



REPUBBLICA ITALIANA

# Regione Lombardia

## BOLLETTINO UFFICIALE

MILANO - LUNEDÌ, 15 DICEMBRE 2008

**ESTRATTO DALLA SERIE EDITORIALE ORDINARIA**

Sommario

### **C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI**

DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE 3 DICEMBRE 2008 - N. 8/8579

Determinazioni in merito alla salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati (art. 102-bis, l.r. 12/2005) . . . . .

2

**C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI**

(BUR2008030)

**D.g.r. 3 dicembre 2008 - n. 8/8579**

(5.0.0)

**Determinazioni in merito alla salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati (art. 102-bis, l.r. 12/2005)**

## LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

– il comma 4 dell'art. 102-bis della l.r. 11 marzo 2005, n. 12, così come introdotto dalla l.r. 14 marzo 2008, n. 4, ove si stabilisce che la Giunta regionale definisca i criteri di applicazione delle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 del suddetto articolo relativamente alle norme speciali di salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati; e che, in particolare, tali criteri vengano forniti in sede di definizione delle modalità per la pianificazione comunale ai sensi dell'art. 7 comma 2 della citata legge;

– l'art. 7 comma 2 della l.r. 12/2005, che stabilisce che la Giunta regionale definisca le modalità per la pianificazione comunale;

– vista la d.g.r. del 29 dicembre 2005 n. 8/1681 «Modalità per la pianificazione comunale»;

Ritenuto di dover approvare il documento «Criteri di salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati» con il relativo allegato A, di cui all'allegato 1 che costituisce parte integrante della presente deliberazione;

Dato atto che il suddetto documento è da considerarsi integrativo del documento «Modalità per la pianificazione comunale», approvato con d.g.r. del 29 dicembre 2005 n. 8/1681, ai sensi dell'art. 7 comma 2 della l.r. 12/05;

Dato atto che l'attività di cui trattasi trova specifico riferimento nel PRS dell'VIII legislatura, nonché nel DPEFR 2009-2013 che individua l'asse 6.5 «Valorizzazione del territorio»;

A voti unanimi espressi secondo le modalità di legge:

## DELIBERA

1) di approvare il documento «Criteri di salvaguardia delle infrastrutture per la mobilità e dei territori interessati» con il relativo allegato A, di cui all'allegato 1 che costituisce parte integrante della presente deliberazione;

2) di pubblicare la presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il segretario: Pilloni

\_\_\_\_\_ • \_\_\_\_\_

ALLEGATO 1

**CRITERI DI SALVAGUARDIA DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ E DEI TERRITORI INTERESSATI**

Il sistema della mobilità è uno degli elementi ordinatori del territorio ed è strettamente connesso alle politiche di sviluppo socio-economico e di miglioramento della qualità e vivibilità per i cittadini, la cui funzionalità è preconditione ovvero limite per uno sviluppo equilibrato e funzionale.

Anche le politiche urbanistiche locali, da assumere nei nuovi Piani di Governo del Territorio, devono rivolgere particolare cura al tema della mobilità, sia in termini di recepimento di previsioni sovraordinate, sia nello sviluppo di progettualità locali all'interno di uno scenario generale che concorra alla funzionalità complessiva del sistema territoriale.

L'art. 102 bis della l.r. 12/2005, come introdotto dalla l.r. 4/2008, stabilisce «Norme speciali di salvaguardia» dei territori interessati dalle infrastrutture per la mobilità, ribadendo espressamente il ruolo determinante della pianificazione urbanistica sia con riferimento alle previsioni di nuovi interventi, sia attraverso la cura e razionalizzazione della rete esistente, mediante l'individuazione di un insieme di disposizioni volte alla salvaguardia dei tracciati e alla corretta relazione con le scelte di sviluppo insediativo, anche al fine di una qualificazione complessiva del territorio.

