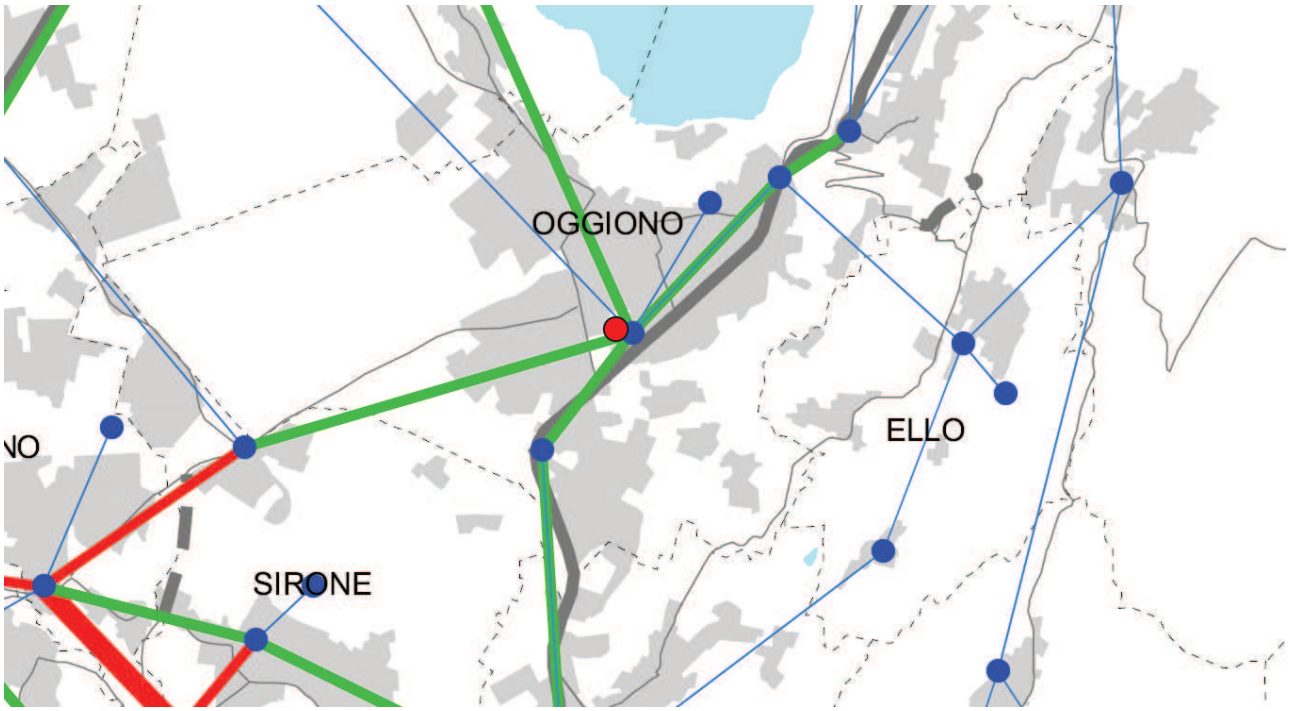

Figura 21. Estratto Scenario 2C Variazione dei volumi del traffico.

L'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) è localizzata sull'intersezione di 3 archi caratterizzati da decremento del volume di traffico (da - 250 a – 51). Vedi riferimento figura precedente.

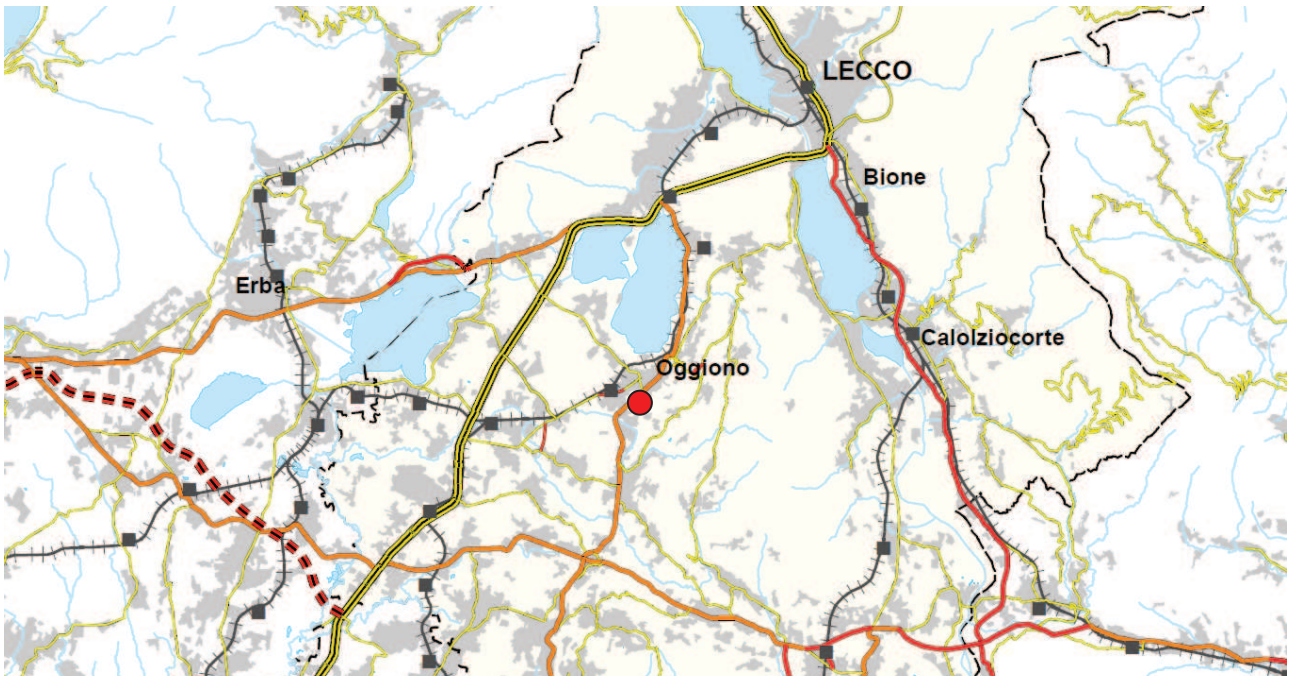

Figura 22. Estratto Scenario 2D Schema infrastrutturale interprovinciale.

Per quanto riguarda lo scenario 2D. l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce nella rete infrastrutturale della viabilità interprovinciale di interesse regionale (SP 51) che

arrivando da Lecco a nord scende verso sud fino a Monza, intersecando sia a nord che a sud maglie della viabilità interprovinciale che collegano i territori ad ovest e ad est rispetto al Comune di Oggiono.

