

**Città di Paderno Dugnano**



**Piano di Governo del Territorio P.G.T**

lr.n° 12/2005

**Variante n.3 al PGT**  
**Recepimento progetto di riqualificazione**  
**metrotranvia Milano-Limbiate –**  
**tracciato 1° lotto funzionale**

**Verifica di assoggettabilità alla**  
**Valutazione Ambientale Strategica**

**RAPPORTO PRELIMINARE**

Giugno 2020

*Sindaco / Assessore*  
Ezio Casati

*il Direttore del Settore Servizi per il Territorio e la Città*  
dott. Lucio Dioguardi

Il presente documento “Variante n.3 al PGT. Recepimento progetto di riqualificazione metrotranvia Milano-Limbiate – tracciato 1° lotto funzionale. Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica. Rapporto preliminare” (CON\_03\_20) è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del Comune di Paderno Dugnano.

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

Franco Sacchi [direttore responsabile]

Francesca Boeri [capo progetto]

Maria Evelina Saracchi [staff]



## INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>1</b>
<b>1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI .....</b>	<b>2</b>
1.1. Quadro normativo della VAS .....	2
1.2. Verifica di assoggettabilità alla VAS della proposta di Variante n. 3 al PGT del Comune di Paderno Dugnano .....	4
<b>2. PROPOSTA DI VARIANTE N. 3 AL PGT DEL COMUNE DI PADERNO DUGNANO .....</b>	<b>6</b>
2.1. Il PGT vigente.....	6
2.2. Riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale.....	8
2.3. La proposta di Variante n.3 al PGT di Paderno Dugnano.....	10
2.4. Modifiche agli elaborati cartografici del PGT.....	11
2.5. Prime considerazioni.....	13
<b>3. DEFINIZIONE AMBITO DI INFLUENZA DELLA VARIANTE N. 3 AL PGT DI PADERNO DUGNANO .....</b>	<b>14</b>
3.1. Inquadramento territoriale.....	14
3.2. Quadro programmatico di riferimento e verifica di coerenza .....	19
3.3. Inquadramento ambientale.....	35
<b>4. VERIFICA DEI POSSIBILI EFFETTI GENERATI DALLA VARIANTE N. 3 AL PGT DI PADERNO DUGNANO .....</b>	<b>54</b>
4.1. I possibili impatti sulle componenti ambientali.....	54
4.2. I contenuti dell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE.....	55
4.3. Prime considerazioni conclusive.....	56

## PREMESSA

La Variante n. 3 agli atti di PGT del Comune di Paderno Dugnano oggetto del presente Rapporto preliminare è stata avviata al fine di adeguare l'azonamento dello strumento urbanistico vigente al tracciato del progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale.

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 del progetto oggetto della Variante n. 3 del PGT di Paderno Dugnano*





## 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 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, nonchè 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 P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	AD. 1 Incarico per la predisposizione del rapporto preliminare AD. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
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
	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 precedente, 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 n. 3 al PGT del Comune di Paderno Dugnano**

La Variante n. 3 agli atti di PGT del Comune di Paderno Dugnano, di cui il presente Rapporto preliminare intende valutare gli effetti significativi sull'ambiente e il territorio, è avviata allo scopo di recepire il progetto di potenziamento della linea metrotranviaria Milano-Limbrate e, conseguentemente, a garantirne la piena compatibilità urbanistica.

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 n. 3 al PGT del Comune di Paderno Dugnano è stata ufficialmente attivata mediante la Deliberazione GC n. 65 del 14.05.2020 (di avvio anche del procedimento della stessa Variante al PGT).

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

- Autorità Procedente nella persona dell'arch. Alessandra Fini, Responsabile del Servizio "Urbanistica ed Edilizia";
- Autorità Competente, nella persona della Dott.ssa Guglielmina Casciano, Responsabile del Servizio "Servizi per le imprese e l'ambiente".

Con Determinazione n. 446 del 30.06.2020 l'Autorità Procedente, d'intesa con l'Autorità Competente hanno individuato, quali soggetti interessati al procedimento:

- i soggetti competenti in materia ambientale, ossia:
  - o l'ARPA Regione Lombardia;



- l'ATS Città metropolitana di Milano;
- il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi;
- l'Autorità di bacino del fiume Po;
- Agenzia Interregionale per il fiume Po
- la Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- la Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano
- gli enti gestori dei servizi pubblici operanti sul territorio;
- gli Enti territoriali interessati, ossia:
  - Regione Lombardia;
  - Città metropolitana di Milano;
  - Provincia di Monza e della Brianza
  - Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.;
  - l'Osservatorio Ambientale, istituito presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali;
  - l'Agenzia TPL Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia
  - Comuni Contermini di Nova Milanese, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Cormano, Bollate, Senago, Limbiate, Varedo;
- i settori del pubblico interessati, ossia:
  - il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle procedure decisionali in materia ambientale o che ha un interesse in tali procedure attivate sul territorio.



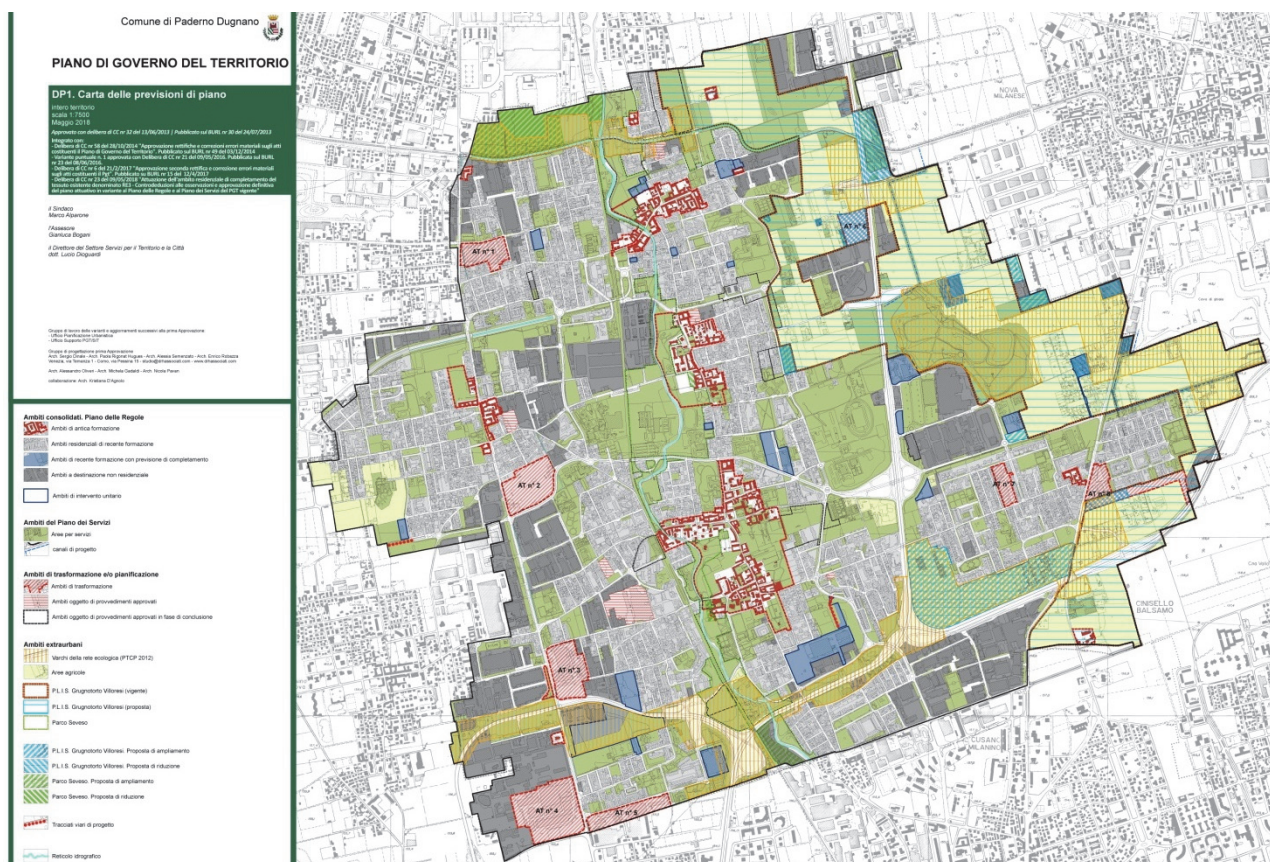
## 2. PROPOSTA DI VARIANTE N. 3 AL PGT DEL COMUNE DI PADERNO DUGNANO

### 2.1. Il PGT vigente

Il Comune di Paderno Dugnano è dotato di PGT approvato con Delibera CC n. 32 del 13.06.2013 e pubblicato sul BURL n. 30 del 24.07.2013. il PGT è stato successivamente oggetto di "Approvazione rettifiche e correzioni errori materiali sugli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio" di cui la Delibera CC n. 58 del 28.10.2014 pubblicata sul BURL n. 49 del 03.12.2014 ed ulteriore "Approvazione seconda rettifica e correzione errori materiali sugli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio" approvata dalla Delibera CC n. 6 del 21.02.2017 e pubblicata sul BURL n. 49 del 12.04.2017.

Con Delibera CC n. 21 del 09.05.2016, pubblicata sul BURL n. 23 del 08.06.2016, è stata approvata la Variante puntuale n. 1 "Controdeduzioni alle osservazioni e approvazione definitiva della variante puntuale (variante 1) al piano dei servizi ed al piano delle regole del vigente Piano di Governo del Territorio - aree retrostanti il complesso immobiliare sito tra via Italia e via Cappellini località Incirano - proprietà Orombelli, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 della L.R. 12/2005 e s.m.i."

Ancora con Delibera CC n. 23 del 09.05.2018 pubblicata sul BURL n. 25 del 20.06.2018 "Attuazione dell'ambito residenziale di completamento del tessuto esistente denominato "R.E.3" - controdeduzioni alle osservazioni e approvazione definitiva del Piano attuativo in variante al Piano delle Regole ed al Piano dei Servizi del PGT vigente" è stato definitivamente approvato il PA in variante allo strumento urbanistico originariamente approvato.



PGT vigente di Paderno Dugnano: DP1 – Carta delle previsioni di Piano

Inoltre, con Delibera CC n. 22 del 09.05.2018 è stata approvata la “Proroga validità del Documento di Piano del PGT ai sensi dell'art. 5 l.r. 28 novembre 2014 n. 31, così come modificato dalla l.r. 26 maggio 2017 n. 16”. Sono dunque prorogati i termini di validità del Documento di Piano del PGT (naturale scadenza quinquennale al 24.07.2018) di dodici mesi successivi all'adeguamento della pianificazione metropolitana.

Il PGT vigente propone, per l'asse della Comasina, la progressiva trasformazione e complessiva riqualificazione, in relazione all'intervento di potenziamento del trasporto pubblico che corre lungo di esso. L'obiettivo è quello di riconnotare la strada quale asse della “nuova produzione” (di beni e di servizi qualificati, di rango metropolitano) stimolata dalle rinnovate e potenziate condizioni di accessibilità garantite dal trasporto pubblico su sede propria e relative stazioni, dal potenziamento della Rho-Monza e dal prolungamento di viale Leonardo da Vinci verso Bollate.

Lungo i fronti dell'asse viario sono previsti 5 Ambiti di trasformazione, la cui logica si basa su:

- lo sviluppo di nodi urbani lungo quali prolungamenti degli assi urbani che si spingono verso il parco del Seveso;
- l'intercettazione della rete verde sulla quale si innestano i percorsi ciclopedonali;
- la connotazione di luoghi centrali, sui quali localizzare le stazioni del servizio del trasporto pubblico;
- la realizzazione di un asse urbano con le caratteristiche di viale alberato urbano, canale alberato, sequenza di piazze e percorso ciclopedonale.

Tali Ambiti sono:

- AT1. Palazzolo Milanese - via Meda/via Monte Corvino (con vocazioni funzionali commerciale, direzionale e residenziale), per il quale è previsto il riuso dell'area produttiva per la realizzazione di un nuovo comparto urbano centrato sulla presenza dell'asse del trasporto pubblico (fermata di Palazzolo) e la realizzazione di uno spazio pubblico lungo l'asse della Comasina in estensione di quello esistente;
- AT2. Cassina Amata - via Leonardo da Vinci, (con vocazioni funzionali produttiva, commerciale con limitazioni, direzionale e residenziale con limitazioni), per il quale è previsto il riuso dell'area produttiva per la realizzazione di un nuovo comparto urbano centrato sulla presenza dell'asse del trasporto pubblico (fermata di Cassina Amata), la realizzazione di un corridoio verde est-ovest lungo l'asse di viale Leonardo da Vinci e la sistemazione viaria anche in funzione dell'accesso alle aree di Cassina Amata;







- AT3. Asse Rho-Monza nord (con vocazione funzionale produttiva), che prevede la riqualificazione del comparto in funzione della presenza dell'asse del trasporto pubblico (fermata di Paderno Dugnano), la realizzazione di uno spazio pubblico a verde lungo l'asse della Comasina (in funzione della connessione delle aree a verde localizzate a nord del comparto e del corridoio ecologico individuato lungo la Rho-Monza) e la valorizzazione del canale lungo la Comasina;
- AT4. Villaggio Ambrosiano – Via Beccaria (con vocazioni funzionali produttiva, commerciale, direzionale), che prevede il riuso dell'area produttiva per la realizzazione di un nuovo comparto urbano centrato sulla presenza dell'asse del trasporto pubblico (fermata di Villaggio Ambrosiano);
- AT5. Villaggio Ambrosiano – Via Argentina (con vocazioni funzionali produttiva, commerciale, direzionale e residenziale con limitazioni), che prevede il rafforzamento delle aree per servizi di Villaggio Ambrosiano.

## **2.2. Riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale**

Con Deliberazione CC n. 47 del 27.09.2018 il Comune di Paderno Dugnano ha approvato lo schema di Accordo (poi sottoscritto in data 14.12.2018) tra Regione Lombardia, Città metropolitana di Milano, Provincia di Monza e Brianza, Comuni di Milano, Cormano, Paderno Dugnano, Senago, Varedo e Limbiate, Agenzia TPL del Bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia per la realizzazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale.

Con successiva Deliberazione CC n. 12 del 23.04.2019 il Comune ha provveduto all'approvazione delle modifiche all'Accordo per i lavori di realizzazione della Metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale, già approvato con Deliberazione CC n. 47/2018. Tale nuovo Accordo, con modifiche non sostanziali, è stato sottoscritto in data 20.05.2019.

Inoltre, con atto di Giunta Comunale n. 42 del 27.02.2020, il Comune di Paderno Dugnano ha approvato lo schema di Accordo per il finanziamento degli interventi infrastrutturali dei lavori e le modalità di erogazione del contributo.

Tra gli impegni assunti dai Comuni coinvolti vi è anche quello di adempiere ai procedimenti necessari a garantire la conformità urbanistica del tratto di linea metrotranviaria in oggetto ricadente sul corrispondente territorio, relativamente agli atti che costituiscono i PGT vigenti.

Il progetto definitivo della riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale è stato predisposto da MM SpA e trasmesso al Comune di Paderno Dugnano in data 16.03.2020.

Tale progetto prevede, in territorio di Paderno, la riorganizzazione complessiva della sede stradale dell'asse Via exSS35 dei Giovi/via Reali/via Castelletto, per consentire il posizionamento delle rotaie, la sistemazione delle intersezioni e l'inserimento di nuove fermate con banchine attrezzate.

Per quanto riguarda l'infrastruttura ferroviaria, interamente sostituita, si alternano:

- tratti a semplice binario (tra le fermate Villaggio Ambrosiano e Battiloca, tra via Leonardo da Vinci e via Monte Nevoso e a nord di via Magretti fino a Limbiate) e tratti a doppio binario (fino alla fermata Villaggio Ambrosiano provenendo da Cormano, dalla fermata Battiloca a via Leonardo da Vinci, da via Monte Nevoso a via Magretti, oltre che in corrispondenza di alcune fermate ed in alcuni tratti in cui avviene l'interscambio tra le due direzioni di marcia, posti tra via Gadames e via Sauro e a sud di via Magenta);



- tratti in cui la linea (a semplice o doppio binario) si sviluppa, come nello stato attuale, lungo il fronte occidentale della strada (dal confine comunale con Cormano fino a via Puecher) e tratti in cui essa si colloca a centro strada, con conseguente sdoppiamento delle corsie di marcia veicolari (da via Puecher fino al confine nord con Limbiate).

Le fermate (con banchine lunghe 50 m), pressoché ubicate nei pressi di quelle esistenti, da sud a nord, sono:

- Villaggio Ambrosiano, ubicata tra via Argentina e via Tripoli, sul fronte ovest della sede stradale, servita da due binari;
- Battilocca, ubicata a centro strada tra via Roma e via Pepe e servita da due binari;
- Cassina Amata, servita da due binari a centro strada, ma organizzata con banchine sfalsate per le due direzioni di marcia, a sud e a nord dell'incrocio con via Monte Santo;
- un'ulteriore stazione, servita da un solo binario, posta poco a nord di via Magretti;
- Castelletto, servita da un solo binario e posta poco a sud di via Monte Sabotino;
- Molino, ubicata a centro strada tra via Monte Cervino e via San Pietro e servita da due binari.





Contestualmente è prevista la generale rimodulazione della sezione carrabile di Via exSS35 dei Giovi/via Reali/via Castelletto, a seconda dei casi, con messa a norma della sezione stessa, separazione delle corsie di marcia (per l'inserimento dei binari a centro strada), risagomatura dei marciapiedi e adeguamento delle immissioni di numerosi passi carrai esistenti.

È, inoltre, prevista la sistemazione delle intersezioni stradali, in particolare quelle con via Gadames (con inserimento dell'innesto di tale strada, attualmente a fondo cieco), via Peucher, via Pepe, via Nenni (trasformata in rotatoria), via Leonardo da Vinci-Canova (trasformata in rotatoria), via Megretti, via Magenta-Risorgimento (con rimodulazione della rotatoria esistente), via Monte Sabotino, via Monte Cervino-Nigra (trasformata in rotatoria).

