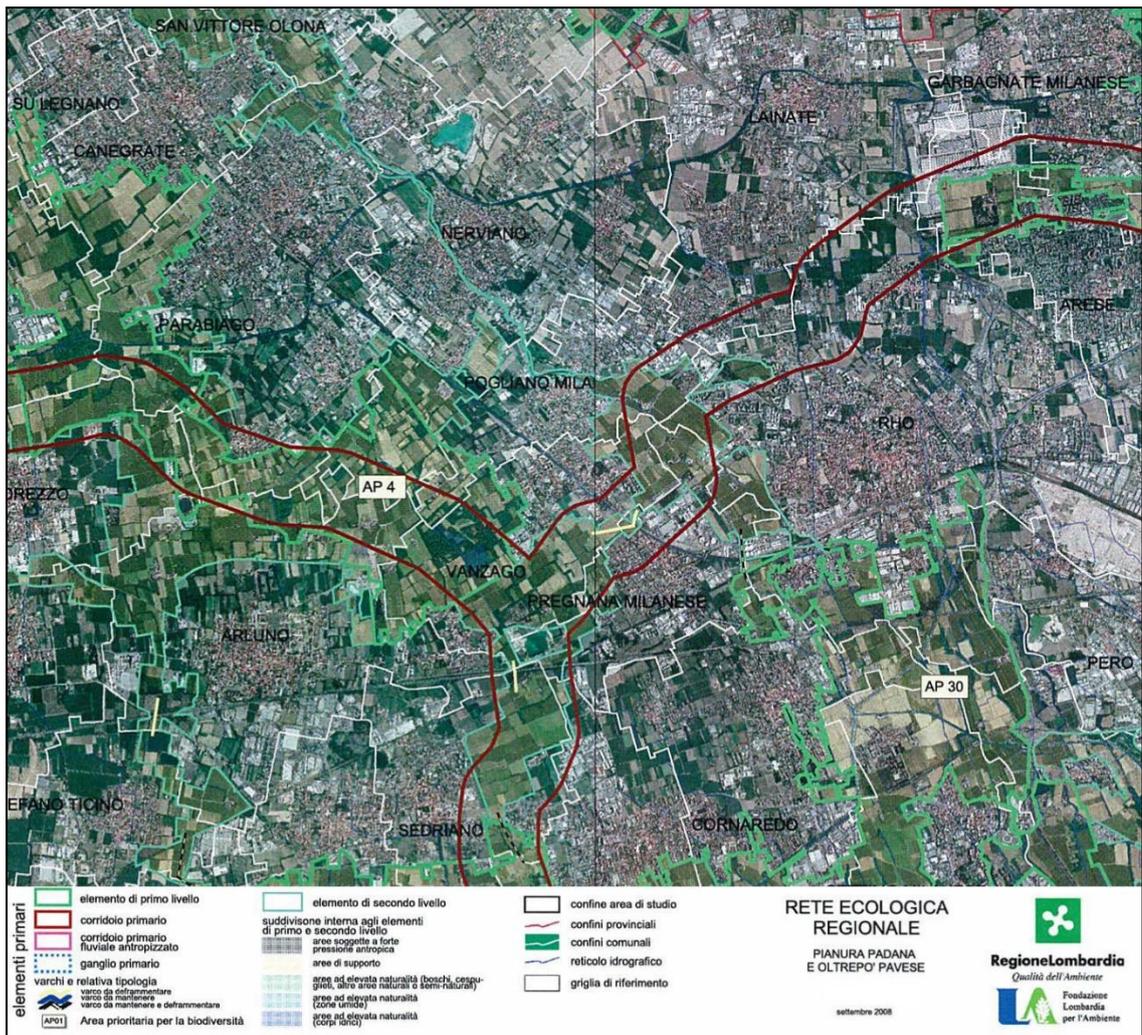


Fig. 05

Rete Ecologica Regionale - Settore 32 e 52

Per un'approfondita analisi dei principali dati sull'ambiente, degli atti di pianificazione e delle normative sovracomunali si rinvia all'Appendice 2, nella quale si riporta un estratto del "Rapporto Ambientale" elaborato nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica.

### 3 Il sistema insediativo urbano

Il territorio del Comune di Pregnana è parte integrante dell'area metropolitana milanese. E' situato a nord-ovest del capoluogo lombardo nel territorio compreso tra le strade statali n. 33 del Sempione e n. 11 Padana superiore. Vi convergono in direzione di Milano due linee ferroviarie che collegano la regione Padana con la Francia e con la Svizzera e l'Europa Centrale. Dal punto di vista idrogeologico è collocato nell'alta pianura irrigua occidentale caratterizzata da un paesaggio agrario sostanzialmente omogeneo e pianeggiante. Unica rilevante eccezione è costituita dall'incisione dell'alveo dell'Olna, che interessa marginalmente i terreni ai confini con Rho e la cui valle, quasi del tutto impercettibile, fa da confine con l'alta pianura irrigua occidentale in sinistra del fiume, caratterizzata dalla presenza di acque di risorgiva. Sul versante destro, l'intero territorio comunale è scandito da una struttura irrigua capillare derivante dai canali secondari del Villoresi.

Più in generale prima della realizzazione delle grandi radiali di fine Settecento e prima della costruzione della ferrovia di fine Ottocento, il fattore dinamico di formazione dell'agglomerato urbano è costituito dall'incrocio di due strade. La prima, in direzione nord-sud, collega Pogliano, Vanzago e Pregnana con Cornaredo e Cascine Olona.



Fig. 06

Catasto di Carlo VI (Teresiano), 1726

La strada orientata in direzione nord-nord-ovest sud-sud-est è l'attuale via Roma.

A sud del centro abitato la strada in direzione est ovest (oggi via Marconi) proviene da Arluno e punta verso Rho, parallela alla futura Padana superiore e all'autostrada A4. Fino all'inizio degli anni Novanta, via Marconi costituirà l'itinerario di attraversamento di Pregnana della Strada Provinciale n. 214, Arluno-Rho.

La dimensione dell'insediamento non muta sostanzialmente al 1830, quando l'area milanese del settore di nord ovest risulta infrastrutturata, sin dalla fine del Settecento, con le radiali che diventeranno le "strade statali", Magentina e Sempione.

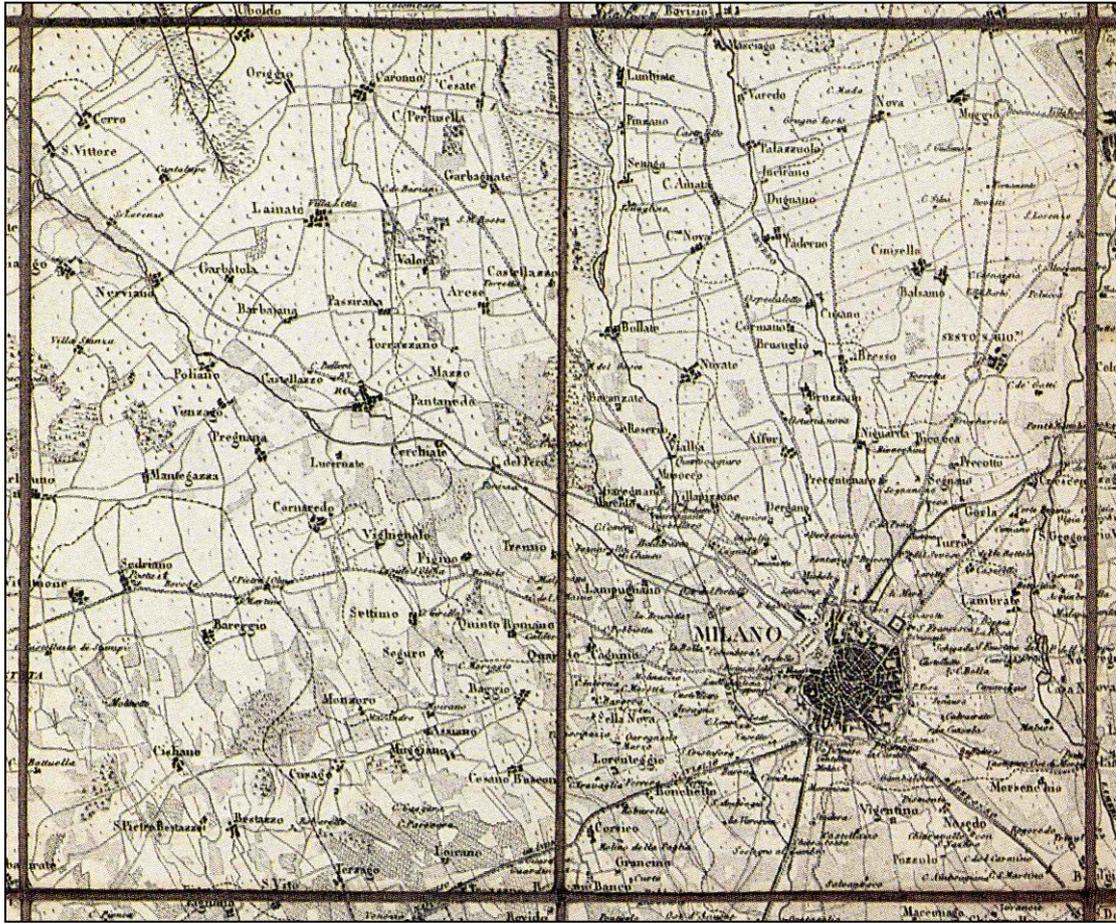


Fig. 07

Tratta da: *Carta topografica delle Provincie di Milano e Pavia, coll'indicazione delle nuove strade e canali*, Milano, ca. 1830, riprodotta da V. Vercelloni, *Atlante storico di Milano*, città di Lombardia, Milano 1987 (originale in Milano, Civica Raccolta Stampe A. Bertarelli).

A Cascine Olona (poi assorbita da Settimo), il tracciato della strada che scendeva da Pogliano e Vanzago si biforcava consentendo la penetrazione in Milano attraverso Baggio (o la Padana superiore dopo la fine del Settecento), o il collegamento tramite Monzoro con la strada Milano-Cusago-Abbiategrasso. Oggi funzionalmente il suo ruolo di collegamento intercomunale è surrogato dalla sua parallela orientale SP 172 Nerviano Baggio,

E' all'incrocio delle attuali vie Roma e Marconi che Pregnano organizza nel tempo il consolidamento del suo centro storico trovando relazioni e tendenze conurbative più con Vanzago a nord e Cornaredo a sud che con Rho, rispetto alla quale funge da separazione proprio la valle dell'Olona.

E tuttavia la dimensione del borgo rurale non muta sostanzialmente nel corso dell'Ottocento, come testimoniano le successive cartografie storiche.

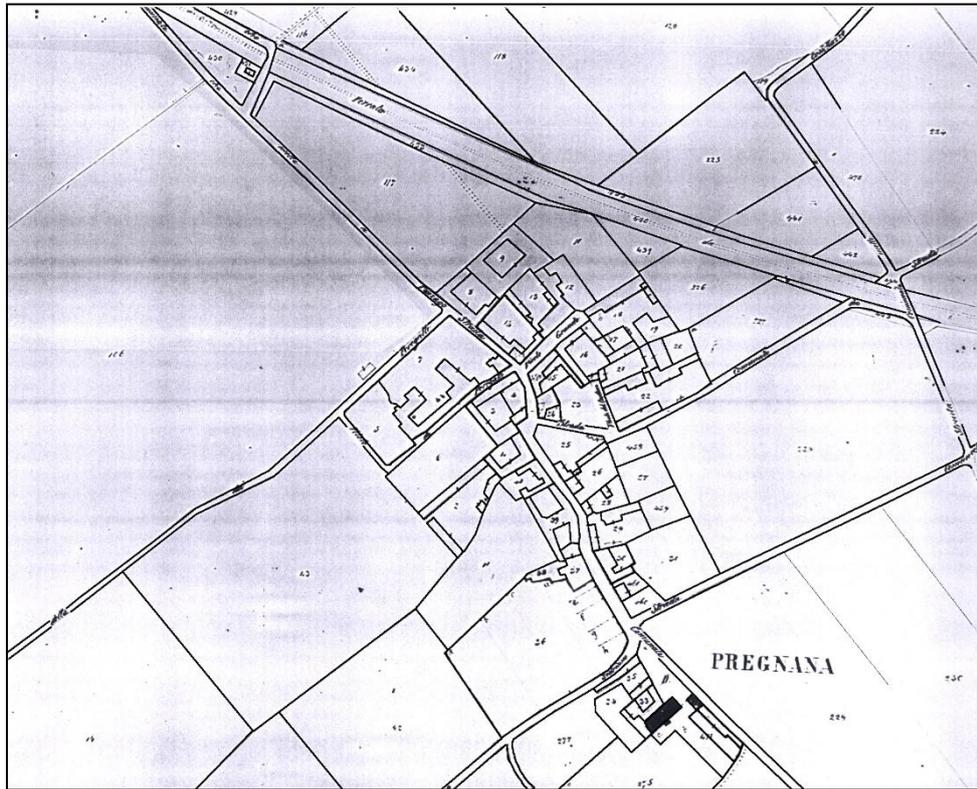


Fig. 08

Catasto Lombardo Veneto, 1857 circa.

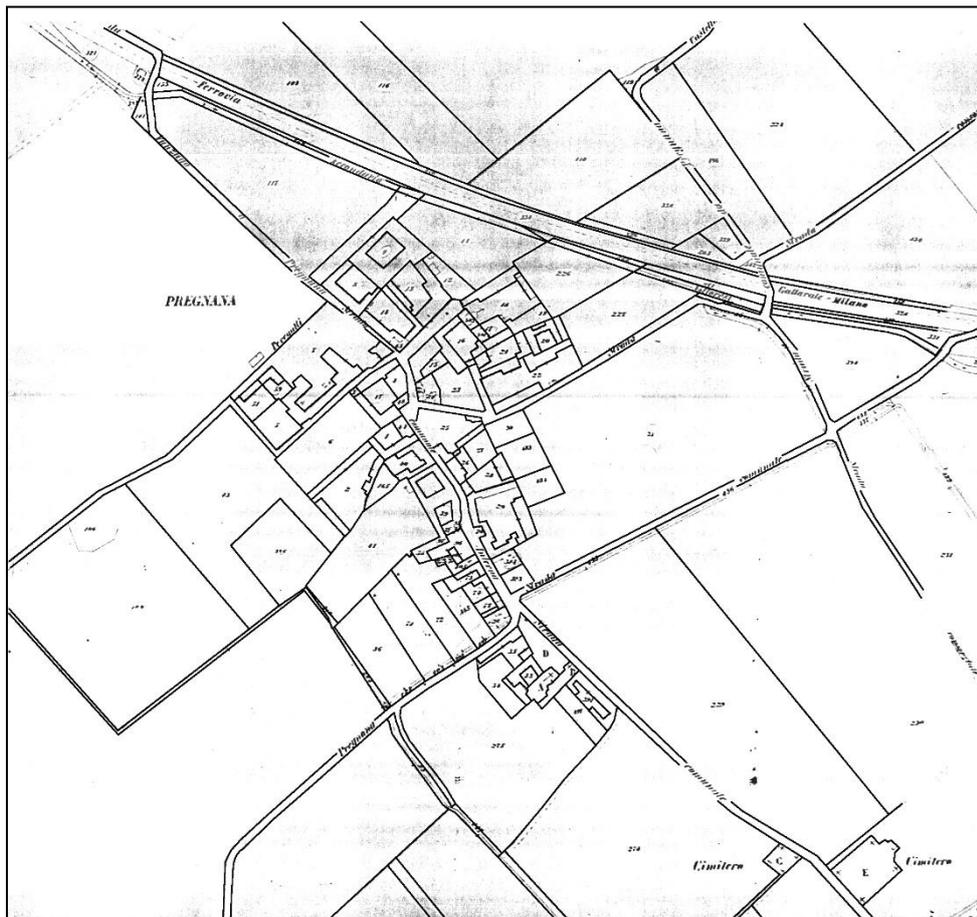


Fig. 09

Cessato Catasto, 1890 circa.

E' già visibile nel Catasto Lombardo Veneto il tracciato ferroviario e il passaggio a livello a nord del paese, che diventerà l'attuale sottopasso pedonale. Terra di confine tra diverse direttrici di sviluppo principale, Pregnana resta un piccolo borgo anche dopo la realizzazione della ferrovia, che qui non ha stazioni o fermate fino al 2009.

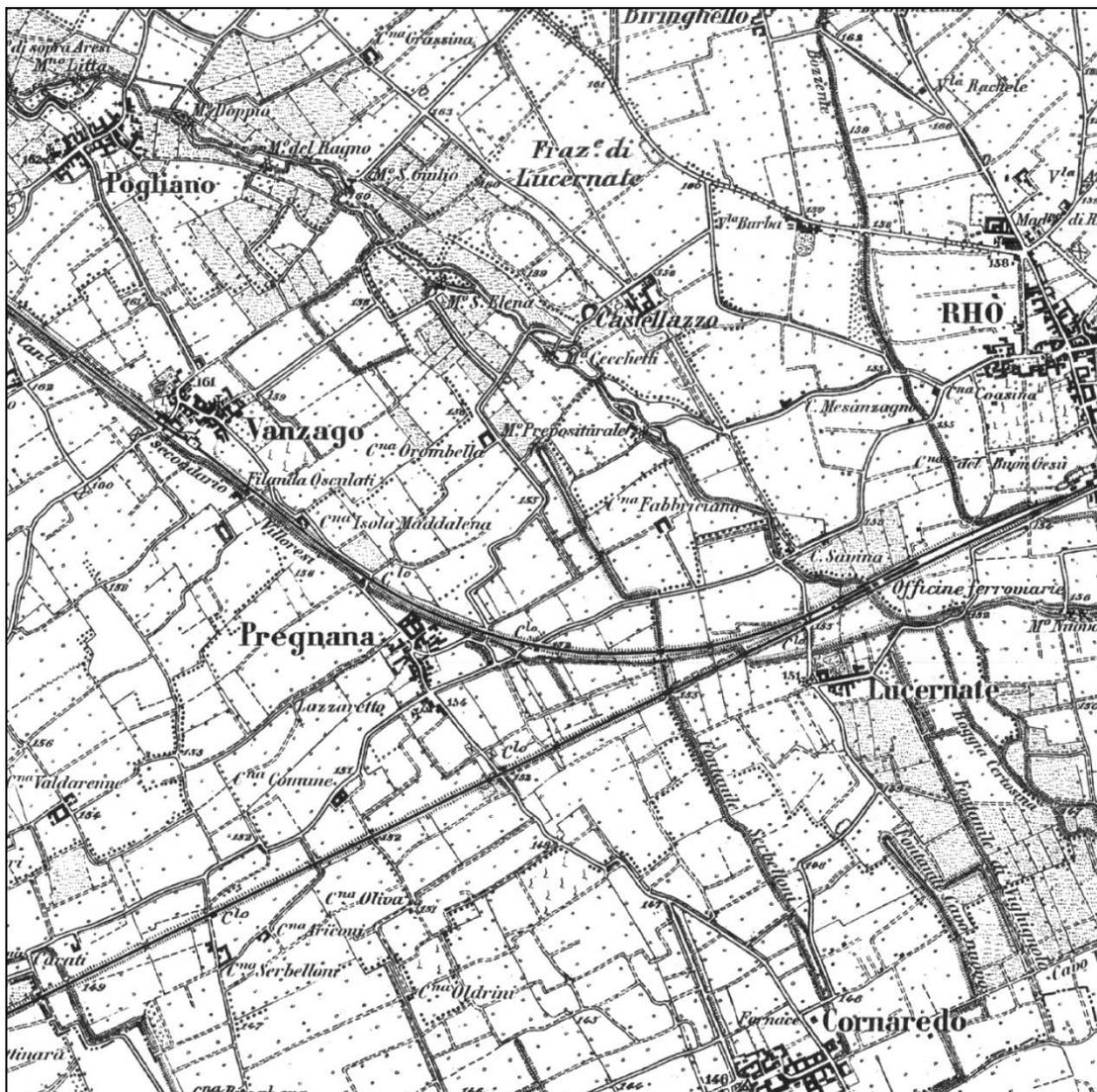


Fig. 10

IGM, tavoletta prima levata, 1888, in scala 1:25.000, qui riprodotta in scala 1:30.000.

E' il tracciato ferroviario, compiutamente realizzato con i due rami per Gallarate (con il parallelo canale secondario Villorosi) e per Magenta nella seconda metà dell'Ottocento, che stabilisce nuovi confini artificiali per la crescita del nucleo urbano fino agli anni Sessanta dello scorso secolo, quando anche Pregnana assume un ruolo nell'imponente sviluppo industriale postbellico dell'area metropolitana milanese.

Ancora oggi la ferrovia costituisce, a meno di alcune eccezioni, un confine significativo tra il tessuto urbano residenziale sorto attorno al nucleo originario e le zone industriali sorte a est e a sud dei binari.

La valle dell'Olona è punteggiata dal sistema dei Mulini che ne sfruttano l'energia, la campagna è presidiata dalla rete, residenziale e produttiva, delle cascate.

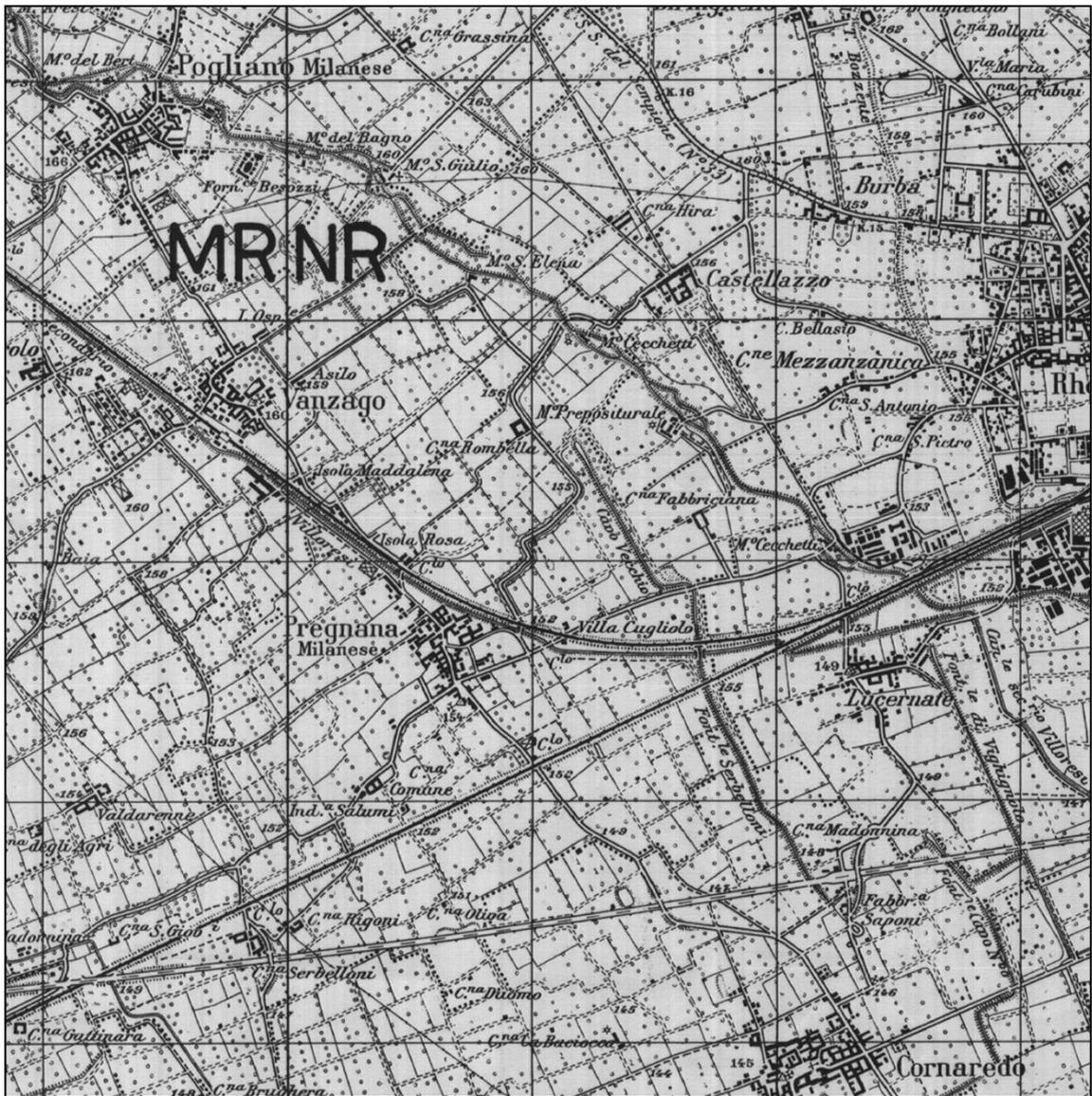


Fig. 11

IGM, tavoletta 1936, in scala 1:25.000, qui riprodotta in scala 1:30.000.

Nel periodo tra le due guerre, mentre Rho e, in minor misura, Vanzago e Cornaredo si consolidano dimensionalmente, Pregnana resta sostanzialmente identica al paese venutosi a formare alla metà dell'Ottocento.

Le grandi infrastrutture procedono con la realizzazione dell'autostrada Milano-Torino (A4), che ha uno dei suoi "caselli" fra Cornaredo e Lucernate (cascina Madonnina). Il casello fornirà un'accessibilità privilegiata all'area rhodense, solo recentemente compromessa dal suo "sdoppiamento" nel corso dei lavori di ristrutturazione del nodo autostradale milanese in occasione dell'insediamento del polo fieristico di Rho-Pero e della realizzazione della linea ferroviaria di alta velocità (TAV).

## 4. Il dopoguerra e l'evoluzione della pianificazione comunale

### 4.1 Il Programma di Fabbricazione del 1966

Alla metà degli anni Sessanta Pregnana Milanese vede in atto la crescita degli insediamenti produttivi e la parallela crescita degli insediamenti residenziali. Lo stato di fatto sul quale viene disegnato l'azzonamento del Regolamento Edilizio con Programma di Fabbricazione approvato nel 1966 è costituito da una planimetria catastale aggiornata all'anno precedente.

Vi compaiono già l'insediamento originario dell'Olivetti<sup>11</sup> e alcuni nuclei ancora sparsi di piccoli edifici residenziali, a volte esito di processi di "autocostruzione"<sup>12</sup>, avamposti della successiva crescita a cavallo della fine del decennio. La proprietà dei terreni risulta già diffusamente lottizzata e predisposta ad accogliere le nuove abitazioni, confermando la tipologia della casa isolata mono o bifamiliare.

La planimetria riporta anche il contenuto di due importanti varianti introdotte nel 1968-1969, che ampliano le possibilità di insediamenti industriali, partendo dalla considerazione che le possibilità già previste nel 1966 si sono già rapidamente attuate<sup>13</sup>. Le varianti del 1968 e del 1969 riguardano in particolare:

- la previsione del canale navigabile che da Melegnano (porto del canale Milano-Cremona-Po) aggira Milano a sud passando a ovest di Pregnana e piegando poi in direzione di Robecchetto con Induno e Turbigo, verso il Ticino;
- l'edificabilità delle aree (classificate come "zona mista") sulle sponde dell'Olona ai confini con Rho (poi attuate al 50%) e a nord della testa del fontanile Serbelloni;
- il consolidamento delle aree industriali ai confini con Vanzago, a est della ferrovia, e con Cornaredo (zone di via Olivetti e via Bergamo), e l'ampliamento verso ovest dell'area "Bull",<sup>14</sup> con l'inserimento della fascia di 60 m di rispetto dell'autostrada.

---

<sup>11</sup> Nel maggio 1964 la precaria situazione finanziaria della Olivetti conduce all'ingresso di un gruppo di intervento formato da Fiat, Pirelli, IMI, Mediobanca e la Centrale. Il nuovo vertice aziendale decide di cedere il 75% della Divisione Elettronica alla **General Electric**, che ha appena rilevato gran parte delle attività della francese Bull. Ne deriva nel luglio 1965 la nascita della **Olivetti General Electric** (OGE). Nel 1968 la Olivetti cede a General Electric anche la residua quota del 25% ed esce del tutto dalla OGE, che assume la denominazione di **General Electric Information Systems Italia** (GEISI). Nel 1970 la General Electric viene rilevata dalla Honeywell e assume la denominazione di **Honeywell Information Systems Italia** (HISI).

La collaborazione tra l'Olivetti e la francese Bull risale ai primi anni 50. Nel 1987 la Honeywell dà vita alla Honeywell-Bull Italia, diventando Bull Italia nel 1988: Pregnana è il centro di R&S dell'azienda.

<sup>12</sup> Non si verificano tuttavia i fenomeni massicci che hanno caratterizzato i comuni di prima corona nel nord Milano: Pregnana non conosce vere e proprie "coree", brani di città costruiti nel Rhodense come nuovi quartieri a Pero (nelle frazioni di Cerchiate e Cerchiarello) e Bollate (nelle frazioni di Cascina del Sole e Cassina Nuova).

<sup>13</sup> Risultano costruite le fabbriche AIFO, SGC, SIRI, Natale macchine, Sala Foschi, Selgas e Citroen. Altre sono in costruzione. (da: Relazione illustrativa della variante del Programma di fabbricazione).

<sup>14</sup> La relazione della variante fa riferimento alla opportunità di accogliere "...istanze presentate dalla General Electric Information System Italia e dall'Amministrazione Giuseppe Cabassi, tendenti ad ottenere la classificazione di appezzamenti a 'zona industriale attuale e futura' onde procedere ad insediamenti produttivi di notevole capacità tecnico-scientifica-culturale quali: l'ampliamento dell'attuale centro studi di ricerche elettroniche con l'istituzione di speciali scuole, l'impianto di alcune unità produttive di grandi calcolatori elettronici, l'insediamento di altro complesso altamente specializzato dell'arredamento quale la ditta Artemide".

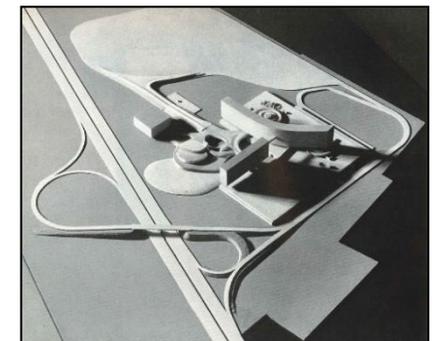


Fig. 12

Regolamento Edilizio con Programma di Fabbricazione 1966, come variato nel 1969.

A destra: 1964: Le Corbusier, "Centre de Calculs électroniques Olivetti a Rho". L'area della Bull, tra la ferrovia e l'autostrada, ha una precaria accessibilità: il progetto prevede uno svincolo autostradale "dedicato" all'Olivetti.

(Immagine tratta da: Le Corbusier et son atelier rue de Sèvres 35, Oeuvre complète 1957-1965, Zurigo 1965).



Per la residenza il Programma di Fabbricazione del 1966 prevede:

- una vasta nuova zona di tipo *semintensivo* tra il nucleo storico e l'attuale via Gallarate;
- una seconda zona, di tipo *semintensivo*, tra via Marconi e la ferrovia;
- una terza zona, di tipo *semintensivo*, a cavallo di via Vittorio Emanuele e viale Lombardia;
- una quarta zona di tipo *estensivo*, a ovest di via Gallarate (a nord della SP 214 Arluno-Rho);
- una quinta zona, di tipo *estensivo*, a sud della ferrovia, a cavallo dell'asse stradale di via Cornaredo.

A est della ferrovia è già disegnata la variante della SP n. 172, con un tracciato pressoché identico a quello poi attuato tranne che per l'intersezione con la ferrovia che sostituirà un sottopasso al previsto sovrappasso.

Mentre dunque in gran parte dei comuni dell'arco del nord Milano le grandi trasformazioni sono già largamente avvenute, a Pregnana è con gli anni Settanta che si delinea l'attuale forma urbana in base al disegno del Programma di Fabbricazione del 1966-1969.

Il piano è anche all'origine di alcune criticità oggi particolarmente evidenti alla luce della maggiore sensibilità per i valori ambientali e paesaggistici: si tratta soprattutto degli insediamenti nella zona dell'Olonza e del fontanile Serbelloni, e delle zone residenziali a ridosso di quelle industriali nelle vie Po-Olivetti e dei Rovedi. Per quest'ultima, collegata alla rete stradale comunale con strade tipicamente residenziali, il problema è soprattutto causato dal traffico dei mezzi pesanti: tema oggi evidenziato anche dal Piano Generale del Traffico Urbano.

## **4.2 Il primo Piano Regolatore Generale (1980)**

Nel 1978 viene adottato e nel 1980 approvato il primo Piano Regolatore Comunale.

Nella cartografia dello stato di fatto (rilievo aerofotogrammetrico del 1978) sul quale è disegnato l'azonamento sono evidenti gli insediamenti degli anni Settanta in attuazione del Programma di Fabbricazione. L'area edificabile della Honeywell-Bull, ove non si è verificato alcun intervento di ampliamento, viene ridotta stralciandone circa il 35% (la parte occidentale). Viene stralciata anche la grande area di espansione residenziale localizzata dal Programma di Fabbricazione a nord della SP 214, riportandola alla destinazione agricola.

Sono in corso di avanzata realizzazione le aree residenziali a est di via Gallarate, a sud di via Marconi, a cavallo di Via Vittorio Emanuele e tra viale Lombardia e via dei Rovedi, quest'ultima già a contatto con la zona industriale attraversata dalla stessa strada. Si consolidano le aree industriali al confine con Vanzago tra la ferrovia e la SP 172. A ovest è stato costruito il primo edificio dello stabilimento Artemide, a ridosso della A4. A est è sorto l'impianto dell'AGIP in Pregnana (e Rho, come è visibile nella successiva Carta Tecnica Regionale del 1984, volo 1982).

Scompare la previsione del canale navigabile. La SP 214 attraversa ancora il centro di Pregnana.





Fig.14

CTR 1984, volo 1982.

E' ancora nettamente percepibile il corridoio ecologico tra Pregnana e Vanzago, che successivamente tenderà a chiudersi soprattutto per effetto dei nuovi insediamenti promossi dal PRG di Vanzago, sia residenziali che industriali (questi ultimi a ridosso del confine comunale con Pregnana).

Nel 1990 e 1994 sono approvate due varianti, importanti soprattutto per l'aggiornamento della rete della viabilità sovracomunale. Il tracciato della SP 214 Arluno-Rho, passante per via Marconi, viene deviato a sud della ferrovia secondo l'attuale tracciato parallelo alla A4.

Sono previste due nuove zone industriali, a ovest del nucleo residenziale di via Rovereto (in prossimità della rotatoria sulla SP 214), e a est della ferrovia del Sempione, per la metà occidentale dell'area residua a ridosso del confine con Vanzago.



