

ACCORDO DI PROGRAMMA

AI SENSI DELL'ART. 34, D. LGS. N. 267/2000, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE, E IN DISMISSIONE, SITE IN COMUNE DI MILANO DENOMINATE: “SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO”, IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE.

TRA

Il Comune di Milano, con sede a Milano, in Piazza della Scala, 2, nella persona del Sindaco Giuseppe Sala.

La Regione Lombardia, con sede a Milano, in piazza Città di Lombardia n.1, nella persona dell' Assessore alle Infrastrutture e Mobilità Alessandro Sorte, giusta delega del Presidente Roberto Maroni da Decreto del Presidente della Regione Lombardia del 28 aprile 2015 – n.127, pubblicato su B.U.R.L. serie Ordinaria n.18 del 30.04.2015.

Con l'adesione di

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in seguito anche “FS Italiane”, società con socio unico, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, capitale sociale pari a 36.340.432.802,00 euro, interamente sottoscritto e versato, R.E.A. di Roma n. 962805, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e Partita IVA 06359501001, in persona dell'Amministratore Delegato ing. Renato

Mazzoncini, nato a Brescia il 13 gennaio 1968, domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, il quale interviene al presente atto in virtù dei poteri conferiti con delibera del Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane in data 21 giugno 2017, che sottoscrive;

Rete Ferroviaria Italiana, società con socio unico soggetta all'attività di Direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs n. 112/2015 codice fiscale ed iscrizione al Registro delle imprese n. 01585570581, Partita IVA 01008081000, capitale sociale pari a 31.525.279.633,00 euro interamente versato, iscritta al R.E.A. di Roma al n. 758300, con sede legale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1, in persona dell'Amministratore Delegato e Direttore Generale Ing. Maurizio Gentile nato a Sulmona (AQ) il 19 settembre 1955, domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, in forza dei poteri a lui conferiti dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 21 giugno 2017, che sottoscrive.

FS Sistemi Urbani S.r.l., Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, società con socio unico, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, capitale sociale euro 532.783.501,00, iscritta al Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e Partita I.V.A. 06356181005 – R.E.A. n. 962741, in persona del Presidente Carlo De Vito nato a Capriglia Irpina (AV) il 15 giugno 1952, domiciliato per la carica in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, il quale interviene al presente atto in virtù dei

poteri conferiti con delibera del Consiglio di Amministrazione di FS Sistemi Urbani in data 21 giugno 2017, che sottoscrive.

Savills Investment Management S.G.R. S.p.A. (in forma abbreviata Savills I.M. SGR S.p.A.), con sede in Milano, via San Paolo, 7, numero di iscrizione al Registro delle Imprese di Milano, Codice Fiscale e Partita IVA n. 08567741007, REA Milano 1802987, capitale sociale pari a Euro 1.500.000,00 (unmilione cinquecentomila/00), interamente versato, iscritta al n. 79 dell'Albo delle società di gestione del risparmio – sezione Gestori di Fondi di Investimento Alternativi di cui all'art. 35 del Decreto Legislativo 58/1998 e ss.mm.ii.– “Testo Unico delle disposizioni in materia di Intermediazione finanziaria” (il “TUF”), la quale agisce quale società di gestione, in nome e per conto, del fondo di investimento alternativo immobiliare riservato, denominato “Olimpia Investment Fund - Fondo Comune di Investimento Alternativo Immobiliare Riservato” (**di seguito il “Fondo Olimpia”**) nella persona del procuratore dott. Luca Petrichella in virtù dei poteri a lui conferiti con procura agli atti del Notaio Giovanni Ricci in data 21.06.2017, che sottoscrive.

PARTE I- PREMESSE, OGGETTO E OBIETTIVI DELL'ACCORDO

1. Il Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi Urbani Srl, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e il Fondo Olimpia con il presente Accordo intendono promuovere la riqualificazione urbana delle aree ferroviarie dismesse site in Comune di Milano, associata al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario in ambito milanese, del trasporto pubblico e della mobilità in generale.

2. Le aree oggetto del presente Accordo, dislocate in diversi ambiti della città, interessano circa un milione e duecentomila mq, dei quali circa un milione di mq riguardano aree dismesse e in dismissione mentre la rimanente parte è costituita da aree strumentali variamente coinvolte nella trasformazione urbanistica.

3. Le aree suddette sono individuabili nei seguenti ambiti della città: Scalo Farini, Scalo di Greco-Breda, Scalo di Lambrate, Scalo di Rogoredo, Scalo di Porta Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, aree ferroviarie di San Cristoforo.

4. Valutata l'importanza strategica degli interventi urbanistici sulle aree in questione, è interesse di tutte le Parti coinvolte procedere alla definizione del programma di riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse comportante, da un lato, la definizione della disciplina urbanistica delle aree con le nuove destinazioni funzionali, come previsto ora dal PGT e, dall'altro, la determinazione del regime delle relative plusvalenze immobiliari nonché i criteri da seguire per

l'attuazione da parte di FS Italiane S.p.A. dei progetti di potenziamento del sistema ferroviario milanese.

5. In tale contesto, il Sindaco del Comune di Milano, in data 27 luglio 2007 (PG 725758/2007 del 7 agosto 2007), ha promosso l'Accordo di Programma (l'“**ADP**” o l'“**Accordo**”) ai sensi dell'art. 34, del D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 nonché dell'art. 6 della legge regionale 14 marzo 2003, n. 2, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse site in Comune di Milano ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese.

6. Nel corso del procedimento di Accordo di Programma, è stato costituito un Tavolo Tecnico per lo sviluppo delle tematiche trasportistiche composto dal Comune di Milano, dalla Regione Lombardia, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e da FS Sistemi Urbani S.r.l., cui hanno collaborato anche la Provincia di Milano, Metropolitana Milanese S.p.A. e Ferrovie Nord Milano S.p.A., con l'obiettivo di definire un piano di sviluppo del sistema ferroviario milanese e di coordinare gli interventi di mobilità dell'area milanese.

7. Il procedimento di approvazione dell'ADP, promosso dal Sindaco, è stato avviato in variante al Piano Regolatore Generale, approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 29471 del 26 febbraio 1980.

8. Ferrovie dello Stato S.p.A. (ora Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.), anche per conto di RFI S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l. del Gruppo FS Italiane, con lettera dell'11 ottobre 2007, ha aderito al predetto Accordo nominando quali rappresentanti nella Conferenza dei Rappresentanti di cui all'art. 34 del D. Lgs. n. 267/2000 l'Amministratore Delegato,

Ing. Mauro Moretti e l'Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani S.r.l., Ing. Carlo De Vito.

9. Con deliberazione della Giunta Regionale n. VIII/006198 del 19 dicembre 2007, la Regione ha aderito alla proposta di ADP per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

10. Il 27 aprile 2008 si è riunita la Conferenza dei Rappresentanti dell'ADP per la nomina della Segreteria Tecnica.

11. Nel giugno 2008, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha manifestato la necessità di modificare parzialmente la delimitazione delle aree di intervento oggetto dell'ADP, inviando, a tal fine, una proposta di variazione delle aree ferroviarie che ha previsto la sostituzione di parte dello scalo ferroviario di Certosa con lo scalo di Greco – Breda.

12. La Segreteria Tecnica, riunitasi il 30 giugno 2008, ha preso atto della sopra indicata modifica alla quale ha, quindi, fatto seguito la presa d'atto della Giunta Comunale del 18 luglio 2008.

13. Il Sindaco del Comune di Milano, il 18 luglio 2008, ha adottato un atto integrativo della promozione dell'ADP.

14. Il 13 ottobre 2008 è intervenuta l'adesione della Regione con deliberazione di Giunta Regionale n. VIII/ 8181.

15. In data 21 ottobre 2008, Europa Gestioni Immobiliari S.p.A., in qualità di proprietaria di una porzione di area che insiste nell'Ambito Farini, ha manifestato il proprio interesse ad aderire all'ADP.

16. La richiesta di adesione all'ADP di Europa Gestioni Immobiliari S.p.A. è stata ratificata dalla Conferenza dei Rappresentanti riunitasi l'8 aprile 2009.

17. In data 24 luglio 2008 è stata invitata ad aderire all'ADP anche la società Investire Immobiliare SGR S.p.A., quale gestore di FIP - Fondo Immobili Pubblici in qualità di proprietario degli immobili di via Valtellina n. 1 , invito al quale non è seguita l'adesione del Fondo Immobiliare.

18. Con avviso pubblicato il 29 luglio 2008, è stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della delibera del Consiglio Regionale 13 marzo 2007, VIII 351 e della delibera di Giunta Regionale 27 dicembre 2007, VIII 6420.

19. Il Comune di Milano, con determina del 22 luglio 2008, ha individuato quale Autorità Procedente nel procedimento VAS il Settore Progetti Urbanistici Strategici, oggi Area Progetti Urbanistici Strategici, e quale Autorità Competente nel procedimento VAS il Settore Attuazione Politiche Ambientali, oggi Area Ambiente.

20. Il 15 dicembre 2008 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Valutazione per l'esame del Documento di Scoping.

21. Dal 2 gennaio 2009 al 31 gennaio 2009 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento di Variante Urbanistica al PRG connessa alla proposta di ADP; a seguito della pubblicazione di detto avviso sono pervenute n. 10 istanze/proposte, nonché i pareri dei Consigli di Zona interessati e della Commissione Edilizia Integrata.

22. A seguito della pubblicazione del Documento di Scoping sono pervenute 5 osservazioni da parte di enti e soggetti interessati.

23. In data 30 aprile 2009 sono stati messi a disposizione del pubblico mediante pubblicazione sul sito web, la proposta di Variante al PRG, il Rapporto Ambientale e la Sintesi Non Tecnica.

24. Il 28 maggio 2009 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza di Valutazione per l'esame del Rapporto Ambientale.

25. Rispettivamente in data 18 maggio e 26 maggio 2009, si sono tenuti due forum nel corso dei quali è stato esposto al pubblico il percorso seguito durante il processo di Valutazione Ambientale Strategica.

26. A seguito della pubblicazione della proposta di Variante al PRG, del Rapporto Ambientale della Sintesi non Tecnica sono pervenute 12 osservazioni/contributi da parte di enti e soggetti interessati, più i pareri dei Consigli di Zona nn. 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 9.

27. In data 16 novembre 2009, l'Autorità Competente e l'Autorità Procedente per la Valutazione Ambientale Strategica hanno redatto il Parere motivato finale anche alla luce delle osservazioni pervenute nell'ambito del procedimento di VAS.

28. In data 16 novembre 2009 l'Autorità Procedente per la VAS, ha redatto la Dichiarazione di Sintesi.

29. Il 16 novembre 2009 la Segreteria Tecnica ha licenziato l'ipotesi di variante, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi Non Tecnica, al Parere Motivato e alla Dichiarazione di Sintesi da sottoporre all'esame della Conferenza dei Rappresentanti.

30. In data 16 dicembre 2009, la Conferenza dei Rappresentati ha condiviso i contenuti dell'ipotesi di Variante Urbanistica al PRG, del Rapporto Ambientale, della Sintesi Non Tecnica, del Parere Motivato e della Dichiarazione di Sintesi, autorizzando la relativa pubblicazione degli atti; dal 23 dicembre 2009 al 20 febbraio 2010 sono stati pubblicati la Variante urbanistica al PRG, il Rapporto Ambientale, la Sintesi Non Tecnica ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE e del punto 5.16, D.C.R. 13 marzo 2007, n. 0351 e della LR n.12/2005.

31. A seguito della pubblicazione sono pervenute due osservazioni: la prima da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. congiuntamente a Beni Stabili S.p.A., la seconda da parte della Fondazione Fratelli San Francesco Onlus. Con deliberazione consiliare 13 luglio 2010, n. 25, è stato adottato il PGT e il procedimento di approvazione dell'ADP è proseguito in coerenza con quanto previsto dalla disciplina transitoria del PGT, in particolare all'art. 8, comma 4, delle Norme di Attuazione del Documento di Piano e all'art. 31, comma 3, delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, per il quale gli ambiti interessati dal presente Accordo risultano soggetti *“agli Accordi di Programma, di cui all'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e di cui all'art. 6 della L.R. n. 2/2003, già vigenti alla data di adozione del PGT, o per i quali, alla stessa data, siano stati istituiti, rispettivamente, la Conferenza dei Rappresentanti, ovvero il Comitato per l'Accordo di Programma, si applicano le previsioni pianificatorie contenute negli Accordi di Programma medesimi sino al loro completamento”*.

32. In sede di osservazioni al PGT adottato (PG 880634/2010), in accoglimento della richiesta presentata da Europa Gestioni Immobiliari S.p.A., il Comune di Milano ha previsto che la trasformazione dell'immobile di piazzale Lugano potesse avvenire, con i medesimi parametri urbanistici già previsti dalla proposta di variante urbanistica pubblicata nel 2009 nell'ambito dell'iter dell'ADP, in attuazione della disciplina dell'art. 35 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT e, pertanto, l'ha esclusa dal perimetro soggetto ad ADP.

33. Con deliberazione del Consiglio Comunale 22 maggio 2012, n. 16 è stato definitivamente approvato il PGT, entrato in vigore a seguito della pubblicazione sul BURL - Serie Avvisi e Concorsi in data 21 novembre 2012.

34. Il procedimento di approvazione del presente Accordo deve concludersi nel rispetto delle disposizioni del PGT di cui ai citati artt. 8, comma 4, delle Norme di Attuazione del Documento di Piano e 31, comma 3, delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT, le quali consentono la conclusione degli Accordi di Programma per i quali alla data di adozione del PGT, ossia il 13 luglio 2010, sia stata istituita la Conferenza dei Rappresentanti, ovvero il Comitato per l'Accordo di Programma. Per combinato disposto con le norme sopracitate, tale procedimento è inoltre coerente con le disposizioni dell'art. 5.1.1.4 delle Norme di Attuazione del Documento di Piano.

35. Nel corso del 2013 si è svolta a cura del Politecnico di Milano, sulla base di una specifica convenzione con il Comune di Milano del 13

dicembre 2012, una fase di ricognizione e di ascolto della cittadinanza sulla base delle previsioni urbanistiche del presente Accordo, mediante l'indizione di forum pubblici e con la collaborazione delle Zone di Decentramento; tale fase è stata finalizzata a raccogliere osservazioni, proposte e istanze in merito allo sviluppo delle aree dell'Accordo con particolare riguardo al sistema degli spazi e dei servizi pubblici e di interesse generale, nonché al disegno del verde e degli spazi attrezzati, al completamento del sistema viario e ciclo-pedonale delle Zone Speciali considerate. Ad esito di tale lavoro, il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano ha redatto il documento *“Trasformazione degli scali ferroviari milanesi. Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali” del maggio 2014.*

36. La Conferenza dei Rappresentanti, in data 20 marzo 2014, ha concordato sulla opportunità di concludere il procedimento in corso, al contempo stabilendo lo stralcio dell'area di piazzale Lugano di proprietà di Europa Gestioni Immobiliari SGR S.p.A, che con lettera del 19 dicembre 2012 ha manifestato la volontà di non proseguire nella partecipazione al presente ADP. ha delineato gli indirizzi per la definizione conclusiva dei contenuti del medesimo ADP, dando mandato, in tal senso, alla Segreteria Tecnica.

37. Nell'ambito del Tavolo Tecnico di cui al punto 6, è emersa l'esigenza di inquadrare gli interventi e le priorità trasportistiche in un'ottica più ampia per tenere conto del nodo ferroviario milanese nel suo complesso.

38. In data 17 ottobre 2014 la Giunta Regionale Lombarda ha istituito il Tavolo nodo ferroviario milanese con deliberazione n. X/2524, che ha assunto come base di lavoro il documento “*Quadro di riferimento Sistema Ferroviario Regionale e Suburbano nell’area metropolitana di Milano*”, Allegato B della DGR medesima.

