



# PIANO CAVE

## Elementi istruttori

- e) Relazione relativa alle Infrastrutture viarie esistenti  
e scenari futuri  
*Corretto in seguito al recepimento delle controdeduzioni  
alle osservazioni e pareri e delle prescrizioni*

*Adottato dal Consiglio metropolitano con delibera del n° \_\_\_\_/2019*

febbraio 2019

## **Piano cave della Città metropolitana di Milano 2019-2029**

*Adozione del Consiglio metropolitano con delibera n. .... del.....*

*Preso d'atto del Sindaco metropolitano con decreto n. .... del .....*

**Sindaco della Città metropolitana**  
Giuseppe Sala

**Consigliere delegato a Pianificazione territoriale e Ambiente**  
Pietro Mezzi

**Direttore dell'Area Ambiente e tutela del territorio**  
Emilio De Vita

**Autorità procedente**  
Luciano Schiavone - Direttore del Settore Risorse idriche e attività estrattive

**Autorità competente per la VAS**  
Marco Felisa - Responsabile del Servizio azioni per la sostenibilità territoriale

La proposta di Piano cave è stata elaborata dal Gruppo di lavoro di Città metropolitana, in collaborazione con il Centro Studi PIM per la redazione del Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza e il contributo del direttore del Centro Studi CRESME per la determinazione del fabbisogno di inerti del periodo 2019-2029.

Analisi ed elaborazioni tecniche e geologiche: Emilio Denti, Fiammetta Di Palma, Francesco Vesci (*Città metropolitana di Milano - Servizio cave*)

Analisi e determinazione fabbisogno di inerti: Lorenzo Bellicini  
(*Centro Studi CRESME*)

Analisi ed elaborazioni VAS e VInCA: Franco Sacchi, Francesca Boeri, Maria Evelina Saracchi (*Centro Studi PIM*)

Si ringraziano i Comuni e i loro Sindaci, i componenti della Commissione consiliare della Città metropolitana di Milano e della Consulta per le attività estrattive di cava, i rappresentanti delle Associazioni e tutti coloro che a vario titolo hanno fornito il loro contributo di idee e proposte.

Si ringraziano inoltre, per il valido contributo, i competenti uffici del Settore Qualità dell'aria, rumore ed energia e del Settore Rifiuti e bonifiche della Città metropolitana di Milano.

## Relazione relativa alle Infrastrutture viarie esistenti e scenari futuri (Carta delle Infrastrutture viarie esistenti e scenari futuri in scala 1:50.000)

L'assetto infrastrutturale della rete stradale della regione urbana milanese nello scenario attuale si contraddistingue per una struttura marcatamente radiocentrica verso il capoluogo, con un maggiore infittimento della maglia intercomunale in prossimità dell'area centrale, nei pressi della quale, attraverso il sistema tangenziale milanese, avvengono le interconnessioni tra le direttrici principali.

Allontanandosi da Milano, la dotazione di itinerari in direzione trasversale risulta più carente, anche se di recente sia stata parzialmente incrementata grazie alla realizzazione della TEEM, nel settore est, e delle prime tratte della Pedemontana, nel settore nord.

Le principali criticità della rete sono, in gran parte, correlate a tale struttura, a cui si accompagna una spesso inadeguata gerarchizzazione degli itinerari viari e l'assenza di collegamenti alternativi.

Conseguentemente si verificano fenomeni di sovrapposizione tra traffici di transito e spostamenti locali, con un improprio utilizzo delle direttrici radiali ed un sovraccarico del nodo centrale, oltre a situazioni di congestione lungo gli assi di scorrimento e nei tratti di attraversamento delle aree urbane, dove la densificazione insediativa ha contribuito ad un abbattimento delle caratteristiche prestazionali delle strade.