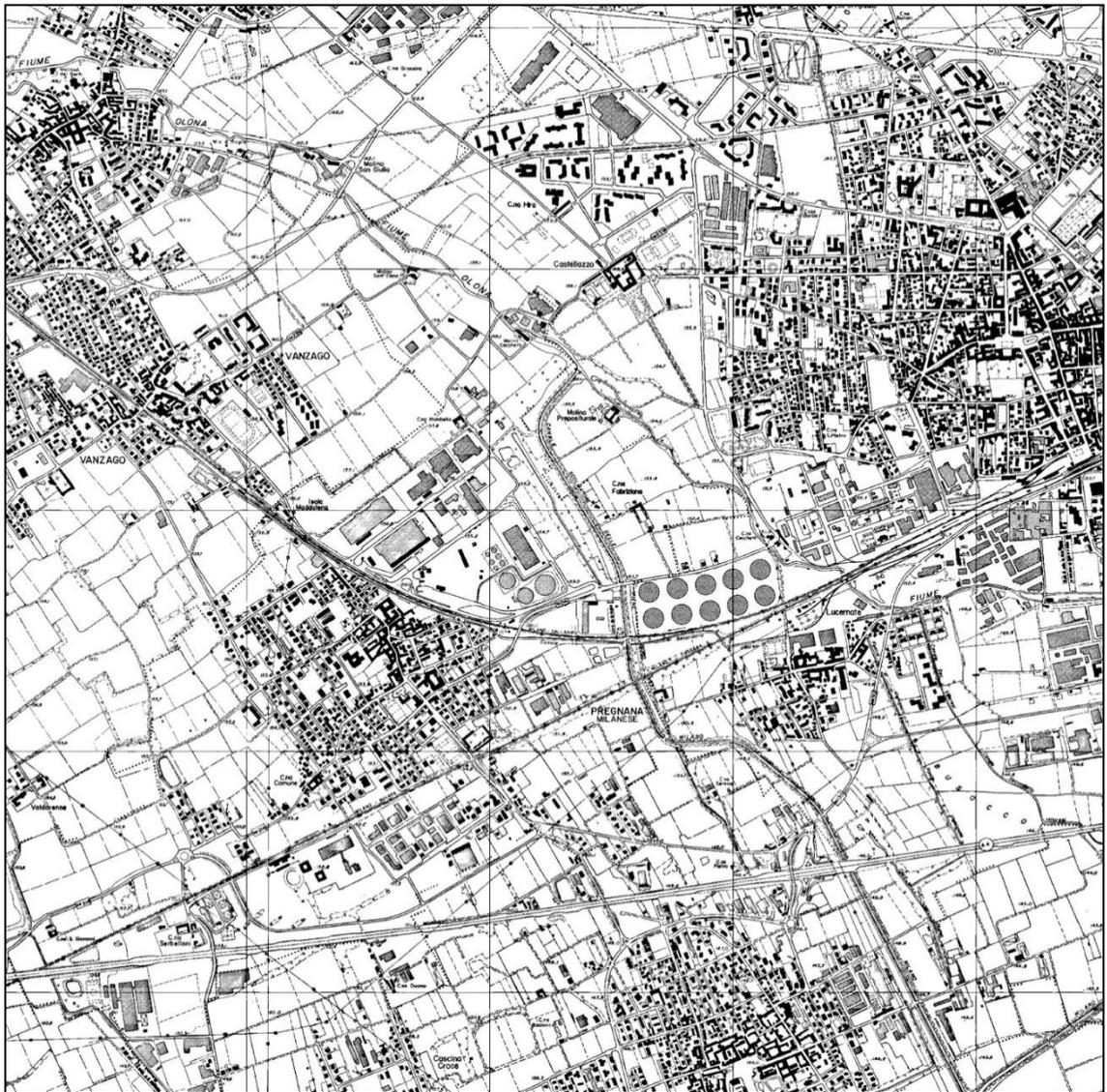


Fig. 16

CTR 1994, volo 1992

All'inizio degli anni Novanta lo stato di fatto vede quasi completamente realizzata la crescita residenziale prevista fin dal primo piano urbanistico comunale generale: il margine urbano verso ovest è abbastanza definito, anche se resta isolato il gruppo di case costruite a cavallo di via Rovereto. Lo stesso si può dire del margine settentrionale, dove sono state costruite quasi tutte le case di via IV Novembre. In una positiva localizzazione centrale rispetto alla nuova configurazione urbana è stata realizzata la nuova sede di scuola media, in via Varese. A sud della ferrovia per Novara è stata realizzata una parte della zona industriale delle vie Po e Olivetti, mentre è pressoché completata quella a est della linea del Sempione, servita da via dell'Industria. Resta sempre inattuato l'ampliamento della Honeywell, già diventata Bull. Nel complesso si è sostanzialmente compiuto il disegno che, fin dal Programma di Fabbricazione del 1966, ha connotato Pregnanza come comune a crescita residenziale relativamente moderata e progressiva, concentrata tra i due tracciati ferroviari, e a forte insediamento industriale, concentrato soprattutto all'esterno di tali tracciati. Fanno eccezione la zona industriale di via dei Rovedi, e il comparto residenziale coagulatosi attorno alle vie Cornaredo ed Europa.

### **4.3 La Variante Generale di PRG del 2002**

Nel 2002 viene approvato il secondo Piano regolatore, del tutto attuato per le previsioni residenziali. Viceversa non sono decollate le trasformazioni delle grandi aree industriali dismesse: Bull e AGIP.

L'azzonamento prevede in sintesi:

- il completamento della zona industriale a est della ferrovia, fino al confine con Vanzago;
- la concentrazione delle nuove possibili espansioni residenziali in due comparti a nord dell'asse di via Marconi, recuperando parzialmente una previsione del piano degli anni Sessanta;
- una grande zona "omogenea F" estesa ai terreni inedificati a est della SP 172, con il dichiarato obiettivo di costituire un parco intercomunale con Rho, in direzione del "Castellazzo".

Il PRG attribuisce inoltre importanza alla promozione degli interventi di recupero nella zona omogenea A (centro storico), semplificando le procedure e configurando una politica di incentivi per interventi coordinati coinvolgenti più proprietà.



Fig. 17

PRG 2002 (aggiornato con le varianti successive). L'area della nuova fermata ferroviaria, immediatamente a nord della "area Bull", è stata oggetto di un Programma Integrato di Intervento che vi ha previsto nuove edificazioni residenziali, un piccolo supermercato alimentare (media struttura) e un parcheggio di interscambio.



Fig. 18

Stato di fatto - rilievo aerofotogrammetrico 1995, aggiornamento 2009.

## 5 Sistema viario urbano ed extra-urbano – Studio sul traffico

### 5.1 Studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Pregnana Milanese è stato elaborato nel luglio 2008.<sup>15</sup> Nel 2019 ne è stato realizzato uno “Studio di aggiornamento”. Un suo ampio estratto, contenente le parti maggiormente significative per delineare i temi fondamentali della mobilità ai quali si riferisce il PGT, è riportato nella presente relazione come “Appendice 1.

Il PGTU è completato dal cosiddetto ‘regolamento viario’, al quale le NTA del Piano delle Regole rinviano per la determinazione delle caratteristiche geometriche e di traffico nonché della disciplina d’uso dei diversi tipi di strade, definendo gli standard di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione o integrazione della rete stradale esistente.

### 5.2 Luoghi Urbani della Mobilità (LUM): la stazione ferroviaria e la sua accessibilità

Il Piano Territoriale Metropolitano individua nella nuova fermata ferroviaria di Pregnana il centro di riferimento di uno dei “Luoghi Urbani della Mobilità (LUM)” che “svolgono funzioni di interscambio modale e hanno rilevanza strategica sovracomunale” (art. 35 delle Norme di Attuazione).

L’obiettivo era già stato chiaramente individuato dalla pianificazione comunale (Documento di Piano e PGTU).

Dalla relazione del PGTU (vedi successivo testo in corsivo): *“La realizzazione della nuova fermata ferroviaria rappresenta il fatto in assoluto di maggior rilievo rispetto a Pregnana ed all’intero territorio circostante. Obiettivo fondamentale è ovviamente quello di favorire la sua accessibilità multimodale, con particolare riferimento alla ciclabilità ed al trasporto pubblico.*

*Il bacino di utenza cui occorre principalmente riferirsi è rappresentato, oltre che ovviamente da Pregnana, da Cornaredo e Bareggio, ed è rispetto a questi ultimi che vanno prioritariamente verificate ed implementate le infrastrutture ed i servizi di collegamento. La maggiore disponibilità di sosta potrebbe tuttavia attrarre, una volta consolidata l’offerta ferroviaria, anche utenza da altri comuni, ed in particolare dalle zone occidentali di Rho.*

*Cornaredo e Bareggio accedono alla stazione attraverso la viabilità di scorrimento esterna, senza quindi interessare la rete interna ed appoggiandosi a percorsi dalle prestazioni già sostanzialmente adeguate. Una eventuale domanda proveniente da Rho sarebbe invece portata a percorrere la viabilità interna (via Lombardia)”.*

A quest’ultima quota di domanda potrebbe specificamente rispondere una nuova dotazione di spazi di sosta a sud della ferrovia, nell’ambito del LUM.

Ancora dalla relazione del PGTU: *“In ogni caso la dotazione prevista di sosta è in grado di generare flussi di traffico ancora ragionevolmente compatibili con la capacità residua della rete interessata”.*

*“Per quanto riguarda l’accessibilità garantita dai servizi automobilistici, l’attuale linea portante (Z649 Arluno-Molino Dorino con 50 coppie di corse al giorno) già transita sulla via Marconi, in prossimità quindi della stazione.*

---

<sup>15</sup> Comune di Pregnana, Piano generale del traffico, luglio 2008. Il documento è stato redatto da Polinomia Srl (responsabile del progetto: ing. Alfredo Drufuca,).

La linea Z616 invece (circolare Rho-Pregnana con 15 coppie/giorno) si avvicina alla stazione da sud, lungo il suo anello di distribuzione in zona Serbelloni.

(...) Al momento non sembra ragionevole prevedere forme di regolazione della sosta, ed in particolare l'introduzione del pagamento, dovendosi in questa prima fase incentivare per quanto possibile la funzione dell'interscambio con la ferrovia. Anche in questo caso l'insorgere di problemi di sovraturazione potrà portare alla adozione di specifici provvedimenti, quali il pagamento e/o forme di preferenziazione per la sosta degli utenti abbonati ferroviari. Si segnala al proposito fin d'ora l'opportunità di mantenere aperta una futura possibilità di ampliamento del parcheggio sul lato sud.

(...) l'obiettivo dello sviluppo della accessibilità ciclabile, in accordo con la filosofia del Piano Provinciale MiBici, deve essere perseguito sia per Pregnana che per i comuni limitrofi.

I percorsi di accesso alla stazione vanno quindi attentamente raccordati alla rete portante prevista da MiBici nel rispetto dei relativi standard, e cioè verso Arluno, Cornaredo, Vanzago e Rho. Rispetto alla rete così configurata come primaria, dovrà successivamente essere fondata la politica più complessiva di sviluppo del sistema ciclabile di Pregnana”.

### 5.3 La maglia viaria interna

“La rete interna risulta essere, come si è detto, sufficientemente protetta dalla quadra di scorrimento esterna, così da non presentare i fenomeni negativi (eccesso di traffico, congestione) in genere legati alla presenza di flussi di attraversamento di una certa consistenza. Gli unici episodi congestivi di una certa rilevanza sono infatti oggi riscontrabili sulla circonvallazione sud, lungo la via Europa.

La struttura portante di tale rete è essenzialmente formata dall'asse est-ovest Marconi/Lombardia e dall'asse nord-sud di via Gallarate, con flussi di traffico rilevato dell'ordine dei 6-700 veicoli ora per il primo, e di 500 veicoli per il secondo.

Si tratta di flussi pienamente compatibili con la capacità tecnica di deflusso anche se, soprattutto nel secondo caso, già di impatto non irrilevante sulle funzioni residenziali. Questo fatto è aggravato dalla diffusa carenza delle strutture dedicate alla circolabilità pedonale.

Restano infine alcuni problemi legati agli itinerari seguiti dai veicoli pesanti, e resta soprattutto il problema del controllo dei comportamenti e delle velocità, problema quest'ultimo reso particolarmente delicato dal calibro in generale assai ridotto della rete viaria e dalla sopra ricordata scarsità di strutture per la pedonalità.

Inoltre, le esigenze poste dalla realizzazione di un sistema ciclabile ben strutturato possono introdurre ulteriori elementi di conflitto con le funzioni di traffico attualmente svolte da alcune strade.”

“Gli obiettivi generali degli interventi sulla maglia interna possono essere così riassunti:

- protezione da funzioni di distribuzione interna anche modesta della rete stradale non strutturabile per tale funzione (caratteristiche geometriche modeste, assenza di marciapiedi adeguati, connotati fortemente residenziali, presenza di recettori sensibili ecc.);
- sistematica messa in sicurezza di tutti i nodi che presentano episodi ripetuti di incidentalità;
- mantenimento di bassi livelli di competitività degli itinerari di attraversamento interni rispetto a quelli tangenziali.

Un obiettivo particolare riguarda poi la via Roma, che dovrebbe veder ridotto il traffico in transito in funzione delle esigenze poste dalla circolazione pedonale e ciclabile”.

(...)

*“Risulta coerente sia con l’obiettivo della gerarchizzazione che con quello della riduzione della competitività degli itinerari interni la proposta di risolvere il problema della strettoia sulla via Marconi con l’introduzione di un senso unico alternato semaforizzato. Oltre infatti a disincentivare i flussi in attraversamento, tale dispositivo evita anche di dover utilizzare impropriamente tratti stradali minori per ricostruire la continuità dell’itinerario, come risulterebbe invece necessario nel caso di adozione di un senso unico di marcia.*

*Quest’ultima soluzione invece resta da considerare nel momento in cui si verificassero fenomeni di eccessivo accumulo di veicoli, tali da compromettere la funzionalità del vicino incrocio con via Gallarate. In tal caso andrebbe comunque mantenuta la transitabilità a doppio senso per il mezzo pubblico”.*

## **5.4 La ciclabilità**

*“La bicicletta a Pregnana dovrebbe essere il modo di trasporto più diffuso, date le ridotte distanze degli spostamenti interni. Già oggi peraltro tale mezzo copre il 25% degli spostamenti interni al comune (dati indagine Regione Lombardia).*

*Confliggono con tale obiettivo, oltre a fattori comportamentali che portano a preferire l’autovettura per qualunque spostamento, l’oggettiva difficoltà che si ha nel trovare condizioni di circolazione sicura nel contesto urbano, sia per la limitatezza degli interventi sino ad oggi realizzati, sia per le considerazioni sui comportamenti svolte nel paragrafo precedente a proposito delle caratteristiche della viabilità interna”.*

*(...)*

*“L’indirizzo strategico generale è quello di consegnare alla bicicletta, assieme al pedone, il ruolo di elemento ordinatore per l’organizzazione degli spazi e la caratterizzazione del ‘linguaggio’ urbano. La città cioè da una parte deve ridisegnare i propri spazi in funzione della circolazione confortevole e sicura di biciclette e pedoni, e dall’altra deve riorientare il proprio linguaggio (dai segnali all’arredo, dai servizi complementari alle iniziative promozionali) alla comunicazione privilegiata con questi utenti”.*

La rete ciclabile esistente e di progetto è riportata negli elaborati del Piano dei Servizi.

## **5.5 La circolazione pedonale**

*“La circolazione dei pedoni può contare su di una strutturazione piuttosto scarsa degli spazi urbani. Numerose sono le strade prive di spazi pedonali protetti, anche in presenza flussi veicolari non irrilevanti, mentre, di converso, sono pochissimi i tratti stradali che presentano spazi pedonali di ampiezza maggiore o eguale a 2 metri.*

*Positiva risulta invece essere l’istituzione della zona pedonalizzata in corrispondenza della piazza S. Pietro e Paolo.*

*Un aspetto particolare che si vuole riferire alla pedonalità è quello dell’accesso al sistema scolastico. E’ infatti proprio rispetto a tale questione che si devono registrare gli elementi forse più consistenti di criticità dovuti da una parte ad un eccessivo uso dell’auto privata, e dall’altra ad una carenza di qualità e sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali”.*

*(...)*

*“Sembra opportuno, per conseguire risultati significativi in tempi e con risorse ragionevoli, ridurre per quanto possibile la necessità di procedere alla sistematica realizzazione/adeguamento dei marciapiedi<sup>16</sup>. Questa necessità potrebbe infatti essere limitata alla sola rete individuata come gerarchicamente significativa, lasciando ad interventi di drastica ‘sterilizzazione’ delle funzioni di attraversamento veicolare e/o di forte moderazione il compito di rendere compatibile e sicura la promiscuità tra utenti deboli ed utenti meccanizzati sulla rete minore”.*

## **5.6 La sosta**

*“Il problema della sosta non assume a Pregnana, come è ragionevole attendersi, contorni particolarmente critici. Anche nei giorni di mercato è relativamente agevole trovare spazi in diretta prossimità del centro. Gli unici episodi significativi sono riferibili ad una eccessiva occupazione della sosta a diretto servizio della zona del municipio.*

*Resta poi in generale il problema di valutare se tutta l’attuale offerta di sosta sia compatibile con obiettivi di riqualificazione urbana delle strade e degli spazi pubblici e con la realizzazione del sistema di protezione della ciclabilità”.*

*(...)*

## **5.7 La sicurezza**

*“Il tema della sicurezza resta quello in assoluto più importante, e deve in tal senso intersecare tutti gli altri temi.*

*(...)Rispetto a tale questione specifica peraltro sono stati nel frattempo attuati alcuni importanti interventi tra cui la rotatoria all’incrocio Magenta/Brughiera ed i percorsi ciclopedonali verso Arluno.*

*Altri nodi di più rilevante incidentalità sono: via Sauro/via Cervi; via Sauro/via Varese; via Capri/via Trieste; via Cornaredo/via Olivetti; via Molino Sant’Elena/via Castellazzo.*

*A Pregnana sono stati realizzati diversi interventi di moderazione del traffico, con la posa di piattaforme rialzate in alcuni tratti particolarmente pericolosi. Si tratta in genere di interventi puntuali, non ancora inseriti in progetti di riqualificazione complessiva di itinerari stradali e che sarà opportuno ripensare in occasione di progetti più articolati di interventi sulle strade. Uno dei più significativi di tali punti riguarda l’intersezione Marconi/Giovanni XXIII, che dovrà tenere conto della più generale esigenza di riqualificazione dell’asse Marconi-Lombardia e di un diverso assetto funzionale da riconoscere per via Pavia. Si sottolinea infatti come quest’ultima dia accesso alla scuola materna e, in prospettiva, farà parte di un fondamentale itinerario di accesso ciclo-pedonale alla stazione ferroviaria.*

*La localizzazione dei principali incidenti avviene tuttavia, come si è detto, in corrispondenza della quadra esterna, di competenza della Provincia, il che pone ovviamente limiti alle iniziative direttamente attivabili da parte dell’Amministrazione Comunale”.*

*(...) “Specifici interventi di messa in sicurezza dovranno invece essere adottati per l’incrocio Cornaredo/Olivetti, per l’incrocio Molino Sant’Elena/Castellazzo e per l’accesso del cimitero sulla via Rovedi, dove occorre controllare maggiormente le velocità dei veicoli in volta.*

***L’estrema gravità della situazione riscontrata per la SP. 214 suggerisce, come già si è detto, di inserire una rotatoria per gestire l’immissione della via Adriano Olivetti. Questo intervento***

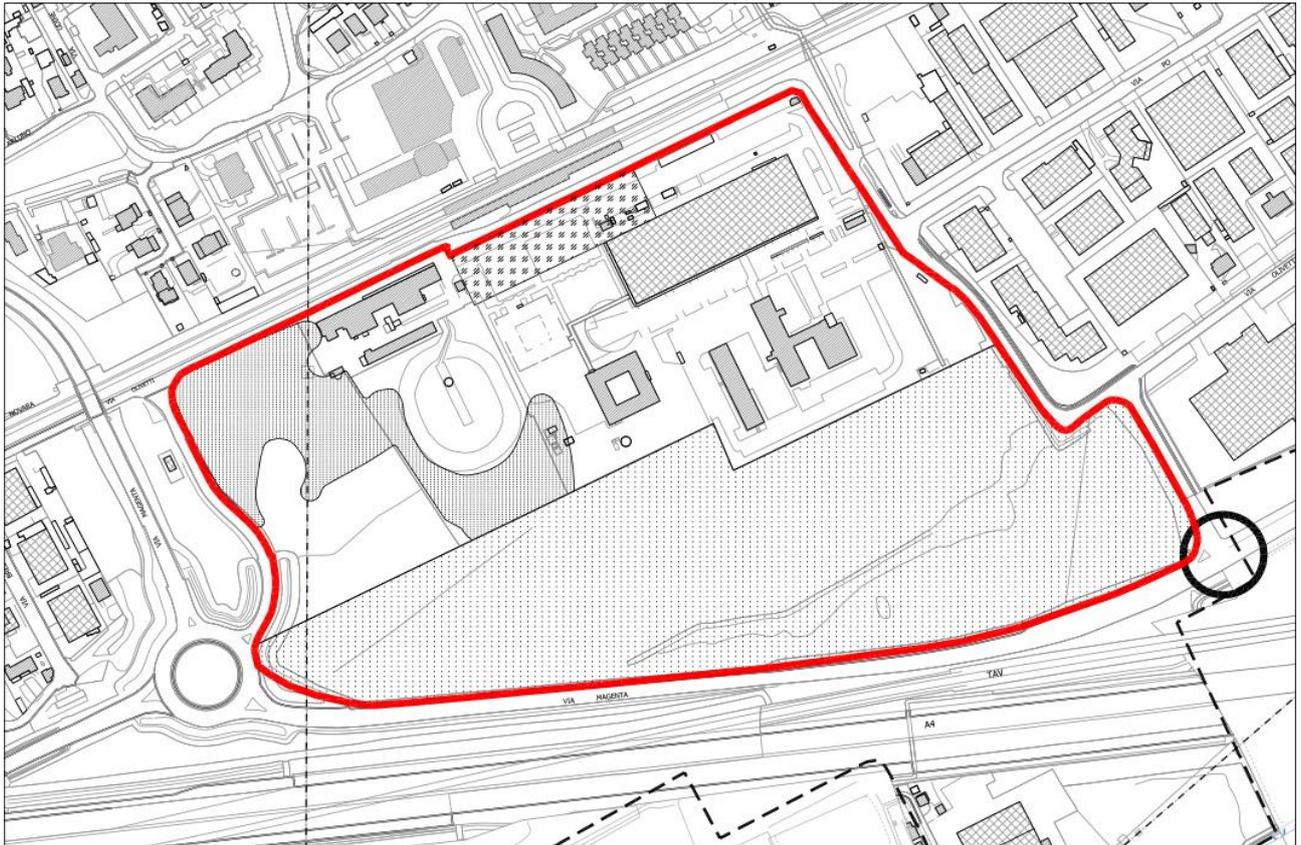
---

<sup>16</sup> Si deve anche tener presente come questa operazione in molte situazioni comporterebbe la riduzione degli spazi di sosta.

**consentirebbe sia di mettere in sicurezza tale nodo, sia di interrompere un rettilineo eccessivamente lungo dove possono essere raggiunte velocità molto elevate”.**

Anche prescindendo dal tema della sicurezza, quest'ultima previsione di una nuova rotonda a regolazione dell'intersezione tra via Olivetti e la SP 214 ha un diretto rapporto con le prescrizioni poste a condizione della trasformazione dell'ambito ATP7/LUM (area ex Bull.).

Dalle due rotonde – quella esistente e quella prevista – rappresentate nello schema distributivo annesso alla scheda d'ambito e di seguito riprodotto (scala 1:5.000), si stacca la viabilità già esistente della via Olivetti, da riqualificare, che circonda l'intero ambito dando accesso alla zona dell'interscambio modale.



- Perimetro del comparto
- Tracciati viabilistici
- Rotatoria
- Verde di mitigazione e inserimento paesaggistico
- Aree boscate
- Schema di orientamento dei fabbricati
- Elettrodotto
- Area indicativa di interscambio modale

## 6 Sistema dei servizi e qualità degli spazi pubblici

Il tema è trattato nel Piano dei Servizi ove è analizzata la dotazione attuale di servizi e spazi pubblici o di uso e interesse pubblico.

Si riassumono qui gli aspetti principali di tale elaborazione, mettendo in luce gli interventi sul sistema dei servizi e degli spazi pubblici potenzialmente dotati di valore strategico in quanto destinati ad influire sulla trasformazione dell'intero Comune di Pregnana Milanese o di sue parti significative.

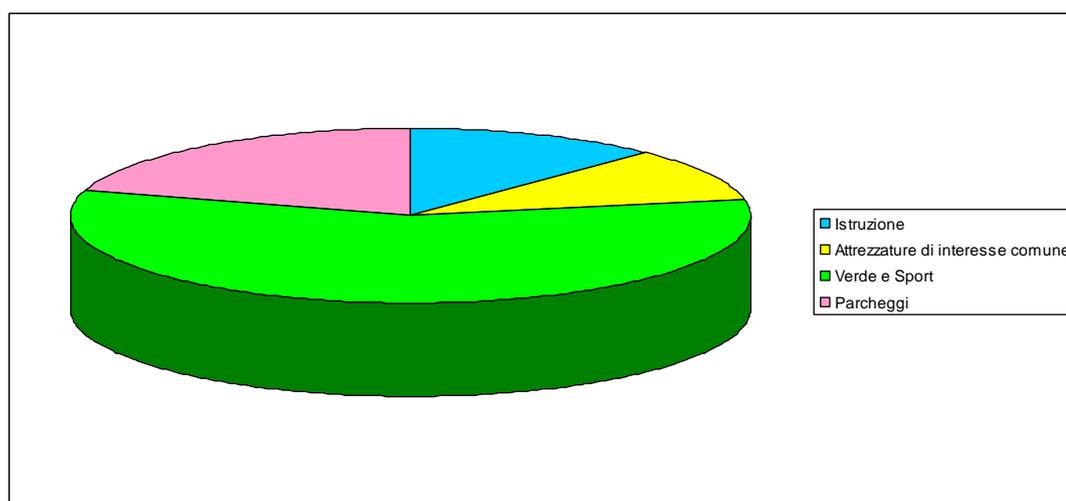
### 6.1 Adeguamento e integrazione della dotazione di servizi pubblici

Nel successivo prospetto si analizzano i dati quantitativi relativi alle aree destinate ad attrezzature pubbliche o di uso pubblico presenti a Pregnana Milanese alla fine del 2020. I dati vengono confrontati a titolo puramente indicativo con gli "standard" della legge regionale urbanistica previgente all'atto dell'approvazione della LR n. 12/2005 (L.R. n. 51/1975, legge urbanistica regionale lombarda). Coerentemente con i criteri di elaborazione dei dati in materia di standard, le attrezzature di interesse comune comprendono quelle religiose, ma escludono il cimitero e la relativa zona di rispetto.

**Tab. 8 - Aree destinate ad attrezzature pubbliche o di uso pubblico**

Destinazione d'uso	Superficie (mq)	Attuale	L.R. 51/75
		mq/ab	mq/ab
Istruzione	24.650	3,34	4,5
Attrezzature di interesse comune	19.694	2,67	4,0
Verde e Sport	119.066	16,15	15,0
Parcheggi	42.486	5,76	3,0
<b>Totale</b>	<b>205.896</b>	<b>27,94</b>	<b>26,5</b>

Abitanti al 31/10/2020: 7.370



## **6.2 Qualificazione degli spazi pubblici di maggior valore collettivo e identitario**

In questa sede si evidenzia che l'obiettivo fondamentale del Piano dei Servizi consiste nel consolidamento di alcune attrezzature esistenti, e in particolare nella creazione di un plesso della scuola dell'obbligo da realizzare integrando l'attuale sede della scuola secondaria di primo grado (via Varese). Di minore portata è l'obiettivo di acquisizione di nuove aree per servizi pubblici, identificate in tutti gli elaborati dispositivi del PGT, che pertanto è stato assunto in sede di Documento di Piano impostando i criteri di applicazione del principio della perequazione.

Più in generale si pone invece l'obiettivo del potenziamento delle aree di verde pubblico, e della migliore gestione delle risorse esistenti.

## 7 Dinamica demografica, stima del fabbisogno di abitazioni e dimensionamento della capacità insediativa residenziale teorica.

A partire dalla metà degli anni Ottanta nella provincia di Milano si assiste a fenomeni di riassetto della distribuzione della popolazione. Tali fenomeni sono l'esito di complessi spostamenti di migrazione interna all'area, per i quali si dovrebbero approfondire altrettanto complesse motivazioni.<sup>17</sup>

### 7.1 Dinamica demografica 2001-2011

Nei 90 anni dall'unità d'Italia al 1951 Pregnana è cresciuta da 1.128 a 2.440 residenti, con un tasso medio annuo oscillante attorno all'1,2% (12% medio intercensuario). Nel 1951 il suo nucleo urbano ha una dimensione non dissimile da quella che si riscontrava negli anni Trenta.

A Pregnana non si realizzano le *coree* che colonizzano, poco più a est, Pero (Cerchiate e Cerchiarello), Bollate e, in generale, i comuni dell'arco settentrionale dell'area milanese.

Il balzo avviene dunque inizialmente nel decennio 1951-1961, (da 2.440 a 2.924 residenti, + 2% circa all'anno), accompagnata dalla formazione delle prime zone industriali, ma soprattutto nel ventennio 1961-1981, quando la crescita dei residenti si attesta sul 3,5% medio annuo, con la prosecuzione degli insediamenti industriali.<sup>18</sup>

In seguito il tasso di incremento medio annuo di Pregnana Milanese rallenta notevolmente, attestandosi allo 0,7% per il decennio 19781-1991, mentre la Provincia è pressoché stabile e il Comune di Milano subisce un crollo demografico.

Infine nel periodo tra il 1991 e il 2001 la crescita rallenta ulteriormente (+0,25% medio annuo) e riprende quota tra il 2001 e il 2011 (+1,4% annuo), quando dispiega i propri effetti il PRG del 2002.

In sintesi, fino al 1971 Pregnana Milanese ha incrementi migratori originati da spostamenti di popolazione verso l'area metropolitana dalle altre regioni italiane, mentre dopo il 1971 gli incrementi sono dovuti prevalentemente a spostamenti interni all'area stessa con una forte componente di cittadini del capoluogo che cercano abitazioni di costo più contenuto e con caratteristiche ambientali giudicate migliori.

Le analisi del Centro Studi PIM hanno colto per tempo come le dinamiche demografiche successive alla metà degli anni Settanta siano state connotate da *"...una forte mobilità interna in un quadro complessivo di apparente stabilità"*.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> La più determinante motivazione è costituita dai valori di mercato, che hanno obbligato le famiglie con minore capacità di reddito al decentramento dal capoluogo alla sua immediata periferia, e da questa ai comuni esterni.

A comportamenti imposti alle famiglie dalla loro diversificata solvibilità nel mercato delle abitazioni si è affiancata anche una propensione elettiva di una quota di famiglie, soprattutto costituite da componenti di giovane età, all'abbandono della grande città (delle sue condizioni di traffico, congestione e inquinamento) con trasferimento in realtà urbane di più contenuta dimensione.

Per ultima ha ruolo la motivazione della vicinanza del posto di lavoro, come dimostrano i tassi di crescita della popolazione e delle abitazioni nei comuni della fascia del Sud Milano. I dati dell'ultimo decennio relativi al comune di Milano attestano tuttavia che la popolazione residente nel capoluogo è tornata a crescere, probabilmente accogliendo prevalentemente, con le nuove realizzazioni, famiglie di ceto medio alto.

<sup>18</sup> E' del 1964 il progetto per il "Centre de Calculs électroniques Olivetti" di Le Corbusier, malauguratamente non realizzato.

<sup>19</sup> Centro Studi PIM e Dipartimento di Sociologia dell'Università degli Studi di Milano, *L'abitare nell'area metropolitana milanese*, quaderni del Piano per l'Area Metropolitana Milanese n. 9, Milano 1999.

Si accentua cioè la diversificazione dei ruoli, fra città centrale sempre più vissuta da pendolari e city users, e hinterland "... sempre più luogo di residenza delle famiglie ... con un'offerta che, pur diversificata per standard edilizi e urbanistici, è per molti aspetti di qualità migliore rispetto a quella della periferia cittadina".

Nel passaggio, tra il 1951 e il 2001, da circa 2 milioni a 3,7 milioni di abitanti nella provincia di Milano, il rapporto tra capoluogo e resto della provincia si capovolge. Nel 1951 la popolazione nel capoluogo era circa il doppio di quella localizzata negli altri comuni della provincia; nel 2001 i residenti a Milano (1.256.211) sono la metà circa di quelli residenti negli altri comuni (2.450.999).

I fenomeni di migrazione da e per aree esterne a quella milanese sono assai più difficili da indagare e interpretare rispetto alla dinamica interna.

Nella provincia, nei tre saldi intercensuari tra il 1971 e il 2001, per le abitazioni risultano incrementi medi annui decrescenti: da 16.400 abitazioni/anno nel periodo 1971-1981 si passa a 10.400 nel periodo 1981-1991 e 10.700 nel periodo 1991-2001. Nel capoluogo le abitazioni occupate passano da 607.000 circa nel 1971 a 583.000 circa.

Fino al 2001 l'incremento è dunque concentrato nell'hinterland, dove le abitazioni realizzate in forma cooperativa o comunque in aree di Piano di Zona ex lege 167/62, sono "... *poste sul mercato a prezzi due o anche tre volte inferiori rispetto a quelli delle aree centrali e semicentrali del capoluogo...*".

Si è trattato quindi di una emigrazione prevalentemente forzosa anche se tra le sue motivazioni non può essere certamente ignorata la ricerca di migliore qualità ambientale e la scelta di un modello abitativo extraurbano, che tuttavia, per quanto è stato possibile desumere per via indiretta, è da ritenere in molti casi compresente e integrativa, ma solo in piccola parte esclusiva o principale". Questo quadro sintetico è confermato dalle successive ricerche commissionate dalla Provincia nel corso del 2006 come supporti analitico-conoscitivi nell'ambito dell'elaborazione dell'adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale alla L.R. 12/2005.<sup>20</sup>

E' tuttavia necessario operare alcune sommarie distinzioni. Nell'area rhodense Pregnana Milanese non ha con Milano rapporti di "conurbazione", e non è immediatamente identificabile come una prosecuzione "periferica" del capoluogo (come nel caso di Pero lungo l'asta del Sempione, o di Baranzate lungo la Varesina, per citare la realtà più vicina, o di Novate e, più in generale, della fascia dei comuni del nord da Pero a Cologno). In questo quadro è possibile interpretare la storia recente della progressiva crescita del paese e approfondirne le specificità in relazione alla complessiva area metropolitana milanese. Le famiglie che anche recentemente si sono trasferite a Pregnana da Milano non hanno cambiato quartiere, bensì "città".