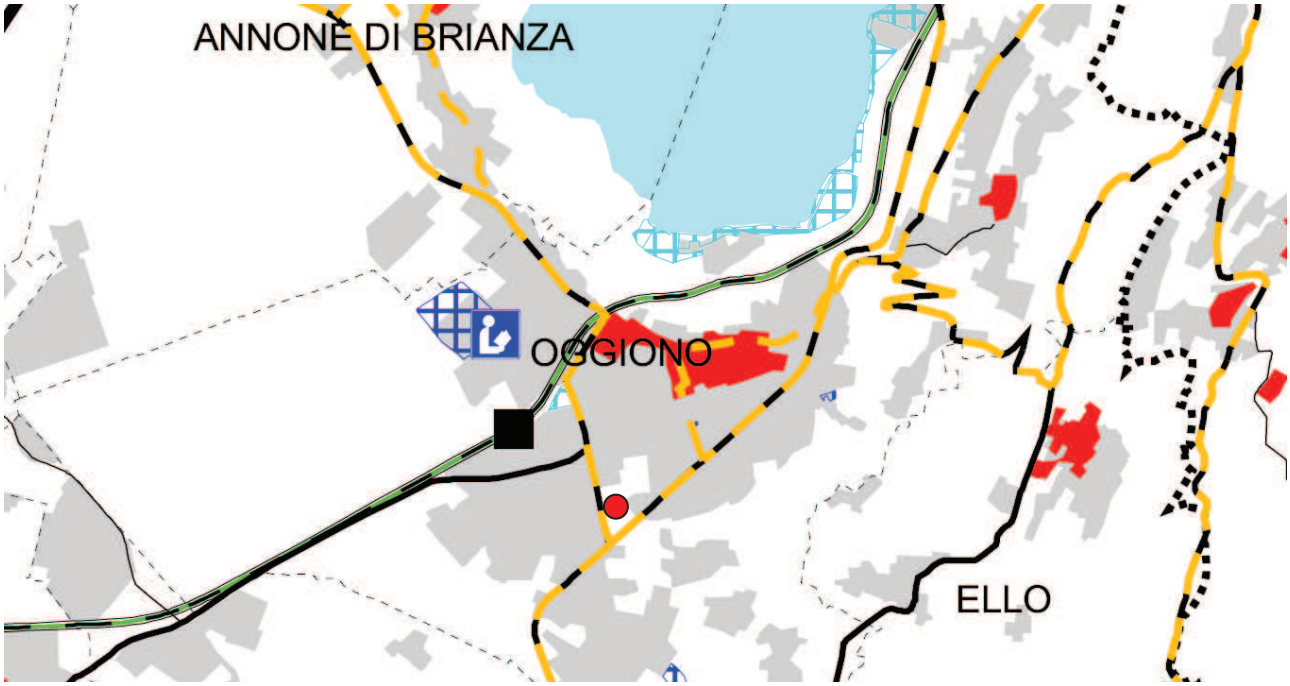

Figura 23. Estratto Scenario 3 Il sistema dei servizi.

Dal punto di vista dei servizi non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso).

Per quanto riguarda i sistema della fruizione turistico ricreativa (vedi figura segunete) non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso).

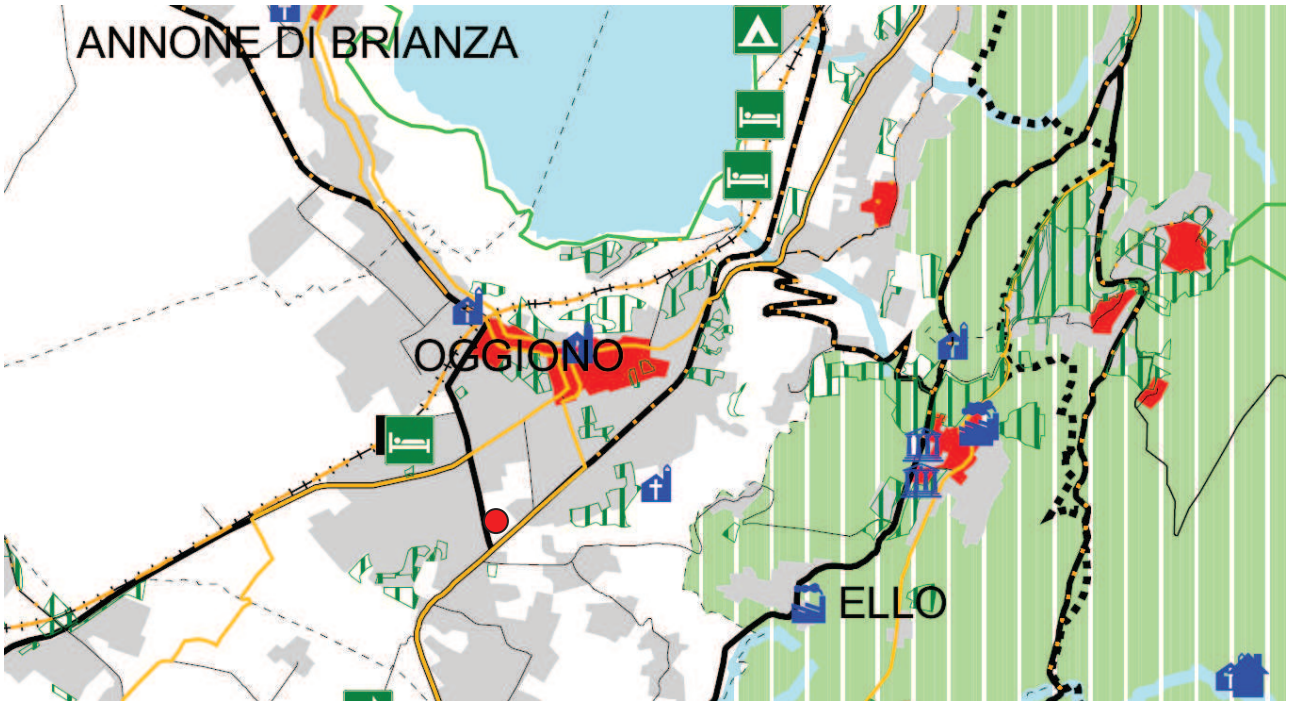

Figura 24. Estratto Scenario 4 Il sistema della fruizione turistico ricreativa.

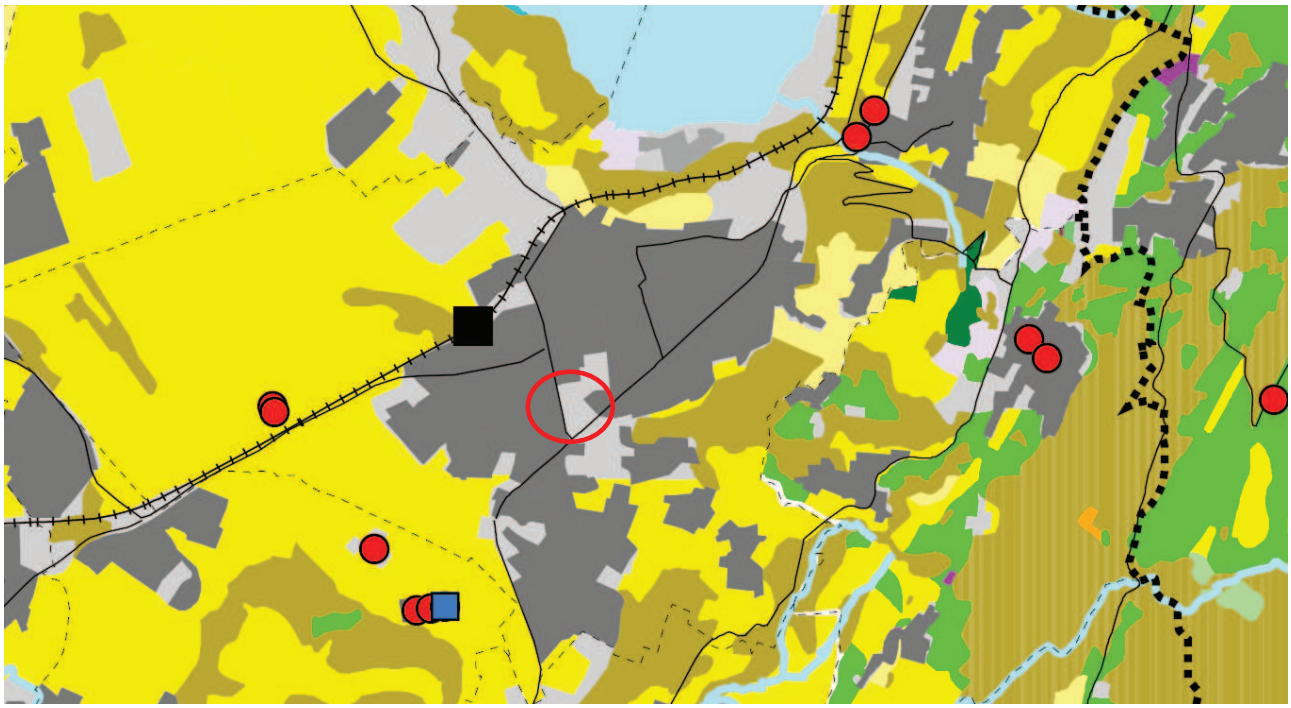

Figura 25. Estratto Scenario 5 Il sistema agroforestale.