39. A seguito della formulazione da parte della Segreteria Tecnica del 19 marzo 2014 dell’ipotesi aggiornata della disciplina urbanistica dell’Accordo di Programma, sulla base degli indirizzi della Conferenza dei Rappresentanti del 20.03.2014, con Decreto del Sindaco Metropolitano del 25 giugno 2015 n. REP GEN 201/2015, è stata effettuata la valutazione di compatibilità della nuova disciplina urbanistica dell’Accordo rispetto alle previsioni del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, da parte della Città Metropolitana, già Provincia di Milano.

40. Il Settore Politiche Ambientali ed Energetiche del Comune di Milano, in qualità di Autorità Competente per il procedimento di VAS, d’intesa con il Settore Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica del Comune di Milano, in qualità di Autorità Procedente, preso atto della disciplina introdotta dal PGT del Comune di Milano e degli indirizzi definiti dalla Conferenza dei Rappresentanti del 20 marzo 2014, recepiti nella disciplina urbanistica dell’Accordo, ha predisposto in data 25 giugno 2015 il Parere Motivato Finale allo scopo di dare corso alla conclusione dell’iter approvativo dell’ADP.

41. La Conferenza dei Rappresentanti nella seduta del 8 luglio 2015 ha validato la proposta di ADP, corredata degli allegati, predisposta dalla

Segreteria Tecnica e ha disposto che fossero apportate le modifiche concordate in Conferenza al testo dell'Accordo (art. 9,12,14,20,24) e agli allegati C ed E, da effettuare da parte della Segreteria Tecnica.

42. L'ipotesi di Accordo di Programma, corredata degli allegati, è quindi stata oggetto di approvazione da parte del Comune di Milano, con delibera di Giunta Comunale n. 1611 del 22.09.2015, e della Regione Lombardia, con deliberazione di Giunta Regionale n. X/4108 del 02.10.2015. Detta approvazione è intervenuta altresì da parte di FS Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e FS Sistemi Urbani S.r.l., rispettivamente con delibere del proprio Consiglio di Amministrazione assunte rispettivamente in data 23.10.2015, 29.10.2015 e 05.11.2015. La suddetta proposta di ADP - sottoscritta dal Sindaco del Comune di Milano, dall'Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia, dal Legale rappresentante di FS Italiane S.p.A., in proprio e per conto di R.F.I S.p.A. e di F.S. Sistemi Urbani S.r.l., per quanto di competenza, comportando altresì specifica disciplina urbanistica non è stato tuttavia ratificato dal Consiglio Comunale di Milano nei termini previsti ai sensi dell'art. 6, comma 11, della L.R. 14 marzo 2003, n. 2 e dell'art. 34, comma 5, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, e pertanto la sottoscrizione del Sindaco all'Accordo ha perso ogni efficacia.

43. Il Consiglio Comunale di Milano con delibera n. 44 del 14.11.2016 ha deliberato le linee di indirizzo migliorative rispetto alla precedente ipotesi di Accordo di Programma, invitando altresì l'Assessore

all'Urbanistica a completare la procedura entro l'estate 2017, indicando in particolare di:

- a) inquadrare le trasformazioni urbanistiche degli scali dismessi secondo un principio che garantisca sia una visione strategica generale che la risposta ai bisogni locali, con l'ambizione di definire la vocazione che le aree avranno, alla luce della sfida internazionale che Milano vuole intraprendere; prioritaria, in tal senso, è abbinare tali trasformazioni urbanistiche ad un massiccio potenziamento del nodo ferroviario di Milano al servizio dell'intera area metropolitana;
- b) porre al centro della riqualificazione degli scali milanesi dismessi l'attenzione all'ambiente e il tema del verde, con l'obiettivo di aumentarne in maniera considerevole la dotazione complessiva e, al fine di mettere a sistema il complesso delle nuove aree a verde e a parco da realizzare all'interno degli scali con il sistema complessivo delle aree verdi cittadine, con l'obiettivo di realizzare un sistema continuo di verde con valenza di nuova rete ecologica sulla cintura ferroviaria;
- c) prevedere un aumento significativo di verde fruibile e attrezzato, tale che le aree a verde rappresentino l'ossatura portante delle trasformazioni urbanistiche locali; in particolare dotando la città di un nuovo grande parco a Farini dedicato al tempo libero dei bambini e alle famiglie, aperto ad attività di "edutainment", di un sistema naturalistico ambientale a San Cristoforo e la realizzazione di una pista ciclopedonale sul sedime della linea dismessa a Chiaravalle;

- d) qualificare le trasformazioni di queste aree alle diverse scale, locale, urbana e metropolitana, sia attraverso un mix intelligente di servizi sia per la presenza di funzioni pubbliche e di interesse pubblico e generale, come elementi che rispondano in modo e misura efficace alle esigenze espresse dal territorio e alle prospettive di sviluppo economico e sociale della città prevedendo anche funzioni logistiche per migliorare l'efficienza e la sostenibilità della distribuzione urbana delle merci anche valorizzando la connessione con la rete ferroviaria.
- e) i quartieri che sorgeranno in virtù delle scelte dei futuri piani di attuazione dovranno inoltre caratterizzarsi per l'alto grado di sostenibilità ambientale delle realizzazioni e per le dotazioni tecnologiche intelligenti degli spazi e delle strutture pubbliche anche coinvolgendo imprese e i produttori di materiali e tecnologie innovative. Dovranno essere quartieri caratterizzati da un contenuto flusso viabilistico privato, coperti da rete wi-fi, e con presenza di giardini pensili e dotati di illuminazione pubblica integrata con dispositivi di monitoraggio ambientale (emissioni in atmosfera), di sicurezza urbana, di controllo dei flussi di mobilità e sosta. Gli edifici dovranno tendere ad un consumo quasi zero di energia (NZEB), ad emissioni zero di CO₂ e dotati di dispositivi e tecniche per la gestione sostenibile delle risorse idriche; favorire la realizzazione di tipologie edilizie anche in periferia, anche concentrando il sedime costruito, che liberino il più possibile superfici a verde;

- f) laddove la funzione individuata sia residenziale, incrementare il quadro delle previsioni anche nelle aree più centrali relative alle diverse tipologie di edilizia convenzionata anche con affitto a riscatto e dell'housing sociale, al fine di rispondere con maggiore efficacia al fabbisogno abitativo delle fasce più deboli, attraverso un potenziamento della quota in affitto, a canone sociale e convenzionato, che risponda alle nuove esigenze della popolazione, anche di residenza temporanea, ed al fabbisogno delle categorie sociali meno tutelate e impoverite dalla crisi, garantendo il un'equa distribuzione del mix sociale e funzionale in tutti i nuovi interventi urbanistici e dando priorità a soggetti come le famiglie con redditi minimi, la popolazione universitaria, i giovani in formazione, i lavoratori precari e i nuclei monoreddito o monofamiliari con attenzione particolare a padri e madri separati;
- g) progettare e realizzare il progetto di circle-line ferroviaria da San Cristoforo a Stephenson con la garanzia di tempi e risorse adeguati, al fine di assicurare il collegamento, con frequenze urbane, tra funzioni di interesse strategico, quali i poli universitari, facendo evolvere l'attuale sistema a struttura radiale verso un sistema a rete, mediante la creazione di nuovi stazioni di interscambio con il trasporto pubblico locale su scala metropolitana (passante ferroviario e linee metropolitane), come previsto anche dal tavolo trasportistico istituito da Regione Lombardia e come sottoscritto con il Governo italiano nel "Patto per Milano".; Sul tema del miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria bisognerà prestare

adeguata attenzione al tema dell'inquinamento acustico con particolare attenzione al rinnovamento dei binari e all'adozione di adeguate soluzioni tecniche volte anche ad accogliere le indicazioni dei lavori già avviati dal tavolo del Settore Ambiente e Mobilità e tese a soddisfare una forte esigenza della cittadinanza residente in zone limitrofe ai binari;

- h) prevedere l'uso temporaneo degli spazi come strumento per restituire alla cittadinanza, già nell'immediato, aree non più dismesse e degradate, ma vive e accessibili permettendo altresì l'attuazione per fasi dei complessi programmi urbanistici e anticipando in tal modo una prima disponibilità collettiva delle aree, con particolare riferimento alla realizzazione immediata di aree verdi che possano essere rese fruibili provvedendo ad un'adeguata sorveglianza e garantendo la sicurezza delle stesse; sul punto dovrà essere coinvolta con continuità la Commissione Consiliare competente;
- i) garantire la regia pubblica del processo di sviluppo delle aree ferroviarie dismesse coordinando gli interventi con le strategie dei documenti pianificatori del Comune di Milano e ponendo particolare attenzione alla ricucitura anche viabilistica con le aree limitrofe previa verifica delle modalità e dell'effettivo utilizzo da parte della collettività;
- i.1) Impostare processi autorizzativi e convenzioni che pongano vincoli e obblighi alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primarie e secondarie;

- j) garantire la disponibilità di risorse aggiuntive rispetto agli oneri dovuti in misura non inferiore a quanto previsto dall'accordo precedente per gli interventi di riqualificazione urbana che il Comune definirà;
- k) prevedere il ricorso a processi concorsuali per i Masterplan delle aree principali, per i progetti degli edifici più rilevanti e per le aree significative di verde e parchi;
- l) proseguire il percorso di confronto con le Commissioni Consiliari competenti, impegnando l'Assessore all'Urbanistica a relazionare con cadenza per lo meno mensile in Commissione congiunta sull'iter dell'Accordo oggetto della presente delibera anche avvalendosi di un tavolo di esperti;
- m) dare seguito ad un processo di dibattito pubblico sviluppando un confronto con la cittadinanza, con i Municipi, con la Città Metropolitana ed i Comuni che ne fanno parte, con gli stakeholder pubblici e privati, in stretta collaborazione con l'Amministrazione comunale proseguendo e sviluppando il lavoro già effettuato con il supporto del Politecnico di Milano nel corso del 2013 e 2014. Tale dibattito dovrà essere caratterizzato da pubblicità dei processi e da tempi certi. Destinare adeguate risorse al débat public nella fase di attuazione degli interventi di riqualificazione;
- n) valutare, a seguito dei processi partecipativi, l'attuale offerta e la necessità di funzioni urbane di rilievo metropolitano e regionale, prevedendo una discussione in Consiglio Comunale che definisca con un atto specifico la scala delle priorità di intervento;

- o) garantire tempistiche rapide che consentano di attivare il processo di rigenerazione delle aree, che oggi costituiscono elementi di discontinuità del tessuto urbano e presentano problematiche di degrado e inutilizzo, invitando a tal fine l'Assessore all'Urbanistica a completare la procedura entro l'estate 2017.
- p) Prevedersi prima del perfezionamento della procedura dell'Accordo di Programma di risolvere il contenzioso in essere con F.S. Sistemi Urbani s.r.l., attraverso la rinuncia da parte della stessa a ogni ricorso esistente;
- q) Far sì che l'accordo di programma preveda, per le opere da realizzarsi nelle aree degli ex-scali o ad esse connesse, le migliori procedure e pratiche (anche più stringenti rispetto alle norme di legge) per prevenire e contrastare possibili ingressi di aziende riconducibili alla criminalità organizzata ad ogni livello di appalti e subappalti. Contemporaneamente garantire per tutti i lavoratori impiegati nelle aree medesime ogni diritto sia per la salute sia sul piano economico, sociale e sindacale.

44. In data 13.01.2017 la Conferenza dei rappresentanti ha preso atto della Delibera n. 44/2016 del C.C. di Milano e ha stabilito che fosse "auspicabile giungere ad una rivisitazione dell' Accordo di Programma, in linea con gli obiettivi definiti all'atto della sua promozione, che tenga conto degli indirizzi formulati recentemente dal Consiglio Comunale, che preveda pertanto elementi che orientino le trasformazioni nel senso indicato dal Consiglio Comunale, e che nel contempo risulti coerente con la pianificazione di RL dello sviluppo del Servizio

Ferroviario Regionale” e fosse “opportuno non appesantire ulteriormente il procedimento, valutando di considerare ancora validi i passaggi già espletati che rispondano ancora agli obiettivi ed in particolare la possibilità di mantenere efficace in tutto o in parte il percorso dell'Accordo di Programma promosso il 27 luglio 2007 sino alla fase precedente la sottoscrizione” dando mandato agli Enti in sede di Segreteria Tecnica di approfondire la procedura, riportandone gli esiti in sede di Conferenza dei Rappresentanti e “di avviare l’istruttoria per stilare una rivisitazione dell’ipotesi di Accordo di Programma in ottemperanza agli indirizzi deliberati dal Consiglio Comunale di Milano e alle pianificazione del Servizio Ferroviario Regionale da parte di RL.”

45. In ottemperanza alla Delibera di C.C. N.44/2016 il Comune di Milano ha promosso, al fine di condividere i possibili aspetti migliorativi rispetto alla precedente ipotesi, un percorso di ascolto e di coinvolgimento della cittadinanza, e delle istituzioni coinvolte, sotto forma di :

- assemblea aperte, commissioni o consigli, presso ciascuno dei Municipi, svolte con il supporto del politecnico;
- sedute di commissioni consiliari congiunte e di un tavolo tecnico di nomina dei gruppi politici consiliari che si è occupato principalmente dell’aspetto funzionale degli scali;
- una serie di dibattiti promossi dall’Ordine degli Architetti, dall’Ordine degli Ingegneri e dal Comune ;
- workshop organizzati a dicembre 2016 da FSSU, completati con eventi di presentazione, di confronto e di dibattito, sui meta-

progetti sviluppati da cinque team internazionali e milanesi incaricati, che si sono tenuti ad aprile 2017 presso lo Scalo di Porta Genova ;

46. In data 25.05.2017 Savills Investment Management S.g.R. s.p.a. ha formalizzato per conto del Fondo Olimpia, la propria richiesta di adesione con pec (identificativo BEA584F3.00F67EB9.452216C9.4A5CoA40);

47. In data 29.05.2017 la Conferenza dei Rappresentanti ha accettato la richiesta di adesione formalizzata da Savills Investment Management S.G.R. S.p.A. per conto del Fondo Olimpia ;

48. In data 29.05.2017 la Conferenza dei Rappresentanti ha preso atto dell'illustrazione dell'Assessore Urbanistica Verde e Agricoltura del Comune di Milano relativo al percorso di confronto e coinvolgimento svoltosi nei mesi precedenti nelle diverse sedi istituzionali e non, e ha dato mandato alla Segreteria di proseguire nel procedimento istruttorio, confermando la condivisione del principio conservativo del procedimento al fine di non causarne un aggravio, contrario agli interessi pubblici perseguiti nonché della sua definizione nel rispetto degli indirizzi approvati dal C.C. n. 44/2016. e altresì ha dato mandato alla Segreteria Tecnica di predisporre le modifiche, di aspetti non sostanziali dell'Accordo, da inserire nel testo dell'A.d.p. e relativi allegati, al fine di poter procedere in tempi brevi, in coerenza con la Delibera n. 44/2016 del C.C. di Milano, alla nuova sottoscrizione dell'Accordo di Programma;

49. Il Consiglio Comunale di Milano in data 15.06.2017 ha approvato la Mozione n. 144, al termine del percorso delineato dalla Delibera 44/2016;

50. Con Determina dirigenziale del Dirigente dell'area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica del Comune di Milano n. 11/2017 del 16.06.2017 è stata validato il testo del Documento di Visione Strategica e inviato lo stesso alla Segreteria Tecnica;

51. La Segreteria Tecnica in data 19.06.2017 ha licenziato la Proposta di Accordo di Programma con i relativi allegati, dando atto che sono state meglio recepite le osservazioni, già presentate, in coerenza agli indirizzi del C.C.;

52. L'Autorità Procedente, d'intesa con l'Autorità Competente, ha redatto la Dichiarazione di Sintesi Finale, emessa in data 20.6.2017;

53. La Conferenza dei Rappresentanti in data 20.06.2017 ha approvato la Proposta di Accordo di Programma e i relativi allegati licenziati dalla Segreteria Tecnica del 19.06.2017, con i relativi allegati;

54. La Giunta Regionale e la Giunta Comunale, rispettivamente con DGR n. X/6772 e DGC n. 1085 del 22.06.2017, i Consigli di Amministrazione di FSI s.p.a., RFI s.p.a. e FSSU s.r.l. con delibere del 21.06.2017, hanno approvato la Proposta di Accordo di Programma e i relativi allegati;

55. Il presente ADP, approvato con decreto del Presidente della Giunta della Regione Lombardia sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia. Detta pubblicazione produrrà l'efficacia della specifica disciplina urbanistica contenuta nel predetto Accordo.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO
LE PARTI, COME INDIVIDUATE IN EPIGRAFE AL
PRESENTE ATTO, CONVENGONO E STIPULANO QUANTO
SEGUE:

Art.1. Premesse ed allegati

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo, che viene approvato secondo le modalità e con gli effetti di cui all'art. 34 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e dell'art. 6 della Legge Regionale 14 marzo 2003, n. 2.

2. Costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo i seguenti elaborati:

A) Ambiti territoriali oggetto dell'Accordo di Programma -
1:25.000 (cod. 2089/00/A/15/05);

B) Planimetrie catastali dell'Accordo:

- All. B1 – Farini (cod. tav. 2089/01/B/15/05);
- All. B2 - Greco-Breda (cod. tav. 2089/02/B/15/05);
- All. B3 – Lambrate (cod. tav. 2089/03/B/15/05);
- All. B4 – Romana (cod. tav. 2089/04/B/15/05);
- All. B5 – Rogoredo (cod. tav. 2089/05/B/15/05);
- All. B6 – Genova (cod. tav. 2089/06/B/15/05);
- All. B7 – San Cristoforo (cod. tav. 2089/07/B/15/05);

C) Cronoprogramma dell'Accordo;

D) Valutazione Ambientale Strategica con i seguenti allegati:

- All. D1 - Rapporto Ambientale;
- All D2 - Valutazioni Trasportistiche;
- All. D3 - Sintesi Non Tecnica;
- All D4 - Parere Motivato Finale;
- All. D5 - Dichiarazione di Sintesi Finale;

E) Piano finanziario;

F) Normativa Tecnica di Attuazione;

G) Relazione illustrativa;

H) Disciplina urbanistica-planimetrie in scala 1:5.000:

- All. H1 – *Farini* (cod. tav. 2089/01/H/15/05);
- All. H2 – *Greco-Breda* (cod. tav. 2089/02/H/15/05);
- All. H3 – *Lambrate* (cod. tav. 2089/03/H/15/05);
- All. H4 – *Romana* (cod. tav. 2089/04/H/15/05);
- All. H5 – *Rogoredo* (cod. tav. 2089/05/H/15/05);
- All. H6 – *Genova* (cod. tav. 2089/06/H/15/05);
- All. H7 – *San Cristoforo* (cod. tav. 2089/07/H/15/05);

I) Estratto mappa catastale delle aree destinate alla realizzazione della pista ciclo-pedonale di Rogoredo-Chiaravalle esterna alle Zone Speciali;

J) Schede di indirizzo per l'assetto del territorio;

K) Trasformazione degli scali ferroviari milanesi - Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali -

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi
Urbani;

K bis) addendum del giugno 2017 al documento “Esiti di un
confronto su attese, esigenze e desideri dei soggetti locali” del
Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi
Urbani;

L) Relazioni e asseverazioni geologiche:

- Studio della componente geologica, idrogeologica e sismica di
aree ferroviarie del Comune di Milano ai sensi della DGR 8/7374
del 28/05/2008:

- area Farini
- area Greco
- area Lambrate
- area Rogoredo
- area Porta Romana
- area Porta Genova
- area San Cristoforo;

- Dichiarazioni sostitutive degli atti di notorietà a firma dei
geologi del 12.08.2009;

- Relazioni geologiche:
 - Scalo Farini
 - Scalo Greco-Breda
 - Scalo di Rogoredo
 - Scalo di Lambrate
 - Scalo di Porta Romana

- Scalo e stazione di Porta Genova
- Aree ferroviarie di San Cristoforo;
- Dichiarazioni sostitutive degli atti di notorietà a firma dei geologi del 25.05.2015;
- Aggiornamento della Carta di Fattibilità geologica per l'ambito "Scalo di Rogoredo" del 15.06.2015.

M) Tavole dei vincoli sovraordinati:

- Farini
- Greco-Breda
- Lambrate
- Rogoredo
- Romana
- Genova
- San Cristoforo;

N) Elenco degli immobili occupati da soggetti tutelati ai sensi dell'art. 10 dell'ADP;

O) Inquadramento degli interventi trasportistici: Schede O-8;

P) Documento "Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano" di cui alla DGR X2524 del 17.10.2014

Q) Decreto del Sindaco Metropolitano del 25.06.2015 Rep. Gen. N. 201/2015, Atti n. 160981\7.4\2009\244.

R) Delibera del Consiglio Comunale del Comune di Milano n.44/2016;

- S) Richiesta Adesione Savills Investment Management S.G.R.
S.p.A.
- T) Giuste deleghe di Savills Investment Management S.G.R.
S.p.A.;
- U) Documento di Visione Strategica predisposto e redatto
dall'Area Urbanistica Attuativa Strategica con supporto di un
gruppo di lavoro intersettoriale e del Dipartimento
Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, e
validato con determina del Direttore dell'Area Urbanistica
Attuativa Strategica n.11/2017;
- V) Estratto dello Studio di Fattibilità per una rete ecologica
urbana denominato "Progetto Rotaie Verdi" del 31.01.2016,
redatto da WWF Italia, Cooperativa Eliante Onlus e Comune
di Milano con il supporto di Fondazione Cariplo e Rete
Ferroviaria Italiana S.p.A;
- W) Indagine preliminare delle aree, che saranno sottoposte a
Studio di fattibilità ai sensi del successivo Art.6 per la
realizzazione della rete ecologica e ciclabile lungo la cintura
ferroviaria;
- X) Planimetria oggetto di sistemazione ed utilizzo temporaneo di
via Pesto, di cui al seguente Art. 16.7;
- Y) Mozione del Consiglio Comunale n. 144 del 15.06.2017;
- Z) Proposta di Controdeduzioni alle osservazioni –
aggiornamento 2017.

Si precisa che il documento allegato sotto la lettera U ha carattere di inquadramento strategico per il Comune di Milano ed è frutto di uno studio sul futuro sviluppo degli scali, collocato in una proiezione di sviluppo ed integrazione del sistema metropolitano di Milano, e i documenti allegati sotto le lettere K e Kbis riportano un processo di ascolto sviluppato in due successive fasi; i predetti documenti non contengono previsioni prescrittive, modificative o sostitutive delle disposizioni contenute negli strumenti di programmazione e di pianificazione operanti nei settori territoriali, urbanistici e traspositivi, di competenza degli Enti territoriali e statali preposti.

Art.2. Aree e immobili interessati dall'Accordo

1. Il presente ADP interessa gli ambiti territoriali individuati nella planimetria aerofotogrammetrica 1:25.000, allegata alla lettera A), della superficie complessiva di 1.248.178 mq risultanti da misurazione su carta tecnica.

2. Le aree e gli immobili interessati dalla nuova disciplina urbanistica del presente ADP sono contraddistinti dalle identificazioni catastali, come precisamente rappresentate ed elencate nelle planimetrie catastali allegata alla lettera B):

- Zona Speciale Farini (All. B1), articolata in Unità-Scalo e Unità-Valtellina;
- Zona Speciale Greco-Breda (All. B2);
- Zona Speciale Lambrate (All. B3);
- Zona Speciale Romana (All. B4);
- Zona Speciale Rogoredo (All. B5);

- Zona Speciale Genova (All. B6);
 - Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato (All. B7).
3. Sono altresì interessate dal presente ADP in quanto *Aree di Riqualificazione esterne* alle Zone Speciali e individuate nelle planimetrie in scala 1:5000 di cui sopra, le seguenti aree:
- Aree esterne allo scalo Farini (rif. All. H1);
 - Aree esterne allo scalo Romana (rif. All. H4)
 - Aree esterne allo scalo di Porta Genova (rif. All.H6).
4. Sono infine interessate dal presente ADP in quanto oggetto di impegni aggiuntivi ma escluse dalla nuova disciplina urbanistica i seguenti immobili:
- aree destinate alla realizzazione della nuova pista ciclopedonale in località Chiaravalle, nel Comune di Milano, già sedime ferroviario e disciplinata come area destinata a verde nel Parco Agricolo Sud Milano;
 - aree di proprietà delle società del Gruppo FS Italiane prossime alla linea ferroviaria, come indicativamente individuate nell'allegato W), per la verifica di fattibilità e la successiva realizzazione di una rete ecologica e pedonale/ciclabile lungo la linea ferroviaria, come disciplinato all'Art. 6 seguente.

Art.3. Obiettivi dell'Accordo

1. In coerenza con gli obiettivi indicati nell'atto di promozione del Sindaco del Comune di Milano, il presente Accordo definisce gli impegni assunti dagli Enti e dai soggetti sottoscrittori, al fine di disciplinare il predetto programma di opere e interventi.

2. Gli obiettivi perseguiti dal presente Accordo, altresì coerenti con gli indirizzi sottocitati, sono in sintesi così individuati:

- a) la riqualificazione territoriale degli scali ferroviari dismessi mediante interventi di elevato valore ambientale, urbanistico e architettonico;
- b) lo sviluppo e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese, con particolare riferimento al miglioramento dell'accessibilità tra l'area suburbana e il capoluogo, nonché all'aumento dell'accessibilità alle polarità funzionali presenti nelle zone periferiche;
- c) il miglioramento del rapporto fra ferrovia e città, mediante interventi di realizzazione di nuove stazioni e di riqualificazione di quelle esistenti ed il potenziamento delle connessioni e degli interscambi della rete ferroviaria con i vari sistemi di trasporto pubblico, i parcheggi di corrispondenza, le reti viaria, ciclabile e pedonale;
- d) la valorizzazione funzionale delle aree ferroviarie dismesse, in modo tale che si integrino al tessuto urbano circostante, in coerenza con il ruolo strategico che esse possono assumere nel quadro delle trasformazioni urbane;
- e) il perseguimento di uno sviluppo territoriale sostenibile, in grado di rispondere alle sfide poste dalle emergenze ambientali e sociali, che garantisca in particolare:
 - la ricucitura delle reti infrastrutturali, viarie e ciclabili urbane e locali;
 - il potenziamento dell'utilizzo del trasporto pubblico, delle connessioni e degli interscambi della rete ferroviaria con i vari sistemi di trasporto pubblico;

- la creazione di nuovi spazi da destinare a verde, di nuove connessioni pedonali e ciclo-pedonali, di nuove strutture per servizi pubblici e di interesse generale, al servizio sia dei nuovi insediamenti che dei tessuti urbani circostanti;
- la ricerca di soluzioni atte a garantire il raggiungimento di obiettivi ambientali ed ecologici generali, con particolare riferimento ai temi del risparmio e dell'efficienza energetica e della riduzione delle emissioni climalteranti e della tutela del benessere dei cittadini;
- la previsione di una nuova rete ecologica lungo la linea ferroviaria;
- il perseguimento di un processo di sviluppo urbanistico partecipato, attento alle istanze espresse della collettività nonché coerente con i principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa;
- l'attenzione alla domanda di abitazioni in affitto e abitazioni in affitto a riscatto, in particolare per i giovani, le giovani famiglie, e le fasce di popolazione che non hanno possibilità di accedere al libero mercato.

3. L'Accordo si conclude in coerenza con gli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale del Comune di Milano con la deliberazione n. 44 del 14.11.2016, che ha inteso indicare come elementi qualificanti dell'accordo la necessità di inquadrare le trasformazioni urbanistiche in una visione strategica generale; per rispondere sia alle sfide internazionali, sia i temi posti dalla scala metropolitana e cittadina e al contempo porre attenzione e dare adeguata risposta ai bisogni locali (All.R).

Tra gli indirizzi strategici indicati dal Consiglio, riveste particolare importanza l'utilizzo del corridoio delle cinture ferroviarie (cosiddetta Circle Line) per connessioni di rete con le funzioni di interesse strategico collocate

lungo la linea. Il Consiglio pone inoltre l'accento sulla necessaria attenzione al tema dell'inquinamento acustico per le zone residenziali limitrofe.

Nella deliberazione suddetta si sottolinea inoltre la necessità di una maggiore attenzione all'ambiente, da perseguire attraverso una previsione consistente di aree a verde e a parco, nonché attraverso la creazione di sistemi di verde continuo con valenza di nuova rete ecologica sulla cintura ferroviaria, anche mediante la creazione di sistemi naturalistico-ambientali.

Nuovo tema generale posto dalla delibera consiliare è infine quello della disciplina degli utilizzi temporanei, avente l'obiettivo di garantire l'anticipazione, fatta salva la sicurezza delle aree, e la fruizione di queste da parte della cittadinanza nelle prevedibili lunghe fasi di attuazione dei complessi interventi urbanistici.

Il Consiglio sottolinea altresì l'importanza di qualificare e potenziare l'offerta di edilizia convenzionata e sociale, in tutte le forme in cui si articola, incrementando le quote di affitto anche a riscatto.

Sul tema degli elementi qualificanti i nuovi interventi di trasformazione degli ex scali ferroviari, la deliberazione suddetta ha inteso indicare inoltre alcuni temi centrali che dovranno essere affrontati nelle fasi urbanistiche attuative: le nuove aree a verde, fruibili e attrezzate, dovranno costituire l'ossatura portante delle trasformazioni urbanistiche previste; dovrà essere garantita una articolazione dell'assetto funzionale, qualificato da un mix intelligente di servizi, di funzioni pubbliche e di interesse generale, attento ai bisogni locali; i nuovi quartieri dovranno essere caratterizzati da un alto grado di sostenibilità ambientale: mediante utilizzo di tecnologie avanzate,

materiali innovativi e strumenti di monitoraggio, gestione sostenibile delle risorse ambientali, infine flussi viabilistici privati contenuti.

Al contempo i nuovi quartieri dovranno rispondere ai fabbisogni delle fasce meno tutelate della popolazione, con attenzione particolare alle nuove famiglie, agli studenti, ai giovani.

Gli indirizzi del Consiglio indicano infine alcuni temi importanti per garantire la qualità del processo di sviluppo delle aree, tra cui quello del dibattito pubblico, della previsione di procedure concorsuali e in generale della regia pubblica costante, della garanzia dei tempi e degli strumenti, anche in sede convenzionale, che garantiscano la corretta realizzazione degli interventi urbanizzativi.

4. Tali indirizzi sono stati ulteriormente precisati dal Consiglio Comunale, in seguito ad un intenso percorso di dibattito pubblico in varie sedi istituzionali, Commissioni consiliari, Municipi; in particolare il percorso di dibattito pubblico svoltosi presso i Municipi è stato seguito con il supporto del Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, e sintetizzato nell'allegato Kbis; al termine di tale percorso ed avvalendosi dei lavori di un Tavolo Tecnico costituito da esperti indicati dalle Commissioni Consiliari competenti, come già previsto dalla deliberazione n.44 del 14.11.2016, il Consiglio comunale ha approvato la Mozione n. 144 in data 15.6.2017, che ha introdotto ulteriori indicazioni in tema di funzioni prioritarie e usi temporanei e definitivi per gli scali ferroviari (allegato Y).

