



COIMA S.g.r. S.p.a.

quale società di gestione del "FONDO PORTA ROMANA"
 sede legale: piazza Gae Aulenti, 12 - 20154 Milano
 codice fiscale/partita IVA: 05688240968

in qualità di SOGGETTO PROPONENTE
 delegato dagli altri proprietari

LEGALE RAPPRESENTANTE

Manfredi Catella



Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

sede legale: piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma, IT
 codice fiscale: 01585570581
 partita IVA: 01008081000

LEGALE RAPPRESENTANTE

Vera Fiorani



FS Sistemi Urbani S.r.l.

sede: piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma, IT
 codice fiscale/partita IVA: 06356181005

LEGALE RAPPRESENTANTE

Umberto Lebruto



RIQUALIFICAZIONE SCALO DI PORTA ROMANA

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA del PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO PROPOSTA DEFINITIVA

TEAM - Progettisti

<p>BEMAA C.so Sempione 33, 20145 Milano, IT www.bemaa.it</p>	progetto urbanistico	<p>PLP Architecture Ibex House 42-47 Minories, London EC3N 1DY, UK www.plparchitecture.com</p>	progetto Masterplan
<p>Arup Italia S.r.l. C.so Italia 1, 20122 Milano, IT www.arup.com</p>	progetto sostenibilità	<p>DILLER SCOFIDIO + RENFRO, LLC 601 W. 26th Street, Suite 1680, New York, NY 10001, USA www.dsny.com</p>	progetto Masterplan
<p>SYSTEMATICA S.r.l. Via Lovanio 8, Milano, IT www.systematica.net</p>	progetto mobilità	<p>CARLORATTIASSOCIATI SRL Corso Quintino Sella, 26, Torino, IT www.carloratti.com</p>	progetto Masterplan
<p>Alpina S.p.A. Via Ripamonti 2, Milano, IT www.alpina-spa.it</p>	progetto opere di urbanizzazione	<p>GAD S.r.l. Via Maurizio Quadrio 12, Milano, IT www.gadstudio.eu</p>	controllo costi
<p>ECSD S.r.l. Via Goldoni 22, Milano, IT www.ecsd.it</p>	progetto strutture	<p>HPC Italia s.r.l. Via Francesco Ferrucci 17/A, Milano, IT www.hpc.ag</p>	valutazioni ambientali
<p>SCL INGEGNERIA STRUTTURALE Via Carissimi 12, Milano, IT www.scl-ingegneria.it</p>	progetto strutture	<p>Portland 10 Whitechapel High Street, London, E1 8QS, UK www.portland-design.com</p>	strategia attivazione retail
<p>LAND Italia S.r.l. Via Varese 16, Milano, IT www.landsrl.com</p>	consulente progetto landscape	<p>OUTCOMIST Ltd. 27 Florence Street, London, N1 2FW, UK</p>	progetto Masterplan

SEZIONE VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

OGGETTO Allegato 1 - Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

DATA 17/02/2023

CODICE VASDOC0202

NUMERO RIFERIMENTO

VAS-02

SCALA



Comune di
Milano

COMUNE DI MILANO
CITTA' METROPOLITANA DI MILANO

RIQUALIFICAZIONE SCALO DI PORTA ROMANA PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO PROPOSTA DEFINITIVA

RAPPORTO PRELIMINARE DI SCOPING

Allegato 1 – Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Autorità Procedente:

Comune di Milano - Area Pianificazione Attuativa 1

Autorità competente:

Comune di Milano – Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Febbraio 2023





HPC Italia srl
Via Francesco Ferrucci 17/A – 20145 MILANO

REVISIONI	01	30/07/2022	Integrazioni	Percorsi Sostenibili	R. Andrighetto	A. Cappellini
	00	15/04/2022	Prima emissione	Percorsi Sostenibili	B. Monzani	A. Cappellini
	N.	DATA	DESCRIZIONE	ELABORATO	VERIFICATO	APPROVATO



PERCORSI SOSTENIBILI
Studio Associato dott. sse Stefania Anghinelli e Sara Lodrini
Via Volterra, 9 – 20146 MILANO
con la collaborazione dei Pianif. Territ. Emanuela Astori e Francesco Frulio

ALLEGATO 1 – Quadro normativo e pianificatorio di riferimento

INDICE

Premessa	p.	2
PTR - PIANO TERRITORIALE REGIONALE	p.	3
PPR – PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	p.	11
PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	p.	17
PTM – PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO	p.	29
ACCORDO DI PROGRAMMA AdP Scali	p.	33
PGT – PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI MILANO	p.	45
PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO	p.	49
PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE	p.	52
CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO	p.	55
PAC - PIANO ARIA E CLIMA DEL COMUNE DI MILANO	p.	58
QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	p.	63

Premessa

Nel seguito si riportano i principali riferimenti normativi, pianificatori e programmatori sui quali valutare la coerenza esterna del PII Porta Romana. L'analisi coerenza, che viene compiutamente affrontata nel Rapporto Ambientale e trova nel Rapporto Preliminare di scoping una prima anticipazione a livello di analisi di sostenibilità degli obiettivi, si fonda una valutazione che coinvolge piani e programma a diversi livelli territoriali e con diversi focus settoriali.

