



**Variante parziale al vigente PGT del Comune di Cormano
relativamente alla riqualificazione della metrotranvia
Milano-Limbiate e all'ampliamento della
sede stradale di via Torino**

**Verifica di assoggettabilità alla
Valutazione Ambientale Strategica**

RAPPORTO PRELIMINARE

Maggio 2020

Adozione con delibera di CC nr ____ in data __/__/____

Pubblicazione in BURL in data __/__/____

Approvazione con delibera di CC nr __ in data __/__/____

Pubblicazione sul BURL in data __/__/____

Sindaco: Luigi Gianantonio Magistro

Assessore Urbanistica: Sergio Busico

Segretario Generale: Sandra D'Agostino

Dirigente Area Governo del Territorio: Gabriele Munari

Autorità Procedente per la VAS: Gabriele Munari

Autorità Competente per la VAS: Alfreda Marchesi

Il presente documento “Variante parziale al vigente PGT del Comune di Cormano relativamente alla riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiato e all’ampliamento della sede stradale di via Torino. Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica. Rapporto preliminare” (IST_10_20) è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito dell’Attività Istituzionale a favore del Comune di Cormano per l’anno 2020.

Il gruppo di lavoro del Centro Studi PIM che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Franco Sacchi [direttore responsabile]

Maria Evelina Saracchi [capo progetto]

Alma Grieco [staff]

Francesca Boeri [responsabile VAS]

Indice

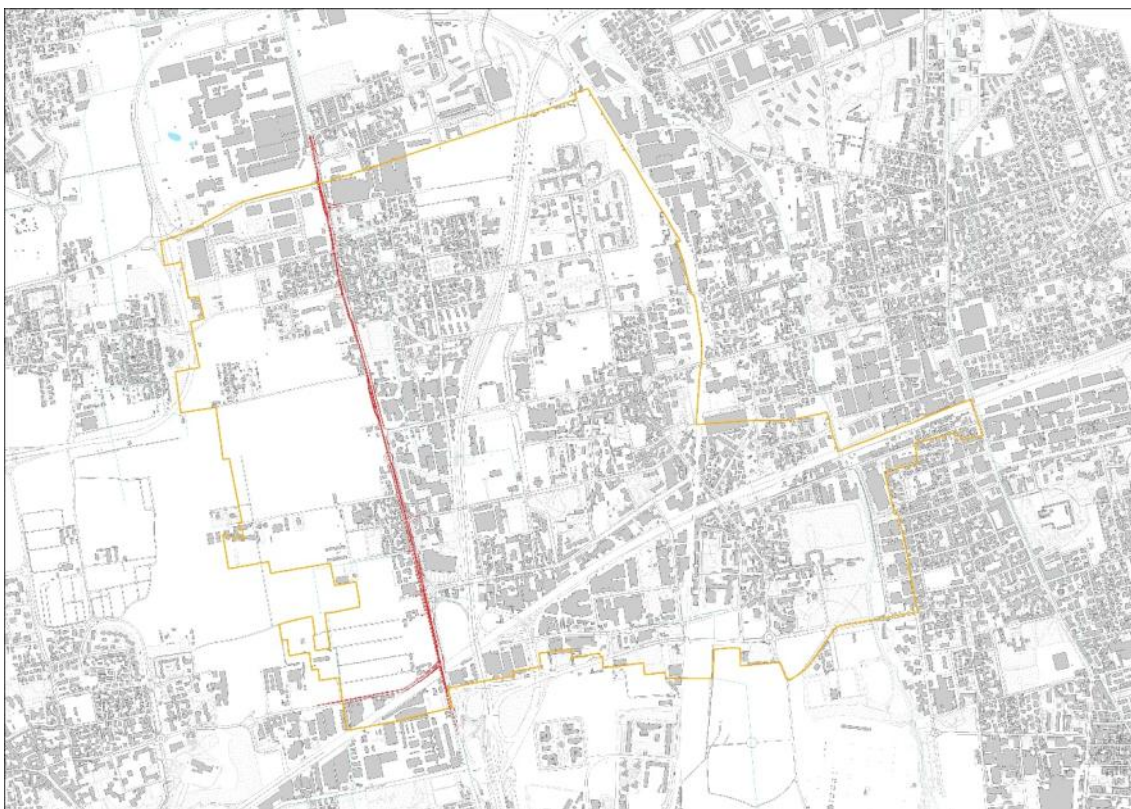
PREMESSA.....	1
1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI.....	2
1.1. Quadro normativo della VAS	2
1.2. Verifica di assoggettabilità alla VAS della proposta di Variante parziale al PGT del Comune di Cormano.....	4
2. PROPOSTA DI VARIANTE PARZIALE AL PGT DEL COMUNE DI CORMANO	6
2.1. Il PGT vigente.....	6
2.2. Ampliamento di via Torino.....	7
2.3. Riqualficazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale.....	8
2.4. La proposta di Variante parziale al PGT di Cormano.....	9
2.5. Modifiche agli elaborati cartografici del PGT.....	11
2.6. Modifiche agli elaborati testuali del PGT	27
2.7. Prime considerazioni.....	29
3. DEFINIZIONE AMBITO DI INFLUENZA DELLA VARIANTE PARZIALE AL PGT DI CORMANO	31
3.1. Inquadramento territoriale.....	31
3.2. Quadro programmatico di riferimento e verifica di coerenza	35
3.3. Inquadramento ambientale	51
4. Verifica dei possibili effetti generati dalla variante parziale al PGT di Cormano.....	70
4.1. I possibili impatti sulle componenti ambientali	70
4.2. I contenuti dell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE.....	71
4.3. Prime considerazioni conclusive.....	73

PREMESSA

La Variante parziale agli atti di PGT del Comune di Cormano è stata avviata al fine di adeguare l'azonamento dello strumento urbanistico vigente ai tracciati dei progetti di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale e di ampliamento della via Torino.

Dopo un primo richiamo del quadro di riferimento normativo-procedurale per la Valutazione Ambientale Strategica, il Rapporto preliminare descrive i contenuti specifici della Variante, per poi passare alla verifica di coerenza fra Variante e Piani di livello sovraordinato.

A questo fa seguito la descrizione del contesto territoriale ed ambientale di riferimento; quest'ultimo consente di evidenziare le criticità e le opportunità dello stato ambientale, condizione indispensabile per l'individuazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente, determinati dalla Variante in esame. Infine, si analizzano le possibili ricadute negative sulle matrici ambientali investigate, determinate dalle azioni della Variante, individuando le eventuali misure compensative e di mitigazione da porsi a corredo della proposta di Variante, al fine di assicurarne la piena sostenibilità.



Inquadramento progetti

1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI

1.1. Quadro normativo della VAS

La normativa europea sancisce, con la Direttiva 2001/42/CE, il principio generale secondo il quale tutti i piani e i programmi che possano avere effetti significativi sull'ambiente debbano essere sottoposti ad un processo di Valutazione Ambientale Strategica, con l'obiettivo di *“garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi”* (art. 1).

La direttiva è volta, dunque, a garantire e a valutare la sostenibilità dei piani e dei programmi, mirando ad integrare la dimensione ambientale al pari di quella economica, sociale e territoriale.

La direttiva segue altri provvedimenti su temi ambientali come, tra gli altri, la Direttiva 85/337/CE relativa alla valutazione degli effetti di determinati progetti sull'ambiente (VIA), modificata dalla Direttiva 97/11/CE, e le Direttive “Habitat” e “Uccelli”, che prevedono la valutazione ambientale di piani e progetti che presentano impatti significativi sulla tutela e conservazione della biodiversità, intesa come ricchezza floristica e faunistica.

A livello nazionale la VAS è stata recepita dal D.Lgs. 152/2006 recante “Norme in materia ambientale”, così come integrato e modificato dal D.Lgs. 4/2008 e dal D.Lgs. 128/2010.

L'art.4, riprendendo i contenuti della Direttiva CE, esplicita le finalità della procedura di valutazione ambientale strategica:

- la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi, assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

A livello regionale La Regione Lombardia ha introdotto nel proprio ordinamento legislativo lo strumento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con la Legge Regionale per il governo del territorio n. 12 del 11 marzo 2005; l'articolo 4, comma 1, recita *“Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione e gli Enti Locali, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e programmi di cui alla Direttiva 2001/42/CEE, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi”*.

Gli “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi” emanati dalla Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia nel marzo 2007, assunti in attuazione dell'articolo 4 della legge regionale e della direttiva europea, costituiscono il quadro di riferimento per i piani e programmi elaborati dai comuni e definiscono i principi e le modalità di applicazione della valutazione ambientale.

La Giunta Regionale ha poi disciplinato i procedimenti di VAS e di verifica di assoggettabilità a VAS con una serie di successive deliberazioni: DGR n. 6420 del 27 dicembre 2007 “Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e

programmi - VAS", successivamente integrata e in parte modificata dalla DGR n. 7110 del 18 aprile 2008, dalla DGR n. 8950 del 11 febbraio 2009, dalla DGR n. 10971 del 30 dicembre 2009, dalla DGR n. 761 del 10 novembre 2010 ed infine dalla DGR n. 2789 del 22 dicembre 2011.

Un ulteriore provvedimento legislativo emesso dalla Regione Lombardia, in materia di VAS, riguarda le Varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole, per cui si rende necessaria almeno la verifica di assoggettabilità a VAS (DGR 25 luglio 2012 n. IX/3836 "Approvazione allegato 1u - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) - Variante al piano dei servizi e piano delle regole").

La D.g.r. 9 giugno 2017 - n. X/6707 concerne l'Approvazione dei modelli metodologico procedurali e organizzativi della valutazione ambientale (VAS) per i piani interregionali comprensoriali di bonifica, di irrigazione e di tutela del territorio rurale (Allegato1P-A; allegato1P-B; Allegato1P-C)".

Infine, l'ultimo provvedimento legislativo emesso dalla Regione Lombardia è la D.g.r. 16 dicembre 2019 - n. XI/2667 "Criteri per il coordinamento delle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) - valutazione di incidenza (VINCA) - verifica di assoggettabilità a VIA negli accordi di programma a promozione regionale comportanti variante urbanistica/territoriale (art. 4, c. 1, l.r. 12/2005), in attuazione del programma strategico per la semplificazione e la trasformazione digitale lombarda".

Ai sensi della normativa vigente, possono essere soggette a verifica di assoggettabilità a VAS, le varianti per le quali sussiste la contemporanea presenza dei requisiti seguenti:

- non costituiscono quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e successive modifiche;
- non producono effetti sui siti di cui alla direttiva 92/43/CEE;
- determinano l'uso di piccole aree a livello locale e/o comportano modifiche minori.

La verifica di assoggettabilità alla VAS per le varianti al PGT si compone, ai sensi del Modello generale definito dalle DGR regionali, delle seguenti fasi:

- avviso di avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione della proposta di Variante e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione della variante, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva 2001/42/CE;
- messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica;
- Conferenza di verifica
- decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
- informazione circa la decisione e le conclusioni adottate.

La redazione del Rapporto preliminare è finalizzata, pertanto, ad accertare l'insussistenza, relativamente alle matrici ambientali investigate, di ricadute negative generate dalla Variante, nonché ad individuare le eventuali misure compensative e di mitigazione da

porsi a corredo della proposta di Variante stessa, al fine di assicurarne la piena sostenibilità.

Schema generale – Verifica di assoggettabilità

Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di assoggettabilità alla VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento del P/P	A0. 1 Incarico per la predisposizione del rapporto preliminare
	P0. 2 Incarico per la stesura del P/P	A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
	P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P	A1. 1 Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 – Valutazione di incidenza (zps / sic)
	P1. 2 Definizione schema operativo P/P	A1. 2 Definizione schema operativo per la Verifica e mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti
		A1. 3 Rapporto preliminare della proposta di P/P e determinazione degli effetti significativi – allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	messa a disposizione e pubblicazione su web (trenta giorni) del rapporto preliminare avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
Conferenza di verifica	verbale conferenza in merito all'assoggettabilità o meno del P/P alla VAS	
Decisione	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, assume la decisione di assoggettare o meno il p/p alla valutazione ambientale (entro 90 giorni dalla messa a disposizione)	
	Informazione circa la decisione e pubblicazione del provvedimento su web	

Schema generale metodologico-procedurale per la verifica di assoggettabilità alla VAS

1.2. Verifica di assoggettabilità alla VAS della proposta di Variante parziale al PGT del Comune di Cormano

La Variante parziale agli atti di PGT del Comune di Cormano, di cui il presente Rapporto preliminare intende valutare gli effetti significativi sull'ambiente e il territorio, è avviata allo scopo di adeguare l'azzonamento dello strumento urbanistico vigente ai tracciati dei progetti di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbrate Ospedale e di ampliamento della via Torino.

Verificato, pertanto, che la variante non costituisce quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE, determina modifiche minori su aree di esigua dimensione, verificata anche la possibile insussistenza di effetti sui siti di Rete Natura 2000, si è concordata la possibilità di effettuare la procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS.

La procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS della Variante parziale al PGT del Comune di Cormano è stata ufficialmente attivata mediante Deliberazione GC n. 36 del 04.03.2020.

Con la medesima deliberazione sono state anche individuate le due autorità:

- Autorità procedente nella persona dell'Arch. Gabriele Munari, Dirigente Area Governo del Territorio;
- Autorità competente, nella persona dell'arch. Alfreda Marchesi, Capo Servizio/P.O. Opere Pubbliche e Politiche Ambientali,

I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati da invitare e da consultare sono:

- ATS,
- Arpa Lombardia,
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia,
- Parco Nord Milano,
- Regione Lombardia,
- Citta' Metropolitana di Milano,
- Provincia di Monza e della Brianza,
- Agenzia TPL del Bacino della Città metropolitana di Milano,
- Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi,
- Comuni Confinanti: Novate Milanese, Milano, Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Bollate.

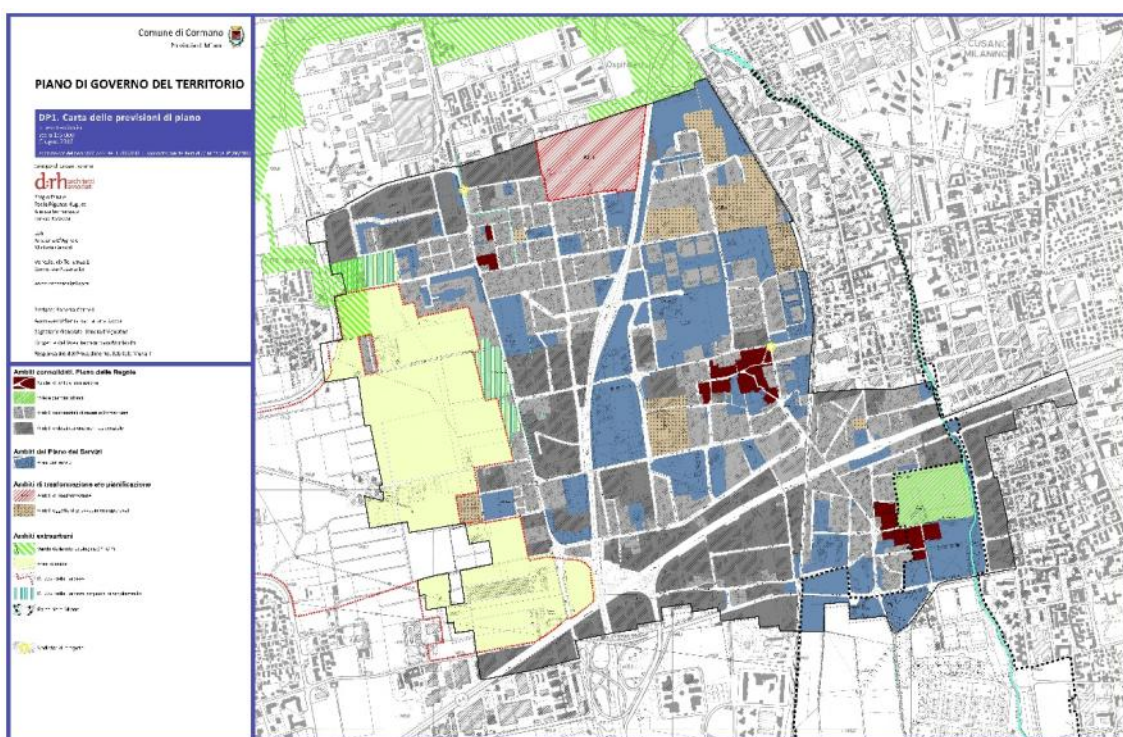
Viene, inoltre, definita quale modalità minima, necessaria e privilegiata di informazione e partecipazione del pubblico, nonché di diffusione e pubblicizzazione, il sito web (portale) del Comune di Cormano, inoltrando formale avviso ai soggetti competenti e territorialmente interessati e individuato, in prima istanza, quale pubblico interessato in rappresentanza delle associazioni, organizzazioni o gruppi, Legambiente Cormano.

2. PROPOSTA DI VARIANTE PARZIALE AL PGT DEL COMUNE DI CORMANO

2.1. Il PGT vigente

Il PGT del Comune di Cormanò è stato approvato con DCC n. 24 del 05.06.2013 ed è entrato in vigore il 23.10.2013, a seguito della pubblicazione sul BURL n. 43 "Serie Avvisi e Concorsi".

Con deliberazione di C.C. n. 34 del 22 ottobre 2018 è stato approvato il Programma Integrato di Intervento sulle aree situate tra le vie Del Lavoro / IV Novembre / Dei Giovi, in variante allo strumento urbanistico vigente PGT, secondo i disposti della L.R. 12/05 e s.m.i.



PGT vigente di Cormano: DP1 – Carta delle previsioni di Piano

La realizzazione di interventi infrastrutturali di scala sovralocale che interessano direttamente il territorio di Cormanò non ha richiesto adeguamenti delle indicazioni del PGT vigente, in quanto ricadenti su aree già conformate. Si tratta, in particolare, della riqualificazione/potenziamento della exSP46 Rho-Monza a completamento della A52 Tangenziale Nord di Milano e della realizzazione della quarta corsia dinamica nel tratto di autostrada A4 tra gli svincoli di Sesto San Giovanni e viale Certosa (entrambe con lavori ancora in corso), oltre alla realizzazione della nuova stazione unificata Cormanò-Cusano Milanino nei pressi di via Sauro-Marconi (con le relative opere complementari ferroviarie e di accessibilità veicolare e ciclabile ed eliminazione dei preesistenti impianti di stazione di Cormanò e di Cusano), entrata in esercizio ad aprile 2015

L'esecuzione dei lavori di costruzione della quarta corsia dinamica lungo la A4, in particolare la posa di barriere fonoassorbenti lungo il suo fronte nord, ha, però, comportato l'occupazione di parte della carreggiata dell'esistente via Torino (che corre ad essa parallela, per poi attestarsi su Via dei Giovi), resa percorribile solo a senso unico da ovest ad est. Per ripristinare il doppio senso di marcia, mettere in sicurezza l'immissione su Via dei Giovi e, conseguentemente, migliorare le connessioni con il confinante Comune di Novate, il Comune di Cormano ha predisposto il progetto preliminare di ampliamento e sistemazione della via Torino stessa, la cui realizzazione sarà in carico ad ASPI SpA, Società concessionaria della A4, previo adeguamento del PGT, al fine di garantire la conformità urbanistica dell'opera.



Analogamente, è richiesta la conformità urbanistica anche per il progetto definitivo di riqualificazione della metrotranvia extraurbana Milano Comasina-Limbiato Ospedale (che si colloca lungo la Via dei Giovi - exSP44bis), predisposto da Metropolitana Milanese SpA a fronte dell'Accordo dell'aprile 2019 tra Regione Lombardia, Città metropolitana di Milano, Provincia di Monza e della Brianza, Comune di Milano, Comuni di Cormano, Paderno Dugnano, Senago, Varedo e Limbiate, Agenzia TPL del Bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia. Tale Accordo prevede, tra le altre cose, l'impegno dei Comuni interessati dall'intervento ad adeguare i propri strumenti urbanistici al progetto, anche ai fini espropriativi delle aree da acquisire.

2.2. Ampliamento di via Torino

Il progetto preliminare di ampliamento di via Torino (predisposto dal Comune di Cormano) prevede l'allargamento della sede stradale attuale verso nord, al fine di disporre di un calibro adeguato all'inserimento del doppio senso di marcia.

L'allargamento risulta più consistente nel tratto più prossimo alla Via dei Giovi, per consentire la realizzazione delle corsie di innesto sull'asse stradale nord-sud (percorso dalla linea tranviaria), con relativa aiuola spartitraffico.

Parallelamente a tutto il nuovo ciglio stradale nord è previsto l'inserimento di una pista ciclopedonale, raccordata con quella in progetto lungo Via dei Giovi nell'ambito della riqualificazione della metrotranvia.

È, inoltre, previsto l'arretramento della recinzione esistente che delimita la proprietà privata posta sempre a nord di via Torino, con riorganizzazione dei due accessi veicolari oggi presenti.

2.3. Riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale

Il progetto definitivo della metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale (predisposto da MM SpA) prevede, in territorio di Cormano, la riorganizzazione complessiva della sede stradale della Via dei Giovi, per consentire il posizionamento delle rotaie, la sistemazione delle intersezioni, l'inserimento di nuove fermate con banchine attrezzate e alcuni tratti di pista ciclopedonale o marciapiede.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, si alternano:

- tratti a semplice binario (tra il confine comunale meridionale e via Torino, tra via Ghandi e via Filzi, tra via Cascina Mangiagalli e via del Lavoro) e tratti a doppio binario (generalmente in corrispondenza delle fermate, con tratti più estesi a sud della stazione Molinazzo – fino a via Torino – e da via del Lavoro verso nord);
- tratti in cui la linea (a semplice o doppio binario) si sviluppa, come nello stato attuale, lungo il fronte occidentale della strada (tra il confine comunale meridionale e via Gramsci e da poco a sud di via Filzi verso nord) e tratti in cui essa si colloca a centro strada, con conseguente sdoppiamento delle corsie di marcia veicolari (tra via Gramsci fino a poco a sud di via Filzi);



Le banchine di fermata (lunghe 50 m) sono previste, da sud a nord:

- nei pressi dell'esistente fermata Molinazzo, poco a nord dell'intersezione di via Gramsci, organizzata a centro strada;
- nei pressi dell'esistente fermata di via Filzi, tra questa e via Cascina Mangiagalli, organizzata esternamente ad ovest della sede stradale e denominata fermata Gioiosa;
- tra via Dante e via Figini, in sostituzione dell'esistente fermata Ospitaletto, ora collocata più a nord, tra via Verbano e via Zara, organizzata esternamente ad



ovest della sede stradale e, in questo caso, servita da un solo binario. Tra il confine comunale meridionale di Cormano e via Ghandi è previsto l'inserimento di una pista ciclopedonale (collegata a quella già esistente lungo via Ghandi), posta esternamente ad ovest rispetto alla sede tranviaria e, tra via Gramsci e via Ghandi, esternamente anche alla careggiata stradale.



È poi prevista la sistemazione delle intersezioni stradali tra Via dei Giovani e, rispettivamente, via Torino, via Gramsci (accesi da ovest e separazione delle corsie di marcia per consentire il posizionamento della sede dei binari a centro strada), via Ghandi, via Eritrea-via Somalia, via Filzi (con realizzazione di una nuova rotatoria), via Figini e Via Zara-via Tiziano.