Il progetto di riqualificazione della tramvia ha ottenuto uno specifico Decreto di Esclusione dalla procedura di VIA (DDS 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 VIA ovvero di VIA ai sensi della vigente normativa.

### **2.3. La proposta di Variante n.3 al PGT di Paderno Dugnano**

Obiettivo della Variante n. 3 al PGT in oggetto è la modifica degli elaborati del PGT vigente al fine di coerenziarli con le previsioni progettuali in esame e garantirne la conformità urbanistica.

Sulla base del progetto della riqualificazione della metrotramvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale, trasmesso al Comune di Paderno Dugnano in data 16.03.2020, la Variante n. 3 al PGT ha definito il massimo ingombro della nuova estensione della sede viaria che ospiterà le opere e le prime urbanizzazioni che competono al progetto di importanza sovra-comunale, rendendolo zona bianca con la destinazione urbanistica di "sedime stradale".

Dalla sovrapposizione tra il massimo ingombro delle opere progettuali e le tavole del vigente PGT sono state individuate le attuali difformità azzonative, ossia:

- per la maggior parte della sua estensione il progetto dell'infrastruttura è già compatibile con lo strumento urbanistico vigente, poiché ricadente in aree ora destinate a "sedime stradale".
- nelle porzioni di territorio dove, invece, la destinazione urbanistica del suolo non è immediatamente coerente con l'opera in progetto, si dispone la modifica delle destinazioni per tutte le porzioni necessarie al completamento del progetto stesso secondo quanto attualmente agli atti comunali.

Tali modifiche hanno, di fatto, incidenza sui seguenti elaborati cartografici del PGT:

- Piano delle Regole (PdR2), per limitate porzioni del territorio consolidato con destinazione differente da "sedime stradale" per quanto interferente con il progetto dell'opera;
- Piano dei Servizi (PdS1), per quanto ai recepimenti della nuova sezione di "sedime stradale";
- Documento di Piano (DP1), laddove alcuni Ambiti di Trasformazione sono lambiti dalle opere pubbliche in progetto, che dovranno essere considerate ed integrate, sia nei progetti di sviluppo dell'Ambito che dovessero nel contempo trovare approvazione, sia nella immediata limitata risagomatura dei perimetri degli Ambiti interessati (la cui attuazione non ne subisce



compromissione, così come il raggiungimento degli obiettivi fissati del Documento di Piano per ognuno di essi).

## 2.4. Modifiche agli elaborati cartografici del PGT

Come detto, gli elaborati cartografici del PGT vigente vengono modificati riportando l'area corrispondente all'ingombro massimo occupato dalle opere infrastrutturali di progetto ed il suo recepimento si traduce nella conversione di tutte le aree interferite che hanno una propria campitura riferibile a diversa destinazione imposta dai vigenti Piani delle Regole e dei Servizi, in aree con destinazione a "sedime stradale", come evidenziato in dettaglio nelle immagini successive.

Con la definitiva approvazione del progetto saranno attivate le collegate procedure finalizzate alla acquisizione delle aree da parte dell'Amministrazione competente.

Nella tabella seguente sono riportati i conteggi in modifica delle aree da "altra destinazione" a "sedime stradale".

Destinazione	mq
Vpu - spazi a verde urbano	2.187,83
Vpe - spazi a verde della rete ecologica	2.453,63
Ps - servizi sociali-assistenziali	44,05
Pr - servizi religiosi	944,11
P - parcheggi	7.731,94
<b>Totale aree a servizi</b>	<b>13.361,56</b>
<b>Antica formazione</b>	537,88
Edifici di interesse storico ambientale	642,97
Residenziale recente formazione	2.088,89
Residenziale disegno unitario	0,44
Produttivo media trasformabilità	1.192,90
Produttivo bassa trasformabilità	422,83
Distributori carburante	339,55
Commerciale	415,67
<b>Totale consolidato</b>	<b>5.641,13</b>
<b>Ambiti di trasformazione</b>	1.625,50
(AT1 1031,40 mq - AT2 593,87 mq - AT 4 0,23 mq - recepimento AT3 2.608,23 mq)	
<b>Totale ambiti di trasformazione</b>	<b>1.625,50</b>

### Tavola DP1. Carta delle previsioni di piano

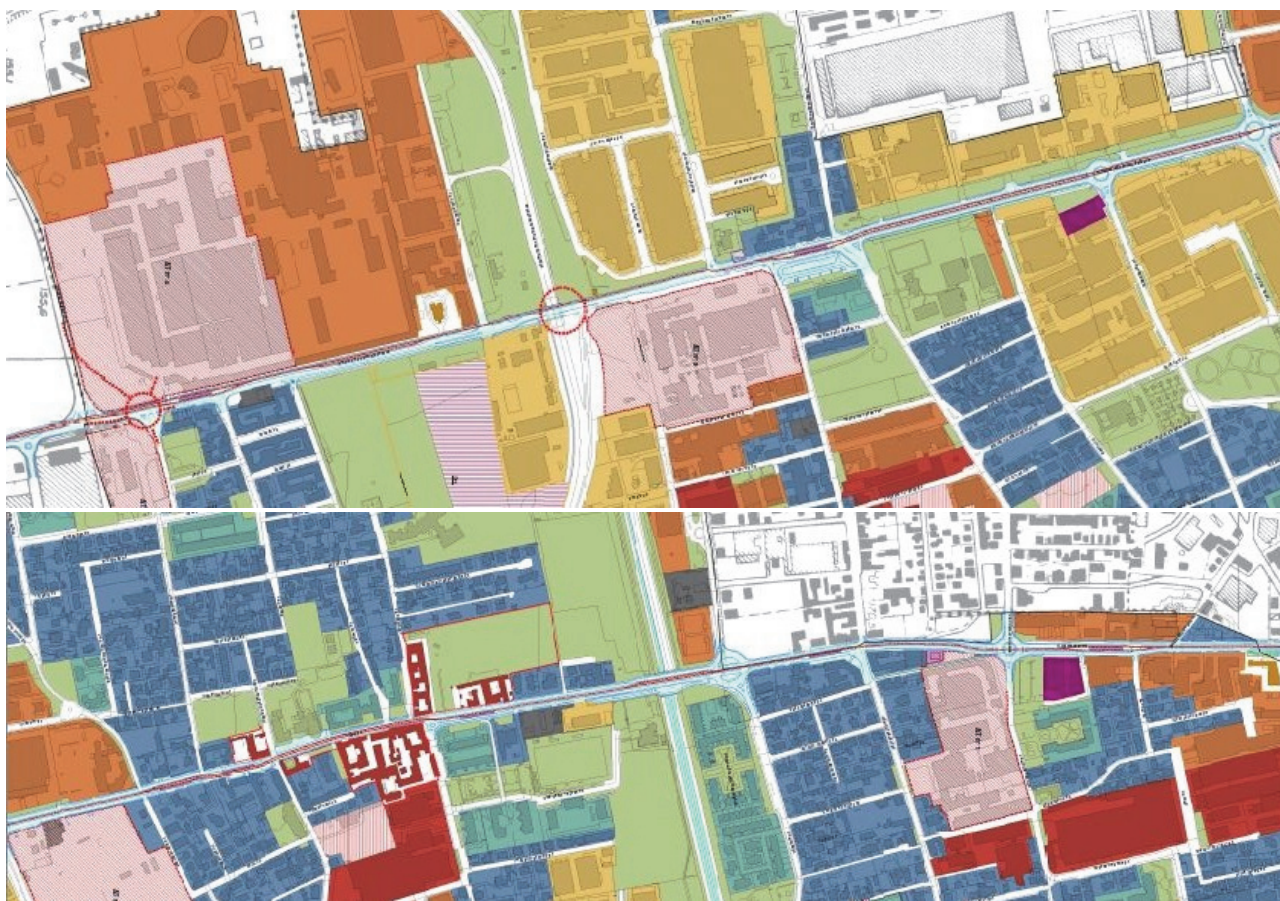
È attuato il recepimento dell'opera pubblica, dando atto che questa non ha, di fatto, rilievo né riguardo l'attuazione degli Ambiti di trasformazione, né relativamente al raggiungimento degli obiettivi fissati del Documento di Piano per ognuno di essi.



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

Le modifiche più significative introdotte riguardano:

- l'introduzione dell'ipotesi viabilistica della rotatoria tra la Via exSS35 dei Giovi/via Argentina/via Beccaria, recepita come "viabilità di progetto" da sviluppare in tempi successivi e in coordinamento con le ipotesi di sviluppo degli Ambiti di trasformazione AT4 e AT5 presenti nelle vicinanze e direttamente interessati dal disegno indicativo di questa nuova viabilità;
- conferma e recepimento, per l'area attualmente compresa nel perimetro del Piano Attuativo PR1 approvato del Delibera GC n. 66 del 18.04.2019, dell'accessibilità attualmente esistente ed evidenziata anche nel progetto della metrotranvia;
- introduzione della rotatoria compresa nel progetto di riqualificazione della Rho-Monza, indicata come "viabilità di progetto", per la quale è già completato il procedimento di esproprio delle aree necessarie alla realizzazione delle opere;
- coordinamento del progetto della metrotranvia con quello, già in realizzazione, della riqualificazione della Rho-Monza, con modifiche alle destinazioni d'uso prodotte solo sulle aree effettivamente interessate dal progetto della metrotranvia.



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

Le modifiche più significative introdotte riguardano:

- l'indicazione delle destinazioni allineate al disegno di viabilità e infrastrutture nel Piano delle Regole;



- l'adattamento del segno grafico della linea metrotranviaria lungo la Comasina al tracciato dei binari del nuovo progetto, ponendosi sulla mezzieria del binario dove questo è singolo e tra i binari dove questi si presentano doppi.



## 2.5. Prime considerazioni

Le modifiche apportate agli elaborati del PGT vigente di Paderno Dugnano dalla Variante n. 3 in esame, sono necessarie per adeguare lo strumento urbanistico al progetto infrastrutturale di importanza sovra-comunale relativo alla riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale – 1° Lotto Funzionale, predisposto da MM SpA e già sottoposto alle necessarie procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Tale progetto risulta ricompreso nella superficie urbanizzata e le soluzioni proposte, al momento definite, minimizzano nuovo consumo di suolo.

Il progetto di riqualificazione della metrotranvia, inoltre, promuove forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale; lo sviluppo del trasporto pubblico locale, se porterà ad un minore utilizzo del veicolo privato, si tradurrà in benefici ambientali locali in termini di clima acustico e qualità dell'aria.



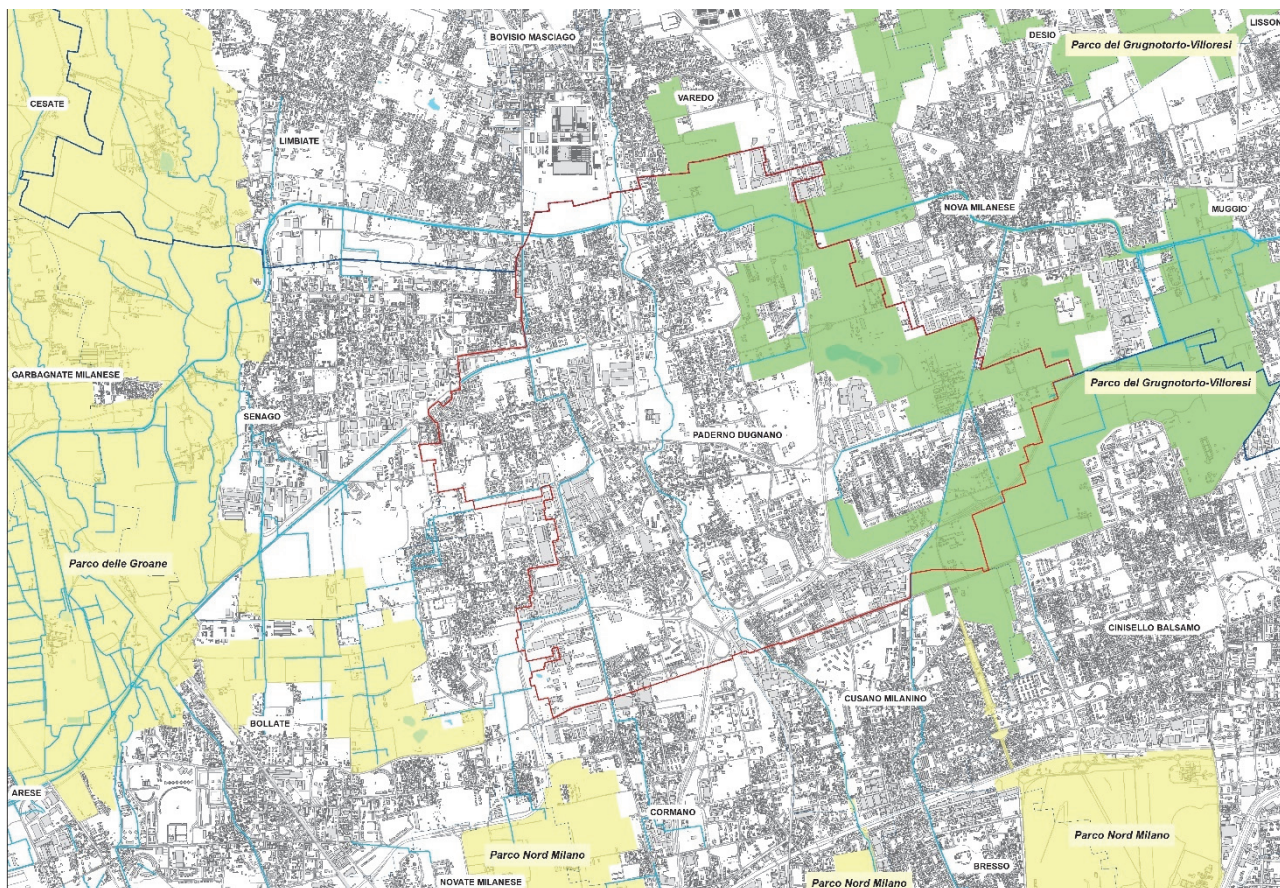
### 3. DEFINIZIONE AMBITO DI INFLUENZA DELLA VARIANTE N. 3 AL PGT DI PADERNO DUGNANO

#### 3.1. Inquadramento territoriale

Il Comune di Paderno Dugnano 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 exSP44/SS35 Via dei Giovi, percorsa anche dal tram extraurbano 179 Milano-Limbiate (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).

Gli assi di comunicazione più importanti che collegavano Milano ai maggiori centri pedemontani e delle aste fluviali hanno concorso a distribuire e orientare, sin dall'antichità, la maglia degli insediamenti abitati. Così anche per Paderno Dugnano.

A ovest del territorio di Paderno Dugnano è situato il primo asse storico, la Comasina, strada citata già nel 1600, che collegava Milano con Como.

Prima di divenire strada postale, e probabilmente la più importante via di comunicazione in questo settore a nord di Milano, le fonti riportano che era la strada che permetteva ai mezzi di trasportare il fieno nel capoluogo.

Parallelamente alla strada Comasina e sostanzialmente a ridosso del torrente Seveso, si sviluppa la strada denominata Comasinella. Anch'essa è una via molto antica, forse meno importante della prima dal punto di vista della capacità di traffico, ma certamente è stata la colonna vertebrale sulla quale si sono radicati e sviluppati i più importanti nuclei urbani della Brianza meridionale. La Comasinella svolgeva il compito di collegamento tra i piccoli centri di ambito locale; pertanto, era una strada di servizio, funzione che in fondo riveste ancora oggi.

Il terzo asse storico che scorre nel territorio di Paderno Dugnano è la strada Valassina. Nata per mettere in relazione il capoluogo provinciale con Erba, è eccentrica rispetto all'abitato dei cinque nuclei principali, dunque, non ha avuto, se non in tempi recenti, un'influenza particolare sulla forma e lo sviluppo di esso.



Aspetto degno di nota relativo alla rete delle strade storiche, è quello che inerisce al sistema di collegamenti est-ovest. L'insieme di queste strade è sempre stato gerarchicamente subordinato alle vie che portano ai centri più grandi della regione, ma per l'ambito locale esso ha rivestito un'importanza notevole, configurandosi come struttura di collegamento trasversale tra i paesi e i nuclei della zona, e tra questi e le principali direttrici nord-sud. E' su tali strade secondarie e quindi più protette che, soprattutto nei decenni successivi alla guerra, vi sono stati gli impulsi più forti allo sviluppo edilizio, quello residenziale in particolar modo.

La linea delle Ferrovie Nord Milano e le stazioni di Paderno e Palazzolo vennero costruite nel 1876, sulla sinistra idrografica del Seveso, a pochi passi dai centri urbani locali. Allora, il territorio padernese aveva i connotati tipici della campagna coltivata, con la presenza di pochi borghi rurali e ville signorili. La sua realizzazione diede un nuovo forte assetto al territorio, influenzando inevitabilmente gli sviluppi degli insediamenti residenziali e produttivi.