Nello specifico:

- per l'analisi della coerenza esterna verticale, quindi con riferimento a piani e programmi sovraordinati al livello comunale, sono stati considerati:
 - o Piano Territoriale Regionale - PTR
 - o Piano Paesaggistico Regionale - PPR
 - o Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP e Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Milano - PTM
 - o Accordo di Programma AdP Scali
- per l'analisi di coerenza orizzontale, quindi rispetto a piani di livello comunale sono stati analizzati:
 - o Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano – PGT
 - o Piano Generale del Traffico Urbano – PGTU
 - o Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS
 - o Classificazione Acustica del Territorio del Comune di Milano
 - o Piano Aria e Clima del Comune di Milano – PAC.

Per ognuno di questi documenti, nel seguito, sono sintetizzati gli estremi di approvazione e gli eventuali aggiornamenti/revisioni in corso, i principali obiettivi e le azioni prioritarie/strategiche.



PTR - PIANO TERRITORIALE REGIONALE

approvato con D.C.R. n. 951 del 19/1/2010

(ultimo aggiornamento con D.C.R. n. 2064 del 24 novembre 2021)

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di pianificazione territoriale regionale in Regione Lombardia e ha come obiettivo fondamentale il costante miglioramento della qualità della vita dei cittadini nel loro territorio secondo i principi dello sviluppo sostenibile.

Il PTR è lo strumento di indirizzo e orientamento per il territorio regionale che definisce in maniera integrata gli obiettivi generali di sviluppo attraverso indirizzi, orientamenti e prescrizioni, che hanno efficacia diretta su altri strumenti di pianificazione, ed è anche lo strumento che porta a sistema le politiche settoriali riconducendole ad obiettivi di sviluppo territoriale equilibrato.

I macro obiettivi del PTR, i principi cui si ispira l'azione del PTR; fanno riferimento alla Strategia di Lisbona e sono la declinazione, per la Lombardia, dei principi dello sviluppo sostenibile.

La pianificazione in Lombardia deve complessivamente fare propri e mirare al conseguimento degli obiettivi del PTR, deve proporre azioni che siano calibrate sulle finalità specifiche del singolo strumento ma che complessivamente concorrano agli obiettivi generali e condivisi per il territorio regionale, deve articolare sistemi di monitoraggio che evidenzino l'efficacia nel perseguimento degli obiettivi di PTR. L'assunzione degli obiettivi di PTR all'interno delle politiche e delle strategie dei diversi piani deve essere esplicita e puntualmente riconoscibile con rimandi diretti.

Il PTR definisce tre macro - obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia
- riequilibrare il territorio lombardo
- proteggere e valorizzare le risorse della Regione.

La limitazione del consumo di suolo per nuovi usi insediativi è una scelta strategica per il raggiungimento dell'effettiva sostenibilità delle trasformazioni territoriali.

Gli obiettivi del PTR sono gli obiettivi che il PTR si pone per il perseguimento dei macro obiettivi sul territorio lombardo.

Le linee d'azione del PTR infine permettono di raggiungere gli obiettivi del PTR: possono essere azioni della programmazione regionale che il PTR fa proprie o linee d'azione proposte specificamente dal PTR.

Per la crescita durevole della Lombardia e il raggiungimento dei 3 macro-obiettivi, il PTR individua 24 obiettivi:

1. Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione:
 - in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente;

- nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi);
 - nell'uso delle risorse e nella produzione di energia;
 - e nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione del rischio
2. Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica
 3. Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi
 4. Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio
 5. Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso:
 - ✓ la promozione della qualità architettonica degli interventi
 - ✓ la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici
 - ✓ il recupero delle aree degradate
 - ✓ la riqualificazione dei quartieri di ERP
 - ✓ l'integrazione funzionale
 - ✓ il riequilibrio tra aree marginali e centrali
 - ✓ la promozione di processi partecipativi
 6. Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero
 7. Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero
 8. Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque

9. Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio
10. Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo
11. Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso:
 - il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di coltura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile
 - il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale
 - lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità
12. Valorizzare il ruolo di Milano quale punto di forza del sistema economico, culturale e dell'innovazione e come competitore a livello globale
13. Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo
14. Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat
15. Supportare gli Enti Locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita nella programmazione e nella progettazione a tutti i livelli di governo
16. Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti
17. Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata
18. Favorire la graduale trasformazione dei comportamenti, anche individuali, e degli approcci culturali verso un utilizzo razionale e sostenibile di ogni risorsa, l'attenzione ai temi ambientali



e della biodiversità, paesaggistici e culturali, la fruizione turistica sostenibile, attraverso azioni di educazione nelle scuole, di formazione degli operatori e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica

19. Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia
20. Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati
21. Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio
22. Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche sia legate alla produzione (attività agricola, industriale, commerciale) che alla vita quotidiana (mobilità, residenza, turismo)
23. Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi transregionali attraverso il miglioramento della cooperazione
24. Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti

Il PTR identifica per il livello regionale:

- i principali poli di sviluppo regionale
- le zone di preservazione e salvaguardia ambientale
- le infrastrutture prioritarie.