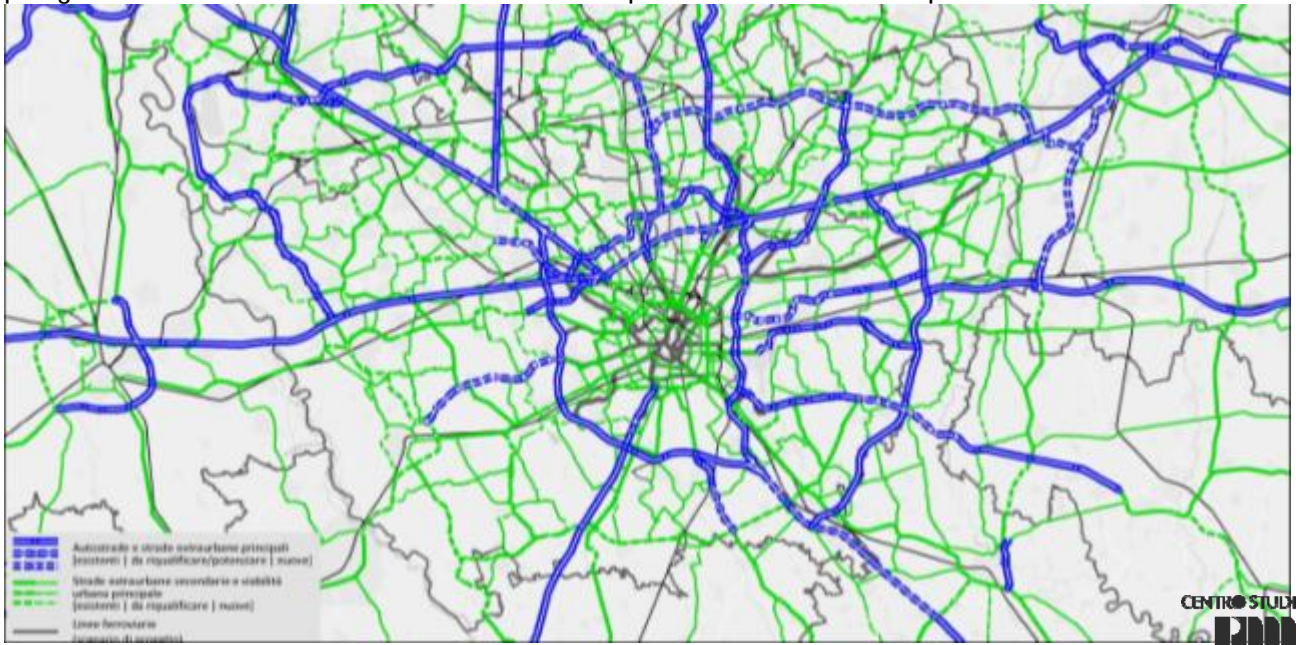
*Rete stradale della regione urbana milanese nello scenario attuale*

Le linee d'azione che concorrono alla definizione dell'assetto della rete stradale nello scenario futuro sono complessivamente volte a risolvere le criticità evidenziate e constano di interventi infrastrutturali finalizzati, da un lato, al miglioramento della funzionalità e capacità delle direttrici portanti (con opere strategiche di più ampia scala, previste anche nel PRMT) e, dall'altro, al completamento/rafforzamento della maglia intercomunale, essenzialmente grazie alla realizzazione di varianti esterne alle conurbazioni (come in larga misura riportato anche nel quadro della progettualità locale ricostruito, a meno di aggiornamenti successivamente intervenuti, nel PTCP vigente della Città metropolitana di Milano).

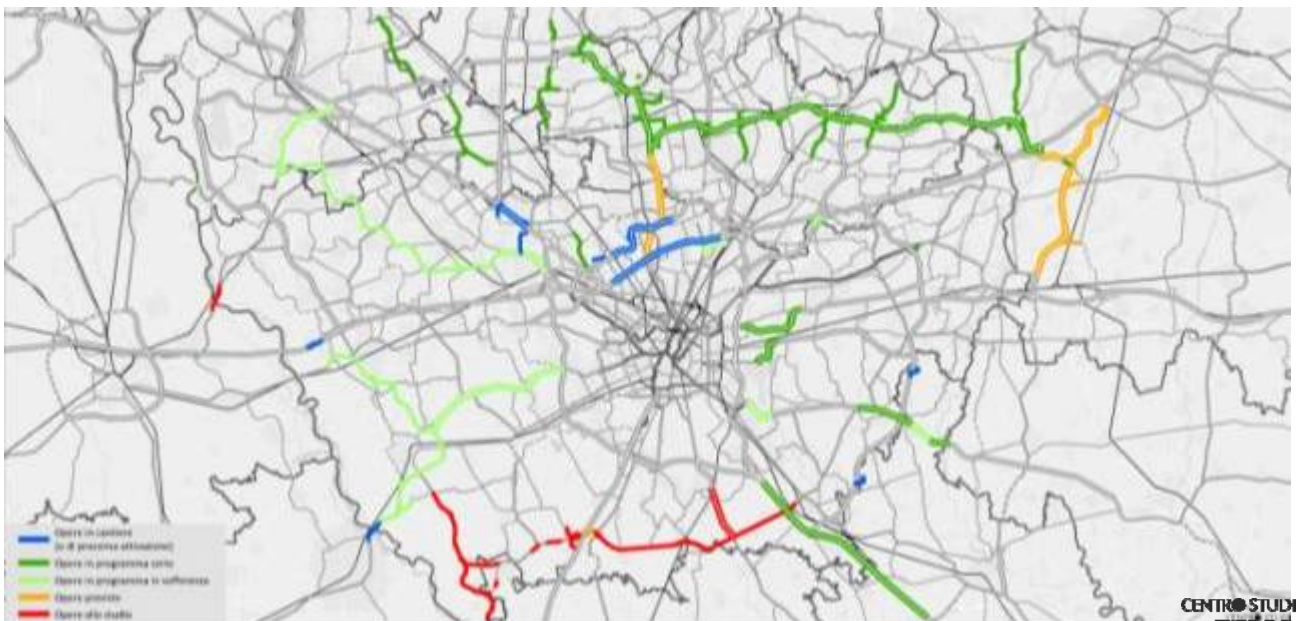
Con l'esclusione di alcune opere già in cantiere (ossia i completamenti della riqualificazione/potenziamento della SP46 Rho-Monza e della quinta corsia lungo la A8 dei Laghi, oltre alla realizzazione della quarta corsia dinamica sul tratto di A4 a nord di Milano), nella maggior parte dei casi di tratta di interventi spesso già in campo da lungo tempo, che non hanno, però, ancora trovato attuazione a causa di una generale carenza o difficoltà di reperimento dei finanziamenti e, spesso, di rallentamenti nelle procedure approvative per mancanza di consenso da parte dei territori. Si citano, ad esempio, quali nuovi itinerari, le tratte mancanti della Pedemontana (nel settore nord), la variante alla SS33 del Sempione (in direzione nord-ovest) ed