Dal punto vista del sistema agroforestale non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il cerchio rosso).

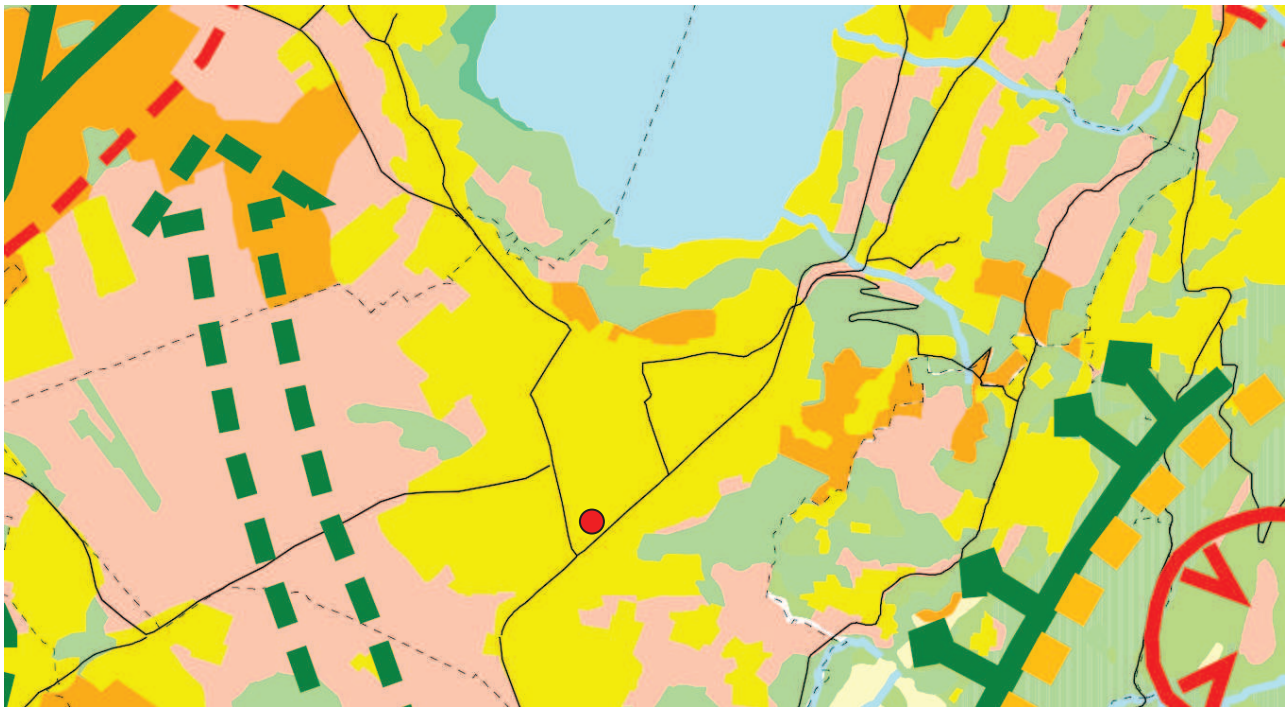

Figura 26. Estratto Scenario 6 Il sistema ambientale.

Per quanto riguarda lo scenario 6 – Il sistema ambientale, non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso).

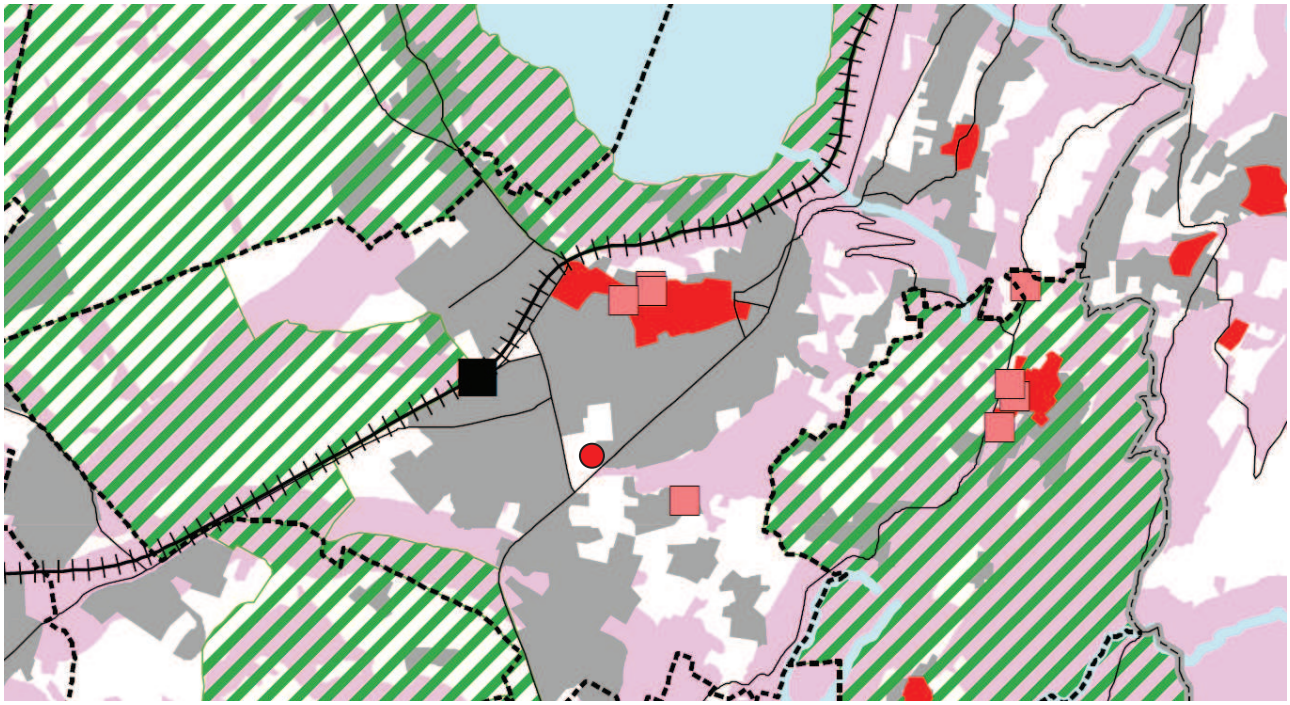

Figura 27. Estratto Scenario 7 Le tutela paesistiche.

Dal punto di vista delle tutele paesistiche, non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso).

Per quanto riguarda gli elementi di disseto, scenari 8A e 8B, non ci sono elementi di particolare interesse da evidenziare che possano interessare direttamente l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso).