Al fine di consentire una lettura più immediata sia da parte delle programmazioni settoriali, sia da parte dei diversi territori della Regione, i 24 obiettivi del PTR vengono declinati secondo due punti di vista, tematico e territoriale.

I temi individuati sono:

- ambiente (Aria, cambiamenti climatici, acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, rumore e radiazioni,...)
- assetto Territoriale (mobilità e infrastrutture, equilibrio territoriale, modalità di utilizzo del suolo, rifiuti, rischio integrato)
- assetto economico/produttivo (industria, agricoltura, commercio, turismo, innovazione, energia, rischio industriale,...)

- paesaggio e Patrimonio Culturale (paesaggio, patrimonio culturale e architettonico,...)
- assetto sociale (popolazione e salute, qualità dell'abitare, patrimonio ERP,...)

I Sistemi Territoriali sono intesi come sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno, sono i seguenti:

- ✓ sistema Metropolitano
- ✓ montagna
- ✓ sistema Pedemontano
- ✓ laghi
- ✓ pianura Irrigua
- ✓ fiume Po e Grandi Fiumi di pianura.

Gli obiettivi tematici sono la declinazione degli obiettivi del PTR sui temi di interesse individuati dal PTR stesso; ogni tema si sviluppa su obiettivi e linee di azione (o misure) atte al loro perseguimento. Ogni obiettivo tematico permette il raggiungimento di uno o più dei 24 obiettivi del PTR, direttamente (tramite il perseguimento dell'obiettivo tematico) o indirettamente (alcune misure mirate al conseguimento dell'obiettivo tematico e degli obiettivi del PTR ad esso correlati contribuiscono al raggiungimento anche di altri obiettivi, non direttamente correlati).

Per il Sistema Territoriale Metropolitano, di cui Milano rappresenta il fulcro, all'interno del PTR sono stati individuati i seguenti **obiettivi**:

1. **tutelare la salute e a sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale.** Nello specifico si fa riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare, alla tutela del suolo e delle acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione degli inquinanti, alla bonifica dei siti contaminati, alla gestione integrata dei rischi;
2. **riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale.** Si intende la possibilità di migliorare la funzionalità della rete ecologica e dei corridoi di connessione, favorire la presenza di un settore agricolo o riqualificarlo qualora fosse già esistente. Un'ulteriore forma di sviluppo sostenibile consiste nel miglioramento dell'efficienza energetica nel settore edilizio e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sfruttando, ad esempio, l'energia solare termica, l'energia geotermica a bassa entalpia e le acque di falda tramite le pompe di calore;
3. **tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità.** L'analisi delle acque superficiali di Milano mostra un quadro generale estremamente negativo: lo stato di qualità di tutte le acque superficiali è "scadente" o "pessimo". Le linee di azione mirano a ripristinare gli alvei dei fiumi e ad implementare politiche per la tutela dei fiumi e la prevenzione del rischio idraulico, in particolare nel milanese, anche attraverso una maggior integrazione dei progetti nel contesto ambientale e paesaggistico;
4. **favorire uno sviluppo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del nord Italia.** Lo scopo è il potenziamento dei centri secondari complementari (l'area di



Malpensa, i comuni di prima cintura, l'area della fiera di Rho-Pero) senza depotenziare il capoluogo lombardo. E' quindi fondamentale realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma, potenziando la rete stradale e realizzando opere per perfezionare le relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale (Tangenziale est esterna, collegamento Milano-Bergamo-Brescia, Autostrada Pedemontana);

5. **favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee.** Si tratta, in particolare, di sviluppare politiche territoriali, ambientali ed infrastrutturali per rendere il sistema metropolitano lombardo competitivo con le aree metropolitane europee di eccellenza, valorizzando il patrimonio storico-culturale e paesaggistico e perseguendo strategie atte al miglioramento della qualità della vita;
6. **ridurre la congestione del traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile.** Il potenziamento del trasporto pubblico locale (linee metropolitane, linee di superficie e reti ferroviarie) in termini di efficienza e sostenibilità è uno dei requisiti per limitare l'utilizzo dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, limitare il traffico e ridurre l'inquinamento atmosferico. Ai fini del contenimento della congestione stradale da traffico viene incentivato lo sviluppo delle applicazioni ICT (telelavoro, e-commerce, e-government) e dei percorsi ciclo-pedonali di adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale e suburbano;
7. **applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio.** Le linee di azione che maggiormente possono essere contestualizzate nella realtà milanese si riferiscono:
 - al recupero di aree dismesse o degradate prevedendo la realizzazione non solo di aree edificate, ma anche di verde e servizi;
 - alla tutela del suolo libero esistente e alla preservazione dell'edificato per evitare fenomeni di sprawl urbano in particolare sulle aree agricole;
 - alla realizzazione di strutture congressuali a livello internazionale (l'EXPO è l'esempio più significativo), valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche del territorio e realizzando opere infrastrutturali e servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, ma attente alla costruzione del paesaggio complessivo;
 - alla valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per evitare o, perlomeno limitare, i fenomeni di conurbazione. Il Parco Agricolo Sud Milano, che circonda il territorio comunale, garantisce una discontinuità con i comuni di prima cintura;
 - a favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati per ridurre la disparità sociale ed il fenomeno della marginalità;
8. **riorganizzare il sistema del trasporto merci.** Il tema della riorganizzazione del sistema logistico è uno degli obiettivi prioritari della mobilità milanese: la realizzazione di infrastrutture logistiche esterne a Milano o la costruzione di efficaci nodi di interscambio, porterebbe ad una diminuzione del traffico derivante dal trasporto merci. Lo sgravio del traffico attraverso il nodo Milano, già



sovraccarico, può essere realizzato anche mediante il potenziamento della rete ferroviaria e la creazione di nuove infrastrutture di collegamento che by-passino il capoluogo lombardo, evitando la penetrazione delle merci non dirette alla regione urbana;