5. Con determina n. 11/2017 il Direttore dell'Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica, validando il Documento di Visione

Strategica (All. U) lo ha inviato alla Segreteria Tecnica; il Documento tratta i seguenti temi: le infrastrutture ferroviarie, il verde e lo spazio pubblico, la qualità urbana, vocazioni e indirizzi, usi temporanei e dibattito pubblico.

Art.4. Oggetto e contenuti dell'Accordo

1. Oggetto del presente Accordo sono il programma di riqualificazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese anche attraverso il reinvestimento delle plusvalenze immobiliari generate dalla valorizzazione urbanistica delle medesime aree.
2. In particolare l'Accordo:
 - Definisce una nuova destinazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse coerente con le strategie generali dei piani sovraordinati, del PGT nonché delle schede di indirizzo per l'assetto del territorio allegate al presente Accordo sotto la lettera J;
 - Prevede destinazioni e mix funzionali coerenti con il tessuto urbano circostante, nonché orientamenti e vocazioni in grado di riqualificare gli interventi e gli ambiti urbani in cui si collocano;
 - Prevede il ricorso a procedure concorsuali per la stesura di Masterplan per gli scali maggiori e concorsi di progettazione per gli interventi pubblici più rilevanti; nonché percorsi di dibattito pubblico per tutti gli interventi di pianificazione urbanistica;

- Prevede quote di edilizia sociale/convenzionata in tutti gli ambiti che ammettono nuova edificazione, prevedendo una vasta gamma di tipologie di residenza sociale/convenzionata: abitazioni in locazione a canone sociale, a canone moderato e concordato, con patto di futura vendita, co-housing, residenze convenzionate per studenti universitari, convenzionata agevolata in vendita, convenzionata ordinaria in vendita e/o in locazione/in locazione con patto di futura vendita; definendo inoltre percentuali minime per le quote in affitto;
- Prevede dotazioni minime, da reperire o monetizzare, per spazi a verde e servizi pari al 100% delle superfici lorde di pavimento edificabili (con eccezione del 20% per le funzioni artigianali); fermo restando il reperimento nei piani attuativi di aree a verde e parco attrezzato pari a circa i due terzi della Superficie Territoriale complessiva, per un totale di oltre 676.000 mq; la modulazione delle quote di verde risponde ad obiettivi specifici per ogni area;
- Prevede la realizzazione di un grande parco a Farini, pari a ca. 300.000 mq e a San Cristoforo, pari a 140.000 mq, collegato, attraverso il sistema del parco lineare del Naviglio Grande al sistema degli spazi aperti di Porta Genova;
- Con riferimento al disegno complessivo del PGT, e in particolare alle schede di Indirizzo, l'Accordo prevede inoltre nuove infrastrutture atte a riammagliare i tessuti urbani interrotti dagli scali ferroviari: sono previste nuove infrastrutture stradali, di livello cittadino e locale, nuovi percorsi ciclopedonali,

salvaguardie di tracciati per il trasporto pubblico locale, nuovi stazioni e interscambi con le linee metropolitane e le linee di TPL; per rispondere agli obiettivi di ricucitura urbana prevede che con i piani attuativi si realizzino anche tratti di verde pensile a scavalco dei binari;

- Le trasformazioni urbanistiche sono sostenute e rafforzate da una strategia di potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese, in particolare si prevedono interventi sulla cerchia ferroviaria esistente, chiamata nel PGT circle-line, che implementino un progetto di incremento dell'accessibilità sulla cerchia ferroviaria;
 - Al contempo le trasformazioni locali, che prevedono come visto, nuovi significativi spazi a verde, saranno rafforzate e messe a sistema anche attraverso la riqualificazione delle aree a verde lungo la cerchia ferroviaria come rete ecologica urbana. L'Accordo prevede il completamento degli studi di fattibilità di questo importante progetto cittadino e la realizzazione degli interventi già studiati lungo la cintura sud, da San Cristoforo a Romana;
 - L'Accordo infine prevede indirizzi per gli utilizzi temporanei, indicando le attività qualificanti, attraverso la definizione di specifiche convenzioni.
- 3.** Le strategie per raggiungere tali obiettivi sono quindi articolate in un complesso di previsioni riguardanti la disciplina urbanistica delle aree, contenuta nella Parte II del presente ADP, sia il quadro programmatico degli interventi per il potenziamento del sistema ferroviario, disciplinato alla

Parte III, entrambe coerenti con gli indirizzi contenuti nel Documento di Visione Strategica allegato.

4. Il raggiungimento degli obiettivi sarà verificato a conclusione dell'Accordo, anche tenendo conto dei principi generali della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e dei principi del Codice Civile in materia di obbligazioni e contratti in quanto compatibili dal medesimo richiamati.

PARTE II - IL PROGRAMMA DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA E DI VALORIZZAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE

Art.5. La disciplina urbanistica

1. Nel rispetto dell'art. 8, comma 4, delle Norme di Attuazione del Documento di Piano e dell'art. 31, comma 3, delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT, la ratifica del presente Accordo determina una disciplina idonea a consentire il perseguimento degli obiettivi indicati al precedente art. 3 mediante una compiuta articolazione di strategie urbanistiche, alcune di tipo generale, altre puntualmente indicate per le singole zone di trasformazione, costituendo inoltre, per gli utilizzi temporanei di cui all'art 16 anche la conformità urbanistica ai sensi dell'art. 16 della L.R. 6/2010 e s.m.

2. A tal fine, viene definita una nuova disciplina urbanistica specifica per le aree interessate dal presente Accordo che vengono denominate Zone Speciali e la cui perimetrazione e localizzazione territoriale trova corrispondenza sostanziale con quella degli ATU del Documento di Piano del PGT. La nuova disciplina per queste aree comporta variazione della destinazione ferroviaria attuale delle aree e attua gli obiettivi del Documento di Piano del PGT che prevede, con l'art. 5 comma 1.1.4. delle norme di

attuazione, il ricorso allo strumento dell'Accordo di Programma per la definizione dei contenuti urbanistici relativi allo sviluppo delle aree.

3. L'attuazione degli interventi ricadenti nelle Zone Speciali avverrà mediante ricorso a strumenti di pianificazione attuativa o a programmi integrati di intervento, o altri strumenti attuativi equipollenti. Tale disciplina è contenuta nelle Norme Tecniche di Attuazione, nelle schede di indirizzo per l'assetto del territorio e nelle planimetrie allegata al presente ADP, rispettivamente, all. F, J e H.

4. Nelle more dell'avvio degli strumenti di pianificazione di cui sopra l'attuazione del presente Accordo per la parte attinente agli utilizzi temporanei avverrà anche attraverso specifiche convenzioni, nel rispetto di quanto previsto al successivo art. 16.

5. La capacità edificatoria generale dell'Accordo, espressa in s.l.p. edificabile massima per ogni singola zona, come specificato nelle Norme Tecniche di Attuazione allegata al presente Accordo, che ne costituiscono parte integrante e sostanziale, corrisponde a 674.460 mq totali.

6. Il presente Accordo prevede una quota minima di edilizia residenziale sociale localizzata nelle Zone Speciali di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Romana, Genova e Rogoredo, per un totale pari a 156.498 mq e nelle Zone Speciali di Farini e Romana una quota minima di edilizia convenzionata ordinaria, destinata alla vendita, alla locazione e/o locazione con patto di futura vendita, pari a 47.213 mq totali min. Complessivamente la quota minima di edilizia residenziale sociale e convenzionata somma a mq. 203.711 min. (>30% della Slp complessiva). L'edilizia residenziale sociale si articola, nelle quote previste nelle Norme Tecniche di Attuazione, nelle

tipologie di (i) edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (co-housing); (ii) edilizia in locazione a canone moderato e/o a canone concordato, a canone convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (co-housing) di natura sociale; (iii) edilizia in locazione a canone sociale.

7. Nella quota di SIp destinata ad edilizia residenziale sociale e ad edilizia convenzionata, complessivamente pari a 203.711 mq min., il presente Accordo prevede di destinare alla locazione – nelle varie forme previste – una quota percentuale minima pari al 40%.

8. Il presente Accordo, in relazione a quanto indicato dalla citata Delibera 44/2016 e dalla Mozione approvata dal Consiglio comunale in data 15.06.2017, individua una quantità di aree da destinare a verde pubblico attrezzato - comprensiva di aree pedonali pavimentate ed attrezzate, percorsi, strutture e servizi connessi, spazi sosta adibiti alla fruizione dei parchi - pari a circa due terzi della Superficie Territoriale, che non include le Aree Strumentali, prescrivendo una quota minima del 65% nella Zona Speciale Farini - Unità Farini-Scalo e del 70% minima per l'Unità Farini-Valtellina, 60% minima nella Zona Speciale Greco-Breda, 60% minima nella Zona Speciale Lambrate, 50% minima nella Zona Speciale Romana, 55% minima nella Zona Speciale Rogoredo, 50% minima nella Zona Speciale Genova, 100% nella Zona Speciale S. Cristoforo.

9. Fatte salve le modifiche ammesse in sede di pianificazione attuativa, come previsto all'art. 2.6.10 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al presente Accordo, in considerazione della natura degli interessi pubblici

coinvolti dal presente Accordo, è esclusa la possibilità di apportare variazioni alla disciplina urbanistica tramite approvazione di strumenti attuativi comunali in variante, senza ricorso alle procedure di cui all' art.25.

10. Dato atto che gli specifici obiettivi di cui all'art. 88, comma 2-bis, della L.R. n. 12/2005 sono già assolti col presente Accordo di rilevanza regionale, gli strumenti attuativi in esecuzione delle previsioni del presente Accordo seguiranno la ordinaria procedura di approvazione degli strumenti attuativi conformi alla disciplina urbanistica comunale vigente.

Art.6. Opere infrastrutturali di riqualificazione ambientale a carico delle trasformazioni urbanistiche

1. In considerazione del carattere strategico delle trasformazioni delle aree del presente Accordo, viene stabilito che le urbanizzazioni degli interventi dovranno non solo servire i nuovi insediamenti ma anche garantire la ricucitura e il completamento delle reti e dello spazio pubblico esistenti, finalizzati a superare l'effetto di frattura generato dalla presenza degli scali ferroviari nel contesto urbano. Tali opere, in alcuni casi, potranno risultare anche esterne al perimetro delle Zone Speciali.

2. Pertanto, l'attuazione delle Zone Speciali di Farini - Unità Farini-Scalo e Unità Farini-Valtellina - di Genova e di Romana, oltre alle ordinarie opere di urbanizzazione a servizio diretto dei nuovi insediamenti, comporta, come specificamente indicato agli artt. 3.1 e 3.2 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al presente Accordo, la realizzazione di interventi infrastrutturali necessari al completamento della struttura delle reti pubbliche e di riqualificazione ambientale, quali nuove connessioni viabilistiche, infrastrutture dedicate alle linee di forza del trasporto pubblico

o corsie riservate, nonché opere di significativo incremento delle dotazioni a verde e di interventi di valore ambientale, connessioni ciclopedonali di interesse cittadino, parcheggi di uso pubblico nelle zone a maggior fabbisogno, opere di copertura di tratti del fascio-binari per interventi di verde pensile, comprensive degli interventi necessari alla mitigazione delle opere di scavalco, nonché all'esterno dell'area di intervento, opere di riqualificazione delle fasce contigue alla linea ferroviaria esistenti da trasformare in rete ecologica urbana, facendo riferimento alle indicazioni dello studio di fattibilità per la cintura sud, di cui all'Allegato V e le risultanze dell'ulteriore studio da sviluppare per il resto della cintura ferroviaria milanese (All. W).

3. Si conviene che l'importo complessivo dei contributi straordinari, aggiuntivi agli oneri urbanizzativi e alle eventuali monetizzazioni delle dotazioni territoriali dovute e non cedute, necessari per la realizzazione delle opere di cui al punto precedente e nelle ripartizioni specificate al punto seguente, debba in ogni caso non essere inferiore, né superiore a complessivi Euro 81 (ottantantuno) Mln.

4. L'importo complessivo dei contributi straordinari viene suddiviso tra gli interventi da realizzare nelle *Unità Farini-Scalo* della *Zona Speciale Farini*, integrata alla *Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato*, con il limite minimo e massimo di 45 (quarantacinque) Mln di €, nell'Unità Valtellina della *Zona Speciale Farini*, con il limite minimo e massimo di 1 (uno) Mln €, nella *Zona Speciale Romana*, con il limite minimo e massimo di 30 (trenta) Mln di € e nella *Zona Speciale di Porta Genova*, con il limite minimo e massimo di 5 (cinque) Mln €.

5. Gli interventi saranno specificatamente individuati in sede di formazione dei singoli Strumenti Attuativi relativi alle suddette zone. Gli strumenti attuativi e le relative convenzioni dovranno definire i termini e le modalità di corresponsione dei predetti contributi straordinari, per la rispettiva quota di spettanza della singola Zona Speciale, ovvero l'impegno, in alternativa, alla realizzazione diretta di opere pubbliche o di interesse pubblico fino alla concorrenza del medesimo valore. Orientativamente i contributi straordinari suddetti, nel limite dei rispettivi valori massimi, saranno così finalizzati:

- nell'Unità scalo della Zona Speciale Farini, per la realizzazione delle opere infrastrutturali previste, comprensive degli interventi di superamento della linea ferroviaria e dell'allacciamento alle reti esistenti, anche di trasporto pubblico, per la realizzazione delle strutture di verde pensile e di connessione ciclabile, nonché per la realizzazione del parco di San Cristoforo, comprensivo dell'eventuale recupero della stazione autocucette e per la realizzazione della rete ecologica urbana lungo la cintura est e nord, sulla base dello studio di fattibilità con riferimento all' Allegato W;
- nell'Unità Valtellina della zona Speciale Farini, per la realizzazione delle connessioni ciclabili e pedonali atte a garantire, nelle immediate adiacenze dell'Unità e salvaguardando la coerenza funzionale;
- nella Zona Speciale Romana per la realizzazione di opere riguardanti il tratto del fascio-binari finalizzate al suo più agevole superamento con sistemazione a verde pensile, nonché alla realizzazione del

progetto di rete ecologica tra scalo S. Cristoforo e Romana, con riferimento allo studio di fattibilità “Rotaie Verdi” di cui all'Allegato V, finalizzato alla realizzazione di una rete ecologica urbana lungo la cintura sud, nonché allo sviluppo di un ulteriore studio di fattibilità per la restante parte della cintura ferroviaria milanese con riferimento all'Allegato W;

- Nella Zona Speciale Genova, interventi per rispondere all'elevato fabbisogno dell'ambito urbano e sostenere gli obiettivi pubblici di riqualificazione della struttura stradale esistente e del piazzale antistante la Stazione.

6. Verificato il soddisfacimento delle dotazioni urbanistiche primarie e secondarie previste da ciascuna proposta di strumento attuativo, in presenza di prevalenti interessi pubblici, il Comune potrà valutare, di intesa con i soggetti attuatori e previo assenso del Collegio di Vigilanza, la possibilità di allocare in una Zona Speciale diversa da quella sopra determinata le risorse finanziarie acquisite con riferimento ai contributi aggiuntivi predetti, fermo restando l'obbligo di impiegare tali risorse per le finalità previste dal presente Accordo, fatta salva la loro riferibilità esclusiva agli strumenti attuativi delle zone speciali Farini Unità scalo e Unità Valtellina, Genova e Romana nei termini sopra indicati.

7. Viene esclusa qualsiasi forma di responsabilità solidale tra i vari Soggetti Attuatori delle singole Zone Speciali nella corresponsione dei contributi aggiuntivi o nella realizzazione delle relative opere restando i singoli piani attuativi e le relative convenzioni autonome.

Art.7. Aree di Riqualificazione esterne alle Zone Speciali

1. All'esterno delle Zone Speciali, e quindi escluse dalla disciplina di quest'ultime, sono individuate nelle Planimetrie in scala 1:5000 (All. H1-H4-H6) di cui al precedente art. 2.3, le Aree di Riqualificazione che saranno interessate da interventi di sistemazione dello spazio pubblico e di realizzazione di nuove connessioni viarie e ciclo-pedonali, anche pensili secondo quanto indicato nelle Norme Tecniche di Attuazione all'art. 4 e al precedente Art. 6.