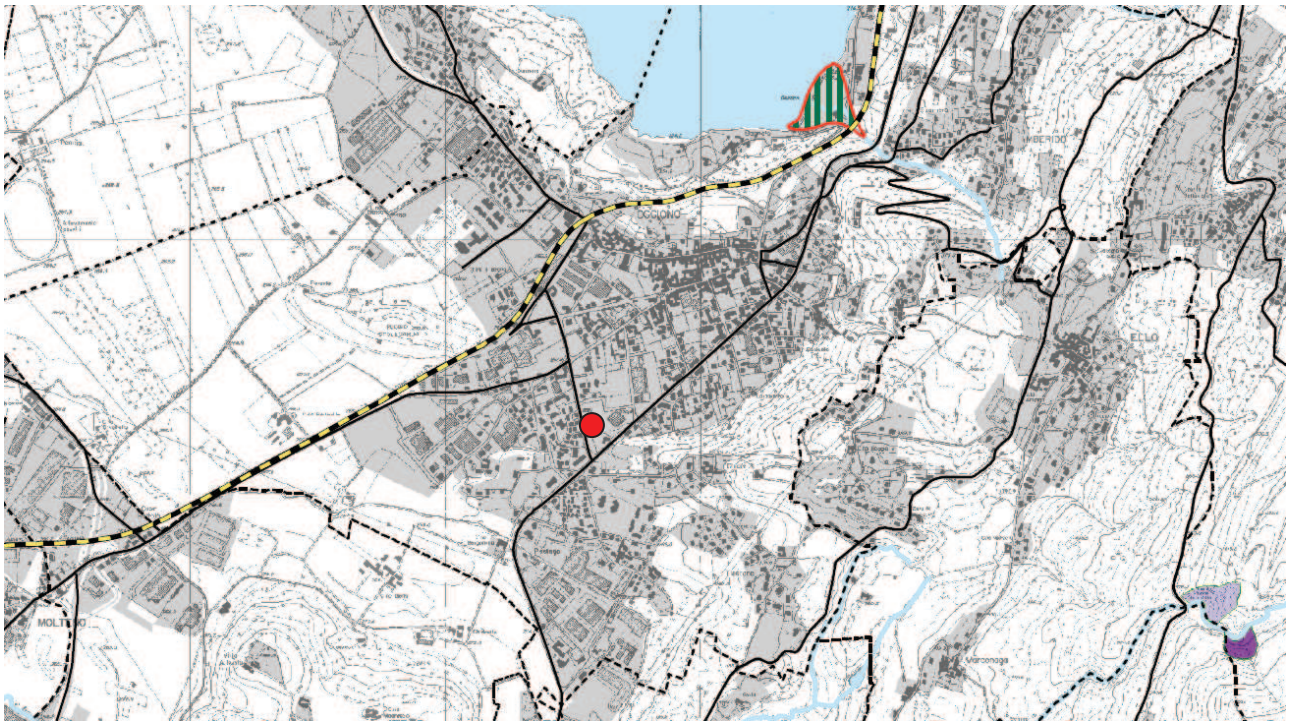

Figura 28. Estratto Scenario 8A Carta inventario dei dissesti.

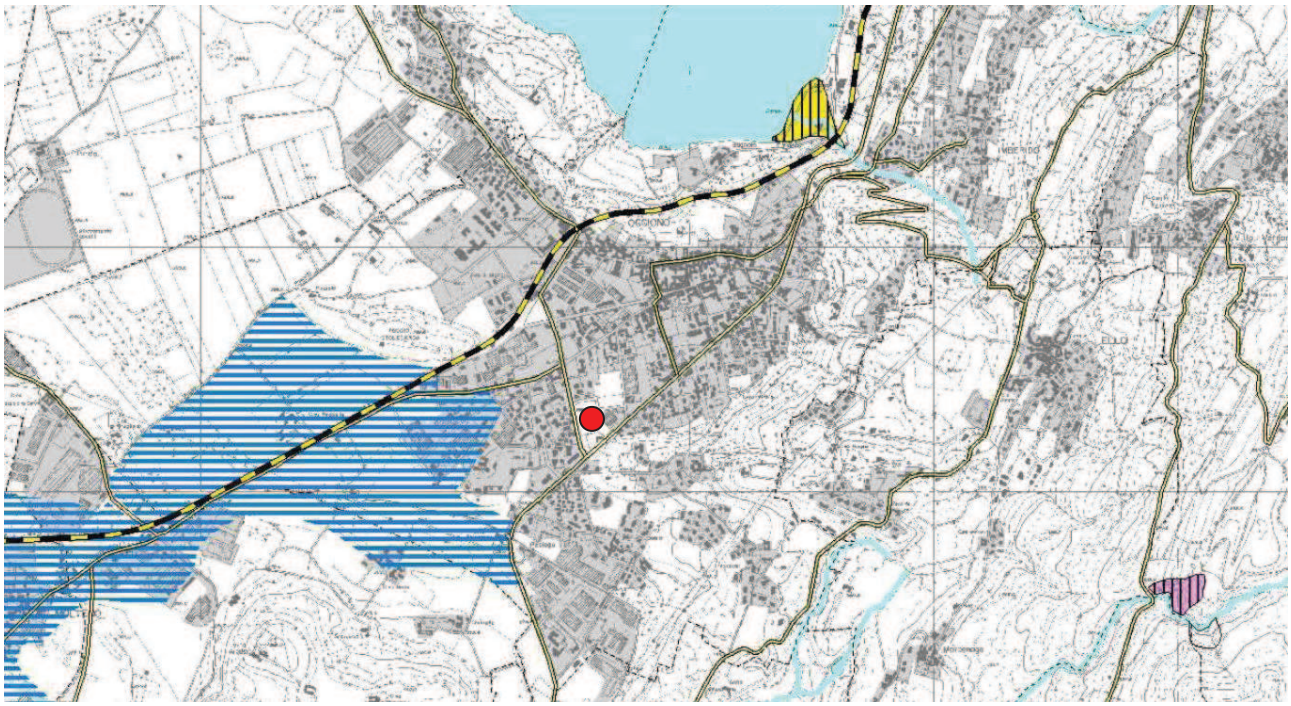

Figura 29. Estratto Scenario 8B Competenze per monitoraggi di valutazione della pericolosità.

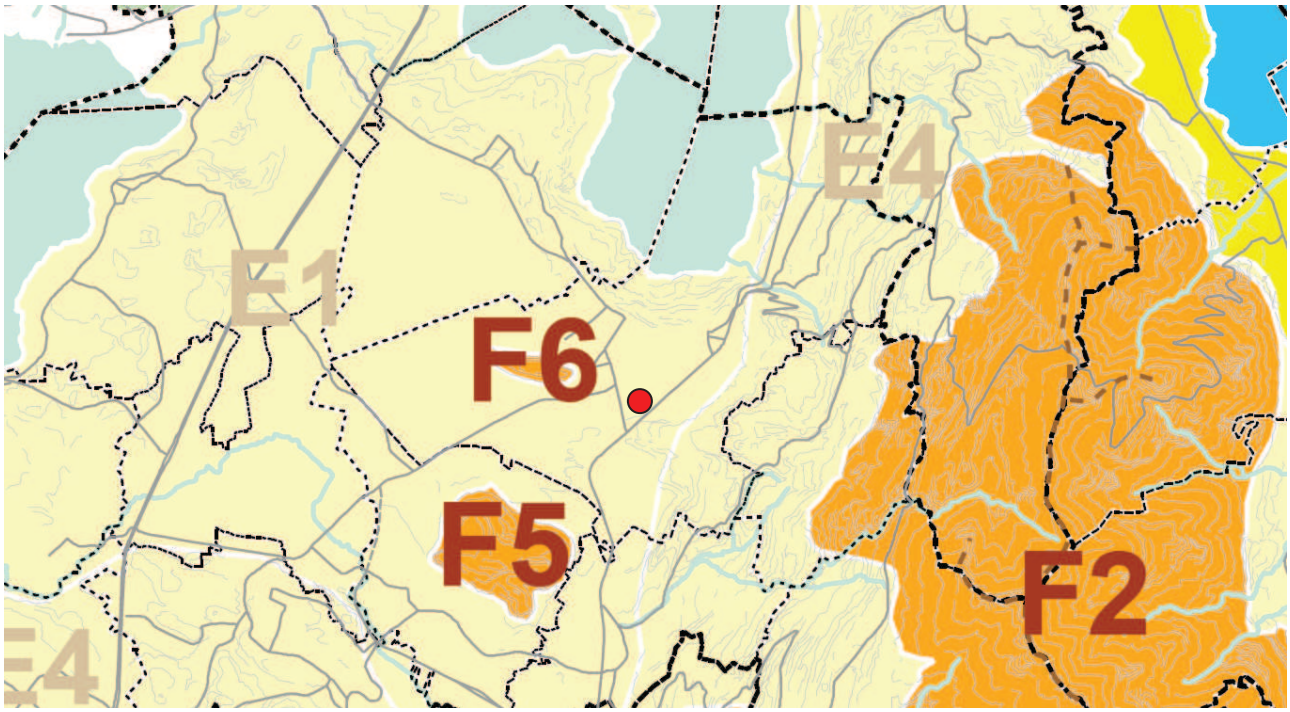

Figura 30. Estratto Scenario 9A Le unità di paesaggio.