9. **sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso sistemi di cooperazione, verso un comparto produttivo di eccellenza.** La realizzazione di strutture di ricerca applicata, in collaborazione con il sistema universitario milanese, è un obiettivo che consentirebbe di potenziare e strutturare economie di scala altrimenti irrealizzabili. Il capoluogo lombardo è già oggi considerato un centro d'eccellenza sia nel settore terziario, sia nei settori industriali avanzati (elettronica, comunicazioni, editoria). L'ulteriore rafforzamento di queste politiche economiche renderebbe Milano competitiva non solo a livello nazionale, ma anche a livello europeo;
10. **valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio.** La promozione degli elementi paesaggistici, naturali ed architettonici contribuisce ad un complessivo miglioramento della qualità ambientale e determina una maggior attrazione per il turismo e per l'insediamento di attività di eccellenza. Per poter favorire politiche finalizzate alla sensibilizzazione sui temi ambientali ed il patrimonio culturale è necessario promuovere iniziative e programmi di formazione, coinvolgendo differenti settori di intervento (operatori di settore, professionisti, studenti, operatori pubblici);
11. **EXPO:** accanto a questioni più site specifiche come la promozione della qualità progettuale dell'intervento e l'inserimento paesistico del progetto, l'evento sarà l'occasione per affrontare e definire questioni afferenti ad un contesto più allargato e strategico per la Lombardia ed il Nord Italia, come gli interventi per la riqualificazione paesistico/ambientale e il riassetto idrogeologico e idraulico di Milano e dei sottobacini del Po, Olona e Lambro, la corretta integrazione tra funzioni urbane e spazi aperti e di valore naturalistico, anche per la realizzazione delle reti verdi e ecologiche, il completamento e la riorganizzazione della mobilità, lo sviluppo dei servizi e della ricettività;
12. **limitare l'ulteriore espansione urbana.** Il suolo è considerato una risorsa non rinnovabile. La minimizzazione del consumo di suolo, attraverso interventi di riqualificazione di aree dimesse e/o sottoutilizzate ed interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente, è uno degli obiettivi dell'amministrazione comunale. Il completamento del margine urbano verterà prevalentemente su aree già raggiunte dall'urbanizzazione e prive di valore ambientale significativo, in modo da garantire la salvaguardia di aree ad interesse paesaggistico.

I Piani Territoriali Regionali d'Area (PTRA) si pongono essenzialmente quali atti di programmazione per lo sviluppo di territori interessati da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovraregionale, condividendo con gli enti locali le principali azioni atte a concorrere ad uno sviluppo attento alle componenti ambientali e paesistiche, che sia occasione di promozione della competitività regionale e di riequilibrio dei territori. Ai sensi dell'art. 20 della L.R. 12/2005 *“le disposizioni e i contenuti del piano territoriale regionale d'area hanno efficacia diretta e cogente nei*



confronti dei comuni e delle province o della Città metropolitana di Milano compresi nel relativo ambito, qualora previsto nello stesso piano territoriale regionale d'area". Per i PGT dei comuni interessati dai PTR, "la verifica di compatibilità rispetto ai contenuti del PTR è effettuata dalla Provincia o dalla Città metropolitana di Milano nell'ambito della valutazione di cui all'articolo 13, comma 5".

Il PTR individua come prioritari i PTR di seguito indicati:

PTR – Quadrante Ovest

PTR – Media e Alta Valtellina

PTR – Montichiari

PTR - Navigli lombardi

PTR - Grandi laghi lombardi

PTR - Fiume Po

PTR - Quadrante sud–est della Lombardia

PTR - Valli Alpine: le Orobie Bergamasche e l'Altopiano Valsassina

PTR - Grandi Infrastrutture

PTR – Franciacorta



PPR – PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE¹

approvato con D.C.R. n. 951 del 19/1/2010, poi modificato e aggiornato con DCR n. 56 del 28/9/2010, DCR n. 276 del 8/11/2011 e DCR n. 78 del 9/7/2013

Con DGR n. 367 del 4 luglio 2013 è stato avviato il percorso di revisione del piano
Con DGR n. 937 del 14 novembre 2013 è stato avviato il procedimento di approvazione della variante del PTR, comprensivo del PPR

In Lombardia nel 2001 è stato approvato il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), che ha composto il quadro regionale di riferimento per la pianificazione paesaggistica.