Nei prospetti successivi sono sinteticamente riportati i dati relativi alla popolazione residente dal 1861 al 2011.

---

<sup>20</sup> Vedi in particolare: Centro Studi PIM e Dipartimento di Sociologia dell'Università degli Studi di Milano, *L'abitare nell'area metropolitana milanese*, quaderni del Piano per l'Area Metropolitana Milanese n. 9, Milano 1999; CRESME, *Gli scenari della domanda residenziale nella Provincia di Milano – 2006-2015*, Quaderni del Piano Territoriale n. 25, Milano 2006.

**Tab. 9 - Provincia di Milano - Dinamica demografica 1861 – 2011**

\* Dati di censimento popolazione e abitazioni (rilevati nel mese di ottobre)

\*\* Dati anagrafici comunali al 1 gennaio

Anno	Provincia di Milano	Δ %	Comune di Milano	Δ %	Altri comuni della provincia	Δ %	Comuni del Rhodense	Δ %
1861 *	704.799		267.618		437.181		28.926	
1951 *	2.324.717	229,84%	1.274.154	376,11%	1.050.563	140,30%	74.732	158,36%
1961 *	2.983.903	28,36%	1.582.421	24,19%	1.401.482	33,40%	110.859	48,34%
1971 *	3.903.685	30,82%	1.732.000	9,45%	2.171.685	54,96%	175.425	58,24%
1981 *	4.018.108	2,93%	1.604.773	-7,35%	2.413.335	11,13%	206.146	17,51%
1991 *	3.922.710	-2,37%	1.369.231	-14,68%	2.553.479	5,81%	224.086	8,70%
2001 *	3.707.210	-5,49%	1.256.211	-8,25%	2.450.999	-4,01%	234.765	4,77%
** 2011	3.961.550	6,86%	1.306.071	3,97%	2.655.479	8,34%	247.268	5,33%

Anno	Pero	Δ %	Arese	Δ %	Baranzate	Δ %	Bollate	Δ %
1861 *	488		1.751				4.680	
1951 *	2.614	435,66%	2.470	41,06%			11.932	154,96%
1961 *	6.370	143,69%	3.037	22,96%			24.073	101,75%
1971 *	10.030	57,46%	5.052	66,35%			42.770	77,67%
1981 *	10.781	7,49%	15.294	202,73%			42.298	-1,10%
1991 *	10.667	-1,06%	18.612	21,69%			42.923	1,48%
2001 *	10.373	-2,76%	18.771	0,85%			46.781	8,99%
2011	10.686	3,02%	19.550	4,15%	11.363		37.128	

Anno	Cornaredo	Δ %	Garbagnate	Δ %	Lainate	Δ %	Pogliano	Δ %
1861 *	3.032		1.957		3.541		1.533	
1951 *	7.067	133,08%	5.632	187,79%	6.758	90,85%	3.132	104,31%
1961 *	8.529	20,69%	7.633	35,53%	9.408	39,21%	4.090	30,59%
1971 *	13.932	63,35%	17.374	127,62%	15.702	66,90%	5.418	32,47%
1981 *	15.623	12,14%	23.911	37,63%	18.801	19,74%	6.720	24,03%
1991 *	18.817	20,44%	25.978	8,64%	21.320	13,40%	7.382	9,85%
2001 *	19.928	5,90%	27.276	5,00%	23.660	10,98%	7.828	6,04%
2011	20.442	2,58%	26.972	-1,11%	25.106	6,11%	10.686	36,51%

Anno	Pregnana	Δ %	Rho	Δ %	Settimo M.	Δ %	Vanzago	Δ %
1861 *	1.128		6.891		2.433		1.492	
1951 *	2.440	116,31%	24.428	254,49%	4.549	86,97%	3.710	148,66%
1961 *	2.924	19,84%	34.231	40,13%	6.377	40,18%	4.187	12,86%
1971 *	4.032	37,89%	47.301	38,18%	8.800	38,00%	5.014	19,75%
1981 *	5.438	34,87%	50.666	7,11%	11.475	30,40%	5.139	2,49%
1991 *	5.835	7,30%	51.848	2,33%	15.036	31,03%	5.668	10,29%
2001 *	5.985	2,57%	50.246	-3,09%	17.134	13,95%	6.783	19,67%
2011	6.867	14,74%	50.648	0,80%	19.256	12,38%	8.670	27,82%

## 7.2 Dinamica demografica 2011-2020

La popolazione di Pregnana è pressoché stabile da circa 3 anni attorno al valore di 7.370 residenti. La popolazione della provincia cresce per effetto della crescita del capoluogo.

**Tab. 10 - Dinamica demografica 2011-2020. Pregnana e Città Metropolitana**

A – Comune di Pregnana Milanese

Anno	Popolaz 1° gen.	Saldo naturale			Saldo migratorio			Saldo totale	Popolaz. 31 dic.	Numero famiglie	compon./ famiglia
		Nati	Morti	Δ	Iscritti	Cancel.	Δ				
2011	6.867	16	10	6	74	61	13	19	6.886	2.971	2,32
2012	6.886	73	57	16	294	250	44	60	6.946	3.015	2,30
2013	6.946	83	60	23	359	303	56	79	7.025	2.992	2,35
2014	7.025	82	59	23	324	243	81	104	7.129	3.052	2,34
2015	7.129	70	55	15	269	209	60	75	7.204	3.084	2,34
2016	7.204	84	53	31	300	229	71	102	7.306	3.132	2,30
2017	7.306	74	58	16	234	204	30	46	7.352	3.159	2,31
2018	7.352	64	57	7	287	271	16	23	7.375	3.209	2,29
2019	7.334	59	72	-13	319	304	15	2	7.377	3.225	2,28
2020	7.377	34	76	-42	289	254	35	-7	7.370	3.231	2,28

B – Città Metropolitana di Milano

Anno	Popolaz 1° gen.	Saldo naturale			Saldo migratorio			Saldo totale	Popolaz. 31 dic.	Numero famiglie	compon./ famiglia
		Nati	Morti	Δ	Iscritti	Cancel.	Δ				
2011	3.038.420	6.737	6.595	142	28.681	31.800	-3.119	-2.977	3.035.443	1.501.725	2,02
2012	3.035.443	28.925	29.686	-761	152.392	111.991	40.401	39.640	3.075.083	1.529.866	2,01
2013	3.075.083	28.199	28.472	-273	224.258	122.888	101.370	101.097	3.176.180	1.524.561	2,08
2014	3.176.180	27.916	27.947	-31	133.189	112.513	20.676	20.645	3.196.825	1.517.314	2,11
2015	3.196.825	27.252	31.023	-3.771	111.426	95.971	15.455	11.684	3.208.509	1.525.297	2,10
2016	3.208.509	26.984	29.585	-2.601	113.967	101.674	12.293	9.692	3.218.201	1.536.050	2,10
2017	3.218.201	26.206	31.187	-4.981	120.512	99.074	21.438	16.457	3.234.658	1.547.656	2,09
2018	3.234.658	25.164	30.828	-5.664	119.680	98.359	21.321	15.657	3.250.077	1.555.033	2,09
2019	3.250.077	24.254	31.308	-7.054	135.181	113.046	22.135	15.081	3.265.327	1.569.869	2,08
2020	3.265.327	1.796	4.709	-2.913	10.375	9.562	813	-2.100	3.263.227	1.568.859	2,08

Alla maggiore denatalità dell'insieme dei comuni di Città metropolitana si collega anche il diverso dato di numero medio di componenti per famiglia, anche se nel decennio il valore di Pregnana è in progressiva diminuzione mentre quello della Città metropolitana è sensibilmente in ripresa, soprattutto in forza della dinamica del capoluogo milanese.

La dinamica demografica vede una crescita decennale della popolazione di 510 unità, con una media di 51 residenti anno, più alta nel primo quinquennio (60 residenti/anno circa) quando sono stati realizzati i maggiori interventi di nuova edilizia residenziale, mentre nel quinquennio successivo non sono stati approvati i piani attuativi degli ambiti di trasformazione.

**Alla stima di circa 50/60 nuovi residenti per anno nel prossimo decennio fa riferimento il Documento di Piano e il Piano dei Servizi (vedi il successivo paragrafo. 7.6.3).**

### 7.3 Fabbisogno teorico di abitazioni da sovraffollamento

Fin dal PGT del 2011 il problema della casa fu affrontato “... a partire dalla considerazione che *nelle aree metropolitane la dinamica delle tendenze insediative ha senso solo se riferita a grandi aree (la regione) o a subaree significative (come l'area metropolitana milanese, seppure con le specificità del nord e del sud Milano, e del capoluogo e degli altri comuni), non per singoli comuni*”.<sup>21</sup>

Dalle analisi sulle modalità d'uso del patrimonio residenziale esistente e occupato si è potuto quantificare il fabbisogno teorico da sovraffollamento in comune di Pregnana Milanese. Le elaborazioni successive partono dai dati dei censimenti decennali relativi a Popolazione e Abitazioni, e in particolare dalla matrice delle abitazioni occupate per numero di stanze e famiglie per numero di componenti al 2001 (ultimo anno di censimento in cui sono stati rilevati i dati che consentono l'elaborazione della matrice).

In generale si ha riscontro, come per tutti i comuni della Lombardia, degli effetti trascurabili di filtering up che la realizzazione di nuove abitazioni produce sulle condizioni di sovraffollamento rilevate nel 1991. In altri termini si ha scarso riscontro della teoria secondo la quale la produzione di edilizia “libera” per il mercato solvibile produca effetti di miglioramento anche per la “domanda non solvibile”.

Ciò consente di concludere che il deficit da sovraffollamento ascrivibile alle famiglie in condizioni di reddito medio-basso, costitutive della cosiddetta “domanda non solvibile”, può essere eliminato o tendenzialmente ridotto esclusivamente con produzioni specificamente mirate, promosse da interventi pubblici di diverso tipo, che in seguito si analizzeranno.

Per quanto riguarda Pregnana Milanese, le successive elaborazioni consentono di concludere che:

- 1/4 della popolazione residente vive in abitazioni più o meno sovraffollate;
- anche considerando che una parte (50%) delle famiglie che vivono in abitazioni non fortemente sovraffollate sia solo temporaneamente in tale condizione e in cerca di un'abitazione di adeguata dimensione sul libero mercato, alle restanti famiglie che vivono in sovraffollamento mancherebbero circa 400 “stanze”;
- **si può quantificare in circa 100 abitazioni di dimensione media pari a 4 stanze (soggiorno, cucina e due stanze da letto) la parte della nuova produzione di edilizia residenziale che sarebbe opportuno destinare a dare risposta prioritariamente a tale fabbisogno;**
- 100 abitazioni corrispondono a un volume di circa 25.000-30.000 metri cubi, ovvero a una superficie lorda di pavimento di circa 8.500-10.000 metri quadrati di SL.

Nelle successive tabelle, per stanza, in base alla definizione assunta dall'ISTAT, si intende “un locale che riceve aria e luce diretta dall'esterno e ha dimensioni tali da poter ospitare un letto per un adulto,

---

<sup>21</sup> Così prosegue la relazione del PGT 2011: “*Se dunque sarà importante - coerentemente con gli obiettivi della nuova legge urbanistica regionale - delineare una politica locale riferita al problema della “casa come servizio”, da garantire tendenzialmente a tutti i cittadini, è altrettanto importante partire dalla considerazione che i grandi spostamenti di popolazione che hanno caratterizzato gli ultimi 50 anni rispondono a una logica generale che si colloca a una scala diversa da quella locale.*”

*L'area metropolitana milanese può considerarsi un territorio con caratteristiche generali omogenee dal punto di vista socioeconomico e culturale, caratterizzato tuttavia dagli squilibri tipici di tutte le grandi “città mondiali”: ha un centro primario (il centro della città di Milano) alcuni “centri” secondari (è potenzialmente policentrica), molte e diverse “aree periferiche”, gradi diversi di accessibilità.*

*Al suo interno si è assistito nell'ultimo trentennio a una sostanziale stabilità delle sub-aree settentrionali, a un saldo fortemente positivo in quelle dell'arco ovest-sud-est (i comuni del “Parco Sud”, tra i quali anche Pregnana Milanese) e alla decrescita della popolazione residente nel capoluogo”.*

Nell'ultimo decennio la popolazione del capoluogo è tornata a crescere notevolmente.

lasciando lo spazio utile per il movimento di una persona". Le cucine "abitabili", che posseggono tali caratteristiche, sono dunque classificate come stanze.

Per famiglia si intende un insieme di persone legate da vincoli di matrimonio, parentela, affinità, adozione, tutela o da vincoli affettivi, coabitanti e aventi dimora abituale nello stesso comune. Tale definizione è quella contenuta nel regolamento anagrafico.

La matrice che incrocia i dati relativi alle famiglie per numero di componenti e alle abitazioni per numero di stanze consente una valutazione sufficientemente attendibile del fenomeno del sovraffollamento.

**Tab. 11 - Comune di Pregnana Milanese**

**Abitazioni occupate per numero di stanze e famiglie per numero di componenti**

Abitazioni con stanze	Famiglie con componenti						Totale abitazioni			
	1	2	3	4	5	6 e più	n°	%		
1	0	8	8	1	0	0	17	0,76%	Disagio grave	
2	116	51	36	11	6	0	220	9,87%		
3	109	176	127	93	15	7	527	23,67%	Disagio	
4	122	279	324	208	39	17	989	44,38%		
5	37	58	100	97	25	6	323	14,48%	Standard	
6 e più	19	32	40	41	13	7	152	6,83%		
Totale famiglie	n°	403	604	635	451	98	37	2.228	100,0%	Sopra-standard
	%	18,09%	27,11%	28,50%	20,24%	4,40%	1,66%	100,0%		

Dati ISTAT, Censimento Popolazione e Abitazioni 2001- Nostre elaborazioni (Standard 2020)

Le caselle della matrice con bordo evidenziato in grassetto corrispondono allo standard assunto come condizione minima di dimensione dell'abitazione in rapporto al numero dei componenti della famiglia che la occupa.

La tabella successiva deriva da elaborazioni maggiormente analitiche dei dati della matrice.

**Tab. 12 - Comune di Pregnana Milanese**

**Famiglie per numero di componenti e tipo di affollamento al 2001**

Famiglie con componenti		Famiglie					Componenti				
		Totale	Di cui, per tipo di affollamento:				Totale	Di cui, per tipo di affollamento:			
			Disagio grave	Disagio	Affollam. standard	Sotto-affollam.		Disagio grave	Disagio	Affollam. standard	Sotto-affollam.
1	n°	403		0	116	287	403		0	116	287
	%	18,09%		0,00%	5,21%	12,88%	6,74%		0,00%	1,94%	4,80%
2	n°	604	8	51	176	369	1.208	16	102	352	738
	%	27,11%	0,36%	2,29%	7,90%	16,56%	20,19%	0,27%	1,70%	5,88%	12,33%
3	n°	635	44	127	324	140	1.905	132	381	972	420
	%	28,50%	1,97%	5,70%	14,54%	6,28%	31,84%	2,21%	6,37%	16,25%	7,02%
4	n°	451	12	93	208	138	1.804	48	372	832	552
	%	20,24%	0,54%	4,17%	9,34%	6,19%	30,15%	0,80%	6,22%	13,91%	9,23%
5	n°	98	21	39	25	13	490	105	195	125	65
	%	4,40%	0,94%	1,75%	1,12%	0,58%	8,19%	1,75%	3,26%	2,09%	1,09%
6 e più	n°	37	24	6	7		173	113	27	33	
	%	1,66%	1,08%	0,26%	0,32%		2,89%	1,89%	0,44%	0,56%	
Totale	n°	2.228	109	316	856	947	5.983	414	1.077	2.430	2.062
	%	100,00%	4,90%	14,17%	38,43%	42,51%	100,00%	6,92%	17,99%	40,62%	34,46%

Dati ISTAT, Censimento Popolazione e Abitazioni 2001 - Nostre elaborazioni (Standard 2020)

Sulla base dello standard adottato, le famiglie risultano così disaggregabili in base al tipo di affollamento:

19% famiglie che vivono in condizioni di sovrappollamento

38% famiglie che vivono in condizioni di affollamento corrispondenti allo standard adottato

43% famiglie che vivono in abitazioni più ampie rispetto allo standard assunto

Utilizzando l'unità di misura "componenti" (complessivamente equivalenti ai residenti), le modalità d'uso dello stock residenziale sono così interpretabili:

25% residenti che vivono in abitazioni sovrappollate

41% residenti che vivono in abitazioni di dimensione corrispondente allo standard assunto

34% residenti che vivono in abitazioni più ampie rispetto allo standard assunto

Il raffronto con le stesse elaborazioni dei dati del censimento 1991 comprova che il deficit di stanze/abitazioni da sovrappollamento è aumentato in valore assoluto e resta costante in rapporto alla popolazione residente.

## 7.4 La condizione di Pregnana rispetto all'area Rhodense e alla Provincia di Milano

Il deficit da sovraffollamento, calcolato per tutti i comuni del Rhodense oltre che per la Provincia di Milano secondo lo stesso metodo qui utilizzato per Pregnana Milanese, è stato tradotto nel dato parametrico di "deficit di stanze per 1.000 residenti", significativo per valutare le dimensioni del disagio abitativo a Pregnana e consentirne un confronto con altre realtà territoriali.<sup>22</sup>

Comune	Deficit di stanze per 1.000 residenti
Arese	31
Lainate	54
Settimo M.	57
Vanzago	60
Pogliano M.	61
<b>Pregnana M.</b>	<b>68</b>
Cesate	70
Garbagnate	71
<b>Rhodense</b>	<b>71</b>
Rho	73
Solaro	76
Cornaredo	78
Novate	78
Senago	85
Pero	88
Bollate	93
Baranzate	93

Provincia di Milano:	
Abitazioni in proprietà	57
Abitazioni in affitto	133
Totale provinciale	79

In particolare è rimarchevole il fatto che il deficit che caratterizza le case godute in affitto è nettamente più del doppio rispetto a quello che caratterizza le abitazioni godute in proprietà. Il dato è disponibile per l'intera Provincia, ed è disaggregabile solamente per capoluogo e "altri comuni della Provincia": non è possibile pertanto verificarlo nel caso di Pregnana Milanese. Per il Comune di Milano il divario di deficit tra abitazioni in proprietà e in affitto è ancora più evidente.

<sup>22</sup> Comuni di Arese, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate M.se, Lainate, Pero, Pogliano M.se, Pregnana M.se, Rho, Settimo M.se, Vanzago, *Piano d'Area del Rhodense*, gennaio 2008 (elaborazione del tavolo interistituzionale Provincia-Comuni per l'adeguamento del PTCP alla legge regionale n. 12/2005).

Nella citata ricerca a supporto del Piano d'Area del Rhodense, si è tentato di stabilire un rapporto tra livello del deficit da sovraffollamento e un gruppo di indicatori socioeconomici.

Si sono riscontrate le seguenti corrispondenze:

- i valori alti di deficit corrispondono sensibilmente a valori alti di case in affitto, indice di dipendenza (% della popolazione di anni 0-14 e più di 65 sul totale della popolazione in età compresa tra 15 e 64 anni), presenza di stranieri, tasso di disoccupazione;
- gli effetti positivi di *filtering up* attendibili da alti tassi di crescita delle famiglie/abitazioni sono assai modesti;
- i valori più alti di deficit da sovraffollamento corrispondono ai valori più bassi della dimensione delle abitazioni per numero di stanze e delle famiglie per numero di componenti.

In effetti le famiglie di taglio maggiore (4 e più componenti) sono caratterizzate dalle maggiori percentuali di sovraffollamento, ma sono anche relativamente poche rispetto al totale delle famiglie. Dunque nei comuni dove i nuclei familiari piccoli sono relativamente più numerosi (tra tutti spicca il comune di Milano), il dato complessivo di deficit è più alto. In particolare le componenti più giovani e più anziane dei piccoli nuclei familiari (i pensionati vedovi o in coppia a basso reddito, le giovani coppie monoreddito all'inizio della progressione salariale) sono le categorie maggiormente in difficoltà con le spese per la casa.

## 7.5 Prima definizione di obiettivi del PGT

Si è aperta da tempo, anche al livello nazionale, la discussione sulla gamma degli interventi possibili nel campo dell'edilizia residenziale sociale, il cui ambito deve ampliarsi rispetto al tradizionale confine dell'applicazione della legge n. 167/1962, ormai sostanzialmente inapplicata. Per concepire politiche tendenzialmente rivolte alla risoluzione del problema casa, è necessario analizzare il mercato (o i mercati) delle abitazioni: le esigenze della domanda e le risposte dell'offerta. Numerose analisi generali, oltre che quelle specifiche qui riassunte, confermano che:

- circa il 20% delle famiglie nelle aree metropolitane del nord Italia non ha condizioni di reddito e capacità di risparmio tali da poter acquisire, sul mercato "libero" della casa in proprietà o in affitto, una abitazione di dimensione sufficiente in rapporto al numero e al tipo di componenti della famiglia stessa;
- tale dato caratterizza anche il Comune di Pregnana Milanese, che pure ha tra i dati più positivi nell'ambito dei comuni del Rhodense e più distanti da quelli delle aree a forte tensione abitativa.

Si tratta della cosiddetta "domanda non solvibile", che non trova risposta nel mercato e neppure nell'edilizia residenziale pubblica in affitto. Tale domanda senza mercato, originata da un bisogno "primario" come quello di una casa di adeguate dimensioni, si suole identificare come "area del disagio abitativo": settore sociale al quale innanzitutto finalizzare le politiche pubbliche nel settore dell'edilizia abitativa.

In sintesi le possibili politiche sono:

- piani di zona per l'edilizia economica e popolare con intervento diretto a totale carico pubblico per costruire case in affitto (politica abbandonata da circa un ventennio);
- politica di agevolazioni pubbliche alle famiglie per trasformare parte della domanda da "non solvibile" a "solvibile";
- convenzioni con i produttori di edilizia residenziale per subordinare la realizzabilità dell'edilizia "libera" alla contestuale produzione di "edilizia convenzionata" o alla cessione al comune di una parte delle aree fondiarie con i relativi diritti di edificabilità.

Nei primi due casi si tratta di politiche pubbliche, con effetti di redistribuzione di reddito, con un parziale possibile intervento del Comune nella politica di sostegno all'affitto. Nel primo caso l'evoluzione della disciplina sugli indennizzi in caso di esproprio ha quasi eliminato la riduzione del costo delle aree rispetto ai valori di mercato. Nel terzo caso si deve mirare a realizzare un adeguato mix

sociale, evitando la creazione di eccessive concentrazioni di famiglie a basso reddito: caso che tuttavia riguarda soprattutto gli interventi di grande dimensione.

In questa sede interessa soprattutto individuare il possibile ruolo del Comune nella formazione del PGT e nella successiva fase della sua attuazione. Il Piano dei servizi affida in conclusione al Documento di piano il compito di prevedere nelle nuove realizzazioni di edilizia residenziale una quota di edilizia convenzionata, che in ordine di grandezza corrisponda a circa 100 alloggi, secondo il dato emerso dal calcolo del deficit da sovrappollamento. Si tratta di un dato confermato in ordine di grandezza dall'elenco degli assegnatari potenziali di edilizia economica e popolare, dalle domande di sostegno all'affitto e da quelle desumibili dai soci delle cooperative edilizie.

## **7.6 Capacità insediativa residenziale teorica**

La descrizione complessiva degli Ambiti di Trasformazione è contenuta nelle schede dell'Allegato 1 dei Criteri Tecnici di Attuazione (DP.06) ed è articolata in due parti:

- stato attuale, obiettivi di intervento, indirizzi per l'attuazione;
- indicazioni per l'attuazione di valore prescrittivo.

### **7.6.1 Gli Ambiti di trasformazione a destinazione residenziale**

Il Documento di Piano individua 4 Ambiti di Trasformazione di ST relativamente modesta, variabile tra 3.500 e 7.900 mq (vedi la tabella successiva. Si tratta di ambiti già previsti dal PGT 2016 che hanno subito alcune modifiche connesse all'obiettivo della diminuzione del consumo di suolo.<sup>23</sup>

L'ATR1, confinante con aree destinate all'agricoltura, vede una riduzione della ST edificabile da 8.020 a 5.925 mq.

Gli ambiti ATR2a e ATR2b, confinanti con il "varco" n° 8 della Rete Ecologica della Città Metropolitana, risultano dalla divisione in due distinti perimetri dell'ATR2 del PGT 2016, con riduzione della ST complessiva da 11.700 a 8.525 mq. L'ATR4 non subisce variazioni rispetto al PGT 2016.

### **7.6.2 L'Ambito di Trasformazione ATP7/LUM**

L'area di pertinenza della ex Bull viene classificata tra i LUM (Luoghi Urbani per la Mobilità) proposti dal Piano Territoriale Metropolitan, con conferma di indici e parametri già previsti dal PGT 2016 e revisione degli obiettivi pubblici in coerenza con le Norme di Attuazione del PTM (cfr scheda d'ambito).

### **7.6.3 Dati di sintesi: edificabilità degli Ambiti di Trasformazione e delle aree a servizi**

Nel successivo prospetto sono riassunti i dati relativi all'edificabilità prevista per gli Ambiti di Trasformazione e alla relativa capacità insediativa residenziale teorica.

---

<sup>23</sup> L'ATR3 (comprendente un edificio industriale dismesso) viene riclassificato nel Piano delle Regole come Ambito di Rigenerazione, e la relativa ST viene ridimensionata da 11.600 a 7.860 mq.

L'ATP5 (ST di 12.750 mq, già edificata con un complesso alberghiero) viene riclassificato nel Piano delle Regole come Zona destinata alla produzione di beni e servizi (zona D, art. 16 delle NTA),

L'ATP6 (area ex AGIP, ST di 136.870), con Piano Attuativo approvato in corso di edificazione viene riclassificato nel Piano delle Regole con conferma dell'edificabilità e delle modalità attuative previste dal Piano Attuativo stesso;

Ambiti di trasformazione residenziali ATR	St (mq)	Edificabilità (mq di SLP)				ST delle aree di decollo da acquisire	Massima capacità insediativa residenziale (3)
		da IT di base:	da IT aggiuntivo (1):	da IT minimo:	da IT massimo (2):		
		0,30	0,045	0,345	0,445		
ATR1	5.925	1.778	267	2.044	2.637	889	53
ATR2a	3.500	1.050	158	1.208	1.558	525	31
ATR2b	5.035	1.511	227	1.737	2.241	755	45
ATR4	7.900	2.370	356	2.726	3.516	1.185	70
Totale ATR	22.360	6.708	1.006	7.714	9.950	3.354	199
Ambito di Trasformazione produttivo e residenziale ATP7/LUM	St (mq)	Edificabilità (mq di SLP)				ST delle aree di decollo da acquisire	Massima capacità insediativa residenziale (5)
		da IT di base:	da IT aggiuntivo:	da IT minimo (4):	da IT massimo (2):		
		0,30	0	0,30	0,40		
	187.875	56.363	0	56.363	75.150	0	451
Totale generale	210.235	63.071	1.006	64.077	85.100	3.354	650

(1) L'indice IT aggiuntivo è obbligatorio, e determina l'indice IT minimo raggiungibile con la cessione di aree a servizi.

(2) Il passaggio dall'IT minimo obbligatorio all'IT massimo è facoltativo e correlato agli esiti della contrattazione.

(3) Valore parametrico: 50 mq di SL/abitante.

(4) Non sono previste aree di decollo a servizi da acquisire. L'indice IT minimo è uguale all'indice IT di base.

(5) Norme di Attuazione del PTM: la SL residenziale massima ammessa è pari al 30% della SL totale.

Nel seguente prospetto sono riportati i dati relativi alle aree a servizi individuate dal relativo Piano, da cedere al Comune in base al principio della perequazione.

Ambiti a servizi (aree di decollo)	ST (mq)	Edificabilità da IT di base:0,30
ATS1a	2.095	629
ATS1b	2.625	788
ATS3	695	209
ATS4	11.460	3.438
ATS5	1.255	377
ATS6	3.440	1.032
Totale	21.570	6.473

Nota bene: con l'IT di base ipotizzato, 0,30 mq/mq uguale per le aree di decollo e quelle di atterraggio, l'intera edificabilità assegnata alle aree a servizi in applicazione dell'indice IT unico 0,30 mq/mq (mq 6.473 di SL) può realizzarsi nelle aree di atterraggio inedificate

- ATR prevalentemente residenziali (aree a servizi di "decollo" da acquisire: mq 3.354);
- ATP6 del PGT 2016 con piano attuativo approvato (aree a servizi di "decollo" ancora da acquisire: mq 18.500 circa).

Nel seguente prospetto si stima la capacità insediativa dell'Ambito di rigenerazione AR1 (ex ATR 3 del PGT 2016) e dei due Piani attuativi previsti per aree non edificate del Piano delle Regole

	ST	UT	SL	Capacità insediativa
AR 1	7.860	0,445	3.500	70
Piano attuativo nord	6.335	0,40	2.530	50
Piano attuativo sud	4.995	0,40	2.000	40
Totale	19.190		8.030	160

In totale pertanto la capacità insediativa residenziale del PGT, prescindendo dall'obiettivo di dare risposta anche al fabbisogno arretrato da sovraffollamento, si quantifica in  $650 + 161 = 810$  nuovi abitanti circa.

Tenendo conto del fabbisogno di abitazioni per eliminare il sovraffollamento, quantificato in circa 100 abitazioni, pari a una capacità insediativa di 250-300 abitanti circa (vedi cap. 7.3), si può concludere che il possibile effettivo aumento di popolazione consentito dalla capacità insediativa del PGT ammonta a circa 500-550 nuovi residenti.

Assumendo il decennio come termine a medio lungo termine per l'attuazione delle previsioni di piano, la capacità insediativa residenziale corrisponde a una conferma del trend decennale di circa 50-55 nuovi residenti/anno e alla copertura del fabbisogno di abitazioni da sovraffollamento.

La riduzione complessiva di consumo di suolo riportata nella tav. DP.04 (Carta del consumo di suolo) ammonta a mq 8.750.

## 8 Beni ambientali e paesaggio

Il territorio del Comune di Pregnana partecipa a pieno titolo della conurbazione rhodense che è arrivata ad occupare quasi interamente lo spicchio di territorio metropolitano identificato dalla linee convergenti delle autostrade per Torino e per i laghi. In un contesto di diffusa urbanizzazione il nucleo di Pregnana si presenta nondimeno come un centro dalla forte individualità, distinto e separato dalle agglomerazioni urbane dei comuni vicini grazie alla presenza di ampi tratti di campagna e dei confini fortemente tracciati dalle linee delle infrastrutture: l'autostrada, le ferrovie, il canale scolmatore dell'Olona.

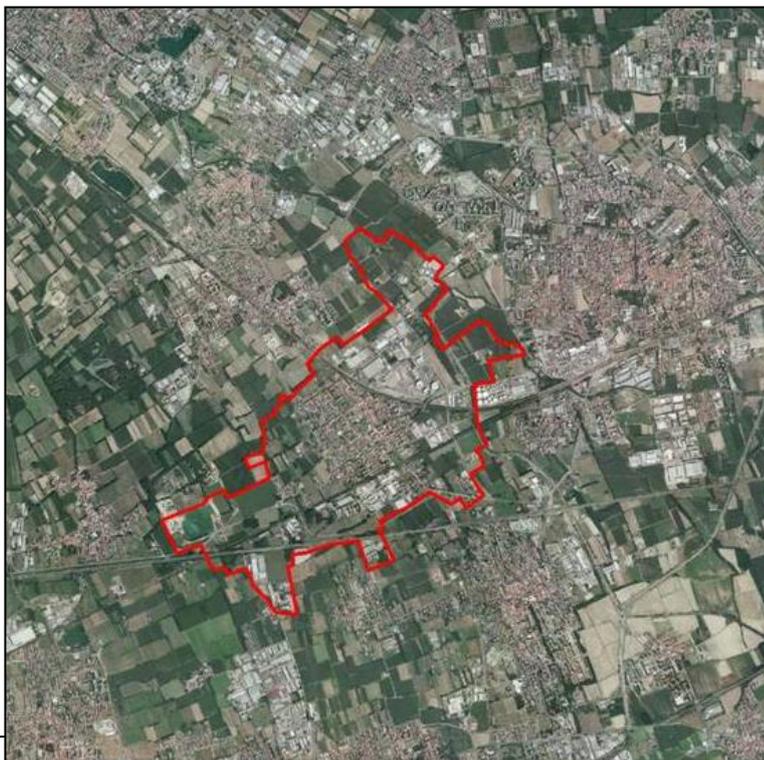


Fig. 19

Regione Lombardia, ortofoto 2017

Gli elementi fondamentali del paesaggio metropolitano attorno a Pregnana si possono raggruppare in alcuni temi principali.

### 8.1 Le grandi infrastrutture

Le linee fortemente tracciate delle ferrovie e dell'autostrada, quest'ultima da poco affiancata a sua volta da una linea ferroviaria (TAV) che ne accentua l'effetto di barriera, costituiscono senza dubbio il principale fattore di caratterizzazione del paesaggio sia alla scala territoriale che a quella urbana. La loro forza è accentuata dalla distribuzione degli insediamenti e delle diverse funzioni urbane, la cui localizzazione è direttamente influenzata dalla loro giacitura. In particolare la presenza delle infrastrutture determina un salto di scala nell'edificato separando il tessuto residenziale minuto dai grandi isolati industriali occupati dalle estese coperture dei capannoni.

La nuova geometria delle grandi infrastrutture non arriva tuttavia a generare una nuova morfologia: interrompe e frantuma la trama agricola ma non perviene a sostituirla. Il disegno della campagna e anche della città, persino nelle espansioni più recenti, rimane determinato dagli orientamenti e dalle geometrie dei tracciati originari, ancora chiaramente leggibili nella forma del territorio e degli

insediamenti.

## 8.2 Il fiume e la sua valle

In questo tratto il fiume scorre nell'aperta campagna ma non ha dato luogo alla formazione di un solco vallivo vero e proprio. La striscia di territorio agricolo, rimasta quasi intatta lungo il corso del fiume, contornata da insediamenti urbani densi e compatti si presenta come un'ampia vallata verde scavata nell'edificato: una pausa nell'affollata successione di fabbricati e di attività della conurbazione rhodense. La sua dimensione, soprattutto se rapportata alle dimensioni medie dei ritagli inedificati della restante parte della conurbazione metropolitana, appare assai rilevante sia agli effetti della produzione agricola, sia per gli aspetti più propriamente ambientali e paesistici.