Inoltre, è previsto l'adeguamento delle immissioni di numerosi passi carrai esistenti, essenzialmente lungo il fronte ovest della strada.

Infine, è prevista una generale rimodulazione della sezione carrabile di Via dei Giovani, a seconda dei casi, con messa a norma della sezione stessa, separazione delle corsie di marcia (per l'inserimento dei binari a centro strada) e/o risagomatura dei marciapiedi.

Il progetto di riqualificazione della tramvia ha ottenuto uno specifico Decreto di Esclusione dalla procedura di V.I.A. (d.d.s n. 12121) da parte di Regione Lombardia, in data 12/12/2013. In seguito alle variazioni apportate al progetto del 2013, in data 12/08/2019, il Comune di Milano ha inviato alla D.G. Ambiente e Clima – U.O. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, Autorità competente regionale in materia di Valutazione di impatto ambientale, l'istanza per la richiesta di valutazione preliminare del nuovo progetto di "Riqualificazione della Tranvia extraurbana Milano Comasina – Limbiate Ospedale. 1° Lotto Funzionale, nei Comuni di Milano, Cormano, Paderno Dugnano, Senago, Varedo, Limbiate". L'esito di tale istanza è stato quello di non dover sottoporre le modifiche progettuali alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. ovvero di V.I.A. ai sensi della vigente normativa.

2.4. La proposta di Variante parziale al PGT di Cormano

Obiettivo della Variante parziale al PGT è la modifica degli elaborati vigenti al fine di coerenzialarli con le previsioni progettuali in esame e garantirne la conformità urbanistica.

Analizzando, infatti, gli elaborati del PGT vigente e le soluzioni progettuali attualmente disponibili della sistemazione di via Torino e della metrotranvia, è possibile rilevare le difformità azzonative:

- sovrapponendo agli elaborati cartografici del PGT vigente l'ingombro massimo occupato dal tracciato del progetto di ampliamento della **via Torino**, si evidenzia che esso, oltre ad insistere sul sedime stradale esistente, va ad impegnare anche parte dell'area presente a nord, nei pressi della Cascina Anzani, azzonata nel PGT vigente come area agricola, interna al perimetro del PLIS della Balossa (ora accorpato al Parco Nord Milano) e costituente elemento della rete ecologica disciplinata da disposizione comunale; il tracciato stradale interferisce, inoltre, direttamente con uno degli edifici del complesso di Cascina Anzani, per il quale si rende necessaria la demolizione;
 - dalla sovrapposizione dell'ingombro massimo occupato dal tracciato del progetto di riqualificazione della **metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale** con gli elaborati cartografici del PGT vigente, emergono numerosi punti di conflitto/difformità, che riguardano essenzialmente aree poste lungo l'attuale ciglio ovest di Via dei Giovi, dovuti alla rimodulazione della sezione stradale per il posizionamento dei binari ed all'inserimento della pista ciclabile e delle banchine di fermata con i relativi accessi pedonali. In dettaglio, le aree coinvolte esternamente rispetto al sedime stradale esistente sono azzonate nel PGT vigente come di seguito esplicitato:
 - o nel tratto tra il cavalcavia della A4 e l'intersezione di via Gramsci, un ambito agricolo interno al perimetro del PLIS della Balossa (ora accorpato al Parco Nord Milano), costituente anche elemento della rete ecologica comunale,
 - o nel tratto tra le intersezioni di via Gramsci e di via Ghandi, ambiti del tessuto consolidato a funzione produttiva a medio-alta trasformabilità e a destinazione residenziale di recente formazione,
 - o nel tratto tra l'intersezione di via Eritrea-via Somalia e quella di via Cascina Mangiagalli, oltre ad un limitato ambito di tessuto consolidato a destinazione residenziale di recente formazione, un ambito agricolo previsto quale ampliamento del PLIS della Balossa (ora accorpato al Parco Nord Milano), costituente elemento della rete ecologica comunale; nel medesimo tratto, ma sul fronte est, sono interessati anche un ambito consolidato a funzione produttiva a bassa trasformabilità e una piccola porzione di un ambito residenziale di recente formazione in corrispondenza della nuova rotatoria all'altezza di via Filzi;
 - o nel tratto tra le intersezioni di via Cascina Mangiagalli e di via Dante, ambiti del tessuto consolidato a destinazione residenziale con disegno unitario e di recente formazione;
 - o nel tratto tra l'intersezione via Zara e quella di via Beccaria, ambiti consolidati a funzione produttiva a bassa trasformabilità.
- Vengono, inoltre, marginalmente interessate alcune aree azzonate come servizi alla mobilità a parcheggio e non si rilevano, invece, interferenze dirette con edifici e, pertanto, non sono previste demolizioni.

Alla luce delle difformità rilevate, gli elaborati del PGT vigente, che dovranno essere

modificati sono i seguenti:

- DP1. Carta delle previsioni di piano (scala 1:5.000 – intero territorio).
- DP2. Carta delle reti ecologiche (scala 1:5.000 – intero territorio).
- PdS1. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano dei Servizi (scala 1:5.000 – intero territorio).
- PdR1b. Vincoli. Disposizioni di strumenti sovraordinati (scala 1:5.000 – intero territorio).
- PdR2. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano delle Regole (scala 1:5.000 – intero territorio).

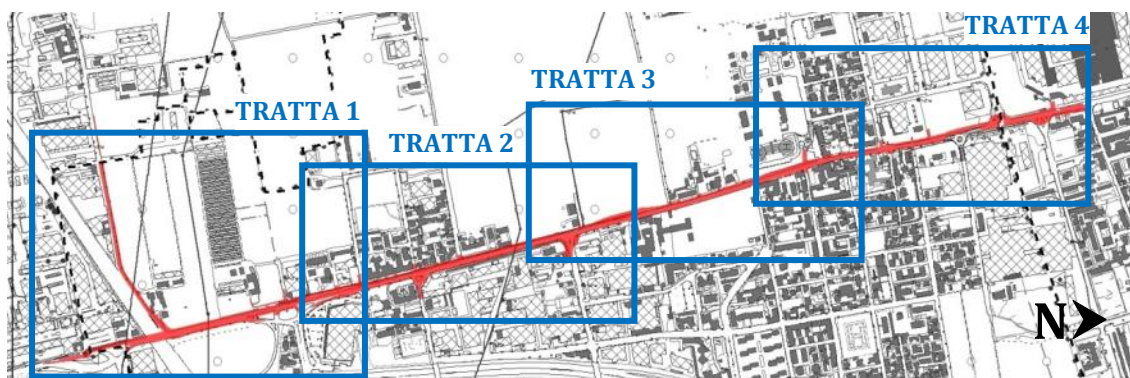
L'inserimento delle previsioni progettuali comporta, inoltre, la necessità di adeguamento di elaborati testuali, per le parti inerenti il sistema e i servizi per la mobilità:

- Relazione di sintesi del Documento di Piano (contenente le sezioni inerenti il Documento di Piano vero e proprio, il Piano dei Servizi ed il Piano delle Regole).
- Disposizioni normative.

2.5. Modifiche agli elaborati cartografici del PGT

Gli elaborati cartografici vengono modificati riportando l'area corrispondente all'ingombro massimo occupato dalle opere infrastrutturali di progetto, indicato in legenda con la nuova dicitura "Infrastrutture per la mobilità in progetto", corrispondente ad una nuova categoria di aree per servizi alla mobilità (di cui all'art. 44 delle Disposizioni normative, come modificate dalla presente proposta di Variante parziale al PGT). Tale area, laddove si sovrappone ad aree esterne al sedime stradale esistente, ne modifica la destinazione vigente, con attribuzione della nuova classificazione.

Nelle Tavole DP1. Carta delle previsioni di piano e PdS1. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano dei Servizi viene, inoltre, eliminata la voce "Nodi viari di progetto", tenendo conto che le due rotatorie così classificate nel PGT vigente, ossia quella all'intersezione Via dei Giovi-via del Lavoro e quella, nell'area est del Comune, tra via Sauro-via Grandi-via Battisti, sono già state realizzate e, pertanto, riportate sulla cartografia di base come esistenti. Ulteriore modifica nella Tavola PdS1. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano dei Servizi riguarda l'aggiornamento delle indicazioni inerenti le piste ciclabili lungo la viabilità interessata dalle opere infrastrutturali oggetto della presente Variante parziale al PGT, modificate in coerenza con quanto previsto dai progetti stessi.



Quadro d'unione dell'ambito oggetto della Variante parziale al PGT

Tavola DP1. Carta delle previsioni di piano

Ambiti consolidati. Piano delle Regole

-  Nuclei di antica formazione
-  Ville e giardini storici
-  Ambiti residenziali di recente formazione
-  Ambiti a destinazione non residenziale

Ambiti del Piano dei Servizi

-  Aree per servizi

Ambiti di trasformazione e/o pianificazione

-  Ambiti di trasformazione
-  Ambiti oggetto di provvedimenti approvati

Ambiti extraurbani

-  Varchi della rete ecologica (PTCP)
-  Aree agricole
-  P.L.I.S. della Balossa ora Parco Nord Milano
-  P.L.I.S. della Balossa proposta di ampliamento
-  Nodi viari di progetto

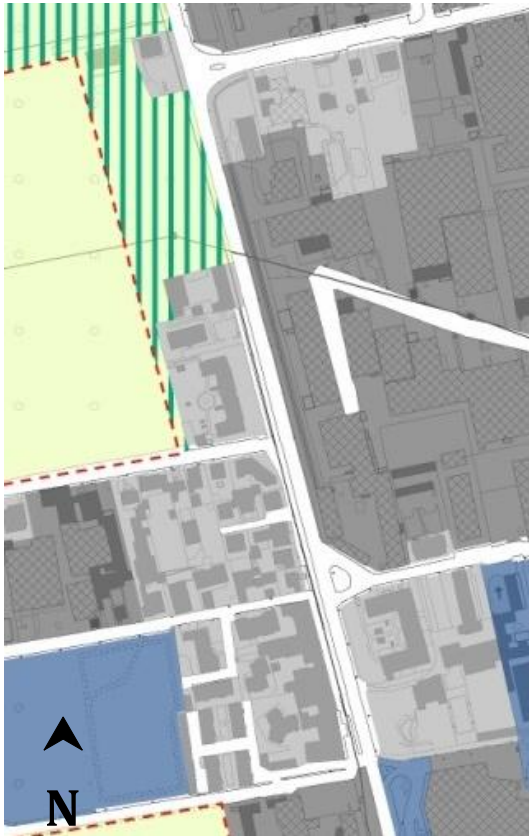
 Infrastrutture per la mobilità in progetto [nuova voce della Variante parziale al PGT]
[voce solo nel PGT vigente]



PGT VIGENTE – Tratta 1 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT – Tratta 1 (scala 1:5.000)



PGT VIGENTE – Tratta 2 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 2



PGT VIGENTE – Tratta 3 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 3

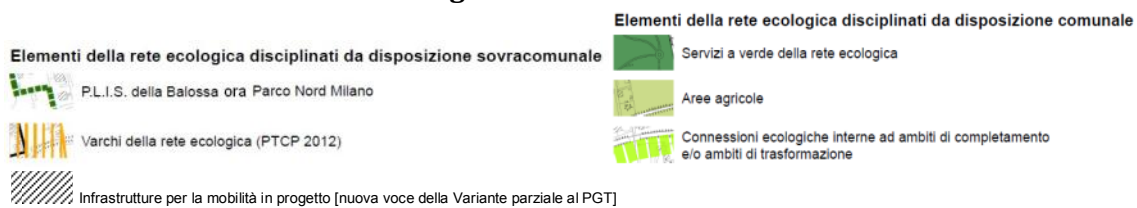


PGT VIGENTE – Tratta 4 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT- Tratta 4

Tavola DP2. Carta delle reti ecologiche



PGT VIGENTE – Tratta 1 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT – Tratta 1 (scala 1:5.000)



PGT VIGENTE – Tratta 2 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 2



PGT VIGENTE – Tratta 3 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 3



PGT VIGENTE – Tratta 4 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 4

Tavola PdS1. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano dei Servizi



PGT VIGENTE – Tratta 1 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT – Tratta 1 (scala 1:5.000)



PGT VIGENTE – Tratta 2 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 2



PGT VIGENTE – Tratta 3 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 3



PGT VIGENTE – Tratta 4 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 4

Tavola PdR1b. Vincoli. Disposizioni di strumenti sovraordinati

Vincoli e ambiti di tutela derivanti da disposizioni della pianificazione sovracomunale

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | ambiti agricoli strategici PTCP (2012) |  | limite corridoio di salvaguardia della ferrovia |
|  | alberi monumentali |  | vincolo aeroporto di Linate (ENAC) |
|  | varchi rete ecologica PTCP (2012) |  | P.L.I.S. della Balossa ora Parco Nord Milano |
|  | centri storici |  | aree soggette a maggiorazione del contributo del costo di costruzione |
|  | fascia di salvaguardia delle infrastrutture regionali art.102bis L.R. 12/2005 |  | reticolo idrografico |
|  | Infrastrutture per la mobilità in progetto [nuova voce della Variante parziale al PGT] | | |



PGT VIGENTE – Tratta 1 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT – Tratta 1 (scala 1:5.000)



PGT VIGENTE – Tratta 2 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 2



PGT VIGENTE – Tratta 3 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 3



PGT VIGENTE - Tratta 4 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT- Tratta 4

Tavola PdR2. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano delle Regole



PGT VIGENTE – Tratta 1 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT – Tratta 1 (scala 1:5.000)



PGT VIGENTE – Tratta 2 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 2



PGT VIGENTE – Tratta 3 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT– Tratta 3



PGT VIGENTE – Tratta 4 (scala 1:5.000)



VARIANTE PARZIALE AL PGT- Tratta 4

2.6. Modifiche agli elaborati testuali del PGT

Disposizioni normative

Le vigenti Disposizioni normative, alla *Sezione 4 – Disposizioni per gli ambiti destinati ai servizi: disciplina del piano dei servizi, Capo II – Classificazione e disciplina delle aree per servizi*, definisce le “Aree per servizi alla mobilità” (Art. 44) e, tra queste, la “Viabilità di progetto”.

Come già detto, assumono tale classificazione (cartografata nelle Tavole DP1. Carta delle previsioni di piano e PdS1. Ambiti di applicazione della disciplina del Piano dei Servizi) le rotatorie alle intersezioni Via dei Giovi-via del Lavoro e via Sauro-via Grandi-via Battisti, di fatto ora esistenti.

Conseguentemente al recepimento delle opere infrastrutturali di progetto oggetto della presente Variante parziale al PGT, che contemplano, oltre ad interventi viabilistici, anche opere inerenti l'infrastruttura su ferro, si rende necessario modificare la definizione e la relativa disposizione normativa come di seguito indicato.

PGT VIGENTE

Articolo 44 Aree per servizi alla mobilità [...]

Viabilità di progetto

Sono le aree destinate alla realizzazione di nuove strade. La loro precisa definizione planimetrica e dimensionale dovrà avvenire in sede di definizione del relativo progetto esecutivo.

VARIANTE PARZIALE AL PGT

Articolo 44 Aree per servizi alla mobilità [...]

Infrastrutture per la mobilità in progetto

Sono le aree destinate alla realizzazione di opere per attrezzature per la mobilità (stradale, ciclabile e/o per il trasporto ferroviario/tranviario), siano esse di nuovo impianto o riqualificazioni in sede. La loro precisa definizione planimetrica e dimensionale dovrà avvenire in sede di definizione del relativo progetto esecutivo.

Relazione di sintesi del Documento di Piano. Sezione b _ Documento di Piano. Obiettivi e azioni progettuali

Nella Relazione di sintesi del Documento di Piano del PGT vigente, al paragrafo 3.5 del *Capitolo 3. Sintesi del Quadro Conoscitivo e orientativo e definizione delle strategie generali di Piano*, vengono articolati e definiti gli obiettivi del PGT vigente in rapporto al tema della Mobilità.

Il recepimento delle opere infrastrutturali di progetto oggetto della presente Variante parziale al PGT, oltre ad un più aggiornato stato di avanzamento di altri interventi nell'ambito territoriale in cui si colloca il Comune di Cormano (riqualificazione/potenziamento della exSP46 Rho-Monza, quarta corsia dinamica lungo la A4, stazione unificata Cormano-Cusano), richiedono la modifica di alcune parti del testo del paragrafo 3.5 stesso, come di seguito indicato.

PGT VIGENTE

3.5.2. Gli obiettivi, i progetti in corso e le previsioni del piano

Relativamente alla mobilità sono numerosi i progetti a scala territoriale che interessano il Comune di Cormano e che vengono confermati all'interno delle previsioni del PGT.

In riferimento alla rete stradale sovracomunale:

- progetto SP 46 Rho Monza,
- progetto di potenziamento SS dei Giovi,
- progetto quarta corsia dinamica dell'autostrada A4.

In riferimento alla rete ferroviaria:

- realizzazione del terzo binario tra Affori e Varedo,
- realizzazione della Stazione unificata di Cormano-Cusano Milanino con conseguente eliminazione delle stazioni attuali di Cormano e di Cusano;
- realizzazione della Stazione di Bruzzano (anche se tale stazione è localizzata in territorio di Milano essa diventa un'importante occasione per le zone sud di Cormano).

I progetti a scala locale assunti o promossi dal PGT riguardano:

- la riqualificazione del nodo di accesso dalla Comasina su via del Lavoro che andrà ridefinito in rapporto agli interventi previsti nell'ambito di trasformazione individuato dal PGT.
- la riqualificazione del nodo via Cesare Battisti-via Nazario Sauro (intervento definito nell'ambito della realizzazione della stazione unificata Cormano Cusano).

VARIANTE PARZIALE AL PGT

3.5.2. Gli obiettivi, i progetti in corso e le previsioni del piano

Relativamente alla mobilità sono numerosi i progetti a scala territoriale che interessano il Comune di Cormano e che vengono confermati all'interno delle previsioni del PGT.

In riferimento alla rete stradale sovracomunale:

- progetto SP 46 Rho Monza (in fase di completamento),
- progetto quarta corsia dinamica dell'autostrada A4 (in fase di completamento),
- progetto di potenziamento SS dei Giovi (ancora allo studio).

In riferimento alla rete ferroviaria e metrotranviaria:

- realizzazione del terzo binario tra Affori e Varedo (con progetto definitivo fino alla stazione di Cormano-Cusano);
- riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiato Ospedale, con contestuale riorganizzazione della sede stradale (progetto oggetto della presente Variante parziale al PGT).

Sono, invece, opere già completate la Stazione unificata di Cormano-Cusano Milanino (con la conseguente eliminazione delle preesistenti stazioni di Cormano e di Cusano) e la Stazione di Bruzzano (in territorio di Milano).

I progetti a scala locale assunti o promossi dal PGT riguardano:

- l'ampliamento della sede stradale di via Torino (progetto oggetto della presente Variante parziale al PGT).

Le riqualificazioni del nodo di accesso dalla Comasina su via del Lavoro e del nodo via Cesare Battisti-via Nazario Sauro sono già state completate con l'inserimento di nuove rotatorie, contestualmente rispettivamente agli interventi previsti nell'ambito di trasformazione individuato dal PGT in affaccio su Via dei Giovi ed alla realizzazione della stazione unificata Cormano-Cusano.

Relazione di sintesi del Documento di Piano. Sezione d _ Piano dei Servizi: obiettivi e indirizzi

Nella Relazione di sintesi del Documento di Piano del PGT vigente, al paragrafo 8.2.1 del *Capitolo 8. Città pubblica e Piano dei Servizi*, viene effettuata la classificazione dei servizi in tre macrocategorie (funzionali alla definizione della disciplina normativa del Piano dei Servizi), tra cui i Servizi alla mobilità.

Per questi ultimi viene effettuata un'ulteriore sottoclassificazione, la cui denominazione, coerentemente con le modifiche introdotte alle Disposizioni normative dalla presente Variante parziale al PGT, viene parzialmente rettificata come di seguito indicato.

*PGT VIGENTE***8.2.1. I servizi localizzati. Classificazione e disciplina**

[...]

I servizi alla mobilità

I servizi alla mobilità sono classificati in:

- Aree a parcheggio: comprendono le aree destinate alla sosta, temporanea o prolungata, dei veicoli ed i relativi spazi di accesso e di manovra.
- Impianti ferroviari: comprendono le aree destinate agli impianti ferroviari.
- Piste ciclabili: sono le aree destinate alla rete dei percorsi ciclopeditoni indicate nelle tavole del Piano dei Servizi.
- Viabilità di progetto: sono le aree destinate alla realizzazione di nuove strade. La loro precisa definizione planimetrica e dimensionale dovrà avvenire in sede di definizione del relativo progetto esecutivo.

*VARIANTE PARZIALE AL PGT***8.2.1. I servizi localizzati. Classificazione e disciplina**

[...]

I servizi alla mobilità

I servizi alla mobilità sono classificati in:

- Aree a parcheggio: comprendono le aree destinate alla sosta, temporanea o prolungata, dei veicoli ed i relativi spazi di accesso e di manovra.
- Impianti ferroviari: comprendono le aree destinate agli impianti ferroviari.
- Piste ciclabili: sono le aree destinate alla rete dei percorsi ciclopeditoni indicate nelle tavole del Piano dei Servizi.
- Infrastrutture per la mobilità in progetto: sono le aree destinate alla realizzazione di opere per attrezzature per la mobilità (stradale, ciclabile e/o per il trasporto ferroviario/tranviario), siano esse di nuovo impianto o riqualificazioni in sede. La loro precisa definizione planimetrica e dimensionale dovrà avvenire in sede di definizione del relativo progetto esecutivo.

2.7. Prime considerazioni

Le modifiche apportate agli elaborati del PGT vigente di Cormano dalla Variante parziale in esame, sono necessarie per adeguare lo strumento urbanistico ai due progetti infrastrutturali, di cui il primo - riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbrate Ospedale - predisposto da MM SpA, già sottoposto alle necessarie procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, mentre il secondo - ampliamento di via Torino - resosi necessario in seguito ai lavori di costruzione della quarta corsia dinamica lungo la A4.

Sia il progetto di riqualificazione della metrotranvia, che l'ampliamento di via Torino, risultano ricompresi nella superficie urbanizzata e le soluzioni progettuali, al momento definite, minimizzano nuovo consumo di suolo.

Inoltre, entrambi i progetti infrastrutturali contemplano anche la realizzazione di percorsi ciclopeditoni (lungo via Torino e lungo parte della Via dei Giovi, parallelamente alla metrotranvia), che si riconnettono anche con tratti già esistenti lungo la viabilità comunale dell'intorno, rispondendo all'obiettivo dell'intermodalità e della migliore fruizione del territorio, garantendo lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta.