il collegamento Magenta-SP114-Tangenziale Ovest di Milano, con variante alla SS494 Vigevanese a sud di Abbiategrasso (nel settore sud-ovest), oltre ai potenziamenti in sede della A1 Milano-Lodi e delle tratte mancanti della SS412 Paullese, della SP13 Cassanese e della SP14 Rivoltana (tutti nel settore est e sud-est). Vi sono, poi, come detto interventi di portata più localizzata, generalmente riportati nei PGT comunali, spesso sviluppati solo a livello progettuale di schemi di fattibilità e, anche in questo caso, non dotati dalle relative fonti di finanziamento necessarie per garantirne l'attuazione in un orizzonte temporale di breve-medio periodo.



*Rete stradale della regione urbana milanese nello scenario futuro*



*Principali interventi infrastrutturali sulla rete stradale della regione urbana milanese*

Anche l'assetto infrastrutturale della rete del trasporto pubblico su ferro della regione urbana milanese nello scenario attuale si contraddistingue per una struttura essenzialmente radiocentrica verso il capoluogo, che presenta un maggiore infittimento e diversificazione dei servizi nel settore a nord del capoluogo e in prossimità dell'area centrale.

Le criticità, in questo caso, riguardano essenzialmente l'offerta dei servizi, che si presenta spesso insufficiente e di scarsa qualità rispetto alle esigenze del territorio. Oltre a ciò vi sono le difficoltà nel favorire l'integrazione e lo *split* modale (che contribuirebbero anche alla risoluzione di parte delle criticità sul sistema stradale), dovute essenzialmente alla