L'inclinazione regolare della pianura ha favorito la formazione di rami secondari del fiume che delimitano piccole isole boscate. Queste ultime costituiscono una caratteristica particolare di questo tratto dell'Olona, insieme alla diffusa presenza di boscaglie di ripa, altrove quasi completamente assenti.

La grande apertura della campagna, le visuali profonde che accompagnano il corso del fiume, la relativa assenza di edificazioni, comprese quelle agricole, la chiarezza dei confini, costituiti dai fronti per lo più regolari dei nuclei urbani, fanno di questa parte del territorio un patrimonio prezioso il cui riconoscimento ha indotto le amministrazioni comunali ad avviare la costituzione del parco locale di interesse sovracomunale del basso Olona rhodense.



Fig. 20

Veduta verso nord a partire da viale Lombardia.

La e visuali profonde sono guidate dai fronti alberati lungo il fontanile Serbelloni (a ovest) e lungo il fiume (a est). Al centro il complesso della Cascina Fabriziana.

### 8.3 La distesa agricola

Il paesaggio della campagna conserva ancora ampie tracce della sua forma originaria, chiaramente leggibili nella regolarità della maglia ortogonale orientata sull'inclinazione della campagna e sull'andamento del corso dell'Olona.

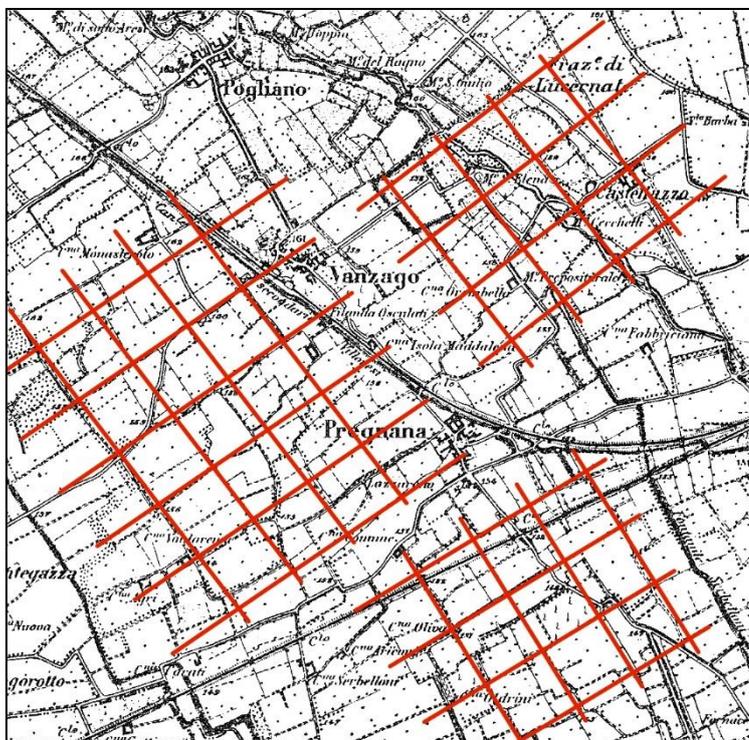


Fig. 21

Sulla carta IGM del 1888 è evidenziato l'andamento ortogonale della trama agricola, che trae origine dalla geometria della centuriazione ed è solo in parte interrotto dal corso ondulato dell'Olona.

Appare evidente l'incoerenza fra i tracciati delle ferrovie - in particolare quella del Sempione - ed il disegno della trama agricola.

L'espansione dell'edificato seguirà il disegno dei campi, ignorando il condizionamento dell'infrastruttura.

Anche se la parte prevalente del territorio agricolo tutelato dal Parco Agricolo Sud Milano ed in futuro anche dal parco locale dell'Olona rimane al di fuori dei confini comunali è evidente la sua importanza nella definizione dei caratteri del paesaggio di Pregana e anche del suo stesso nucleo urbano, così come avviene per gli altri centri cresciuti lungo la direttrice intermedia fra il Sempione e la Novarese.

Dalla trama regolare dei campi, segnata dai corsi delle rogge e della viabilità rurale, emergono alcuni episodi maggiori: il fontanile Serbelloni, la Cascina Fabriziana, i mulini dell'Olona (Sant'Elena, Cecchetti e Prepositurale, quest'ultimo in Comune di Rho). Emergono anche alcuni elementi di più recente formazione ma non meno importanti nel disegno della campagna, quali il canale scolmatore dell'Olona, e alcuni tratti di viabilità recente (ad esempio il sistema delle rotonde e del sottopasso ferroviario di via Europa Unita al confine col Comune di Vanzago o la rotonda di via Magenta, affacciata sulla campagna a sud ovest).

### 8.4 Il paesaggio urbano

La maglia urbana è tessuta sulla geometria della partizione agricola del territorio e ne riproduce la regolarità. fanno eccezione i comparti produttivi, che assumono necessariamente una diversa scala di impianto, ed alcuni quartieri recenti la cui planivolumetria introduce una variazione chiaramente percepibile nella regola dell'ortogonalità (nuovi quartieri a nord di via Marconi).

La parte prevalente del tessuto urbano presenta altezze contenute – quasi mai più di tre piani fuori terra – consentendo alle alberature di sveltare oltre la quota dei tetti. I rari edifici alti (4 o più piani fuori terra) non arrivano a rappresentare punti di riferimento nel paesaggio urbano ma neppure appaiono in grado di comprometterne la continuità.

I quartieri industriali e residenziali sono nettamente separati dai due tracciati ferroviari che delimitano con chiarezza i due comparti produttivi principali a nord est e a sud dell'abitato. Solamente in

due punti le residenze e l'industria entrano direttamente in contatto: a sud, nell'area di via Ticino e via Po, e ad est, nell'area di via Lazio. In entrambi i casi i problemi conseguenti riguardano principalmente la circolazione dei mezzi pesanti mentre i caratteri del paesaggio e dello stesso tessuto insediativo urbano non sembrano denunciare vistose discontinuità.

## 8.5 Elementi detrattori

Nonostante la frammentazione dell'edificato e della campagna determinata dalle linee delle infrastrutture, il nucleo di Pregnana presenta nel complesso una configurazione sufficientemente regolare e compatta che non dà luogo, se non sporadicamente, alla formazione di frange o edificazioni disperse nella campagna. I principali fattori di compromissione del paesaggio agricolo e urbano sono quindi identificabili come elementi individui. Fra i principali si possono citare:

- \* Le grandi infrastrutture lineari, autostrada e ferrovie, il cui impatto viene solo in parte mitigato dall'espansione dell'edificato, che ne attenua la contraddizione con la geometria del paesaggio agricolo. Le infrastrutture non sono state oggetto di alcun intervento particolare di mitigazione o inserimento paesaggistico ed appaiono come solchi profondamente scavati.
- \* Una grande cava in attività (Valdarenne), al margine occidentale del territorio comunale, che si estende a occupare in piccola parte anche il territorio di Vanzago. Anche se la sua posizione è marginale rispetto agli insediamenti ed alla parte più estesa e compatta della campagna l'impatto appare tuttavia rilevante, se non altro per la dimensione dell'area impegnata e per le condizioni di relativo degrado nelle quali versano le aree non più soggette all'attività estrattiva.
- \* La grande linea dell'elettrodotto che taglia diagonalmente il territorio comunale attraversandolo in direzione nord sud ed interessando il margine occidentale dell'edificato. La linea elettrica ed i tralicci svettano sulla città e sulla campagna, sono percepibili da grande distanza e tendono ad influenzare la lettura del paesaggio e anche dei singoli ambienti attraversati.
- \* Alcuni fabbricati industriali isolati nella campagna, e in particolare lungo le sponde dell'Olon, costituiscono episodi singoli e tuttavia rilevanti di compromissione del paesaggio in uno dei punti più delicati e potenzialmente preziosi, poiché corrispondono a uno degli attraversamenti antichi del fiume, in prossimità del Mulino Cecchetti.
- \* La grande area dismessa dell'AGIP, sul versante orientale della ferrovia, appare importante più per la sua dimensione che per la sua effettiva influenza sul paesaggio: si tratta infatti di un comparto unitario, chiaramente delimitato da altri insediamenti industriali e dalla ferrovia, che solo per un piccolo tratto si affaccia sulla campagna. La sua "rigenerazione" è in corso di attuazione.
- \* Alcuni episodi minori di formazione di frange urbane, in particolare nella parte dell'edificato cresciuta a sud della ferrovia per Novara, dove comunque la limitata estensione del territorio delimitato dalle linee della ferrovia e dell'autostrada lascia margini limitatissimi alla possibile dispersione delle edificazioni.

## Parte 3<sup>a</sup>

### Presupposti e obiettivi delle scelte di Piano

## 9. Stato di attuazione del PGT 2016 e problemi aperti

### 9.1 Pianificazione attuativa degli Ambiti di Trasformazione del Documento di Piano

Nel quinquennio 2016-2020 risultano attuati i seguenti interventi previsti dal Documento di Piano del PGT 2016.

#### A) Pianificazione attuativa degli ambiti di trasformazione del Documento di Piano

Nel 2020 risulta approvato il Piano Attuativo dell'Ambito di Trasformazione ATP 6 "PROPRIETA' SACCHITAL SPA" (area ex Agip, SL prevista: mq 48.000 circa).

Il primo intervento effettivamente realizzato riguarda l'ampliamento dello stabilimento esistente, per una SL complessiva di circa 7.800 mq, la cui superficie di pertinenza è identificata con il tratteggio di colore azzurro nella successiva tavola che riproduce il "masterplan".

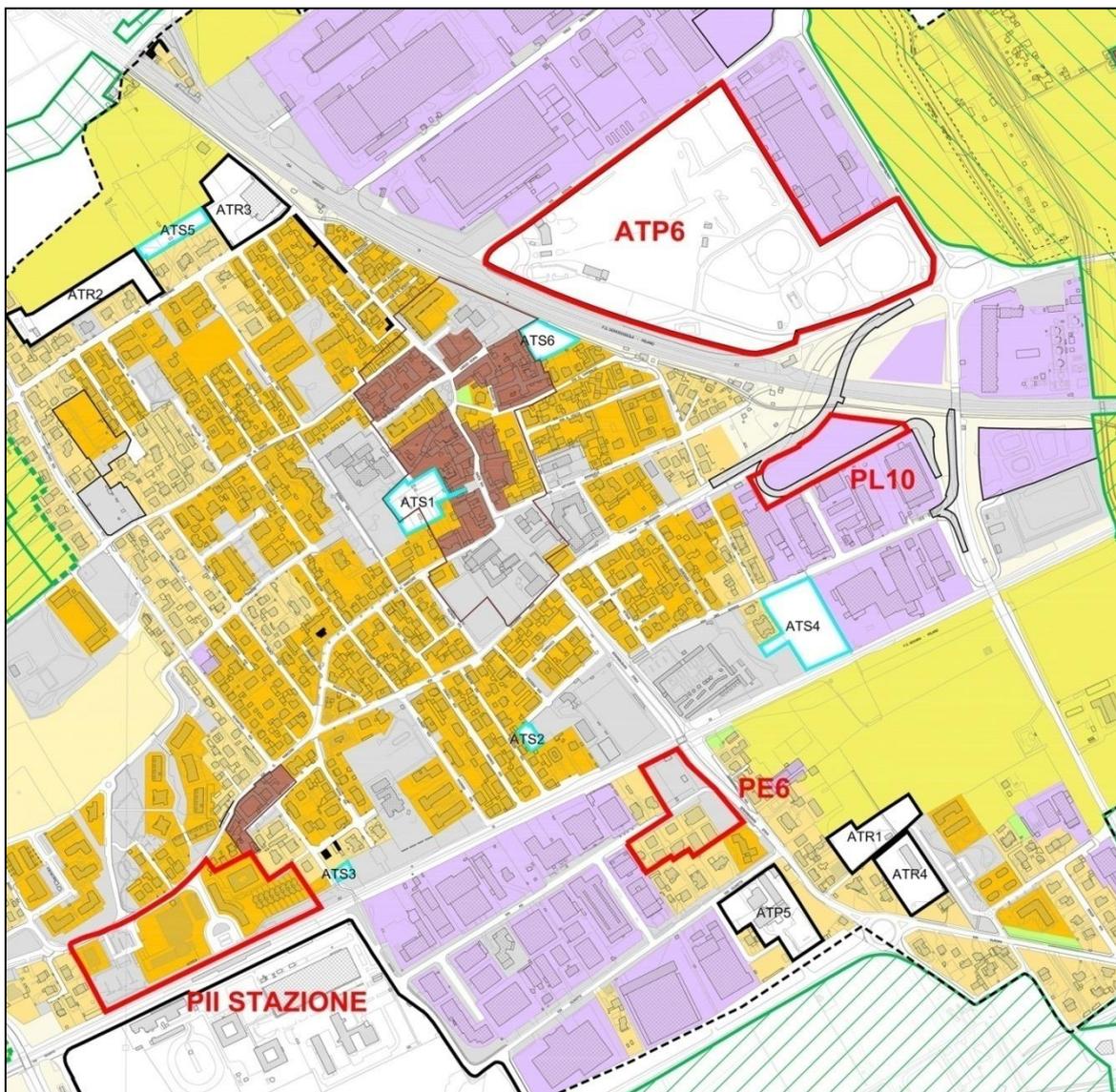


## B) Interventi in aree del Piano delle Regole

Zone	SL	Note
1 - Residenziali	1.391,71	Permessi di costruire semplici
2 - Attività produttive	868,57	
Totale 1+2	2.260,28	
3 - PE 6 - residenziale	360,83	Via Po, attuazione parziale in PL vigente
4 - PL 10 - produttivo	1.601,00	Viale Lombardia, attuazione parziale in PL vigente
5 - PII Milco	1.532,89	PII della stazione, attuazione parziale in PII vigente
Totale	3.494,72	
Totale complessivo 1-5	5.754,72	
di cui, per residenza	3.285,26	
per attività produttive	10.270	SL comprensiva della SL attuata del ATP 6 (7.800 mq)

La Superficie lorda residenziale equivale a circa 50 nuovi alloggi (superficie media 70 mq), che approssimativamente corrispondono a una capacità insediativa di 150 nuovi abitanti. In effetti nel quinquennio la popolazione è cresciuta di circa 170 residenti.

Nell'immagine successiva sono identificati con perimetro rosso gli ambiti oggetto di pianificazione attuativa ove si sono verificate le attuazioni sopra elencate.

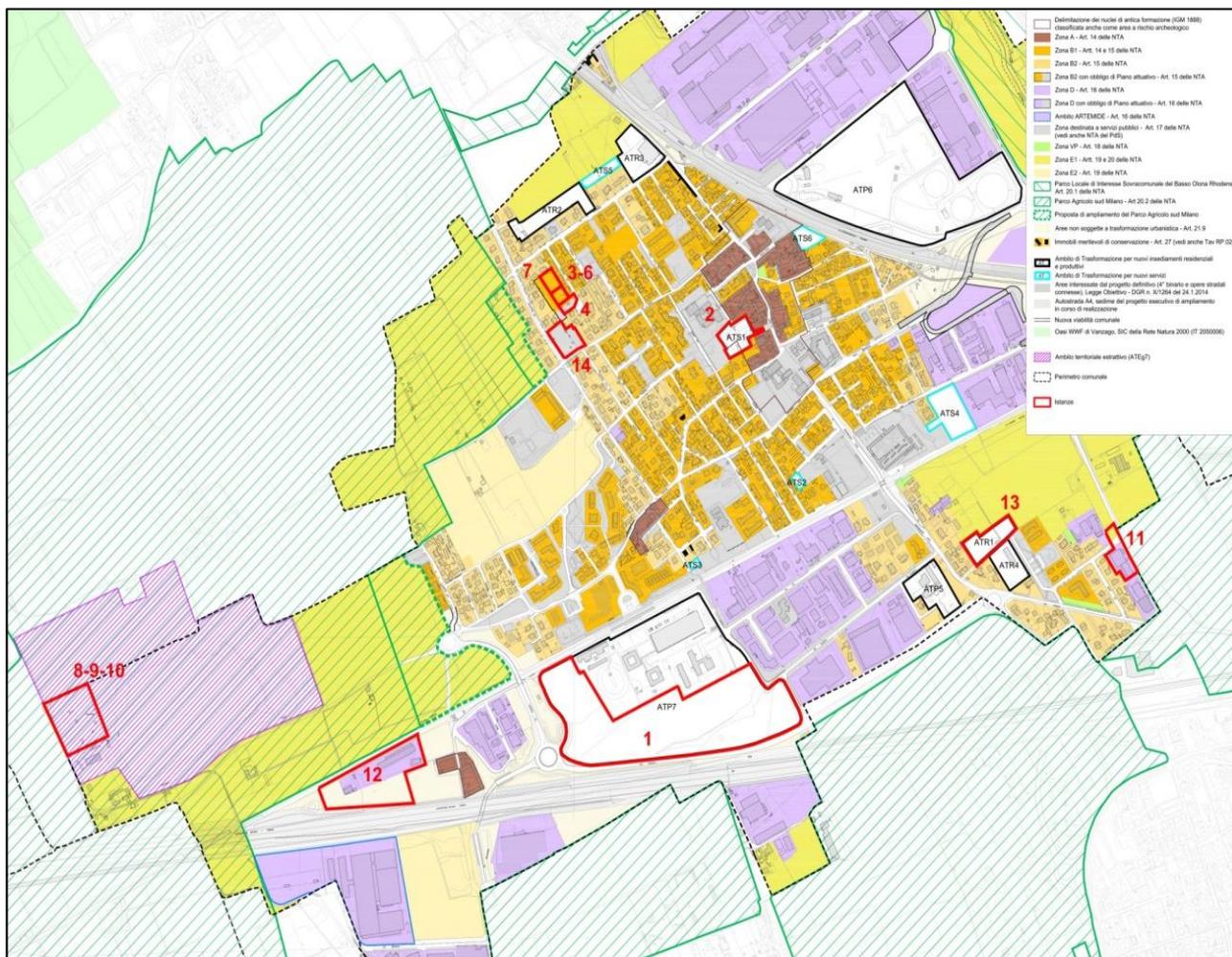


## 9.2 Istanze pervenute all'avvio del procedimento

All'avvio del procedimento sono state raccolte, come previsto dalla legge vigente, alcune proposte presentate da parte di privati cittadini.

Nella successiva planimetria delle previsioni del Documento di Piano 2016 sono identificate le aree relative alle proposte pervenute con la numerazione di riferimento ai successivi prospetti.

In generale non sono pervenute richieste di trasformazione di aree agricole in aree edificabili.



## ISTANZE PERVENUTE A SEGUITO DI PUBBLICO AVVISO

N.	n. Prot. 2021	Richiedente	Localizzazione, azionamento
01	273	ASS AIDA - Croce L.	Area BULL
<b>Contenuto istanza:</b> Si propone di riservare una importante quota del comparto BULL come zona a parco pubblico, e individuare un'area da destinare a parco cimitero per animali.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Per l'area BULL si tratta di confermare le previsioni già vigenti, mentre per il cimitero degli animali il tema sarà valutato in sede di Piano dei Servizi.			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
02	478	Cattaneo G.	ATS 1 (ampliamento del plesso scolastico)
<b>Contenuto istanza:</b> Prevedere per la Proprietà del richiedenti un'uscita carrabile verso via Roma			
<b>Linee di indirizzo:</b> Proposta di dettaglio da valutare nell'aggiornamento del PGT			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
03	584	Valentino G.	Comparto di via Gallarate, via Monviso
<b>Contenuto istanza:</b> Confermare l'edificabilità di un lotto.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Proposta di dettaglio da valutare nell'aggiornamento del PGT			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
04	585	Marascio V.	Comparto di via Gallarate, via Monviso
<b>Contenuto istanza:</b> Confermare l'edificabilità di un lotto.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Proposta di dettaglio da valutare nell'aggiornamento del PGT			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
05	650	Assolombarda	-
<b>Contenuto istanza:</b> Agevolare l'accessibilità delle aree produttive e agevolarne le trasformazioni. Considerare le strategie territoriali sovralocali. Tenere conto degli oneri di bonifica. Predisporre normative semplici e chiare. Evitare destinazioni d'uso eccessivamente specifiche. Promuovere la flessibilità, ammettere produttivo industriale e terziario. Agevolare gli interventi di radicale sostituzione di parti del tessuto urbano consolidato. Prevedere servizi specifici per le attività produttive. Promuovere il miglioramento dell'efficienza energetica e lo sviluppo delle fonti rinnovabili. Concepire la VAS come processo inclusivo. Prevedere rapporti costanti tra Comune e imprese.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Considerare le proposte per quanto proprio del PGT.			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
06	821	Valentino e altri	Comparto di via Gallarate, via Monviso
<b>Contenuto istanza:</b> Confermare l'edificabilità dei lotti dei proponenti.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Proposta di dettaglio da valutare nell'aggiornamento del PGT			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
07	822	Venuto Valentina	Comparto di via Gallarate, via Monviso
<b>Contenuto istanza:</b> Confermare l'edificabilità di un lotto.			
<b>Linee di indirizzo:</b> Proposta di dettaglio da valutare nell'aggiornamento del PGT			
N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azionamento
08	940	Bellasio	Ambito estrattivo ATE g7
<b>Contenuto istanza:</b> Si richiede la classificazione dell'area della cava in zona D			
<b>Linee di indirizzo:</b> La proposta sarà analizzata alla luce del Piano Cave della Città Metropolitana			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
09	941	Bellasio F.	Ambito estrattivo ATE g7
Contenuto istanza: Idem come sopra			
Linee di indirizzo: Idem come sopra			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
10	1047	Bellasio	Ambito estrattivo ATE g7
Contenuto istanza: Idem come sopra			
Linee di indirizzo: Idem come sopra			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
11	1054	IRIDAL snc	Via Europa 31
Contenuto istanza: Si richiede di cassare la previsione di uno svincolo stradale tra via Adige e la S.P. 172 per consentire un nuovo accesso carraio allo stabilimento esistente.			
Linee di indirizzo: Si coinvolgerà la Città Metropolitana.			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
12	1055	Monaco SpA	Località Cascina Serbelloni
Contenuto istanza: Ampliare le aree già destinate ad attività produttive con parte delle aree confinanti "non soggette a trasformazione"			
Linee di indirizzo: La proposta sarà valutata anche alla luce degli obiettivi generali del nuovo PGT			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
13	1056	Imm. TI.GIO. e altri	ATR 1
Contenuto istanza: Confermare il PGT vigente			
Linee di indirizzo: La proposta sarà valutata anche alla luce degli obiettivi generali del nuovo PGT			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
14	1057	Colombo G. e altri	Comparto di via Gallarate, via Monviso
Contenuto istanza: Dividere in due parti l'ambito di trasformazione			
Linee di indirizzo: La proposta sarà valutata anche alla luce degli obiettivi generali del nuovo PGT			

N.	n. Prot	Richiedente	Localizzazione, azzonamento
15	1086	Arcidiocesi	-
Contenuto istanza: Si richiede l'elaborazione del Piano delle Attrezzature religiose secondo le esigenze espresse in un'allegata istanza dell'Arcidiocesi tendente alla valorizzazione delle relative proprietà immobiliari			
Linee di indirizzo: La proposta sarà valutata in ragione dell'effettiva necessità di una revisione delle aree destinate ad attrezzature religiose, esistenti o di nuova previsione.			

## **10 Criticità e opportunità**

Sulla base delle considerazioni sviluppate nei capitoli precedenti, della ricognizione qualitativa delle condizioni del territorio comunale e delle indicazioni emerse dai confronti con l'Amministrazione Comunale e da alcune delle proposte formalizzate nelle istanze presentate a seguito dell'avvio del procedimento di formazione del piano, viene di seguito illustrato l'elenco di valori e di problemi che sono alla base dell'elaborazione del nuovo Piano.

### **10.1 Valori, opportunità, potenzialità**

Si tratta delle particolari risorse ambientali, culturali e sociali da investire nel processo di qualificazione del territorio.

#### **10.1.1 Risorse ambientali**

- \* La vasta distesa agricola che contorna quasi interamente il nucleo edificato, tutelata dal Parco Agricolo Sud Milano. È un territorio ancora compatto e interamente coltivato che mantiene ancora chiaramente leggibili i caratteri del paesaggio agricolo della pianura irrigua anche nei tratti più prossimi all'edificato. Svolge un ruolo fondamentale di separazione tra gli agglomerati urbani contribuendo a preservarne l'identità.
- \* Il fiume Olona, che scorre lungo il versante orientale del territorio comunale. La presenza del fiume è appena percepibile nel paesaggio agricolo a causa dell'assenza di un solco vallivo riconoscibile e della frammentarietà delle boschine di ripa che lo fiancheggiano solo in alcuni tratti. Nondimeno si tratta di una componente naturale della pianura di straordinaria importanza e pertanto oggetto di numerose iniziative di valorizzazione che riguardano sia il corso d'acqua, sia il suo territorio.

#### **10.1.2 I valori culturali e identitari**

- \* Il piccolo nucleo storico di Pregnana, disposto lungo la direttrice antica della via Roma, composto da un tessuto di edilizia di origine rurale ancora sufficientemente compatto e riconoscibile, con al margine meridionale la piazza della chiesa che costituisce il centro del paese e insieme il fattore di unificazione del quartiere antico e delle nuove residenze.
- \* Il sistema dei mulini distribuiti lungo il corso dell'Olona, oggi non più in attività, che rappresentano testimonianze preziose della storia dell'attività agricola e possono avere un ruolo importante nelle politiche di riqualificazione dell'asta del fiume.
- \* La Cascina Fabriziana, uno dei pochi esempi rimasti sostanzialmente intatti di grande corte agricola della pianura irrigua in area metropolitana.

#### **10.1.3 La vitalità produttiva**

- \* Disponibilità di grandi aree produttive, separate dal tessuto residenziale dai tracciati ferroviari che assumono il ruolo di confine e barriera protettiva. La grande estensione dell'area produttiva attualmente dismessa (AGIP) può rappresentare un ulteriore vantaggio in una situazione di disponibilità relativamente scarsa di grandi aree produttive unitarie, ben accessibili e collocate in rapporto alle altre funzioni urbane.
- \* La tradizionale presenza del settore informatico, che costituisce una delle particolarità di quest'ambito territoriale, unita alla buona accessibilità delle aree produttive disponibili, può altresì rappresentare un fattore di richiamo di nuove attività produttive.

#### **10.1.4 Le risorse infrastrutturali**

- \* La nuova stazione ferroviaria di Pregnana, sulla linea per Novara, e la vicinanza della stazione di Vanzago, sulla linea per Gallarate, offrono un livello di accessibilità fra i più elevati dell'area milanese.
- \* La SP 172, una volta completata, offrirà a sua volta un buon livello di accessibilità veicolare, anche se non può certamente risarcire la perdita dell'accesso diretto all'autostrada determinata dallo spostamento del casello della A4.

### **10.2 Problemi, criticità**

Si tratta dei problemi maggiormente ricorrenti nei documenti di studio e nelle segnalazioni dei tecnici e degli amministratori comunali. Sono questioni di varia natura ed importanza che corrispondono a punti di debolezza alla cui soluzione è indirizzata parte delle politiche di piano.

#### **10.2.1 Le carenze infrastrutturali**

Principalmente l'assenza di un accesso diretto all'autostrada, a seguito dello spostamento del casello dell'A4 di Cornaredo e Pregnana. L'accesso all'autostrada come a tutta la rete viaria principale risulta attualmente assai difficoltoso per la tortuosità e complessità delle connessioni realizzate a seguito dello sbinamento del casello in due accessi-uscite monodirezionali e lontani tra di loro.

#### **10.2.2 Qualità urbana**

- \* Scarsa urbanità della viabilità locale, salvo gli assi centrali, costituita da strade spesso prive di marciapiedi e frequentemente di calibro ridotto.
- \* Relativa povertà degli spazi pubblici, ad eccezione del centro, e assenza di un rapporto leggibile con gli itinerari nella campagna.

#### **10.2.3 Problemi di natura ambientale**

- \* Invadenza delle linee delle infrastrutture, ferroviarie e autostradali.
- \* Presenza di una grande cava ancora in attività al margine occidentale del territorio comunale.
- \* Qualche interferenza fra tessuto residenziale ed insediamenti produttivi, soprattutto nella zona ad est del centro.

## 11 Connessioni ecologiche locali (REC) del territorio comunale

Il tema della REC è trattato nella tavola DA.09 (Carta condivisa del paesaggio e rete ecologica comunale), che contiene elementi analitici e obiettivi d'intervento che riguardano direttamente la tematica della riqualificazione ambientale in modo non specifico bensì complementare rispetto a quella del "paesaggio". In tal senso essa può ritenersi a tutti gli effetti una elaborazione riconducibile anche alla definizione di una Rete Ecologica Comunale.

Il tessuto urbano consolidato di Pregnana si è formato con caratteri di compattezza e scarsa attenzione alla formazione di linee di continuità ecologica interne all'edificato, così come è diffusamente riscontrabile nella più vasta area del nord Milano alla conclusione dei processi di urbanizzazione del dopoguerra. Una maggiore attenzione a questa tematica si è affermata nel processo di attuazione del PRG del 2002, come in particolare è apprezzabile dai risultati in termini di aree di verde pubblico previste dalla zona di espansione residenziale di via Marconi (comparti C2 e C3 del PRG 2002) e dal lotto CIMEP 2 PG5. Attualmente tuttavia la concreta condizione del territorio comunale di Pregnana e del suo contesto di area vasta non consente di ipotizzare strategie e interventi di riqualificazione che interessino in modo efficace il tessuto urbano consolidato.

Alcune strategie sono state proposte per l'Ambito di Trasformazione ATP 7/LUM (ex Bull), ove, in connessione con gli obiettivi del PTM, si prospetta altresì la formazione ex novo di una vasta area di verde pubblico comprendente formazioni boschive esistenti da conservare e potenziare.

Analogamente si è prospettata una politica locale attenta ai margini degli ambiti di trasformazione a diretto contatto con le aree agricole che circondano il tessuto urbano consolidato.<sup>24</sup>

Prescindendo dai due margini interessati da Ambiti di Trasformazione residenziali di modesta dimensione (ATR 1, ATR 2a e ATR 2b), gli altri margini sono interessati dagli strumenti di pianificazione del Parco Agricolo Sud Milano e del PLIS del Basso Olona Rhodense. Per gli Ambiti di Trasformazione residenziali del Documento di Piano si propone una particolare attenzione per la formazione di un margine "verde" interposto tra le aree dei parchi sovralocali e le edificazioni programmate (vedi prescrizioni delle schede d'ambito).

Le possibili politiche attive di consolidamento locale (Rete ecologica Comunale) delle Reti Ecologiche Regionale e Provinciale sono pertanto consistite soprattutto nella proposta di potenziamento degli ambiti agricoli che delimitano il suolo consumato dalle edificazioni esistenti. Diverse sono tuttavia le caratteristiche degli ambiti a sud e a ovest (Parco Sud) rispetto a quelle degli ambiti a est e a nord (prevalentemente compresi nel PLIS del Basso Olona Rhodense).

---

<sup>24</sup> In particolare per il margine settentrionale del Tessuto urbano consolidato un approfondimento effettuato in sede locale è costituito dallo "Studio di fattibilità" realizzato nel 2015 dal comune di Pregnana Milanese in partenariato con i comuni di Pogliano Milanese, Rho e Vanzago, e con il WWF Italia (Cfr. "Connessione ecologica dal Bosco di Vanzago al Parco delle Groane", studio di fattibilità, a cura di Marco Engel e Massimo Bianchi e della società Ambiente Italia).

Nel caso delle aree del Parco Sud la politica attiva fa necessariamente riferimento a "...uno scenario auspicabile nel quale l'attività agricola funge da presidio fondamentale per la qualità ambientale in senso lato". Tuttavia la rinaturazione appare in contraddizione con le tendenze dei conduttori dell'attività di coltivazione, che si sono affermate oramai da oltre mezzo secolo. "... Occorre che si affermi la visione dell'intervento di rinaturazione come intervento di pubblica utilità, che richiede come tale l'investimento pubblico in acquisizione delle aree e/o in finanziamento di opere di piantagione in accordo con i proprietari e i conduttori dei fondi, oltre che nella successiva gestione. Alcuni tentativi sono stati operati in tal senso dalla Regione, con scarsi risultati."

Nel caso del versante est, pur senza riprendere le analisi che hanno portato alla definizione dei confini del PLIS del Basso Olona Rhodense già presentati alla Provincia dai 4 comuni (Pregnana Milanese, Vanzago, Pogliano Milanese e Rho) nell'ambito dello studio di fattibilità del parco stesso, l'analisi locale ha portato a evidenziare l'importanza delle aree di uno stretto corridoio a ridosso del confine comunale orientale, fondamentale per la connessione ecologica tra aree del PLIS e aree del Parco Sud. Il corridoio è già predisposto con sottopassi ai tracciati ferroviari che, pur non costituendo elementi ottimali di continuità ecologica, pure ne assicurano una soddisfacente funzione.

Il PGT, a rafforzamento di una politica locale di difesa dei corridoi ecologici della REP, ha proposto fin dal PGT 2011 che le relative aree fossero classificate come "agricole strategiche" (proposta fatta propria dal PTCP del 2013) e che rientrassero nel perimetro del confinante territorio del Parco Sud (ovvero, indifferentemente, del confinante PLIS dell'Olona). Le tavole RP.01 del Piano delle Regole e DP.02 (Carta delle previsioni di piano e individuazione degli ambiti di trasformazione) individuano le aree agricole per le quali si propone l'inserimento nei perimetri del Parco Sud e del PLIS del Basso Olona Rhodense.

Alle priorità di intervento nelle aree del PLIS contenute nello studio di fattibilità si rinvia, in particolare per l'individuazione delle aree da sottoporre a rimboschimento e per il primo studio di rete dei percorsi ciclopedonali.

Completamente diversa appare, a una più approfondita analisi locale delle problematiche della rete ecologica, la situazione del corridoio di collegamento a nord di Pregnana tra terreni del PLIS e territori del Parco Sud, che fanno parte anche della citata "Dorsale verde nord". Il "varco perimetrato" identificato dalla REP coincide con la "barriera" determinata dal rilevato ferroviario e dall'occupazione del sottosuolo da parte del sottopasso viabilistico. In tale situazione, che sarà ulteriormente aggravata dalle edificazioni immediatamente a sud del campo sportivo di Vanzago, una efficace continuità della rete ecologica può realizzarsi esclusivamente con opere di grande portata dimensionale ed economica, come un ecoponte, ovvero in alternativa con un radicale intervento di modifica dell'incrocio tra ferrovia e strada, a partire dall'interramento della ferrovia. E tuttavia una simile soluzione, che ovviamente estenderebbe i propri effetti positivi anche sul tessuto residenziale consolidato di Pregnana, non corrisponde ai progetti ferroviari in corso di realizzazione.