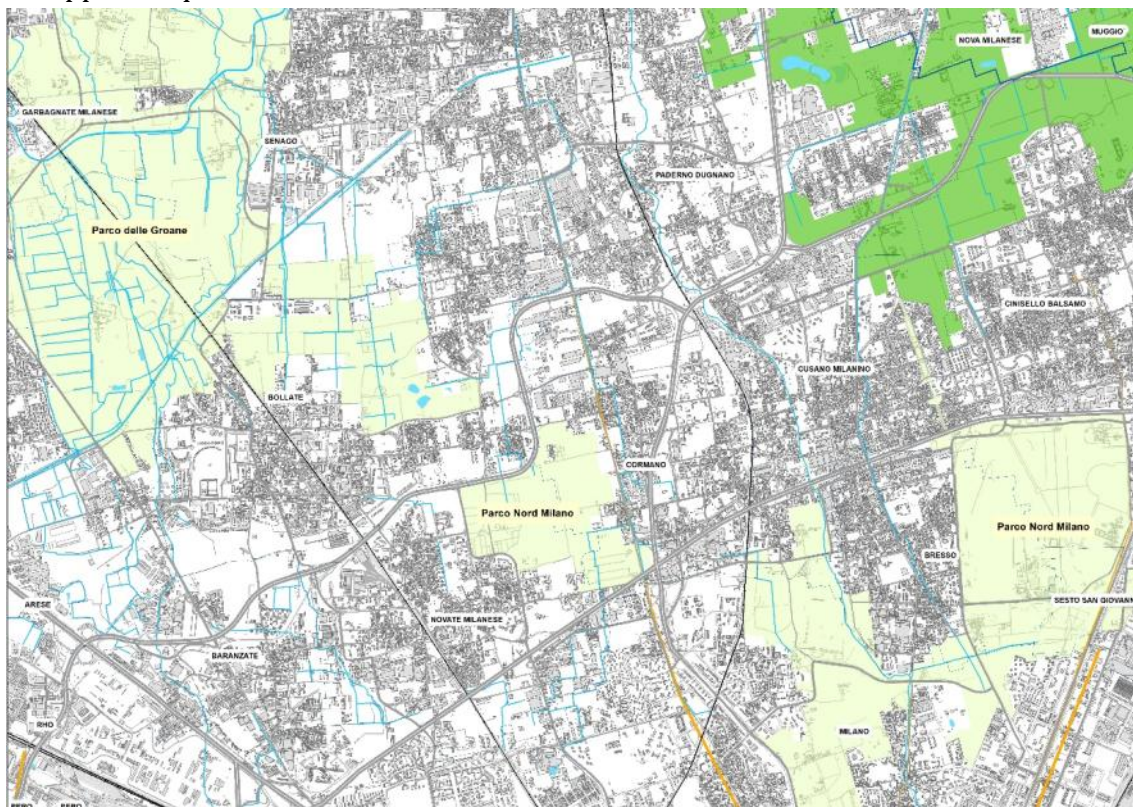
3. DEFINIZIONE AMBITO DI INFLUENZA DELLA VARIANTE PARZIALE AL PGT DI CORMANO

3.1. Inquadramento territoriale

Il Comune di Cormano si colloca nel settore a nord di Milano, caratterizzato 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.

L'elevata densità abitativa è imputabile alla storia di questo territorio, che è per eccellenza quello della grande fabbrica e dello sviluppo industriale del milanese, ma anche alla sua particolare collocazione nel territorio metropolitano. Il Nord Milano, intercluso fra Milano città, Monza e i grandi comuni della Brianza, fa parte di un continuum urbanizzato con scarsi spazi aperti residui e poche connessioni interne forti e rilevanti. I comuni di Bresso, Cormano e Paderno Dugnano si sono sviluppati a ridosso della vecchia strada per Como, della ferrovia, del fiume Seveso e della nuova Comasina.

In quest'ambito territoriale si ritrovano ancora parzialmente i caratteri tipici della periferia industriale, anche se oggi il territorio è oggetto di una profonda trasformazione caratterizzata da un mutamento sociale e spaziale molto rapido. Numerosi sono i progetti di riconversione urbana: in genere queste operazioni prevedono l'insediamento di nuove abitazioni e servizi, di spazi commerciali, ma sono presenti anche insediamenti industriali orientati alle nuove forme produttive, assai diverse da quelle che storicamente si sono sviluppate in questo territorio.



Nell'ottica della riqualificazione ambientale e funzionale dei pochi spazi aperti rimasti, per lo più costituiti da aree di frangia interposte tra i comuni, appare rilevante la realizzazione dei grandi parchi regionali e sovralocali: il Parco delle Groane, il Parco Nord Milano, l'ex-PLIS della Balossa, recentemente annesso al Parco Nord stesso, il PLIS del Grugnotorto-Villoresi, istituiti a protezione dello spazio aperto ancora presente tra le urbanizzazioni di prima e seconda cintura attorno al capoluogo. .

Il sistema infrastrutturale è, come detto, costituito essenzialmente da direttrici radiali rappresentate da:

- la ex-SP44 dei Giovi, percorsa anche dal tram extraurbano 179 Milano-Limbrate (attestato a sud sul capolinea Comasina della metropolitana M3), interessato dal progetto di riqualificazione per trasformarlo in una moderna metrotranvia (con conseguente riorganizzazione della sede stradale);
- la linea FerrovieNord Milano-Asso (con i servizi Suburbani S2 Mariano Comense-Rogoredo e S4 Camnago/Lentate-Cadorna), per la quale è previsto l'inserimento del terzo binario, con priorità per la tratta Milano Affori-Cormano/Cusano e, in fasi successive, anche per quelle tra Cormano/Cusano e Palazzolo e tra Palazzolo e Varedo;
- la SPexSS35 Superstrada Milano-Meda, in prospettiva interessata da un intervento di riqualificazione/potenziamento nella tratta Milano-Cesano Maderno, in continuità con quello del tratto immediatamente a nord, previsto nell'ambito del progetto Pedemontana.

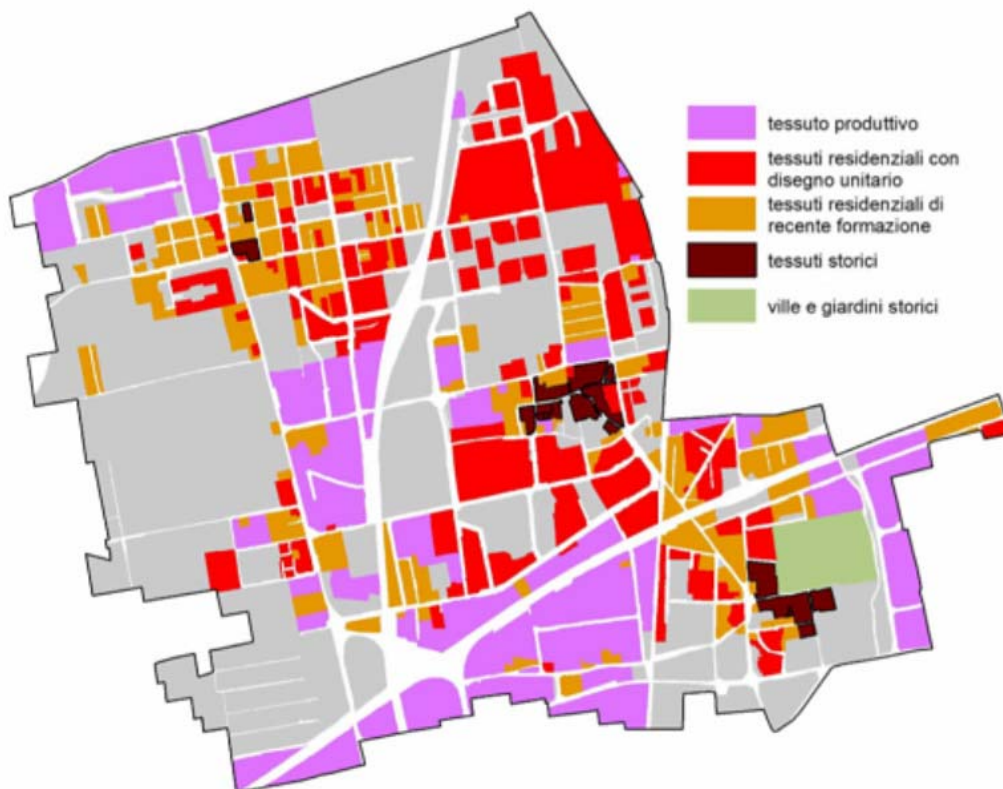
In prossimità di Milano si collocano, invece, con andamento est-ovest, l'autostrada A4 Torino-Milano-Bergamo (lungo la quale sono in corso i lavori di realizzazione della quarta corsia dinamica tra l'interconnessione con la A8 e lo svincolo di Cinisello Balsamo-Sesto San Giovanni) e l'itinerario della A52 Tangenziale Nord-SP46 Rho-Monza (interessato dai lavori di potenziamento nel tratto tra Paderno Dugnano e Baranzate, che prevedono anche la realizzazione di un itinerario locale ad esso pressoché complanare, esteso fino alla Varesina).

La città di Cormano presenta un insediamento piuttosto articolato e diversificato, sviluppando tipologie dell'abitare differenziate e spazialmente definibili:

- il tessuto storico di Cormano è individuabile in tre nuclei: Cormano, Brusuglio e Ospitaletto. Sebbene al loro interno presentino alcuni elementi estranei e oggetto di modificazioni nel tempo, sono ancora riconoscibili i caratteri storici degli insediamenti;
- tessuti residenziali con disegno unitario: sono i tessuti che derivano da atti di pianificazione attuativa e quindi hanno uno sviluppo conseguente ad una progettazione per parti di città. Rappresentano circa il 30% del tessuto urbano consolidato e costituiscono quartieri con una buona dotazione di aree a verde e a servizi pubblici, con tipologie edilizie di tipo intensivo o semi-intensivo. Tali aree si trovano prevalentemente nella zona a est della Strada Statale dei Giovi, anche a ridosso del centro storico;
- i tessuti residenziali di recente formazione sono caratterizzati generalmente da insediamenti a bassa densità. E' un tessuto omogeneo e relativamente recente, che trova nella villa, mono o bifamiliare, su lotto singolo il principale tassello di questo

mosaico. La funzione è esclusivamente quella residenziale, sebbene possano trovarsi alcune strutture artigianali, produttive o commerciali integrate alla funzione residenziale. Rappresenta circa il 20% del tessuto urbano consolidato;

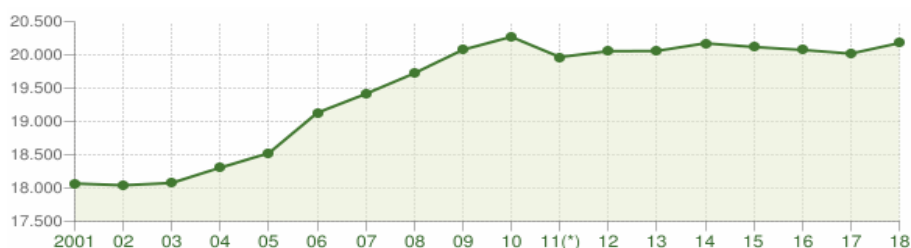
- il tessuto produttivo è il più esteso del territorio comunale, rappresenta il 40% del tessuto urbano consolidato. La sua localizzazione è principalmente lungo le direttrici di collegamento principali: l'autostrada e la Strada Statale dei Giovi, con l'eccezione degli ultimi insediamenti produttivi che invece sono posti a nord.



Rappresentazione dei tessuti insediativi: Documento di Piano del PGT vigente - Relazione illustrativa

Le residue aree agricole del Comune di Cormano corrispondono al territorio dell'ex PLIS della Balossa che, vista la posizione interstiziale all'edificato dei comuni della prima cintura dell'area metropolitana, assumono contestualmente anche un grande valore di tipo ecologico e ambientale.

Il comune di Cormano, dopo una fase di intensa crescita demografica (corrispondente al periodo 1951-1971) durante la quale la popolazione è triplicata, ha vissuto una fase di rallentamento e decrescita demografica (periodo 1971-2001). Nell'ultimo decennio la popolazione residente ha visto una nuova fase di crescita, per poi, nuovamente assestarsi su valori costanti dal 2010 ad oggi, oscillanti fra 20.000 e 20.170 abitanti.



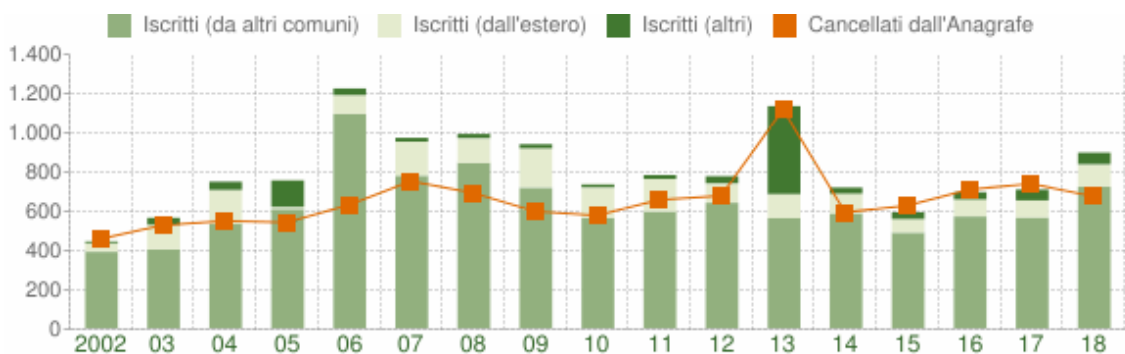
Andamento della popolazione residente

COMUNE DI CORMANO (MI) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

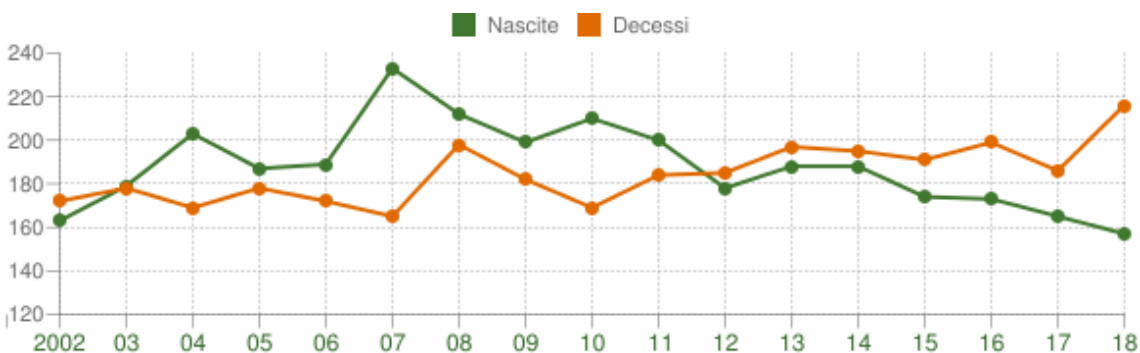
Il flusso migratorio mantiene ancora valori positivi, mentre dal 2012 il saldo naturale registra valori negativi, con un prevalere dei decessi sulle nuove nascite.

L'andamento demografico dell'ultimo periodo è, pertanto, sostenuto più da movimenti migratori che da movimenti naturali; da notare che i movimenti migratori sono dovuti in modo maggiore a iscrizioni e cancellazioni riferite a comuni italiani.



Flusso migratorio della popolazione

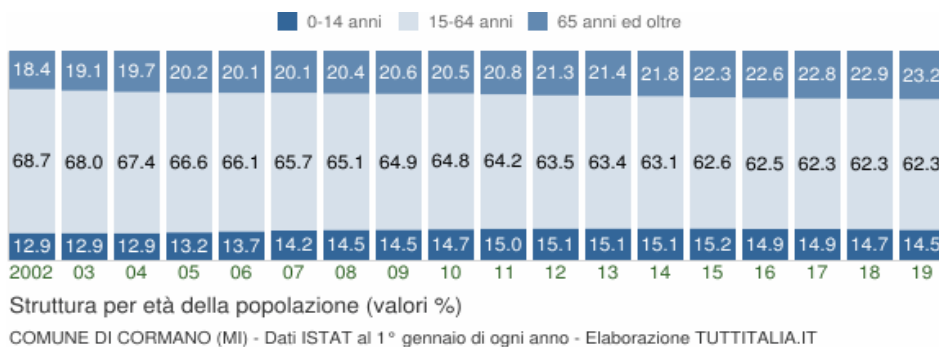
COMUNE DI CORMANO (MI) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT



Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI CORMANO (MI) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Per quanto riguarda la composizione della popolazione per classi di età, nel 2019 la fascia d'età compresa tra i 15 ed i 64 anni è pari al 62,3%, in continua diminuzione dal 2002 ad oggi. La percentuale di giovani (0-14 anni) e di anziani (65 anni e oltre) è rispettivamente pari al 14,5% e al 23,2%. Nonostante la crescita in percentuale del peso della popolazione più giovane, la tendenza registrata negli anni è di un maggiore aumento della percentuale di anziani, con un conseguente calo della fascia centrale di adulti. I valori registrati per Cormanico risultano in linea con i dati medi di Città metropolitana.



A confermare il progressivo invecchiamento della popolazione è il valore dell'indice di vecchiaia, che rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione (rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni), passato da 141,9 nel 2002 a 159,6 nel 2019.

Gli stranieri residenti a Cormano al 1° gennaio 2019 sono 2.101 e rappresentano il 10,4% della popolazione residente.

La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 17,4% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Egitto (13,4%) e dall'Albania (9,3%).



3.2. Quadro programmatico di riferimento e verifica di coerenza

La costruzione del quadro programmatico ha come fine quello di individuare i documenti di pianificazione e di programmazione di interesse regionale e provinciale che hanno ricadute sul territorio comunale e che contengono obiettivi ambientali di rilevanza locale.

L'analisi dei principali contenuti di vincolo e di indirizzo del quadro programmatico consente anche di valutare la relazione della Variante parziale con gli altri piani e programmi agenti sul medesimo territorio, evidenziando sinergie e punti di criticità.

Si riprendono schematicamente i riferimenti ritenuti prioritari e particolarmente significativi per le tematiche oggetto della Variante in esame e si esamina il grado di coerenza fra i diversi strumenti.

Piano Territoriale Regionale

Il PTR, approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. 8/951 del 19/01/2010, costituisce lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Regione, finalizzato a rendere coerente la visione strategica della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, di cui vengono analizzati i

punti di forza e di debolezza, evidenziando le potenzialità e le opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali. Il PTR rappresenta, pertanto, il punto di riferimento rispetto al quale le azioni sul territorio possano trovare un efficace coordinamento, ponendosi, non solo come strumento “ordinatorio”, ovvero con il fine di regolare le funzioni sul territorio, ma anche come strumento che consenta di incidere su una nuova qualità complessiva del territorio, orientando e indirizzando le condizioni di trasformazione in termini di compatibilità e di migliore valorizzazione delle risorse. Il PTR assume, quindi, la duplice valenza, da un lato, di strumento di conoscenza strutturata delle caratteristiche, delle potenzialità e delle dinamiche regionali e, dall’altro, di mezzo di orientamento e cooperazione finalizzato a dare corpo alle proposte maturate ai diversi livelli territoriali e a realizzare la coesione tra i molteplici interessi in gioco.

Il Comune di Cormano si colloca nel settore ovest del Sistema territoriale regionale Metropolitano, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), per il quale il PTR individua 11 obiettivi territoriali e relative linee d’azione; si riportano gli obiettivi più attinenti agli obiettivi della variante parziale in esame.



OBIETTIVO PTR

ST1.1 | Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale

ST1.2 | Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale

ST1.4 | Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia

ST1.6 | Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili

ST1.7 | Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio

ST1.9 | Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza

ST1.10 | Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio

ST1.11 | POST EXPO – Creare 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.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

Nel valutare la coerenza tra la Variante e le indicazioni del PTR, occorre sottolineare la diversa scala di identificazione degli obiettivi prioritari e strategici per il territorio regionale, rispetto alla scala locale degli interventi in esame.

La Variante risponde all’esigenza di coerenzare le previsioni del Piano vigente con i nuovi interventi approvati, in modo da garantirne la conformità urbanistica.

Il progetto di riqualificazione della metrotranvia risponde all'esigenza di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale, soprattutto in termini di emissioni inquinanti. Pertanto, il progetto risponde agli obiettivi strategici generali di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale.

Il progetto di ampliamento di via Torino ha lo scopo di migliorare in modo significativo la sicurezza dell'innesto su via Giovi e la fluidità e sicurezza lungo la via Torino stessa, con ripercussioni positive sulla salubrità generale.

In questo senso non si rilevano elementi di contrasto fra la proposta di Variante e i contenuti del PTR.

Adeguamento PTR alla LR31/2014

In attuazione della L.R. n. 31 del 28 novembre 2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato (d.g.r. n. 4738 del 22 gennaio 2016), la Giunta regionale ha approvato, con d.c.r. n. XI/411 del 19 dicembre 2018, l'Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR).

Tale integrazione si inserisce nell'ambito del procedimento di approvazione della Variante finalizzata alla revisione complessiva del PTR comprensivo del PPR (Piano Paesaggistico Regionale) e si inquadra in un percorso più ampio in cui Regione Lombardia promuove contestualmente anche la revisione della Legge per il governo del territorio (l.r. n. 12 del 2005).

Rispetto alla pianificazione comunale, al PTR viene affidato il compito di individuare i criteri per l'azzeramento del consumo di suolo, che devono essere recepiti dagli strumenti di pianificazione della Città metropolitana e, infine, dai Piani di Governo del Territorio comunali attraverso il PdR e la Carta del Consumo di suolo, prevista dalla LR 31/2014, che presenta carattere vincolante per la realizzazione di interventi edificatori comportanti, anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

I due progetti, rispetto ai quali coerenza gli atti del PGT vigente interessano solo marginalmente due ambiti residuali, ad uso agricolo ricadenti nell'ex PLIS della Balossa, e ricadono nella quasi totalità sull'asse stradale esistente. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, con l'obiettivo di riqualificare e valorizzare l'esistente.

Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico, che costituisce la specifica sezione relativa alla disciplina paesaggistica del PTR, esprime gli orientamenti regionali per la tutela del paesaggio e costituisce l'atto generale di indirizzo per le politiche di tutela e valorizzazione paesistica alle diverse scale territoriali.

Il PPR suddivide il territorio lombardo in ambiti geografici, a loro volta suddivisi in unità tipologiche di paesaggio, che corrispondono ad aree caratterizzate da una omogeneità percettiva, fondata sulla ripetitività dei motivi, sull'organicità e unità dei contenuti e delle situazioni naturali e antropiche.

Il Comune di Cormano si colloca all'interno fascia della bassa pianura irrigua (che si estende dal Canale Villoresi), dove gli indirizzi di tutela generali riguardano il rispetto sia della straordinaria tessitura storica che della condizione agricola altamente produttiva (laddove ancora presente), promuovendo azioni e programmi di tutela finalizzati al mantenimento delle partiture poderali e delle quinte verdi che definiscono la tessitura territoriale e dell'integrità della rete irrigua.



D'altra parte, Cormano, si colloca all'interno del "sistema metropolitano lombardo", dove è consistente la presenza di aree di frangia destrutturate, con situazioni di degrado/compromissione paesistica provocata da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani, decisamente evidenti.

In questo caso, gli indirizzi di riqualificazione riguardano la ridefinizione di un chiaro impianto morfologico, prioritariamente attraverso la conservazione e il ridisegno degli spazi aperti (secondo un'organizzazione sistemica e polifunzionale, come contributo alla costruzione di una rete verde di livello locale che sappia dare continuità alla rete verde di scala superiore), la riqualificazione del tessuto insediativo ed il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesistico-fruibili e ambientali.

Gli indirizzi di contenimento e prevenzione del rischio riguardano, invece, la pianificazione delle nuove previsioni di sviluppo con attenzione alla chiara e forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

Gli interventi proposti, oggetto della Variante parziale al PGT di Cormano in esame, si pongono l'obiettivo da una parte di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale, soprattutto in termini di emissioni inquinanti, dall'altra di migliorare la sicurezza della viabilità esistente.