**1. Elementi per l'analisi di contesto**

All'interno del quadro conoscitivo del PGT, l'analisi del sistema delle infrastrutture della mobilità consentirà di individuare, con idoneo dettaglio:

- la situazione della rete infrastrutturale esistente (nei suoi elementi lineari e puntuali) e le sue principali criticità in termini funzionali, ma anche paesistico-ambientali;
- la valutazione delle interconnessioni tra i diversi livelli gerarchici e funzionali del sistema viario, operata sulla base della vigente classificazione della rete regionale di cui alla d.g.r. del 3 dicembre 2004, n. 7/19709, e tenendo conto degli scenari di sviluppo infrastrutturale nazionali, regionali, provinciali;
- gli elementi necessari alla valutazione delle interferenze, connessioni e sinergie tra le nuove previsioni insediative e il sistema della mobilità;
- la rete ciclabile e della «mobilità dolce» anche attraverso la ricognizione delle progettualità proposte;
- il sistema della portualità fluviale e lacustre e le relative strutture di supporto.

Tale analisi verrà condotta con riferimento ai territori interessati dalle infrastrutture per la mobilità previste dalla programmazione nazionale, regionale e provinciale, ma opportunamente considereranno anche le infrastrutture rilevanti a livello locale.

**2. Misure di salvaguardia dei territori interessati da nuovi tracciati**

«I comuni garantiscono nel PGT la determinazione di misure di salvaguardia dei nuovi tracciati, previsti dalla programmazione nazionale, regionale e provinciale, delle infrastrutture per la mobilità, assicurando una congrua distanza da esse delle nuove previsioni insediative, secondo modalità eventualmente specificate dal PTR o dai piani territoriali regionali d'area, la definizione di interventi di salvaguardia prioritariamente con essenze arboree in coerenza con le caratteristiche paesaggistico-ambientali del territorio, nonché il divieto dell'apposizione di cartellonistica non legata alla disciplina della mobilità e alla segnaletica stradale». (art. 102 bis comma 1)

La necessità di garantire le condizioni per la realizzabilità delle nuove infrastrutture di rilevanza provinciale, regionale e nazionale, in particolare in termini di salvaguardia dei relativi corridoi e di presidio dei varchi, in particolare nelle aree a più alta densità insediativa, si accompagna con altre esigenze che emergono a seguito della effettiva realizzazione delle stesse, tra cui:

- la conservazione nel tempo della funzionalità e della efficienza trasportistica dell'infrastruttura, frequentemente compromessa dalla progressiva intensificazione degli insediamenti e degli accessi diretti in fregio ad essa;
- la promozione di elementi di qualità ambientale ottimali per gli insediamenti in aree finitime, soprattutto laddove destinati alla permanenza di persone e all'insediamento di funzioni sensibili;

- la possibilità di fruizione paesistica per le percorrenze dei nuovi tracciati.

Al fine di considerare opportunamente tali esigenze, il PGT procederà, in particolare, a:

1. recepire gli scenari infrastrutturali di riferimento previsti dalla programmazione sovralocale vigente all'atto della redazione del PGT e i relativi interventi in cui la stessa si articola, con riferimento ai contenuti del Piano Territoriale Regionale, dei Piani Territoriali Regionali d'Area e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, nonché alla programmazione di settore, secondo i contenuti dell'Allegato A;
2. assicurare congrue distanze tra i tracciati infrastrutturali e le nuove previsioni insediative, come di seguito meglio precisato;
3. definire interventi di salvaguardia delle caratteristiche paesistico-ambientali del territorio, prioritariamente con essenze arboree idonee per funzionalità e corrispondenza con i luoghi interessati;
4. vietare l'apposizione di cartellonistica non legata alla disciplina della mobilità e alla segnaletica stradale.

Con riferimento a quanto sopra, di seguito si evidenziano alcuni elementi di attenzione: In sede di predisposizione del PGT.