La tutela e valorizzazione paesaggistica dell'intero territorio regionale è quindi la scelta di fondo operata, coinvolgendo e responsabilizzando l'azione di tutti gli enti con competenze territoriali in termini pianificatori, programmatori e progettuali nel perseguimento delle finalità di tutela esplicitate nel piano:

- **la conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia**, attraverso il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze e dei relativi contesti;
- **il miglioramento della qualità paesaggistica e architettonica degli interventi di trasformazione del territorio**; (innovazione, costruzione di nuovi paesaggi);
- **la diffusione della consapevolezza dei valori del paesaggio e la loro fruizione da parte dei cittadini.**

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), quale sezione specifica del Piano Territoriale Regionale, assume, aggiorna e integra il PTPR, ribadendone i principi ispiratori che muovono dalla consapevolezza che:

- non vi è efficace tutela del paesaggio senza una diffusa cultura del paesaggio, la cui costruzione passa innanzitutto per la conoscenza e la condivisione delle letture del paesaggio,
- tutto il territorio è paesaggio e merita quindi attenzione paesaggistica, anche se obiettivi di qualificazione paesaggistica e incisività della tutela sono differenziati a seconda delle diverse realtà e delle diverse caratteristiche di sensibilità e vulnerabilità dei luoghi,
- la pianificazione paesaggistica è necessaria al fine di guidare e coordinare le politiche per il paesaggio, ma la tutela e la valorizzazione dei differenti valori paesaggistici presenti sul territorio richiedono, per essere efficaci, di intervenire anche sulle scelte progettuali e sulle politiche di settore.

Il PPR ha duplice natura: di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo e di strumento di disciplina paesaggistica attiva del territorio.

¹ È attualmente in fase di predisposizione una Variante finalizzata alla revisione del Piano Territoriale Regionale, comprensiva dei contenuti paesaggistici (Progetto di Valorizzazione del Paesaggio) che, è stata adottata con la DCR XI 2137 del 2 dicembre 2021.



Il PPR in quanto quadro di riferimento è esteso all'intero territorio regionale, in quanto strumento di salvaguardia e disciplina del territorio è potenzialmente esteso all'intero territorio, ma opera effettivamente là dove e fino a quando non siano vigenti atti a valenza paesaggistica di maggiore definizione.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) ha quindi, in base alla l.r. 12/2005, natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico, si è pertanto proceduto nel nuovo PTR ad integrare ed aggiornare il precedente PTR approvato nel 2001, in linea con la convenzione Europea del paesaggio e con il D. Lgs. 42/2004.

Il PPR per quanto concerne la riqualificazione paesaggistica:

- introduce i concetti di degrado paesaggistico, compromissione paesaggistica e rischio di degrado/compromissione;
- indica le aree di prioritaria attenzione e indica i compiti della pianificazione locale anche in correlazione con quanto contenuto nella specifica parte degli Indirizzi di tutela;
- indirizza verso una maggiore attenzione paesaggistica i progetti e gli interventi inerenti il recupero di ambiti o aree degradati al fine di elevarne l'efficacia migliorativa del paesaggio;
- individua alcune cautele in merito a specifiche tipologie di intervento (recupero aree dimesse, piani cave, nuovi impianti rifiuti, infrastrutture a rete e impianti tecnologici, infrastrutture della mobilità ecc.) al fine di prevenire future forme di degrado.

Il tema di maggiore complessità introdotto riguarda l'individuazione delle aree significativamente compromesse o degradate dal punto di vista paesaggistico, e la proposizione di specifici indirizzi per gli interventi di riqualificazione, recupero e contenimento del degrado.

Vengono introdotte in tal senso nella cartografia del Piano Paesaggistico specifiche tavole volte ad evidenziare le situazioni di maggiore attenzione, in termini e su scala regionale, per l'individuazione delle aree e degli ambiti di degrado paesaggistico riconosciuto e per la presenza di processi potenzialmente generatori di degrado paesaggistico, definendo di conseguenza specifici indirizzi per gli interventi di riqualificazione e di contenimento di tali processi, dando anche indicazioni di priorità in merito agli interventi di compensazione territoriale ed ambientale inseriti in una prospettiva di miglioramento del paesaggio interessato dalle trasformazioni.

Con riferimento alle priorità di salvaguardia e preservazione ambientale e paesaggistica del PTR, sono stati introdotti a livello cartografico e normativo i seguenti temi di attenzione:

- tutela e valorizzazione dei laghi lombardi
- rete idrografica naturale
- infrastruttura idrografica artificiale della pianura
- geositi di rilevanza regionale
- siti UNESCO
- rete verde regionale
- belvedere, visuali sensibili e punti di osservazione del paesaggio



In termini di disciplina, in particolare, viene confermata l'attenzione regionale per:

- la tutela degli ambiti di elevata naturalità della montagna, la norma viene confermata nei suoi obiettivi e strumenti operativi, al fine di orientare la pianificazione locale verso scelte sempre più attente alla salvaguardia dei residui caratteri di naturalità e dei valori paesaggistici correlati alla struttura insediativa e agricola tradizionale, con specifico riferimento alle opportunità di valorizzazione in termini di nuove forme di turismo sostenibile e di riqualificazione delle situazioni di degrado.
- il riconoscimento e la tutela della viabilità storica e d'interesse paesaggistico, comprende ora un più esplicito riferimento all'individuazione degli elementi regionali di attenzione, con indicazioni specifiche per il recupero delle strade del Passo dello Spluga, del Passo dello Stelvio e Gardesana occidentale, per la riqualificazione e la promozione della viabilità di interesse panoramico e di fruizione ambientale, per il controllo della cartellonistica sulle strade panoramiche.
- l'individuazione e tutela dei centri e nuclei storici, la norma è stata aggiornata in riferimento alla nuova strumentazione urbanistica e con esplicita specifica attenzione anche agli insediamenti rurali storico-tradizionali e alle componenti urbane ed edilizie della prima metà del Novecento, assegnando maggiore responsabilità al ruolo pianificatorio comunale in termini di strategie integrate di recupero.