*La forma urbana nella progressione storica*

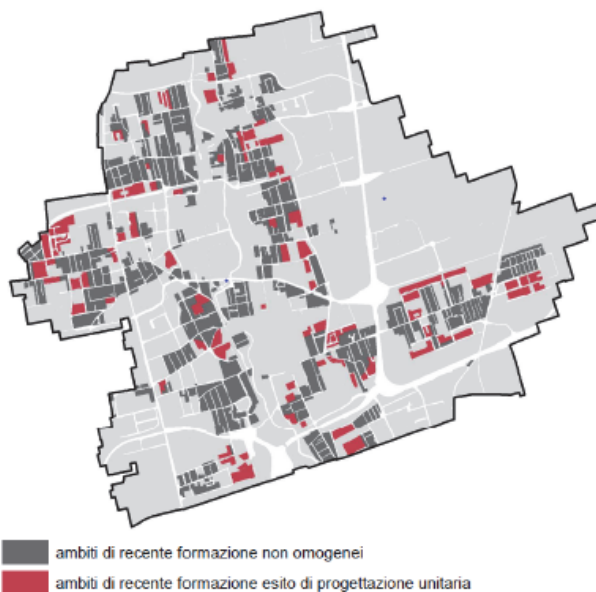
*Quadro conoscitivo, ricognitivo e orientativo del percorso di formulazione del PGT di Paderno Dugnano*

A partire dai nuclei di antica formazione (Incirano, Cassina Amata, Palazzolo, Paderno con Dugnano) è avvenuta la successiva espansione che ha visto la realizzazione di:

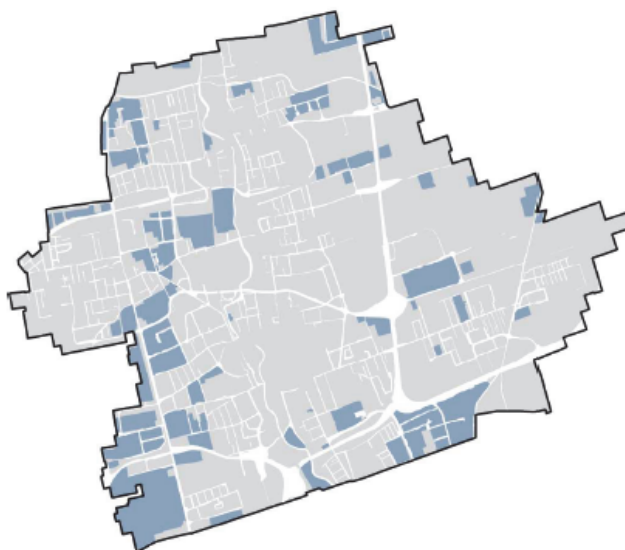
- gli ambiti di recente formazione, successivi ed esterni ai centri storici, che hanno progressivamente occupato ampi brani di maglia poderale e raggruppati lungo la matrice stradale di livello locale,
- gli ambiti esito di processi unitari, cioè quei comparti a medio-alta densità, la cui realizzazione ha contribuito alla costruzione di standard urbani e di brani di città pubblica,
- gli insediamenti sparsi.

I tratti più significativi della articolazione funzionale produttiva sono invece:

- una presenza tutto sommato scarsa degli insediamenti di logistica che hanno privilegiato i territori del sud Milano, meno costipati e con costi di ingresso più bassi,

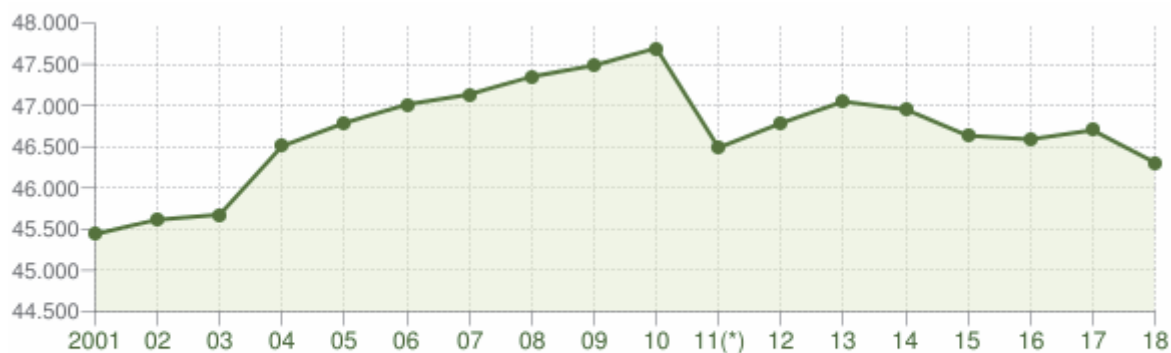


- la localizzazione dei comparti commerciali più rilevanti (Centro Commerciale Brianza, Le Giraffe) lungo i nodi di accessibilità dalla rete stradale regionale,
- la presenza di consistenti comparti produttivi baricentrici ai nuclei urbani (ad es. il comparto tra Palazzolo, Incirano e Cassina Amata),
- alcuni comparti di modeste dimensioni insediati in ambiti che, in ragione del contesto o della difficile accessibilità, sono stati o diventati impropri,
- la rilevanza, peraltro analoga a quella di altri comuni limitrofi, di comparti più o meno estesi all'interno dei quali è stata dismessa l'attività produttiva ed è rilevante definirne lo scenario di rifunzionalizzazione.



Il comune di Paderno Dugnano, dopo una fase di intensa crescita demografica (corrispondente al periodo 1951-1971, dove la popolazione passa da 13.450 ab a 35.233 ab), durante la quale l'intenso ritmo di espansione demografica è stato alimentato prevalentemente da un consistente processo di immigrazione nel comune, si assesta su un costante ma più equilibrato processo di crescita fino al 2010, quando si registra una popolazione pari a 47.695 ab.

Nell'ultimo decennio la popolazione residente ha visto una leggera fase di decrescita arrivando al 31.12.2018 ad una popolazione pari a 46.306 ab.

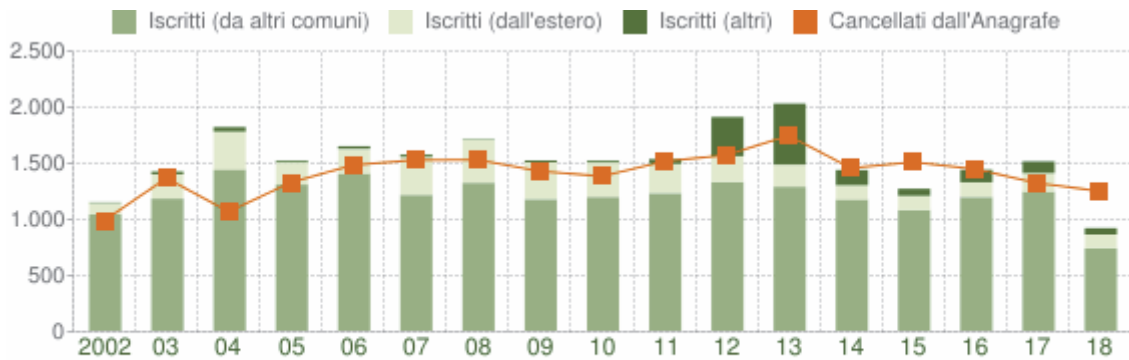


Andamento della popolazione residente

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

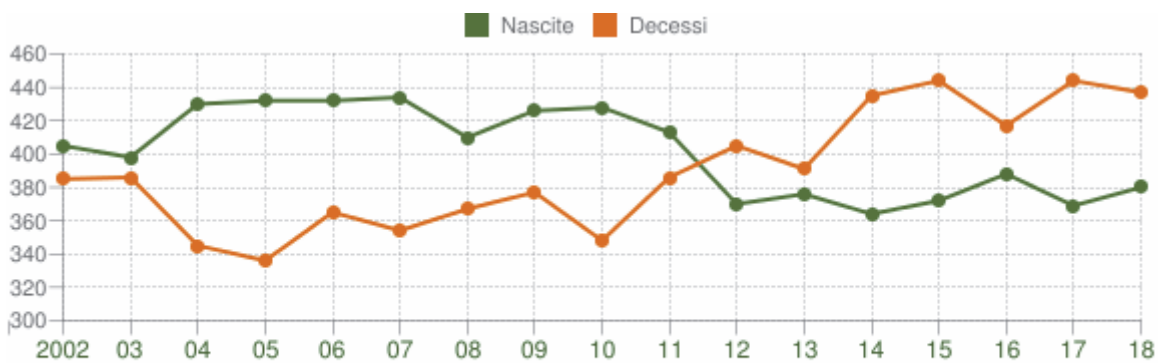
(\*) post-censimento

Il flusso migratorio mantiene valori positivi fino al 2014, 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.



Flusso migratorio della popolazione

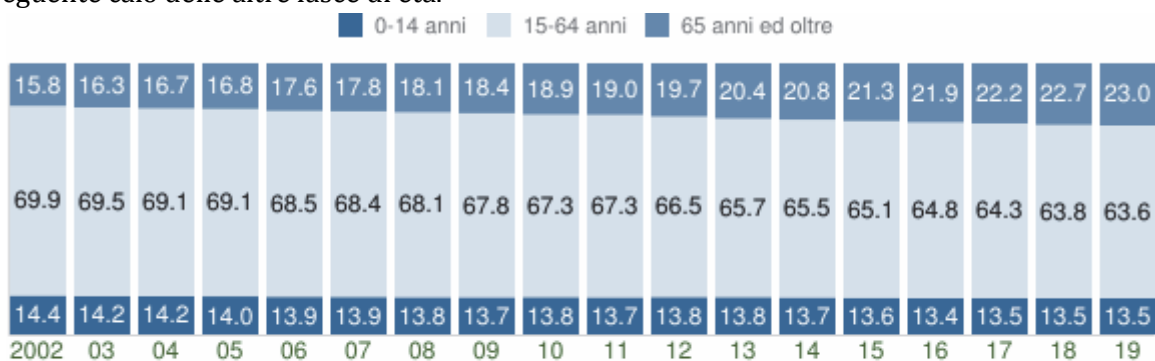
COMUNE DI PADERNO DUGNANO (MI) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALI.



Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI PADERNO DUGNANO (MI) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA

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 63,6%, 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 13,5% e al 23,0%. La tendenza registrata negli anni è di un maggiore aumento della percentuale di anziani, con un conseguente calo delle altre fasce di età.



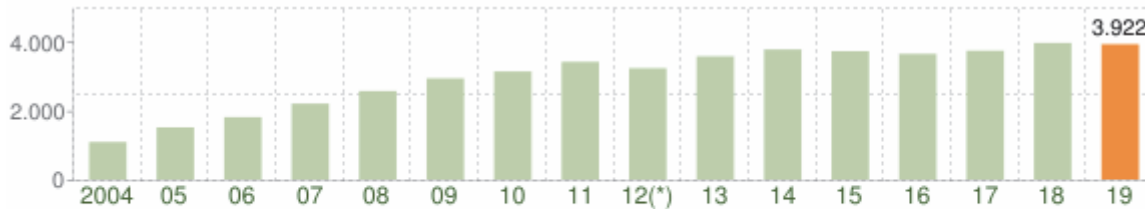
Struttura per età della popolazione (valori %)

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

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 ultrassessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni), passato da 109,4 nel 2002 a 170,7 nel 2019.

Gli stranieri residenti a Paderno Dugnano al 1° gennaio 2019 sono 3.922 e rappresentano l'8,5% della popolazione residente.

La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 18,8% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dall'Albania (11,8%) e dall'Egitto (9,5%).



Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

COMUNE DI PADERNO DUGNANO (MI) - Dati ISTAT 1° gennaio 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(\*) post-censimento

### 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 n. 3 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 Paderno D. 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 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'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. 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 LR n. 31 del 28.11.2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato (DGR n. 4738 del 22.01.2016), la Giunta regionale ha approvato, con DCR 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 (LR 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 n. 31/2014, che presenta carattere vincolante per la realizzazione di interventi edificatori comportanti, anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo.

---

**VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE**

---

Il progetto della metrotranvia, rispetto al quale coerenza gli atti del PGT vigente, ricadono nella quasi totalità sull'asse stradale esistente. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde urbano nelle zone di intervento o limitrofe, con l'obiettivo di valorizzare l'esistente.

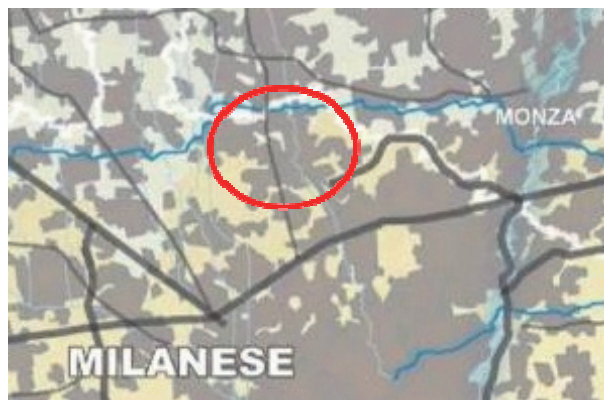
---

**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 Paderno Dugnano 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, Paderno Dugnano, 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-fruitive 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**

---

L'intervento proposto, oggetto della Variante n. 3 al PGT in esame, si pone 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.

Il progetto ricade nella quasi totalità sulla sede stradale esistente. Nelle fasi successive di

---

progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde urbane 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.

### PLIS Grugnotorto Villoresi

Il PLIS del GRUGNOTORTO - VILLORESI è situato fra l'alta pianura irrigua del Villoresi e la media pianura irrigua dei fontanili, in ambito densamente urbanizzato, attraversato da importanti direttrici di comunicazione (A52 Tangenziale Nord Milano e ex SS35 Milano-Meda) e caratterizzato da scarsi spazi aperti. Il PLIS comprende principalmente aree agricole a seminativo semplice. Vi sono anche zone umide sorte in vecchie cave, relitti di boschi planiziali, e vi sono notevoli potenzialità di ricostruzione ambientale ed ecologica del territorio. Per la sua posizione, costituisce una indispensabile struttura di connessione ecologica tra i parchi Nord Milano, Groane e Valle Lambro.

Il PLIS interessa i Comuni di Cinisello Balsamo (MI), Cusano Milanino (MI), Paderno Dugnano (MI); Desio (MB), Lissone (MB), Monza (MB), Muggiò (MB), Nova Milanese (MB), Varedo (MB), Bovisio Masciago (MB), Cesano Maderno (MB).

La perimetrazione del PLIS è funzionale, da un lato, a delimitare le aree non disponibili per interventi di sviluppo insediativo, dall'altro a provvedere agli interventi di qualificazione ecosistemica e fruitiva delle aree coinvolte.

Il PLIS ha approvato il Programma Pluriennale degli Interventi 2012- 2021 ed il successivo aggiornamento 2016-2025.

Gli obiettivi che il programma si pone sono, sinteticamente:

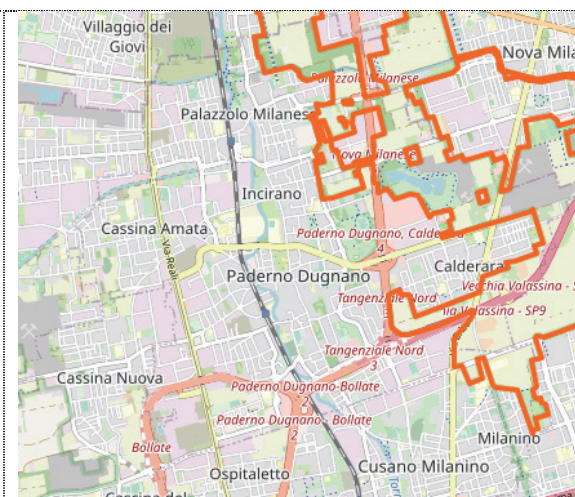
- contenimento del degrado paesistico ambientale attraverso la salvaguardia e il rafforzamento dell'attività agricola e il potenziamento della fruizione;
- ricostruzione del paesaggio agrario e della rete ecologica attraverso la creazione di filari, fasce ecotonali e nuovi boschi soprattutto nella ridefinizione delle aree tra insediamento e Parco;
- consolidamento e rafforzamento del ruolo sovracomunale del Consorzio Parco Grugnotorto Villoresi.

### VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

L'intervento proposto, oggetto della Variante n. 3 al PGT in esame, si pone l'obiettivo di promuovere forme di mobilità sostenibili e a basso impatto ambientale.

Il progetto ricade nella quasi totalità sulla sede stradale esistente e lungo tutto il tracciato previsto in Paderno Dugnano non si verificano interferenze dirette con territori compresi nel perimetro del PLIS.

Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è, comunque, previsto inerbato.

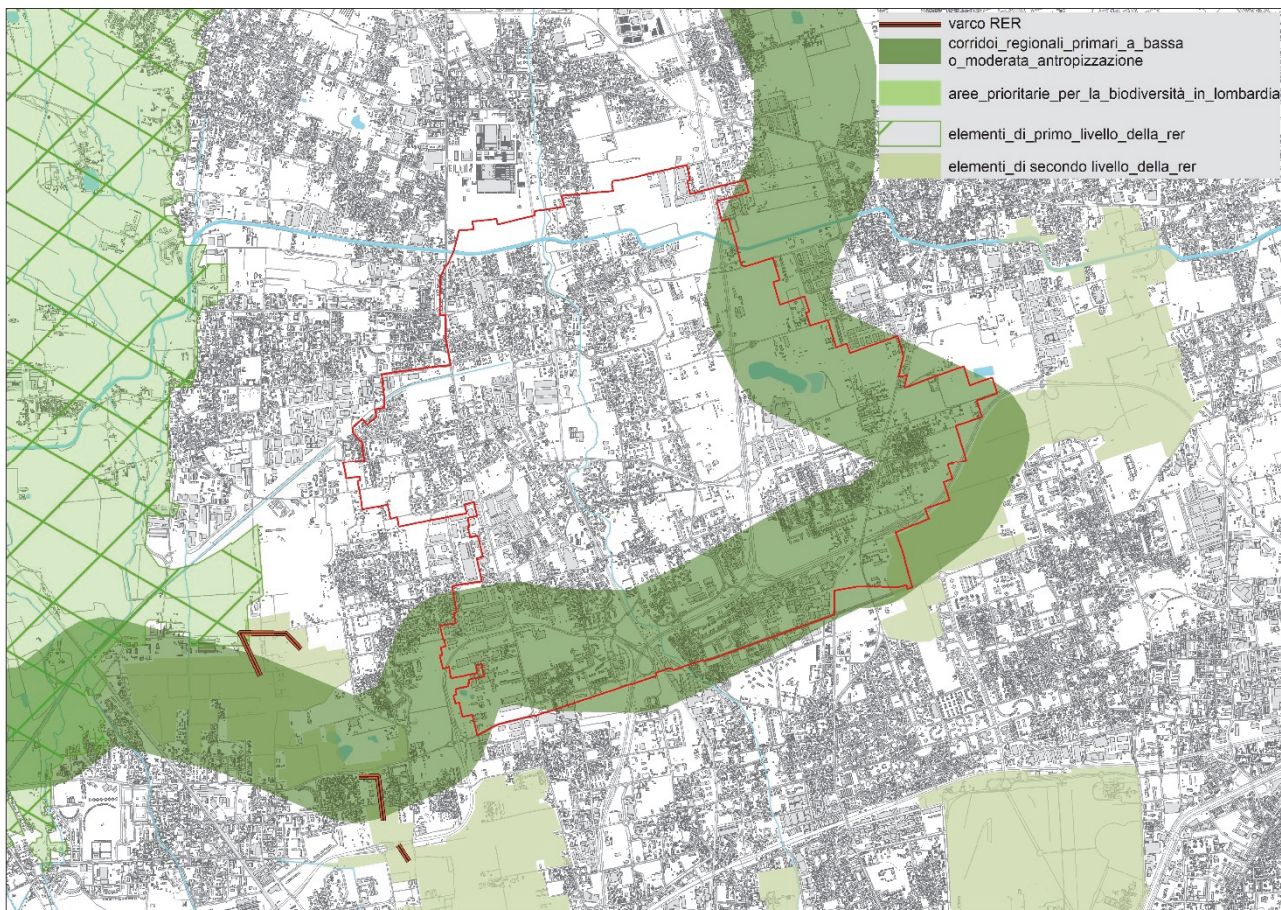


### Rete Ecologica Regionale

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 Paderno Dugnano è attraversato da un corridoio primario a bassa o moderata antropizzazione, che tramite i PLIS collega il Parco delle Groane con il Parco della Valle del Lambro. 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