Art.8. Dismissione delle aree

1. In considerazione della necessità di coordinare la dismissione delle funzioni ferroviarie non più operative all'interno delle Zone Speciali con l'esigenza di garantire il mantenimento del servizio di trasporto pubblico ancora attivo su alcune delle medesime aree durante il loro processo di trasformazione, in fase di predisposizione di ogni singolo strumento attuativo sarà redatto un cronoprogramma dettagliato delle predette attività di dismissione. Dopo l'adozione dei relativi piani attuativi, tale cronoprogramma dovrà essere trasmesso tempestivamente dal Comune di Milano al Collegio di Vigilanza per opportuna informativa.

2. Per le aree di Porta Genova si farà riferimento anche al successivo art.

13.

3. Le Società del Gruppo FS, per quanto di rispettiva spettanza, dovranno sottoporre le aree di proprietà ricomprese nelle Zone speciali interessate dal presente Accordo (con esclusione delle aree strumentali) ad Indagine Ambientale Preliminare ai fini conoscitivi – laddove non già svolta e comunicata agli Uffici competenti– per la verifica dello stato di qualità di

suolo e sottosuolo, inviandone copia all'Area Bonifiche del Comune di Milano, alla città Metropolitana e per conoscenza all'ARPA, entro dodici mesi dall'efficacia del presente Accordo da parte del Consiglio Comunale, o comunque prima della presentazione dei Piani attuativi relativi a ciascuna area.

Art.9. Strumenti Attuativi e partecipazione

1. Gli Strumenti Attuativi delle Zone Speciali e le loro varianti dovranno tener conto delle risultanze dei processi di ascolto e partecipazione pubblica promossi dall'Amministrazione comunale in collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano nel corso del 2013 e del 2014 (All. K) e nel relativo aggiornamento del 2017 (All.K-bis), nonché degli obiettivi qualitativi e degli indirizzi contenuti nel Documento di Visione Strategica (All U). Tali documenti, che rappresentano una sintesi delle domande, delle proposte e delle istanze locali emerse nel corso del processo di ascolto e partecipazione organizzato dalle Commissioni Consiliari con i soggetti locali e Municipi, costituiranno la base di riferimento per le scelte qualitative di impostazione dello spazio pubblico, delle connessioni urbane, e di orientamento delle vocazioni funzionali, da valutare nella fase istruttoria della pianificazione attuativa e nella redazione dei Masterplan di cui ai punti seguenti.

2. Per le Zone Speciali di Farini, Romana e Genova, al fine di favorire il confronto fra diverse soluzioni e migliorare la qualità degli interventi, è previsto l'obbligo di concorsi aperti - preferibilmente in due gradi, con selezioni basate su esperienze precedenti e proposte metodologiche e/o progettuali - per la redazione di Masterplan funzionali alla successiva

presentazione dei Piani Attuativi, avendo come riferimento per la procedura l'art. 8, commi 5, 6, 7, 8 e 10, del vigente Regolamento Edilizio del Comune di Milano.

3. Per le altre le Zone Speciali sono raccomandate forme di procedura concorsuale di cui sopra per la redazione di Masterplan preventivi ai Piani Attuativi.

4. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l'Amministrazione Comunale in sede di istruttoria dei Piani Attuativi.

5. I Masterplan di cui sopra dovranno contenere soluzioni orientative in merito:

- al sistema degli spazi, dei servizi pubblici e di interesse generale, in particolare al disegno del verde e degli spazi attrezzati e delle funzioni qualificanti i nuovi spazi pubblici e i nuovi quartieri;
- al sistema delle connessioni e dell'accessibilità, al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili, e sostenibile sotto il profilo ambientale e dei costi;
- all'assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e

alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;

- alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità.

6. Per le Zone Speciali di Farini e Romana, fermo restando la possibilità di presentare Piani attuativi estesi all'intera Zona Speciale, potranno essere presentati e istruiti strumenti attuativi anche riguardanti porzioni territoriali della Zona Speciale, o relative alle singole Unità di intervento, coerenti con un Documento di Progettazione Unitario redatto sulla base del Masterplan di cui ai punti precedenti e approvato dall'Amministrazione Comunale. In tal caso, per le singole Unità di attuazione, il DPU indicherà, sulla base delle unità di intervento individuate dal Masterplan, le quantità edificatorie, i mix funzionali, i margini di flessibilità, le fasi di attuazione, i rispettivi obblighi urbanizzativi, nonché gli strumenti di intervento ammessi. Sempre in questo caso il DPU dovrà essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica, che potrà definire l'eventuale esclusione dei sub-ambiti da ulteriori procedimenti di V.A.S..

7. I Masterplan e le proposte di Piano Attuativo, dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico, contestualmente all'istruttoria, prendendo come riferimento generale e non di dettaglio la Deliberazione della Giunta Comunale di Milano n.1086 del 27/05/2016 e suoi aggiornamenti. Nel corso di tale dibattito, svolto con il coinvolgimento attivo dei Municipi di riferimento, la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con particolare riferimento all'impostazione generale, al disegno e ai

caratteri dello spazio pubblico, all'assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, alla dotazione e qualità dei servizi pubblici e delle funzioni di interesse generale.

8. Per l'Unità Farini-Valtellina della Zona Speciale Farini, in quanto unità di attuazione autonoma già definita, a valle del predetto Masterplan sarà possibile procedere a presentare autonomo piano attuativo che tenga conto delle indicazioni dello stesso. È fatto salvo l'obbligo di confronto pubblico di cui al precedente punto 7.

9. Al fine di rispettare l'obbligo di cui al precedente punto 2, i Proprietari delle Unità Scalo e Valtellina della Zona Speciale Farini, eventualmente anche singolarmente, procederanno ad avviare gli atti finalizzati allo svolgimento delle procedure concorsuali per il perfezionamento del Masterplan esteso all'intera Zona Speciale, sostenendo i relativi oneri e dandone preventiva comunicazione alle altre parti.

10. Per la Zona Speciale di Farini Unità Valtellina, decorsi 180 giorni dall'avvio degli atti finalizzati allo sviluppo del Masterplan senza che sia stata completata la procedura concorsuale con la selezione del Masterplan stesso, è facoltà dei Proprietari, eventualmente anche singolarmente, di presentare il piano attuativo per l'Unità Valtellina, definita dalla disciplina del presente Accordo; in tal caso il Piano Attuativo dovrà contenere gli elementi di coordinamento con la restante parte della Zona Speciale Farini.

Art.10. Tutela degli abitanti insediati

1. Con l'attuazione delle *Zone Speciali* dovranno essere previsti alloggi, in vendita o in locazione, riservati agli occupanti aventi titolo ai sensi di legge dei fabbricati di proprietà del Gruppo FS Italiane localizzati all'interno

delle *Zone Speciali* alla data di sottoscrizione del presente Accordo, di cui all'elenco allegato (lett. N) e riferiti ai civici seguenti: via Valtellina n. 5 e n. 7; piazzale Lugano n. 23; via Saccardo n.8, via Lorenzini n. 2; viale Isonzo n. 11; piazzale stazione di P. Genova n.4 e Via San Faustino n. 45.

2. Ove il mantenimento dei fabbricati attuali risultasse compatibile con l'impostazione del Piano Attuativo relativo alla *Zona Speciale*, sarà garantito il mantenimento in locazione ovvero l'alienazione degli immobili a favore degli occupanti stessi, alle condizioni riferibili a quelle di assegnazione di alloggi di edilizia residenziale pubblica ovvero, ove ricorressero i presupposti, alle condizioni di cui alla legge n. 560/1993.

3. Ove invece il mantenimento degli immobili, di proprietà del Gruppo FS Italiane e/o degli aventi causa proponenti il piano, al momento della presentazione dei relativi piani attuativi, non fosse coerente con l'impostazione del Piano Attuativo, dovrà essere comunque garantita la ricollocazione degli occupanti, mediante nuovi alloggi in locazione o vendita situati nella Zona Speciale di Farini e/o Lambrate o, in alternativa, in altre Zone Speciali oppure in aree esterne collocate in analoghi settori urbani; in tal caso dovranno comunque essere garantite le condizioni abitative indicate al precedente comma 2.

4. Gli immobili di cui al presente articolo costituiscono dotazione di edilizia residenziale sociale aggiuntiva alle quote previste al precedente art. 5.6 e comprese nell'edificabilità massima prevista per la Zona Speciale.

5. Resta salva la possibilità di individuare intese diverse tra le parti direttamente interessate tenendo anche conto dei contenziosi attualmente pendenti.

Art.11. Compatibilità ambientale degli interventi

1. La compatibilità ambientale è stata verificata con il relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, le cui conclusioni sono riportate nel Parere Motivato Finale dell’Autorità Competente, allegato al presente Accordo.
2. Le prescrizioni e le indicazioni del suddetto parere sono state recepite dal presente Accordo.

PARTE III - IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE

Art.12. Potenziamento del sistema ferroviario

1. Coerentemente con l’obiettivo del potenziamento del sistema ferroviario dell’ambito milanese, il presente Accordo di Programma definisce gli interventi trasportistici condivisi, con riferimento alle “Schede degli interventi trasportistici” allegate (All. O), parte integrante dell’Accordo, che descrivono i contenuti e gli obiettivi di massima degli interventi, e pertanto non producono effetti di vincolo preordinato all’esproprio né dichiarazione di pubblica utilità.
2. Gli interventi saranno realizzati da parte delle Società del Gruppo FS Italiane, secondo quanto di rispettiva competenza e nel rispetto del cronoprogramma (All. C) e delle determinazioni del Collegio di Vigilanza.
3. Si dà atto del lavoro del Tavolo Nodo Ferroviario Milanese promosso da Regione Lombardia con DGR n. X/2524 del 17 ottobre 2014 con il compito del coordinamento strategico delle politiche trasportistiche sul sistema dei servizi ferroviari suburbani e regionali, a cui partecipano Regione Lombardia, il Comune di Milano, RFI S.p.A. e Ferrovie Nord S.p.A,

assumendo come prospettiva strategica il “Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell’area metropolitana di Milano” di cui al punto 38 delle premesse.

Art.13. Dismissione dell’esercizio ferroviario nella stazione di Porta Genova e realizzazione delle stazioni di Tibaldi e Romana

1. In relazione ai maggiori costi per il SFR connessi con la dismissione di Porta Genova e con l’obiettivo di assicurare un servizio ferroviario con possibilità aggiuntive di interscambio con la rete urbana, i sottoscrittori danno atto che costituisce condizione necessaria alla cessazione dell’esercizio ferroviario della stazione di Porta Genova, la preventiva realizzazione e messa in esercizio delle opere già contenute nel progetto di potenziamento ferroviario della linea Milano-Mortara, le quali consistono nella:

- realizzazione delle nuove fermate di Tibaldi e Romana,
- attuazione degli interventi di mitigazione acustica della Cintura Sud,

già comprese nel Contratto di Programma MIT-RFI, e pertanto non finanziate dal presente Accordo.

2. La realizzazione degli interventi di mitigazione acustica della Cintura Sud e delle nuove fermate di Tibaldi e Romana costituiscono l’ottemperanza degli impegni di RFI per la realizzazione del raddoppio della linea Milano-Mortara.

3. I progetti delle fermate dovranno essere aggiornati con riferimento a:

- cap. 4 “Standard di qualità del sistema” del “Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell’area metropolitana di Milano: approvato con DGR X/2524 del 17/10/2014
- “Manuale Segnaletico Passante di Milano e stazioni suburbane” elaborato nell’ambito dell’Accordo “per l’adeguamento della segnaletica fissa nelle stazioni del Passante ferroviario” tra Regione-Comune-RFI del 17.09.2014, di cui alla dgr 1989 del 20/6/2014
- Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per l'accessibilità del sistema ferroviario per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta.

4. Con la realizzazione della fermata di Porta Romana dovrà essere garantita la permeabilità e accessibilità da nord e da sud, anche nel caso venga realizzata in anticipo sull’attuazione degli interventi urbanistici previsti per l’intero ambito soggetto a piano.

5. Il rilascio dei titoli edilizi degli interventi privati in esecuzione del piano urbanistico attuativo della zona speciale di P.ta Genova è subordinato alla realizzazione delle nuove stazioni di Tibaldi e Romana.

6. Regione Lombardia e Comune di Milano si accorderanno per la copertura dei costi aggiuntivi del Servizio Ferroviario Regionale derivanti dalla chiusura della stazione di Porta Genova.

7. Qualora, ai sensi del successivo art. 25.3, il Collegio di Vigilanza, valutata la compatibilità agli obiettivi generali del presente Accordo di Programma, ammetta variazioni del perimetro delle aree destinate allo sviluppo urbanistico in conseguenza al mantenimento della funzionalità della stazione di P.ta Genova, le disposizioni di cui al precedente punto 5 non troveranno applicazione.

Art.14. Interventi di potenziamento del sistema ferroviario

1. Gli ambiti di intervento e di studio da finanziare con i contributi di cui al successivo art. 15, sono indicati nella scheda “o” di inquadramento dell'allegato O) al presente Accordo.

2. Gli interventi specifici sono descritti nelle schede degli interventi trasportistici (da n. 1 a n.8) e sono così individuati:

a) Stazione di San Cristoforo (scheda 1): riqualificazione della stazione rispetto alle nuove funzioni di interscambio con M4 tramite l'adeguamento del calibro e delle funzionalità dei marciapiedi, il potenziamento dei percorsi di collegamento (nuovo sottopasso) e l'integrazione funzionale con nuovi percorsi di accesso ai quartieri a sud del Naviglio; la revisione del “PRG di stazione” per ottimizzare gli attestamenti previsti dal modello di servizio obiettivo, che comprende l'attestamento sud del servizio S9 a S. Cristoforo e la diversione del servizio regionale da Mortara su Rogoredo in sostituzione di Porta Genova, con servizio nelle fermate di Romolo, Tibaldi e Romana.

b) Stazione di Greco-Pirelli (scheda 2): adeguamento della stazione secondo gli standard del servizio ferroviario suburbano, per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri e all'incremento di flussi, contestuale abbattimento delle barriere architettoniche e miglioramento delle connessioni tra la zona est ed ovest della città tramite il potenziamento dei percorsi di collegamento (nuovo sottopasso).

c) Fermata di Romolo (scheda 3): adeguamento della fermata per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri, nell’ottica di un futuro incremento dei flussi, nonché miglioramento delle funzioni di interscambio.

d) Nuova fermata Stephenson (scheda 4): nuova fermata subordinata all’esito positivo dello studio di fattibilità tecnica, trasportistica e urbanistica, situata tra Rho Fiera e Certosa lungo la coppia di binari della linea Varese, eventualmente estesa anche alla coppia di binari della linea storica Novara. Lo studio preventivo dovrà verificare la fattibilità tecnica, da prevedersi in coerenza con lo sviluppo urbanistico degli ambiti “Sito Expo” e “ATU Stephenson”, e individui le soluzioni di sistema volte a non generare ripercussioni sui tempi di percorrenza del SFR e a garantire la non intrusività del servizio alla nuova fermata sui tempi stessi. Dovranno essere condotte verifiche sulla domanda trasportistica. Lo studio di fattibilità della fermata dovrà tener conto del disegno di sviluppo dei servizi prefigurati nel nodo ferroviario di Milano.