I due progetti ricadono nella quasi totalità sulla sede stradale esistente; solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, con l'obiettivo di ottimizzare l'inserimento dell'opera nel contesto esistente. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto inerbato.

Parco Nord Milano

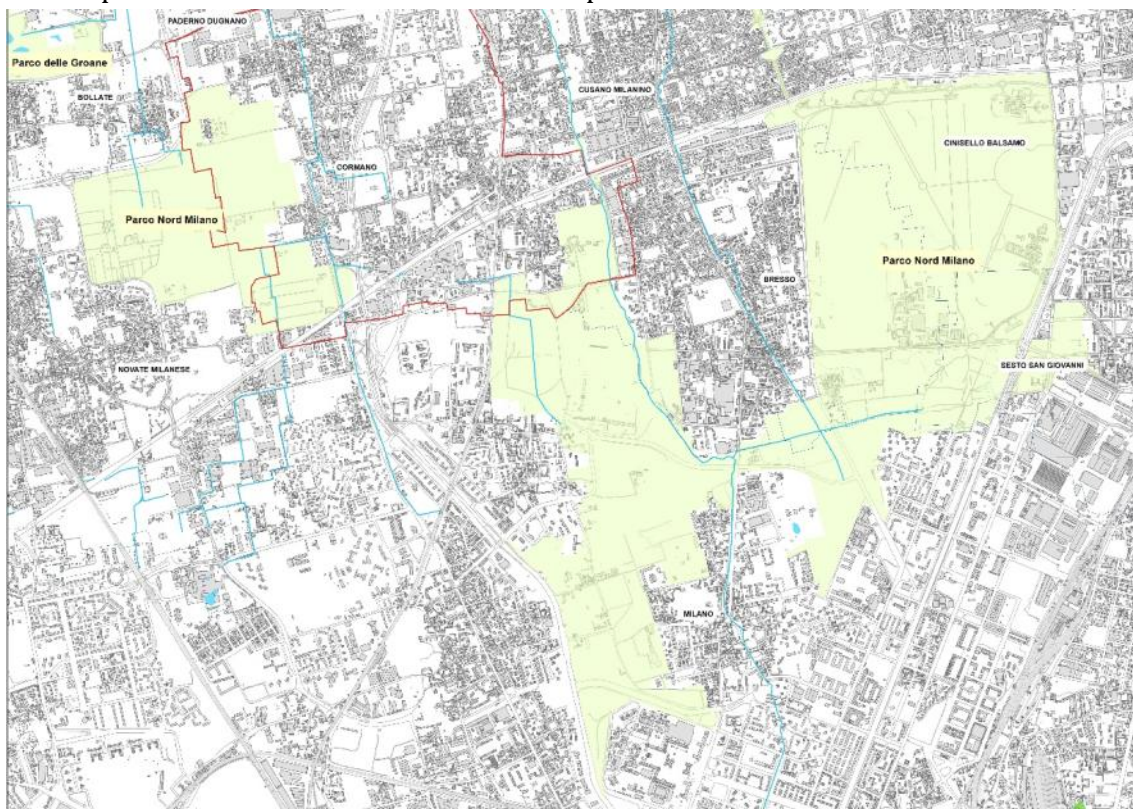
Il Parco Nord Milano è nato con l'intento di riqualificare i quartieri della periferia nord Milano. L'idea risale alla fine degli anni '60 e il primo riconoscimento ufficiale lo si ha nel 1970 con il decreto prefettizio istitutivo del Parco di interesse pubblico Nord Milano. Nel

1975 la Regione Lombardia lo designa quale Parco Regionale (legge regionale 78 del 11/06/1975) inserendolo tra le aree protette regionali anche nella Legge Quadro 83/86.

Il Parco Nord sorge in un contesto tra i più densamente urbanizzati d'Europa, caratterizzato dalla presenza di storiche fabbriche (oggi quasi del tutto scomparse a seguito della de-industrializzazione) e grandi quartieri edilizi che, nel tempo, hanno saldato la periferia nord di Milano al suo hinterland. Grazie all'istituzione del Parco, i residui appezzamenti agricoli condannati a scomparire in breve tempo, sono stati in parte bonificati, rinverditi ed attrezzati per la fruizione pubblica; in parte sono rimasti intatti, a testimonianza delle profonde modificazioni subite dal territorio.

Il Parco Nord é disciplinato dal Piano Territoriale di Coordinamento, di cui é stata approvata nel 2002 la Variante, con Deliberazione della Giunta regionale n. 7/10206 del 6/08/2002. Con la deliberazione di Giunta Regionale 23 dicembre 2004, n. 7/20136 é stata approvata una variante parziale al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Nord Milano. Attualmente é in fase di elaborazione un ulteriore aggiornamento. Con Legge Regionale 22 dicembre 2015, n. 40 sono stati modificati i confini del Parco regionale grazie all'accorpamento del PLIS della Balossa.

L'estensione totale del parco é di 600 ha; il comune di Cormano ne comprende 9,3 ha. Il Parco Nord comprende l'Aeroporto di Bresso, l'Ospedale Bassini, il Centro scolastico Nord-Milano e diverse attrezzature sportive pubbliche e private. Al suo interno si trovano anche complessi di interesse storico artistico: la Villa Torretta di Sesto San Giovanni, ad esempio, e il complesso della Villa Manzoni con relativo parco a Cormano.



L'ex PLIS della Balossa, nato su iniziativa dei Comuni di Novate Milanese e Cormano, in un ambito densamente urbanizzato e caratterizzato da scarsi spazi aperti, limitati alle frange tra un centro urbano e l'altro, é l'ultima area agricola sopravvissuta fra l'Autostrada A4, la superstrada Milano-Meda, la Rho-Monza e le Ferrovie Nord: 146 ettari, principalmente

aree agricole che interessano oltre l'80% della sua superficie, alle quali si affianca una significativa presenza di incolti (10%), mentre la vegetazione naturaliforme di tipo boschivo copre solo una minima parte del territorio (1%), coincidendo con la fascia boscata dislocata lungo i fontanili inattivi Nuovo e Novello.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

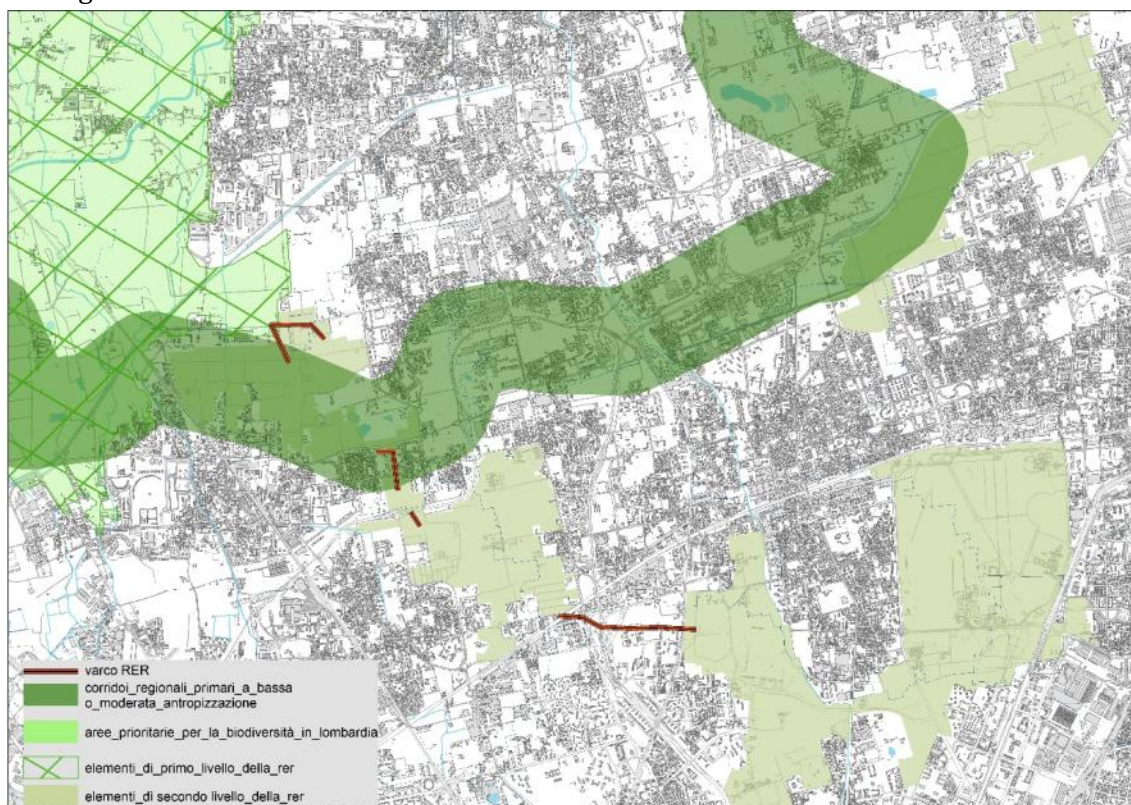
Gli interventi proposti, oggetto della Variante parziale al PGT di Cormano in esame, si pongono l'obiettivo da una parte di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale, soprattutto in termini di emissioni inquinanti, dall'altra di migliorare la sicurezza della viabilità esistente.

I due progetti ricadono nella quasi totalità sulla sede stradale esistente; solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, mediante l'utilizzo di essenze autoctone, con l'obiettivo di valorizzazione e riqualificazione dell'esistente. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto inerbito.

Rete Ecologica Regionale

La Rete Ecologica Regionale, approvata con DGR n. 8/10962 (pubblicata nell'edizione speciale del BURL n. 26 del 28 giugno 2010), è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale (PTR) e costituisce uno strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

La Rete Ecologica Regionale (RER) comprende non solo il sistema delle aree protette regionali e nazionali e i siti Rete Natura 2000, ma anche altri elementi areali e corridoi ecologici, lungo i quali gli individui di numerose specie possono spostarsi per garantire i flussi genici.



Le strutture fondanti della rete ecologica regionali sono state distinte in elementi primari e secondari, in relazione alla loro importanza ecosistemica, ambientale e paesaggistica.

Il territorio di Cormano è interessato da elementi di secondo livello della RER, in corrispondenza dei territori dell'ex PLIS della Balossa. In queste aree, fortemente antropizzate, è necessario favorire interventi di deframmentazione, mantenere i varchi di connessione attivi, migliorare i varchi in condizioni critiche ed evitare la dispersione urbana. Per le infrastrutture lineari occorre prevedere, per i progetti di opere che possono incrementare la frammentazione ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale e prevedere opere di deframmentazione in particolare a favorire la connettività con aree le Aree prioritarie.

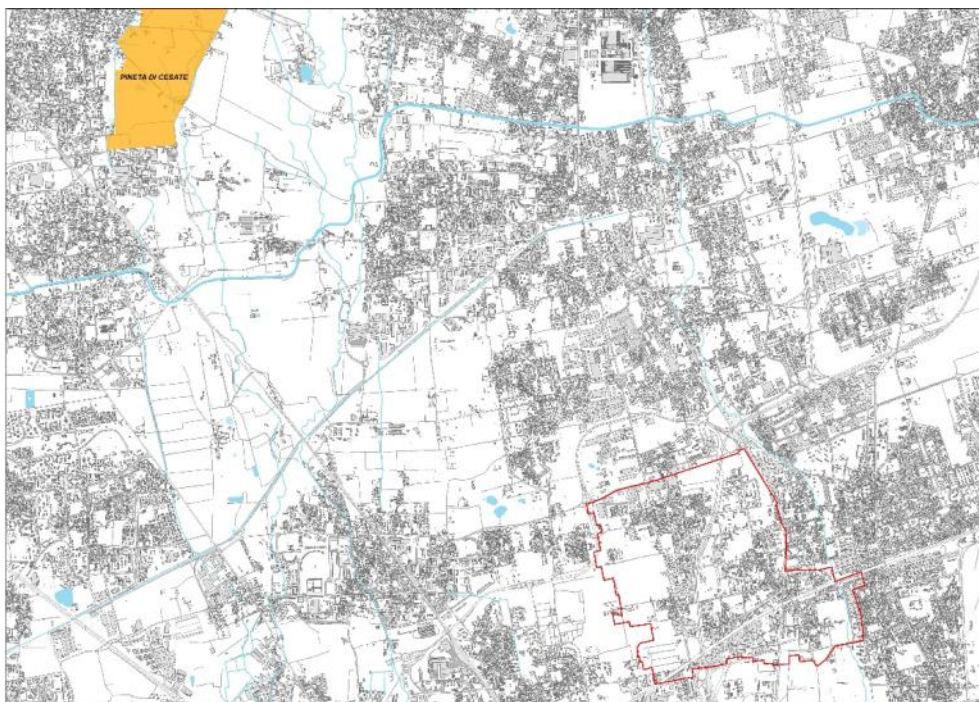
VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

I due progetti ricadono nella quasi totalità sulla sede stradale esistente; solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, mediante l'utilizzo di essenze autoctone, con l'obiettivo di valorizzazione e riqualificazione dell'esistente. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto inerbato.

Rete Natura 2000

In attuazione delle Direttive Europee "Habitat" (92/43/CEE) e "Uccelli" (79/409/CEE), il cui obiettivo principale è la tutela degli ambienti naturali e delle specie di maggiore vulnerabilità e rilevanza a livello continentale, l'UE ha individuato una rete capillare di siti che hanno rilevanza per le specie e per gli habitat che la direttiva stessa indica.

In Comune di Cormano non sono presenti Siti di Importanza Comunitaria, ora Zone Speciali di Conservazione; il sito più vicino, situato in Comune di Cesate è la "Pineta di Cesate", posto peraltro ad una distanza tale da escludere ogni interferenza fra la Variante in esame e il SIC stesso.



Alla luce dell'assenza di dirette connessioni fisiche o funzionali tra eventuali siti di Rete Natura 2000 e il territorio comunale di Cormano, **non vi è la necessità** di raccordo tra la Valutazione Ambientale Strategica in oggetto e le procedure di **Valutazione di Incidenza**, di cui alle norme di settore vigenti.

PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria

Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) costituisce il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione per Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria, aggiornando ed integrando gli strumenti di pianificazione/programmazione regionale esistenti (PRQA, MSQA, misure annuali di cui ai Piani e Programmi trasmesse annualmente al Ministero dell'Ambiente).

L'obiettivo strategico è quello di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente, con un approccio integrato alla riduzione dell'inquinamento atmosferico a scala locale e al contestuale contenimento delle emissioni di gas climalteranti. Tale obiettivo strategico è declinato in 2 obiettivi generali per la pianificazione/ programmazione regionale di settore, che, con riferimento alla suddivisione del territorio regionale in 3 agglomerati e 4 zone (di cui all'Allegato 1 della DGR n. 2605/2011), prevedono di:

- rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;
- preservare da peggioramenti le zone e gli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

Ciò si concretizza in un'azione immediata di miglioramento costante e progressivo dello stato della qualità dell'aria, mettendo in campo misure (anche di carattere strutturale, cioè attuate permanentemente su area vasta) che riducano le emissioni dai diversi comparti. Gli effetti delle azioni del PRIA riguardano tutti gli inquinanti normati dal DLgs n. 155/2010, ciascuno con il proprio obiettivo puntuale di soglia, sebbene particolare attenzione sia posta a quelli per i quali non si sia ancora conseguito il rispetto del limite (ad esempio il PM10 e PM2.5 ed il biossido di azoto NO2).

Il Comune di Cormano è inserito nell'Agglomerato di Milano: "area caratterizzata da elevata densità di emissioni di PM10 e NO e COV; situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione); alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico" (DGR n. 2605/2011).



I settori di intervento e le linee di azione del PRIA sono finalizzate all'obiettivo di

massimizzare l'efficacia degli interventi sulle sorgenti stazionarie, sull'uso razionale dell'energia, sul sistema di trasporto stradale e sulla mobilità, nonché sul settore agricolo e forestale; a tale scopo sono stati individuati interventi a carattere trasversale e con essi ambiti di intervento integrati tra la programmazione per la qualità dell'aria e la programmazione in settori e ambiti diversi (energia, mobilità, commercio, ...).

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

La Variante risponde all'esigenza di coerenza le previsioni del Piano vigente con i nuovi interventi approvati, in modo da garantirne la conformità urbanistica.

Il progetto di riqualificazione della metrotranvia risponde all'esigenze di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale, soprattutto in termini di emissioni inquinanti. Pertanto, il progetto risponde agli obiettivi strategici generali di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale.

Il progetto di ampliamento di via Torino ha lo scopo di migliorare in modo significativo la sicurezza dell'innesto su via Giovi e la fluidità e sicurezza lungo la via Torino stessa, nonché di sviluppare la rete ciclabile comunale, con ripercussioni positive sulla salubrità generale.

In questo senso non si rilevano elementi di contrasto fra la proposta di Variante e i contenuti del PRIA.

Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Il PRMT, approvato dal Consiglio Regionale con Delibera n. X/1245 del 20/09/2016, è uno strumento di programmazione finalizzato a configurare, sulla base dei dati di domanda e offerta, il sistema delle relazioni di mobilità, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto. Il tema dei trasporti viene affrontato nel PRMT con un approccio integrato, che tiene conto anche delle relazioni esistenti tra mobilità e territorio, ambiente e sistema economico, con l'intento di mettere al centro dell'attenzione non tanto il mezzo attraverso il quale avviene il movimento, bensì il soggetto che lo compie.

I suoi obiettivi generali sono: migliorare la connettività, assicurare libertà di movimento e garantire accessibilità al territorio, garantire qualità e sicurezza dei trasporti e sviluppo della mobilità integrata, promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti. Essi vengono declinati rispetto a obiettivi specifici, strategie, azioni di settore e strumenti trasversali (anche specificatamente orientati alla mobilità sostenibile).

Tra le azioni specifiche del PRMT se ne trovano alcune che direttamente interessano il territorio del Comune di Cormanico, ossia:

- F12 | Potenziamento delle linee della Brianza;
- V06 | Potenziamento autostrade esistenti (A4 – Quarta Corsia dinamica – tratta urbana MI);
- V12 | Completamento Tangenziale Nord di Milano/Rho-Monza;
- V14 | Terza Corsia Milano-Meda;
- T05 | Sviluppo metrotranvia extraurbana Milano-Limbrate.

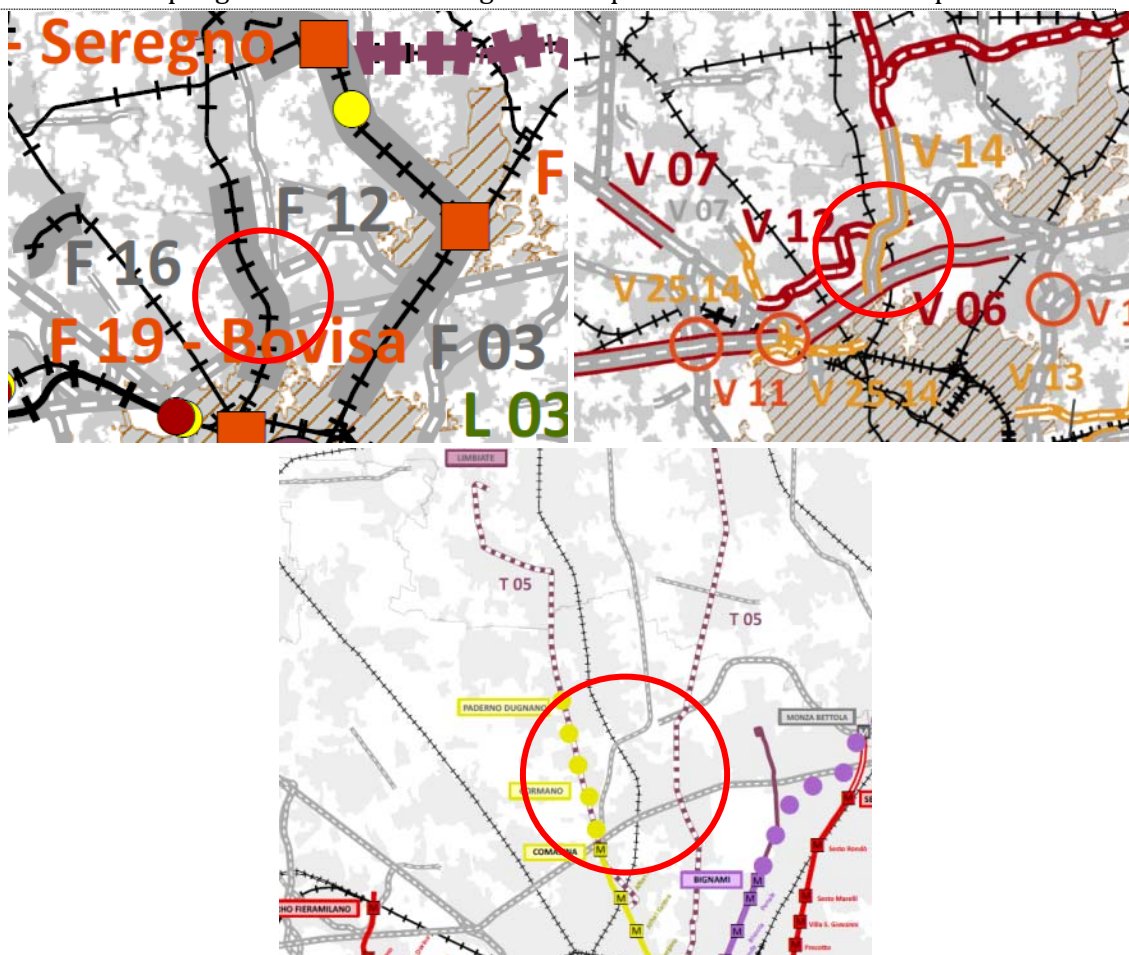
Oltre a questi si possono citare, seppure con attinenza più marginale rispetto all'oggetto della presente analisi, gli obiettivi specifici (con le corrispondenti strategie) riguardanti:

- il miglioramento dei collegamenti su scala regionale (rete regionale integrata), preservandone/incrementandone la funzionalità e realizzando interventi di adeguamento/completamento e di integrazione con la rete primaria;
- il miglioramento delle connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo, sgravando il nodo centrale dagli attraversamenti.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate è ricompreso tra gli interventi previsti nel PRMT, risultando, pertanto, coerente con le azioni di tale strumento programmatico, oltre che con i suoi più generali obiettivi di miglioramento delle connessioni con l'area di Milano, di sviluppo della mobilità integrata e di promozione della sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Stante la diversa scala territoriale, il progetto di ampliamento di via Torino non rientra specificatamente tra gli interventi citati nel PRMT, sebbene esso si possa associare alle opere connesse alla realizzazione della quarta corsia dinamica della A4, oltre a soddisfare il più generale obiettivo di garantire qualità e sicurezza dei trasporti.



Interventi sulla rete ferroviaria, sulla rete viaria e sulla rete metropolitana e metrotranviaria (stralci Tav. 1, Tav. 3 e Tav. 2 del PRMT)

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il PRMC, approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n. X/1657 dell'11/04/2014, ha la finalità di perseguire, attraverso l'individuazione di una rete ciclabile di scala regionale (da

connettere e integrare con i sistemi ciclabili provinciali e comunali), obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio lombardo, garantendo lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta (in ambito urbano e extraurbano) per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero, costituendo atto di riferimento per la redazione dei Piani provinciali e comunali e atto di indirizzo per la programmazione pluriennale. L'obiettivo principale di "favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero" è declinato in 5 strategie, a cui corrispondono specifiche azioni, alcune delle quali già realizzate e/o avviate ed altre da mettere in atto e sviluppare nella fase attuativa del PRMC stesso.