Dal punto di vista del paesaggio, l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso), così come tutto il territorio comunale, si inserisce nell'Unità di paesaggio de 'La collina e i laghi morenici – La Brianza Oggionese'.

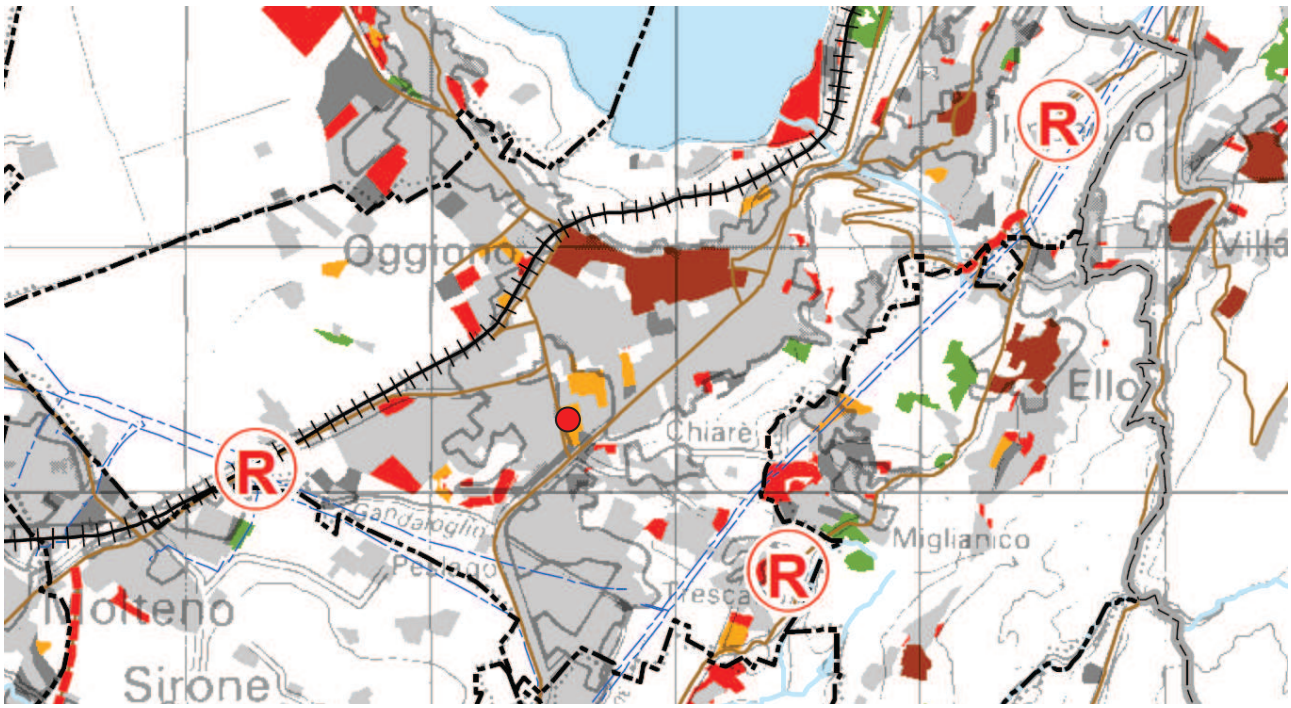

Figura 31. Estratto Scenario 9C Il degrado paesaggistico.

Per quanto rigurada lo scenario 9C, l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce in un area dove esistono 'Elementi di degrado da processi di urbanizzazione / infrastrutturazione' rappresentati da 'Cantieri, aree degradate non utilizzate e non vegetate'.
In effetti l'area prospiciente l'attuale zona commerciale presenta i segni di un cantiere abbandonato in effettivo stato di degrado.

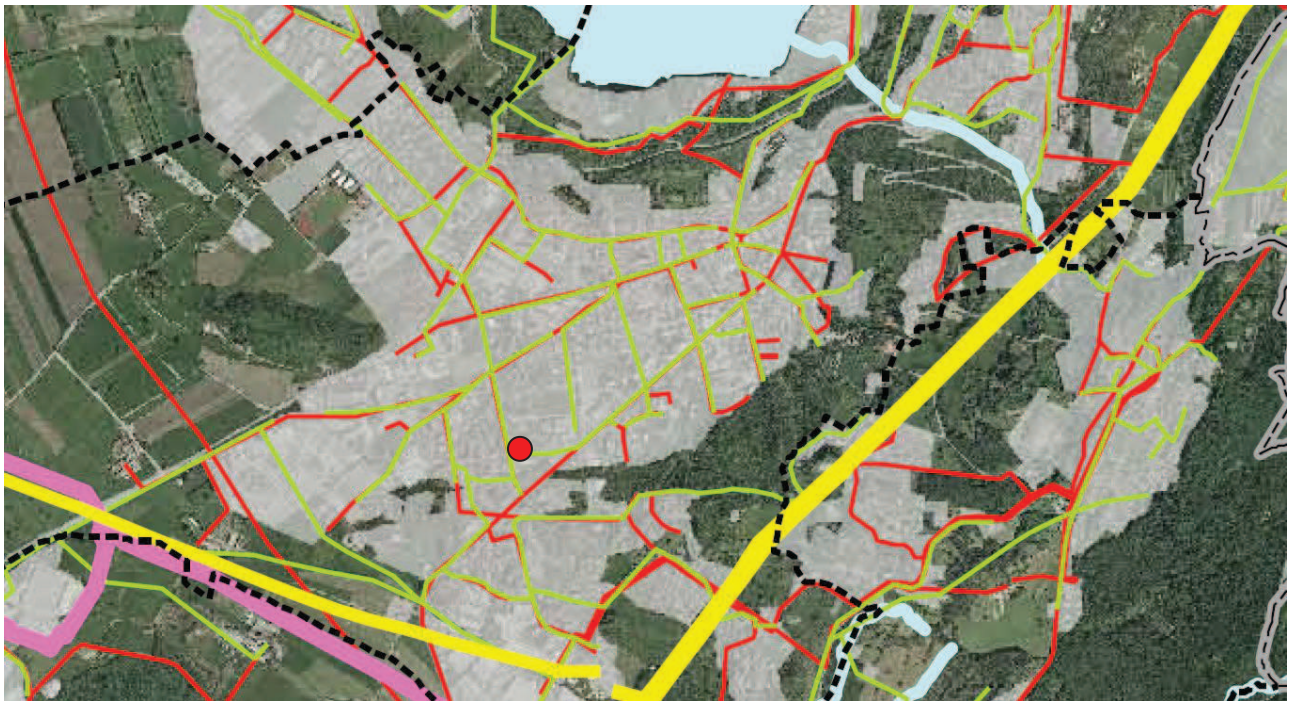

Figura 32. Estratto Scenario 10 Corridoi tecnologici.

Dal punto di vista dello scenario 10, l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce in un ambito urbanizzato consolidato fittamente servito sia dalla rete di adduzione dell'acqua potabile che di smaltimento delle acque reflue.