La realizzazione della suddetta fermata sarà subordinata all’esito positivo dello studio e alla realizzazione da parte del Comune di Milano degli interventi urbanistici atti a garantirne l’accessibilità urbana. Le dotazioni di interscambio e i collegamenti alla stazione, dovranno essere realizzati nell’ambito dei futuri sviluppi urbanistici del tessuto urbano di

riferimento e dovranno seguire un progetto coordinato a quello della fermata ferroviaria.

e) Studio di fattibilità degli interventi necessari per il potenziamento del servizio ferroviario e l'aumento della capillarità nella **parte nord della linea di cintura (scheda 5)**.

Gli esiti degli studi di fattibilità di cui ai precedenti punti d) e e) saranno presentati al Collegio di Vigilanza dell'Accordo che, in base ad essi, potrà integrare e/o rivedere l'ordine di priorità degli interventi di cui ai successivi punti f), g) e h).

f) Collegamento ciclopedonale tra le stazioni di Bovisa e Villapizzone (scheda 6), per rendere possibile l'interscambio tra le due stazioni e la connessione delle linee.

g) Stazione di Rogoredo (scheda 7): realizzazione di un collegamento sotterraneo diretto nella parte nord della stazione tra i binari tronchi del piazzale ovest e i binari passanti (1-8) e miglioramento dell'accesso alla stazione.

h) Realizzazione e/o adeguamento delle stazioni ferroviarie urbane servite dalle linee S (stazioni del nodo di Milano) **secondo i nuovi standard** di dotazioni, segnaletica fissa e variabile, accessibilità del servizio ferroviario suburbano, per meglio rispondere alle esigenze dei passeggeri e all'incremento dei flussi **(scheda 8)**.

i) Nuova stazione Dergano: nuova fermata subordinata all'esito positivo dello studio di fattibilità tecnica e trasportistica situata

nel ramo Nord della linea di Cintura, in collegamento con la stazione Dergano di M3, di cui al precedente punto e). Lo studio preventivo dovrà tenere conto del disegno di sviluppo dei servizi prefigurati nel nodo ferroviario di Milano, verificare la domanda trasportistica anche in relazione al percorso individuato per i servizi, il livello di servizio obiettivo per un proficuo inserimento nel sistema trasportistico cittadino e la sostenibilità dei servizi ferroviari risultanti nell'intero loro percorso, in compresenza dei servizi ferroviari preesistenti e programmati; dovrà verificare inoltre la fattibilità infrastrutturale della fermata. Le dotazioni di interscambio e i collegamenti alla stazione dovranno seguire un progetto coordinato a quello della fermata ferroviaria

La realizzazione della fermata sarà subordinata all'esito positivo dello studio. In alternativa si valuterà la realizzazione della fermata Istria, di corrispondenza con M5, oppure di altra fermata sulla cintura nord, come previsto nel successivo art. 15.

3. Le risorse di cui al successivo art.15 saranno destinate secondo il seguente ordine di priorità:

- i.1. agli interventi descritti ai punti a), b) e c);
- i.2. agli studi di fattibilità di cui ai punti d) ed e);
- i.3. alla realizzazione degli interventi oggetto dei predetti studi, in caso di esito positivo degli stessi;
- i.4. agli interventi descritti ai punti f), g) e h);

i.5. agli interventi previsti nel documento “Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell’area metropolitana di Milano”.

Art.15. Il sistema degli investimenti e le plusvalenze

1. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si impegna a finanziare la realizzazione degli interventi indicati nell’art. 14 (comprensivi delle attività di studio di fattibilità, di progettazione e di esecuzione fino al collaudo finale) secondo quanto disciplinato nel medesimo articolo, attraverso l’investimento dell’importo fisso di 50 Mln €, che potrà essere incrementato da eventuali ulteriori risorse, come previsto al successivo punto 6.
2. Le Parti convengono sulla definizione dell’ importo fisso di 50 Mln €, quale contributo necessario al conseguimento degli obiettivi dell’Accordo, che sarà reso disponibile anche nelle ipotesi indicate all’art. 27, comma 5.
3. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. si impegna inoltre, in esito dello “studio cintura nord” (scheda 5 allegato O), a realizzare – attraverso l’attivazione di altre fonti di finanziamento, compreso il Contratto di Programma - la fermata di Dergano, allo stato stimata indicativamente in 20 Mln di €, oppure la fermata di Istria o altra fermata sulla cintura nord, individuata in coerenza con il perseguimento degli obiettivi dell’Accordo, dandone tempestiva comunicazione al Collegio di Vigilanza.

4. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. disporrà del contributo indicato al comma 1, direttamente in favore di RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e/o di altre Società del Gruppo, quali soggetti titolati alla realizzazione degli interventi sopra indicati, nei termini e con le modalità stabilite dal presente AdP, a condizione che non siano proposte impugnative giudiziali avverso gli atti di approvazione e di ratifica del presente Accordo e della connessa disciplina urbanistica.

5. Il contributo fisso di 50 Mln € è articolato nella messa a disposizione di un contributo anticipato di 36 Mln e di ulteriori 14 Mln in sede di progressiva rendicontazione annuale a valere sul 100% delle Plusvalenze, in coerenza con le previsioni del cronoprogramma, una volta verificate le effettive Plusvalenze derivanti dalla cessione delle aree. Qualora la cessione delle aree oggetto del presente Accordo non dovesse garantire Plusvalenze eccedenti i 36 Mln di €, FS Italiane S.p.A. dovrà, in fase di progressiva rendicontazione delle stesse, previa comunicazione al Collegio di Vigilanza, garantire la copertura della parte mancante dei costi degli interventi di cui all'art.14, attraverso altre fonti di finanziamento, compreso il Contratto di Programma. FS Italiane S.p.a. si impegna, comunque, a garantire la realizzazione delle opere di cui all'art. 14 sino alla concorrenza dei 50 Mln. €, secondo le priorità individuate nello stesso art. 14 e come da cronoprogramma allegato (All.C), finanziandole senza soluzione di continuità attraverso la procedure di cui ai successivi commi.

6. Qualora la cessione delle aree consentisse la generazione di Plusvalenze superiori all'importo fisso di 50 Mln €, FS Italiane S.p.A. assume l'impegno di investire il 50% delle plusvalenze eccedenti lo stesso, a titolo di contributo aggiuntivo. Tale contributo aggiuntivo verrà investito in ulteriori iniziative, con priorità per le fasi di completamento degli interventi trasportistici di cui all'art. 14 e secondo le determinazioni del Collegio di Vigilanza.

7. Ai fini del presente Accordo, per Plusvalenza si intende la differenza fra il valore di cessione delle aree e la sommatoria di:

- a) i valori netti contabili delle aree al momento delle cessioni delle stesse (VNC);
- b) i costi sostenuti fino al momento della cessione dalle Società del Gruppo FS Italiane S.p.A., direttamente correlati alla messa a disposizione e alle attività di valorizzazione delle aree, qualora non già capitalizzati;
- c) i contributi posti a carico dell'Accordo già versati da parte di FS Italiane S.p.A. per gli interventi di cui all'art. 14, qualora non già capitalizzati;
- d) gli oneri fiscali sostenuti.

8. I "valori di cessione delle aree" saranno quelli attestati negli atti pubblici di vendita e/o di apporto ad un fondo immobiliare e/o di conferimento a Società di scopo all'uopo costituite ("Atto/i di Cessione").

9. I “valori netti contabili delle aree al momento delle cessioni delle stesse”, sono i valori iscritti a bilancio al momento della sottoscrizione dell’Atto di Cessione delle aree in questione, come risultanti dalle scritture contabili di FS Italiane S.p.A. e delle altre Società del Gruppo FS Italiane interessate, utilizzati per la redazione dei rispettivi bilanci di esercizio. Tali valori possono comprendere i costi, sostenuti dalle Società del Gruppo FS Italiane interessate fino al momento della cessione, direttamente correlati alla messa a disposizione ed alle attività di valorizzazione delle aree.

10. Resta inteso che ai fini del calcolo delle Plusvalenze i valori netti contabili suddetti verranno depurati delle eventuali rivalutazioni successive alla sottoscrizione del presente Accordo e riconducibili alle nuove destinazioni urbanistiche delle aree attribuite con il presente Accordo e delle rivalutazioni generate. Ai fini del calcolo delle Plusvalenze gli eventuali costi da dedurre, qualora sostenuti dalle Società del Gruppo FS Italiane interessate fino al momento della cessione, e direttamente correlati alla messa a disposizione ed alle attività di valorizzazione delle aree, qualora non siano stati già capitalizzati e quindi ricompresi nel valore netto contabile, di cui al precedente comma 8, sono rappresentati da:

- a) costi di progettazione urbanistica;
- b) costi di bonifica e di messa in sicurezza delle aree, a qualunque titolo sostenuti ivi compresi quelli per le analisi, i piani di caratterizzazione, le analisi di rischio, i progetti di bonifica e di messa in sicurezza del suolo, del sottosuolo e della falda nonché dei conseguenti collaudi fino al rilascio dei relativi certificati di avvenuta bonifica e di messa in

sicurezza delle aree;

- c) costi relativi alla delocalizzazione o razionalizzazione delle strutture ferroviarie e annessi per ricondurre tutte le funzioni ferroviarie all'interno delle aree strumentali. Resta inteso che dai suddetti costi sono esclusi tutti gli oneri direttamente o indirettamente correlati alla realizzazione delle opere di cui agli oneri aggiuntivi (art. 6) che ne copriranno l'intero costo;
- d) costi di commercializzazione.

11. Gli oneri fiscali, di cui al punto d) del comma 5, sono quelli sostenuti da FS Italiane S.p.A. e dalle Società del Gruppo FS Italiane interessate, conseguenti agli Atti di Cessione delle aree.

12. Successivamente ad ogni Atto di Vendita o di Cessione delle aree oggetto del presente Accordo, FS Italiane S.p.A. avrà l'onere di rendicontare le Plusvalenze effettivamente maturate, fornendo al Collegio di Vigilanza, entro 90 giorni dalla data di ogni rogito, una relazione informativa certificata dalla società di revisione del Gruppo contenente i valori netti contabili, desumibili dalle scritture contabili di FS Italiane S.p.A. e delle altre Società del Gruppo FS Italiane, utilizzate per la redazione dei rispettivi bilanci di esercizio sottoposti a revisione contabile. La rendicontazione dovrà inoltre esplicitare il calcolo parziale delle Plusvalenze per l'area oggetto di cessione e il valore progressivo delle stesse considerando anche gli Atti di Cessione precedenti.

13. La rendicontazione di cui sopra dovrà tenere conto anche di eventuali minusvalenze maturate con la cessione delle aree nonché dei principi patrimoniali, contabili, di bilancio e fiscali che le Società del Gruppo FS Italiane sono tenute a rispettare in base all'ordinamento vigente. Resta inteso che la messa a disposizione, quale impegno, da parte di FS Italiane S.p.A. della quota di 14 Mln eccedente i 36 milioni versati a titolo di contributo anticipato e del contributo aggiuntivo parametrato alle eventuali ulteriori plusvalenze eccedenti i 50 Mln €, ai fini e per gli effetti di cui ai precedenti punti 4 e 5, avverrà allo scadere di ogni anno a partire dalla data di efficacia dell'Accordo.

14. Nell'ipotesi in cui la Cessione delle aree non venisse completata nell'arco di cinque anni dalla data di efficacia dell'Accordo, FS Italiane S.p.A. procederà a una prima consuntivazione e sarà tenuta a sottoporre al Collegio di Vigilanza la modalità di copertura, comunque sin d'ora garantita, della parte mancante all'importo di 50 Mln €, da sostenersi ai sensi dell'art.14, anche ricorrendo ad altre fonti di finanziamento. Qualora invece la suddetta rendicontazione evidenziasse plusvalenze oltre l'ammontare di 50 Mln €, FS Italiane S.p.a. renderà disponibile il contributo aggiuntivo di cui al precedente comma 6, fino a quel momento maturato e calcolato, per l'attuazione degli interventi relativi. Analogamente si procederà annualmente nei successivi cinque anni fino al termine del processo di cessione delle aree.

15. Nell'ipotesi in cui l'andamento delle cessioni evidenziasse, in modo palese, il rischio del mancato raggiungimento di plusvalenze pari almeno a

50 milioni, Fs Italiane S.p.a. potrà comunicare, anche ai fini del rispetto del cronoprogramma All.C, al Collegio di Vigilanza, la modalità di copertura dei costi degli interventi di cui al precedente art.13 con fonti di finanziamento alternative alle plusvalenze derivanti dal presente Accordo di Programma. Il Collegio di Vigilanza,, da tenersi entro 30 giorni dalla richiesta, verificata la correttezza dei dati sull'andamento delle Plusvalenze, sarà tenuto a dare il nulla osta alla nuova modalità di copertura, fino ai predetti 50 Mln di €, al fine di non interrompere la continuità delle opere previste dal cronoprogramma (All.C).

PARTE IV – USI TEMPORANEI

Art.16. Modalità per l'utilizzo temporaneo degli scali

Ferroviani in pendenza dell'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi

1. L'obiettivo della disciplina degli usi temporanei, come chiaramente indicato dalla delibera del CC n. 44/2016, è quello di garantire già nell'immediato la presenza di attività pubbliche e private all'interno delle aree oggi dismesse degli ex scali ferroviari, nell'interesse comune dei sottoscrittori e della cittadinanza, al fine di preservarle da fenomeni di degrado e abusivismo conseguenti allo stato di abbandono, metterle in sicurezza e restituirle già in via provvisoria al tessuto urbano della città, iniziando a eliminare le principali cesure rappresentate dalle barriere ferroviarie, attraverso forme di permeabilità e fruibilità collettiva.
2. Comune di Milano e Fs Italiane concordano pertanto che, nelle more dell'approvazione degli strumenti attuativi che disciplineranno in via definitiva le trasformazioni urbanistiche ed edilizie ammesse, per mezzo di

specifiche convenzioni disciplinanti l'utilizzo temporaneo delle aree interessate dal presente Accordo di Programma, potranno essere ammesse anche in via temporanea le funzioni previste dalla nuova disciplina urbanistica delle aree, fermo restando il rispetto delle norme di tutela ambientale e delle altre normative vigenti.

3. Tali utilizzi temporanei, per periodi da definire in specifica convenzione ai sensi dell'art. 116 del vigente RE, dovranno limitarsi all'insediamento di funzioni non residenziali/ricettive, incluse quelle commerciali, anche mediante l'installazione di strutture amovibili (ai sensi dell'art.116 del Regolamento Edilizio del Comune di Milano) o attraverso il riutilizzo delle strutture esistenti, e dovranno privilegiare utilizzi rivolti alle fasce di popolazione giovanile, nonché attività culturali, didattiche, ricreative, sportive e di socializzazione e di fruizione degli spazi aperti.

4. L'utilizzo temporaneo conforme alle convenzioni suddette non comporta l'assolvimento degli obblighi urbanizzativi e procedurali previsti per le opere e i cambi d'uso definitivi.

5. Le convenzioni dovranno prevedere a carico dei proprietari e/o dei gestori, da scegliere attraverso bando pubblico: la predisposizione di elaborati progettuali riportanti l'indicazione delle funzioni provvisorie da insediarsi, le opere utili al miglioramento dell'interconnessione con i quartieri antistanti, la destinazione di parte delle aree per funzioni di interesse generale da concordare con l'Amministrazione Comunale e i Municipi interessati.

6. Le convenzioni dovranno contenere l'impegno da parte dei proprietari e/o dei concessionari a sostenere i costi degli interventi ritenuti

necessari a garantire l'accessibilità delle aree dai quartieri circostanti, nonché spazi riservati ad attività di interesse generale, quali attività culturali, di svago, ecc. indicate dai Municipi per la diretta fruizione della cittadinanza;

7. Nell'ambito degli utilizzi temporanei dovrà essere garantita la sistemazione delle aree poste lungo la via Pesto, come da allegato X), e la messa a disposizione a titolo gratuito dell'immobile e delle aree da riqualificare. A tal fine il Municipio competente potrà indicare una o più associazioni, dell'albo delle associazioni accreditate, che possa assumersi la responsabilità della gestione temporanea.