Tra le azioni già attuate vi è la definizione dei cosiddetti PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale, costituiti da tratti con differenti tipologie di infrastrutture viarie (piste ciclabili in sede propria, corsie ciclabili, alzaie e argini, tracciati di strade o linee ferroviarie dismesse, strade interpoderali in aree agricole, strade senza traffico o a basso traffico, viabilità riservata e viabilità ordinaria), a seconda dei casi già consolidati e percorribili con un buon grado di sicurezza per il ciclista o lungo i quali risulta particolarmente critica la coesistenza di ciclisti e traffico veicolare. L'individuazione dei PCIR non indica, quindi, necessariamente la percorribilità immediata di un itinerario o la sua condizione di accettabilità in termini di sicurezza, ma è da intendersi come elemento di indirizzo per la pianificazione territoriale di livello provinciale e comunale, a cui è demandata la definizione degli interventi necessari a risolvere punti e tratti critici.

Il territorio di Cormano non risulta direttamente interessato da nessuno dei PCIR del PRMC, sebbene per esso valgono comunque i principi generali inerenti lo sviluppo del sistema della ciclabilità.

VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

I progetti infrastrutturali oggetto della Variante parziale al PGT contemplano anche la realizzazione di percorsi ciclopedonali (lungo via Torino e lungo parte della Via dei Giovi, parallelamente alla metrotranvia), che si riconnettono anche con tratti già esistenti lungo la viabilità comunale dell'intorno. Pertanto, seppure Cormano non sia direttamente attraversato da PCIR, si rileva la coerenza dei nuovi interventi con gli obiettivi del PRMC inerenti l'intermodalità e la migliore fruizione del territorio, garantendo lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta.

PGRA-Po – Piano di Gestione Rischio Alluvioni nel Bacino del Fiume Po (DPCM del 27.10.2016)

Il PGRA è stato predisposto in attuazione del DLgs n. 49/2010 di recepimento della "Direttiva Alluvioni" 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, con la finalità di ridurre le conseguenze negative per la salute umana, il territorio, i beni, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche e sociali.

All'interno del distretto idrografico, il PGRA-Po individua le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni, ossia le aree "allagabili", raggruppando quelle che presentano condizioni di rischio particolarmente elevate in ARS – Aree a Rischio Significativo (di scala distrettuale/di bacino, regionale e locale), per le quali sono previste misure prioritarie dirette alla riduzione del rischio medesimo. Le misure del PGRA-Po vigente sono da attuare nel ciclo di pianificazione corrispondente ai 6 anni dal 2016 al 2021, con verifica intermedia da parte dell'Unione Europea prevista nel 2018, a cui seguirà l'aggiornamento

per il successivo ciclo di pianificazione.

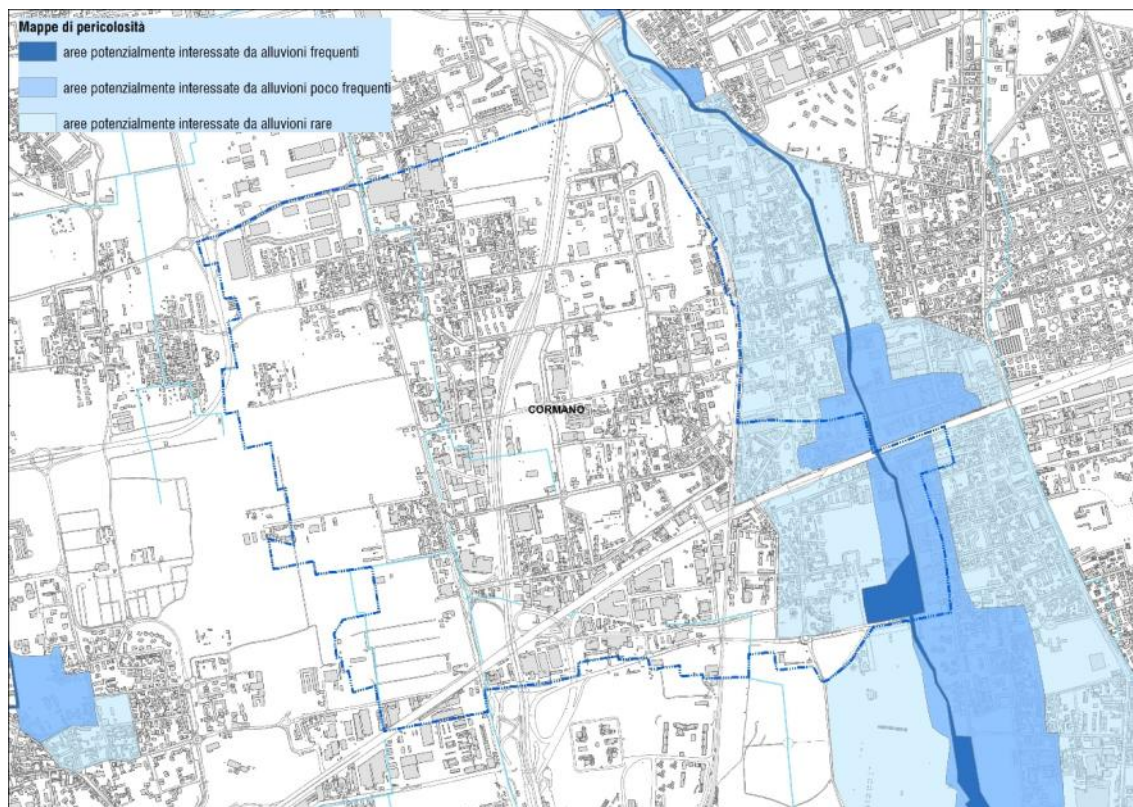
Le aree allagabili sono identificate cartograficamente e classificate in funzione:

- della pericolosità, ossia della probabilità di essere interessate da eventi alluvionali, secondo 3 scenari di probabilità crescente di alluvione (P1-raro, P2-poco frequente e P3-frequente);
- del rischio, ossia delle potenziali conseguenze negative derivanti dell'evento alluvionale per gli elementi vulnerabili esposti in esse contenuti (raggruppati in categorie omogenee di danno potenziale, es. abitanti, attività economiche, aree protette), secondo 4 classi di rischio crescente (R1-moderato, R2-medio, R3-elevato e R4-molto elevato).

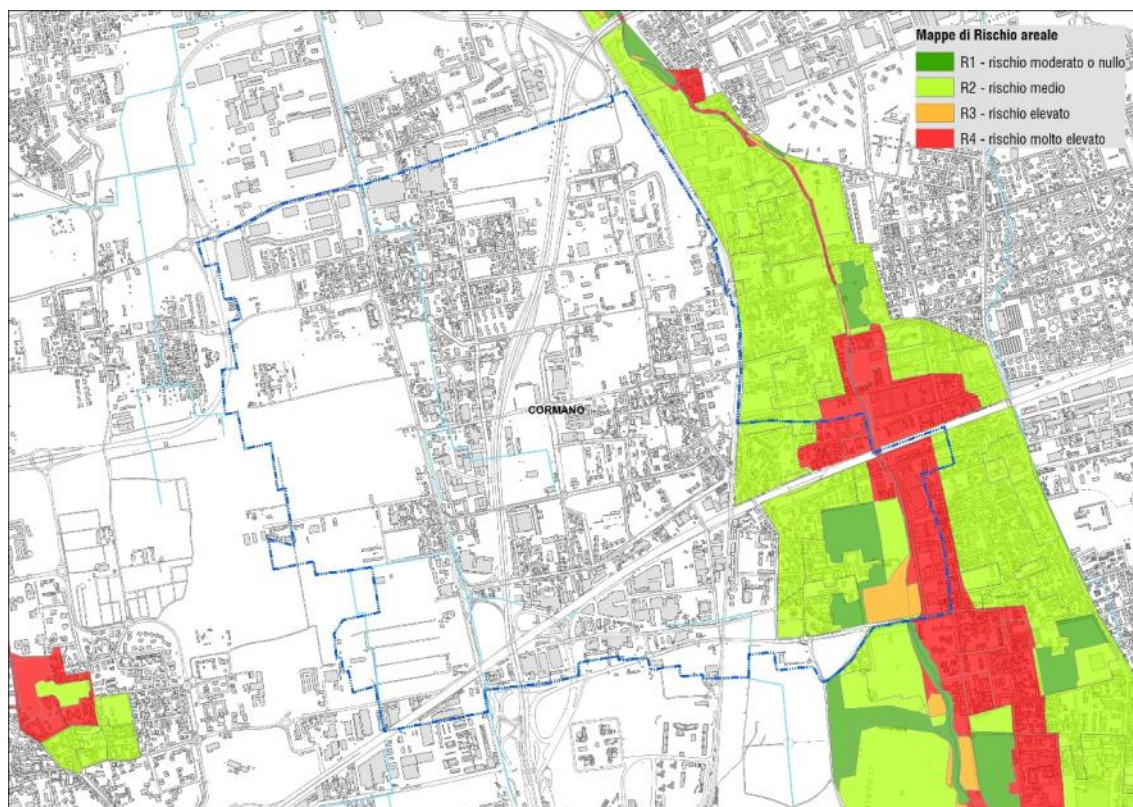
Successive disposizioni sono state emanate per dare attuazione al PGRA-Po ed al PAI nel settore urbanistico e di pianificazione dell'emergenza.

Il territorio di Cormano è attraversato dal torrente Seveso in direzione nord-sud, in corrispondenza del confine con il Comune di Bresso.

Nel tratto di attraversamento i livelli di pericolosità da alluvione variano di intensità allontanandosi dall'alveo del Seveso: in generale il livello di pericolosità maggiore è circoscritto al letto del torrente, in questo tratto estremamente artificializzato. Solo in corrispondenza di viale Borromeo, si rileva un ambito a pericolosità alta più ampio, ma che interessa una parte del parco di Villa Manzoni.



La mappa delle classi di rischio rileva una situazione di alta criticità in corrispondenza degli ambiti prevalentemente produttivi posti in sponda sinistra al Seveso, al confine con Bresso.



Come si può evidenziare dalle mappe sopra riportate, **la Statale dei Giovi e la via Torino**, interessate dai progetti infrastrutturali, oggetto della Variante parziale al PGT vigente di Cormano, in esame, **non sono coinvolte dalle fasce di esondazione** del Torrente Seveso, individuate dal PGRA.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Milano, ora Città Metropolitana

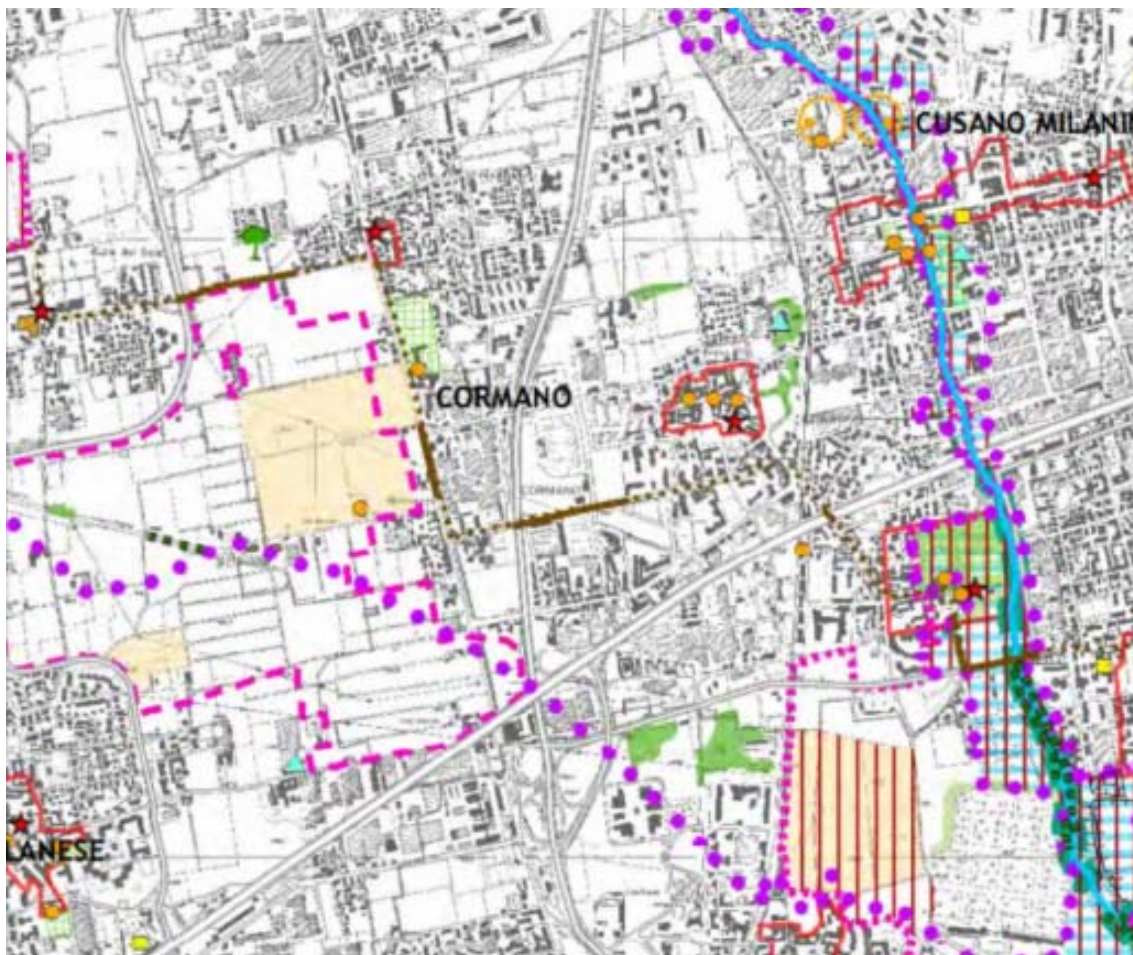
Il vigente PTCP della Città metropolitana di Milano è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93 del 17/12/2013.

Il PTCP determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici. Il Piano persegue finalità di valorizzazione paesistica, tutela dell'ambiente, supporto allo sviluppo economico e all'identità culturale e sociale, miglioramento qualitativo del sistema insediativo-infrastrutturale, in una logica di sviluppo sostenibile del territorio provinciale.

Gli obiettivi generali e specifici del PTCP sono:

- 01 Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.
- 02 Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo.
- 03 Potenziamento della rete ecologica.
- 04 Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo.
- 05 Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare.
- 06 Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa.

Dalle cartografie del PTCP è possibile rilevare quali siano gli elementi di tutela paesistico-ambientale presenti nel territorio di Cormano: il Parco Nord, i centri storici di Cormano e di Brusuglio con le loro testimonianze storico-architettoniche, il parco di Villa Manzoni e l'ambito del Seveso.



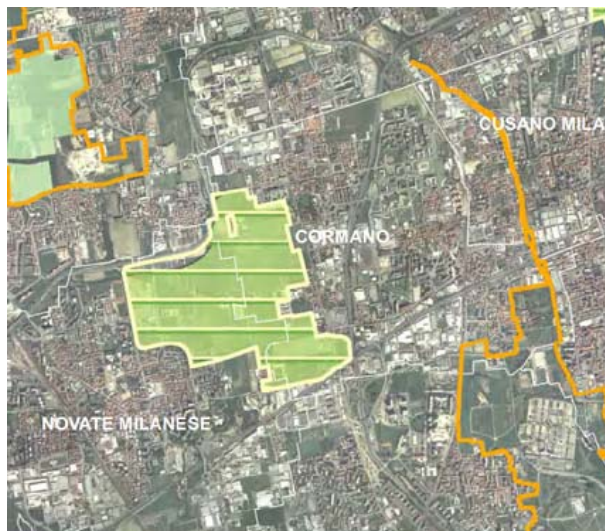
Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica (stralcio Tav. 2 del PTCP vigente di Città metropolitana)

Il PTCP individua il Progetto di Rete Ecologica, che si propone di connettere funzionalmente le aree più interessanti dal punto di vista naturalistico mediante la riqualificazione di ambiti territoriali individuati quali "corridoi ecologici". Obiettivo fondamentale per i corridoi ecologici (art. 45) è rappresentato dal mantenimento di una fascia continua di territorio



sufficientemente larga e con un equipaggiamento vegetazionale che consenta gli spostamenti della fauna da un'area naturale ad un'altra, rendendo accessibili zone di foraggiamento, rifugio e nidificazione altrimenti precluse.

L'ex PLIS della Balossa è classificato come **AMBITI DESTINATI ALL'ATTIVITÀ AGRICOLA DI INTERESSE STRATEGICO** (ossia le parti di territorio che presentano contemporaneamente una particolare rilevanza dell'attività agricola, un'adeguata estensione e continuità territoriale nonché un'elevata produttività dei suoli, ai sensi della DGR n. VIII/8059 del 19.09.2008), per i quali il PTCP vigente stabilisce specifici indirizzi di valorizzazione, uso e tutela, aventi efficacia prevalente.



Le previsioni del PTCP riferite al **SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITÀ** sono volte al suo miglioramento qualitativo, in una logica di sviluppo sostenibile, finalizzato ad alleggerire il sistema urbano centrale e a concorrere al raggiungimento della strategia generale di razionalizzazione del policentrismo. In particolare, viene ricostruito il quadro degli interventi (desunti dagli strumenti di settore), distinti secondo il livello di definizione progettuale: "in programma" (con valore prescrittivo e prevalente ai sensi dell'art.18 della LR 12/05), "previste" (di indirizzo e di salvaguardia ai sensi dell'art. 102bis della LR 12/05) e "allo studio" (con valore di indirizzo).

Viene effettuata, inoltre, una ricognizione delle caratteristiche/potenzialità delle stazioni/fermate del trasporto su ferro (per definire una gerarchia del sistema degli interscambi). Il quadro programmatico previsto nell'ambito territoriale di Cormano è in via di definizione, con il completamento dei lavori lungo l'A4 e lungo la Rho-Monza.



Il quadro della rete ciclabile, quale aggiornamento dello stato del Progetto "MiBici" – Piano strategico della mobilità ciclistica dell'allora Provincia di Milano (approvato con DCP n. 65 del 15.12.2008), identifica una rete ciclabile portante di interesse provinciale (sulla quale concentrare prioritariamente l'azione), formata da itinerari continui con andamento radiale rispetto a Milano, da percorsi di raccordo circolare e da percorsi cicloturistici nel

verde (Ticino, Adda, Villoresi). Tale rete è costituita, non solo da itinerari “della Città metropolitana” (e dalle ciclovie turistiche nazionali e internazionali), ma anche da tratti delle reti ciclabili urbane comunali, esistenti, in programma o da programmare. La rete portante è quella che garantisce i collegamenti locali tra nuclei insediati limitrofi, l’accesso alle principali polarità urbane, ai nodi del trasporto pubblico ed ai grandi sistemi ambientali. Le connessioni essenziali fra la rete portante e i principali poli attrattori del territorio è garantita, inoltre, dalla rete di supporto.



VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

Complessivamente le azioni della Variante non incidono in modo negativo sugli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale (tutela dell’ambiente e del paesaggio, supporto allo sviluppo economico e all’identità culturale e sociale, miglioramento qualitativo del sistema infrastrutturale, ambiti agricoli, difesa del suolo), su cui il PTCP ha efficacia prescrittiva e prevalente e non interferiscono in modo negativo con gli elementi di tutela individuati nelle tavole allegate.

La **riqualificazione della metrotranvia** lungo via dei Giovi, non preclude la continuità del corridoio ecologico individuato dalla REP nell’ex PLIS della Balossa ed è compresa fra i progetti previsti dal PTCP. I due progetti interessano marginalmente ambiti

residuali, ad uso agricolo ricadenti nell'ex PLIS della Balossa e si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe.

I progetti infrastrutturali oggetto della Variante parziale al PGT contemplano anche la realizzazione di percorsi ciclopedonali (lungo via Torino e lungo parte della Via dei Giovi, parallelamente alla metrotranvia), che si riconnettono anche con tratti già esistenti lungo la viabilità comunale dell'intorno, in coerenza con le indicazioni del PTCP.

3.3. Inquadramento ambientale

Per valutare quali possono essere gli effetti, dal punto di vista ambientale, derivanti dalla Variante proposta, si riporta una breve descrizione delle principali caratteristiche del contesto del Comune di Cormano.

Le componenti ambientali esaminate sono quelle ritenute maggiormente sensibili rispetto alle possibili azioni della Variante in esame.

Si sono riprese, integrandole ed aggiornandole, ove possibile, le considerazioni e i dati contenuti nel Rapporto Ambientale, redatto durante il processo di Valutazione Ambientale Strategica del PGT vigente di Cormano.

Aria e cambiamenti climatici

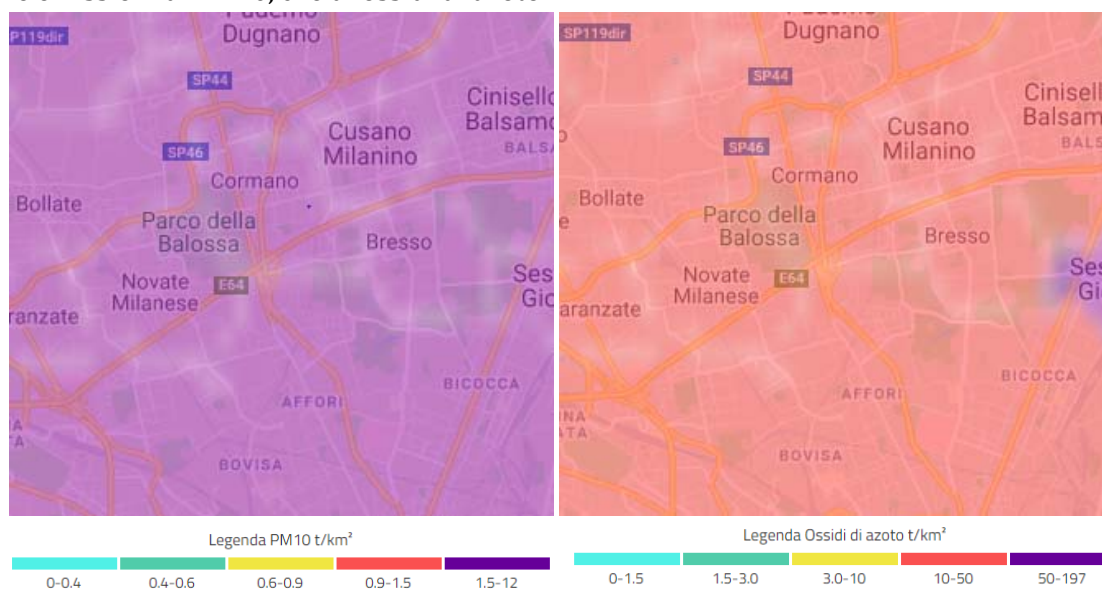
Secondo la D.G.R. n. IX/2605 del 30/11/2011 "Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della D.G.R. n. 5290/07", la nuova classificazione del territorio regionale per i principali inquinanti individua il Comune di Cormano nell'agglomerato di Milano, caratterizzata da:

- elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOx e COV;
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.