Un approfondimento locale riconducibile alla tematica della Rete Ecologica Comunale è contenuto nel citato "Studio di fattibilità" del PLIS.

## **12 Obiettivi del Documento di Piano e relazioni con la pianificazione sovracomunale**

### **12.1 Dal Documento di indirizzo (Documento di scoping) al Documento di Piano**

Le linee guida dell'Amministrazione comunale proposte al primo parere dei componenti della Conferenza di Valutazione, di seguito riassunte per temi e obiettivi, sono state approfondite e precisate al fine di elaborare le vere e proprie azioni di piano.

#### **1) TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE AREE NON URBANIZZATE VERDI E AGRICOLE**

##### **Ob. 1.1 RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO**

Al fine di ridurre le previsioni di consumo di suolo rispetto allo stato di fatto, favorire la rigenerazione urbana, ampliare gli ambiti verdi e agricoli, si propone di valutare le seguenti strategie:

**Ob. 1.1.a)** ridurre la ST complessiva contenuta negli ambiti di trasformazione residenziali e/o produttivi;

**Ob. 1.1.b)** riclassificare nel Piano delle Regole gli ambiti di trasformazione residenziali e/o produttivi che interessano aree già edificate o con Piano Attuativo approvato, in particolare per favorire la rigenerazione delle aree industriali dismesse;

**Ob. 1.1.c)** aggiornare le norme attuative degli ambiti di trasformazione residenziali e/o produttivi.

##### **Ob. 1.2 AMPLIAMENTO DELLE AREE VINCOLATE COME PARCHI AGRICOLI E TERRITORIALI**

**Ob. 1.2.a)** Al fine di tutelare le aree agricole residue, si intende chiedere l'inserimento nel P.A.S.M. o proporre l'inserimento nel P.L.I.S. del Basso Olona Rhodense delle aree agricole residue che non vi sono comprese, ad essi contigue e per le quali si ritiene che l'utilizzo agricolo sia da mantenere in maniera permanente.

**Ob. 1.2.b)** Integrare gli obiettivi della RER e della REP con la previsione di una REC

**Ob. 1.2.c)** Prestare attenzione alla correzione delle frange urbane.

##### **Ob. 1.3 CREAZIONE DI UNA NUOVA DEFINIZIONE PER ALCUNE AREE AGRICOLE CON VALENZA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA E VOCAZIONE ALLA CREAZIONE DI NUOVI SERVIZI**

Per la zona E situata nell'ambito più prossimo all'area feste e al laghetto verde, compreso tra via Peregalli e via Lotti/Morante, si propone di introdurre una classificazione urbanistica aggiuntiva con l'obiettivo di:

- garantirne la conservazione per una parte maggioritaria quale area agricola o naturale;
- consentire e favorire la realizzazione di interventi di rinaturalizzazione o greening di iniziativa pubblica o privata;
- consentire e favorire la realizzazione di interventi di fruizione "light" di iniziativa pubblica o privata.

Al fine di garantire al contempo una tutela permanente per queste stesse aree e il loro futuro possibile utilizzo parziale per servizi pubblici, si ritiene opportuno chiedere il loro inserimento nel P.A.S.M. con lo specifico azionamento ex artt. 27 e 35 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C. del Parco.

## **Ob. 2) INDIRIZZI STRATEGICI PER GLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE “ATR”**

Per gli ambiti di trasformazione e di rigenerazione, e in generale per le aree assoggettate a piano attuativo, gli obiettivi sono:

- Ob. 2.1.** ridurre il consumo di suolo distinguendo tra Piani che consumano effettivamente suolo agricolo nello stato di fatto e Piani che prevedono rigenerazione urbana;
- Ob. 2.2** favorire l’attuazione degli AT previsti dal PGT e la conseguente cessione di aree a servizi;
- Ob. 2.3** creare condizioni migliori per agevolare gli accordi tra le proprietà e tra queste e il Comune;
- Ob. 2.4** operare in maniera perequativa sulle proprietà interessate.

## **Ob. 3) INDIRIZZI STRATEGICI PER GLI ATP E I PIANI ATTUATIVI PRODUTTIVI**

Per gli ambiti di trasformazione e di rigenerazione, e per i piani attuativi delle aree destinate alla produzione di beni e servizi, gli obiettivi consistono in:

- Ob. 3.1** favorire l’attuazione degli AT previsti dal PGT e la conseguente cessione di aree a servizi;
- Ob. 3.2** creare condizioni migliori per agevolare gli accordi tra le proprietà e tra queste e il Comune;
- Ob. 3.3** favorire le eventuali ricadute positive sul territorio del progetto MIND Milano con particolare riferimento agli AT di maggiori dimensioni (aree x Bull e ex AGIP);
- Ob. 3.4** verificare le previsioni oggi in essere alla luce del progetto del IV Binario della ferrovia del Sempione
- Ob. 3.5** per l’Ambito di Trasformazione ATP7 – Ex Olivetti – Bull, gli obiettivi consistono in:
  - a) garantire che il 50% dell’area sia ceduto al Comune come area a servizi per realizzare un grande parco e servizi pubblici legati al verde;
  - b) privilegiare nella distribuzione interna delle superfici fondiari il riutilizzo delle aree oggi già urbanizzate e impermeabilizzate, garantendo in ogni caso la contiguità delle aree cedute e la previsione di una grande area verde compatta;
  - c) realizzare una nuova rotatoria all’incrocio di via Olivetti con la SP 214;
  - d) verificare nella fase attuativa le opportunità e necessità derivanti dal ruolo di questa area in relazione al progetto MIND Milano e alla sua classificazione come LUM secondo il PTM, valutando l’introduzione di quote di destinazioni funzionali non ammesse dal PGT 2016, con particolare riferimento alla funzione residenziale entro i limiti fissati dalle Norme di Attuazione del PTM.

Il PGT attribuisce grande valore agli obiettivi fondamentali del Parco Agricolo Sud Milano: si tratta degli obiettivi tra di loro integrati di tutela dell’attività agricola, del relativo paesaggio, della “fruizione pubblica” delle aree inedificate e del massimo contenimento del consumo di suolo.

Da tali punti di vista, in relazione all’appartenenza al sistema della pianura irrigua, assume valore fondamentale:

- la politica attiva del Comune per l’istituzione del Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Basso Olona Rhodense, introdotto nel 2011 confermando la proposta di riconoscimento avanzata alla Provincia di Milano;
- la proposta avanzata dal PGT 2016 e reiterata con il PGT 2021 per l’ampliamento del territorio perimetrato entro i confini del Parco Agricolo Sud Milano;
- la proposta di classificare tra gli ambiti agricoli di interesse strategico anche terreni esterni al perimetro del Parco Sud, fatta propria dalla Provincia nell’ambito del PTCP del 2013.

Per l’appartenenza al sistema dell’area metropolitana milanese, si deve evidenziare l’obiettivo del rafforzamento della fermata FS con il consolidamento delle aree di interscambio modale (obiettivo dell’Ambito di trasformazione ATP 7/LUM).

## 12.2 La perequazione

Il Documento di Piano conferma il criterio della perequazione (Ob. 2.4) che mette in relazione la realizzazione di nuove edificazioni residenziali con l'acquisizione di nuove superfici a servizi. In applicazione di detto criterio, alle aree a servizi da acquisire alla proprietà comunale (aree di "decollo" dei diritti volumetrici) è attribuito lo stesso indice di base IT (0,30 mq/mq) assegnato alle aree di "atterraggio" identificate come Ambiti di Trasformazione.

## 12.3 Relazioni con gli obiettivi della pianificazione della Città Metropolitana

Gli obiettivi del PGT sono perseguiti con l'individuazione di Ambiti di Trasformazione prevalentemente residenziali di modesta dimensione e limitato interesse sovralocale. Le relative ST sono state ridotte nella parte a confine con zone agricole (vedi tav. DP.04 - Carta del consumo di suolo), dove le schede d'ambito (vedi DP.06 – Criteri Tecnici di Attuazione) prescrivono fasce di verde di mitigazione. Per la restante parte del territorio comunale non costitutiva del suolo già urbanizzato, il Documento di Piano reitera la proposta di perimetrare nei parchi di livello sovralocale (Parco Sud e PLIS del Basso Olona Rhodense) le aree agricole che circondano il tessuto urbano consolidato.

Per coerenza con la nuova disciplina regionale sul tema della rigenerazione urbana, le superfici degli ambiti di trasformazione del Documento di Piano 2016 costituiti da aree già compiutamente edificate (ATR 3 e ATR 5) e comprese nella superficie urbanizzata, sono state ricondotte alla disciplina del Piano delle Regole, così come la superficie dell'ATP 6 (ex area AGIP) che è stata oggetto di un Piano Attuativo approvato e parzialmente già attuato.

In particolare l'ATR 3, costituito da un'area industriale dismessa come tale individuata fin dal PGT 2011, è stato classificato come Ambito AR di Rigenerazione Urbana, mentre l'ATR 5, costituito dall'area di pertinenza di un complesso alberghiero esistente e in attività, è stato classificato come "zona D" destinata a insediamenti di produzione di beni e servizi.

E' viceversa di certo interesse sovralocale l'Ambito di Trasformazione ATP 7/LUM, la cui superficie ST coincide con quella già perimetrata come ambito di trasformazione con destinazione a produzione di beni e servizi nei PGT 2011 e 2016.

Gli obiettivi del PTM per i Luoghi Urbani della Mobilità sono stati richiamati nella scheda dell'ambito di trasformazione, rinominato ATP7/LUM, nella quale, in particolare:

- è stata individuata indicativamente l'area ottimale per la localizzazione dell'interscambio modale ferro-gomma;
- è stata localizzata una rotatoria all'innesto di via Olivetti con la SP 214, già ritenuta opportuna dal PGTU di Pregnana, che ricade in parte in territorio comunale di Cornaredo;
- è stata prescritta la formazione di una vasta area destinata a verde pubblico a integrazione delle parti boschive esistenti.

Nel successivo prospetto si mettono in relazione gli obiettivi del PTM e quelli del PGT.

Obiettivi del PTM (articolo 2 comma 2 delle Norme di attuazione)		Obiettivi del Documento di Piano (cap. 12.1)	
1	Coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e ai tempi degli accordi internazionali sull'ambiente		
2	Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni	1.1	Riduzione del consumo di suolo
		1.2	Ampliamento delle aree vincolate come PASM e PLIS del Basso Olona Rhodense
3	Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo.	3.5	Ambito ATP7/LUM Interscambio modale
4	Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato	3.3	Recupero delle grandi aree industriali dismesse, ex AGIP (piano attuativo approvato, realizzazione in corso) e ex Bull (LUM)
5	Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano.	3.5	favorire le eventuali ricadute positive sul territorio del progetto MIND Milano Valorizzazione della fermata ferroviaria
6	Potenziare la rete ecologica	1.2.b)	Integrare RER, REP e REC.
7	Sviluppare la rete verde metropolitana		Inserire nel PLIS del Basso OlonaRhodense le aree funzionali ai corridoi della rete ecologica a nord e a ovest del centro urbanizzato
8	Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque		
9	Tutelare e diversificare la produzione agricola	1,2	Ampliare le aree perimetrare nel Parco Agricolo Sud Milano
10	Potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del piano	2.4	Applicare il principio della perequazione.

### 12.3.1 Varchi della rete ecologica

Il territorio di Pregnana è interessato da due varchi identificati con i numeri 8 e 9. Mentre il varco 9 è coerente con le previsioni del PGT, il varco 8 comporta una ridefinizione del relativo perimetro già proposta con il PGT 2016 coerentemente con le Norme di Attuazione del PTCP.

#### A) PGT 2016: ridefinizione del perimetro del varco n. 8

Il PGT del 2016 ha richiamato le seguenti norme di attuazione del PTCP 2013, riprodotte in corsivo con nostre evidenziazioni in grassetto.

##### **Art. 46 - Varchi funzionali ai corridoi ecologici**

(...)

##### **3.**

*Per i varchi funzionali ai corridoi ecologici valgono i seguenti indirizzi e prescrizioni:*

*Indirizzi:*

*a) Assicurare il riequipaggiamento arboreo-arbustivo; nei punti di particolare restringimento (< 50 metri) dei varchi perimetrati dovranno essere previste opere di potenziamento vegetazionale che possano garantirne la funzionalità ecologica;*

*b) Per i varchi individuati solo a simbolo salvaguardare la continuità (larghezza minima di almeno 200 metri) e funzionalità del corridoio ecologico.*

*Prescrizioni:*

*a) Nel caso di interventi ferroviari e stradali superiori o uguali a due corsie per senso di marcia, sia esistenti che in previsione, interferenti con i varchi, prevedere i passaggi faunistici adeguati a soddisfare lesigenza di permeabilità ecologica;*

*b) Vietare l'individuazione di nuovi ambiti di trasformazione nei varchi perimetrati e riportati nel predetto Repertorio. **L'attuazione di eventuali previsioni urbanistiche già vigenti all'atto di approvazione del PTCP, che prevedano il restringimento del varco, deve in ogni caso assicurare una larghezza dello spazio inedificato idonea alla continuità ecologica, secondo i criteri contenuti nel menzionato Repertorio.** Sono ammissibili gli interventi edilizi connessi alla attività agricola, di cui al titolo III della legge regionale 11 marzo 2005 n. 12.*

##### **4.**

***Il Comune, nei propri atti di pianificazione:***

*a) recepisce le disposizioni di cui al precedente comma 3;*

*b) eventualmente perimetra, seguendo i criteri contenuti nel Repertorio, i varchi individuati a simbolo nella Tavola 4;*

***c) può modificare a scala di maggior dettaglio i varchi perimetrati, fermo restando l'obbligo d'assicurare la funzionalità del varco, discostandosi dalle previsioni grafiche del PTCP solo nel rispetto dei seguenti limiti tassativi:***

- **divieto di modificare la larghezza dei varchi portandola al di sotto dei 100 metri;***
- **divieto di modificare le porzioni dei varchi interposti tra i fronti edificati;***
- **divieto di comportare una diminuzione dell'estensione complessiva del varco perimetrato dal PTCP superiore al 10%;***

(...)

Dette condizioni risultano tutte verificate nel caso in oggetto degli ATR 2 e 3, come si rileva dalla successiva immagine, elaborata sulla base costituita dal varco perimetrato (vedi Repertorio, varco n. 8), ove sono riportati i perimetri delle aree degli ambiti di trasformazione ATR 2 e ATR 3 e dell'ambito ATS 5, già parte dell'ATR 2 del PGT 2011 e destinato nella variante del 2016 a servizi.

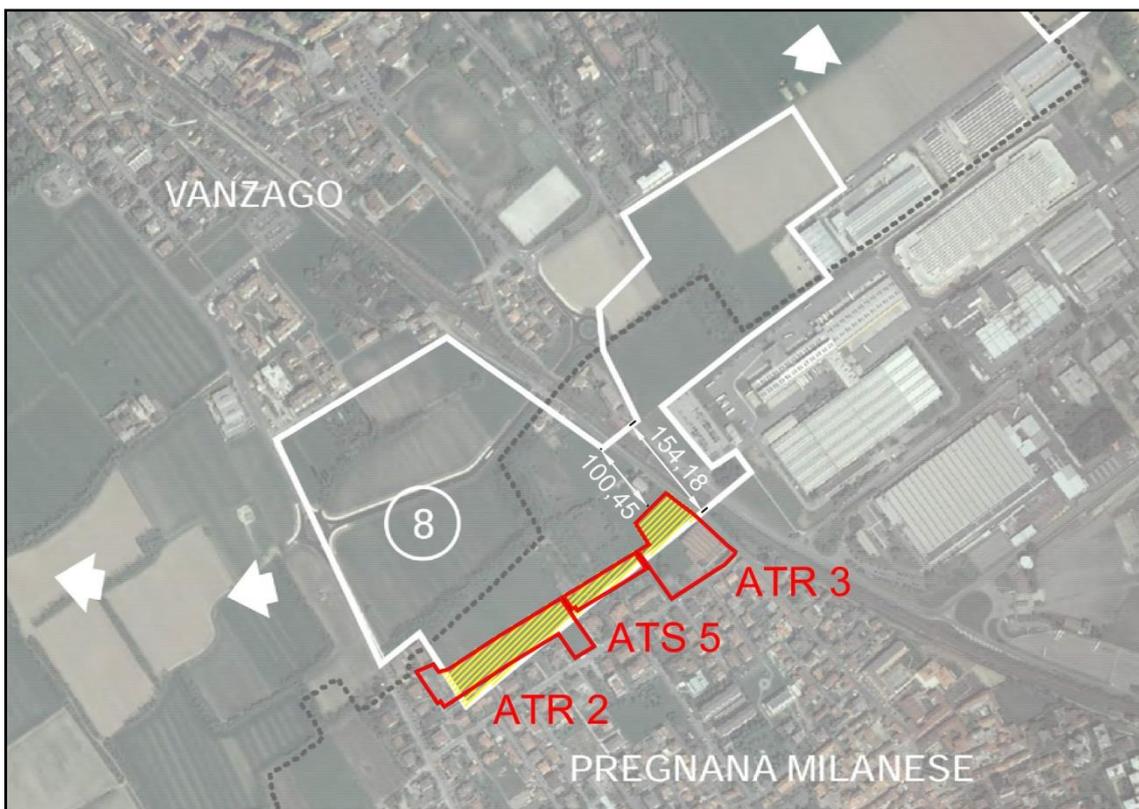


Fig. 22 – scala 1:10.000.

**Interferenza (area a tratteggio giallo) del “varco” n. 8 del PTCP 2013 (perimetro in tinta bianca) con i terreni degli Ambiti di Trasformazione (perimetri in tinta rossa) previsti dal PGT 2011.**

La superficie totale perimetrata nel “varco” misura circa mq 242.600; la parte compresa negli ambiti trasformabili e, in piccola parte, nel tessuto urbano consolidato del Piano delle Regole (area a tratteggio giallo) misura circa mq 16.100 (6.64% del totale). La larghezza del varco nella zona al confine con Vanzago a cavallo della ferrovia misura 150 m circa.

Il lato meridionale del perimetro del varco è costituito da una linea che taglia diagonalmente gli ambiti di trasformazione. La sua correzione con un tracciato parallelo al confine del tessuto urbano consolidato e coerente con le previsioni di trasformabilità delle aree comporta le seguenti valutazioni:

- l’attuazione delle previsioni urbanistiche vigenti all’atto di approvazione del PTCP, che comportano il restringimento del varco, assicura in ogni caso una larghezza dello spazio inedito idonea alla continuità ecologica;
- la larghezza del varco nella zona di confine con il comune di Vanzago, in prossimità della ferrovia, si riduce a una misura di poco superiore a 100 m;
- il varco che si riduce non è interposto tra fronti edificati;
- la diminuzione dell’estensione complessiva del varco perimetrato dal PTCP non è superiore al 10%.

Poiché negli elaborati del PTCP il perimetro del varco è rappresentato con una linea di spessore pari a circa 10 m, in sede di elaborazione del Piano Attuativo dell’Ambito di Trasformazione ATR 3 si verificherà, sulla base delle risultanze di un rilievo strumentale del terreno, che l’ampiezza del varco non si riduca al di sotto del valore di m 100.

Ciò premesso, nella successiva figura si riporta il perimetro del varco n° 8 come definito dal PTCP 2013 e la sua ridefinizione con l’esclusione dei terreni compresi negli Ambiti di Trasformazione del PGT 2016 di Pregnana Milanese.

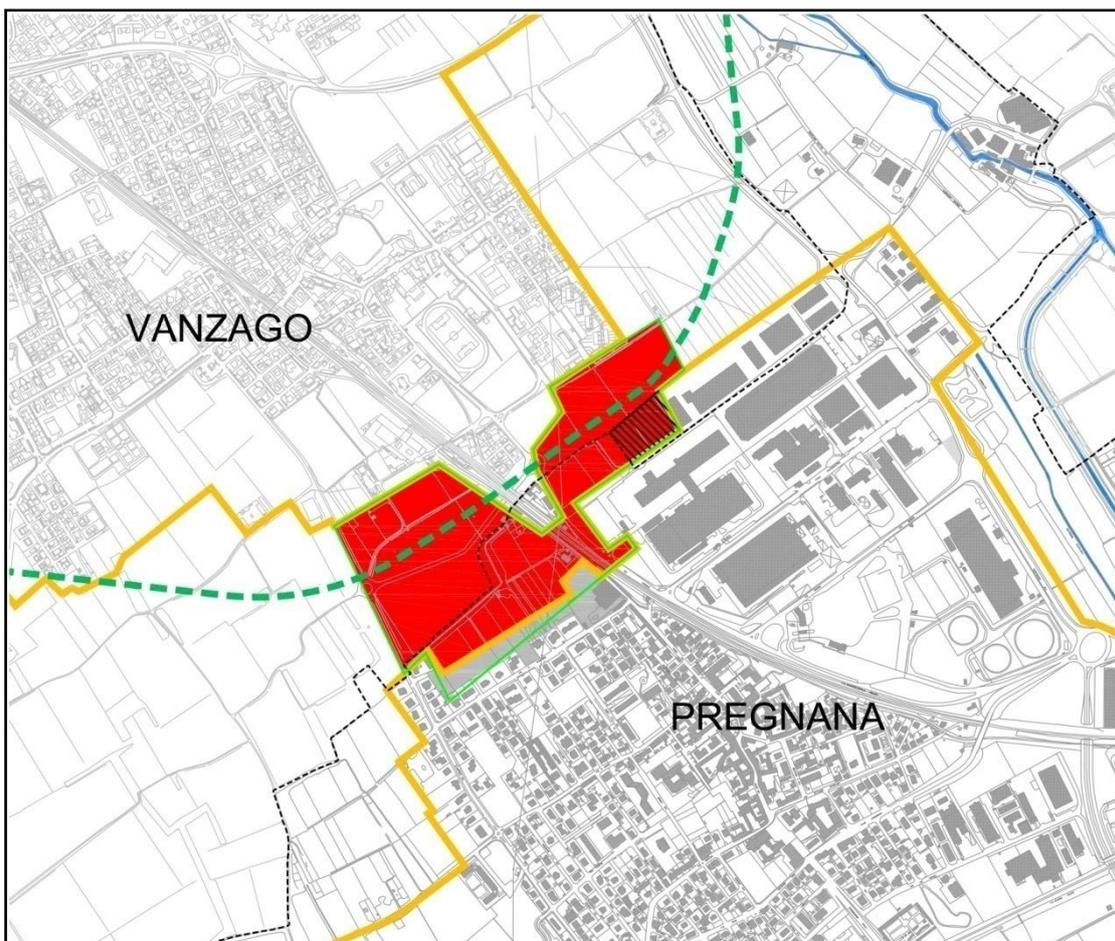


Fig. 23 – scala 1:15.000.

Perimetro del varco da PTCP: linea verde – Superficie del varco ridefinito: tinta rossa<sup>25</sup>

Linea a tratteggio verde: corridoio ecologico primario da PTCP 2013

Linea gialla: perimetro dell'area del corridoio ecologico definito alla scala comunale

## **B) PGT 2021: ridefinizione del perimetro del varco n. 8**

La disciplina del PTCP 2013 sopra richiamata viene confermata dalle Norme di Attuazione del nuovo PTM 2021.

Cambiano viceversa le previsioni del nuovo PGT 2021, nel senso che le superfici coinvolte nel perimetro del varco vengono ridotte, sia per agevolare “il corridoio” della rete ecologica, sia per la connessa riduzione di consumo di suolo:

- il confine meridionale del varco viene ridefinito assumendo una giacitura parallela all'orientamento del tessuto consolidato esistente, con un arretramento di m 10,40 rispetto al PGT 2016;
- nella zona di confine con il comune di Vanzago, in prossimità della ferrovia non si riduce la larghezza del varco, che resta pari a circa 150 metri;
- il varco si riduce là dove non è interposto tra fronti edificati;
- la diminuzione della superficie del varco perimetrato (da 242.600 a 236.230 mq: - 6370 mq pari al 2,63%) non è superiore al 10%.

<sup>25</sup> Nell'immagine è evidenziata anche una porzione del “varco” compresa in territorio di Vanzago e oggetto di previsione di edificabilità nell'ambito del relativo PGT.

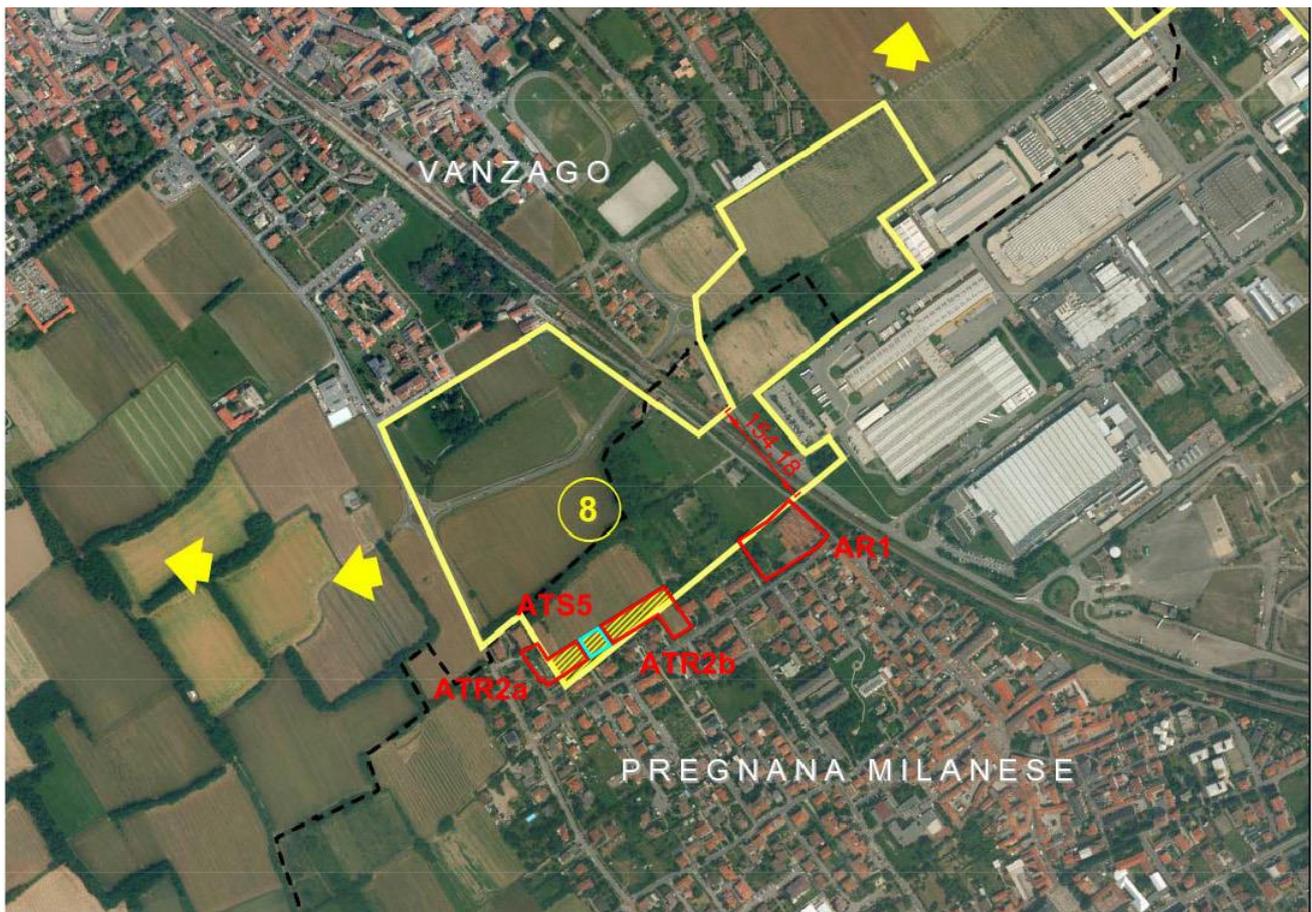


Figura 24 – scala 1:10.000 circa.

Nell'immagine successiva è identificata la correzione del varco.

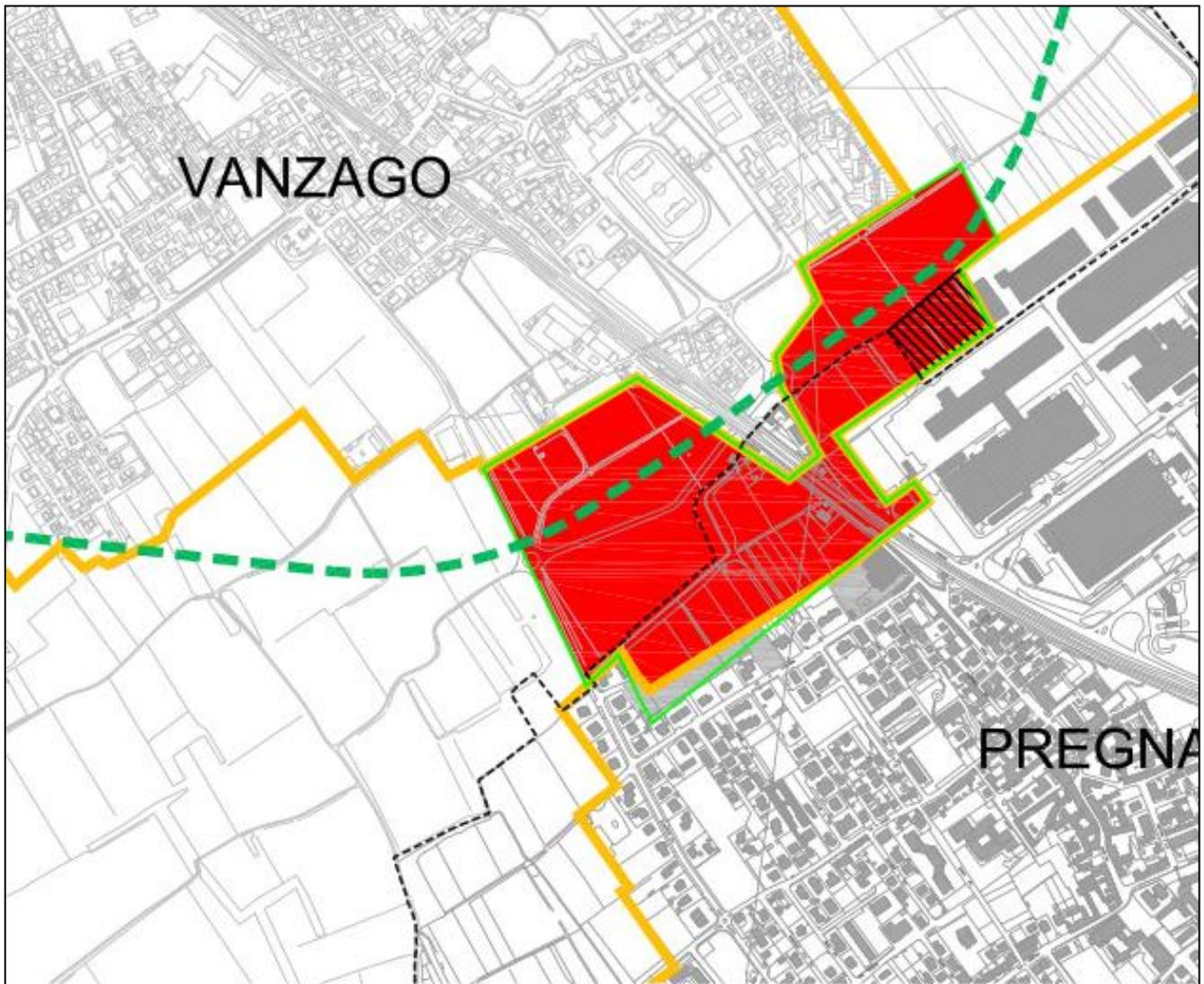


Fig. 25 – scala 1:10.000 circa.

Linea a tratteggio verde: corridoio ecologico primario

Perimetro del varco da PTM: linea verde

Linea gialla: correzione del perimetro del varco del corridoio ecologico definito alla scala comunale

Superficie del varco ridefinito: tinta rossa

### 12.3.2 La soglia del consumo di suolo

Nella tavola DP.04 (Carta del Consumo di suolo) si riscontra che il PGT del comune di Pregnana Milanese ha un “residuo” determinato dal rapporto tra la ST del suolo urbanizzabile (mq 15.515) e suolo urbanizzato (mq 3.014.025), pari a 0,51%, inferiore di più di 2 punti percentuali rispetto al valore medio provinciale di 3,9%.

Il comune è pertanto esonerato dalla riduzione prevista dal PTR.

Ciononostante il nuovo PGT opera una riduzione del consumo di suolo pari a 8.750 mq, diminuendo la ST degli ambiti ATR 1, ATR2a e ATR2b.

## 12.4 Relazioni con la pianificazione della Regione

E' di interesse regionale la salvaguardia dei terreni necessari per la realizzazione del quarto binario della ferrovia del Sempione. Il sedime individuato dal relativo progetto è stato riportato negli elaborati dispositivi del PGT e nella tavola DA.02 (Vincoli gravanti sul territorio comunale).

Ciò premesso, i rapporti tra obiettivi del PTR e del PGT sono riscontrabili nel successivo prospetto.