8. Per gli utilizzi e gli eventi inferiori a 90 giorni, nel caso non siano ancora state sottoscritte le convenzioni di cui ai punti precedenti, sono ammessi interventi ai sensi dell'art.116, comma 3, e dell'art. 6 del Testo Unico dell'Edilizia.

9. Le disposizioni del presente articolo potranno applicarsi anche alla Zona Speciale Farini-Unità Valtellina qualora il proprietario ne faccia esplicita richiesta.

PARTE V - GLI ADEMPIMENTI DEI SOGGETTI SOTTOSCRITTORI

Art.17. Impegni dei Soggetti sottoscrittori

1. Tutti i Soggetti sottoscrittori e aderenti s'impegnano a rispettare integralmente il contenuto del presente Accordo ed annessi elaborati nella realizzazione degli interventi, per quanto di rispettiva competenza.

Art.18. Obblighi del Comune di Milano

1. Il Comune di Milano si impegna:

- a)** a verificare e far rispettare la puntuale osservanza delle disposizioni di cui al presente Accordo;
- b)** a dismettere e/o riqualificare le aree di sua proprietà comprese nelle Zone Speciali, in coerenza con le tempistiche e le previsioni dei relativi piani attuativi;
- c)** a farsi parte diligente e attiva, per quanto di competenza, nel processo di attuazione degli interventi di mitigazione acustica sulla linea Milano-Mortara e delle nuove fermate di Milano-Tibaldi e di Milano-Porta Romana;
- d)** a farsi parte diligente e attiva nel coordinamento del progetto e della realizzazione della stazione di San Cristoforo con quello della stazione M4;
- e)** a comunicare al Collegio di Vigilanza l'avvenuta adozione degli strumenti di pianificazione attuativa previsti dalla disciplina urbanistica del presente AdP e a trasmettere il cronoprogramma delle dismissioni di cui all'art. 8;
- f)** a comunicare al Collegio di Vigilanza l'avvenuta approvazione degli strumenti di pianificazione attuativa previsti dalla disciplina urbanistica del presente AdP;
- g)** a comunicare nei modi e nei tempi indicati all'art.15 le fonti di finanziamento delle opere infrastrutturali ferroviarie;
- h)** A dare il massimo supporto per avviare e concludere, nel rispetto dei principi di efficacia e di efficienza dell'agire amministrativo, come

previsto dal precedente art.9, i masterplan e le procedure partecipative per ciascuna Zona Speciale;

- i) ad avviare le procedure di riduzione della profondità della fascia di rispetto del Cimitero Monumentale da 200 a 50 metri, in sede di formazione del piano o dei piani attuativi interessanti la Zona Speciale Farini, Unità Scalo e Unità Valtellina;
- j) a sostenere proattivamente l'istruttoria per addvenite ai convenzionamenti previsti per gli usi provvisori.

Art.19. Obbligazioni della Regione Lombardia

- 1. La Regione Lombardia si impegna:
 - a) ad approvare l'ADP con Decreto del Presidente della Regione Lombardia;
 - b) a provvedere alla tempestiva pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del predetto Decreto;
 - c) a verificare la compatibilità degli interventi per il potenziamento del sistema ferroviario con la programmazione del servizio ferroviario regionale.
 - d) a collaborare, per quanto di competenza, nel processo di attuazione degli interventi di mitigazione acustica sulla linea di cintura sud e delle nuove fermate di Milano Tibaldi e di Milano Porta Romana.

Art.20. Obbligazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

- 1. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi Urbani S.r.l. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si impegnano, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, a:

- a) dismettere le aree di rispettiva proprietà, ad esclusione delle Aree Strumentali, di cui all'art. 2.5. delle n.t.a., in coerenza con le tempistiche indicate all'art.8;
- b) in caso di cessione delle aree oggetto del presente Accordo a terzi, incluse a società da essa controllate e/o partecipate direttamente e /o indirettamente, trasferire ai propri aventi causa tutti gli impegni assunti con il presente atto - ad esclusione degli impegni riguardanti il reinvestimento delle plusvalenze derivanti dalle alienazioni immobiliari, e quelli di esclusiva spettanza delle Società del Gruppo FS, inserendo altresì il riferimento al presente ADP negli eventuali bandi di gara e/o lettere d'invito e, comunque, a richiamare nei relativi atti di cessione gli impegni assunti;
- c) rispettare le procedure per la formazione degli strumenti attuativi e la partecipazione di cui all'art. 9, facendosi parte diligente e attiva nella promozione dei concorsi per i Masterplan per le ZS Farini - coordinandosi con la proprietà dell'Unità Valtellina - Romana e Genova e per le opere pubbliche più rilevanti.
- d) realizzare le opere infrastrutturali e di completamento della struttura degli spazi pubblici previste dalla disciplina urbanistica e dalle Norme Tecniche di Attuazione allegate al presente Accordo, anche per la parte eccedente l'ammontare degli oneri di urbanizzazione, come specificato dal precedente art. 6.
- e) collaborare al procedimento di formazione degli strumenti attuativi per le diverse Zone Speciali e relative Unità di cui al presente Accordo, nonché allo svolgimento delle istruttorie finalizzate al

puntuale rilascio delle autorizzazioni, nullaosta o concessioni di competenza necessari alla realizzazione delle opere previste dal presente Adp;

- f)** consentire che nelle aree strumentali interessate dalle trasformazioni urbanistiche previste nelle Zone Speciali di Farini-Scalo e Romana del presente Accordo, i Soggetti Attuatori dei Piani urbanistici possano realizzare i manufatti pensili, di copertura, di scavalco o sottopasso, finalizzati a garantire le connessioni secondo le modalità previste dalla normativa tecnica di attuazione;
- g)** garantire un alloggio in vendita o in locazione agli attuali occupanti degli immobili di cui all'elenco allegato alla lett. N del presente Accordo, fatta salva la possibilità di definire un diverso accordo con le parti interessate, secondo le modalità specificate al precedente art.10;
- h)** stipulare entro 180 giorni dall'approvazione del presente Accordo, una convenzione (o Protocollo di Intesa) con l'Amministrazione Comunale, che definisca i termini e le condizioni per la messa a disposizione del sedime del rilevato ferroviario dismesso necessario alla realizzazione della pista ciclabile di Chiaravalle prevista dall'art. 3.5. delle NTA allegate alla disciplina urbanistica, mediante costituzione di un diritto di superficie o una servitù gratuita di uso pubblico delle relative aree a favore del Comune di Milano, che ne assumerà l'onere della realizzazione, manutenzione e gestione. Le risorse finanziarie per la realizzazione della pista saranno individuate con successivi atti o nell'ambito della convenzione urbanistica del piano attuativo della Zona Speciale Romana. In caso di alienazione a

soggetto terzo del predetto sedime, FS Italiane S.p.A. si impegna a trasferire tale obbligo di messa a disposizione del rilevato ferroviario dismesso al proprio avente causa;

- i)** a farsi parte diligente e attiva nonché a collaborare alla stesura dello studio di fattibilità relativo al progetto di una nuova rete ecologica e, ove possibile, ciclo-pedonale, lungo la cerchia ferroviaria est e nord, prevista al precedente art.6;
- j)** a farsi parte diligente e attiva nella realizzazione del progetto di nuova rete ecologica lungo la cintura sud, previsto al precedente art. 6;
- k)** in osservanza dell'art. 12 del vigente Regolamento Edilizio comunale, provvedere alla custodia, alla manutenzione e al decoro delle aree e degli immobili oggetto del presente Accordo, anche al fine di evitare fenomeni di degrado urbano, occupazioni abusive, nonché situazioni di pericolo per l'ordine pubblico, l'integrità fisica della popolazione e la sicurezza urbana. In attesa delle trasformazioni urbanistiche, dovrà inoltre mantenere le attuali recinzioni e sottoporre le aree a periodici interventi di pulizia, cura del verde, e, se necessario, di disinfestazione o di derattizzazione;
- D)** a fronte di situazioni di rischio dovute all'eventuale presenza di amianto, serbatoi, linee di raccolta e smaltimento delle acque, provvedere al mantenimento in efficienza e sicurezza delle strutture interessate o alla loro bonifica, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152;

- m)** procedere all'esecuzione delle Indagini Ambientali Preliminari a scopo conoscitivo delle aree di proprietà, come definito nella parte II – art. 8.3 del presente Accordo;
- n)** promuovere l'utilizzo temporaneo delle aree oggetto del presente Accordo, in conformità alle procedure previste alla precedente Parte IV;
- o)** assumere tutte le iniziative per la realizzazione in tempi brevi delle fermate ferroviarie di Romana e Tibaldi, di cui ha già ottenuto il rifinanziamento nel Contratto di Programma 2012-16, e delle mitigazioni acustiche della Cintura Sud, garantendo la realizzazione delle connessioni tra i vari sistemi di trasporto pubblico, i parcheggi di corrispondenza, la rete viaria, la rete ciclabile e pedonale, nonché la coerenza progettuale con i nuovi interventi urbanistici attuati nelle Zone Speciali, al fine migliorare l'accessibilità e l'interscambio con gli altri sistemi di trasporto pubblico e di rendere tali stazioni nuove polarità nel contesto urbano circostante;
- p)** predisporre entro i termini previsti nel Cronoprogramma allegato (All. C), gli studi di fattibilità, la progettazione, con relativi computi metrici e cronoprogramma di dettaglio, per ciascuno degli interventi di cui al precedente art. 14, secondo quanto riportato all'art.15;
- q)** procedere alla attuazione degli interventi trasportistici previsti dal presente Accordo, con riferimento al cronoprogramma (All. C) e alle schede allegate (All. O), e a quanto riportato all'art. 14;

- r)** Finanziare la realizzazione della fermata di Dergano o Istria o altra fermata sulla cintura nord, previo studio di fattibilità, così come indicato nell'art. 15;
- s)** relazionare sull'andamento della progettazione e esecuzione degli interventi trasportistici al Collegio di Vigilanza dell'AdP, al fine del monitoraggio della loro attuazione;
- t)** trasmettere al Comune di Milano e alla Regione Lombardia, decorsi 60 giorni dalla pubblicazione sul BURL dell'avviso di pubblicazione di avvenuta approvazione dell'AdP, una dichiarazione certificata riportante valori netti contabili alla data di approvazione del presente Accordo riferiti alle aree di proprietà delle Società del Gruppo FS Italiane oggetto dello stesso;
- u)** rendicontare, mettere a disposizione a titolo di impegno e rendere disponibili le Plusvalenze con le modalità e termini specificati nell'art. 15;
- v)** rendicontare gli interventi trasportistici, fornendo al Collegio di Vigilanza la documentazione contabile e contrattuale che lo stesso riterrà necessaria per il monitoraggio della spesa e della realizzazione degli interventi trasportistici di cui all'art 23.2 lett. n) (Quadro Economico del progetto definitivo ed esecutivo, Quadro Economico a base di gara e post gara, relazione semestrale dell'avanzamento dei lavori con rendicontazione di dettaglio delle voci di costo presenti nel Quadro Economico, certificato di collaudo);

- w) fornire una rendicontazione finale all'esito di tutti gli Atti di Cessione e una relazione degli interventi realizzati, nei termini e modalità di cui all'art.15;
- x) collaborare con il Comune di Milano per la partecipazione al processo "Reinventing Cities", sviluppato dal network di città C40, attraverso il coinvolgimento di uno scalo indicativamente individuato in Greco o Lambrate ;
- y) rinunciare ai contenziosi promossi anche a fini risarcitori avverso agli atti che hanno condotto alla mancata ratifica della precedente ipotesi di Accordo di Programma ed avverso la Delibera di Approvazione del vigente PGT.

Art.21. Obblighi del Fondo Olimpia

1. **Il Fondo Olimpia** si impegna a:
 - a) in caso di cessione delle aree oggetto del presente Accordo a terzi, incluse a società dallo stesso controllate e/o partecipate direttamente e /o indirettamente, trasferire ai propri aventi causa tutti gli impegni assunti con il presente atto;
 - b) rispettare le procedure per la formazione degli strumenti attuativi e la partecipazione di cui al precedente art. 9, facendosi parte diligente attiva nella promozione del concorso del Masterplan della Zona Speciale Farini, coordinandosi con la proprietà dell'Unità Farini-Scalo;

- c) rinunciare al contenzioso promosso anche a fini risarcitori avverso agli atti che hanno condotto alla mancata ratifica della precedente ipotesi di Accordo di Programma.

Art.22. Trasferimento degli obblighi oggetto del presente atto

1. In caso di alienazione totale o parziale delle aree oggetto del presente Accordo, o di trasferimento degli impegni di cui all'art.17 e seguenti, le obbligazioni assunte dai Sottoscrittori e/o Aderenti con il presente Accordo e i suoi atti integrativi relativamente ad ogni Zona Speciale - con esclusione delle obbligazioni connesse al potenziamento del sistema ferroviario di cui agli artt. 13, 14 e 15, che restano in capo alle Società del Gruppo FS Italiane S.p.A., per quanto di rispettiva competenza - si intenderanno trasferite in capo a qualsivoglia avente causa a qualsiasi titolo, incluse le società da essi controllate e/o partecipate direttamente e/o indirettamente. Qualora vi siano più aventi causa nella medesima Zona Speciale, essi saranno tutti solidalmente responsabili delle obbligazioni di cui sopra nei confronti del Comune di Milano e della Regione Lombardia, con esclusione delle obbligazioni di cui agli artt. 13, 14 e 15.

2. Gli attuali Sottoscrittori e gli Aderenti all'Accordo rimarranno comunque solidalmente obbligati nei confronti del Comune di Milano e della Regione Lombardia per l'esatto e completo adempimento delle obbligazioni medesime, fino a quando l'avente causa non avrà a sua volta assunto, a suo nome, gli impegni di cui ai precedenti art. 17 e seguenti. In ogni caso, i Sottoscrittori e gli aderenti all'Accordo si impegnano a richiamare specificamente negli atti di alienazione, debitamente registrati e trascritti, gli obblighi di cui al presente Accordo, in cui l'acquirente subentra.

In mancanza e/o comunque con riferimento agli obblighi non espressamente trasferiti, gli attuali proprietari resteranno, per quanto di spettanza, solidalmente responsabili con l'avente causa per l'adempimento degli impegni assunti con il presente atto.

3. Tutti i Sottoscrittori e Aderenti dell'Accordo sono obbligati, in caso di cessione a terzi delle aree oggetto del presente Accordo – incluse le società da essi controllate e/o partecipate direttamente e/o indirettamente – a richiamare negli atti di trasferimento e/o negli eventuali bandi di gara e/o lettere d'invito, il presente Accordo, allo scopo di rendere pienamente edotti i propri aventi causa di tutti gli impegni esistenti ed assunti nei confronti del Comune di Milano e della Regione Lombardia.

4. Ogni patto tra i Sottoscrittori e gli Aderenti all'Accordo e i loro aventi causa contrario a quanto previsto al presente articolo non produrrà alcun effetto, per cui il Comune di Milano e la Regione Lombardia potranno esigere il rispetto di tutte le obbligazione assunte direttamente dai Sottoscrittori e dagli Aderenti all'Accordo con la stipula e la sottoscrizione del presente atto.

**PARTE VI - VIGILANZA E MODIFICHE DELL'ACCORDO DI
PROGRAMMA, RESPONSABILITÀ E CONTROVERSIE
CONNESSE ALLA SUA ATTUAZIONE, EFFETTI E DURATA
DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA**

Art.23. Composizione e attribuzioni del Collegio di Vigilanza

1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, nonché dell'art. 6 della L.R. n. 2/2003, la vigilanza e il controllo sull'esecuzione del presente Accordo saranno esercitati da un Collegio costituito dal Sindaco del Comune di Milano, che lo presiede, dal Presidente della Regione Lombardia, dai legali rappresentanti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi

Urbani Srl e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nonché dal legale rappresentante del Fondo Olimpia o suo delegato.