Una delle principali fonti di informazione per la qualità dell'aria è la banca dati regionale INEMAR, aggiornata all'anno 2017. Si tratta di un inventario delle emissioni in atmosfera in grado di fornire i valori stimati delle emissioni a livello regionale, provinciale e comunale suddivise per macrosettori di attività: la fonte primaria di emissioni in atmosfera a Cormano è costituita dal traffico veicolare, in ragione anche della presenza di importanti assi infrastrutturali. Il traffico emette le maggiori percentuali di NOx, CO, polveri sottili, CO2. Ulteriori fonti rilevanti di emissione sono gli impianti di riscaldamento civile e la combustione nell'industria. L'agricoltura è la principale sorgente di ammoniaca NH3.

Le mappe relative alla distribuzione spaziale delle emissioni, elaborate sulla base dei risultati dell'Inventario Regionale di Emissioni in Atmosfera – anno 2017, mostrano una situazione critica, caratteristica del nucleo metropolitano centrale, sia per quanto riguarda le emissioni di PM10, che di ossidi di azoto.



Mappa delle emissioni annuali 2017 di PM₁₀ e Ossidi di Azoto per km² (Inventario Regionale di Emissioni in Atmosfera Anno 2017)

Nel territorio comunale di Cormano è installata una stazione fissa di rilevamento della qualità dell'aria, localizzata in ambito urbano e di fondo - destinata a misurare il livello di inquinamento determinato da un insieme di sorgenti di emissione non specificatamente localizzate nelle immediate vicinanze della stazione.

Gli inquinanti monitorati nella stazione sono: SO₂, NO₂, O₃

	Media annuale (µg/m ³)	N° superamenti del limite orario [350 µg/m ³ da non superare più di 24 volte/anno]	N° superamenti del limite giornaliero [125 µg/m ³ da non superare più di 3 giorni/anno]
SO₂	4	0	0

I dati misurati confermano come le concentrazioni di SO₂ siano molto basse e prossime al fondo naturale.

SO₂: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018

Protezione salute umana		
	N° superamenti del limite orario (200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno)	Media annuale Limite 40 µg/m ³
NO2	0	41
Pur non rappresentando una criticità specifica di questo territorio, le concentrazioni di NO2 evidenziano la forte urbanizzazione del Comune in esame, dove la pressione del traffico veicolare risulta essere molto importante.		
<i>NO2: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018</i>		

	Media annuale (µg/m ³)	N° giorni con superamento della soglia di informazione (180 µg/m ³)	N° giorni con superamento della soglia di allarme (240 µg/m ³)
O3	45	3	0
L'ozono, pur superando il limite di legge non rappresenta una criticità specifica di Cormano e, più in generale, della città metropolitana di Milano.			
<i>O3: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018</i>			

Il contributo al fenomeno dell'effetto serra e quindi ai potenziali cambiamenti climatici è legato all'emissione di gas serra, la cui quantità viene espressa in CO2 equivalenti in termini di t/anno. Oltre all'anidride carbonica, conosciuta come il principale gas serra, esistono altri composti responsabili di tale fenomeno, quali il metano CH₄, il protossido di azoto N₂O, il monossido di carbonio CO e altri composti organici volatili non metanici.

Con il supporto dei dati forniti dalla Banca dati INEMAR per l'anno 2017, si evidenzia come i maggiori responsabili delle emissioni di gas serra in Comune di Cormano, siano il trasporto su strada e la combustione non industriale. La combustione nell'industria influisce in misura molto minore.

Acque superficiali e sotterranee

Il territorio di Cormano, data l'intensa urbanizzazione, è interessato da una modesta rete idrografica, costituita essenzialmente da alcuni canali, legati al sistema di irrigazione e di colto dei deflussi superficiali, gestito principalmente dal Consorzio di Bonifica Est Ticino-Villoresi. Il principale è il derivatore Valle del Seveso, che attraversa il territorio comunale da nord a sud con lunghi tratti tombinati: da questo si dipartono alcuni diramatori verso i residui campi agricoli presenti.

Il corso d'acqua principale è il torrente Seveso, che attraversa da nord a sud per un tratto di circa 800m il territorio comunale, nella sua porzione sud-orientale.

Il livello di qualità delle acque superficiali è monitorato attraverso una rete di centraline di rilevamento gestite da ARPA Lombardia, che restituisce annualmente i livelli di qualità dei corsi d'acqua monitorati attraverso due Macrodescrittori.

La rete di monitoraggio ARPA comprende una stazione di monitoraggio sul torrente Seveso a Paderno Dugnano e una sul Canale Villoresi a Parabiago.

Il Livello per lo stato ecologico è dato dal descrittore LIMeco, utilizzato per derivare lo stato dei nutrienti (azoto ammoniacale, azoto nitrico, fosforo totale) e le condizioni di ossigenazione dei corsi d'acqua. La classificazione, in base al LIMeco, avviene con cinque classi di qualità da cattiva ad elevata.

Secondo i dati disponibili per l'anno 2018, il Seveso versa in condizioni di qualità scarse,

mentre per il Villorresi si registra una qualità delle acque elevata, anche se non è assicurato lo stesso standard di qualità anche ai suoi derivatori.

CORSO D'ACQUA	COMUNE	CLASSE DI QUALITA'
Seveso (Torrente)	Paderno Dugnano	SCARSO
Canale Villorresi	Parabiago	ELEVATO

Stato ecologico corsi d'acqua superficiali: Indice LIMeco (ARPA Lombardia 2018)

Lo stato chimico di tutti i corpi idrici superficiali è classificato in base alla presenza delle sostanze chimiche definite come sostanze prioritarie (metalli pesanti, pesticidi, inquinanti industriali, interferenti endocrini, ecc.) ed elencate nella Direttiva 2008/105/CE, aggiornata dalla Direttiva 2013/39/UE, attuata in Italia dal Decreto Legislativo 13 ottobre 2015, n. 172. Per ognuna di esse sono fissati degli standard di qualità ambientali (SQA). Il non superamento degli SQA fissati per ciascuna di queste sostanze implica l'assegnazione di "stato chimico buono" al corpo idrico; in caso contrario, il giudizio è di "non raggiungimento dello stato chimico buono".

Anche questo descrittore restituisce uno stato delle acque critico per il Seveso e buono per il Villorresi.

CORSO D'ACQUA	COMUNE	STATO CHIMICO
Seveso (Torrente)	Paderno Dugnano	NON BUONO
Canale Villorresi	Parabiago	BUONO

Stato chimico corsi d'acqua superficiale (ARPA Lombardia 2017)



Dal punto di vista idrogeologico la zona è caratterizzata dalla presenza di una falda freatica con soggiacenza minima di circa 20-25 m rispetto al piano campagna. A partire dai primi anni 90' si è assistito ad un progressivo innalzamento della falda freatica, con conseguenti problemi di infiltrazione nelle strutture sotterranee. Questo fenomeno è legato principalmente alla continua diminuzione dei prelievi, in seguito alla dismissione di numerose attività produttive.

La falda è instaurata nell'ambito della litozona sabbioso-ghiaiosa, che rappresenta l'acquifero tradizionale, sfruttato per gli approvvigionamenti idrici. Il senso di deflusso generale è verso sud sud-est con gradiente idraulico nell'ordine del 3-4‰.

A seguito dell'inquinamento della falda freatica nel corso degli anni sono stati realizzati pozzi sempre più profondi, che hanno interessato livelli acquiferi protetti contenuti nella litozona sabbioso-argillosa.

Uso del suolo, agricoltura e naturalità

Il tema dell'uso del suolo è d'importanza strategica per uno sviluppo sostenibile elemento chiave per un'area altamente sviluppata e densamente popolata, salvaguardando l'elemento naturale e l'ambito agricolo.

La base di riferimento per il reperimento di dati relativi all'uso del suolo è costituita dalla banca dati nota come DUSAF, prodotta dalla Regione Lombardia e realizzata dall'Ente Regionale per i Servizi dell'Agricoltura e delle Foreste (ERSAF). Attualmente risulta disponibile il sesto aggiornamento (DUSAF 6.0), riferito all'anno 2018, mentre i precedenti sono relativi agli anni 1998 (DUSAF 1.1), 2007 (DUSAF 2.1), 2009 (DUSAF 3.0), 2012 (DUSAF 4) e 2015 (DUSAF 5). Oltre a questi, recentemente la Regione Lombardia ha provveduto a digitalizzare e ricostruire gli usi del suolo dagli archivi di foro aeree riprese nel 1954 (DUSAF GAI) e nel 1980.

Il sistema DUSAF adotta una classificazione degli usi del suolo articolata a cinque livelli, con dettaglio crescente dal primo al quinto: i primi tre sono codificati a livello internazionale (CORINE LAND COVER), mentre il IV e V sono stati inseriti specificatamente per descrivere situazioni particolari della Regione Lombardia.

Al primo livello sono identificate cinque macrocategorie di usi del suolo:

- aree antropizzate,
- aree agricole,
- territori boscati e ambienti seminaturali,
- aree umide,
- corpi idrici.

Di seguito la categorizzazione dei macrosettori nel comune di Cormano su base dati DUSAF 6.0:

DESCRIZIONE	CLASSE	AREA TOTALE (KM ²)	AREA TOTALE (%)
Aree antropizzate	1	3,6	80,9 %
Aree agricole	2	0,81	18,3 %
Territori boscati e seminaturali	3	0,036	0,82 %
Aree umide	4	/	/
Corpi idrici	5	/	/



Uso del suolo divisione in macroclassi del Comune di Cormano_ fonte dati DUSAF 6.0 2018

Le aree antropizzate si suddividono principalmente in zone produttive e di grandi impianti per servizi pubblici e privati (circa il 30 %), seguite da tessuto residenziale discontinuo per il 28 % e aree verdi urbane per il 15 %. Tra le zone produttive e grandi impianti di servizi pubblici e privati, la maggioranza delle aree è produttivo-artigianale e commerciale (88%), con una esigua quota (9%) di grandi impianti per servizi pubblici e privati.

Il 73% delle aree agricole risulta destinato a seminativi semplici (73 %), il 21% a prati permanenti; il restante uso agricolo è di tipo orticolo sia a pieno campo che ad uso familiare.

CLASSI DI AREE ANTROPIZZATE	KM ²	%
Tessuto urbano continuo	0,43	12 %
Insedimento discontinuo	1	28 %
Zone produttive e insediamenti di grandi impianti di servizi pubblici privati	1,16	31 %
Reti stradali, ferroviarie e spazi accessori	0,39	11 %
Cantieri	0,0005	0,01 %
Aree degradate non utilizzate e non vegetate	0,0026	0,07%
Aree verdi urbane	0,53	15 %
Aree sportive e ricreative	0,12	3,4 %



Uso del suolo divisione delle aree antropizzate del Comune di Cormano_ fonte dati DUSAF 6.0 2018

L'eccessiva antropizzazione è caratteristica comune ai comuni della prima cintura di Milano, che rappresentano un'estensione della città diffusa del capoluogo. L'utilizzo del suolo principalmente antropizzato ha provocato la lenta erosione del tessuto agricolo, che ancora alla fine degli anni 90' occupava il 33% della superficie territoriale comunale. Le aree boscate e seminaturali risultano marginali e composte principalmente da cespuglieti in aree agricole abbandonate.

EVOLUZIONE TEMPORALE DEL TERRITORIO

L'analisi dell'evoluzione temporale dell'uso del suolo nel comune di Cormano è possibile grazie alla presenza di dati riferiti agli anni:

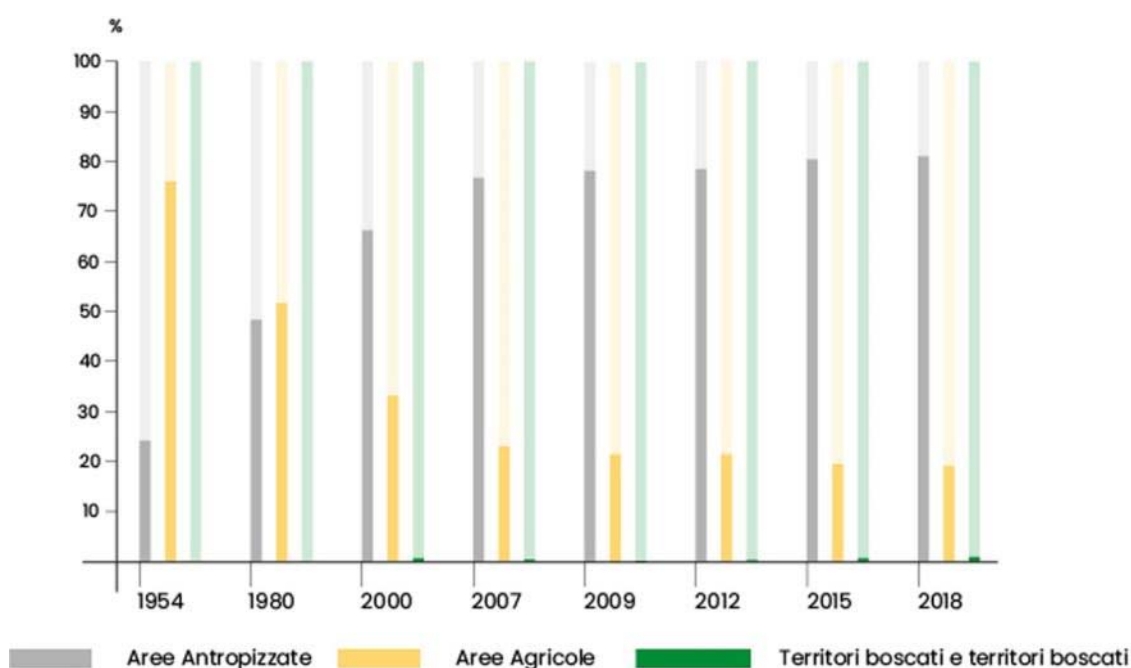
- 1954 (DUSAF GAI),
- 1980,
- 1998 (DUSAF 1.1),
- 2007 (DUSAF 2.1),
- 2009 (DUSAF 3.0),
- 2012 (DUSAF 4.0),
- 2015 (DUSAF 5.0),
- 2018 (DUSAF 6.0).

Gli usi del suolo 1954 e 1980 sono stati ricostruiti sulla base di ortofoto storiche, utilizzando la medesima indicizzazione della codifica DUSAF. Risultano tuttavia sicuramente più imprecisi e grossolani rispetto a quelli successivi; testimonianza ne è la maggior aggregazione dei poligoni che delimitano medesimi usi, in particolare per l'anno 1980.

Nella tabella che segue si mettono a confronto i dati disponibili sulle macroclassi negli anni 2018, 2015, 2012, 2009, 2007, 2000 e il 1954.

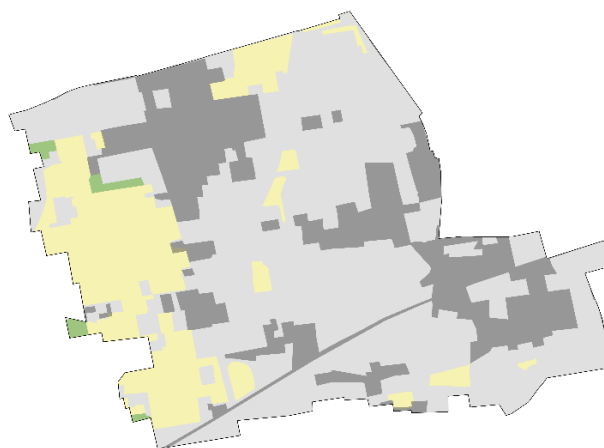
In questo arco di tempo si nota come la superficie agricola sia diminuita drasticamente dal 1954 al 2018, a causa della continua crescita della superficie antropizzata. Anche i territori naturali aumentano leggermente in superficie.

MACROCLASSI	1954	2000	2007	2009	2012	2015	2018
Aree antropizzate	24 %	66 %	77 %	78 %	79 %	81 %	81 %
Aree agricole	76 %	33 %	23 %	22 %	21 %	19 %	18 %
Territori boscati ed ambienti seminaturali	/	0,56 %	0,33 %	0,15 %	0,15 %	0,62 %	0,82 %
Aree umide	/	/	/	/	/	/	/
Corpi idrici	/	/	/	/	/	/	/



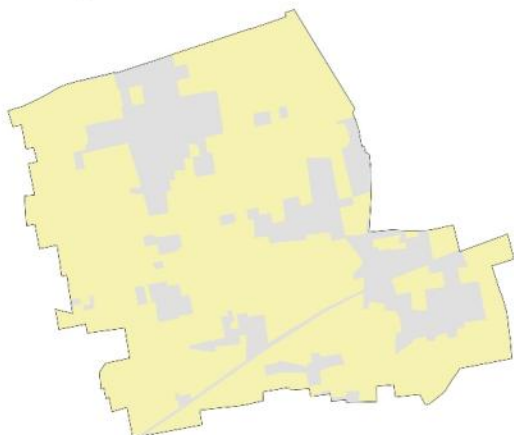
Evoluzione temporale in percentuale dell'uso del suolo

Entrando maggiormente nello specifico degli usi dei suoli, dai dati disponibili alle diverse soglie temporali, si rileva che nel **1954** il tessuto residenziale occupava un'area pari a circa 0,8 Km², il tessuto produttivo-artigianale e commerciale aveva un'estensione pari a 0,1 Km² ed infine il tessuto agricolo era pari a 3,4 Km². Per gli stessi usi del suolo, si è verificato che al **2018** il tessuto residenziale occupa 1,44 Km², il tessuto produttivo circa 1,16 Km² ed infine il tessuto agricolo, in evidente diminuzione, occupa 0,8 Km².

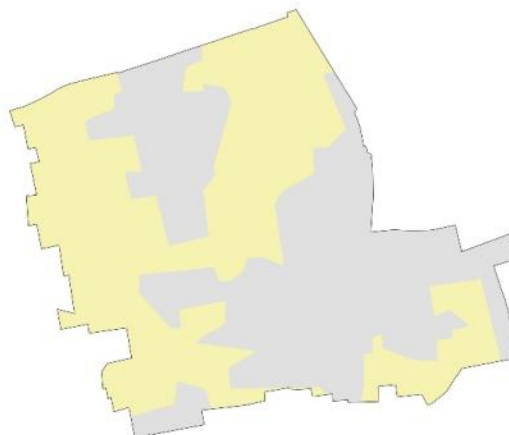


Sovrapposizione dell'urbanizzato datato 1954 con l'uso del suolo del 2018_ Comune di Cormano

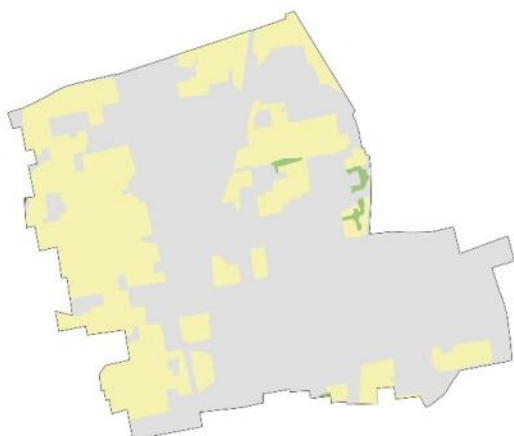
Volo GAI_ 1954



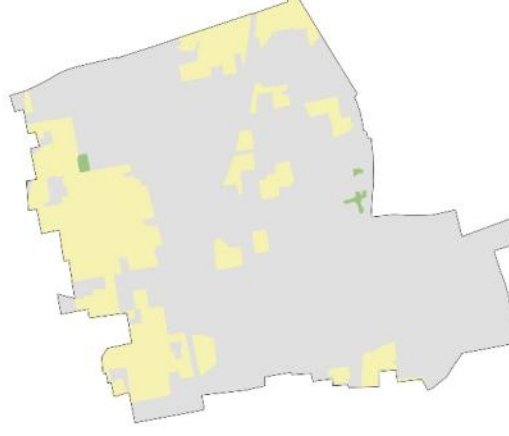
1980



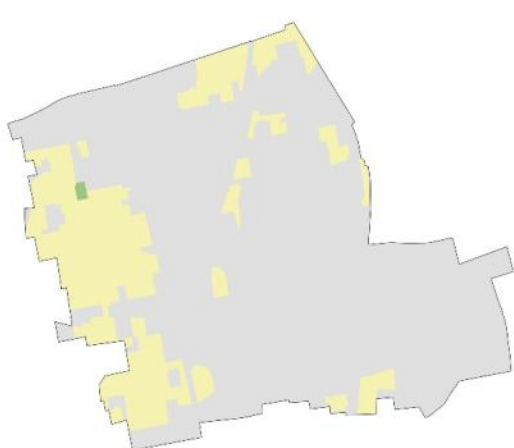
DUSAF 1_2000



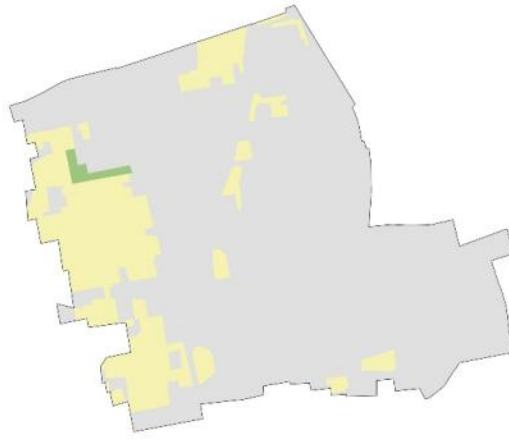
DUSAF 2.1_2007



DUSAF 4_2012



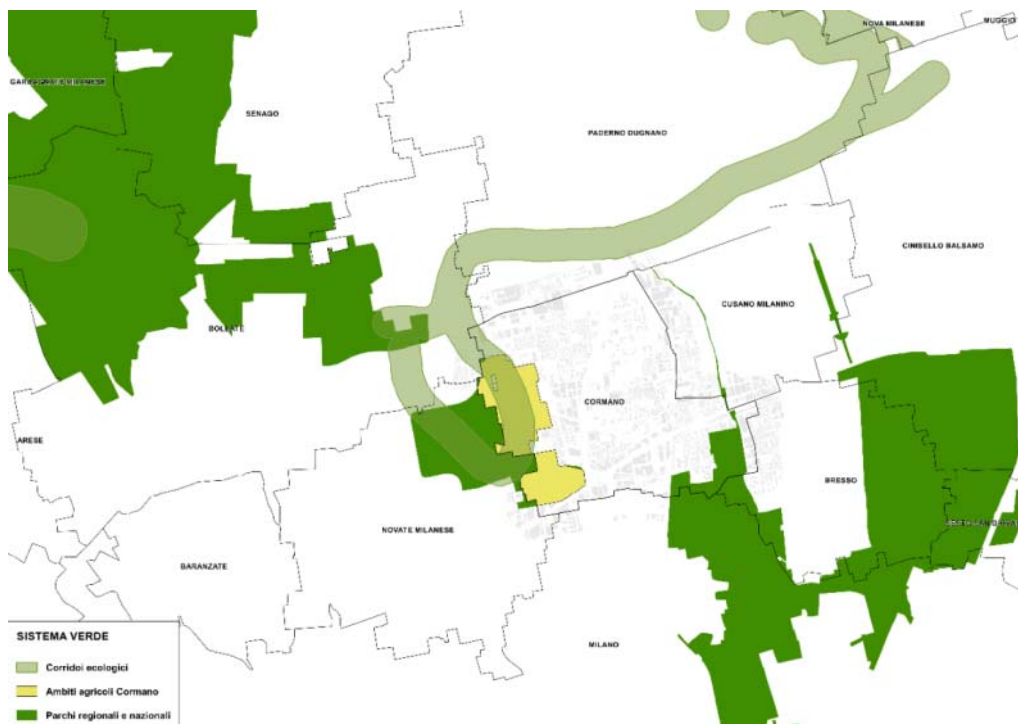
DUSAF 5_2015



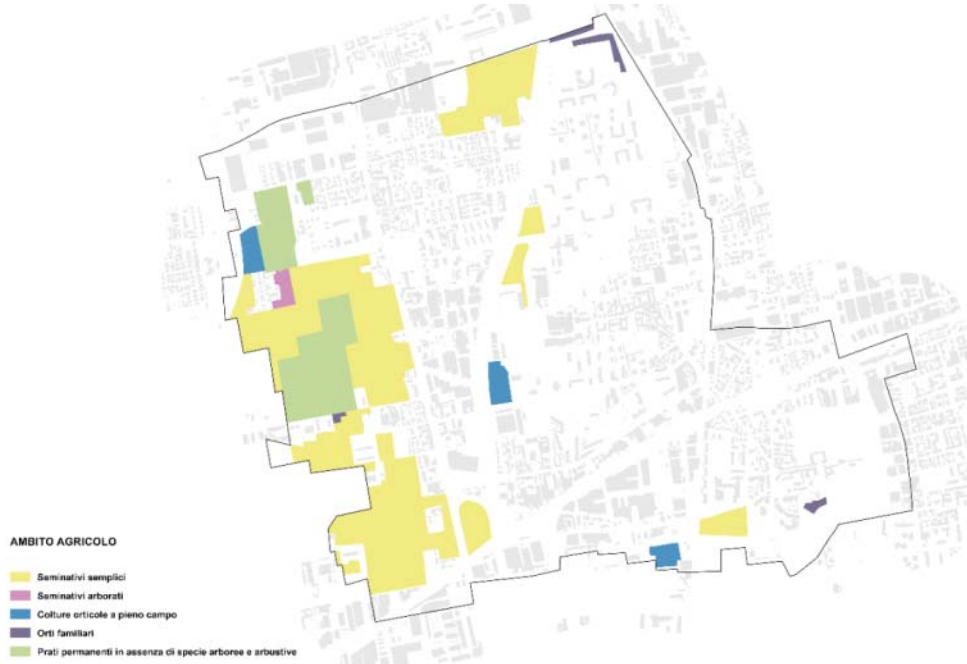
Evoluzione temporale dell'uso del suolo

L'espansione dell'antropizzato nel comune di Cormano è coerente con l'andamento dei comuni limitrofi del Nord Milano.