<b>Obiettivi del PTR Sistema Territoriale Metropolitan</b>	<b>Obiettivi del PGT 2021 (e dei regolamenti comunali connessi)</b>
<b>ST1.1</b> (ob. PTR 7,8,17) Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	Obiettivi specifici dei regolamenti comunali competenti in materia (Regolamento d'igiene, Regolamento Edilizio, regolamento dell'invarianza idraulica) e del PGU; collaborazione con ARPA e ATS nella fase di gestione operativa delle scelte di piano
<b>ST1.2</b> (ob. PTR 14, 17) Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale	<b>Ob. 1.</b> Introdurre obiettivi di salvaguardia ambientale nella revisione degli Ambiti di Trasformazione AT 1 e AT 2 (da modificare in riduzione del consumo di suolo): e nella definizione della REC
<b>ST1.3</b> (ob. PTR 16, 17) Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità	Prevedere la salvaguardia dei corsi d'acqua in sede di elaborazione del Reticolo Idrico Minore (RIM). <b>Ob. 2.</b> Prevedere azioni specifiche nella gestione del PLIS del Basso Olona Rhodense, da consolidare.
<b>ST1.4</b> (ob. PTR 2, 13) Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia	<b>Obb. 3.3 e 3.5.</b> Favorire lo sviluppo di un'identità del territorio Rhodense e, in particolare, Pregnanese ricercando sinergie con la rigenerazione in corso per le aree del Post-EXPO (progetto MIND), in grado di promuovere nuove polarità metropolitane, in particolare per l'ATRP7/LUM, ex area Bull, che ha collegamento ferroviario diretto con l'area MIND.
<b>ST1.5</b> (ob. PTR 2, 12, 24) Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee	
<b>ST1.6</b> (ob. PTR 2, 3, 4) Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili	<b>Obiettivi specifici del PGU.</b> Configurare modifiche e integrazioni della rete della viabilità comunale tendendo a risolvere i problemi di congestione della via Manzoni. <b>Ob. 3.5.d).</b> Viabilità extraurbana: nuova rotatoria all'incrocio di via Olivetti con la SP 214
<b>ST1.7</b> (ob. PTR 3, 4, 5, 9, 14, 19, 20, 21) Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio	<b>Obb.2 e 3.</b> Introdurre nelle schede d'ambito obiettivi di natura ambientale e paesaggistica, promuovere interventi di razionalizzazione delle "frange urbane" a contatto con le vaste aree agricole che circondano il tessuto urbano consolidato.
<b>ST1.8</b> (ob. PTR 2, 3) Riorganizzare il sistema del trasporto merci	
<b>ST1.9</b> (ob. PTR 11, 23, 24) Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza	<b>Ob.3.</b> Promuovere l'insediamento negli ambiti di trasformazione produttivi del Piano delle Regole di attività integrate con le prospettive di riqualificazione delle aree dell'ex sito EXPO (obiettivo specifico della fase di gestione del piano, da perseguire anche nell'eventualità di attivazione di procedure SUAP per l'insediamento di nuove attività produttive)

<b>Obiettivi del PTR Sistema Territoriale Metropolitano</b>	<b>Obiettivi del PGT 2021 (e dei regolamenti comunali connessi)</b>
<b>ST1.10</b> (ob. PTR 5, 12, 18, 19, 20) Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio	
<b>ST1.11</b> (ob. PTR 2,9, 11,12, 20,21) POST EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio	<b>Ob.3.</b> Promuovere negli ambiti di trasformazione produttivi Piano delle Regole, e parzialmente negli AT residenziali, l'insediamento di attività integrate con le prospettive di riqualificazione delle aree dell'ex sito EXPO (obiettivo proprio della fase di gestione del piano, da perseguire anche nell'eventualità di attivazione di procedure SUAP per l'insediamento di attività produttive)
<b>Uso del suolo</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitare l'ulteriore espansione urbana: coerenza le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo</li> </ul>	<b>Ob.1.1b).</b> Riduzione dell'effettivo consumo di suolo attraverso la riduzione delle superfici territoriali comprese in ambiti di trasformazione del PGT 2016 (AT 1, AT 2 e AT 3). Promuovere l'edilizia residenziale convenzionata.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio</li> </ul>	Applicare le norme incentivanti regionali.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitare l'impermeabilizzazione del suolo</li> </ul>	Obiettivo della normativa sull'invarianza idraulica
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale</li> </ul>	<b>Ob. 1.2.b).</b> Integrare gli obiettivi della RER e della REP con la previsione di una REC
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitare la dispersione urbana</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile, di buona qualità architettonica ed adeguato inserimento paesaggistico</li> </ul>	Obiettivi affidati alla fase esecutiva. e ai Regolamenti comunali
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico</li> </ul>	<b>Ob.1.2.c).</b> Prestare attenzione alla correzione delle frange urbane.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favorire il recupero delle aree periurbane degradate con la riprogettazione di paesaggi compatti, migliorando il rapporto tra spazi liberi e edificati anche in relazione agli usi insediativi e agricoli</li> </ul>	Obiettivi affidati alla fase esecutiva

## **Allegato A - La componente paesaggistica del Documento di piano** <sup>26</sup>

Al piano urbanistico comunale viene attribuito un particolare valore conclusivo del processo di costruzione del complessivo sistema di tutela del codice dei Beni Culturali e del Paesaggio <sup>27</sup> assunto anche dalla legge regionale 12/2005. La disponibilità di piani urbanistici locali elaborati in conformità e a maggior definizione del Piano Paesaggistico regionale, adeguato ai requisiti definiti dal codice permette di avere un quadro sufficientemente dettagliato per orientare adeguatamente i singoli progetti di trasformazione territoriale.

*“L'approccio integrato e complessivo del paesaggio, che ormai si sta affermando ai diversi livelli, richiede che vengano presi in considerazione i diversi aspetti che connotano un paesaggio (...), i temi e gli aspetti indicati alla lettera b) dell'art.8 della legge 12 non sono quindi da considerarsi esaustivi di una lettura delle valenze paesaggistiche del territorio comunale.”<sup>28</sup>*

Il testo distingue una parte ricognitiva, alla quale attribuisce un ruolo fondamentale nella definizione delle scelte di pianificazione e una parte valutativa, intesa come descrizione sintetica ed interpretativa che ponga in evidenza i caratteri paesaggistici rilevanti e qualificanti con punti di forza e debolezza. Il paesaggio “che c'è” si trova così esaustivamente rappresentato. Infine, redatta a valle dei percorsi ricognitivi ed interpretativi, la Carta della Sensibilità Paesistica, ne costituisce la sintesi.

### **La carta condivisa del paesaggio)**

La carta condivisa del paesaggio e rete ecologica comunale (tav. DA.09) consiste in un apparato descrittivo e rappresentativo che tende a mettere adeguatamente in evidenza le relazioni tra beni di paesaggio ed in particolare le relazioni di continuità e contiguità spaziale e visiva. Riporta i caratteri culturali e naturali del paesaggio anche nella percezione sociale, nei loro significati simbolici e di immaginario collettivo, e ne effettua una lettura diacronica.

Si tratta di comunicare efficacemente la struttura del paesaggio locale e la presenza in esso di emergenze e criticità in termini comprensibili alla generalità dei cittadini.

La valutazione degli elementi e dei caratteri del paesaggio viene effettuata in termini di rilevanza e integrità.

E' considerato rilevante quanto già riconosciuto da provvedimenti di carattere giuridico-amministrativo, quanto individuabile in base a valutazioni di carattere tecnico-disciplinare e sociale-partecipativo.

Il giudizio di integrità valuta una condizione del territorio riferibile alle permanenze, una chiara leggibilità del rapporto tra fattori naturali e opere dell'uomo e come coerenza linguistica e organicità spaziale di queste ultime.

Questa doppia lettura dei caratteri del paesaggio permette di condurre in modo argomentato il paesaggio alla fase interpretativa.

---

<sup>26</sup> Questa parte del Documento è redatta in coerenza con le disposizioni contenute nell'Allegato A alla DGR VIII/1681 del 29/12/05

<sup>27</sup> D.L. 42/2004 “codice Urbani”

<sup>28</sup> Estratto dal citato ALLEGATO A.

## **La carta della sensibilità paesistica dei luoghi (tav. DP.03)**

Viene redatta quale sintesi di quanto riportato nella carta condivisa del paesaggio. Ne articola i contenuti suddividendo il territorio comunale in quattro ambiti omogenei di sensibilità/vulnerabilità paesistica (bassa, media, alta, molto alta). Questa classificazione è funzionale al documento delle “Linee guida per l’esame paesistico dei progetti”<sup>29</sup>, laddove la valutazione della rilevanza paesistica dei progetti viene condotta in base agli stessi parametri seguiti nella redazione della carta della sensibilità paesistica dei luoghi.

## **I criteri ed indirizzi relativi ai contenuti paesaggistici dei PTCP**

La DGR 27 dicembre 2007, n. 8/6421 istituisce una legenda unificata per la redazione delle carte relative al paesaggio dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale. La deliberazione non riguarda esplicitamente la carta condivisa del paesaggio a livello comunale, tuttavia è nello spirito della deliberazione stessa così come negli intendimenti della Regione Lombardia una più stretta integrazione tra i contenuti dei diversi documenti cartografici della pianificazione regionale: “La legenda unificata (...) propone una restituzione sintetica e mirata (...), secondo una suddivisione delle categorie tematiche che tiene conto del raccordo con gli altri atti del Piano del Paesaggio Lombardo. Terminologia e scansione concettuale dovrebbero così rendere più agevole sia il raccordo con il Piano regionale che con quello della pianificazione comunale (PGT) anche al fine dell’applicazione delle linee guida per l’esame paesistico dei progetti.”

Pare quindi doverosa la scelta di adottare la legenda unificata restituendo i temi relativi alla carta condivisa del paesaggio nelle categorie proposte dalla deliberazione regionale.

### **1 La carta condivisa del paesaggio di Pregnana**

Occorre premettere che la legenda unificata è stata concepita per i PTCP, i quali hanno scale di rappresentazione molto diverse da quelle del singolo comune. Dove un’indicazione areale o mediante simbolo grafico esplicitano quanto occorre, alle scale più dettagliate è spesso la forma stessa del bene o manufatto oggetto di descrizione a chiarire i legami con il contesto. La scelta del sistema di rappresentazione, della simbologia scelta a corredo e commento della struttura urbana e territoriale, diviene così fondamentale per chiarire i rapporti e i valori spaziali che si intendono valorizzare.

Va altresì notato che i documenti ascrivibili alla componente paesaggistica del piano sono parte di un più vasto quadro conoscitivo. Pertanto vengono omesse nella rappresentazione alcune delle categorie che trovano piena esplicitazione negli altri documenti, dando maggior peso ai dati immediatamente o potenzialmente percepibili della struttura urbana e del paesaggio, evitando di sovraccaricare la carta penalizzandone la leggibilità.

In particolare:

- \* dell’intera struttura territoriale storica vengono riportati solo gli elementi il cui ruolo è ancora attivo e manifesto;
- \* non si sono riportate le perimetrazioni di carattere amministrativo ad esclusione, ovviamente, dei confini comunali, in quanto avrebbero condizionato la lettura della carta dando diverso peso

---

<sup>29</sup> DGR 8 novembre 2002, n°7/11045

a confini ai quali talvolta non corrisponde un palese riscontro fisico;

- \* ancora per semplicità di lettura e per evitare un'ulteriore complicazione della legenda e dei simboli in essa presenti, sono accorpate le categorie relative al degrado in essere e a rischio, tenendo anche conto che nella percezione della struttura del paesaggio ha maggior pregnanza positiva o negativa una struttura che insiste fisicamente sul territorio, a seconda delle modalità del suo porsi e dei rapporti che istituisce o meno, piuttosto che le condizioni di degrado della stessa; il degrado censito è relativo al paesaggio più che al singolo elemento.

Nella redazione della carta viene perseguita la chiarezza e l'immediatezza di comunicazione, privilegiando l'individuazione dei singoli beni ed elementi di paesaggio nelle loro forme o con l'ausilio di simbologia adeguata, piuttosto che procedere a definizioni di carattere areale ed astratto. La carta possiede due livelli di lettura:

- \* un primo livello, che corrisponde alla fase ricognitiva, riporta con immediatezza cromatica e rilievo grafico le componenti fisiche della struttura urbana e del paesaggio;
- \* un secondo livello, che corrisponde alla fase valutativa, si basa invece su segni grafici astratti sovrapposti al livello precedente nell'intento di rendere più evidente il ruolo delle diverse componenti e le relazioni che tra queste potrebbero intercorrere.

La finalità propria della modalità di rappresentazione adottata è di rendere manifeste e relazioni tra beni di paesaggio ed in particolare le relazioni di continuità e contiguità spaziale e visiva con l'obiettivo di riconoscere una forma dell'insediamento percepibile nelle sue articolazioni tra struttura urbana e paesaggio, funzionale ad orientare le trasformazioni del territorio previste dal Documento di Piano.

## **2 Corrispondenza tra la carta del paesaggio e la carta della sensibilità paesistica dei luoghi**

30

L'individuazione delle diverse classi di sensibilità paesistica è condotta in base alle categorie di rilevanza ed integrità esplicitate nella carta condivisa del paesaggio.

In ambito metropolitano assumono rilevanza gli spazi aperti superstiti che ancora permettono il riconoscimento dei margini urbani e degli elementi o beni singoli ritenuti a loro volta rilevanti. Non sempre si può parlare di integrità paesistica, le pratiche agricole che ne hanno determinato l'aspetto non hanno più l'importanza di un tempo. Agli spazi aperti di contorno all'abitato, in gran parte già tutelati dal PTC del PASM ed in prospettiva valorizzati dalla costituzione del PLIS del Basso Olona rhodense, è stata attribuita una classe di sensibilità molto alta (Classe 5), prescindendo dalla loro integrità paesistica.

All'interno dei tessuti urbani si sono distinte le aree di rilevanza storica (Centro storico, edifici rappresentativi della tipologia insediativa della cascina) aventi una sensibilità molto alta.

I tessuti urbani recenti, industriali e residenziali, benché non degradati, hanno classe di sensibilità paesistica bassa. Tra di essi si sono tuttavia distinte le aree che prospettano sugli ambiti di sensibilità molto alta e che in qualche modo concorrono a definire l'immagine della città, classificandoli in

---

<sup>30</sup> Per la redazione della carta della sensibilità paesistica dei luoghi sono assunte le classificazioni operate dalla DGR 8 novembre 2002, n. 7/11045 per la valutazione dell'impatto paesistico dei progetti: *molto alta* (classe 5), *alta* (classe 4), *media* (classe 3), *bassa* (classe 2).

Classe 4.

Nella classe 3 sono state inserite le aree che hanno un rapporto con gli ambiti ad elevata sensibilità mediato da infrastrutture, o collocate al bordo dell'edificato.

La restante parte del tessuto urbano consolidato, privo di particolari fattori di interesse o degrado, è inserita in Classe 2.

Si è scelto di far aderire quasi sempre i confini delle diverse classi di sensibilità paesaggistica ad elementi percepibili e presenti sulla carta tecnica comunale, così da non istituire perimetrazioni astratte rispetto al disegno del territorio.

## **Allegato B:**

### **Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano: obiettivi della legge istitutiva e valori riconosciuti dal PTC del Parco nel Comune di Pregnana Milanese.**

Il PTC del Parco Agricolo Sud Milano assume, nella sua relazione generale, nelle Norme Tecniche di Attuazione e nei successivi strumenti elaborati in attuazione del piano (art. 6 delle NTA), tre obiettivi di carattere generale (vedi NTA, titolo II - Norme generali per l'intero territorio del parco):

- tutela dell'attività agricola;
- tutela ambientale-paesaggistica;
- fruizione culturale, ricreativa e sportiva.

Per l'attività agricola si richiama il Piano di Settore Agricolo del Parco (PSA), approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo n. 33 del 17 luglio 2007, ai sensi dell'articolo 7 delle n.t.a. del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco.

Inoltre si richiamano in particolare i seguenti *Valori riconosciuti dal PTC del Parco nel Comune di Pregnana Milanese*:

#### **articolazione del territorio:**

- **“territori agricoli di cintura metropolitana”(art. 25, n.t.a.)**, *“Le aree appartenenti ai territori agricoli di cintura metropolitana, per la loro collocazione, compattezza e continuità e per l'alto livello di produttività, sono destinate all'esercizio ed alla conservazione delle funzioni agricolo - produttive, assunte quale settore strategico primario per la caratterizzazione e la qualificazione del parco (...).”*

- **“territori di collegamento tra città e campagna”(art. 27, n.t.a.)– zone di transizione tra le aree esterne al Parco e i territori agricoli di cintura metropolitana**, *“Si tratta di porzioni limitate di territorio del Parco orientate alla migliore definizione dei margini urbani in presenza di valori ambientali e paesistici (...).”*

#### **elementi puntuali di tutela ambientale, paesistica, architettonica e monumentale:**

- **“fontanili e zone umide” (art. 41, n.t.a.)**, *“I fontanili attivi esistenti e gli ambiti vegetazionali e idrogeologici connessi agli stessi e alle relative aste costituiscono zone umide il cui ecosistema complesso è contemporaneamente di alto valore naturalistico e ambientale, funzionale agli usi agricoli e tipico del paesaggio della pianura irrigua. Essi costituiscono perciò aree da sottoporre a forme di gestione finalizzate sia alla tutela del bene, sia allo studio, sia alla fruizione.*

-**“Navigli e corsi d'acqua” (art. 42, n.t.a.)**, *“Il sistema delle acque irrigue, costituito dai Navigli, dal canale Muzza, dal Ticinello, dal canale Vettabbia e dai loro derivatori, dalle rogge provenienti dai fontanili e dai derivatori dei corsi d'acqua naturali, è interamente sottoposto a tutela in quanto parte integrante della struttura morfologica, del tessuto storico e paesistico e della infrastrutturazione agraria del territorio del Parco (...).*

#### **aree:**

-**“aree di coltivazione cava” (art. 45, n.t.a.)**, *“(…) L'indicazione delle cave attive sugli elaborati cartografici del PTC ha efficacia esclusivamente ricognitiva dell'esistenza dell'attività, mentre la consistenza e l'identificazione degli ambiti estrattivi sono quelli risultanti dal piano cave e dai relativi provvedimenti amministrativi (...). Entro le aree di coltivazione delle cave sono ammesse soltanto le strutture di servizio e le opere individuate dall'art. 35, c. 1 della l.r. 14/98 ed il recupero deve rispettare*

*i tempi, le modalità e le indicazioni sull'assetto finale dell'area, precisati nel progetto dell'ambito estrattivo approvato così come previsto dall'art. 11 della l.r. 14/98".*

Il Comune ha presentato proposta al Parco Agricolo Sud Milano tendente a consentire - non già con l'esclusione dal Parco bensì con una coerente classificazione nella cartografia e nelle NTA del PTC tra le aree che consentono la fruizione di attrezzature sportive - la realizzazione di un centro sportivo comunale nei terreni a nord della prosecuzione della strada (via Borgorosso) che dà accesso all'area comunale attrezzata per le feste. La realizzazione di tale nuovo centro sportivo comunale, finalizzato a migliorare radicalmente le dotazioni pubbliche per i residenti, è contemplata dal Piano dei Servizi a medio-lungo termine, al di là quindi del quinquennio di validità del Documento di Piano del PGT 2021 e in connessione con le trasformazioni di maggiore rilievo quantitativo. In attesa che gli enti competenti (Provincia, Regione e Parco Agricolo Sud Milano) facciano proprie tali proposte, il PGT, nell'ambito del Piano delle regole, classifica le aree destinate a essere incluse nel perimetro del Parco, come "agricole di valore strategico", coerentemente con la classificazione di tutti i terreni agricoli del parco (escluse quindi le aree interessate dalle attività di cava contemplate dal vigente Piano provinciale).

**Appendice 1 – Studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano**  
**Estratto dei capitoli 2 (Il Piano del 2008 e il suo stato di attuazione) e 4.4 (Altri interventi)**

---



## 2 Il Piano del 2008 e il suo stato di attuazione

Il capitolo richiama gli obiettivi posti alla base degli interventi proposti nel Piano, valutandone l'effettivo raggiungimento e/o la sussistenza delle motivazioni che avevano portato alla loro individuazione.

Contiene inoltre una verifica circa lo stato di attuazione degli interventi.

### 2.1 Diagnosi, obiettivi e strategie di intervento

Il Piano ha articolato il suo ragionamento secondo diversi aspetti principali, riassunti nei paragrafi che seguono.

#### 2.1.1 Maglia viaria sovralocale

Le problematiche individuate erano relative a:

- incompletezza del sistema di aggiramento esterno a protezione del quadrante nord-ovest, e nel conseguente traffico gravante su via Gallarate
- sovrasaturazione della rotatoria tra via Cornaredo e via Magenta, congestione che la ricollocazione del sottopasso per Cornaredo ha spostato sulla successiva rotatoria Europa/Repubblica;
- pericolosità della rotatoria Castellazzo/Lombardia, oggi presumibilmente ridimensionata a seguito della chiusura del ponte di via Lombardia.

Le strategie generali prevedevano:

- la salvaguardia della funzionalità della quadra esterna, cioè la non apertura di nuove immissioni;
- la risoluzione dei nodi di maggiore criticità;
- il completamento della quadra di scorrimento sul lato ovest (ipotesi da valutare ed eventualmente da inserire in una logica di scala sovralocale).

Il primo punto è stato rispettato, non sono state cioè aperte nuove immissioni o attività disturbanti, mentre gli interventi sui nodi hanno visto unicamente la realizzazione di una rotatoria all'incrocio Edison/Castellazzo. Non è in particolare stato realizzato l'importante intervento di messa in sicurezza dell'immissione di via Olivetti sulla SP.214.

Per quanto riguarda il completamento della quadra di scorrimento esterna, è stata completata la via I Maggio in Vanzago, che consente di collegare via Gallarate con via Castellazzo ma non il collegamento ovest esterno; è stata invece realizzata la nuova viabilità di via Nilde Iotti/M.T.di Calcutta, che consente di bypassare il nodo Gallarate/Marconi e la strettoia presente su quest'ultima.

#### 2.1.2 Fermata ferroviaria

Il Piano affrontava il tema dell'apertura della fermata ferroviaria secondo i seguenti aspetti:

- impatto sulla viabilità;
- dotazione di sosta;
- relazione con le linee del TPL su gomma;
- accessibilità ciclabile.

Per il primo aspetto non si paventavano particolari problemi di impatto traffico generato, come si è poi potuto verificare.

Rispetto alla dotazione di sosta si prefigurava la possibilità di dover adottare provvedimenti di regolazione, come in effetti si è fatto rispetto al parcheggio del supermercato, regolato a tempo.

La sosta a disposizione dei pendolari è al momento ancora sufficiente, anche se non è da escludere una sua futura possibile saturazione.

La relazione con le linee TPL su gomma è stata affrontata dal nuovo Piano di Bacino esattamente secondo le logiche indicate.

L'accessibilità ciclabile è oggi adeguatamente servita verso Cornaredo e Bareggio, che sono i recapiti esterni più interessanti, nonché verso Vanzago e l'ambito urbano appoggiato su via Gallarate; meno strutturata risulta invece quella con la restante parte del Comune.

### **2.1.3 Maglia viaria interna**

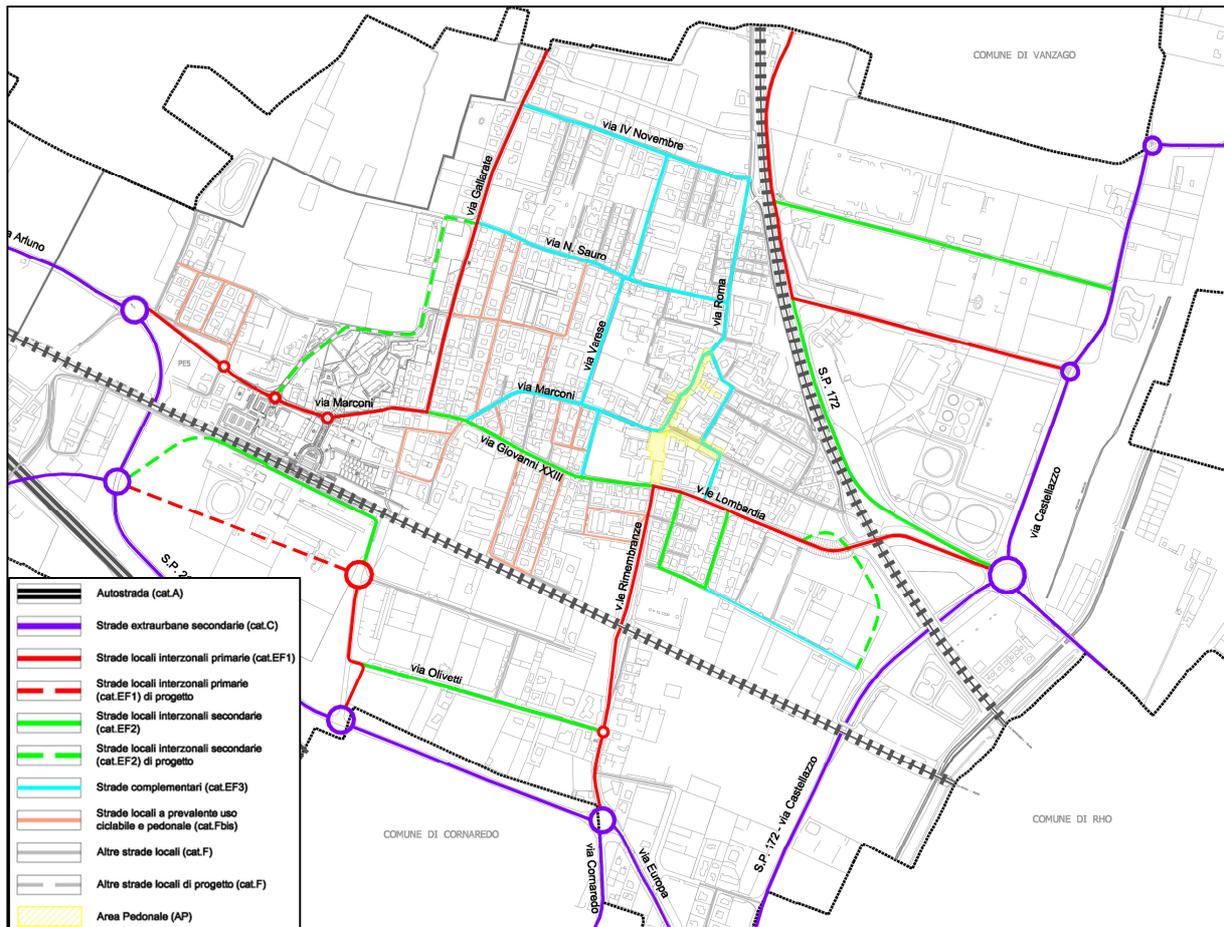
Se non si verificavano –come non si verificano tutt'oggi- episodi significativi di congestione sulla rete viaria interna grazie alla protezione offerta dalla 'quadra' di scorrimento, la scarsità di spazi porta a dover registrare comunque conflitti tra la circolazione motorizzata e quella pedonale e ciclabile, conflitti destinati a compromettere la crescita della mobilità 'attiva'<sup>5</sup>.

Le strategie suggerivano pertanto di:

- moderare i comportamenti in modo generalizzato;
- ridurre la gerarchia funzionale, e di conseguenza i flussi di traffico, della viabilità del centro (vie Marconi, Roma, Venezia);
- limitare le funzioni di traffico al solo accesso locale per tutte le strade non attrezzate pedonalmente e che non fossero 'indispensabili' per garantire la distribuzione interna degli spostamenti (zone a Traffico Residenziale);
- mettere in sicurezza i nodi teatro di incidentalità sistematica e moderare i comportamenti degli automobilisti;
- disincentivare i residui flussi di attraversamento.

---

<sup>5</sup> Si ricorda al proposito l'aumento registrato nell'incidentalità che coinvolge pedoni e ciclisti.



Classificazione funzionale di progetto – PGTU 2008

Due assi erano oggetto di specifica attenzione: il tratto nord di via Roma e l'asse Marconi-Giovanni XXIII.

Rispetto alle indicazioni sopra elencate si sono realizzati:

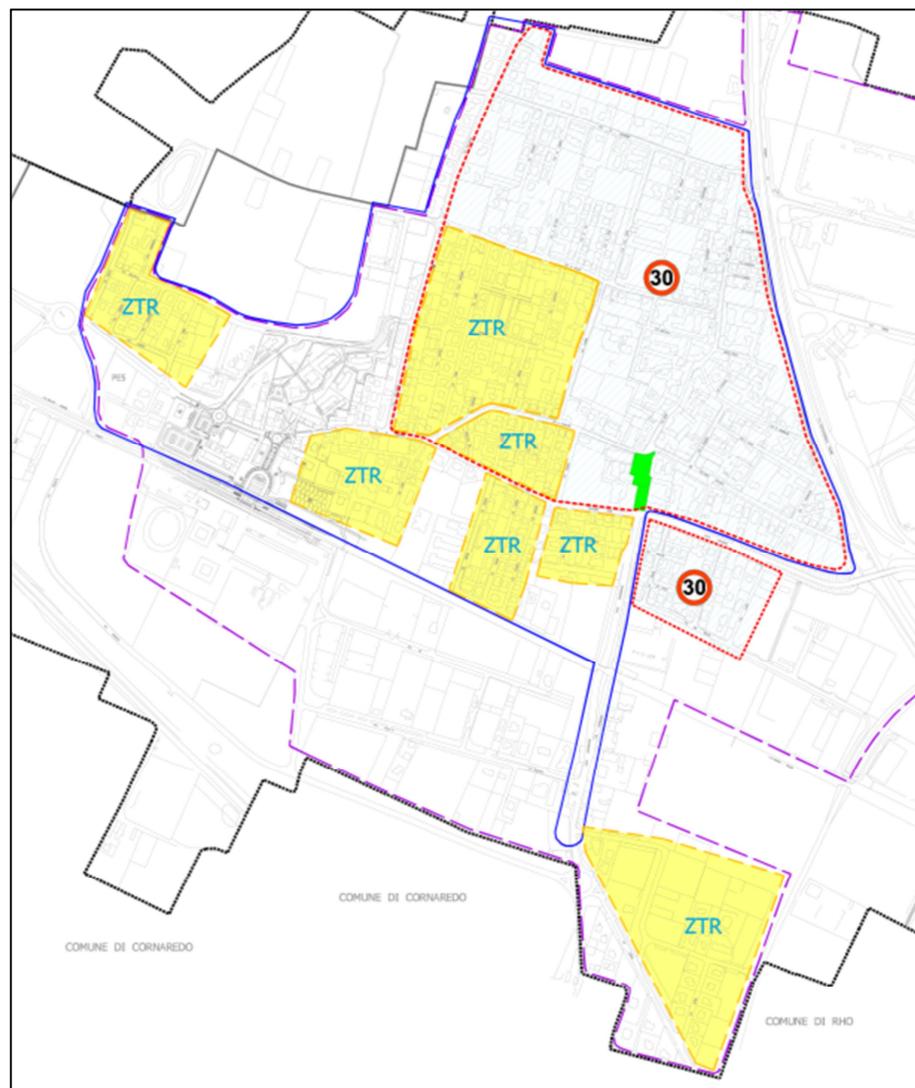
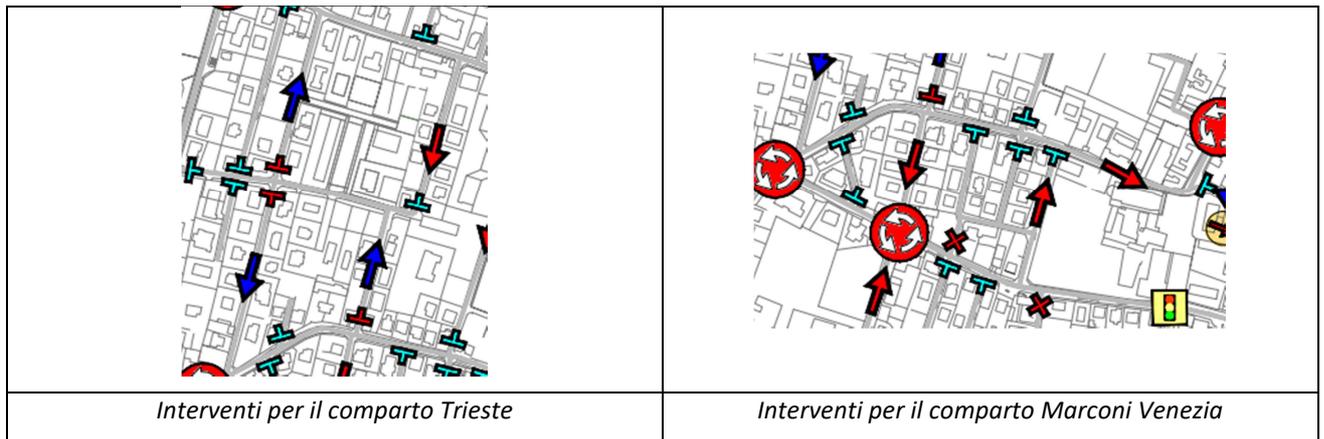
- la rotonda all'intersezione tra via Edison e via Castellazzo;
- il senso unico alternato in corrispondenza della strettoia di via Marconi, con conseguente recupero del percorso pedonale e disincentivo dei flussi di attraversamento;
- la riqualificazione del tratto di via Roma tra via Montello e piazza Santi Pietro e Paolo;
- il trattamento del comparto Trieste, con la 'rottura' della continuità di circolazione lungo gli assi di via Capri e Arona/Baracca.

Non sono invece state realizzate né le 'zone 30', né le zone a traffico residenziale previste.

Anche l'intervento di introduzione dei sensi unici di circolazione su via Marconi e su via Venezia, destinato a limitare l'utilizzo della viabilità del centro e consentire l'inserimento di una protezione per la circolazione ciclabile, non è stato attuato.

E' stata invece attuata la previsione di chiusura di via Pascoli, che ha eliminato un pericoloso itinerario di by pass del semaforo Lombardia/Roma realizzando nei fatti la relativa ZTR.

E' stato anche attuato, con qualche marginale modifica, il dispositivo di limitazione del transito ai veicoli commerciali pesanti.



*"Zone 30" e ZTR nel Piano 2008*

#### 2.1.4 Sosta

Non erano stati a suo tempo rilevati elementi di particolare criticità nel sistema, che poteva pertanto essere gestito con limitate estensioni della regolazione a tempo in corrispondenza dei luoghi più attrattivi. A tal fine si ipotizzava l'estensione della sosta a tempo a via V.Emanuele (tra le vie Manzoni e Liguria) e a via Montello in prossimità di via Roma, previsioni entrambe non attuate.