Vengono invece riviste le indicazioni per Barco Certosa, demandando allo specifico piano paesistico di dettaglio approvato dalla Provincia di Pavia, e vengono stralciate quelle per gli ambiti di contiguità ai parchi regionali, considerate ormai superate alla luce della definitiva approvazione dei PTC dei parchi ivi richiamati.

I temi di nuova attenzione introdotti, con riferimento alle priorità di salvaguardia e preservazione ambientale e paesaggistica del PTR e alle disposizioni del D. Lgs. 42/2004 e della l.r. 12/2005, riguardano invece prioritariamente:

- **l'idrografia naturale e artificiale**, che contraddistingue storicamente la Lombardia come un paesaggio delle acque, connotandone scenari naturali e agrari oltre che l'organizzazione storica degli insediamenti;
- la **rete verde**, spesso correlata all'idrografia, che riveste elevate potenzialità in termini di ricomposizione dei paesaggi rurali ma anche di ridefinizione dei rapporti tra città e campagna, di opportunità di fruizione dei paesaggi di Lombardia e di tutela della biodiversità regionale;
- i **geositi** quali manifestazioni diversificate di luoghi di particolare rilevanza dal punto di vista geologico, morfologico e mineralogico e/o paleontologico che rappresentano non solo rilevanze significative in termini di diretta caratterizzazione paesaggistica del territorio ma anche di connotazione storico-sociale dello stesso;
- i siti inseriti nell'elenco del patrimonio dell'**UNESCO**, quali rilevanze identitarie di valore sovregionale;



- la **rete dei luoghi** di contemplazione, percezione e osservazione del paesaggio;
- il grande tema della **riqualificazione** delle situazioni di degrado paesaggistico di contenimento dei processi che potrebbero portare a nuove forme di degrado, abbandono o compromissione dei valori e delle diverse connotazioni paesaggistiche regionali.

“La tutela e valorizzazione dei laghi lombardi” è una norma complessa e articolata, che vuole porre l’attenzione di enti e operatori sulla grande rilevanza paesaggistica dei numerosi e diversi specchi e contesti lacuali, partendo da indicazioni generali per laghi alpini, laghi prealpini e collinari, laghetti di cava, per evidenziare quindi le indicazioni e disposizioni specifiche relative alla eccezionale rilevanza paesaggistica della pianura costituita dai laghi di Mantova.

L’attenzione per la tutela della rete idrografica naturale nel suo complesso trova sviluppo in uno specifico articolo che, innanzitutto, afferma il riconoscimento della rilevanza paesaggistica dei sistemi fluviali, per delinearne quindi alcuni indirizzi generali di tutela nonché evidenziare la volontà regionale di promozione e valorizzazione dei processi di pianificazione integrata relativi a singoli sottobacini o di parti di essi.

Per il fiume Po l’azione di tutela si articola maggiormente, ricercando coerenze con le altre pianificazioni e programmazioni che vi insistono, ribadendo però il ruolo che il grande fiume riveste nella costruzione storica sia dei paesaggi naturali che antropici della Bassa; vengono in tal senso individuati due diversi ambiti di riferimento:

- Per l’ambito di specifica tutela paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 42/2004 (golena e territorio compreso entro i 150 metri dall’argine maestro) è previsto che si applichino, oltre alle norme del Piano di Assetto Idrogeologico del fiume Po per le fasce A e B, alcune specifiche salvaguardie e indirizzi in merito alla tutela e valorizzazione del sistema fluviale, tenendo conto dei programmi di preservazione ambientale e sviluppo turistico in essere e con particolare attenzione alla salvaguardia dell’argine maestro e territori contermini, per i quali vengono di fatto escluse nuove trasformazioni urbanistiche ed edilizie all’esterno degli ambiti già edificati stante la sensibilità paesaggistica dell’ambito, è richiesto alle Province di effettuare una specifica verifica in merito al recepimento delle suddette disposizioni;
- Viene inoltre individuato un ambito di riferimento per la tutela paesaggistica del sistema vallivo, coincidente con la fascia C del PAI, dove vengono dettati specifici indirizzi per la pianificazione locale in riferimento all’integrazione della rete verde, alla valorizzazione dei beni culturali e paesaggistici, al contenimento del consumo di suolo, alla migliore integrazione di particolari interventi.

L’infrastruttura idrografica artificiale della pianura è il titolo della norma che introduce e articola le attenzioni paesaggistiche regionali sull’intero sistema idrografico artificiale, considerando sia i principali navigli storici e canali di bonifica e irrigazione sia la rete irrigua nel suo complesso, con anche specifico riferimento ai fontanili.