Pur considerando la complessità della distribuzione delle funzioni territoriali, è preliminarmente necessario assicurare la conservazione di adeguate distanze dall'infrastruttura per i nuovi insediamenti, in particolare destinati a funzioni sensibili e alla permanenza di persone. La corretta lettura del quadro in essere e dello scenario programmatico consentirà l'ottimale attuazione di tale misura, soprattutto in una visione di lungo periodo.

Nel PGT la definizione puntuale delle distanze dei nuovi insediamenti dall'infrastruttura terrà conto, a partire dalla conformazione fisica e dalle caratteristiche paesistico-ambientali dei luoghi, delle necessità di sicurezza e funzionalità dei tracciati, di una corretta organizzazione urbanistica del territorio e delle funzioni insediative, dell'obiettivo generale di miglioramento della qualità paesistica dei contesti; dovranno altresì essere assicurate le condizioni per la razionale organizzazione della viabilità di adduzione e di accesso e le connessioni con la viabilità secondaria.

A tal fine il PGT prevederà:

- la corretta trasposizione, nei propri elaborati, dei tracciati infrastrutturati e dei relativi corridoi di salvaguardia già operanti, desunti dai relativi atti progettuali;
- misure volte a conservare le condizioni di fattibilità di opere strategiche già previste negli strumenti di programmazione sovralocale, per le quali tuttavia, in relazione allo stato di avanzamento progettuale od approvativo, non risultino ancora operanti misure di salvaguardia ai sensi di legge (ad esempio per la fase compresa tra studio di fattibilità e l'approvazione del progetto preliminare). In termini orientativi, si ritiene congrua l'apposizione di fasce di salvaguardia dimensionate nella misura prevista per le distanze minime di legge dalle strade esistenti, incrementata di una percentuale del 30-50% in funzione delle condizioni orografiche e territoriali del contesto;
- ulteriori misure integrative, rispetto a quanto previsto dalle normative e dagli atti progettuali, per la razionale organizzazione del territorio e del rapporto tra insediamenti e sistema infrastrutturale e, in particolare, indirizzi di buona pianificazione per il contesto interessato, anche rispetto agli interventi dei privati;
- il ricorso alla perequazione urbanistica, per la conservazione dei varchi e dei corridoi o per l'eliminazione di insediamenti attualmente localizzati in maniera conflittuale rispetto agli interventi previsti;
- l'integrazione tra il disegno della rete verde locale e il sistema infrastrutturale, evitando che le fasce contermini ai tracciati diventino aree di degrado, ma anzi costituiscano occasione di fruizione paesistica;
- l'integrazione con il sistema della «mobilità dolce»;
- la possibilità di l'accordo con gli imprenditori agricoli al fine della manutenzione dei cigli e delle aree prossime alle infrastrutture, anche attraverso l'utilizzo *no-food* delle aree e la fornitura di servizi ambientali.

Il Documento di Piano individuerà espressamente le strategie

e le azioni idonee, anche al fine di procedere alla ricucitura dei contesti paesistici e di garantire il presidio attivo delle aree limitrofe all'infrastruttura, operando le conseguenti scelte di ridisegno urbano e paesistico e di qualificazione complessiva del territorio.

Nel lungo periodo, efficaci si potranno dimostrare le concordanze di intenti o le progettualità a scala sovralocale, promosse in accordo con i comuni contermini, anche attraverso la costruzione di scenari territoriali condivisi, che potranno costituire un riferimento per la fase di sviluppo progettuale dell'infrastruttura stessa e le eventuali azioni di mitigazione e compensazione ambientale.

La progettazione dei corridoi ecologici all'interno del Piano dei Servizi e la lettura del rapporto tra aree urbane e rurali proposta dal Piano delle Regole contribuiranno alla costruzione di un disegno complessivo di territorio che integri gli spazi fisici destinati alle infrastrutture e il contesto territoriale e urbano.

Il Piano Territoriale Regionale e i Piani Territoriali Regionali d'Area potranno fornire ulteriori indicazioni in ordine alle distanze dai tracciati da rispettare nella localizzazione dei nuovi insediamenti. Si rimanda inoltre ai contenuti del Piano Paesaggistico Regionale e al relativo Piano di Sistema - Tracciati di base paesistici, quale riferimento di disciplina in materia paesistica.