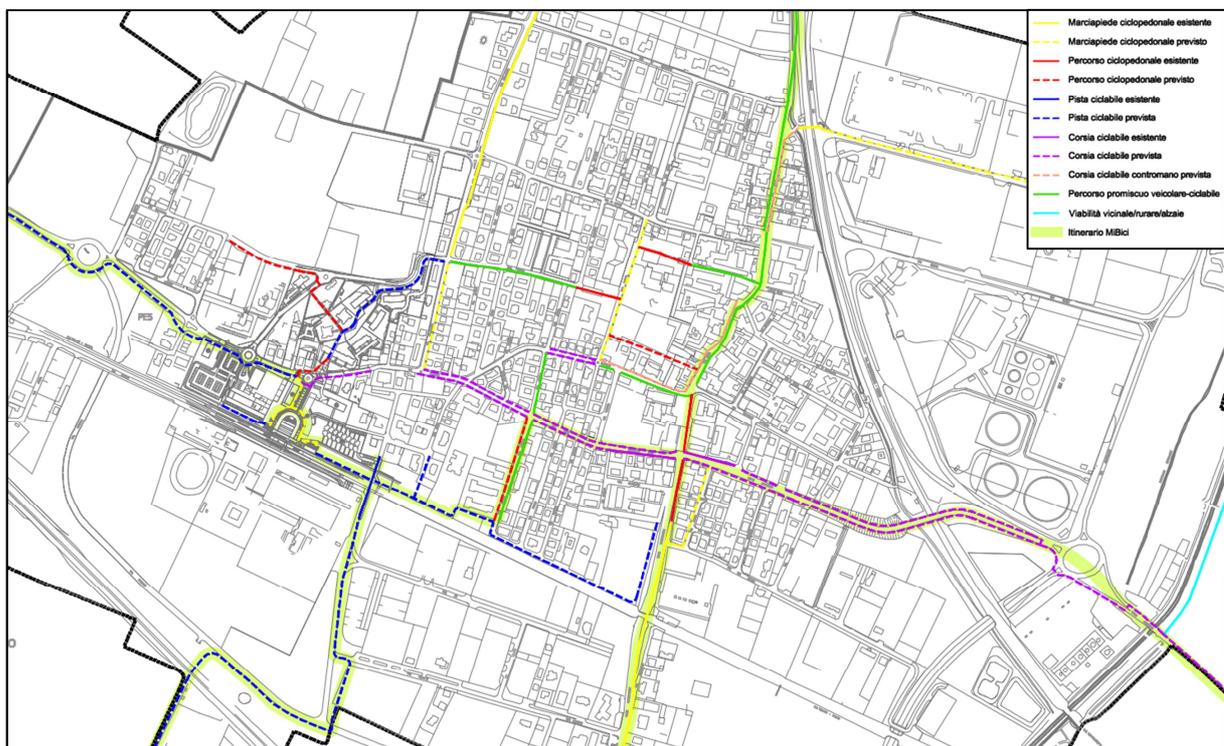
Va tuttavia ricordato come, dopo l'approvazione del Piano, l'offerta di sosta nell'area centrale sia stata sensibilmente incrementata con gli interventi di via Montello e di Largo Roma, per oltre 65 nuovi stalli.

### 2.1.5 Ciclabilità, pedonalità

Oltre agli aspetti già trattati a proposito della viabilità interna, il Piano sviluppava uno specifico ragionamento sulla ciclabilità individuando una rete che, a partire dai punti di connessione con gli itinerari esterni, arrivasse a innervare tutte le principali polarità urbane interne.

Come già si è detto, le realizzazioni hanno riguardato tutto il sistema delle connessioni esterne, compresi i complessi attraversamenti delle barriere infrastrutturali presenti, nonché parte dell'itinerario di via Roma che ha visto la realizzazione di un progetto importante di riqualificazione e moderazione, mentre altri tratti sono state realizzate con modalità differenti da quelle proposte.

Non è invece stato realizzato il percorso proposto lungo l'asse Marconi/Giovanni XXIII.



Per quanto invece riguarda la pedonalità, il Piano affidava la sua protezione alla realizzazione delle Zone Residenziali, come già ricordato non attuate, alla chiusura al traffico del tratto iniziale di via Vittorio Emanuele II, che resta attuata nelle sole ore di ingresso/uscita scolastiche,<sup>6</sup> mentre suggeriva interventi specifici di ampliamento delle superfici pedonali legati alla riqualificazione di via Roma, in parte attuati.

Suggeriva altresì la regolazione a senso unico di via Varese al fine di ampliare gli spazi pedonali e migliorare l'accesso al plesso scolastico, previsione non attuata.

E' stata invece attuata la previsione di senso unico su via Pavia, finalizzata a migliorare l'accessibilità pedonale alla scuola materna.

<sup>6</sup> E' invece stata realizzata la chiusura di via Manzoni tra via Volta e via V.Emanuele, sempre durante gli orari in ingresso e uscita scolastica.

### 2.1.6 Sicurezza

Il piano individuava sia azioni di carattere generale, destinate alla moderazione dei comportamenti degli automobilisti, sia interventi su nodi e punti specifici, emersi come critici dall'analisi della localizzazione degli incidenti.

La riduzione nel numero di incidenti riscontrata da allora evidenzia l'efficacia delle azioni intraprese, anche se diversi punti allora segnalati e che restano ancora da trattare si confermano come critici, come le intersezioni Cornaredo/Olivetti, SP.214/Olivetti, Marconi/Roma e Marconi/Venezia.

## 2.2 Interventi di riqualificazione delle strade e dei nodi di traffico

Il Piano, al fine di realizzare le strategie generali sopra ricordate, suggeriva in modo puntuale alcuni possibili schemi di intervento per impostare progetti di riassetto dei principali assi e nodi di traffico.

Se ne riporta di seguito una rapida sintesi.

	<b>Luogo</b>	<b>Intervento</b>	<b>Attuazione</b>
1	via Roma, tra IV Novembre e via Corridoni	senso unico con inserimento corsia ciclabile senso opposto	attuato
2	via Roma tra N.Sauro e Montello	inserimento marciapiedi lato est, dispositivi di rallentamento	attuato
3	via Montello	inserimento pista ciclabile	non attuato
4	via Roma da via Garibaldi a civ.80	eliminazione dissuasori per ampliamento fascia pedonale, posa rallentatori	non attuato
5	via Roma da civ.80 a via V.Emanuele	spostamento sosta lato est e inserimento corsia ciclabile senso opposto	non attuato
6	intersezione Roma/V.Emanuele/Marconi	riprofilatura margini per ampliamento spazi pedonali	parzialmente attuato
7	via Marconi tra piazza Santi Pietro e Paolo e via Venezia	senso unico con inserimento corsia ciclabile senso opposto	non attuato
8	via Venezia	inserimento senso unico per ampliamento spazio pedonale	non attuato
9	via Marconi tra Venezia e Genova	bande ciclabili in carreggiata	non attuato
10	via Genova	regolata a fondo cieco per inserire itinerario ciclabile	inserita corsia ciclopedonale in segnaletica
11	Intersezione Marconi/Giovanni XXIII	minirotatoria	non attuata
12	via Pavia	senso unico per inserire percorsi pedonali	attuato (in segnaletica)
13	via Marconi tra via Pavia e la SP.214	senso unico alternato per inserimento percorso pedonale. Rotatorie XXV Aprile, M.T.di Calcutta, Udine	attuati
14	via Giovanni XXIII tra Marconi e Venezia	inserimento bande ciclabili laterali minirotatoria incrocio Genova	non attuati. E' stato inserito un passaggio pedonale protetto in corrispondenza di via Genova
15	via Giovanni XXIII tra Venezia e Roma	creazione viale alberato con ampliamento percorsi pedonali	non attuato
16	via Emilia	inserimento marciapiede	attuato
17	via IV Novembre	inserimento marciapiedi e dispositivi di rallentamento	attuato

18	via Varese	senso unico con trasformazione del marciapiede lato scuole in percorso ciclopedonale	non attuato
19	via Gallarate tra via Trieste e via Marconi	continuazione percorso ciclopedonale lato est	non attuato
20	intersezione Gallarate/N.Sauro	minirotoratoria	attuata (sostituita da platea di intersezione)
21	via Gallarate tra N.Sauro e IV Novembre	sistemazione lato ovest con marciapiede e sosta a correre, inserimento parterre centrale semisormontabile	non attuata
22	intersezione Gallarate/IV Novembre	platea di intersezione	attuata
23	intersezione Cornaredo/Olivetti	inserimento rotatoria compatta	non attuato
24	intersezione Cornaredo/Carducci	inserimento separatore centrale per protezione attraversamenti e svolte	non attuato
25	intersezione Olivetti/SP.214	inserimento rotatoria	non attuato
26	intersezione Castellazzo/Edison	inserimento rotatoria	attuato
27	intersezione Castellazzo/Lombardia	ridisegno rotatoria	ipotesi decaduta a seguito dismissione ponte

## 4.4 Altri interventi

Nel paragrafo è descritta una serie di interventi destinati a risolvere le principali criticità in precedenza evidenziate.

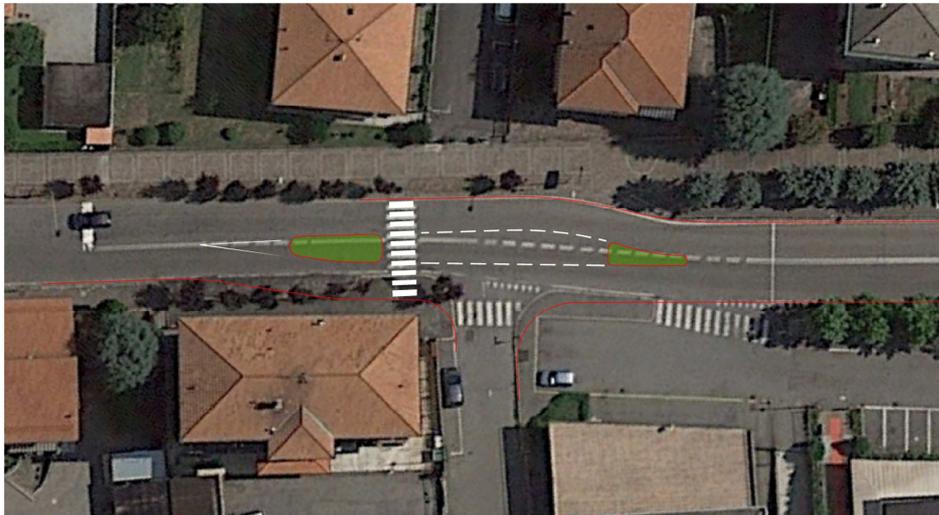
Alcuni di tali interventi riguardano punti già oggetto di proposte di intervento, non attuate, nel Piano 2008.

La revisione di tali proposte qui operata ha portato per alcune a una completa riformulazione e, per altre, a una migliore definizione progettuale.

### 4.4.1 Incrocio Roma-Carducci

La pericolosità del nodo è affrontata, analogamente a quanto proposto nel Piano 2008, con l'inserimento di un elemento di separazione centrale finalizzato a proteggere l'attraversamento pedonale, a offrire un ricovero per ospitare i veicoli in svolta e ad evitare sorpassi e altri comportamenti pericolosi.

Sono di seguito riportati due possibili assetti: il primo che ricava un ampio ricovero centrale per i veicoli in svolta e offre una piena protezione per gli attraversamenti pedonali, ma elimina i tre stalli di sosta a servizio degli esercizi commerciali presenti; il secondo si limita a inserire un'isola per garantire la separazione delle traiettorie longitudinali e offrire uno spazio destinato a ordinare le manovre di svolta.



*Incrocio Roma-Carducci: ipotesi 1*



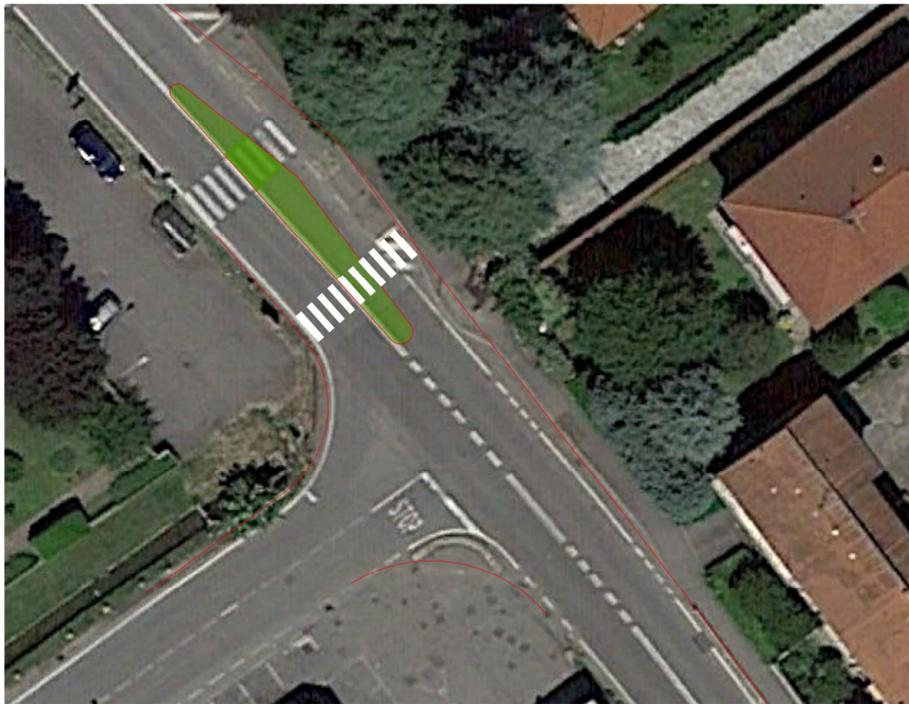
*Incrocio Roma-Carducci: ipotesi 2*

#### 4.4.2 Incrocio Cornaredo-via Olivetti

Il PGTU 2008 prevedeva l'inserimento di una rotatoria, di difficile inserimento per la presenza della stazione di servizio la cui funzionalità verrebbe compromessa.

Inoltre tale dispositivo avrebbe ulteriormente incentivato l'utilizzo di via Roma per accedere alla zona industriale di via Olivetti in alternativa alla SP.214.

Si propone pertanto di sostituire la rotatoria con un elemento centrale di protezione dell'attraversamento pedonale, di dissuasione dei sorpassi e di rallentamento, elemento idoneo a ospitare la suggerita semaforizzazione del nodo.

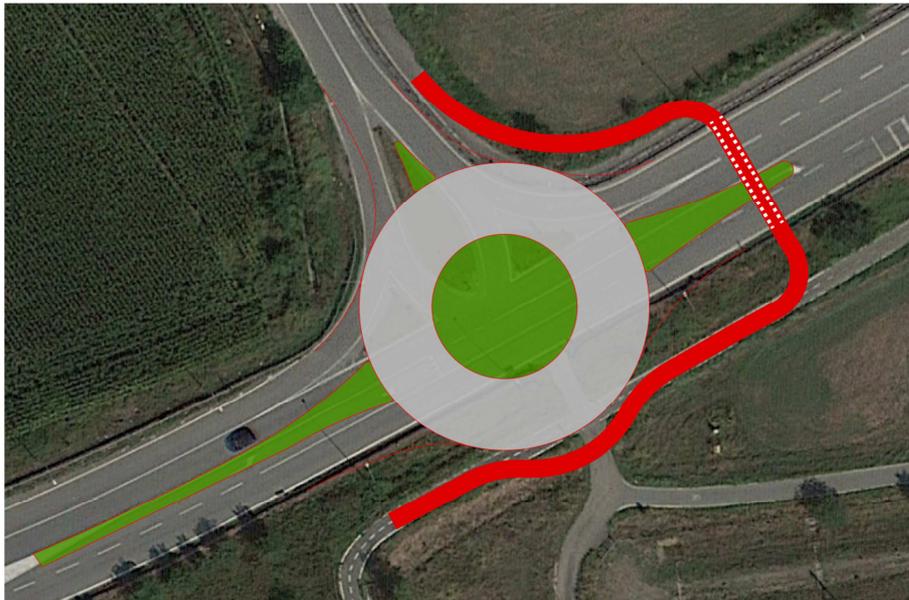


*Incrocio Cornaredo-Olivetti*

#### 4.4.3 Incrocio SP 214 - Olivetti

Viene confermata l'indicazione del Piano 2008 di realizzare una rotatoria, così da mettere in sicurezza il punto di maggiore pericolosità presente sul territorio di Pregnana.

Tale dispositivo consentirebbe anche di evitare il lungo e pericoloso arretramento dell'attuale attraversamento ciclabile.



*Incrocio SP.214 - Olivetti*

#### **4.4.4 Incrocio SP 214 - Lucania**

L'immissione di via Lucania, strada a fondo cieco, avviene in corrispondenza di una curva senza visibilità rispetto al traffico –intenso e veloce- proveniente da nord.

In particolare le uscite in svolta a sinistra risultano critiche, come dimostra il posizionamento di uno specchio e di una postazione per le rilevazioni delle velocità.

La risoluzione del problema è affidata al previsto prolungamento di via Lucania sino a via Molise, prolungamento che consentirà eliminare le svolte pericolose, a esempio con una regolazione a senso unico in ingresso.



#### **4.4.5 Via Europa**

L'intervento è finalizzato a ridurre l'elevata pericolosità delle immissioni presenti su via Europa nel tratto compreso tra le due rotatorie di via Cornaredo e di viale della Repubblica e, in particolare, dei due incroci esistenti con via Adige e via Molise.

Si propongono due alternative.

La prima è orientata a ridurre le manovre conflittuali e la loro sovrapposizione in corrispondenza dei due incroci; a tal fine via Adige e via Molise sono regolati a senso unico, in ingresso la prima e in uscita la

seconda. Inoltre per via Adige verrebbe ammessa la sola svolta in destra, potendo appoggiare le manovre di svolta a sinistra sulla rotatoria adiacente.

La seconda alternativa regola come nella prima l'incrocio con via Adige, mentre l'incrocio con via Molise viene attrezzato con un semaforo.

L'intervento consente anche di rettificare gli attraversamenti del percorso ciclopedonale, eliminando le attuali deviazioni.



*Incrocio Europa-Molise, con possibile semaforizzazione*



*Incrocio Europa-Adige, parzializzato*

#### 4.4.6 Via Giovanni XXIII

Via Giovanni XXIII, cioè l'asse più importante di Pregnana, presenta come elemento di rilevante criticità una scarsa qualità formale.

Ogni proposta di riqualificazione deve tuttavia misurarsi con i modesti spazi disponibili, spazi che non offrono alcuna possibilità di essere modificati rispetto ad oggi non solo per ospitare nuove funzioni, come ad esempio piantumazioni, ma anche solo per raggiungere standard più confortevoli, sia per i veicoli che per i pedoni.

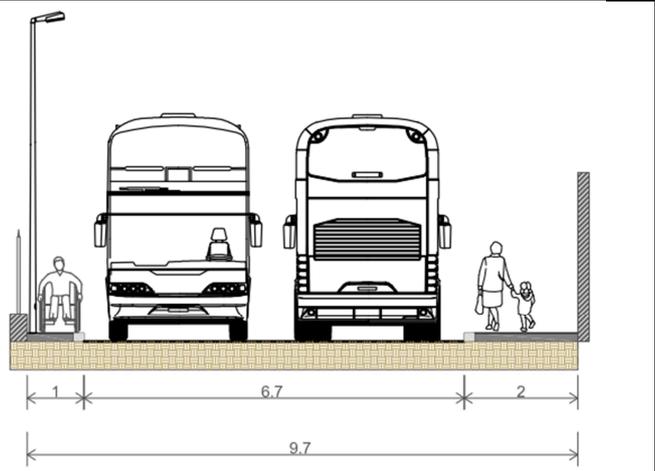
La proposta pertanto non può che replicare in modo pressochè identico l'attuale assetto, caratterizzato da una carreggiata di 6.5/7 metri, e da due marciapiedi di ampiezza variabile ma quasi ovunque inferiori a 2 metri.

Nel tratto tra via Roma e via Venezia l'ampiezza del marciapiede sud scende sotto il limite minimo necessario per non costituire barriera architettonica; occorre pertanto prevedere un restringimento della carreggiata, in deroga alle misure richieste per la circolazione dei bus.

La riqualificazione è pertanto affidata in prevalenza ai materiali, che potranno utilizzare per i marciapiedi e le aree di intersezione la tecnica degli asfalti stampati e colorati; marciapiedi che dovranno essere liberati dalle barriere architettoniche presenti e, dove necessario a tal fine, riprofilati.

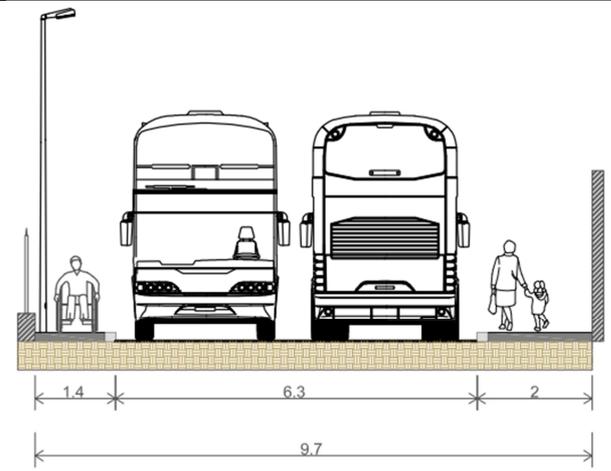
Andranno inoltre sostituite le attuali cordolature in c.a. con cordoli in materiale litico.

Tali interventi dovrebbero anche riguardare gli spazi laterali di proprietà privata se direttamente accessibili dalla strada. Si tratta in questo caso di stipulare appositi atti convenzionali che potrebbero anche prevedere una più opportuna collocazione degli spazi di sosta per migliorare la continuità degli spazi pedonali.



Tra via Roma e via Venezia il marciapiede sul lato nord è confortevole, ma quello sul lato sud del tutto insufficiente.

La dimensione della carreggiata attuale, leggermente sottostandard, consente un incrocio di bus ancora agevole ma quella del marciapiede rende invece impossibile il transito di carrozzine, anche per la presenza dei lampioni.



Un ampliamento di soli 40 cm del marciapiede rende ancora possibile l'incrocio di mezzi pesanti, ma restituisce la transitabilità del marciapiede per le carrozzine.

Alcuni spazi laterali presenti, di proprietà privata, oggi interrompono la continuità pedonale



Esempio di marciapiede in asfalto stampato

Platea di intersezione in asfalto stampato

Sempre utilizzando l'asfalto stampato potrà essere inserito un elemento centrale che rafforzi la segnaletica e aiuti a dissuadere dal compiere sorpassi.

La segnaletica verticale andrà tutta sostituita e limitata allo stretto indispensabile.

	
<p><i>Esempio di linea di mezzeria rafforzata con asfalto stampato.</i></p>	<p><i>Esempio di segnale non necessario, dato che l'attraversamento è collocato in corrispondenza di una intersezione.</i></p>

L'illuminazione è oggi affidata a pali stradali alti con interdistanza di circa 30 metri, illuminazione che sarebbe opportuno integrare con proiettori bassi, che è quasi sempre possibile installare sui pali esistenti, che illuminino le aree di intersezione.

Lungo il percorso della strada si segnalano alcuni luoghi e/o aspetti particolari, e precisamente:

	
<p><i>Il lungo muro di cinta del campo sportivo dell'oratorio, che va reso più gradevole con la sua colorazione</i></p>	<p><i>Il piazzale davanti a civico 47 è male utilizzato; spostando la sosta si potrebbero ricavare spazi interessanti per la pedonalità</i></p>
	
<p><i>Analogamente sull'altro lato il piazzale potrebbe</i></p>	

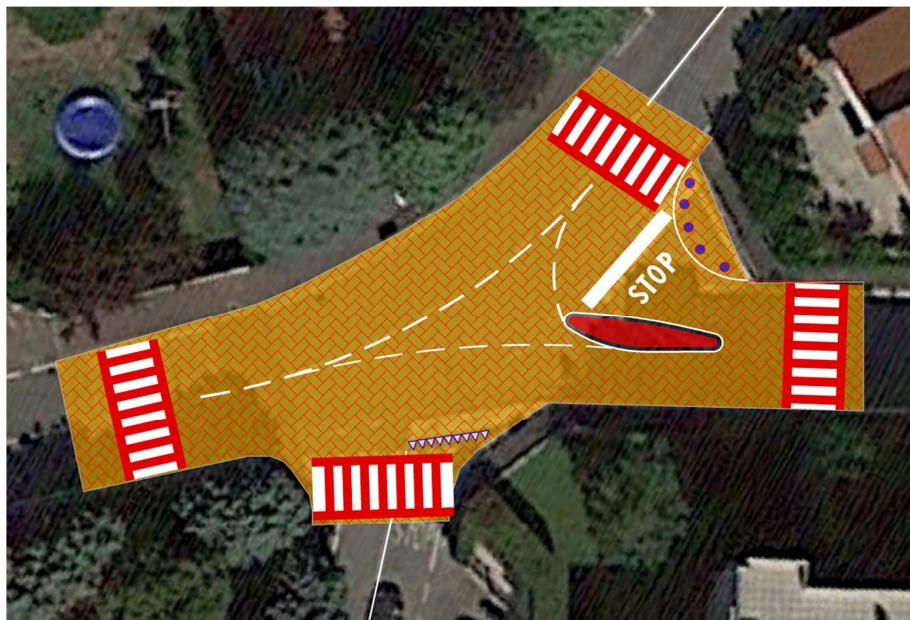
ospitare, oltre alla sosta delle auto e alle colonnine di ricarica elettrica di prossima installazione, elementi di arredo come alberature e sedute.	
--	--

#### 4.4.7 Incrocio via Marconi – via Giovanni XXIII

Nel contesto dell'intervento di riqualificazione di via Giovanni XXIII una specifica attenzione va dedicata al suo punto iniziale, e cioè l'intersezione con via Marconi.

L'attuale organizzazione del nodo infatti è percepita<sup>8</sup> come poco sicura per i movimenti sia veicolari –il sistema delle precedenze non rispetta la gerarchia delle manovre- che pedonali –la presenza della scuola materna di via Pavia ne aumenta l'intensità e la fragilità.

L'aumento della sicurezza, soprattutto per la componente pedonale, è affidato alla realizzazione di una platea di intersezione, con l'inserimento di un'isola direzionale sormontabile, il completamento del sistema degli attraversamenti pedonali e il potenziamento dell'illuminazione.



*Proposta di ristrutturazione dell'incrocio Marconi-Giovanni XXIII*

#### 4.4.8 Via Varese

Si conferma l'indicazione del Piano 2008 di regolare a senso unico di marcia via Varese al fine di realizzare un importante percorso pedonale di accesso al plesso scolastico.

L'attuale carreggiata di circa 6 metri verrebbe pertanto ridotta, ampliando di conseguenza il marciapiede a oltre 3 mt.

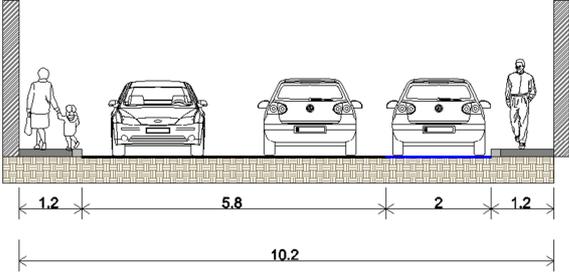
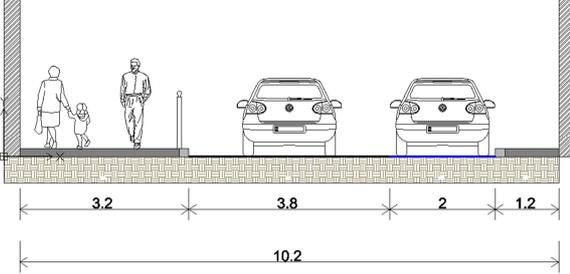
Tale indicazione viene peraltro rafforzata dalla prospettiva di trasferimento lungo lo stesso asse della scuola Manzoni e del varco pedonale che potrebbe aprirsi tra via Varese e via Roma.

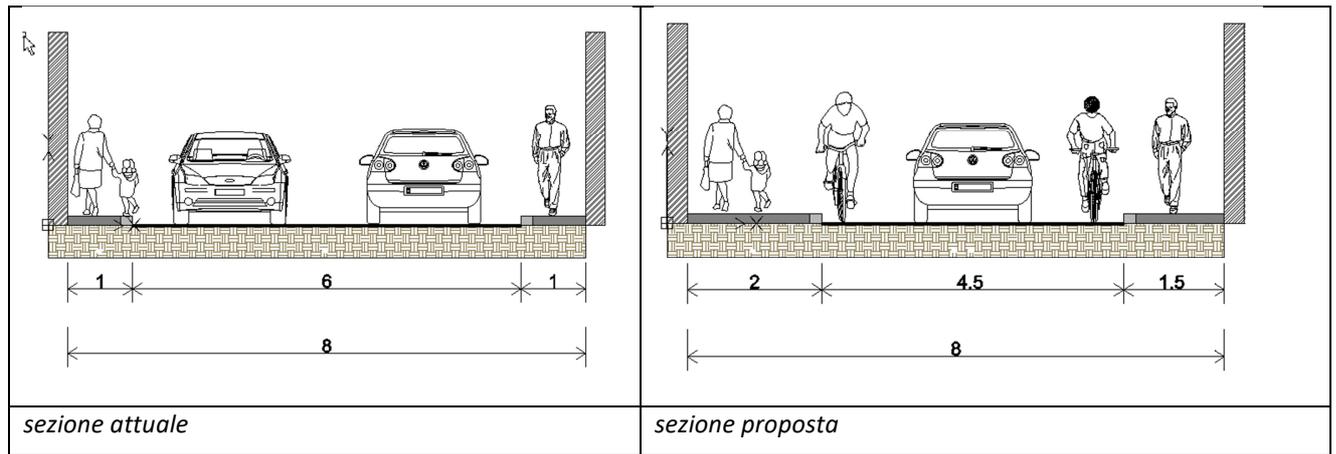
Nel secondo tratto i marciapiedi si riducono a 1 metro per parte, risultando del tutto insufficienti a ospitare il passaggio pedonale e a eliminare le barriere architettoniche.

Si prevede pertanto di ampliarli da entrambi i lati.

<sup>8</sup> Si tratta effettivamente di percezione perché, come spesso accade, il senso di insicurezza modera i comportamenti cosicché nel nodo non si sono registrati incidenti gravi.

La corsia da 4.5 metri consente di ospitare 'a norma' una corsia ciclabile in senso opposto a quello degli autoveicoli.

<p><i>via Varese, tratto compreso tra le vie N. Sauro e Marconi</i></p>	
	
<p><i>sezione attuale</i></p>	<p><i>sezione proposta</i></p>
<p><i>via Varese, tratto compreso tra le vie N. Sauro e Marconi</i></p>	



**Appendice 2 – Estratto del Rapporto Ambientale (VAS)**

**Cap. 2 (Il contesto di riferimento territoriale)**

**Cap. 3.4 (Naturalità e aree agricole)**

---



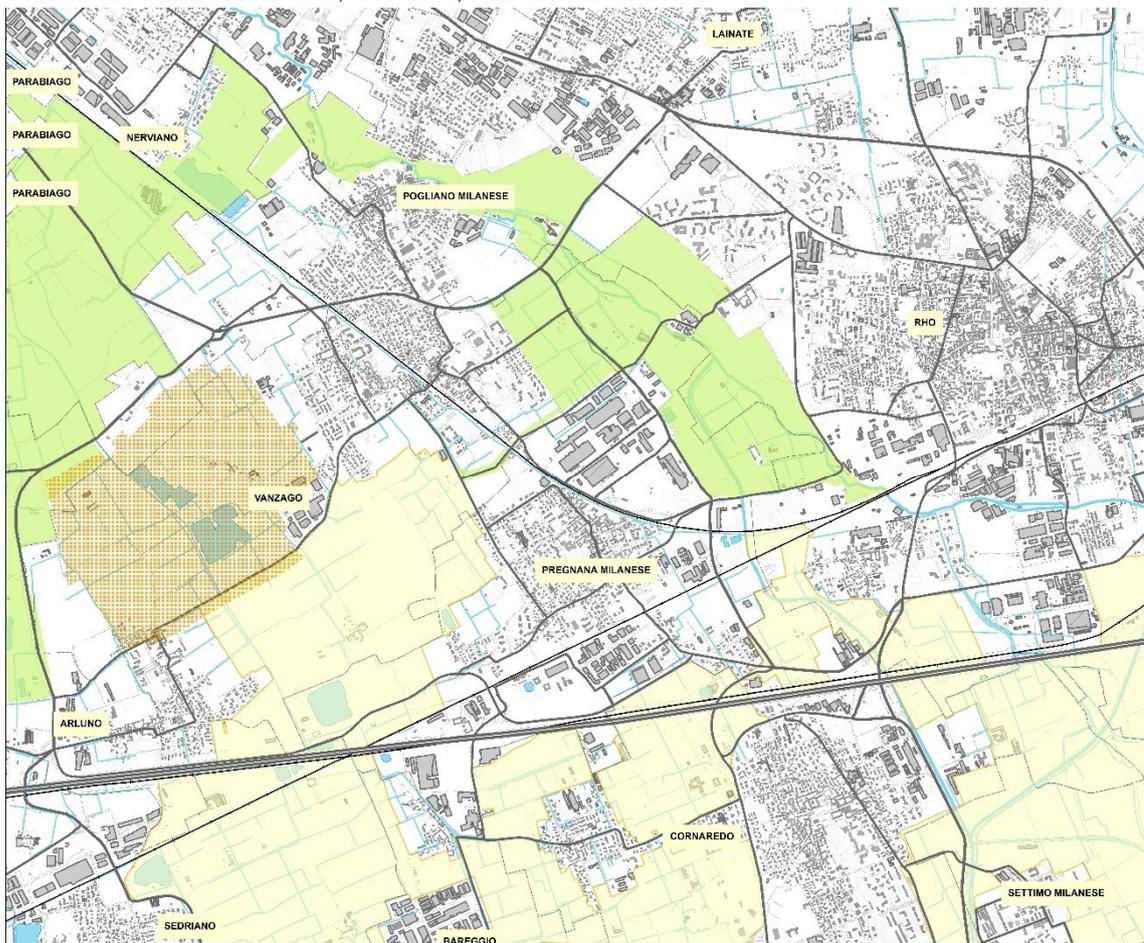


## 2. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

### 2.1 Inquadramento territoriale

Il Comune di Pregnana Milanese si colloca nel settore a nord di Milano, afferente alla Zona Omogenea Nord Ovest, caratterizzata da un'urbanizzazione diffusa sviluppatasi prevalentemente lungo le direttrici infrastrutturali radiali che si diramano dall'area centrale, nei pressi della quale risultano tra loro altamente interconnesse attraverso il sistema delle tangenziali milanesi con andamento trasversale e gli articolati sistemi di accessibilità al polo della Fiera di Rho-Però ed al sito ex-Expo.

L'area del rhodense funge da cerniera di connessione tra Milano e uno dei più forti assi di sviluppo industriale dell'area metropolitana milanese, quello del Sempione e dell'Olna, che storicamente ha permesso l'insediamento del comparto tessile, chimico, metalmeccanico e alimentare. Lo sviluppo urbano di quest'area ha avuto negli ultimi 30 anni (precedentemente all'insediamento della Fiera) trend maggiori di quelli medi provinciali, mentre negli ultimi 10 ha subito un crollo della crescita, dovuto principalmente alla saturazione degli spazi residui. L'asta del Sempione ha presentato in anticipo i fenomeni di congestione infrastrutturale, conurbazione e addensamento urbano, crisi del settore industriale e trasformazione dei grandi vuoti lasciati dalle dismissioni. In un contesto di diffusa urbanizzazione il nucleo di Pregnana si presenta nondimeno come un centro dalla forte individualità, distinto e separato dalle agglomerazioni urbane dei comuni vicini grazie alla presenza di ampi tratti di campagna e dei confini fortemente tracciati dalle linee delle infrastrutture: l'autostrada, le ferrovie, il canale scolmatore dell'Olna.