Le esigue aree agricole presenti, proprio per la loro natura di residualità in un territorio così fortemente antropizzato, rappresentano un importante nodo della rete ecologica disegnata a livello regionale e provinciale, punto di connessione fra il parco delle Groane, il Parco Nord e i PLIS del nord-Milano.



Il sistema agricolo è costituito da quattro classi di usi del suolo: il più esteso è il seminativo semplice che occupa rispetto alla totalità delle aree agricole 0,59 Km², ovvero il 73 %; i prati permanenti rappresentano il 21 % del totale, su una superficie di 0,16 Km², le colture a pieno campo di tipo orticola il 4,7 % ed infine gli orti familiari il 2,1 %.



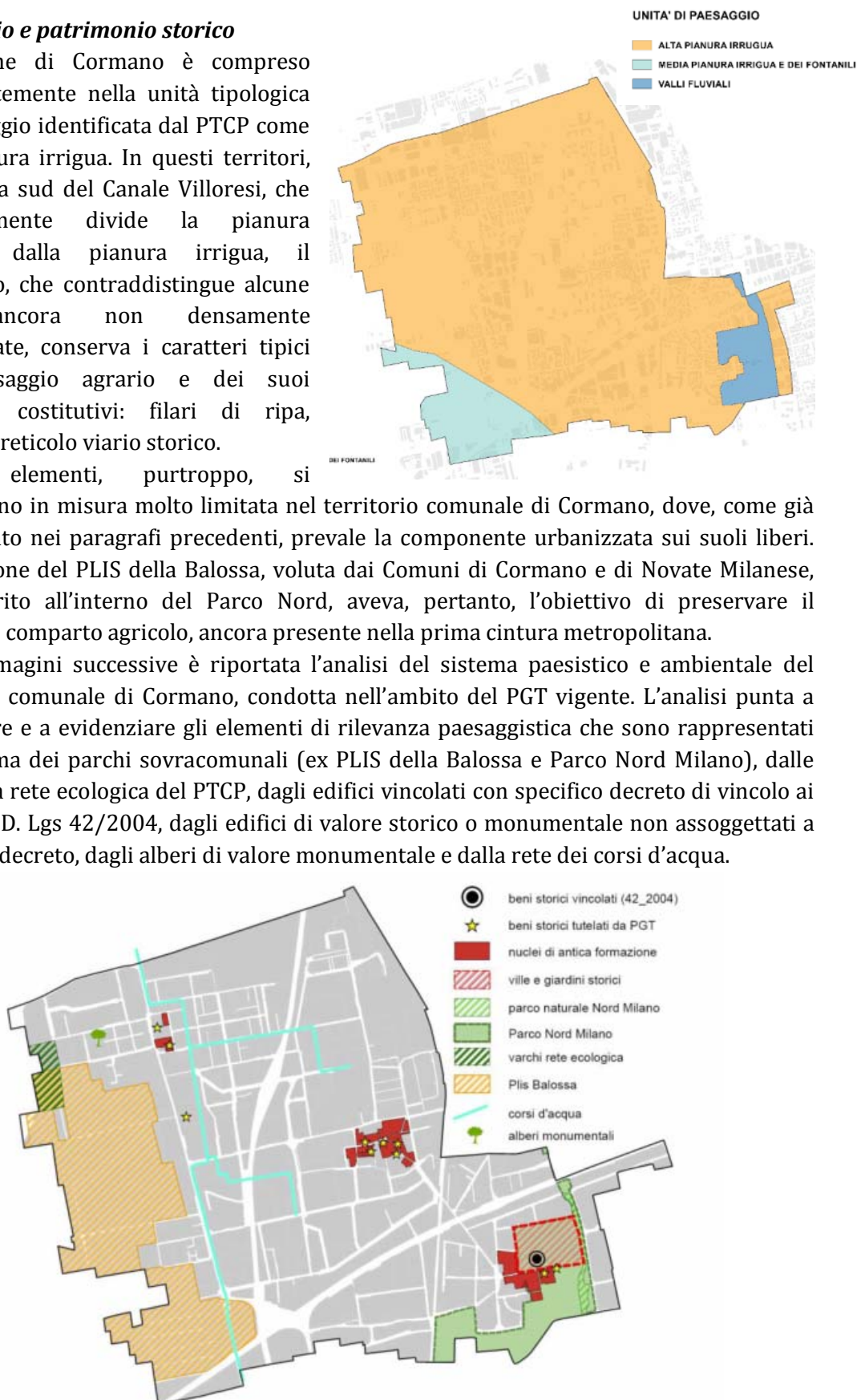
Sistema Agricolo comune di Cormano _ fonte dati DUSAF 6.0 Regione Lombardia

Paesaggio e patrimonio storico

Il comune di Cormano è compreso prevalentemente nella unità tipologica di paesaggio identificata dal PTCP come alta pianura irrigua. In questi territori, collocati a sud del Canale Villoresi, che artificialmente divide la pianura asciutta dalla pianura irrigua, il paesaggio, che contraddistingue alcune aree ancora non densamente urbanizzate, conserva i caratteri tipici del paesaggio agrario e dei suoi elementi costitutivi: filari di ripa, cascine e reticolo viario storico.

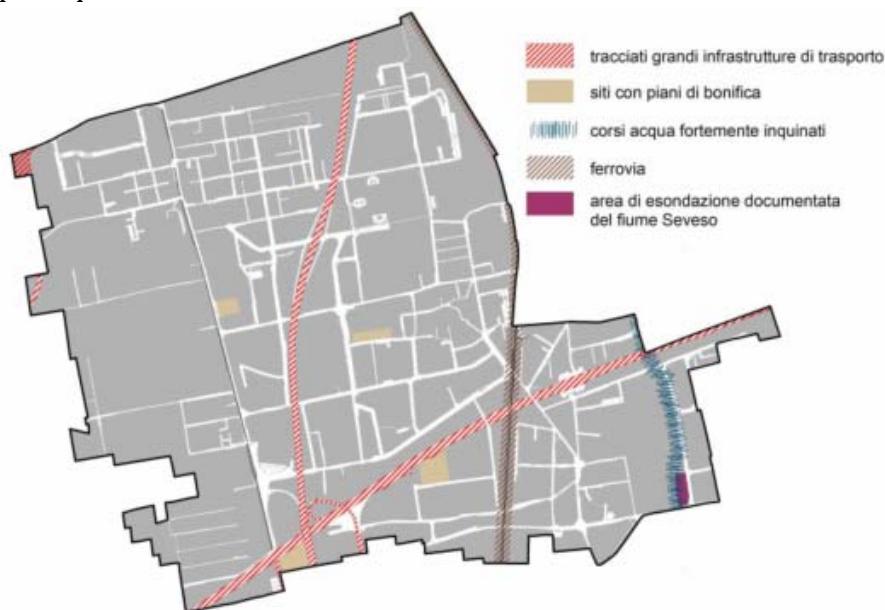
Questi elementi, purtroppo, si riscontrano in misura molto limitata nel territorio comunale di Cormano, dove, come già evidenziato nei paragrafi precedenti, prevale la componente urbanizzata sui suoli liberi. L'istituzione del PLIS della Balossa, voluta dai Comuni di Cormano e di Novate Milanese, ora inserito all'interno del Parco Nord, aveva, pertanto, l'obiettivo di preservare il compatto comparto agricolo, ancora presente nella prima cintura metropolitana.

Nelle immagini successive è riportata l'analisi del sistema paesistico e ambientale del territorio comunale di Cormano, condotta nell'ambito del PGT vigente. L'analisi punta a ricostruire e a evidenziare gli elementi di rilevanza paesaggistica che sono rappresentati dal sistema dei parchi sovracomunali (ex PLIS della Balossa e Parco Nord Milano), dalle aree della rete ecologica del PTCP, dagli edifici vincolati con specifico decreto di vincolo ai sensi del D. Lgs 42/2004, dagli edifici di valore storico o monumentale non assoggettati a specifico decreto, dagli alberi di valore monumentale e dalla rete dei corsi d'acqua.



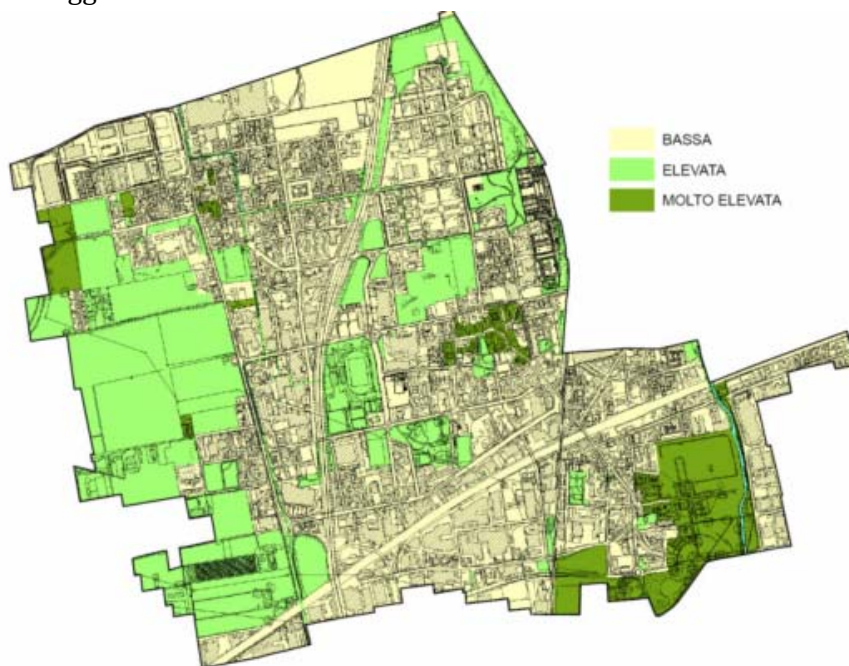
Elementi di rilevanza paesistica. QCO_PGT+VAS

Si mettono in evidenza inoltre gli elementi di possibile degrado rappresentati dalle aree dismesse; dai tracciati delle grandi infrastrutture di trasporto; dagli ambiti allagabili e dai corsi d'acqua inquinati.



Elementi di degrado. QCO_PGT+VAS

La Carta delle sensibilità paesaggistiche, elaborata nell'ambito del PGT vigente, vede la classificazione del territorio comunale in tre sole grandi classi di sensibilità. Bassa, elevata, molto elevata. In particolare, la classe bassa è stata attribuita al tessuto residenziale di recente formazione e al tessuto produttivo, interessando, in tal modo, una grande percentuale del territorio comunale. I centri e i beni storici, insieme agli ambiti del Parco Nord, dell'ex PLIS della Balossa, dei parchi urbani e degli ambiti fluviali rappresentano le parti di città maggiormente sensibili.



Rumore

La qualità del clima acustico ed il suo degrado, a causa dell'immissione nell'ambiente di livelli sonori non tollerabili da parte della popolazione, sono due tra le maggiori criticità delle aree fortemente antropizzate e ad elevata attività umana.

I riferimenti principali per la determinazione dei superamenti dei limiti acustici e, quindi, per la garanzia della tutela della cittadinanza e dell'ambiente dai fenomeni di inquinamento acustico e della salvaguardia della salute pubblica da alterazioni conseguenti all'inquinamento acustico, sono i PCA – Piani di Classificazione Acustica comunali. Essi suddividono il territorio in zone/classi acustiche omogenee (a seconda del tipo di destinazione d'uso prevalente delle aree), a ciascuna delle quali sono associati livelli di rumorosità massima tollerabile, riferiti ai periodi diurno (06:00-22:00) e notturno (22:00-06:00), sia per le emissioni delle diverse possibili sorgenti sonore, che per le immissioni nell'ambiente prossimo ai ricettori.

Classi di destinazione d'uso del territorio da PCA	Descrizione delle aree
I – Aree particolarmente protette	Aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione (aree pedonali, scolastiche, destinate al riposo e allo svago, residenziali rurali, ospedaliere, scolastiche, di particolare interesse urbanistico, parcheggi pubblici, ecc).
II – Aree prevalentemente residenziali	Aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa entità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali.
III – Aree di tipo misto	Aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento con media densità di popolazione, con presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impegnano macchine operatrici.
IV – Aree di intensa attività umana	Aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di grandi attività commerciali e uffici e attività artigianali; le attività in prossimità di strade di grande di comunicazione e di linee ferroviarie e l'aree con limitata presenza di piccole industrie.
V – Aree prevalentemente industriali	Aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
VI – Aree esclusivamente industriali	Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prove di insediamenti abitativi.

Lungo le infrastrutture di mobilità (autostrade, ferrovie, strade principali) vengono, inoltre, individuate le relative fasce di pertinenza, all'interno delle quali si applicano limiti di immissione del DPR n. 142 del 30.03.2004, dovuti alla sola fonte di rumore proveniente dall'infrastruttura stessa.

Tipo di strada esistente (Codice della Strada)	Sottotipo di strada esistente ai fini acustici (CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica per strada esistente (m)	Valori limite per Scuole, Ospedali, Case di cura e di riposo su strada esistente		Valori limite per altri ricettori su strada esistente	
			diurni dB(A)	notturni dB(A)	diurni dB(A)	notturni dB(A)
A – Autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
B – Extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
C – Extraurbana	Ca (a carreggiate)	100 (fascia A)	50	40	70	60

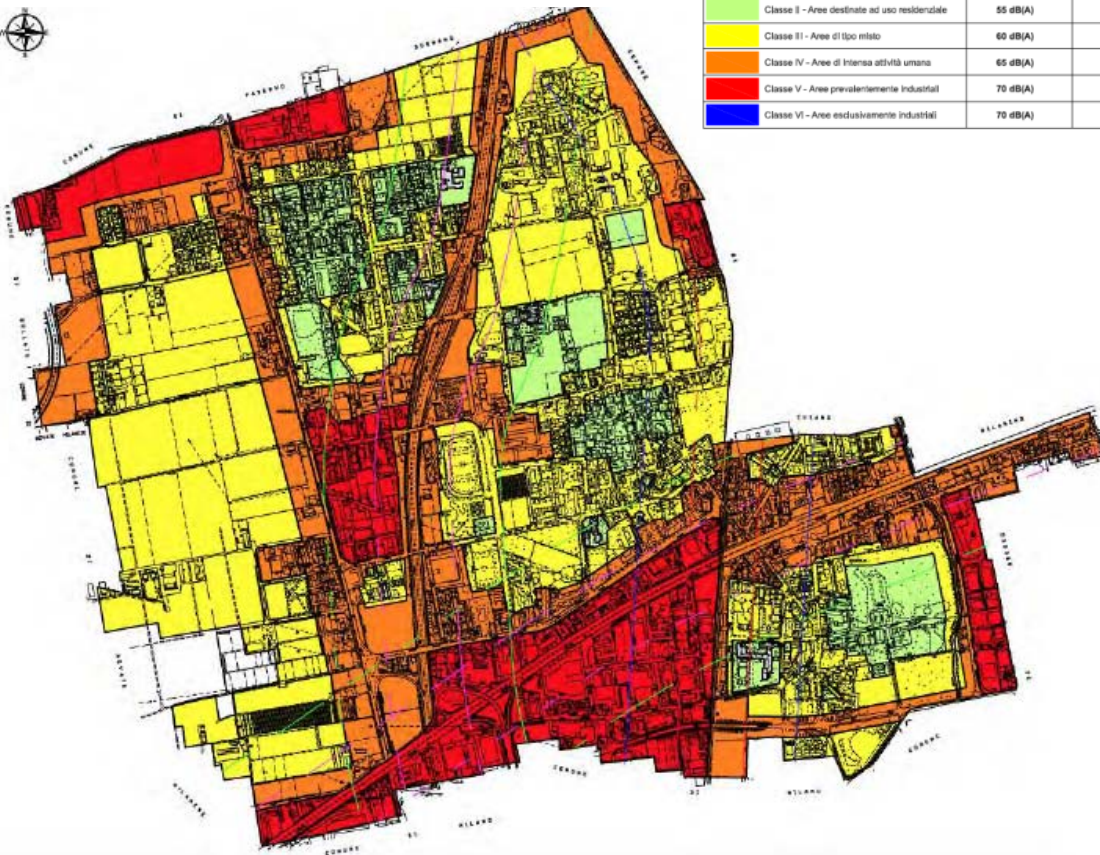
secondaria	separate e tipo IV CNR 1980)	150 (fascia B)	50	40	65	55
	Cb (tutte le altre)	100 (fascia A) 50 (fascia B)	50 50	40 40	70 65	60 55
D - Urbana di scorrimento	Da (a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre)	100	50	40	65	55
E - Urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori della Tab. C allegata al DPCM 14.11.97, e comunque conformemente alla zonizzazione acustica delle aree urbane prevista dall'art. 6, com.1, lettera a), della Legge Quadro n. 447 del 26.10.95.			
F - Locale		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori della Tab. C allegata al DPCM 14.11.97, e comunque conformemente alla zonizzazione acustica delle aree urbane prevista dall'art. 6, com.1, lettera a), della Legge Quadro n. 447 del 26.10.95.			

Fonte: DPR n. 142 del 30.03.2004

Il Comune di Cormano ha approvato il proprio PCA con DCC n. 64 del 15.11.2005.

Fasce di pertinenza delle infrastrutture stradali (D.P.R. 30.03.04 n. 142)

- Fascia A - 100 metri Limite diurno 70 dB(A) Limite notturno 60 dB(A)
— Fascia B - 250 metri Limite diurno 65 dB(A) Limite notturno 55 dB(A)



VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE (D.P.C.M. 14.11.1997)

Zone acustiche	periodo diurno (08.00-22.00)	periodo notturno (22.00-08.00)
Classe I - Aree particolarmente protette	50 dB(A)	40 dB(A)
Classe II - Aree destinate ad uso residenziale	55 dB(A)	45 dB(A)
Classe III - Aree di tipo misto	60 dB(A)	50 dB(A)
Classe IV - Aree di intensa attività umana	65 dB(A)	55 dB(A)
Classe V - Aree prevalentemente industriali	70 dB(A)	60 dB(A)
Classe VI - Aree esclusivamente industriali	70 dB(A)	70 dB(A)

Fasce di pertinenza delle infrastrutture ferroviarie (D.P.R. 18.11.98 n. 459)

- Fascia A - 100 metri Limite diurno 70 dB(A) Limite notturno 60 dB(A)
— Fascia B - 250 metri Limite diurno 65 dB(A) Limite notturno 55 dB(A)

Le fonti di rumore principali e più diffuse sul territorio sono le infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie e aeroporti). Il traffico ad esse connesso, soprattutto quello veicolare, è il principale determinante del clima acustico nelle aree urbane, dove ormai risiede la maggior parte della popolazione. Il traffico veicolare genera inquinamento acustico a seconda del tipo di asfalto o di pavimentazione stradale, del numero e del tipo di veicoli che transitano, della velocità e del tipo di guida degli automobilisti.

Altre sorgenti di rumore ambientale, più localizzate, sono rappresentate da attività industriali e commerciali, locali pubblici, cantieri e impianti in genere.

Negli ultimi anni, le segnalazioni più frequenti da parte di cittadini che si rivolgono agli enti competenti per problemi di rumore riguardano soprattutto attività di servizio o commerciali (locali pubblici, discoteche ecc.) e attività produttive.

Nonostante queste attività siano le più avvertite dalla popolazione in termini di percezione del disturbo, la principale e più diffusa sorgente rumorosa è rappresentata dal traffico veicolare, in quanto capillarmente diffuso e percepibile in tutte le ore della giornata. In Lombardia questa sorgente riveste particolare importanza, in quanto sul territorio regionale si trovano alcune tra le più trafficate arterie stradali del Paese.

Mappatura acustica degli assi stradali principali in Comune di Cormanico e relativo Piano d'Azione

Il Comune di Cormanico rientra tra i Comuni gestori di "assi stradali principali", ossia di infrastrutture stradali sulle quali transitano più di 3.000.000 di veicoli/anno, ai sensi del DLgs n. 194 del 19.08.2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale". In particolare, si tratta della Via dei Giovi (ex SP44bis) che attraversa da nord a sud l'intero territorio comunale, lungo la quale si sviluppa il progetto della metrotranvia Milano-Limbiate, oggetto della presente Variante parziale al PGT.

Ai sensi del DLgs n. 194/2005, il Comune di Cormanico è tenuto alla predisposizione della Mappatura acustica di tale asse stradale principale in gestione e del relativo Piano d'azione, ossia di tutta la documentazione richiesta dal MATTM – Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per la successiva trasmissione alla Commissione europea per ottemperare alle richieste della direttiva comunitaria. La Mappatura acustica è finalizzata a rappresentare la situazione di rumore esistente nella zona circostante la strada considerata quale sorgente (corrispondente ad una fascia di 600 m a cavallo di Via dei Giovi) ed il numero stimato di persone ed edifici esposti a specifici valori dei descrittori acustici. A tal fine, con l'esecuzione di una specifica campagna di misure acustiche a breve e lungo termine per la caratterizzazione delle sorgenti sonore, abbinata ad un conteggio manuale dei passaggi dei veicoli in transito (ad integrazione dei dati sui flussi di traffico già disponibili), è stata effettuata la modellizzazione dei descrittori acustici diurni e notturni, estrapolando la stima degli esposti richiesti dal DLgs n. 194/2005 nell'area di interesse.