---

Il progetto ricade nella quasi totalità sulla sede stradale esistente, ed intercetta il corridoio primario nel primo tratto del tracciato in Comune di Paderno Dugnano. 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. Il nuovo binario della tramvia, dove possibile, è previsto

---

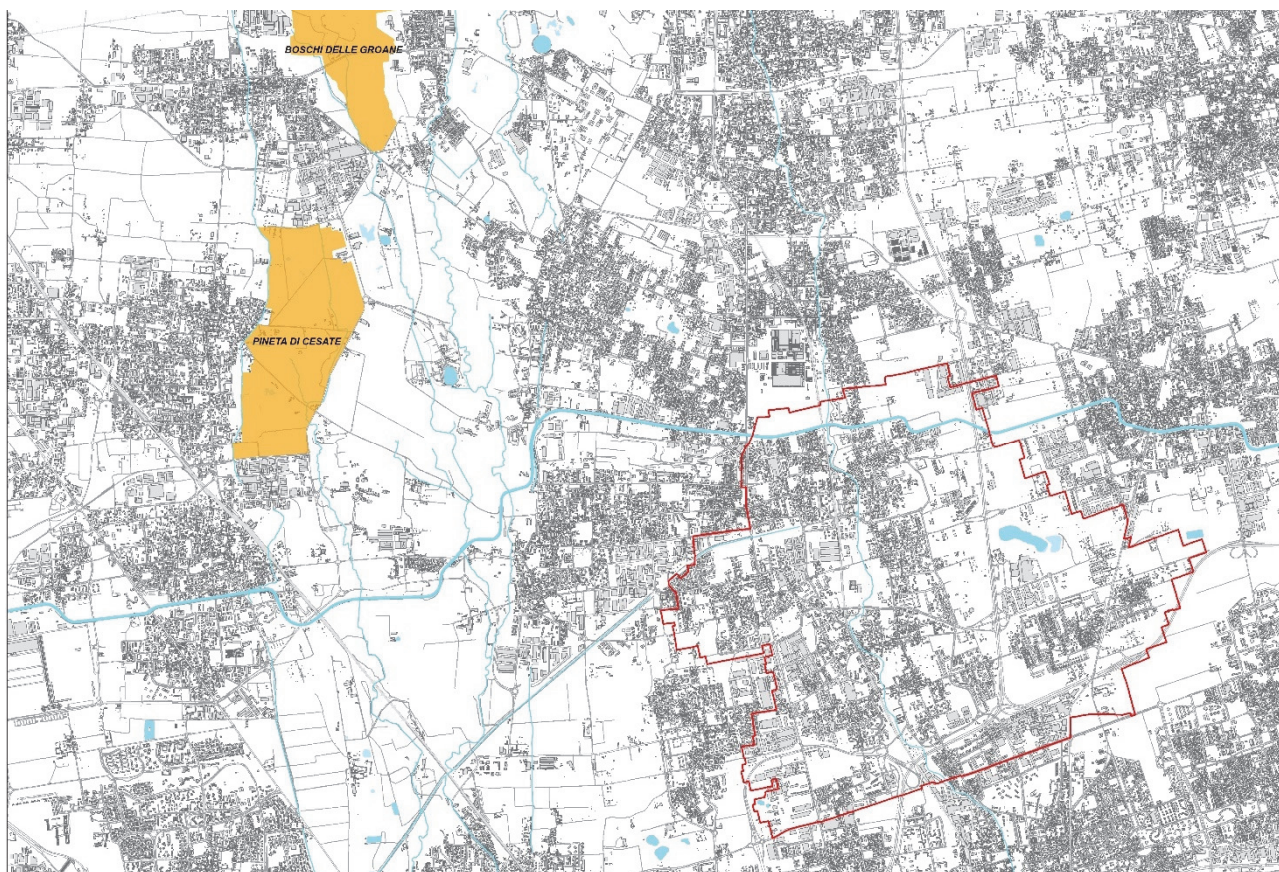


inerbito.

### 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 Paderno Dugnano 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 i siti di Rete Natura 2000 e il territorio comunale di Paderno Dugnano, in virtù anche della presenza di aree urbanizzate che si configurano come elementi di discontinuità e di frammentazione, **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 Paderno Dugnano 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 il nuovo intervento infrastrutturale, 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. In questo senso non si rilevano elementi di contrasto fra la proposta di Variante e i contenuti del PRIA.

---

### **PRMT – 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 Paderno Dugnano, ossia:

- F12 | Potenziamento delle linee della Brianza;
- 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:

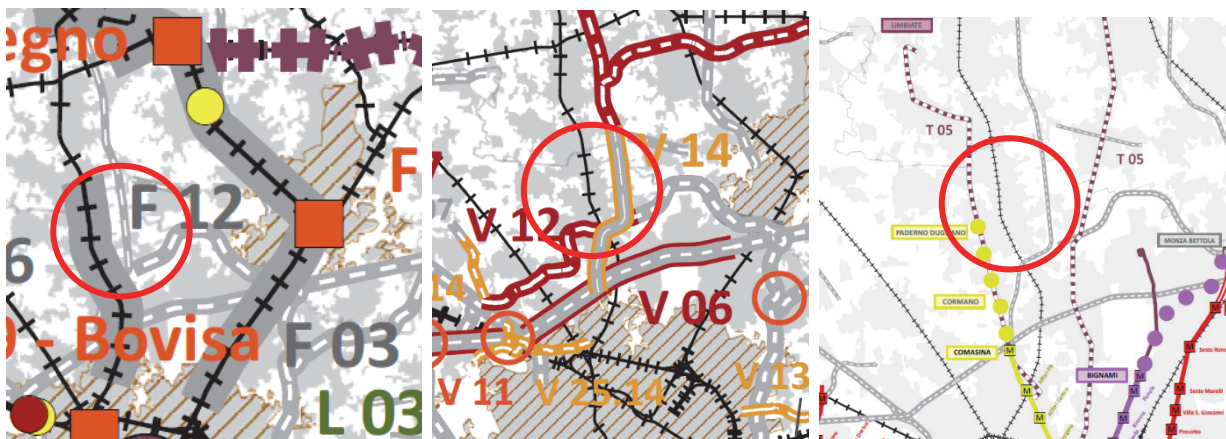
- il miglioramento dei collegamenti su scala regionale (rete regionale integrata), preservandone/incrementandone la funzionalità e realizzando interventi di adeguamento/completamento e di integrazione con la rete primaria;
- il miglioramento delle connessioni con l'area di Milano e con altre polarità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

---

### **VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE**

Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbrate 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.

---



Interventi sulle reti ferroviaria, viaria e metropolitana/metrotranviaria (stralci Tav. 1, Tav. 3 e Tav. 2 del PRMT)

### PRMC – 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 risolverne punti e tratti critici.

Il territorio di Paderno Dugnano risulta direttamente attraversato, nella sua porzione nord, dal PCIR n. 6, che si sviluppa lungo il canale Villoresi.

---

#### VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

---

Il progetto infrastrutturale oggetto della Variante n. 3 al PGT si integra con i percorsi ciclopedonali esistenti e previsti parallelamente alla metrotranvia, che si riconnettono anche con tratti lungo la viabilità comunale dell'intorno. Il PCIR n. 6 intercetta la metrotranvia esternamente rispetto al territorio di Paderno, rilevando, comunque coerenza tra il nuovo intervento e 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.

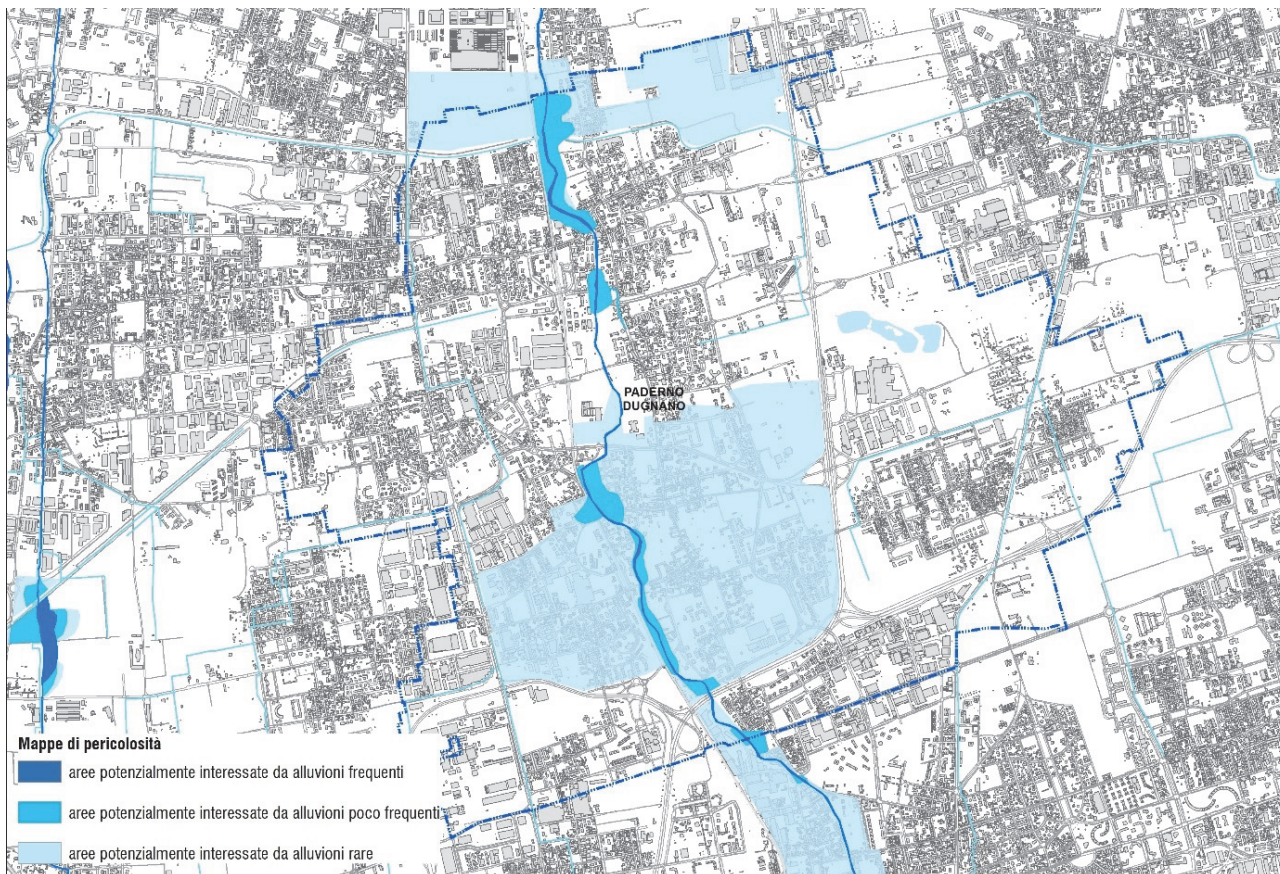
Il territorio di Paderno Dugnano è attraversato dal torrente Seveso in direzione nord-sud.

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.

In alcuni tratti del corso del Seveso si rilevano ambiti a pericolosità media più ampi, che interessano anche alcune zone residenziali limitrofe al corso del fiume. Conseguentemente tali aree, caratterizzate dalla presenza di ricettori, sono classificate ad alto rischio.

Come si può evidenziare dalle mappe sotto riportate, **la Statale dei Giovi**, interessata dal progetto della metrotranvia, oggetto della Variante n. 3 al PGT vigente di Paderno D. in esame, **non è interessata dalle fasce di esondazione** del Torrente Seveso, individuate dal PGRA, anche se la fascia di pericolosità più bassa, è tangente in alcuni punti alla strada stessa.







## PTCP – 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, in primo luogo, rilevare i principali elementi di tutela paesistico-ambientale presenti nel territorio di Paderno Dugnano: i centri storici delle principali frazioni del Comune con le loro testimonianze storico-architettoniche (case residenziali, chiese, parchi e giardini), l'ambito del Seveso, le aree del PLIS Grugnotorto-Villoresi ed alcune aree boscate ancora presenti al suo interno.







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

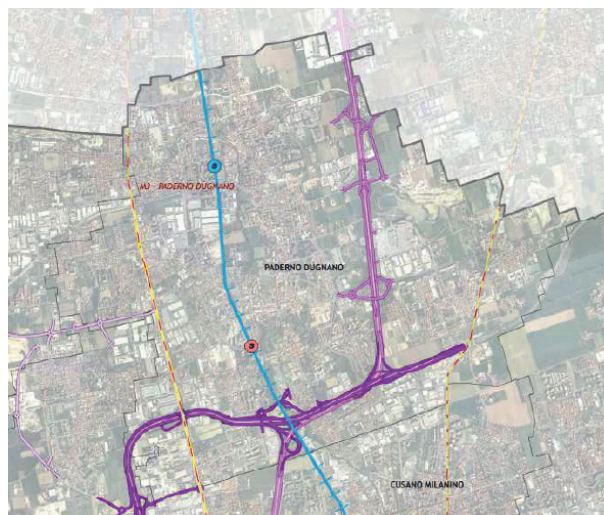
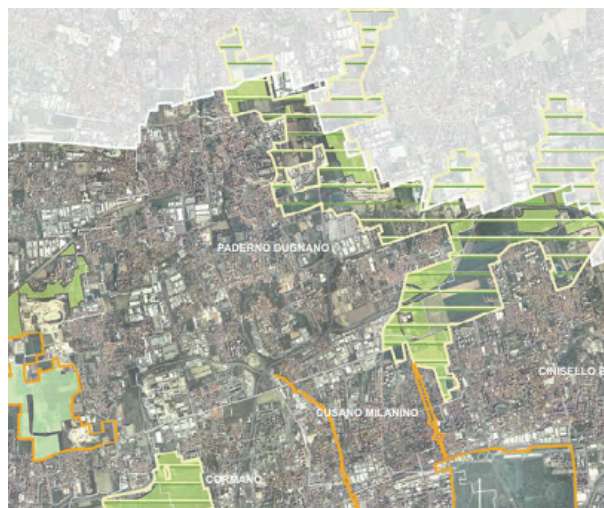
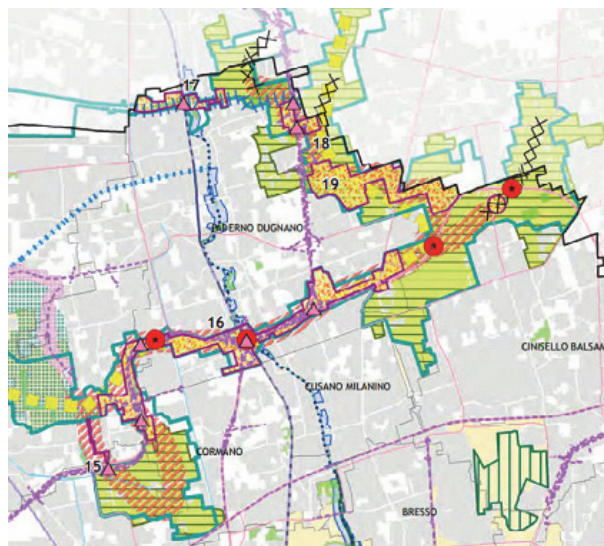
Il PTCP individua il Progetto di Rete Ecologica, che si propone di connettere funzionalmente le aree più interessanti dal punto di vista naturalistico mediante la riqualificazione di ambiti territoriali individuati quali “corridoi ecologici”.

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. In particolare il Comune di Paderno è interessato da due varchi perimetrati, in corrispondenza del tracciato della Rho-Monza e nel PLIS del Grugnotoro-Villoresi. Particolare attenzione deve essere rivolta al mantenimento di tali varchi. Il Seveso e il Canale Scolamatore sono individuati come corridoi ecologici acquatici.

Alcune aree agricole interne al PLIS del Grugnotorto-Villoresi sono classificate 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 rafforzamento 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 Paderno Dugnano è in via di definizione, con il completamento dei lavori lungo la Rho-Monza. Sono, inoltre, indicate come opere previste la riqualificazione della metro tramvia Milano-Limbiate e l'ammodernamento della FNM Milano-Asso nel tratto compreso tra Milano Affori e Varedo.

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 metrotramvia lungo via dei Giovi, non preclude la continuità del corridoio ecologico e del varco perimetrato individuato dalla REP, sviluppandosi lungo il tracciato e la sede stradale esistente; si potrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe e, se possibile, il nuovo binario della tramvia è previsto inerbito.

Il progetto infrastrutturale oggetto della Variante n. 3 al PGT è compresa fra i progetti previsti dal PTCP e si coerenza e connette con la rete dei percorsi ciclopedonali esistenti e previsti in esso indicati.

---

#### **PTM – Piano Territoriale Metropolitano della Città metropolitana di Milano**

Il PTM, oltre ad aggiornare e integrare i contenuti del PTCP vigente per le tematiche già in linea con le disposizioni normative sovraordinate e per le quali non sono ad oggi intervenute modifiche significative, sarà centrato sullo sviluppo di nuove tematiche in risposta alle modifiche legislative intervenute, al nuovo assetto istituzionale della Città metropolitana di Milano e alle esigenze di



qualificazione del territorio, che rappresentano la vera sfida al modello di sviluppo diffuso che genera consumo di suolo e perdita di valori ambientali.