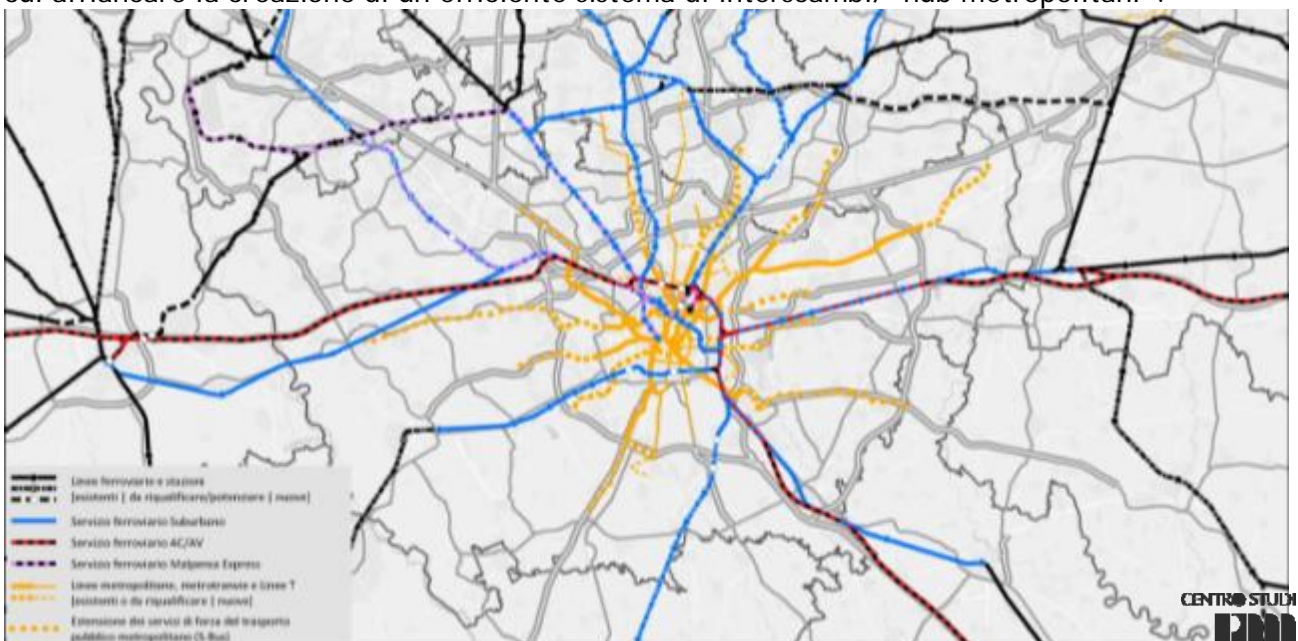


carenza/inadeguatezza dei nodi di interscambio.

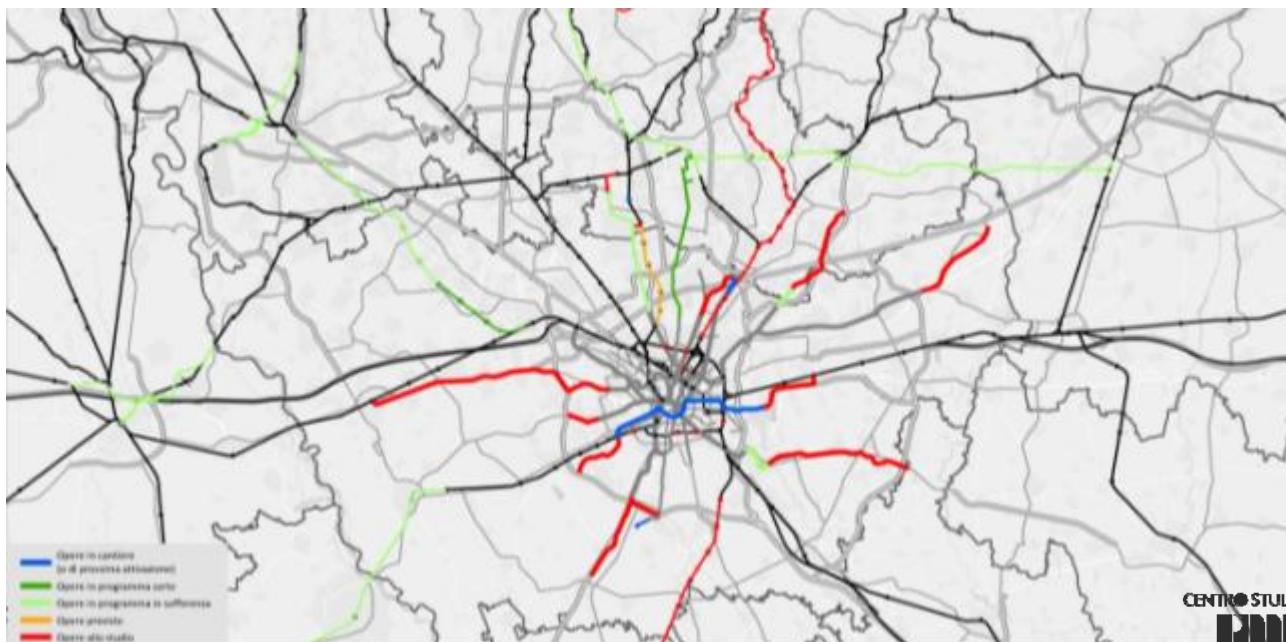


*Rete del trasporto pubblico su ferro della regione urbana milanese nello scenario attuale*