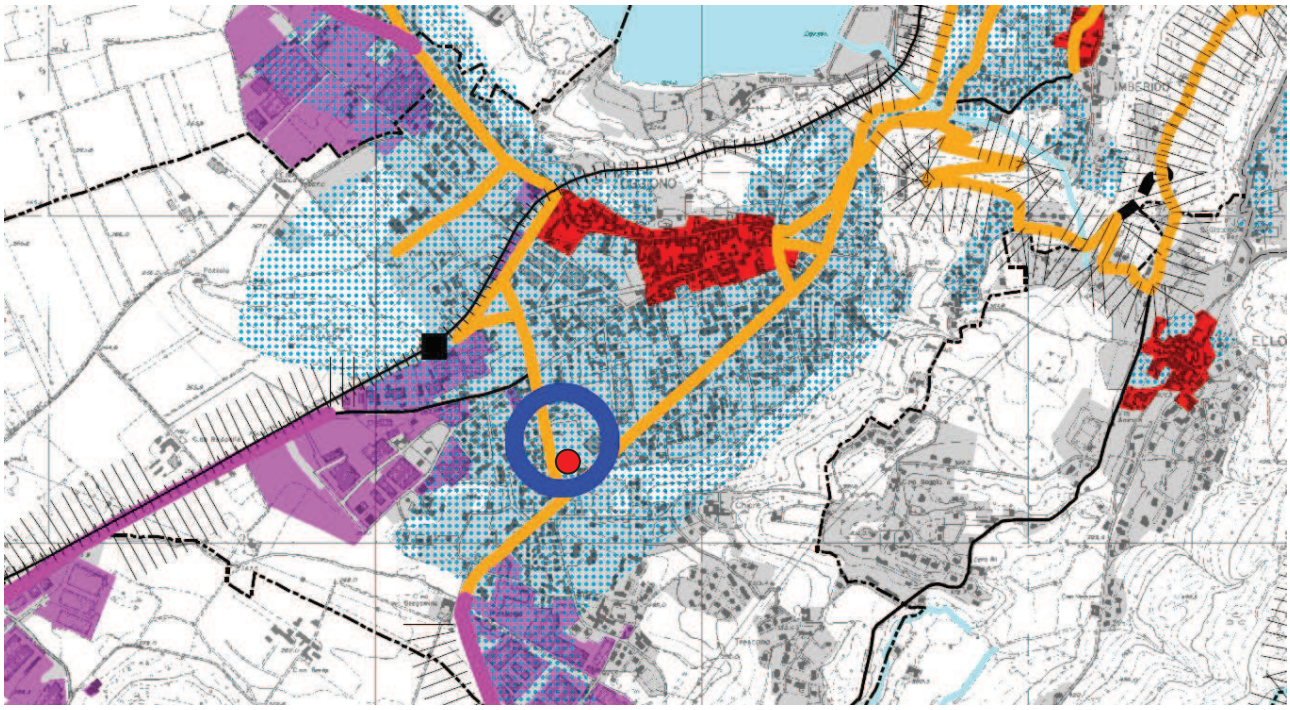

Figura 33. Quadro strategico 1 – Assetto insediativo.

L'area oggetto dell'intervento (individuata nella figura precedente – Assetto insediativo - in cartografia con il bollo rosso) si inserisce in un 'Ambito di accessibilità sostenibile (**art.20**)', all'incrocio di due strade classificate di 'Classe C – Viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali (**art. 18.5**)'.
La zona, come evidenziato in precedenza, è individuata come 'Area per la localizzazione di attività ad elevata concentrazione di presenze (**art. 32**)'.
Di seguito si riporta estratto della normativa sopra citata.

18.5 Viabilità a prevalente servizio di insediamenti residenziali

1. *Rientrano in questa categoria le strade che attraversano centri abitati, anche nei tratti compresi tra un centro e il successivo.*
2. *La pianificazione persegue l'obiettivo di rendere o mantenere tali strade il più possibile libere dal traffico pesante e dal traffico di transito non locale, al fine di assicurare le migliori condizioni di vivibilità per i tessuti urbani attraversati e di sicurezza per l'utenza debole ciclo-pedonale.*
3. *A tal fine, la pianificazione locale si impegna, anche attraverso intese sovracomunali, alle azioni conseguenti, riguardanti sia il trasferimento delle attività produttive gravitanti su strade a funzione residenziale, sia la riorganizzazione della viabilità.*
4. *Lungo tali strade non è di norma consentita la previsione di nuove aree destinate a insediamenti produttivi come sopra definiti, anche se attestati su strade laterali, salvo quanto specificato nei commi seguenti.*
5. *L'individuazione di nuove aree per insediamenti produttivi attestate su strade a funzione residenziale è da ritenere ammissibile limitatamente a operazioni di sostituzione che, senza aumenti di capacità insediativa, consentano di risolvere situazioni di incompatibilità urbanistica o paesistica e ambientale, e comunque previa intesa con la Provincia e con i Comuni gravitanti sul medesimo asse stradale.*
6. *Là dove l'organizzazione complessiva del territorio e la mancanza di strade idonee al traffico indotto dagli insediamenti produttivi non consentano di prefigurare realisticamente sostanziali miglioramenti a medio termine delle condizioni di interferenza del traffico pesante e di transito non locale con i centri abitati, la pianificazione locale e quella provinciale promuovono interventi di mitigazione (in connessione con interventi di riqualificazione insediativa o mediante programmi di intervento pubblico) volti ad assicurare migliori condizioni di sicurezza stradale, con particolare attenzione per pedoni e ciclisti, nonché migliori condizioni di efficienza del trasporto collettivo, assicurando in ogni caso il mantenimento di caratteristiche prestazionali congrue all'eventuale rilevanza sovralocale degli itinerari di cui i tratti oggetto di intervento risultino parte.*
7. *Le attività che si trasferiscono in attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo godono di priorità nell'accesso ai poli produttivi di interesse sovracomunale di cui all'art. 29 delle presenti norme.*

20. Condizioni di accessibilità sostenibile

1. *Per i fini del PTCP, si definiscono condizioni di accessibilità sostenibile per gli insediamenti residenziali, produttivi e di servizio quelle che garantiscono agevole accesso pedonale al trasporto pubblico su ferro o su gomma.*
2. *Si assumono come limiti dell'accessibilità sostenibile i seguenti valori:*
   - *distanza dalla più vicina strada percorsa da linee di trasporto pubblico locale su gomma: massimo 300 metri;*
   - *distanza dalla più vicina stazione o fermata ferroviaria: massimo 600 metri;*
   - *dislivello da entrambe: massimo 50 metri.*
3. *Fermo restando l'obiettivo di mantenere i nuovi insediamenti in prossimità del trasporto pubblico, i suddetti valori potranno essere meglio precisati in sede di pianificazione locale e/o di settore, anche considerando lo stato dell'urbanizzazione nonché le concrete condizioni di accessibilità, quali sono determinate in particolare dalla eventuale presenza di barriere e ostacoli di varia natura.*

32. Aree per la localizzazione di attività a elevata concentrazione di presenze

1. *In ogni Circondario, gli spazi che presentano le migliori condizioni di accessibilità al trasporto pubblico e al tempo stesso hanno buona accessibilità al mezzo individuale, a medio e lungo raggio, sono prioritariamente destinati ad accogliere insediamenti per attività e funzioni che richiamano un numero elevato di persone, provenienti da un bacino di livello sovracomunale.*
2. *Il PTCP individua indicativamente nella Tavola 1 - Quadro Strutturale - Assetto insediativo, con apposita simbologia, i siti candidati a svolgere le funzioni di cui al comma precedente e, in particolare, il nodo di accessibilità regionale sito nel territorio del comune di Lecco, idoneo ad accogliere insediamenti universitari e di direzionalità metropolitana.*
3. *Ai luoghi individuati ai sensi dei precedenti commi 1 e 2 sono assimilate tutte le stazioni ferroviarie, in particolare lungo le linee interessate da significativi programmi di potenziamento e in relazione agli interventi previsti dagli stessi programmi, da intendersi come luoghi ad elevata accessibilità e come nodi qualificati della rete di mobilità provinciale e di cui promuovere, anche con apposite previsioni urbanistiche, l'attrezzatura con la dotazione di spazi di sosta per i mezzi individuali della mobilità motorizzata e di quella ciclabile e come recapiti preferenziali per l'integrazione dei servizi di mobilità collettiva e pubblica.*
4. *In relazione a tali indicazioni i Comuni interessati introducono nei propri PGT previsioni urbanistiche con specifica qualificazione di "Attività a elevata concentrazione di presenze", con parametri urbanistici ed edilizi idonei a consentire il pieno sfruttamento delle favorevoli condizioni di accessibilità, anche derogando alla normativa generale sugli standard.*
5. *I servizi pubblici di rango sovracomunale con rilevante afflusso quotidiano di pubblico (quali università, scuole, ospedali, uffici amministrativi e giudiziari) si localizzano preferibilmente nelle zone di cui ai commi precedenti.*
6. *Le altre attività che comportano la convergenza di molte persone in un unico luogo, fuori dalle suddette aree, devono essere localizzate nelle immediate vicinanze di una fermata esistente (o programmabile in base agli sviluppi prevedibili) del trasporto pubblico locale che garantisca frequenze di collegamenti adeguate in relazione al tipo di attività e di utenza.*
7. *La programmazione delle opere infrastrutturali di servizio a tali aree dovrà essere concertata tramite procedure di negoziazione e cooperazione anche economica tra la Provincia ed i Comuni coinvolti, all'interno delle quali potranno essere concordate adeguate misure di mitigazione e/o compensazione.*