Con il Decreto del Sindaco metropolitano n. 191 del 05.07.2017 è stato dato avvio all'elaborazione del PTM, con contestuale avvio della procedura di VAS, integrata con la Valutazione di Incidenza (VInCA). Le Linee Guida per la redazione del PTM sono state approvate con DCM n. 41 del 12.09.2018 e nel febbraio 2020, la proposta tecnica del PTM ed il Rapporto Ambientale sono stati depositati ai fini della VAS e la richiesta di VInCA.

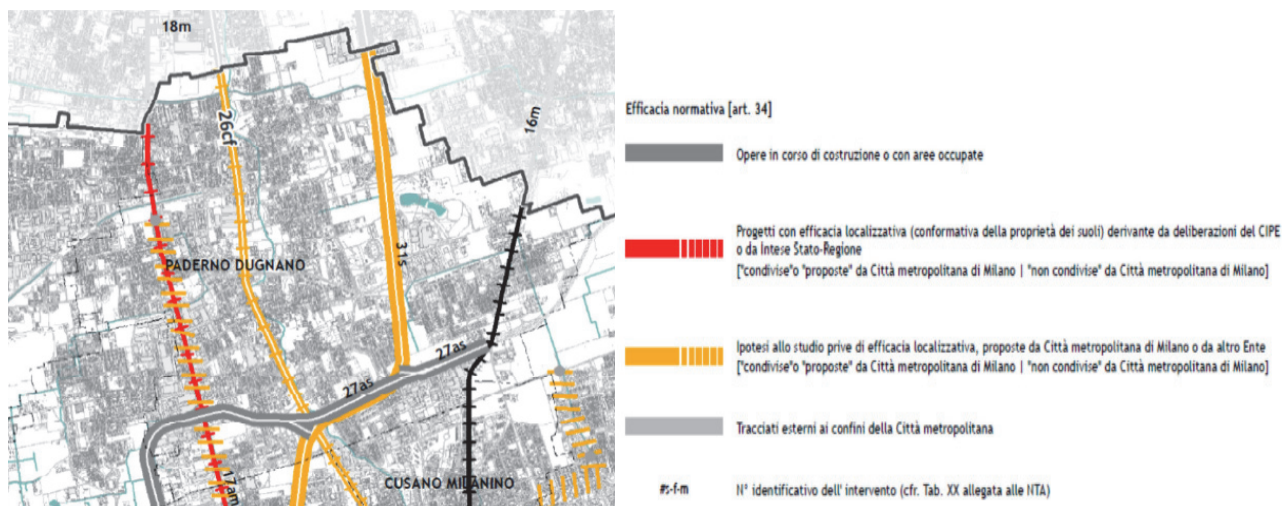
Tra le nuove strategie del PTM risultano di particolare interesse quelle riguardanti:

- la rigenerazione urbana e territoriale ed il consumo di suolo (tenendo in considerazione dell'entrata in vigore della LR n. 31/2014), che dovrà anche connettersi con la programmazione infrastrutturale, i nodi di interscambio e l'intermodalità, attivando una logica di costruzione di progetti capaci di integrare la programmazione di mobilità e servizi nei processi di trasformazione urbana e territoriale;
- gli insediamenti di portata sovracomunale ed il governo delle grandi funzioni, per le quali occorreranno indicazioni specifiche anche in merito alle ricadute in chiave di sostenibilità e innovazione, con riferimento alla mobilità, all'ambiente, allo sviluppo economico;
- la mobilità, l'integrazione e la governance dei trasporti (la cui più puntuale declinazione è demandata al PUMS), disciplinando la coerenza tra il sistema della mobilità e il territorio, regolando i rapporti tra le reti di trasporto e gli sviluppi insediativi e definendo le modalità per qualificare le trasformazioni anche dal punto di vista dell'accessibilità e dello sviluppo sostenibile del sistema della mobilità (privilegiando la razionalizzazione dei sistemi esistenti, il miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico, ed il rafforzamento dei nodi di interscambio).

Per quanto attiene il sistema infrastrutturale della mobilità, sul quale si basa il disegno territoriale per l'area metropolitana, il PTM effettua l'aggiornamento del quadro complessivo riportato nel vigente PTCP, con una puntuale rilettura dei progetti sovraordinati, in gran parte realizzati negli ultimi anni, e della classificazione dei nodi di interscambio.

L'art. 34 delle Norme di Attuazione specifica che le indicazioni relative alle opere di cui ai "progetti sovraordinati con efficacia localizzativa conformativa della proprietà dei suoli derivanti dal PTR, da deliberazioni del CIPE o da intese Stato-Regione" individuate nella Tavola 1 del PTM hanno valore prescrittivo" ai sensi dell'articolo 18 comma 2 lettera b. della LR n. 12/2005.

I documenti del PTM depositati per il procedimento VAS confermano, sul territorio di Paderno Dugnano, la presenza degli progettuali già contenuti nel PTCP vigente, come detto aggiornati per quanto ne attiene lo stato di avanzamento progettuale.



### VALUTAZIONE DI COERENZA VARIANTE

Complessivamente le azioni della Variante non incidono in modo negativo sugli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale su cui il PTM ha efficacia prescrittiva e prevalente.

Il progetto infrastrutturale oggetto della Variante n. 3 al PGT è compreso fra i progetti indicati dal PTM con efficacia localizzativa (conformativa della proprietà dei suoli).



### 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 Paderno Dugnano.

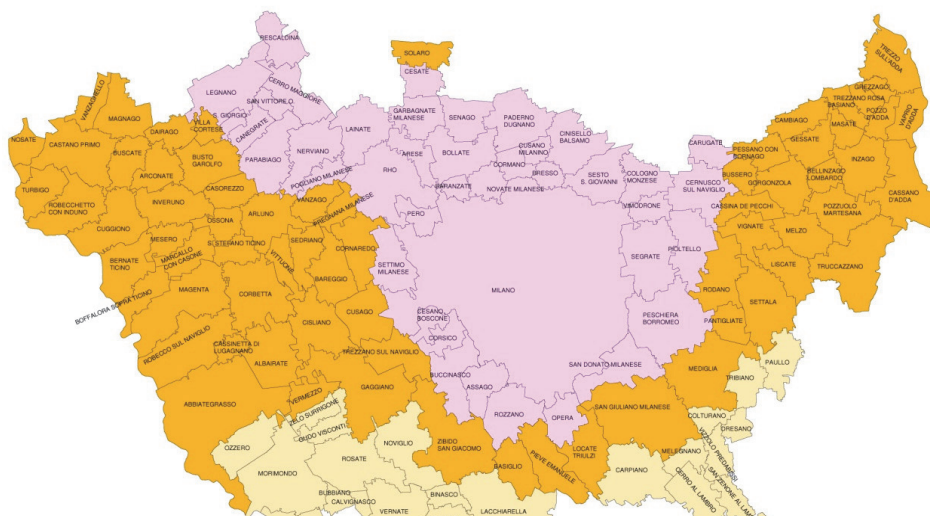
Le componenti ambientali esaminate sono quelle ritenute maggiormente sensibili rispetto alle possibili azioni della Variante in esame.

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 Paderno Dugnano.

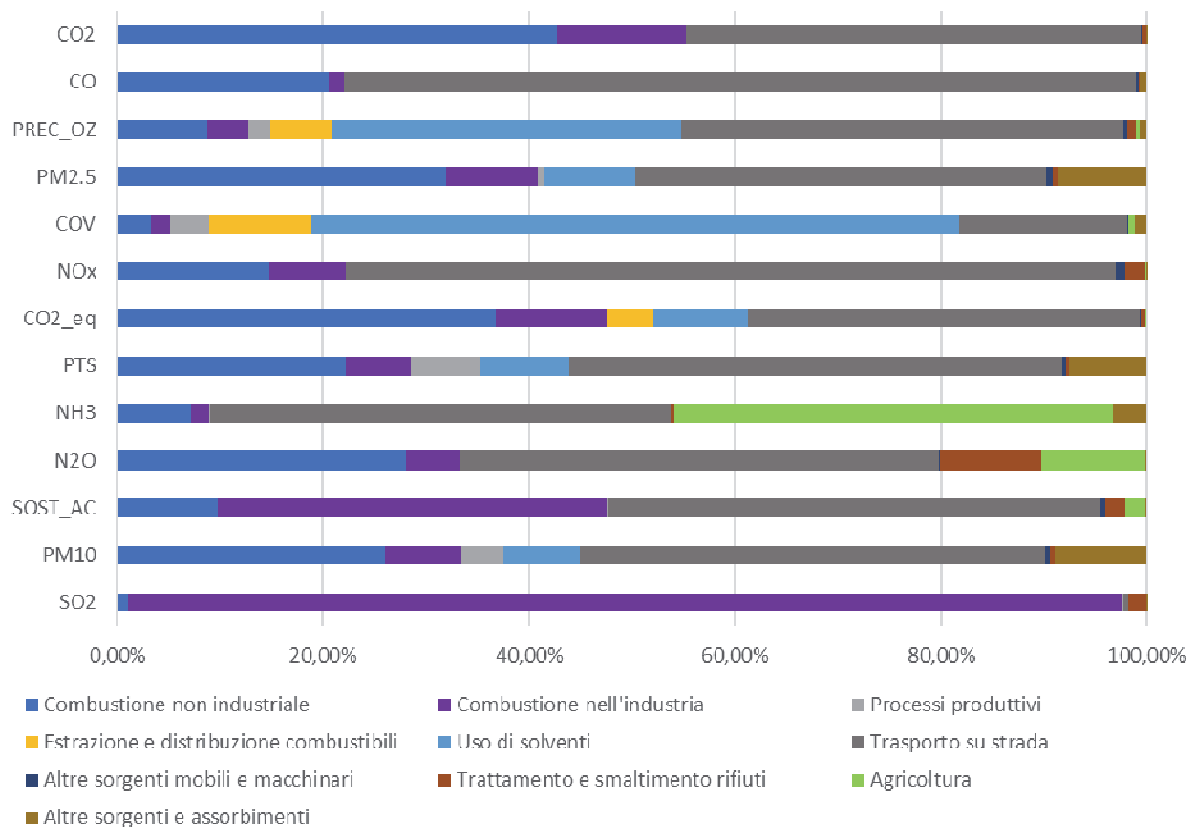
#### **Aria e cambiamenti climatici**

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 Paderno Dugnano 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.

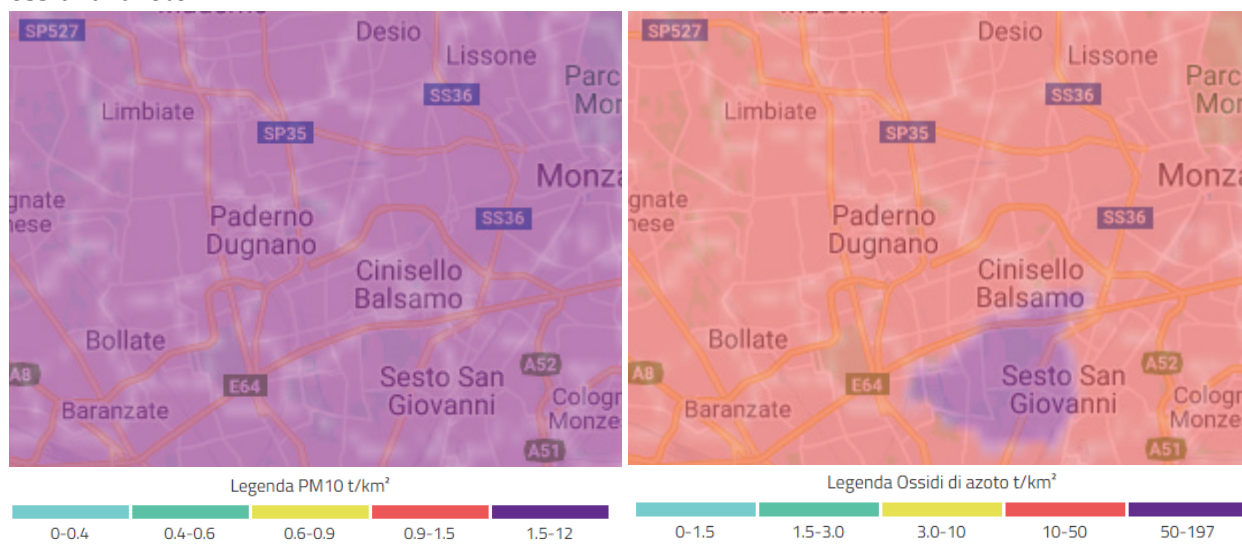


Una delle principali fonti di informazione per la qualità dell’aria è la banca dati regionale INEMAR, aggiornata all’anno 2017. Si tratta di un inventario delle emissioni in atmosfera in grado di fornire i valori stimati delle emissioni a livello regionale, provinciale e comunale suddivise per macrosettori di attività: la fonte primaria di emissioni in atmosfera a Paderno Dugnano 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 contribuisce alle emissioni di ammoniaca NH3.



*Emissioni annuali 2017 per macrosettore (INEMAR - ARPA Lombardia (2020), INEMAR, Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in regione Lombardia nell'anno 2017 - revisione pubblica. ARPA Lombardia Settore Monitoraggi Ambientali)*

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.



*Mappe delle emissioni annuali 2017 di PM10 e Ossidi di Azoto per km² (INEMAR - ARPA Lombardia (2020), INEMAR, Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in regione Lombardia nell'anno 2017 - revisione pubblica. ARPA Lombardia Settore Monitoraggi Ambientali)*



Nel territorio comunale di Paderno Dugnano non sono presenti centraline di rilevamento della qualità dell'aria; è possibile fare riferimento alle stazioni fisse di rilevamento di Cormano e di Cinisello Balsamo, localizzate in ambito urbano e di fondo - destinate 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 nelle stazioni sono: a Cormano SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>; a Cinisello Balsamo NO<sub>2</sub>

CORMANO	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	N° superamenti del limite orario [350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 24 volte/anno]	N° superamenti del limite giornaliero [125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 3 giorni/anno]
---------	---	---	--

SO <sub>2</sub>	4	0	0
-----------------	---	---	---

I dati misurati confermano come le concentrazioni di SO<sub>2</sub> siano molto basse e prossime al fondo naturale.

SO<sub>2</sub>: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018

Protezione salute umana			
		N° superamenti del limite orario (200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare più di 18 volte/anno)	Media annuale Limite 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
CORMANO	NO <sub>2</sub>	0	41
CINISELLO B:	NO <sub>2</sub>	2	61

Le concentrazioni di NO<sub>2</sub> evidenziano la forte urbanizzazione del Comune in esame, dove la pressione del traffico veicolare risulta essere molto importante.

NO<sub>2</sub>: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018

CORMANO	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	N° giorni con superamento della soglia di informazione (180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	N° giorni con superamento della soglia di allarme (240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
---------	---	--	---

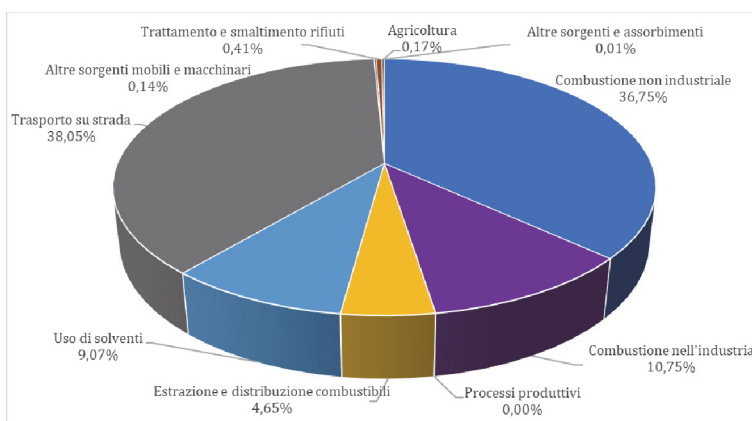
O <sub>3</sub>	45	3	0
----------------	----	---	---

L'ozono, pur superando il limite di legge non rappresenta una criticità specifica di Paderno e, più in generale, della Città metropolitana di Milano.

O<sub>3</sub>: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa. ARPA Lombardia 2018

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 CO<sub>2</sub> 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 CH<sub>4</sub>, il protossido di azoto N<sub>2</sub>O, 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 Paderno Dugnano, siano il trasporto su strada e la combustione non industriale. La combustione nell'industria influisce in misura molto

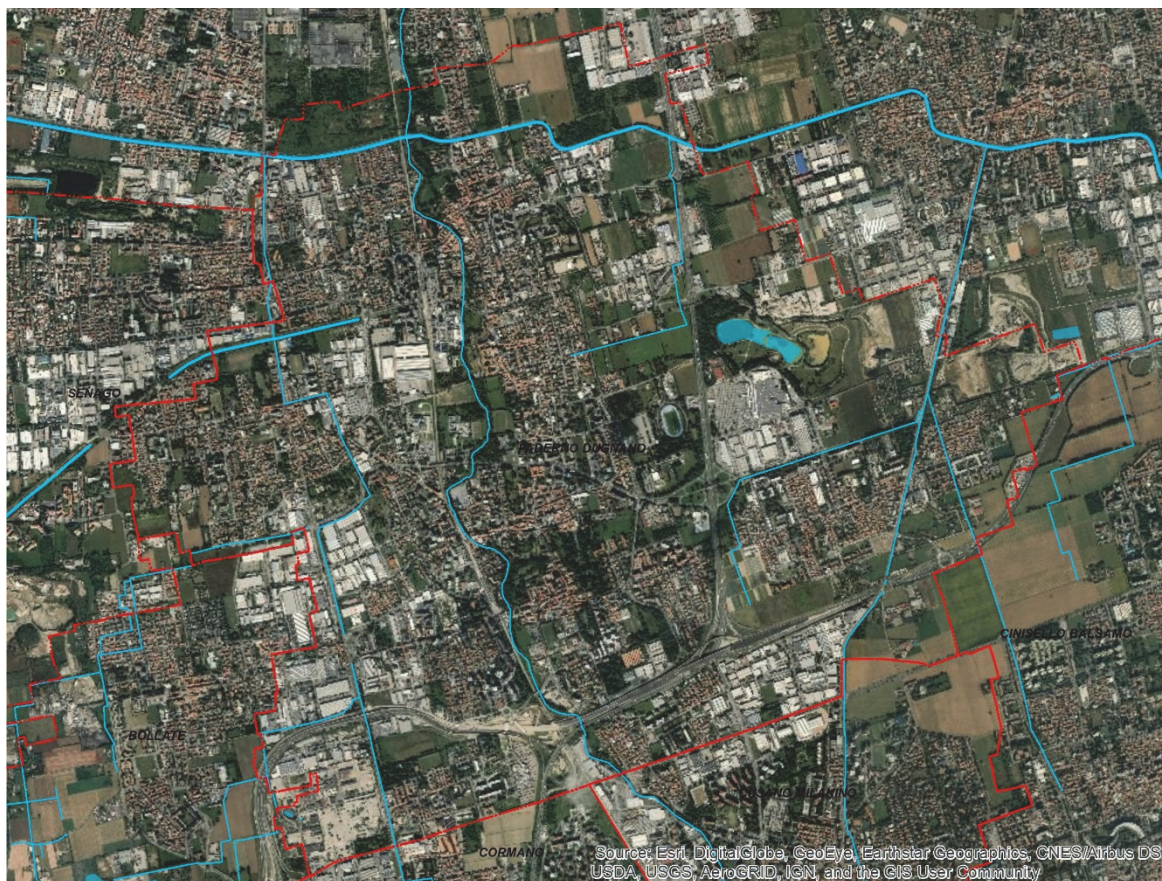




minore.