Le linee d'azione che concorrono alla definizione dell'assetto della rete del trasporto pubblico su ferro nello scenario futuro constano di interventi infrastrutturali finalizzati, da un lato, a migliorare la separazione tra i servizi passeggeri e merci (sempre secondo quanto indicato nel PRMT) e, dall'altro, ad estendere il servizio di forza metropolitana oltre i confini del capoluogo (sulla base degli scenari prospettati nel PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Milano). Anche in questo caso si tratta di interventi spesso già in campo da lungo tempo, che non hanno ancora trovato attuazione a causa di una generale carenza o difficoltà di reperimento dei finanziamenti e, spesso, di rallentamenti nelle procedure approvative per mancanza di consenso da parte dei territori. Si citano, ad esempio, i triplicamenti/quadruplicamenti delle linee ferroviarie Rho-Gallarate, Affori-Varedo, Milano Rogoredo-Pavia, Albairate-Parona, Monza-Chiasso, la nuova "Gronda ferroviaria di Nord-Est" Seregno-Bergamo, il PRG Lambrate, le riqualificazioni delle metrotranvie per Desio-Seregno e Limbiate, oltre alle diverse possibili ipotesi di estensione delle linee metropolitane milanesi, a cui affiancare la creazione di un efficiente sistema di interscambi/"hub metropolitani".

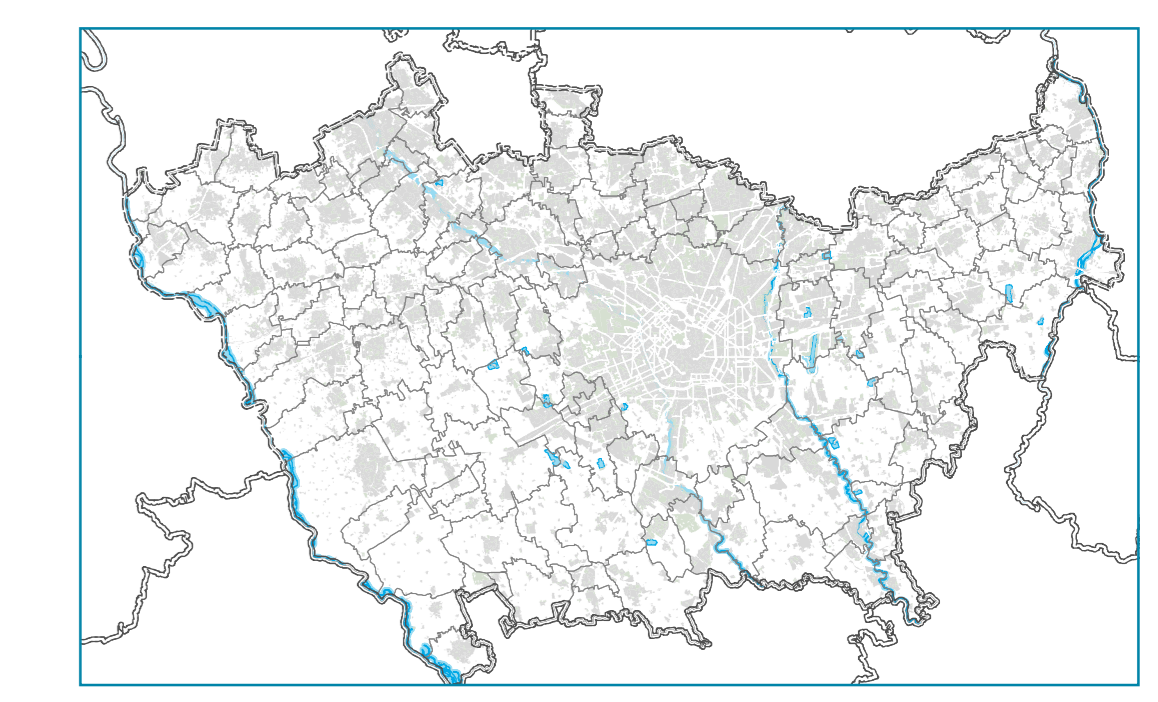


*Rete del trasporto pubblico su ferro della regione urbana milanese nello scenario futuro*



Principali interventi infrastrutturali sulla rete del trasporto pubblico su ferro della regione urbana milanese





**TAV 6** INFRASTRUTTURE VIARIE  
ESISTENTI E SCENARI FUTURI

SCALA 1:50.000

GIUGNO 2018



**Legenda**

- Autostrade e strade extraurbane principali [esistenti | potenziamenti | nuovi tracciati]
- Strade extraurbane secondarie e viabilità urbana principale/locale [esistenti | riqualificazioni | nuovi tracciati]
- Linee ferroviarie e stazioni [esistenti]
- Limiti ATE Piano Cave DCR n. VIII/166/2006