*Inquadramento territoriale*

Anche se la parte prevalente del territorio agricolo tutelato dal Parco Agricolo Sud Milano e dal PLIS del Basso Olona rimane al di fuori dei confini comunali di Pregnana M. è evidente la sua importanza nella



definizione dei caratteri del paesaggio e anche dello stesso nucleo urbano, così come avviene per gli altri centri cresciuti lungo la direttrice intermedia fra il Sempione e la Novarese.

Dalla trama regolare dei campi, segnata dai corsi delle rogge e della viabilità rurale, emergono alcuni episodi maggiori: il fontanile Serbelloni, la Cascina Fabriziana, i mulini dell'Olona (Sant'Elena, Cecchetti e Prepositurale, quest'ultimo in Comune di Rho).

Emergono anche alcuni elementi di più recente formazione ma non meno importanti nel disegno della campagna, quali il canale scolmatore dell'Olona, e alcuni tratti di viabilità recente (ad esempio il sistema delle rotonde e del sottopasso ferroviario di via Europa Unita al confine col Comune di Vanzago o la rotonda di via Magenta, affacciata sulla campagna a sud ovest).

Il fiume Olona, in questo tratto, scorre nell'aperta campagna, ma non ha dato luogo alla formazione d un solco vallivo vero e proprio. La striscia di territorio agricolo, rimasta quasi intatta lungo il corso del fiume, contornata da insediamenti urbani densi e compatti si presenta come un'ampia vallata verde scavata nell'edificato: una pausa nell'affollata successione di fabbricati e di attività della conurbazione rhodense. La sua dimensione, soprattutto se rapportata alle dimensioni medie dei ritagli ineditati della restante parte della conurbazione metropolitana, appare assai rilevante sia agli effetti della produzione agricola, sia per gli aspetti più propriamente ambientali e paesistici.

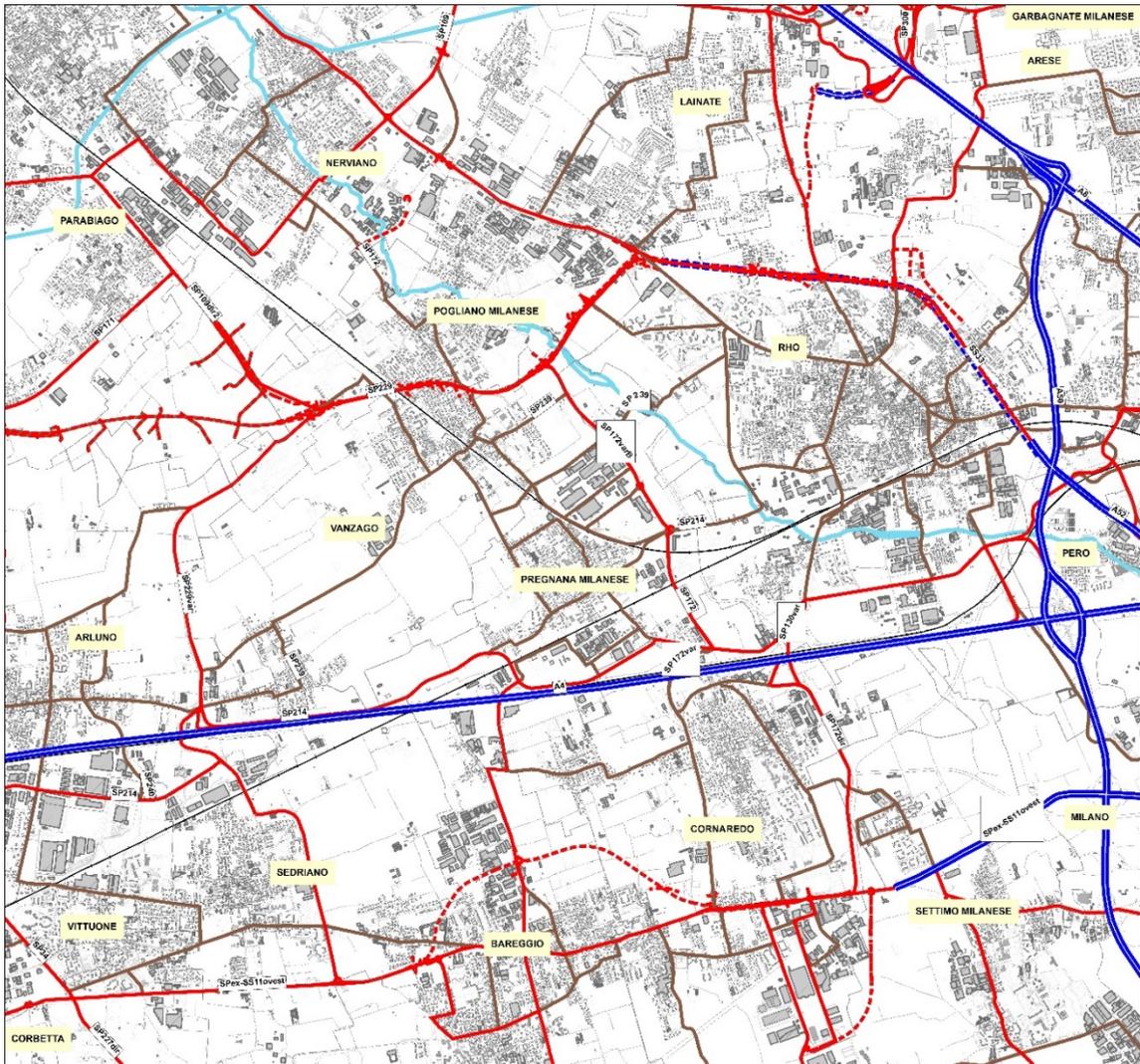
Il sistema infrastrutturale è costituito essenzialmente da direttrici radiali rappresentate da:

- la SS33 del Sempione, in prospettiva interessata da un intervento che ne prevede il potenziamento a nord di Rho e la realizzazione di una variante esterna agli abitati per il tratto successivo fino a Gallarate;
- la linea RFI Rho-Gallarate (con il servizio Suburbano S5 Varese-Treviglio), in prospettiva interessata dal progetto di quadruplicamento tra Rho e Parabiago e triplicamento fino a Gallarate, con ulteriore realizzazione del cosiddetto "raccordo Y" a Busto Arsizio, per l'interscambio con la linea FerrovieNord Saronno-Malpensa;
- l'autostrada A8 dei Laghi, lungo la quale dovranno essere completati i lavori di ampliamento a cinque corsie fino all'interconnessione con la A9 e di riorganizzazione del sistema di svincolo di Lainate-Arese e della relativa viabilità di adduzione.

Vi è poi il corridoio diretto verso Novara-Torino, costituito dalla A4 (che a Est prosegue verso Bergamo-Brescia-Venezia), dalla SPexSS11 (Padana Superiore) che a Settimo-Pero confluisce nella A8, dalla RFI Milano-Torino, interessata dal servizio Suburbano S6 (NovaraMI Passante-Treviglio) e dal servizio Regionale Veloce, e infine dall'Alta Velocità Torino-Milano con il servizio Frecciarossa.

Tutto il sistema della viabilità radiale è interconnesso attraverso il sistema tangenziale milanese, costituito dalla A50 (Tangenziale Ovest) e dall'asse A52 (Tangenziale Nord) - SP46 (Rho-Monza).

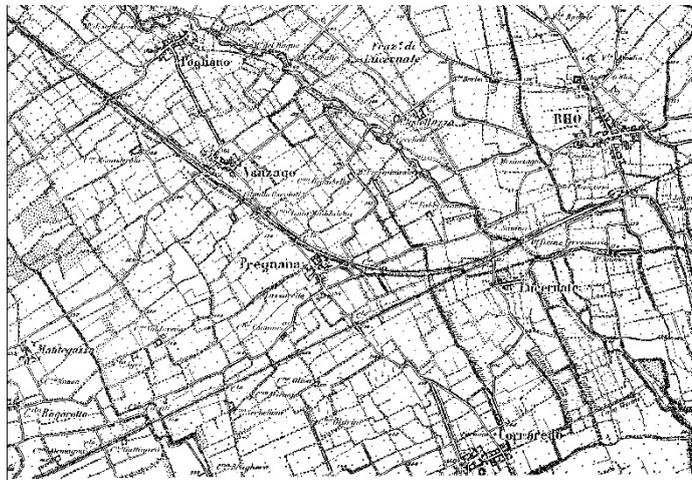
Negli ultimi anni il Nord-Ovest milanese è stato oggetto di consistenti interventi di rafforzamento infrastrutturale finalizzati a supportare i flussi generati da Expo 2015, che oggi si presentano come un'importante eredità nel sistema dei collegamenti, sia a scala locale, sia a scala intercomunale e di lunga percorrenza.



Assetto infrastrutturale nello stato di fatto

## 2.2 Caratteri e dinamiche del contesto urbano di Pregnana M.

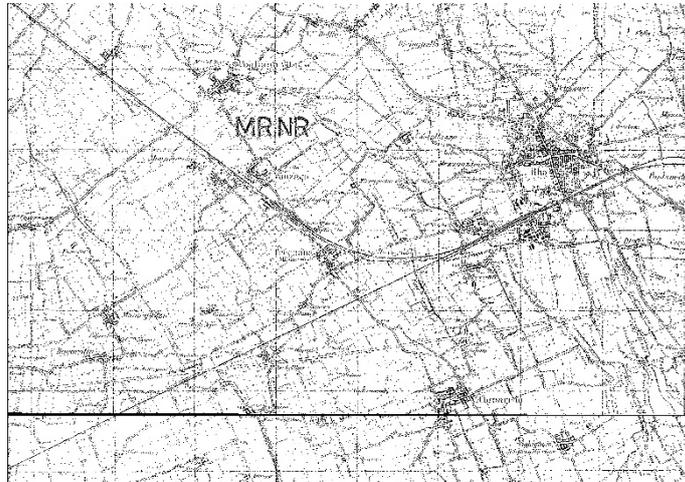
Prima della realizzazione delle grandi radiali di fine Settecento e prima della costruzione della ferrovia di fine Ottocento, il fattore dinamico di formazione dell'agglomerato urbano di Pregnana Milanese è costituito dall'incrocio di due strade. La prima, in direzione nord-sud, collega Pogliano, Vanzago e Pregnana con Cornaredo e Cascine Olona, la seconda in direzione est-ovest proviene da Arluno in direzione di Rho. La lettura **dell'IGM del 1888** restituisce un territorio sostanzialmente invariato dal punto di vista dell'urbanizzato, nonostante l'industrializzazione nel nord Italia sia già parzialmente in atto.





E' il tracciato ferroviario, compiutamente realizzato con i due rami per Gallarate (con il parallelo canale secondario Villorresi) e per Magenta nella seconda metà dell'Ottocento, che stabilisce nuovi confini artificiali per la crescita del nucleo urbano fino agli anni Sessanta dello scorso secolo, quando anche Pregnana assume un ruolo nell'imponente sviluppo industriale postbellico dell'area metropolitana milanese.

Tuttavia, anche l'IGM del 1936 ci restituisce una immagine di un territorio ancora prevalentemente agricolo, mentre nel comune confinante di Rho le nuove edificazioni vanno a saturare gli isolati esistenti, erodono territori agricoli spostando all'esterno i limiti della città.

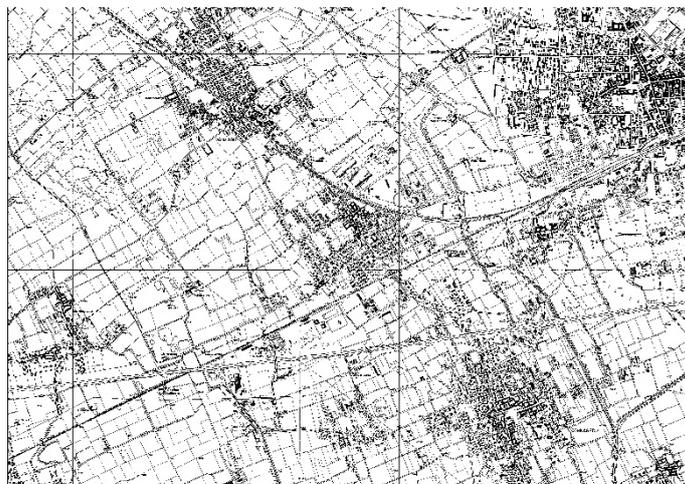


Nel periodo di boom economico successivo (IGM 1964) alle due guerre mondiali si verifica la maggiore e più rapida espansione dell'urbanizzazione. Alla metà degli anni Sessanta Pregnana Milanese vede, infatti, in atto la crescita degli insediamenti produttivi e la parallela crescita degli insediamenti residenziali. Vi compaiono già l'insediamento originario dell'Olivetti e alcuni nuclei ancora sparsi di piccoli edifici residenziali, a volte esito di processi di "autocostruzione", avamposti della successiva crescita a cavallo della fine del decennio. La proprietà dei terreni risulta già diffusamente lottizzata e predisposta ad accogliere le nuove abitazioni, confermando la tipologia della casa isolata mono o bifamiliare.



La CTR del 1981 restituisce un territorio urbanizzato già abbastanza simile a quello attuale. Si consolidano le aree industriali al confine con Vanzago tra la ferrovia e la SP 172. A ovest è stato costruito il primo edificio dello stabilimento Artemide, a ridosso della A4. A est è sorto l'impianto dell'AGIP in Pregnana e Rho.

E' ancora percepibile il corridoio ecologico tra Pregnana e Vanzago, che successivamente tenderà a chiudersi soprattutto per effetto dei nuovi insediamenti promossi dal PRG di Vanzago, sia residenziali che industriali (questi ultimi a ridosso del confine comunale con Pregnana).

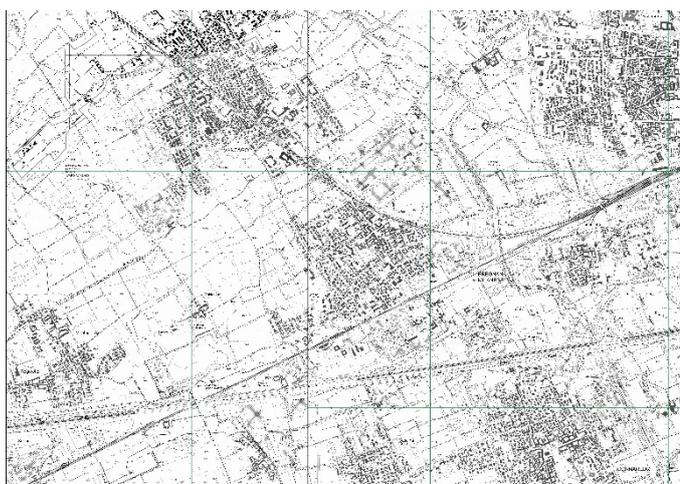




All'inizio degli anni Novanta (**CTR 1994**) lo stato di fatto vede quasi completamente realizzata la crescita residenziale prevista fin dal primo piano urbanistico comunale generale: il margine urbano verso ovest è abbastanza definito; lo stesso si può dire del margine settentrionale.

A sud della ferrovia per Novara è stata realizzata una parte della zona industriale, mentre è pressoché completata quella a est della linea del Sempione.

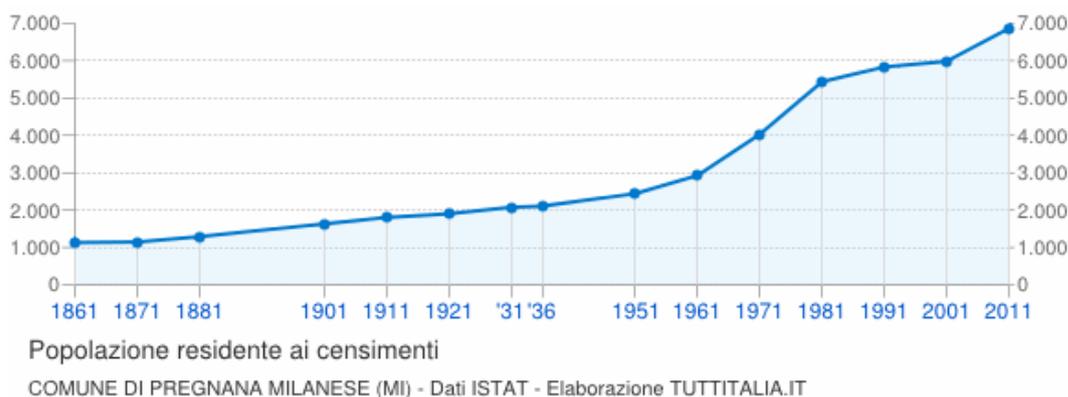
Nel complesso si è sostanzialmente compiuto il disegno che, fin dal Programma di Fabbricazione del 1966, ha connotato Pregnana come comune a crescita residenziale relativamente moderata e progressiva, concentrata tra i due tracciati ferroviari e a forte insediamento industriale, concentrato soprattutto all'esterno di tali tracciati.



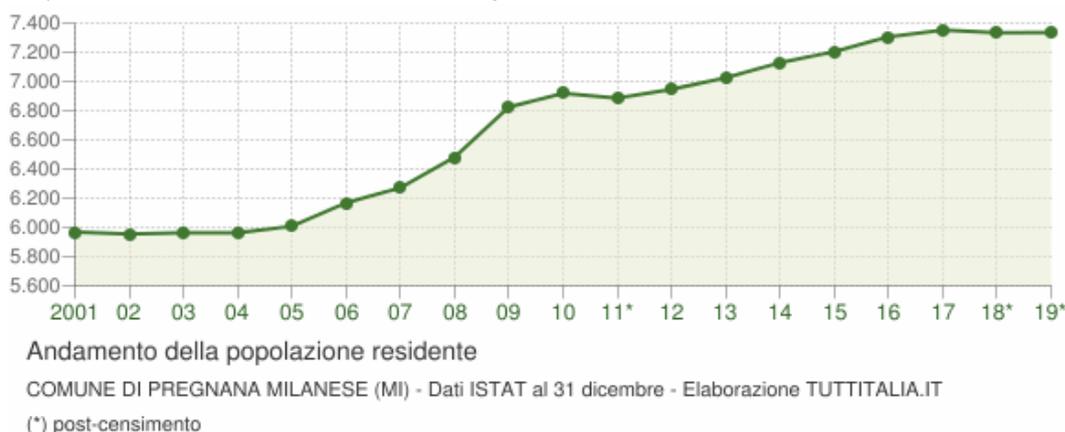
DBT 2020

### 2.3 Caratteri e dinamiche del contesto sociale

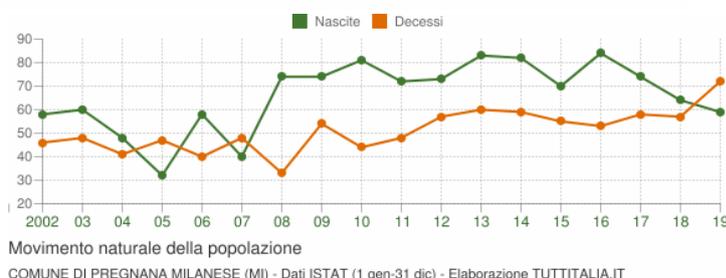
Il Comune di Pregnana Milanese, che si estende su di una superficie di circa 5 kmq, conta 7.336 residenti al 31.12.2019, di cui il 50,3% donne e il 49,7% uomini. L'incremento più significativo si è verificato nel ventennio compreso fra i censimenti del 1961 e 1981, periodo in cui la popolazione è sostanzialmente raddoppiata, passando da 2.924 a 5.438 unità.



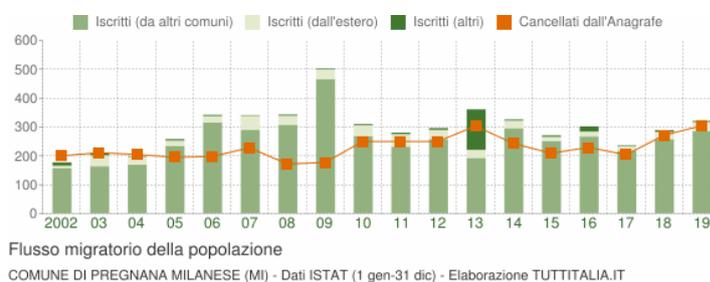
Nel decennio successivo la popolazione residente non registra un aumento percentuale rilevante (+2,6%), mentre torna ad aumentare in misura significativa fra il 2001 e il 2011, arrivando a 6.867 abitanti.



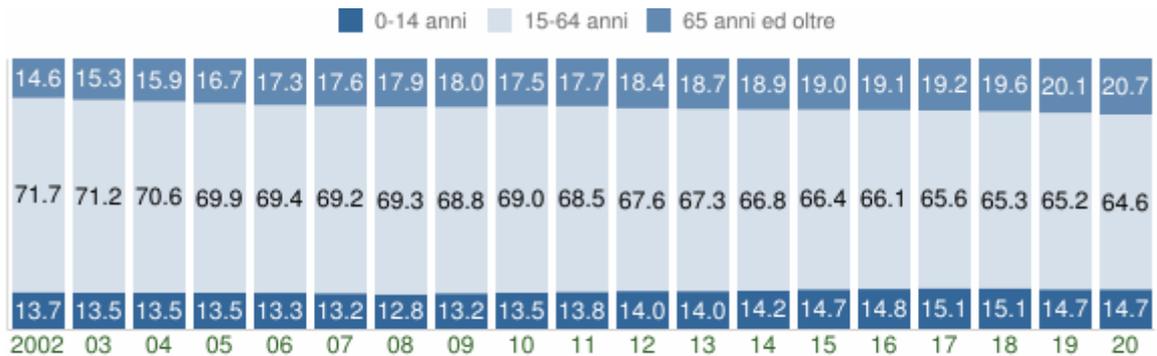
Dal 2011 la popolazione continua lentamente ad aumentare fino ad assestarsi sui 7.350 abitanti, valore leggermente in calo negli ultimi due anni, quando il saldo naturale ha cominciato ad assumere valori negativi (decessi maggiori delle nascite), non sufficientemente bilanciato dal saldo migratorio, che ancora registra valori positivi.



L'analisi della struttura della popolazione per classi di età restituisce però anche l'immagine di un territorio che sta "invecchiando", con una quota di anziani over 65 in continuo aumento dal 2002 (20,7%



contro 14,6%), non sufficientemente bilanciata dalla quota 0 - 14 anni in solo leggero aumento (14,7% contro 13,7%). La popolazione attiva fra i 15 e i 64 anni fra il 2002 e il 2020 è diminuita di circa sette punti percentuali dal 71,7% al 64,6%. In generale tale andamento si registra complessivamente per tutta la Città Metropolitana di Milano, anche se in Pregnana risulta leggermente meno marcato.

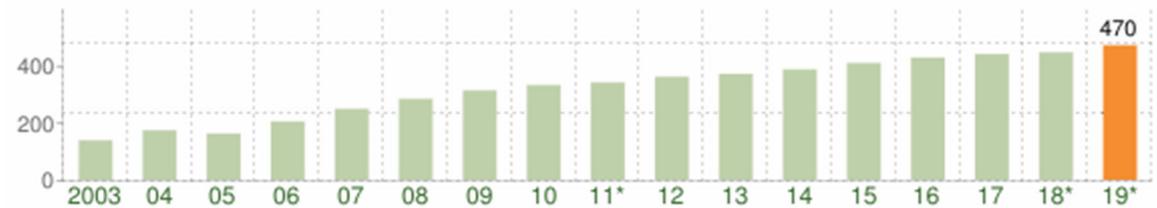


Struttura per età della popolazione (valori %)

COMUNE DI PREGNANA MILANESE (MI) - Dati ISTAT al 1° gennaio - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Anche l'indice di vecchiaia (rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni) conferma l'aumento del grado di invecchiamento della popolazione, passando da 137,3 del 2019 a 141,5 nel 2020. Anche questo valore si mantiene relativamente più basso di quanto registrato per Città metropolitana di Milano nel suo complesso (172,0 nel 2020).

La popolazione straniera incide per il 6,4% sul totale della popolazione residente, significativamente inferiore al 14,1% della Città Metropolitana. La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 28,1% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dal Marocco (11,5%) e dall'Ucraina (9,4%).



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

COMUNE DI PREGNANA MILANESE (MI) - Dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento



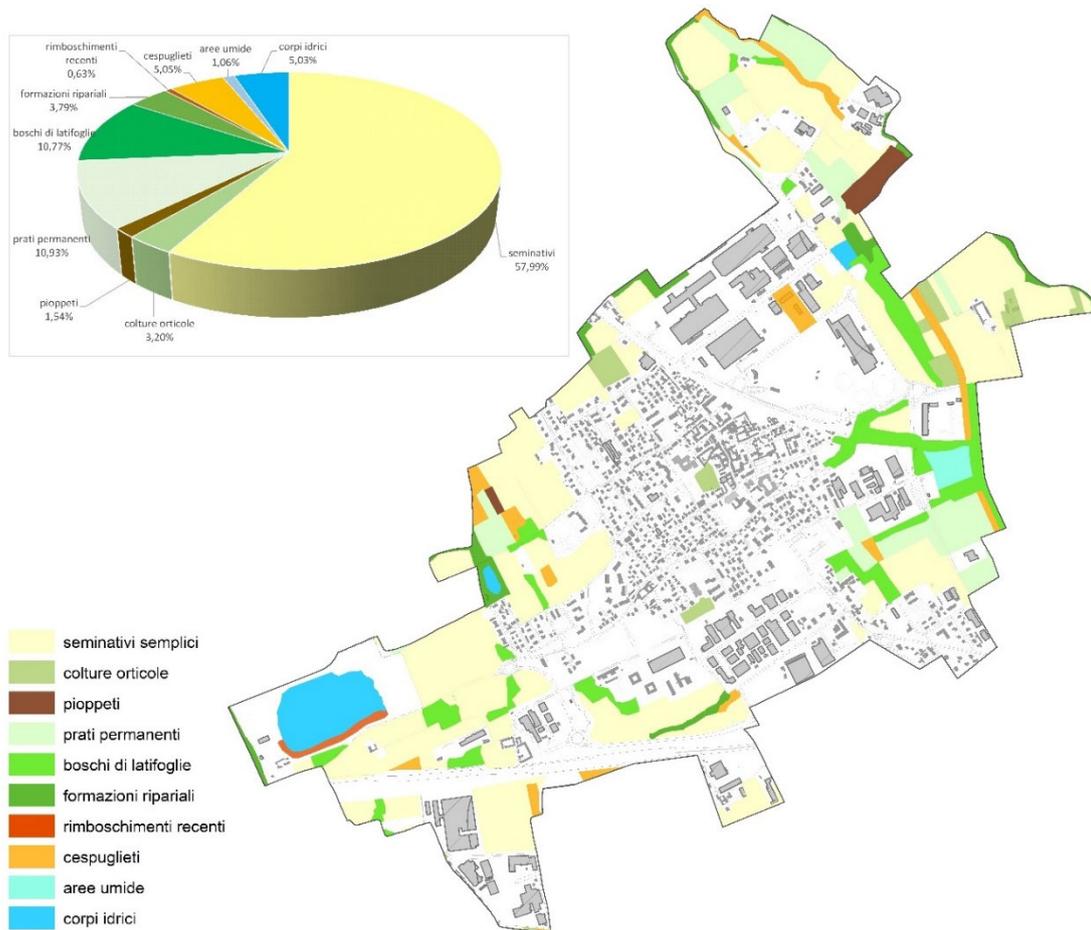
### 3.4 Naturalità e aree agricole

Nonostante il Comune di Pregnana Milanese appartenga alla conurbazione rhodense, il nucleo urbano presenta ancora una sua individualità, separato dalle agglomerazioni urbane dei comuni confinanti grazie alla presenza di ampi tratti di campagna e dei confini fortemente tracciati dalle linee delle infrastrutture: l'autostrada, le ferrovie, il canale scolmatore dell'Olona.

Uno degli elementi principali, che caratterizza gli spazi aperti di Pregnana è il fiume Olona, che corre nell'aperta campagna ma non ha dato luogo alla formazione d un solco vallivo vero e proprio. La striscia di territorio agricolo, rimasta quasi intatta lungo il corso del fiume, contornata da insediamenti urbani densi e compatti si presenta come un'ampia vallata verde scavata nell'edificato.

Lungo il suo corso si alternano aree agricole, aree boscate insieme alla diffusa presenza di boscaglie di ripa. La grande apertura della campagna, le visuali che accompagnano il corso dell'Olona in questo tratto del suo corso, la relativa assenza di edificazioni, comprese quelle agricole, la chiarezza dei confini, costituiti dai fronti per lo più regolari dei nuclei urbani, fanno di questa parte del territorio un patrimonio prezioso il cui riconoscimento ha indotto le amministrazioni comunali alla costituzione del parco locale di interesse sovracomunale del Basso Olona.

Il paesaggio della campagna conserva ancora ampie tracce della sua forma originaria, chiaramente leggibili nella regolarità della maglia ortogonale orientata sull'inclinazione della campagna e sull'andamento del corso dell'Olona.



Uso del suolo extraurbano nel Comune di Pregnana M. (elaborazione su dati DUSAF 6.0).

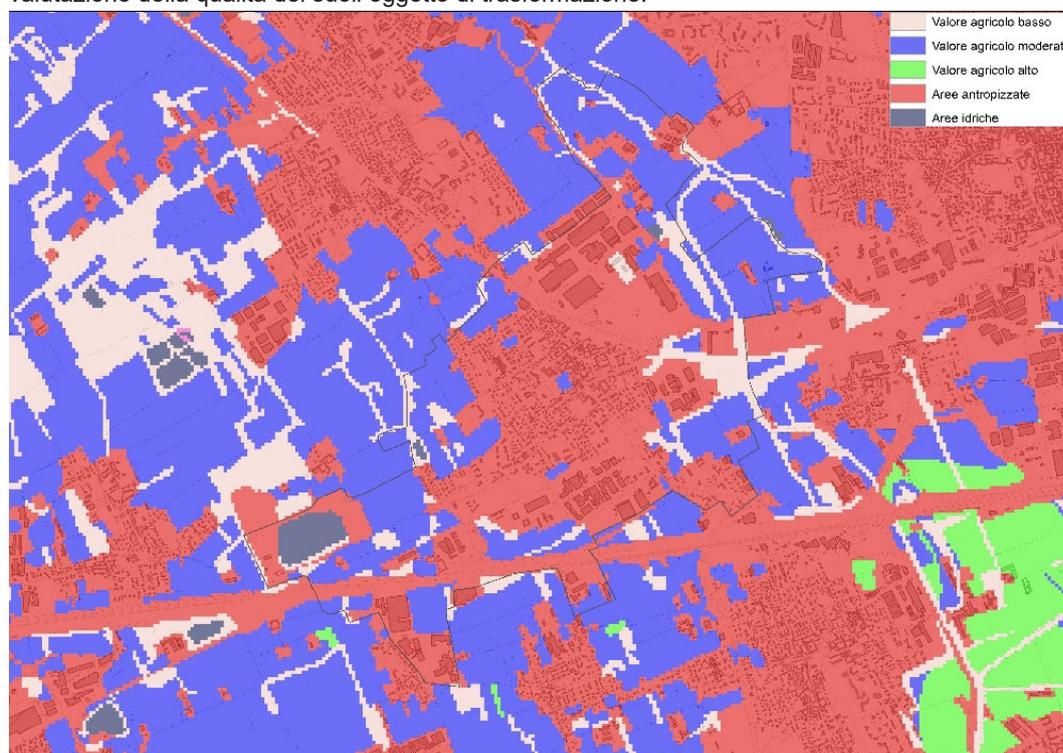
Le superfici agrarie ricoprono una superficie abbastanza ampia del territorio non urbanizzato (30% della superficie territoriale) e sono prevalentemente concentrate lungo l'Olona e nella parte occidentale del territorio comunale. Si tratta in prevalenza di colture a seminativo, con una buona presenza di prati permanenti.

Le aree di naturalità, che complessivamente coprono circa l'8% della superficie territoriale totale del comune di Pregnana, si distribuiscono, in misura quasi equivalente, fra boschi di latifoglie, formazioni ripariali e



cespuglieti, generalmente localizzati lungo il reticolo idrico, che ancora caratterizza gli spazi agricoli di Pregnana M.

Infine, si riporta una immagine relativa al “Valore agricolo dei suoli”, calcolato da Regione Lombardia con il Metodo Metland a partire dallo strato informativo DUSAF 6.0. Il dato può fornire un utile supporto alla valutazione della qualità dei suoli oggetto di trasformazione.



Valore agricolo dei suoli (Regione Lombardia su dati DUSAF 6.0)

### 3.5 Acque superficiali

Il territorio di Pregnana Milanese è attraversato da diversi corsi d'acqua e canalizzazioni artificiali/naturaliformi: il Fiume Olona, il Ramo Olona del Canale Scolmatore Nord Ovest, i secondari del Canale Villoresi e relativi canali minori terziari, rogge derivanti dal Fiume Olona e il Fontanile Serbelloni (tratto iniziale).

Il F. Olona scorre per una lunghezza di 850 m circa in corrispondenza della porzione nord-orientale del comune di Pregnana Milanese; il fiume interessa anche l'estrema porzione orientale del territorio comunale, dove ne segna il confine con Rho, per una lunghezza di 560 m: L'andamento è sinuoso e l'alveo attivo risulta incassato mediamente di circa 1-2 m rispetto alla piana adiacente.

Sono presenti diverse opere di difesa spondale idraulica, quali muri di contenimento in calcestruzzo o in muratura, scogliere in massi ciclopici ed arginature in terra.

In territorio di Rho, a monte di Molino Prepositurale è ubicata la presa del Canale Scolmatore delle Piene Nord-Ovest Milano (Ramo Olona).

Gran parte del territorio comunale di Pregnana è attraversato dalla rete irrigua del Consorzio del Canale Villoresi, ben rappresentato nella zona da due canali secondari e da una fitta rete di canali minori.

La testa del Fontanile Serbelloni ubicata circa 400 m a sud-ovest della Presa Olona 1 del Ramo Olona del C.S.N.O., è costituita da una profonda depressione ottenuta in tempi storici per escavazione nel piano campagna per la profondità di 7-8 m, di forma tipicamente allungata in senso nord-sud, larghezza di circa 5 m, in continuità con l'asta che si restringe progressivamente prolungandosi verso meridione, dove termina dopo circa 1 km per l'interramento dell'alveo. La profondità media dell'acqua non è superiore a 0.5 m.