### **Acque superficiali e sotterranee**

Il territorio di Paderno Dugnano, nonostante l'intensa urbanizzazione, è interessato ancora da una discreta rete idrografica, costituita essenzialmente dal torrente Seveso, il Canale Scolmatore di Nord-Ovest, il Naviglio Villoresi e i suoi derivatori secondari e terziari, legati al sistema di irrigazione e gestiti dal Consorzio di Bonifica Est Ticino-Villoresi.



Il corso d'acqua principale è il torrente Seveso, che attraversa da nord a sud il territorio comunale ed è caratterizzato da diverse situazioni morfologiche:

- l'area compresa tra il limite comunale N e l'inizio del nucleo urbanizzato di Paderno Dugnano si caratterizza da un minore grado di antropizzazione; in questo settore l'ambito fluviale si presenta ancora ben definito, con lineamenti geomorfologici da parzialmente a ben conservati e con un certo grado di naturalità. Il corso d'acqua presenta andamento rettilineo fino all'intersezione con il Canale Villoresi, e di tipo sinuoso a valle dello stesso;
- nella porzione centrale del territorio comunale il corso d'acqua inizia a perdere i suoi caratteri di naturalità e solo localmente tra una frazione e l'altra presenta ancora tratti di sponda in terra, spesso raccordati bruscamente con le aree circostanti. La scarsa accessibilità al corso d'acqua, le ripide sponde e la fitta vegetazione di ripa, mascherano quasi completamente la presenza del corso d'acqua;
- procedendo verso sud, il corso d'acqua si inserisce in un contesto ad intensa urbanizzazione, in cui sia l'ambito fluviale sia le fasce di pianura immediatamente circostanti hanno subito radicali mutamenti a seguito di massicci interventi antropici. Ad eccezione di limitati tratti, la morfologia originaria della piana alluvionale non risulta più evidente a causa delle edificazioni



spinte fino all'alveo. Una delle opere che maggiormente interferisce con il corso d'acqua è la linea delle FNM che, per un tratto di circa 500 m, si trova ad una distanza minima dall'alveo stesso (20-30 m circa).

Il Canale Scolmatore delle piene di Nord Ovest (C.S.N.O.), la cui realizzazione completa è stata ultimata nel luglio 1980, costituisce una gronda di collegamento che taglia trasversalmente il reticolo idrografico naturale ed irriguo, realizzata per consentire lo smaltimento delle piene dei corsi d'acqua appartenenti ai sistemi idrografici Seveso, Garbogera, Guisa, Olona e Lura nel fiume Ticino. Il canale presenta tratti in rilevato e tratti in trincea (fino a 10 m di profondità sotto il piano campagna). Lo sviluppo complessivo del canale è di circa 38 Km.

Il territorio di Paderno Dugnano è interessato dalla presenza del Canale Scolmatore di Nord Ovest – Ramo Seveso, situato nella porzione nord-occidentale del comune. Il primo tratto del canale, compreso tra le opere di presa del Seveso e la rotonda in corrispondenza delle vie Turati e Togliatti, è tombinato, mentre il rimanente tracciato ricadente in comune di Paderno Dugnano è a cielo aperto, ad eccezione di un ulteriore tratto tombinato a Cassina Amata, lungo il confine con Senago.

Il Canale Villoresi, costruito a scopo irriguo tra il 1881 ed il 1891, caratterizzato dalle innumerevoli derivazioni, attraversa, a cielo aperto, da ovest ad est il settore settentrionale del territorio comunale. Dal canale principale si dipartono due canali secondari, il cui tracciato interessa il territorio comunale (prevalentemente in direzione nord-sud) e le cui opere di derivazione sono ubicate una in comune di Paderno Dugnano (Derivatore Val Seveso) e l'altra in comune di Nova Milanese (Derivatore di Nova). Il comune di Paderno Dugnano è interessato anche dalla presenza di alcuni canali terziari.

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, una sul Canale Villoresi a Parabiago ed una sul CSNO ad Abbiategrasso.

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 Villoresi si registra una qualità delle acque elevata, anche se non è assicurato lo stesso standard di qualità anche ai suoi derivatori. Il CSNO raggiunge uno stato delle acque sufficiente.

CORSO D'ACQUA	COMUNE	CLASSE DI QUALITA'
Seveso (Torrente)	Paderno Dugnano	SCARSO
Canale Villoresi	Parabiago	ELEVATO
Scolmatore Piene nord-ovest	Abbiategrasso	SUFFICIENTE

*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 Villoresi e il CSNO.

CORSO D'ACQUA	COMUNE	STATO CHIMICO
Seveso (Torrente)	Paderno Dugnano	NON BUONO
Canale Villoresi	Parabiago	BUONO
Scolmatore Piene nord-ovest	Abbiategrasso	BUONO

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

Dal punto di vista idrogeologico, l'andamento della superficie piezometrica evidenzia che le quote piezometriche nel territorio comunale decrescono da 140 a 125 m s.l.m., con progressivo avvicinamento della superficie freatica alla superficie topografica (soggiacenza variabile tra 37 e 27 m).

Le componenti del flusso idrico sotterraneo sono dirette NW-SE e il gradiente idraulico medio varia tra il 2.7 e il 4 ‰.

I dati sulla qualità delle acque sotterranee, forniti da ARPA Lombardia, relativi all'anno 2016, restituiscono una situazione di relativa criticità ambientale, determinata dalla scarsa qualità delle acque sotterranee: nel punto di monitoraggio rilevano un livello di qualità non buono.

PADERNO DUGNANO	NON BUONO	Tetracloroetilene
-----------------	-----------	-------------------

*Tabella della Qualità dell'acqua sotterranee (Rapporto sullo stato dell'Ambiente in Lombardia - Anno 2016)*

### **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 foto 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:

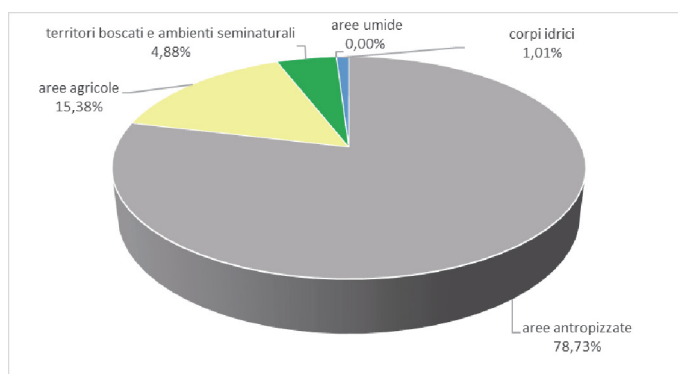
- aree antropizzate,
- aree agricole,
- territori boscati e ambienti seminaturali,
- aree umide,
- corpi idrici.





Uso del suolo in Paderno Dugnano (livello 1 classificazione DUSAF 6.0)

La superficie territoriale di Paderno Dugnano ammonta a circa 1.411 ha, di cui circa il 79% risulta urbanizzato (1.110ha); l'immagine ci restituisce l'eccessiva antropizzazione caratteristica dei 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 occupa il 15% della superficie territoriale comunale.

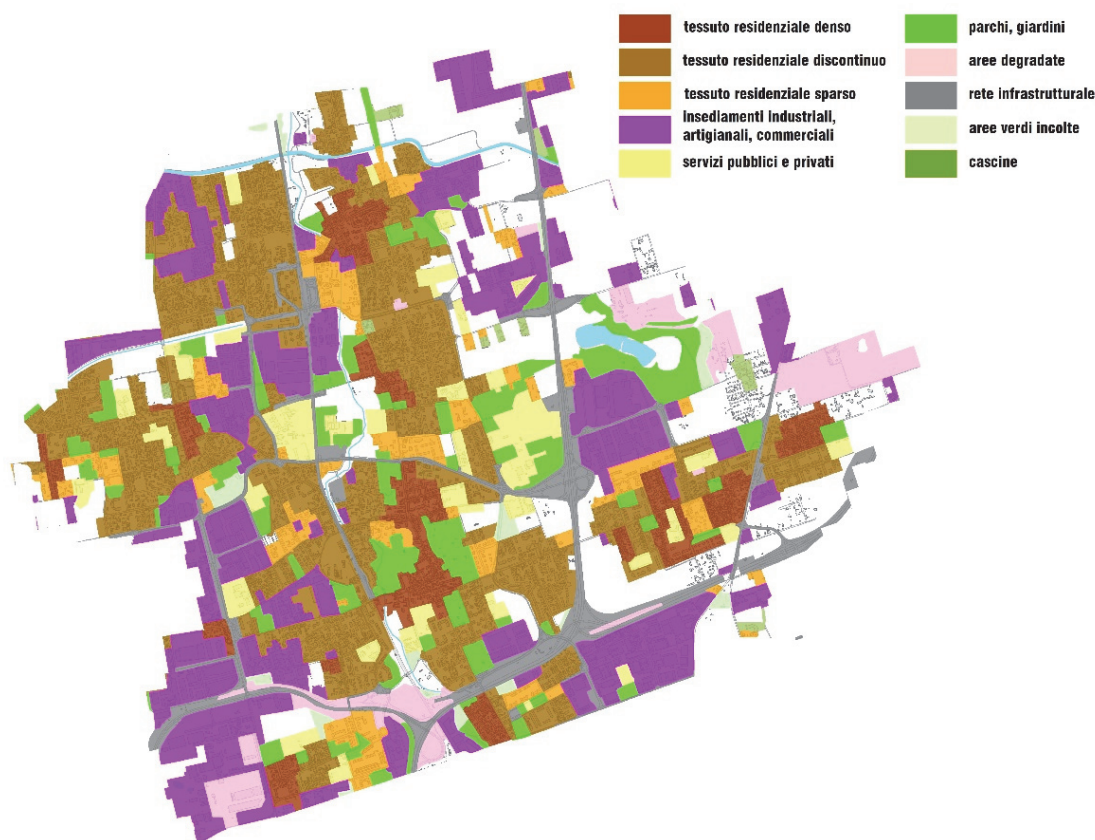


Le aree boscate e seminaturali risultano marginali e composte principalmente da esigui boschi di latifoglie e cespuglieti. I corpi idrici e le aree umide sono presenti in misura estremamente esigua.

L'immagine successiva, relativa al solo uso del suolo urbanizzato (Classe 1 della banca dati DUSAF6) ci permette di evidenziare la struttura urbana di Paderno Dugnano, dove si riconoscono:

- i nuclei di antica formazione Incirano, Cassina Amata, Palazzolo, Paderno con Dugnano, Calderara,
- gli ambiti di recente formazione, successivi ed esterni ai centri storici, che hanno progressivamente occupato ampi brani di maglia poderale e sviluppati lungo la matrice stradale di livello locale,

- i comparti a medio-alta densità, la cui realizzazione ha contribuito alla costruzione di standard urbani e di brani di città pubblica,
- gli insediamenti sparsi.



*Uso del suolo antropizzato in Paderno Dugnano (DUSAF 6.0)*

La disposizione spaziale dei comparti prevalentemente produttivi lascia intuire alcune regole insediative attraverso le quali si è storicamente configurata l'impronta territoriale di tali luoghi.

La matrice storica originaria è quella legata alla prossimità al torrente Seveso, quale fonte di acqua prima e collettore di reflui poi.

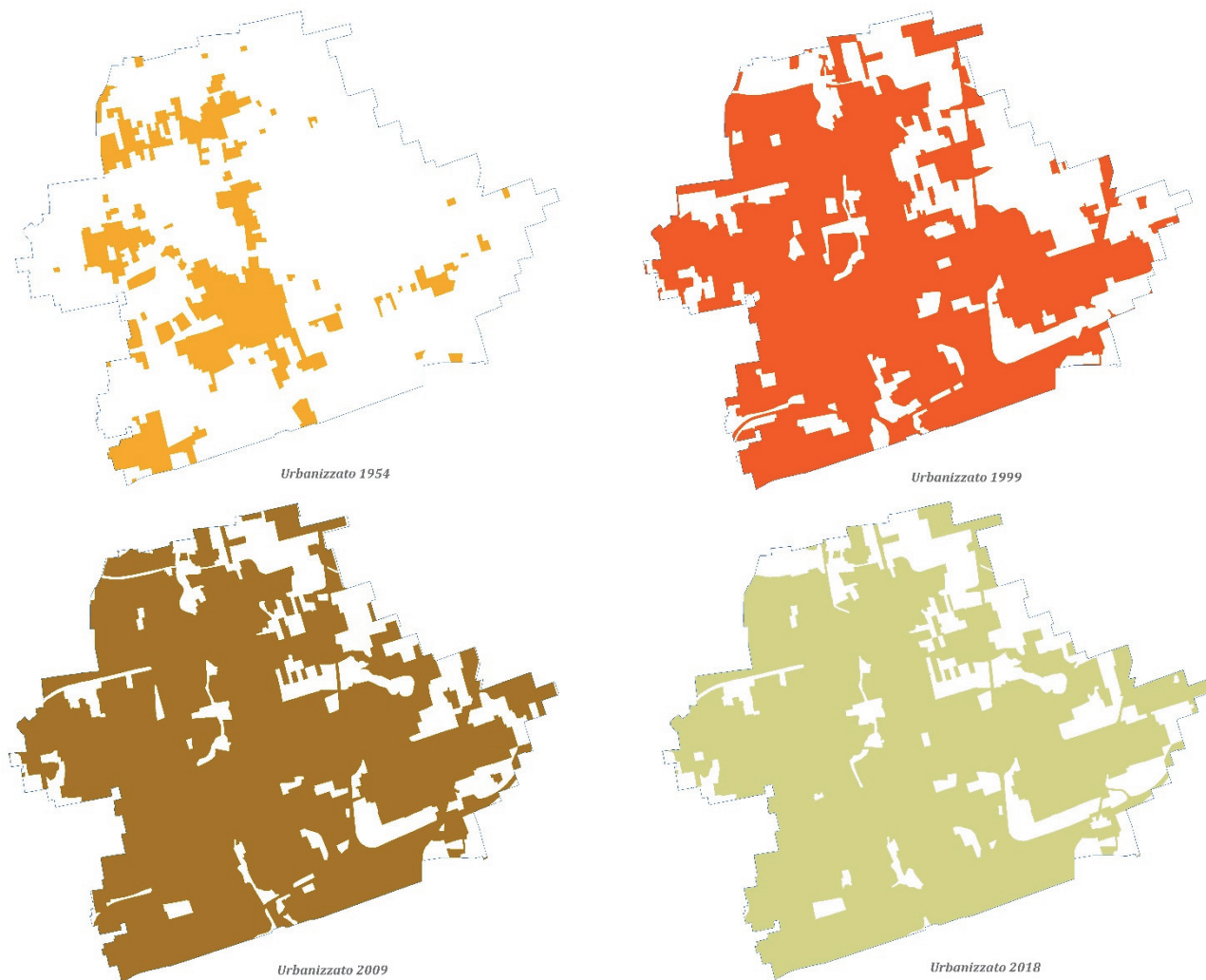
A questa matrice si sono affiancati gli assi della ferrovia e della Comasina, che ad oggi presenta la più elevata densità di comparti produttivi in sequenza lineare e in progressiva trasformazione da attività propriamente manifatturiere ad attività miste anche commerciali e terziarie. Il più recente asse della Milano - Meda non ha generato "espansioni" produttive, ma piuttosto di carattere commerciale e terziario. Di più recente formazione è il consistente comparto tra la Valassina e via delle Industrie, che ben rappresenta l'ultima generazione di insediamenti produttivi pianificati entro un progetto organico di relazioni urbanistiche. Così come gli insediamenti produttivi di iniziativa pubblica di via Ruffini, via Togliatti e via Puecher.

I grandi comparti commerciali (Centro Commerciale Brianza, Le Giraffe) sono, invece, localizzati lungo i nodi di accessibilità dalla rete stradale regionale.

Il territorio urbanizzato a Paderno D. al 1954 (Banca Dati DUSAF GAI) era di circa 245ha, pari al 17% della superficie territoriale complessiva; al 1999 (DUSAF 1) la superficie urbanizzata è aumentata al 69% del totale, con 970ha e al 2009 (DUSAF3) il valore aumenta all'80% circa, con un ribaltamento



delle proporzioni fra superficie urbanizzata ed aree agricole, che rappresentano solo il 16% del totale. Tali valori sono pressoché immutati alla soglia del 2018 (DUSAF 6).