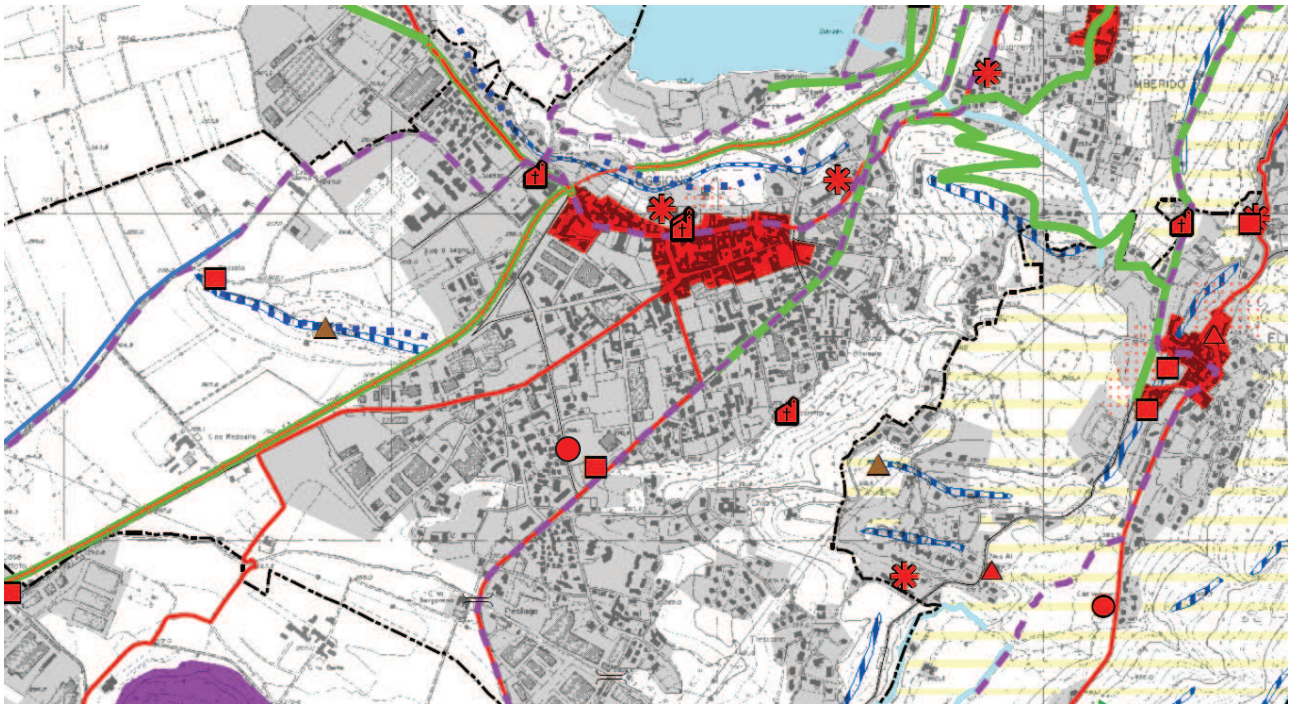

Figura 34. Quadro strategico 2 – Valori paesistici e ambientali.

Per quanto riguarda il quadro strategico 2 – Valori paesistici e ambientali, l'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) affianca un edificio individuato come della 'Architettura civile', facente parte del 'Sistema fondamentale della struttura insediativa storica di matrice urbana' tra gli 'Ambiti di prevalente valore storico e culturale'.

L'area oggetto dell'intervento si affaccia su un 'Percorso di interesse storico-culturale' del 'Sistema della viabilità storica', individuato anche quale 'Percorso ciclo-pedonale di rilevanza territoriale' tra i 'Tracciati guida paesaggistici' di prevalente valore fruitivo e visivo-percettivo.

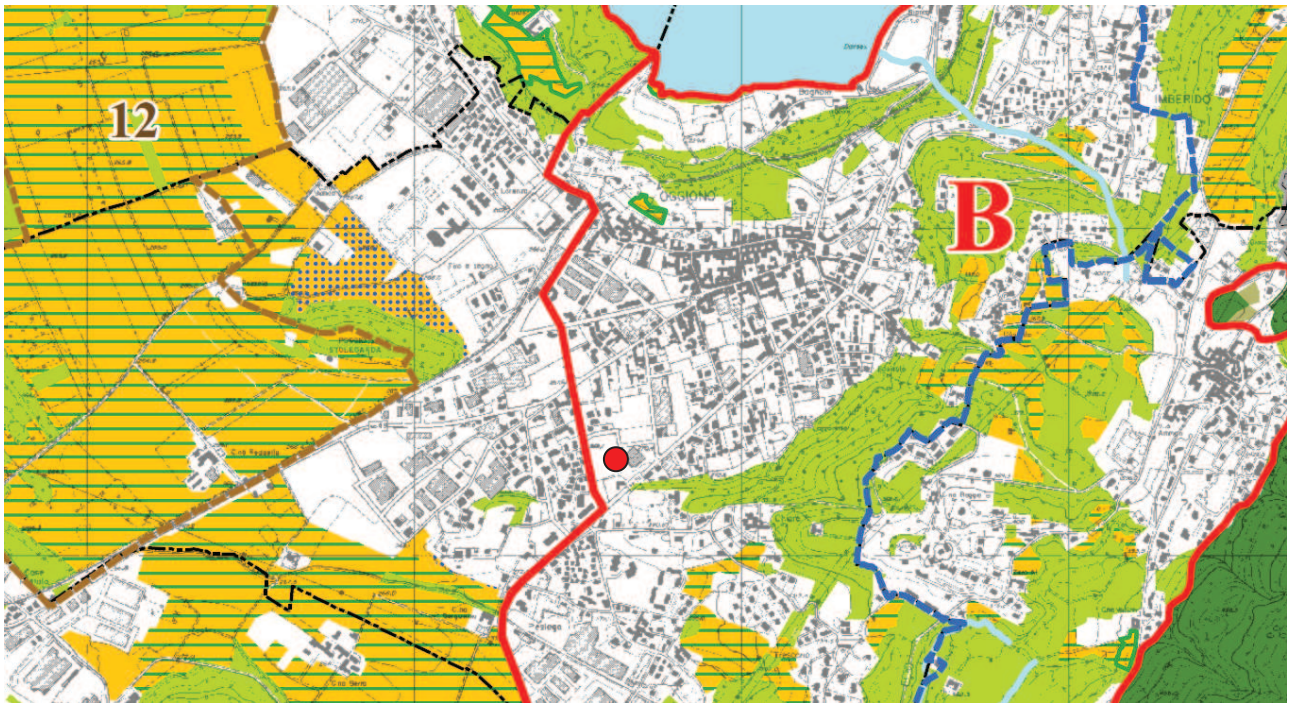

Figura 35. Quadro strategico 3 – Sistema rurale paesistico ambientale.