In coerenza con quanto sopra esposto, nell'ambito del PGT analoghe attenzioni saranno poste rispetto alle previsioni di nuove infrastrutture della viabilità comunale, quali in particolare tracciati tangenziali o di by-pass degli abitati, al fine di garantire la funzionalità dei tracciati stessi.

### 3. Azioni urbanistiche relative alla rete esistente

*«Per le infrastrutture per la mobilità esistenti i PGT individuano azioni urbanistiche per la razionalizzazione delle modalità di accesso e la riqualificazione paesaggistico-ambientale delle aree limitrofe, riconsiderando le previsioni urbanistiche in atto al fine di contenere l'ulteriore sviluppo degli insediamenti, nonché delle attrezzature e della segnaletica non strettamente funzionate alla mobilità.»* (art. 102 bis comma 2)

La rete infrastrutturale esistente in molte situazioni mostra punti di forte criticità rispetto al sistema insediativo; ciò avviene in particolare per la rete della viabilità, locale e di rilevanza sovralocale.

Nei nuovi PGT l'attenta valutazione delle previsioni insediative deve pertanto rivolgersi, come suggerito dal dettato normativo, a:

- razionalizzare le modalità d'accesso alla rete viaria,
- promuovere la riqualificazione paesaggistico-ambientale delle aree limitrofe;
- riconsiderare le previsioni urbanistiche in atto;
- limitare e, ove possibile, eliminare le attrezzature e la segnaletica non strettamente funzionali alla mobilità.

Il Piano delle Regole potrà in tale senso individuare, laddove opportuno, indicazioni e prescrizioni puntuali da adottare, promuovendo le necessarie misure atte a garantire l'eliminazione delle possibili interferenze, o la loro minimizzazione, tra rete della viabilità e insediamenti urbani. A tale fine potrà inoltre prevedere il ricorso a misure di perequazione urbanistica.

Si richiama in particolare l'obiettivo, stabilito dalla legge, relativo al «contenimento dell'ulteriore sviluppo degli insediamenti» in prossimità dei tracciati delle infrastrutture.

Gli elaborati del PGT dovranno conseguentemente esplicitare le modalità di applicazione del nuovo disposto legislativo e indicare le relative azioni urbanistiche previste per la sua attuazione.

A livello locale acquista poi una rilevante importanza il sistema della «mobilità dolce», le cui interrelazioni con le reti tradizionali della mobilità devono essere progettate attentamente al fine di garantire la sicurezza ma anche di promuovere nuove forme di mobilità, che soprattutto a livello locale possono risolvere molteplici criticità (traffico, parcheggi, connessioni con nodi di interscambio soprattutto della rete ferroviaria e metropolitana).

Solo il riconoscimento, già all'interno del Documento di Piano, della priorità nel promuovere tale forma di mobilità, può garantire l'attivazione di tutte le necessarie misure all'interno degli strumenti del PGT e attuativi dello stesso, che consentano di realizzare iniziative funzionali e pienamente coordinate con le esigenze dei cittadini.

Nella definizione della strategia complessiva del PGT volta alla

corretta organizzazione del rapporto tra sistema della mobilità e degli insediamenti urbani, l'attenzione alla riqualificazione paesaggistica dei luoghi deve orientare l'azione locale, dell'amministrazione e dei privati. La disciplina paesaggistica del PGT identificherà a tale fine gli indirizzi, le indicazioni e le prescrizioni finalizzate alla qualificazione complessiva dei contesti, integrando anche il tema in oggetto all'interno delle disposizioni previste.