Il dato, seppur con un certo grado di approssimazione, restituisce in modo evidente come il comune di Paderno Dugnano sia stato interessato dai processi di urbanizzazione del secolo precedente, a discapito evidentemente di suoli agricoli. Oltre al dato quantitativo, le immagini in sequenza storica restituiscono con efficacia la progressiva erosione degli spazi aperti, sostituiti da tessuti residenziali e produttivi, da servizi, da infrastrutture.

Il confronto fra la banca dati relativa all'uso del suolo del 1954 e la situazione al 2018, permette di evidenziare le principali linee di sviluppo del territorio, non solo infrastrutture per la mobilità (strade e ferrovie), ma anche vie d'acqua. Il fenomeno di diffusione insediativa ha saturato gli spazi interposti fra i nuclei storici, occupando il suolo agricolo.

Il sistema degli spazi aperti è costituito in primo luogo dalle aree agricole vere e proprie (principalmente seminativi e colture orto-floro-vivaistiche), prevalentemente localizzate nel PLIS del Grugnotorto Villorosi, a est e nord-est del territorio comunale. Il torrente Seveso e il canale Villorosi attraversano il territorio e sono elementi fisici di connessione tra aree verdi. Lungo il loro corso si trovano aree boscate e rimboschimenti recenti.

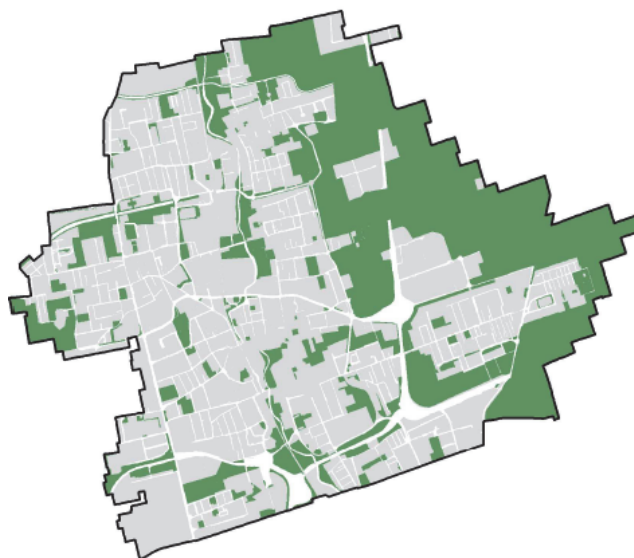




*Uso del suolo agricolo e naturale nel Comune di Paderno Dugnano (elaborazione su dati DUSAF 6.0).*

Completano il sistema degli spazi aperti le aree verdi urbane distribuite in modo abbastanza uniforme nel territorio comunale; si tratta di parchi attrezzati come il parco del Lago Nord, dove acqua e verde sono due elementi naturali che vicendevolmente si valorizzano in un sistema fruibile o del parco sportivo comunale, insieme parco urbano centro sportivo, piscina e luogo di manifestazioni cittadine.

Il parco urbano del Seveso è invece costituito da un insieme di più aree verdi, solo alcune accessibili e fruibili, principalmente localizzate lungo la dorsale del torrente Seveso. Infine, vi sono giardini e parchi storici di architetture civili residenziali e di architetture religiose, tutte collocate in corrispondenza dei centri storici e dei nuclei di antica formazione.



*Articolazione territoriale del sistema degli spazi aperti. Quadro conoscitivo, ricognitivo e orientativo del percorso di formulazione del PGT di Paderno Dugnano*

### **Paesaggio e patrimonio storico**

Il comune di Paderno Dugnano è compreso prevalentemente nella unità tipologica di paesaggio identificata dal PTCP vigente di Città Metropolitana 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 ancora limitata nel territorio comunale di Paderno Dugnano, e sono prevalentemente concentrati nelle aree del PLIS del Grugnotorto-Villoresi, istituito con l'obiettivo di preservare il compatto comparto agricolo, ancora presente nella prima cintura metropolitana.

Il patrimonio ambientale di rilevanza territoriale di Paderno Dugnano è rappresentato:

- dall'asta del Fiume Seveso
- dagli spazi aperti del PLIS Grugnotorto Villoresi
- dal centro sportivo (parco dello sport)
- dai parchi storici.

Tali elementi costituiscono le "dorsali" ambientali che reggono le condizioni minime di naturalità, a partire dalle quali il PGT vigente ha inteso rivedere il sistema del verde, al fine di costruire un sistema continuo che innervi i tessuti urbani e costruisca connessioni e continuità, valorizzi l'abitare e diventi anche sistema attraverso il quale muoversi nell'area urbana e di connessione fra le diverse frazioni che compongono il tessuto urbano del Comune.

*Rete ecologica comunale come rete di connessione dei servizi.*

*Quadro progettuale del Documento di Piano PGT vigente di Paderno D.*

- 
- ambiti servizi a verde
  - servizi destinati a funzioni pubbliche
  - ambiti verdi di progetto di livello comunale
  - tessuti urbani verdi
  - Parco del Seveso
  - PLIS del Grugnotorto
  - ambiti del parco delle cascine
  - estensioni di collegamento dello spazio aperto



Il patrimonio storico-architettonico di Paderno Dugnano è molto importante sia quantitativamente sia qualitativamente. Numerosi sono, infatti, i beni vincolati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004, fra i quali segnaliamo Villa e parco De Capitani D'Arzago, Villa con parco e giardino Bossi Riboldi, Villa con Giardino e annessi D'Arzago Orombelli, Chiesa di S. Ambrogio e l'Oratorio della Beata Vergine della Consolazione, detto Pilastrello. Quest'ultima, restaurata recentemente, con la realizzazione anche di un piccolo parco, si trova direttamente affacciata lungo il tracciato della tranvia.

Anche la chiesa di S. Ambrogio si trova lungo il tracciato della tramvia a Cassina Amata.



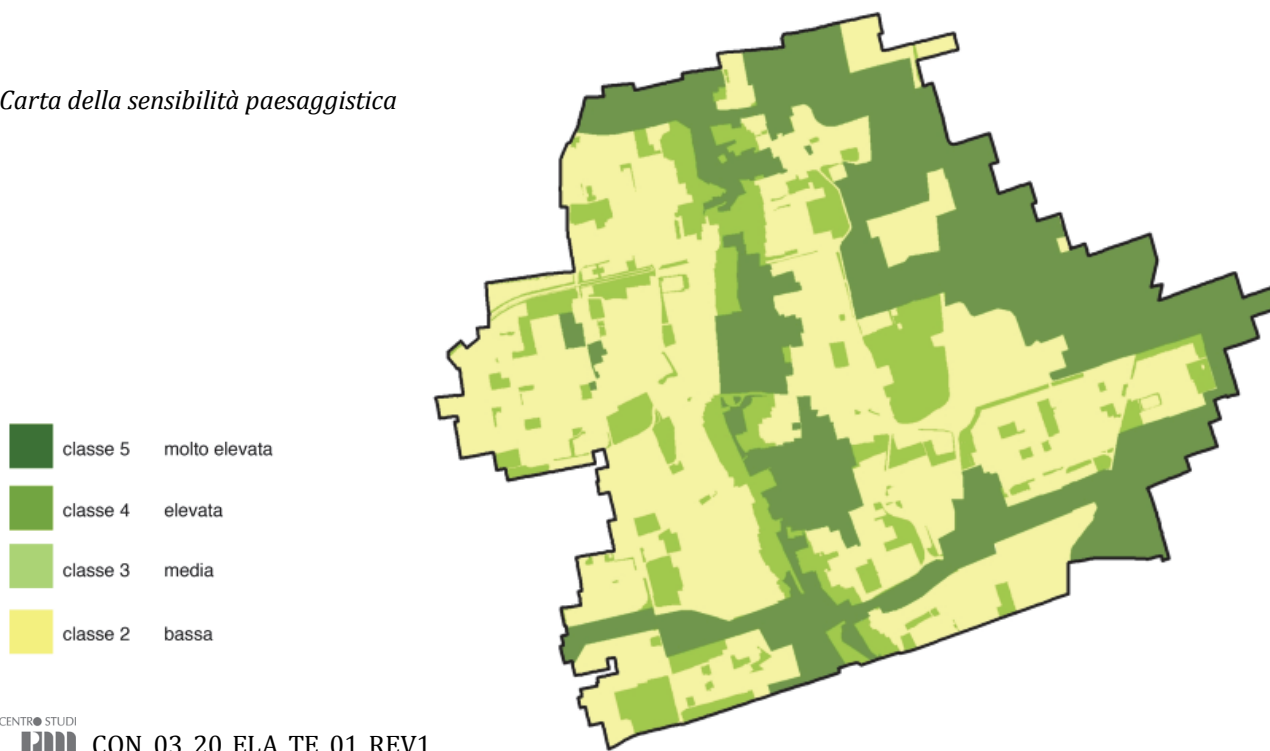
*Chiesetta del Pilastrello*



*Chiesa di S. Ambrogio*

La Carta delle sensibilità paesaggistica, elaborata nell'ambito del PGT vigente, vede la classificazione del territorio comunale in quattro grandi classi di sensibilità: bassa, media, 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 buona percentuale del territorio comunale. I centri e i beni storici, insieme agli ambiti del PLIS Grugnotorto-Villoresi, dei parchi urbani, dei giardini storici e degli ambiti fluviali rappresentano le parti di città maggiormente sensibili.

*Carta della sensibilità paesaggistica*







## 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
<b>I - Aree particolarmente protette</b>	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).
<b>II - Aree prevalentemente residenziali</b>	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.
<b>III - Aree di tipo misto</b>	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.
<b>IV - Aree di intensa attività umana</b>	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.
<b>V - Aree prevalentemente industriali</b>	Aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
<b>VI - Aree esclusivamente industriali</b>	Aree esclusivamente interessate da attività industriali e prove di insediamenti abitativi.

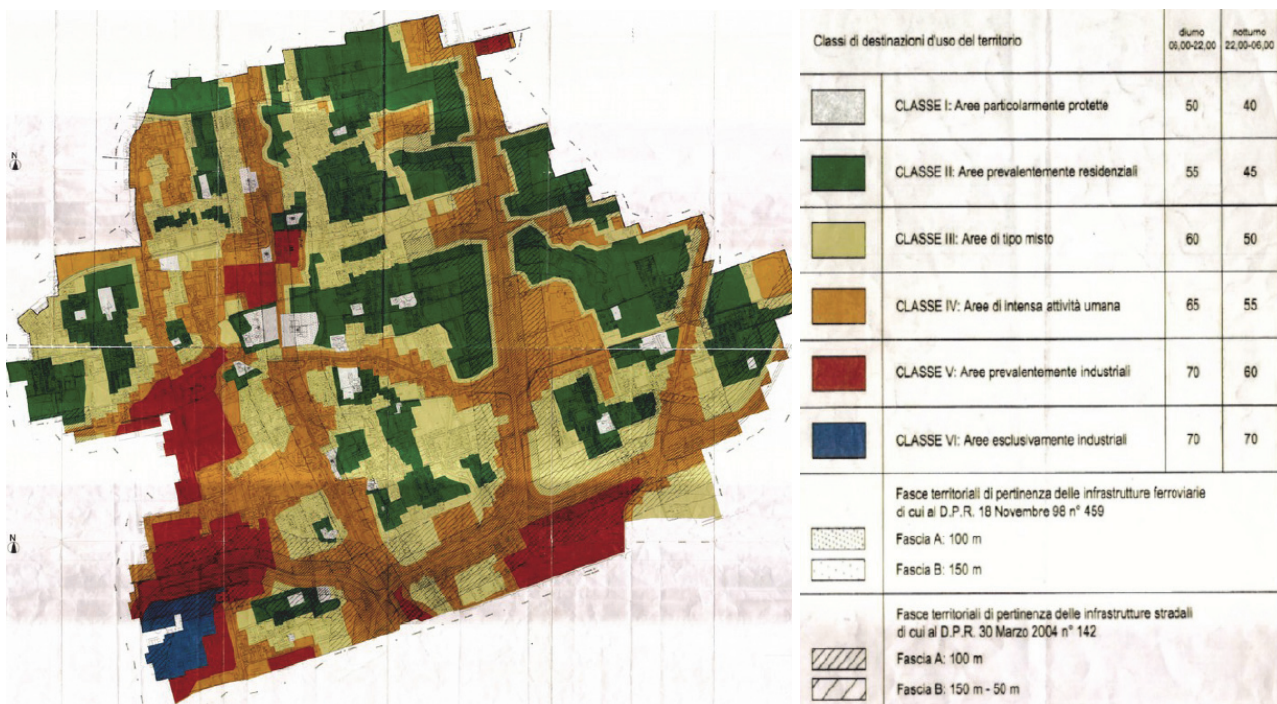
Lungo le infrastrutture di mobilità (autostrade, ferrovie, strade principali) vengono, inoltre, individuate le relative fasce di pertinenza, all'interno delle quali si applicano limiti di immissione del DPR n. 142 del 30.03.2004, dovuti alla sola fonte di rumore proveniente dall'infrastruttura stessa.

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)
<b>A - Autostrada</b>		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
<b>B - Extraurbana principale</b>		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
<b>C - Extraurbana secondaria</b>	Ca (a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
	Cb (tutte le altre)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)	50	40	65	55

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)
<b>D - Urbana di scorrimento</b>	Da (a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre)	100	50	40	65	55
<b>E - Urbana di quartiere</b>		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.			
<b>F - Locale</b>		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 Paderno Dugnano ha approvato il proprio PCA con DCC n. 119 del 29.11.2004.



*Piano di classificazione acustica di Paderno Dugnano*

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 Paderno Dugnano e relativo Piano d'Azione**

Il Comune di Paderno Dugnano 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 di:

- ex-SP44bis/SS35 Comasina (Via dei Giovi), che attraversa da nord a sud l'intero territorio comunale e lungo la quale si sviluppa il progetto della metrotranvia Milano-Limbiate oggetto della presente Variante n. 3 al PGT;
- Via Ferdinando Santi, che collega via Erba ad est e la SPexSS35 Milano-Meda, attraversando parte della località Calderara;
- Viale della Repubblica, Via Leonardo Da Vinci, che, collega lo svincolo della Milano-Meda con la Comasina ad ovest, attraversando il territorio di Paderno;
- Via Erba, che attraversa da nord a sud il settore est del territorio comunale;
- SP119, Via Renato Serra, pressoché parallela alla Milano-Meda.

Ai sensi del DLgs n. 194/2005, il Comune di Paderno Dugnano è tenuto alla predisposizione della Mappatura acustica di tali assi stradali principali in gestione e dei relativi Piani 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 essa) 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 conteggi automatici con telecamere comunali ai varchi d'accesso del territorio), 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.

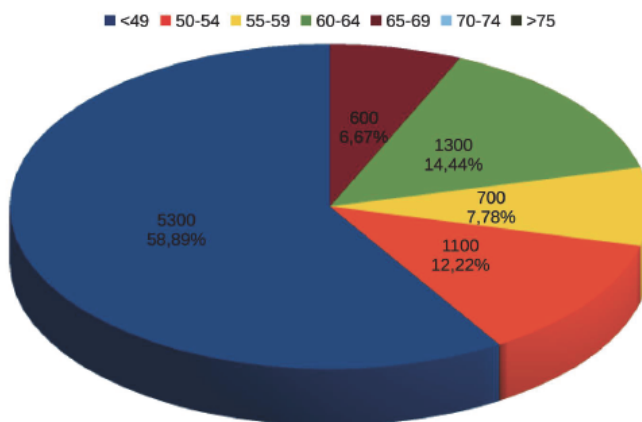
L'esito della Mappatura acustica di Paderno Dugnano evidenzia che:

- non vi sono porzioni significative di popolazione esposta a livelli  $L_{den}$  superiori a 70 dB(A) o a livelli  $L_{night}$  superiori a 65 dB(A);
- molti degli edifici scolastici comunali si trovano nella prima fascia di edifici esposti alla strada, sebbene spesso fronteggiati da spazi sufficienti per l'inserimento di interventi di mitigazione;
- le strutture sanitarie (tranne la RSA della Coop. ONLUS "Duepunti-acapo") si trovano ad una discreta distanza dalle strade in esame

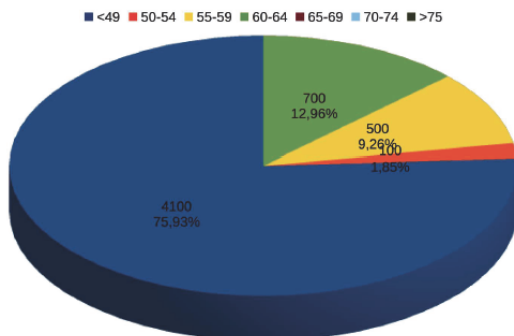




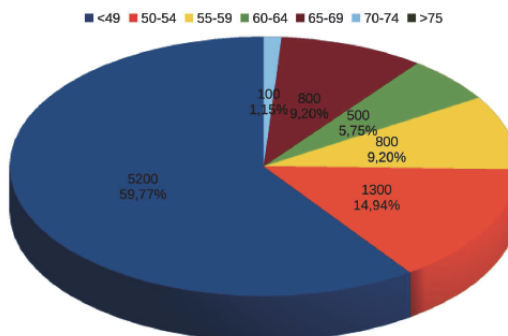
SP44 "Comasina" (IT a rd0123001)



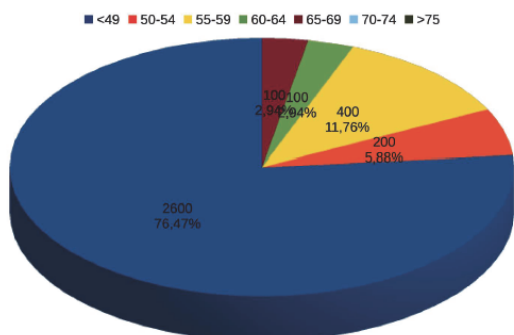
Via Ferdinando Santi (IT a rd0123002)



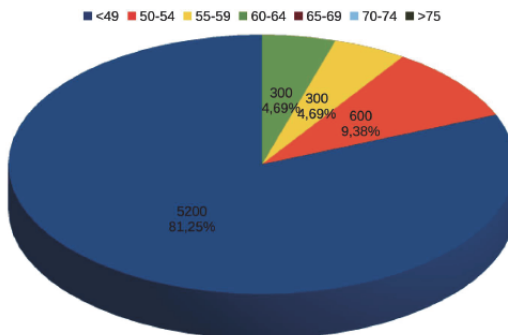
Viale della Repubblica/Via Leonardo Da Vinci (IT a rd0123003)