L'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce nel perimetro di individuazione di uno dei 'Sistemi rurali delle colline moreniche' in particolare 'B – il corridoio tra il lago di Annone e il Monte Procione (da Dolzago-Oggiono a Galbiate).

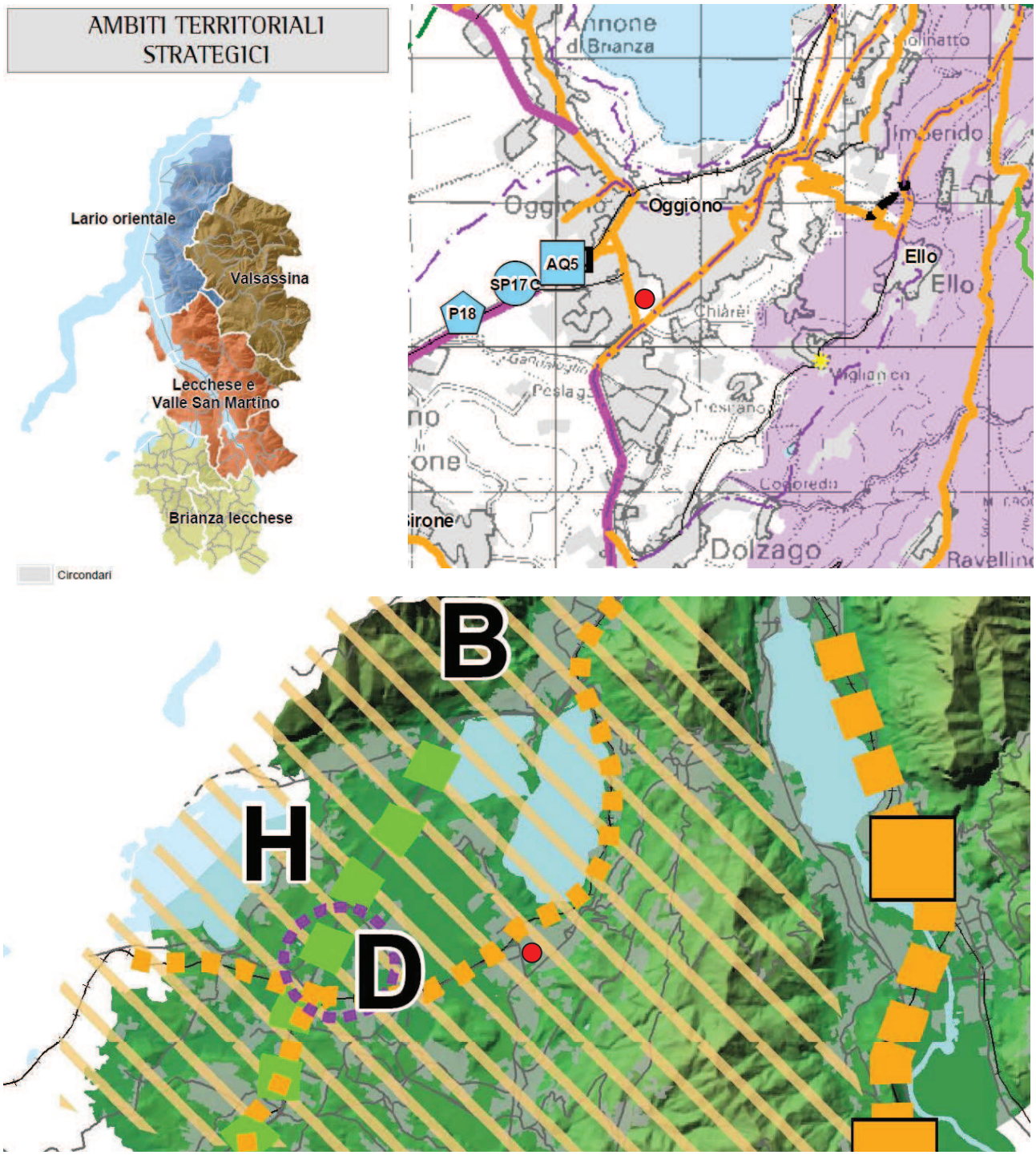

Figura 36. Quadro strategico territoriale.

L'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce, così come tutto il territorio comunale, nell' 'Ambito territoriale strategico' della 'Brianza Lecchese' .
L'area oggetto dell'intervento non è interessata direttamente da alcun progetto strategico.

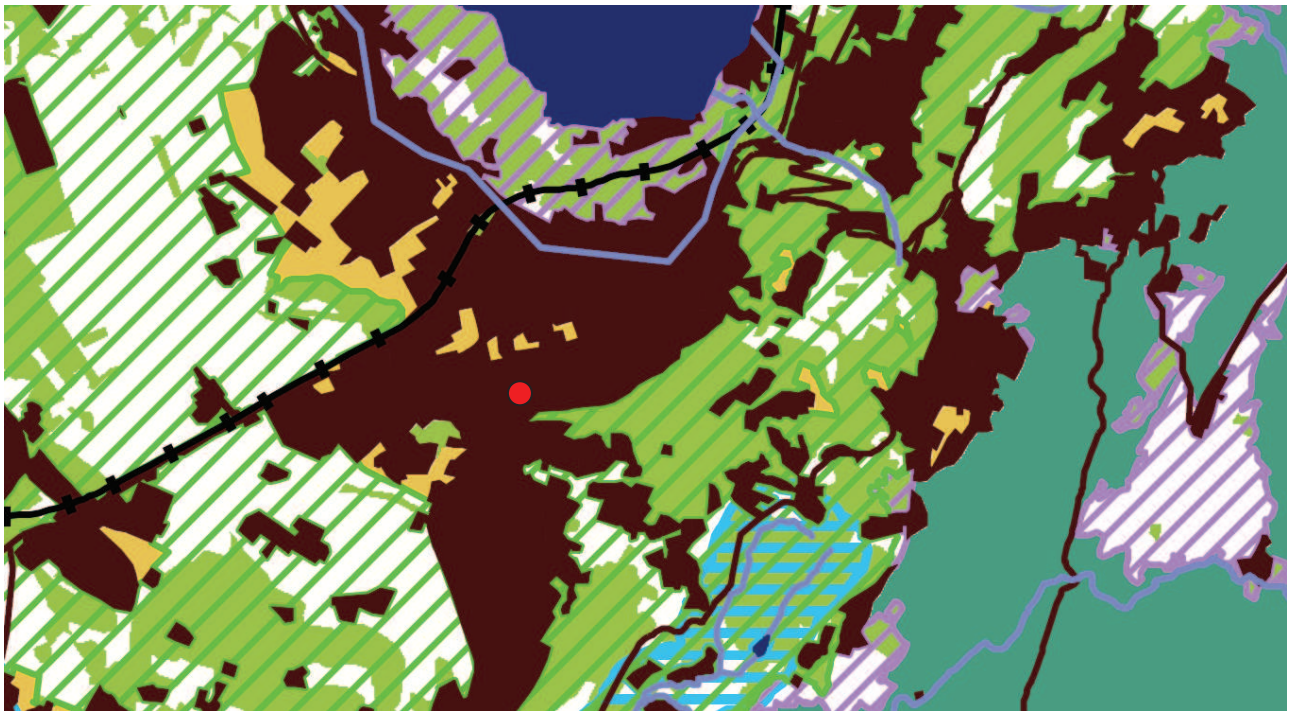

Figura 37. Quadro strategico Rete Ecologica.

L'area oggetto dell'intervento (individuata in cartografia con il bollo rosso) si inserisce nel tessuto urbanizzato consolidato che rappresenta nel quadro della rete ecologica una 'Sorgente areale di pressione'. L'area oggetto dell'intervento è lambita marginalmente da 'Elementi naturali marginali' inseriti in una più ampia individuazione di 'Settori di ecopermeabilità potenziale'.