Il riconoscimento della Rete verde quale strumento e sistema di ricomposizione paesaggistica del territorio pone in evidenza il carattere progettuale della tutela e valorizzazione delle componenti verdi del paesaggio naturale, rurale e periurbano, che si coordinano con lo schema di rete ecologica regionale.

La città di Milano si colloca in posizione intermedia tra l'Alta Pianura Asciutta e la Bassa Pianura Irrigua e si caratterizza, al pari dell'area metropolitana, per un paesaggio edilizio di scarsa identità, con segni di un passato industriale in via di trasformazione e di un nuovo sviluppo commerciale di carattere transitorio, contraddistinto dalle iniziative di tutela dei Fiume Adda e Ticino e di salvaguardia dei territori agricoli a corona della città inseriti nel perimetro del Parco Agricolo Sud. All'interno dei Repertori del PPR sono riconosciuti come componenti e caratteri percettivi del paesaggio:

- luoghi dell'identità locale come Piazza del Duomo, Piazza della Scala, il Castello Sforzesco ed il sistema dei Navigli;
- la strada panoramica Alzaia Naviglio Grande;
- I tracciati guida paesaggistici della Greenway del Ticino e del Naviglio Grande (partenza da Sesto Calende, arrivo alla Darsena di Milano) della pista ciclabile della Martesana e della Greenway Milano-Varzi;
- i siti Unesco di S. Maria delle Grazie ed il Cenacolo vinciano;
- il punto di osservazione del paesaggio lombardo riferito a "paesaggio metropolitano-Milano".

Dal punto di vista delle unità tipologiche di paesaggio, Milano viene collocata all'interno di una apposita categoria denominata "Paesaggi Urbanizzati-Poli Urbani ad alta densità": all'interno di questo ambito gli indirizzi di tutela sono rivolti agli elementi paesaggistici non ancora edificati, al recupero di valori perduti, alla valorizzazione delle aree degradate o dimesse: il riferimento è in particolare alla valorizzazione delle vie d'accesso alla città e dei collegamenti con stazioni ferroviarie ed aeroporti, alla ricostruzione di una "trama verde della città" attraverso il ridisegno e l'arricchimento del verde urbano, al recupero delle aree dimesse industriali, agricole o abitative.

Lungo l'asse del Sempione, della Brianza e la direttrice Bergamo-Brescia-Verona, Il milanese si distingue per il degrado paesistico dovuto ai "processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani", con un forte consumo di suolo e concentrazione di aree di frangia destrutturate, cave, discariche, insediamenti commerciali ed altri elementi detrattori puntuali o a rete (es. sistema delle tangenziali); per quanto riguarda "gli ambiti di degrado paesistico provocato da criticità ambientali" si sono individuati i corsi d'acqua dell'Olona, Lambro Settentrionale e Meridionale ed il sito da bonificare di interesse nazionale della Bovisa (ora sito di interesse regionale).



Per Milano, e più in generale per gli ambiti di degrado sopra descritti, gli indirizzi di tutela del PPR prevedono l'integrazione di aspetti paesistici nelle politiche e nelle azioni di pianificazione e governo locale del territorio, con esplicito riferimento agli atti del PGT e di pianificazione attuativa (es. PRU e PII), al PTCP e alla pianificazione provinciale e regionale di settore (es. cave, rifiuti, aree agricole), nonché agli strumenti di programmazione delle aree protette ed in tema di protezione civile.



PTCP – PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE²

approvato con D.C.P. n. 93 del 17/12/2013

modificato e aggiornato con DGP n. 364 del 25/11/2014; DSM n. 218 del 14/07/2015;

DSM n. 232 del 04/10/2018 e DSM n. 105 del 10/07/2019

La Provincia definisce attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ai sensi della L.r. n. 12 del 2005 "Legge per il governo del territorio", gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del proprio territorio connessi ad interessi di rango provinciale o sovracomunale o costituenti attuazione della pianificazione regionale.

Il PTCP è atto di indirizzo della programmazione socio-economica della provincia ed ha efficacia paesaggistico-ambientale per i contenuti e nei termini previsti all'art. 15, comma 2, della l.r. 12 del 2005.

Hanno invece efficacia prescrittiva e prevalente sugli atti dei Piani di Governo del Territorio (PGT) le seguenti previsioni del PTCP:

- le previsioni in materia di tutela dei beni ambientali e paesaggistici in attuazione dell'art. 77
- l'indicazione della localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità
- la individuazione degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico di cui all'art. 15, comma 4
- l'indicazione, per le aree soggette a tutela o classificate a rischio idrogeologico e sismico, delle opere prioritarie di sistemazione e consolidamento.

Le previsioni del PTCP sono articolate con riferimento a **quattro sistemi territoriali**:

1. paesistico-ambientale e di difesa del suolo;
2. ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico;
3. infrastrutturale della mobilità;
4. insediativo.

Il PTCP, oltre ad avere effetti immediatamente conformativi di specifiche parti del territorio, la cui efficacia deriva da norme sovraordinate, struttura le proprie disposizioni normative articolandole con riferimento ai quattro sistemi territoriali, in obiettivi, indirizzi e prescrizioni.