Via Erba (IT a rd0123004)



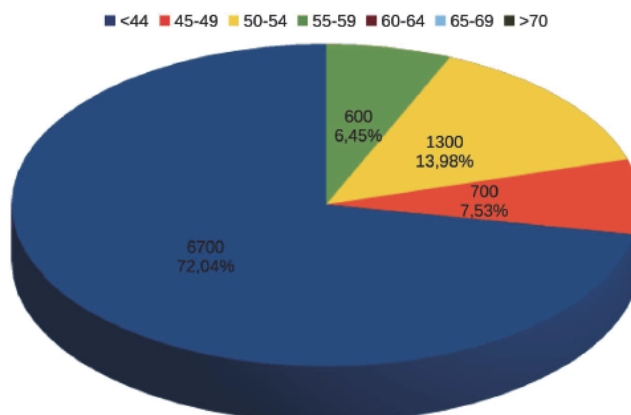
Via Renato Serra (IT a rd0123005)



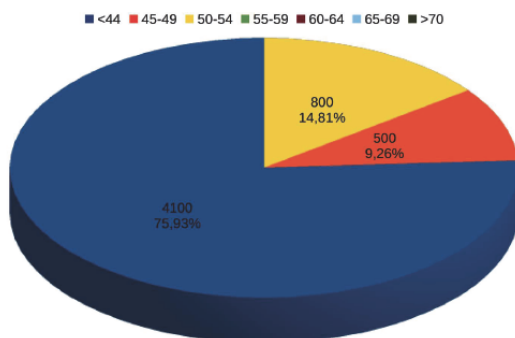
*Distribuzione della popolazione esposta ai diversi livelli di Lden*



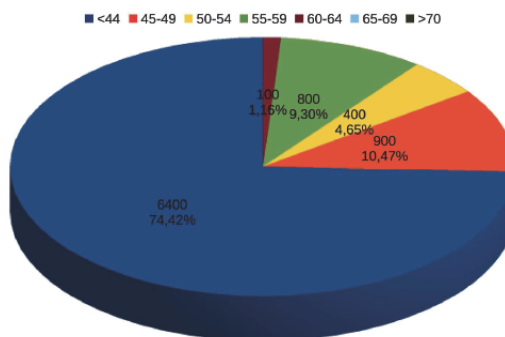
SP44 "Comasina" (IT a rd0123001)



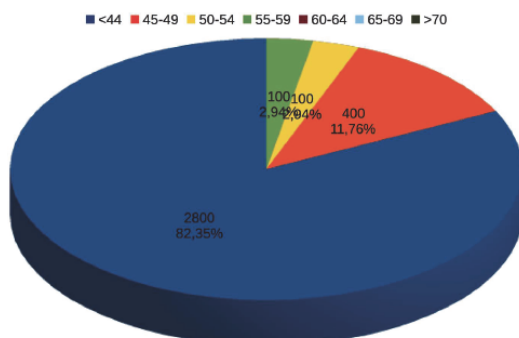
Via Ferdinando Santi (IT a rd0123002)



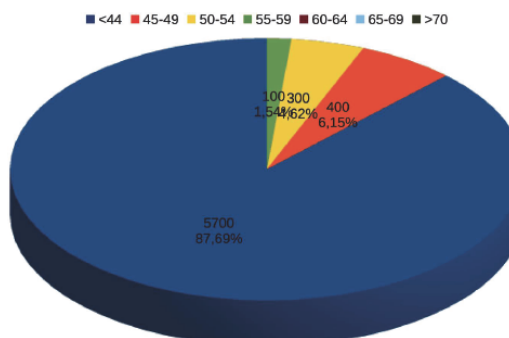
Viale della Repubblica/Via Leonardo Da Vinci (IT a rd0123003)



Via Erba (IT a rd0123004)



Via Renato Serra (IT a rd0123005)



*Distribuzione della popolazione esposta ai diversi livelli di Lnight*

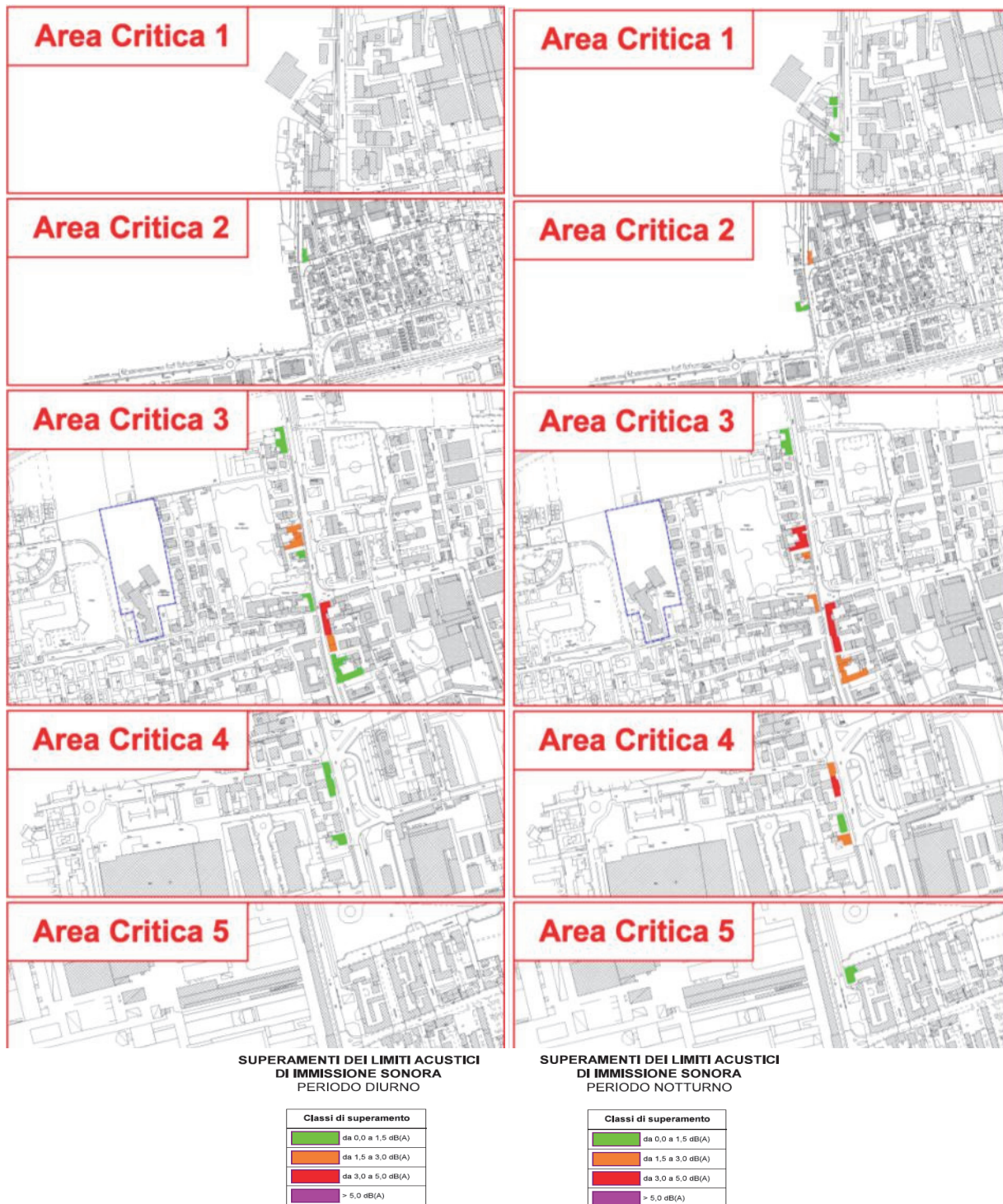
I Piani d'azione, elaborati a partire dalla Mappatura acustica, sono volti a gestire i problemi di inquinamento acustico, identificando le soluzioni tecniche più adeguate per ridurre il rumore ambientale quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana.

Le analisi preliminari effettuate per il Comune di Paderno Dugnano hanno permesso di evidenziare le aree critiche, laddove il confronto tra le stime eseguite ed i limiti acustici attualmente vigenti per i ricettori ha portato ad evidenziare alcune situazioni di superamento.

Spesso gli esposti a superamenti notturni sono, in valore assoluto, meno degli esposti a superamenti diurni, per la presenza di edifici scolastici per i quali è esclusa la valutazione del periodo notturno per assenza di attività (e quindi di alunni e personale) durante le ore notturne.

In particolare, lungo l'asse della ex-SP44bis/SS35 Comasina (Via dei Giovi), sono state individuate 5 aree critiche, corrispondenti alle residenze lungo:

- via Castelletto tra il confine comunale nord e via San Pietro (per il solo limite notturno);
- via Castelletto tra via Monte Sabotino e via Magenta;
- via Reali tra via M. L. King e via Monte Nevoso (frazione c.na Amata);
- Via SS35 dei Giovi all'altezza di via Roma;
- Via SS35 dei Giovi all'altezza di via Gadames (per il solo limite notturno).



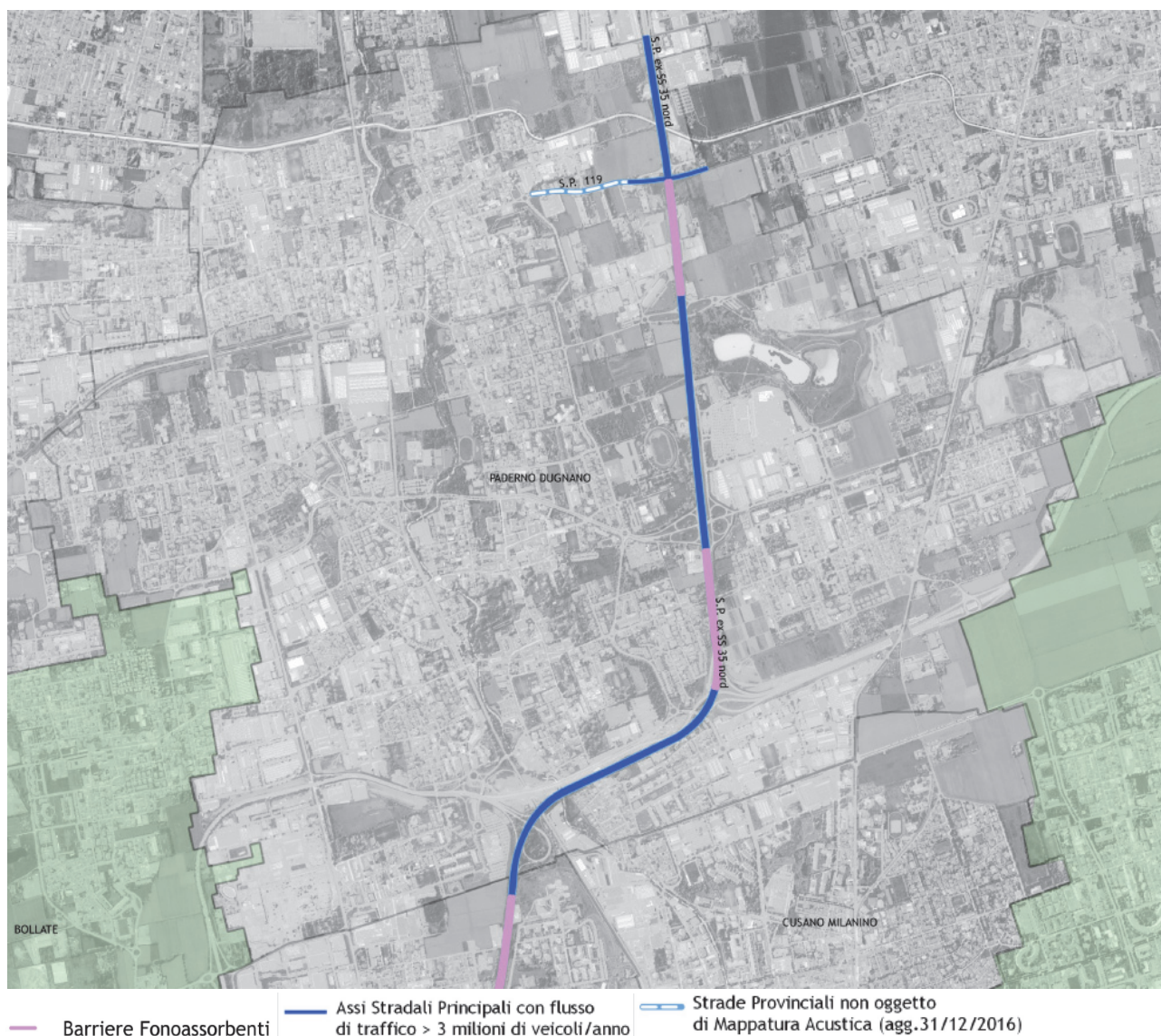
*Superamenti acustici diurni e notturni lungo Via dei Giovi a Paderno Dugnano nello stato attuale*



Il territorio di Paderno Dugnano è attraversato anche da assi stradali principali (assoggettati a quanto disposto dal DLgs n. 194/2005) in gestione da parte di Città metropolitana di Milano, ossia la SPexSS35 dei Giovi (tratto nord) e la SP119 Garbagnate-Nova Milanese (Lainate).

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 SP119) 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 Paderno Dugnano, riguardano due tratti 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 Paderno Dugnano*



## 4. VERIFICA DEI POSSIBILI EFFETTI GENERATI DALLA VARIANTE N. 3 AL PGT DI PADERNO DUGNANO

### 4.1. I possibili impatti sulle componenti ambientali

Per un primo approfondimento dei possibili effetti che la proposta di Variante n. 3 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
<b>Habitat e biodiversità Flora e fauna</b>	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale ricade nella quasi totalità sulla sede stradale esistente. La riqualificazione della metrotranvia lungo via dei Giovi, non preclude la continuità dei corridoi ecologici (lungo la Rho-Monza e in corrispondenza del CSNO) e del varco perimetrato individuato dalla REP nel territorio comunale di Paderno Dugnano. 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.
<b>Uso del Suolo</b>	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale si sviluppa prevalentemente nella superficie urbanizzata, sulla sede stradale attuale, e le soluzioni progettuali, al momento definite, minimizzano nuovo consumo di suolo. La nuova soluzione progettuale proposta, con ridisegno della sede stradale dei Giovi, prevede una riduzione del consumo di suolo rispetto alle soluzioni precedenti, in particolar modo per quanto riguarda le nuove rotatorie previste. L'eventuale inserimento di opere a verde e l'inerbimento dei binari, potrà compensare la minima perdita di suolo permeabile.
<b>Acque superficiali e sotterranee</b>	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. La risoluzione delle interferenze verrà risolta secondo le indicazioni dell'Ente Gestore (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorosi), senza compromettere la portata e la funzionalità del derivatore.
<b>Aria e fattori climatici</b>	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 e conseguentemente le emissioni atmosferiche.



<b>Rumore</b>	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate porterà certamente benefici al clima acustico lungo ex-SP44bis/SS35 Comasina (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 (ad esempio di tipo SBR da gomme riciclate).
<b>Mobilità e trasporti</b>	La riqualificazione dell'attuale linea tranviaria extraurbana Milano-Limbiate come una moderna metrotranvia renderà certamente più performante, efficiente ed attrattivo l'uso del mezzo pubblico, contribuendo allo split modale e rispondendo all'obiettivo di sviluppare forme di mobilità maggiormente sostenibili. Gli interventi sulla sede stradale carrabile, in particolare alle intersezioni, consentiranno di migliorare le condizioni di sicurezza per la circolazione di tutte le tipologie di utenza.
<b>Paesaggio Patrimonio storico-architettonico</b>	Il progetto si sviluppa prevalentemente in ambito urbanizzato, classificato, dal punto di vista della sensibilità paesaggistica, di basso valore. In presenza di spazi aperti, parchi urbani ed elementi di valore storico-architettonico, il grado di sensibilità paesaggistica aumenta. Occorre d'altra parte sottolineare come il tracciato della metrotranvia sia già esistente: il progetto proposto prevede una ridefinizione della sede della linea tranviaria, diminuendo notevolmente il numero delle interferenze del tram rispetto alla situazione attuale. Nelle successive fasi progettuali potranno essere individuate soluzioni in grado di mitigare/compensare le eventuali interferenze residue con gli ambiti di maggior valore paesaggistico.

**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 n. 3 in rapporto ai seguenti elementi:

<b>Criterio di valutazione</b>	<b>Possibili effetti</b>
<b>Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti</b>	La proposta di Variante n. 3 è finalizzata ad adeguare le previsioni del Piano al progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate 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. I possibili effetti negativi sull'ambiente sono da ritenersi nulli.





<b>Carattere cumulativo degli effetti</b>	Data la scarsa o nulla entità degli effetti previsti, si ritiene che questi non determinino particolari situazioni di criticità.
<b>Natura transfrontaliera degli effetti</b>	I possibili effetti positivi delle azioni della variante sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale.
<b>Rischi per la salute umana o per l'ambiente</b>	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.
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	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.
<b>Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,</li><li>- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite,</li><li>- dell'utilizzo intensivo del suolo.</li></ul>	Il progetto di riqualificazione della metrotranvia Milano Comasina – Limbiate Ospedale ricade nella quasi totalità sulla sede stradale esistente. Il progetto non preclude la continuità dei corridoi ecologici e del varco perimetrato individuato dalla REP nel territorio comunale di Paderno Dugnano. Comporta possibili benefici locali al clima acustico e alla qualità dell'aria lungo Via dei Giovi. Nelle fasi successive di progettazione si dovrà valutare l'opportunità di inserire elementi a verde nelle zone di intervento o limitrofe, di maggior valore paesaggistico, 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.
<b>Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale</b>	Le previsioni della Variante non interferiscono con Siti appartenenti a Rete Natura 2000 o a Parchi regionali o a Parchi locali di Interesse Sovracomunale. 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 n. 3 al PGT vigente del Comune di Paderno Dugnano.

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 al progetto di 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.