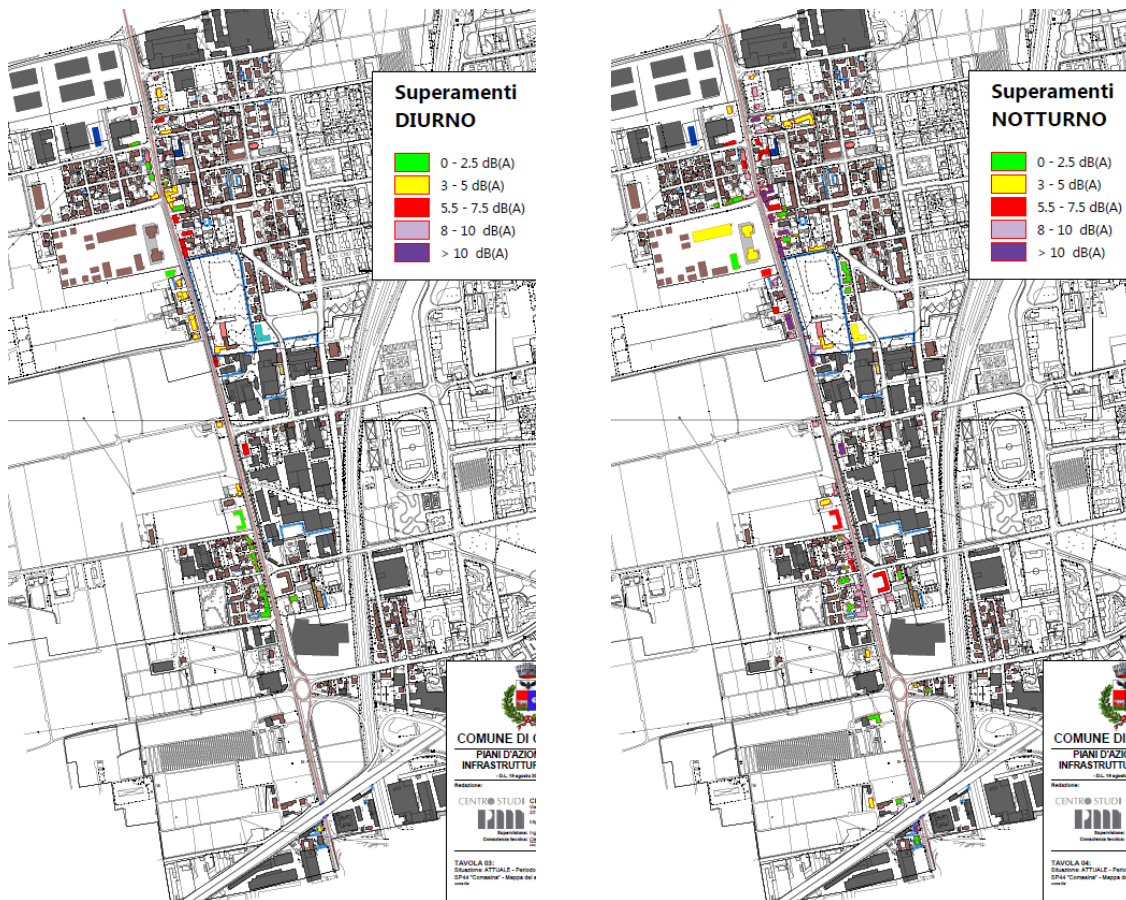
L'esito della Mappatura acustica di Cormanico evidenzia una situazione acusticamente abbastanza complessa nell'area di Via dei Giovi, con una distribuzione dei flussi di traffico omogenea lungo l'intera tratta analizzata, composta da un'importante percentuale di mezzi pesanti, in transito anche durante il periodo di notturno. Il Piano d'azione, elaborato dal Comune di Cormanico a partire dalla Mappatura acustica (ed approvato con DGC n. 61

del 13.03.2019), è volto a gestire i problemi di inquinamento acustico, identificando le soluzioni tecniche più adeguate per ridurre il rumore ambientale quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana. Le analisi effettuate nel Piano d'azione hanno evidenziato che:

- praticamente l'intera fascia del primo fronte di edifici prospicienti Via dei Giovi presenta situazioni critiche di superamenti dei limiti acustici vigenti;
- nel periodo notturno i superamenti dei limiti si estendono anche ad abitazioni più distanti, in particolare nella zona nord, tra via del Lavoro e via Fabio Filzi, e, più a sud, tra via Balossa e via Antonio Gramsci;
- non si stimano superamenti dei limiti acustici vigenti presso i recettori sensibili individuati (Scuola Materna Paritaria "San Tarcisio", Agenzia per la Formazione, l'Orientamento ed il Lavoro Nord Milano e Casa di Riposo "Sodalitas Milano").

Superamento in dB(A)	Popolazione esposta		% sul totale	
	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
0,0<x<1,0	90	110	0,7%	0,9%
1,5<x<3,0	220	240	1,7%	1,9%
3,5<x<5,0	160	460	1,2%	3,6%
x>5,0	80	630	0,6%	4,9%

Popolazione esposta a superamenti dei limiti acustici diurno e notturno nella fascia di 600m a cavallo di Via dei Giovi a Cormano



Superamenti acustici diurni e notturni lungo Via dei Giovi a Cormano nello stato attuale

Poiché le abitazioni coinvolte si trovano in posizione molto ravvicinata alla sede stradale di Via dei Giovi, risulta particolarmente complicata l'adozione di sistemi di mitigazione sonora e, pertanto, la soluzione mitigativa avanzata consiste in un intervento diretto sulla sorgente sonora stessa, con posa di asfalto SBR (gomme riciclate) lungo l'intera sede viaria, da prevedersi in concomitanza con le opere previste di riqualificazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, oggetto della presente Variante parziale al PGT (riorganizzazione della sede stradale e delle intersezioni). I miglioramenti stimati constano in:

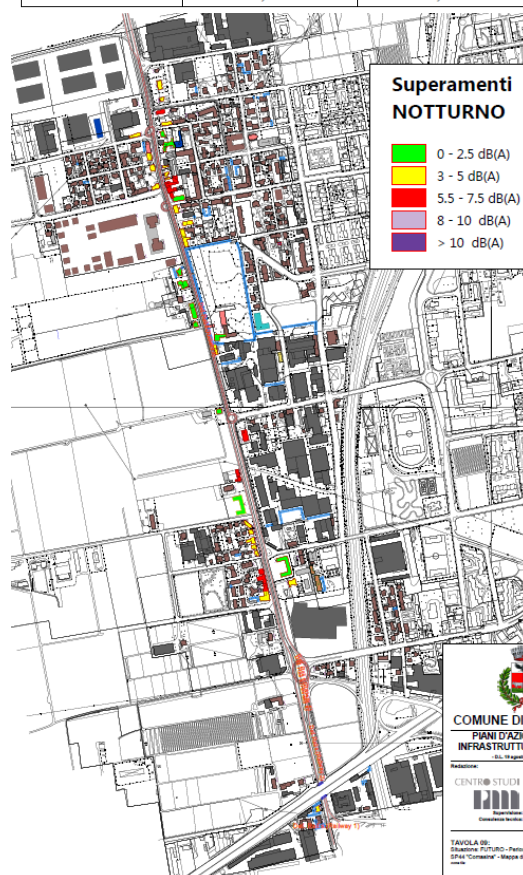
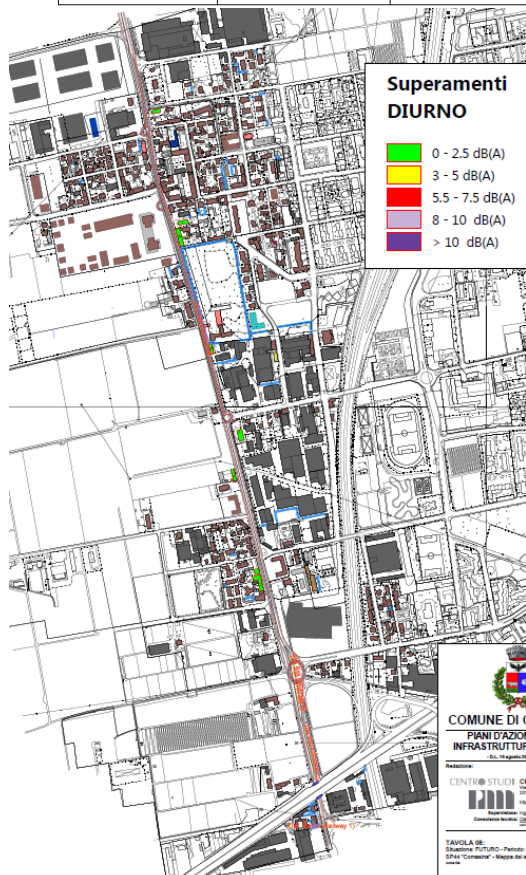
- nel periodo diurno, diminuzione da 37 a 8 edifici e da 550 a 80 abitanti esposti a livelli superiori ai limiti di legge;
- nel periodo notturno, diminuzione da 74 a 39 edifici e da 1.450 a 430 abitanti esposti a superamenti dei limiti.

Percentuale di abitanti esposti al rumore nella situazione attuale

Fasce di rumore	Via dei Giovi (ex SP44bis) IT_a_rd0102001	
	Diurno	Notturmo
<45	35,8%	48,7%
45-49	13,9%	18,0%
50-54	18,4%	8,1%
55-59	7,1%	10,0%
60-64	11,6%	13,8%
65-69	12,9%	1,4%
70-74	0,4%	0,0%
>75	0,0%	0,0%

Percentuale di abitanti esposti al rumore nella situazione futura

Fasce di rumore	Via dei Giovi (ex SP44bis) IT_a_rd0102001	
	Diurno	Notturmo
<45	49,6%	68,0%
45-49	18,1%	7,0%
50-54	7,6%	13,4%
55-59	10,6%	11,1%
60-64	13,9%	0,5%
65-69	0,4%	0,0%
70-74	0,0%	0,0%
>75	0,0%	0,0%

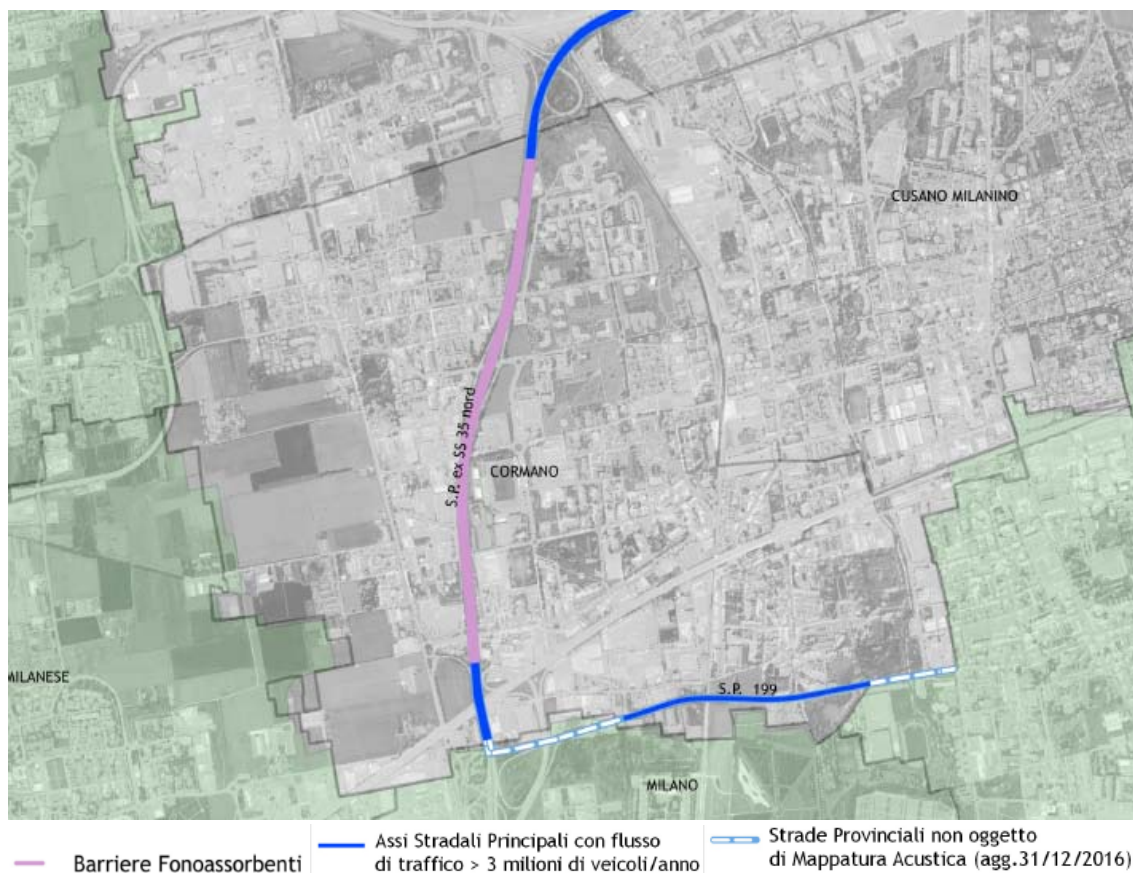


Superamenti acustici diurni e notturni lungo Via dei Giovi a Cormano con l'attuazione delle misure mitigative proposte nel Piano d'azione

Il territorio di Cormano è attraversato anche da assi stradali principali (assoggettati a quanto disposto dal DLgs n. 194/2005) in gestione a Città metropolitana di Milano, ossia la SPexSS35 dei Giovi (tratto nord) e la SP199 Cormano-Sesto San Giovanni.

Con Decreto Sindacale n. 292 del 02.11.2017 la Città metropolitana di Milano ha approvato la Mappatura acustica delle strade di competenza con traffico superiore ai 3 milioni di veicoli anno (tra cui, appunto le citate SPexSS35 e SP199) e con Decreto Sindacale n. 184 del 24.07.2018 ha approvato il relativo Piano d'Azione.

Quest'ultimo si pone come obiettivo principale il conseguimento, nel quinquennio 2018-2023, di una riduzione almeno del 50% del numero complessivo delle persone esposte a livelli di immissione sonora $L_{den}>65$ e $L_{night}>60$ e l'azzeramento del numero complessivo di persone esposte a $L_{den}>70$ e $L_{night}>65$. A tali fine individua i possibili interventi da attuare in ciascuna situazione di superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente che, nel caso delle strade gestite in territorio di Cormano, riguardano quasi l'intero tracciato della SPexSS35 e constano nella posa di barriere fonoassorbenti.



Interventi previsti dal Piano d'Azione della Città metropolitana di Milano per gli assi stradali principali in gestione localizzati in territorio di Cormano

Il territorio di Cormano è, infine, attraversato dall'autostrada A4 Milano-Bergamo, gestita da ASPI – Autostrade per l'Italia SpA, che pure ha provveduto alla predisposizione della Mappatura acustica e del Piano d'azione (del maggio 2018) per la rete di propria competenza. Tra le azioni mitigative, ASPI ha previsto la realizzazione di interventi

antirumore (posa di barriere antirumore) lungo le tratte autostradali oggetto di progetti di ampliamento delle corsie, tra cui proprio il tronco di A4 tra Viale Certosa e Sesto San Giovanni, dove sono in corso i lavori per la quarta corsia dinamica.

4. Verifica dei possibili effetti generati dalla variante parziale al PGT di Cormano

4.1. I possibili impatti sulle componenti ambientali

Per un primo approfondimento dei possibili effetti che la proposta di variante parziale potrebbe generare sull'ambiente sono state considerate alcune delle componenti ambientali di riferimento per il Rapporto Ambientale della VAS ed elencate nell'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE: biodiversità, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, il patrimonio culturale, anche architettonico, il paesaggio.

Per ogni componente viene riportata una valutazione qualitativa dei possibili effetti determinati dalle azioni di Variante.

Componente	Possibili effetti
Habitat biodiversità Flora e fauna	e Il progetto di ampliamento di via Torino e quello di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale ricadono nella quasi totalità sulla sede stradale esistente; solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, mediante l'utilizzo di essenze autoctone, con l'obiettivo di valorizzazione e riqualificazione dell'esistente. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto inerbito.
Uso del Suolo	I due progetti infrastrutturali si sviluppano prevalentemente nella superficie urbanizzata, sulla sede stradale attuale, e le soluzioni progettuali, al momento definite, minimizzano nuovo consumo di suolo. La soluzione attualmente prevista per la riqualificazione della metrotranvia con ridisegno della sede stradale dei Giovi, prevede una riduzione del consumo di suolo agricolo, rispetto alle soluzioni precedentemente proposte. L'eventuale inserimento di opere a verde e l'inerbimento dei binari, potrà compensare la minima perdita di suolo permeabile.
Acque superficiali sotterranee	e Si ritiene che la Variante non influenzerà in modo sostanziale il comparto acque sotterranee rispetto allo stato attuale. Il progetto della metrotranvia interessa una minima parte della fascia di rispetto (6m) del derivatore Valle Seveso.
Aria e fattori climatici	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia risponde all'esigenza di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale, soprattutto in termini di emissioni inquinanti. Pertanto, il progetto risponde agli obiettivi strategici generali di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale e conseguentemente le emissioni atmosferiche. Il progetto di ampliamento di via Torino ha lo scopo di migliorare in modo significativo la sicurezza dell'innesto su dei via Giovi e la fluidità e sicurezza lungo la via Torino stessa, nonché di sviluppare la rete ciclabile comunale, con ripercussioni positive sulla salubrità

	generale. La disponibilità di piste ciclabili consente, infatti, di ridurre gli spostamenti con il mezzo privato, anche a fini lavorativi, e conseguentemente riduce le emissioni atmosferiche.
Rumore	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiato porterà certamente benefici al clima acustico lungo Via dei Giovi, da un lato per la migliore organizzazione e regolamentazione delle intersezioni prevista per la sede stradale in concomitanza con la ricollocazione dei binari tranviari e, dall'altro, per l'utilizzo di tecnologie più performanti anche sotto il profilo della riduzione dell'impatto acustico, per quanto riguarda, sia la sede tranviaria, che la possibile tipologia di asfalto utilizzabile per la sede carrabile (di tipo SBR da gomme riciclate, come previsto e auspicato nel Piano d'azione del Comune di Cormano). I lavori per la quarta corsia dinamica lungo la A4 hanno comportato, nel tratto in Cormano, la posa di barriere antirumore, con ricadute positive per il contenimento dell'inquinamento acustico, ma in conseguenza della quale è stato ridotto il calibro di via Torino. L'intervento di ampliamento di tale via, oggetto della presente Variante parziale al PGT, permette di mettere nuovamente a norma il calibro della strada comunale a doppio senso.
Mobilità e trasporti	La disponibilità di piste ciclabili consente di ridurre gli spostamenti con il mezzo privato, anche a fini lavorativi, e risponde all'obiettivo di sviluppare forme di mobilità maggiormente sostenibili. I due progetti rispondono ad esigenze di razionalizzazione del sistema della mobilità e alla necessità di mettere in sicurezza l'innesto da via Torino su dei via Giovi e di garantire fluidità e sicurezza lungo la via Torino stessa.
Paesaggio Patrimonio storico-architettonico	I progetti si sviluppano prevalentemente in ambito urbanizzato, classificato, dal punto di vista della sensibilità paesaggistica, di basso valore. Le aree agricole dell'ex PLIS della Balossa, in minima parte interferite dai due progetti infrastrutturali, presentano una elevata sensibilità paesaggistica. Nelle successive fasi progettuali saranno individuate soluzioni in grado di mitigare/compensare tali interferenze.

4.2. I contenuti dell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE

Il provvedimento di verifica deve esplicitare le ragioni dell'assoggettabilità o meno al procedimento di VAS, rispetto alle modifiche apportate dalla variante in esame, secondo quanto stabilito dai criteri previsti all'Allegato II della Direttiva stessa.

In particolare, si ritiene quindi utile esplicitare gli effetti della Variante parziale in rapporto ai seguenti elementi:

Criterio di valutazione	Possibili effetti
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti	La proposta di Variante parziale è finalizzata ad adeguare le previsioni del Piano ai due progetti relativi all'ampliamento di via Torino e alla riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiato Ospedale, al fine di garantirne

	la conformità urbanistica. Rispetto agli strumenti urbanistici vigenti, la Variante non determina un aumento del carico insediativo. Gli effetti previsti consistono in possibili benefici locali al clima acustico e alla qualità dell'aria lungo Via dei Giovi, da un lato per la migliore organizzazione e regolamentazione delle intersezioni prevista per la sede stradale in concomitanza con la ricollocazione dei binari tranviari e, dall'altro, per l'utilizzo di tecnologie più performanti anche sotto il profilo della riduzione degli impatti. Il potenziamento della mobilità ciclabile consente, inoltre, di ridurre gli spostamenti con il mezzo privato, anche a fini lavorativi, e conseguentemente riduce le emissioni inquinanti. I possibili effetti negativi sull'ambiente sono da ritenersi nulli.
Carattere cumulativo degli effetti	Data la scarsa o nulla entità degli effetti previsti, si ritiene che questi non determinino particolari situazioni di criticità.
Natura transfrontaliera degli effetti	I possibili effetti positivi delle azioni della variante sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale.
Rischi per la salute umana o per l'ambiente	Sono da escludere rischi per la salute umana o per l'ambiente derivanti dall'attuazione della Variante, in quanto non si prevede la realizzazione di interventi con effetti negativi per l'uomo e l'ambiente.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	I possibili effetti positivi delle azioni della variante sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale. L'entità dei possibili effetti non determina situazioni di criticità.
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: ▪ delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, ▪ del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, ▪ dell'utilizzo intensivo del suolo.	Il progetto di ampliamento di via Torino e quello di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale ricadono nella quasi totalità sulla sede stradale esistente; solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, mediante l'utilizzo di essenze autoctone, con l'obiettivo di valorizzazione e riqualificazione dell'esistente. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto inerbato.
Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	Le previsioni della Variante non interferiscono con Siti appartenenti a Rete Natura 2000, solo marginalmente interessano due ambiti agricoli ricadenti nell'ex PLIS della Balossa, ora Parco Nord. L'eventuale inserimento di opere a verde e l'inerbimento dei binari potranno migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto.

4.3. Prime considerazioni conclusive

Dall'analisi delle matrici precedenti è possibile fare alcune considerazioni conclusive sui possibili effetti ambientali generati dalla proposta di Variante parziale al PGT vigente del Comune di Cormano.

In particolare, è possibile affermare che la variante:

- non modifica l'ambito di influenza del PGT vigente;
- interessa aree di limitate dimensioni;
- non presenta elementi di incompatibilità e contrasto con gli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato;
- è finalizzata ad adeguare le previsioni del Piano ai due progetti relativi all'ampliamento di via Torino e alla riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale, al fine di garantirne la conformità urbanistica;
- non determina un aumento del carico insediativo;
- i possibili effetti negativi sull'ambiente sono da ritenersi nulli;
- non interferisce con elementi della Rete Natura 2000.