Specifiche e particolare attenzione deve poi essere posta alla viabilità storica e alla viabilità di fruizione panoramica e paesistica al fine di valorizzare l'esistente e promuovere azioni di complessiva riqualificazione dei luoghi; in merito a ciò si rimanda ai contenuti del Piano Paesaggistico Regionale e in particolare al relativo Piano di Sistema - Tracciati di base paesistici, sottolineando in particolare:

- l'importanza delle alberature stradali;
- il rapporto con i corpi edilizi;
- la valorizzazione dell'arredo stradale;
- l'ubicazione delle aree di sosta e dei belvedere panoramici;
- il recupero delle strutture di supporto (case cantoniere, stazioni di servizio, ...).

#### **4. Cartellonistica, attrezzature e strutture di servizio**

All'interno del Piano delle Regole l'amministrazione comunale avrà cura di promuovere le opportune azioni di valorizzazione dei contesti e di risoluzione del degrado, con specifica attenzione alla viabilità panoramica e di interesse paesistico.

L'amministrazione attiverà i necessari raccordi con i soggetti competenti al fine di qualificare le aree contermini ai tracciati, in particolare viari, soprattutto per le principali arterie di accesso alle aree urbane e con attenzione ai contesti paesistici o ai beni storico-architettonici di particolare pregio presenti in aree limitrofe.

#### **Allegato A**

##### **Riferimenti per il quadro programmatico infrastrutturale**

##### **Programmazione nazionale**

1. Programmazione decennale ANAS 2003-2012 e relativi Contratti di Programma triennali e annuali di attuazione

2. Contratti di Programma RFI

##### **Programmazione negoziata Stato-Regione**

1. Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Lombardia, sottoscritta in data 3 marzo 1999, e conseguenti:

- Accordo di Programma Quadro «Realizzazione di un sistema integrato di accessibilità ferroviaria e stradale all'aeroporto di Malpensa 2000», sottoscritto il 3 settembre 1999;
- Accordo di Programma Quadro «Riqualificazione e potenziamento del Sistema Autostradale e della Grande Viabilità della Regione Lombardia», sottoscritto il 3 aprile 2000;

2. Programma infrastrutture strategiche di legge Obiettivo:

- Intesa Generale Quadro sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Regione Lombardia in data 11 aprile 2003, in attuazione della l. 443/2001 (c.d. «Legge Obiettivo») e del relativo decreto di attuazione (d.lgs. 190/2002);

3. Accordi di Programma o altri atti di programmazione negoziata per la realizzazione di interventi strategici sul territorio lombardo, tra cui:

- Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano del 19 febbraio 2007;
- Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento autostradale di connessione tra le città di Milano e Brescia del 7 maggio 2007;
- Accordo di Programma per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano e il potenziamento del sistema della mobilità dell'est milanese e nord lodigiano del 5 novembre 2007;
- Accordo di Programma per la realizzazione degli interventi di potenziamento e riqualificazione della viabilità di accesso alla Valtellina e Valchiavenna e per l'attuazione immediata di un primo stralcio della variante di Morbegno del 18 dicembre 2006.

4. Protocolli, atti d'intesa o convenzionali sottoscritti per lo sviluppo e la riqualificazione del sistema infrastrutturale in ambiti regionali specifici.

##### **Programmazione regionale**

- Programma Regionale di Sviluppo e Documenti di Programmazione Economico e Finanziaria Regionale;
- Programma triennale LL.PP. Regione Lombardia;
- Individuazione delle direttrici autostradali regionali (d.g.r. 24 aprile 2008 n. 7184);
- Programma di interventi prioritari sulla rete viaria di interesse regionale da finanziarsi con le risorse per investimenti trasferite dallo Stato alla Regione Lombardia per l'esercizio delle funzioni conferite dal d.lgs. 112/98 in tema di viabilità;
- Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FN.

##### **Programmazione negoziata Regionale-Enti Locali**

Atti di programmazione negoziata ex l.r. 2/2003, protocolli, atti d'intesa o convenzionali sottoscritti per lo sviluppo e la riqualificazione del sistema infrastrutturale in ambiti regionali specifici.

##### **Programmazione provinciale**

- Programma triennale OO.PP.;
- Piani di settore relativi alla mobilità.