2. Al Collegio di Vigilanza sono attribuite le competenze di seguito elencate, che saranno esercitate avvalendosi della Segreteria Tecnica per lo svolgimento delle relative istruttorie:

- a) vigilare, anche attraverso verifiche periodiche, sulla piena, tempestiva e corretta attuazione dell'ADP;
- b) individuare gli ostacoli di fatto e di diritto che si verificassero nel corso dell'attuazione dell'ADP, proponendo ai soggetti sottoscrittori ed aderenti allo stesso Accordo le soluzioni idonee alla loro rimozione;
- c) provvedere, ove necessario o previsto, alla convocazione degli Enti Sottoscrittori e di altri soggetti eventualmente interessati, anche riuniti in conferenza dei servizi ai sensi degli artt. 14 e segg. della Legge n. 241/1990 e successive modifiche e integrazioni, per l'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta relativi a questioni, procedimenti o atti inerenti all'esecuzione dell'ADP;
- d) dirimere in via bonaria le controversie che dovessero insorgere tra le Parti in ordine all'interpretazione e all'attuazione dell'ADP;
- e) disporre eventuali proroghe dei termini di adempimento previsti nel presente ADP, qualora questo non comporti variazione essenziale ai sensi dell'art.25;
- f) in applicazione del successivo art. 25.3, valutare eventuali variazioni delle superfici destinate alle aree strumentali, eccedenti quelle ammesse dall'art. 2.5.4 della normativa tecnica di attuazione (all. F.)

- e non incidenti sugli obiettivi primari dell'accordo, determinando il proporzionale ridimensionamento dei parametri urbanistici della Zona Speciale;
- g) approvare eventuali integrazioni e/o modifiche e/o aggiornamenti del presente ADP e dei suoi allegati;
 - h) esercitare le funzioni di cui all'art. 6, comma 9, della L.R. n. 2/2003 e prendere atto dell'eventuale sussistenza dei presupposti per cui risulti necessario provvedere ad una nuova approvazione di varianti all'Accordo;
 - i) valutare ed eventualmente dichiarare, nel rispetto dei principi della Legge n. 241/1990 e dei principi del Codice Civile in materia di obbligazioni e contratti in quanto compatibili, la decadenza del presente ADP per il sopravvenire di manifeste cause di impossibilità di attuare l'Accordo stesso, nonché assumere le determinazioni ai sensi dell' art.25.5;
 - j) disporre, in via esclusiva e in deroga al regime ordinario, gli interventi sostitutivi in caso di inadempimento, attuandoli anche mediante commissario ad acta;
 - k) applicare le sanzioni di cui al successivo art. 24;
 - l) valutare la coerenza del cronoprogramma delle dismissioni di cui all'art. 8 ai fini del mantenimento e dell'ottimizzazione del servizio ferroviario e delle finalità del presente Accordo;
 - m) svolgere le attività connesse con la rendicontazione delle plusvalenze:
 - validando le rendicontazioni presentate da FS secondo quanto previsto nell'art. 20;

- disponendo l'attribuzione delle ulteriori plusvalenze di cui all'art. 15, oltre all'importo fisso di 50M€, con le modalità di ivi disposte, e secondo l'ordine di priorità di cui all'art. 14 considerando gli importi disponibili, la situazione complessiva della vendita delle aree e le prospettive delle aree ancora invendute;
 - validando la rendicontazione finale.
- n) svolgere le attività connesse con l'attuazione degli interventi di potenziamento del sistema ferroviario (artt. 13 e 14) avvalendosi della ST:
- in relazione alle risultanze degli studi di fattibilità di cui all'art. 14 punti d) ed e), potrà aggiornare il quadro delle priorità nella realizzazione degli interventi;
 - valida le fasi progettuali preliminari, definitive ed eventuali varianti di progetto degli interventi di potenziamento del sistema ferroviario di cui all'art. 14;
 - valida i cronoprogrammi di dettaglio degli interventi anche in relazione al cronoprogramma complessivo dell'AdP;
 - monitora l'avanzamento della progettazione e della realizzazione in relazione ai cronoprogrammi complessivo e di dettaglio;
 - monitora il costo degli interventi secondo quanto previsto all'art. 20;
- o) nel caso in cui le previsioni di spesa superino le risorse disponibili, il CdV valuterà quali interventi o fasi di interventi stralciare o

posticipare, salvaguardando la funzionalità in caso di realizzazione per fasi. Nel caso in cui si realizzassero delle economie, il CdV potrà integrare l'elenco degli interventi dell'art. 14, facendo riferimento al documento "Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano approvato con DGR X/2524 del 17/10/2014".

Per la validità delle riunioni del Collegio di Vigilanza è richiesta la presenza di tutti i componenti. Le decisioni sono assunte all'unanimità.

3. La Segreteria Tecnica dell'ADP, composta dai rappresentanti del Comune di Milano, della Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi Urbani Srl e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dal rappresentante legale del Fondo Olimpia continuerà la sua attività successivamente alla sottoscrizione del presente Accordo anche al fine di assicurare il supporto tecnico all'attività del Collegio di Vigilanza.

Art.24. Sanzioni

1. Il Collegio di Vigilanza, qualora riscontri che i Soggetti sottoscrittori e aderenti dell'ADP non adempiano per fatto proprio e nei tempi previsti agli obblighi assunti, provvede a:

- contestare l'inadempienza, a mezzo lettera raccomandata con ricevuta di ritorno o a mezzo di notifica per ufficiale giudiziario, con formale diffida ad adempiere entro un congruo termine;
- disporre, decorso infruttuosamente il predetto termine, gli interventi necessari, anche di carattere sostitutivo, di cui al successivo art. 25.

2. Resta ferma la responsabilità del soggetto inadempiente per i danni arrecati con il proprio comportamento agli altri soggetti ai quali compete comunque l'immediata ripetizione degli oneri sostenuti in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato.

Art.25. Aggiornamenti, modificazioni e integrazioni all'

Accordo di Programma

1. La competenza ad approvare modifiche al presente ADP spetta al Collegio di Vigilanza, che la esercita, previa istruttoria da parte della Segreteria Tecnica, verificando la compatibilità della modifica stessa con gli obiettivi di cui all'art. 3 e tenendo conto di eventuali esigenze sopravvenute rispetto alla sottoscrizione, di richieste motivate e/o di eventuali oggettive necessità progettuali evidenziate in sede di approfondimento delle previsioni di cui al presente atto e di qualunque altra circostanza che possa giustificare, in un quadro di coerenza con gli obiettivi perseguiti, la modifica proposta.

2. Agli effetti del presente Accordo, costituiscono elementi primari:

- a) l'individuazione degli ambiti territoriali dell'ADP;
- b) le previsioni relative agli interventi di potenziamento dello sviluppo del sistema ferroviario in ambito milanese;
- c) le previsioni relative al regime delle plusvalenze di cui al precedente art.15 e al loro utilizzo per gli interventi di potenziamento del trasporto ferroviario di cui al precedente art. 14;

- d) gli impegni di natura economica e immobiliare assunti dai Soggetti sottoscrittori e aderenti di cui agli artt.17, 18,19,20 e 21;
- e) la disciplina urbanistica.

Restano salve le disposizioni di legge e quelle stabilite agli artt. 2.5.4 e dell'art. 2.6.10 delle Norme Tecniche di Attuazione allegate al presente Accordo.

3. Le variazioni relative al perimetro delle aree strumentali eccedenti quelle ammesse all'art. 2.5.4. della Normativa Tecnica di Attuazione, di cui all'allegato F, dovute a motivate esigenze del servizio ferroviario e/o per ragioni di ordine tecnologico e/o connesse al corretto svolgimento del trasporto ferroviario e al rispetto delle relative norme di sicurezza, e che non incidono sugli elementi primari dell'AdP, sono autorizzate dal Collegio di Vigilanza, il quale determina il proporzionale ridimensionamento dei parametri urbanistici per l'attuazione della Zona.

4. Qualora le modifiche incidano sugli elementi primari del presente Accordo sopra elencati, il Collegio di Vigilanza dispone l'esperimento delle medesime procedure seguite per la conclusione dell'AdP, ai fini dell'approvazione di tali modifiche.

5. Nel caso in cui entro i termini indicati dal successivo art.26, commi 1, 2 e 3, non sia stata ancora presentata alcuna proposta di Strumento Urbanistico Attuativo, il Collegio di Vigilanza valuterà l'effettiva attuabilità degli interventi urbanistici programmati, assumendo altresì ogni necessaria determinazione in merito alla necessità di apportare le opportune

modifiche, integrazioni e/o proroghe al presente Accordo per la realizzazione degli obiettivi di cui al precedente art. 3.

6. Il Collegio di Vigilanza inoltre potrà disporre eventuali proroghe della validità dell'Accordo con particolare riguardo all'attuazione degli interventi trasportistici di cui al precedente art. 14.

Art.26. Sottoscrizioni, effetti e durata

1. Ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, il presente Accordo, sottoscritto dai legali rappresentanti del Comune di Milano, della Regione Lombardia, dai legali rappresentanti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., FS Sistemi Urbani Srl e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e dal rappresentante legale del Fondo Olimpia, sarà approvato con Decreto del Presidente della Regione Lombardia, previa ratifica, da parte del Consiglio Comunale di Milano, dell'adesione del Sindaco del Comune di Milano all'Accordo stesso, con gli effetti previsti dal medesimo art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000.

2. L'approvazione del presente Accordo determina, ai sensi e per gli effetti dell'art. 34, comma 6, del D.Lgs. n. 267/2000, qualora ne sussistano i presupposti e comunque con esclusione degli interventi di cui alle Schede, all. O, dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere pubbliche previste dall'ADP.

3. Il presente Accordo determina, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, dell'art. 8.4 delle Norme di Attuazione del Documento di Piano del PGT, nonché dell'art. 31.3 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole, la disciplina urbanistica costitutiva per le aree comprese nel perimetro del medesimo Accordo e individuate nella planimetria allegata alla lettera H).

4. Le attività disciplinate dal presente Accordo sono vincolanti per gli Enti sottoscrittori e per gli aderenti.

5. La durata del presente Accordo è fissata in anni dieci dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente della Giunta Regionale di approvazione dello stesso Accordo, salvo eventuali proroghe disposte dal Collegio di Vigilanza, secondo quanto disposto dall'art. 25.

6. Tutti i termini temporali previsti nel presente Accordo, ove non diversamente stabilito, decorrono dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente della Giunta Regionale di approvazione dello stesso Accordo.

Art.27. Disposizioni particolari

1. Se entro il termine di 5 anni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del Decreto di approvazione del presente Accordo, per le singole Zone Speciali di Farini - Unità Scalo FS, San Cristoforo e Romana non venisse presentato il relativo piano attuativo o PII, troverà applicazione quanto disposto al precedente art. 25.5.

2. Se entro il termine di 8 anni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del Decreto di approvazione dell'AdP per la Zona Speciale Farini – Unità Valtellina non venisse presentato il relativo piano attuativo o PII troverà applicazione quanto disposto al precedente art. 25.5.

3. Se entro il termine di 8 anni dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia del Decreto di approvazione dell'AdP per la Zona Speciale Genova non venisse presentato il relativo piano attuativo o PII troverà applicazione quanto disposto al precedente art. 25.5.

4. Al verificarsi delle condizioni di cui ai commi precedenti nelle singole Zone Speciali suddette saranno, comunque, ammessi gli interventi previsti dall'art. 27, comma 1, lett. a), b), c) della L.R. 11 marzo 2005, n. 12 e/o quelli consentiti dal PGT vigente, senza modifica della destinazione d'uso.
5. In caso di decadenza del presente Accordo nulla sarà dovuto nei confronti delle Società del Gruppo FS Italiane S.p.A. che avranno avviato le progettazioni e la realizzazione degli interventi di potenziamento del sistema ferroviario di cui all'art. 14. In caso di interventi già appaltati, RFI S.p.A. e aventi causa si impegna alla conclusione degli stessi, nel limite di spesa del contributo straordinario stabilito al precedente art. 15.
6. In qualunque ipotesi di decadenza dell'Accordo saranno fatti salvi gli effetti della disciplina urbanistica delle Zone Speciali per le quali i relativi piani attuativi o i PII fossero già stati approvati e le relative convenzioni urbanistiche fossero già state sottoscritte.
7. Fatto salvo quanto previsto all'art. 13 punto 7, resta inteso che la convenzione attuativa dell'area di Porta Genova, nelle sue tempistiche, dovrà tenere conto dell'impegno della preventiva realizzazione delle stazioni di Tibaldi e Romana, di cui al precedente art. 13.



Milano, 22 giugno 2017

REGIONE LOMBARDIA

Il Presidente, ROBERTO MARONI

COMUNE DI MILANO

Il Sindaco, GIUSEPPE SALA

FERROVIE DELLO STATO

L'AD, RENATO MAZZONCINI

RETE FERROVIARIA ITALIANA

L'AD, MAURIZIO GENTILE

FS SISTEMI URBANI

Il Presidente, CARLO DE VITO

PARTE I- PREMESSE, OGGETTO E OBIETTIVI DELL'ACCORDO	4
Art.1. <u>Premesse ed allegati</u>	23
Art.2. <u>Aree e immobili interessati dall'Accordo</u>	28
Art.3. <u>Obiettivi dell'Accordo</u>	29
Art.4. <u>Oggetto e contenuti dell'Accordo</u>	34
PARTE II - IL PROGRAMMA DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA E DI VALORIZZAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE	37
Art.5. <u>La disciplina urbanistica</u>	37
Art.6. <u>Opere infrastrutturali di riqualificazione ambientale a carico delle trasformazioni urbanistiche</u>	40
Art.7. <u>Aree di Riqualificazione esterne alle Zone Speciali</u>	44
Art.8. <u>Dismissione delle aree</u>	44
Art.9. <u>Strumenti Attuativi e partecipazione</u>	45
Art.10. <u>Tutela degli abitanti insediati</u>	48
Art.11. <u>Compatibilità ambientale degli interventi</u>	50
PARTE III - IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO IN AMBITO MILANESE	50
Art.12. <u>Potenziamento del sistema ferroviario</u>	50
Art.13. <u>Dismissione dell'esercizio ferroviario nella stazione di Porta Genova e realizzazione delle stazioni di Tibaldi e Romana</u>	51
Art.14. <u>Interventi di potenziamento del sistema ferroviario</u>	53
Art.15. <u>Il sistema degli investimenti e le plusvalenze</u>	57
PARTE IV – USI TEMPORANEI	63
Art.16. <u>Modalità per l'utilizzo temporaneo degli scali Ferroviari in pendenza dell'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi</u>	63
PARTE V - GLI ADEMPIMENTI DEI SOGGETTI SOTTOSCRITTORI	65
Art.17. <u>Impegni dei Soggetti sottoscrittori</u>	65
Art.18. <u>Obbligazioni del Comune di Milano</u>	66
Art.19. <u>Obbligazioni della Regione Lombardia</u>	67
Art.20. <u>Obbligazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane</u>	67
Art.21. <u>Obblighi del Fondo Olimpia</u>	73
Art.22. <u>Trasferimento degli obblighi oggetto del presente atto</u>	74
PARTE VI - VIGILANZA E MODIFICHE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA, RESPONSABILITÀ E CONTROVERSIE CONNESSE ALLA SUA ATTUAZIONE, EFFETTI E DURATA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA	75
Art.23. <u>Composizione e attribuzioni del Collegio di Vigilanza</u>	75
Art.24. <u>Sanzioni</u>	79
Art.25. <u>Aggiornamenti, modificazioni e integrazioni all' Accordo di Programma</u>	80
Art.26. <u>Sottoscrizioni, effetti e durata</u>	82
Art.27. <u>Disposizioni particolari</u>	83