Gli **obiettivi** identificano le condizioni ottimali di assetto, trasformazione e tutela del territorio e quelle di sviluppo economico-sociale programmate dal PTCP e perseguite mediante la sua attuazione, comprendendo e integrando gli obiettivi di sostenibilità desunti dalla VAS.

Gli **indirizzi** enunciano gli scopi e le finalità posti all'attività di pianificazione e di programmazione territoriale della Provincia e dei Comuni e precisano modalità di intervento e orientamento nonché

² L'efficacia del PTCP è venuta meno con la recente pubblicazione del nuovo Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana di Milano. Si è ritenuto opportuno riportare anche questo strumento di pianificazione perché vigente alla data dell'approvazione dell'Adp Scali.



criteri che i Comuni osservano nei propri atti di pianificazione con la facoltà di articularli e specificarli per perseguire gli obiettivi del PTCP.

Le **prescrizioni** richiedono, agli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale dei Comuni, l'emanazione di regole con efficacia conformativa, demandando ad essi la verifica dei presupposti e l'individuazione a scala di maggior dettaglio delle aree concretamente interessate.

La strategia di fondo che orienta e caratterizza il PTCP è il rafforzamento del policentrismo costitutivo e storicamente determinatosi nella costruzione del territorio milanese, oggi appannato dallo sviluppo più recente concentrato in forma radiale sul polo regionale di Milano, puntando prevalentemente su:

- Potenziamento della “densità qualificata” dei poli del sistema urbano policentrico articolato in una Città centrale, che comprende Milano e altri 24 comuni, e in 10 Poli attrattori;
- Qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali, rafforzando le connessioni trasversali, prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi;
- Qualificazione dell'ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico salvaguardando gli spazi aperti tra polo e polo e tra questi e il polo centrale;
- Potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale con la costruzione di un sistema a rete degli spazi verdi articolato in una Rete verde, nelle Grande Dorsali Territoriali (Dorsale Verde Nord, Dorsali Est e Ovest rappresentate dalle valli dell'Olona e del Lambro), nel Sistema dei Navigli Obiettivo centrale per il PTCP è la “qualità”, intesa come concetto complesso verso cui concorrono aspetti di valenza paesistica, ambientale, estetico-percettiva, funzionale e relazionale. Di particolare rilievo è il tema degli spazi aperti e delle aree di frangia, correlati a quello della qualità ambientale e spaziale degli insediamenti urbani.

Il PTCP identifica **sei macro-obiettivi**, di seguito specificati:

- macro-obiettivo **01 - Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni**. Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso.
- macro-obiettivo **02 - Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo**. Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.
- macro-obiettivo **03 - Potenziamento della rete ecologica**.



Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.

▪ **macro-obiettivo 04 – Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo.**

Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.

▪ **macro-obiettivo 05 - Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare.**

Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l'impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.

▪ **macro-obiettivo 06 – Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa.**

Favorire la diversificazione dell'offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l'introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi.

I sistemi territoriali individuati sono:

1. Sistema paesistico ambientale
2. Sistema degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico
3. Sistema infrastrutturale della mobilità
4. Sistema insediativo

1. Sistema paesistico ambientale

Il PTCP, con riferimento alla visione sistemica e integrata degli spazi non costruiti suggerita dal PTR, riconosce quale sistema rurale-paesistico-ambientale, il territorio prevalentemente libero da insediamenti o non urbanizzato, naturale, residuale o dedicato ad usi produttivi primari. Tale sistema,



costituito anche dagli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, riveste importanza fondamentale al fine del riequilibrio ecosistemico e della rigenerazione ambientale dei tessuti urbanizzati e del territorio.

Per quanto attiene le tematiche del paesaggio alla base dell'adeguamento del PTCP, si è fatto riferimento essenzialmente alle disposizioni immediatamente operative, oggetto delle norme del Titolo III della Parte II del Piano Paesaggistico Regionale. In riferimento all'obiettivo della valorizzazione degli ambiti e degli elementi di rilevanza paesistico-ambientale e di interesse storico culturale, l'attenzione è stata posta in particolare a:

- attuazione e potenziamento della rete verde e della rete ecologica provinciale
- ricomposizione dei fronti e delle frange urbane e riqualificazione dei contesti degradati
- rinaturalizzazione e riqualificazione dei corsi d'acqua
- salvaguardia della infrastruttura idrografica artificiale, con particolare riferimento ai navigli e ai fontanili
- valorizzazione delle emergenze storico-architettoniche e dei beni diffusi caratterizzanti il territorio
- realizzazione di circuiti turistico-culturali e percorsi paesistici
- tutela delle emergenze naturalistiche e geomorfologiche

Per quanto attiene le tematiche relative al sistema paesistico-ambientale, adeguandosi agli obiettivi e alle misure generali di tutela paesaggistica dettati dal Piano Territoriale Regionale (PTR) e alle prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), il PTCP ha effettuato una lettura del paesaggio finalizzata all'individuazione di ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica provinciale di prevalente valore naturale, storico-culturale, simbolico-sociale, fruitivo e visivo-percettivo e di situazioni di degrado e compromissione paesaggistica o a rischio di degrado. Inoltre, il PTCP ha individuato e articolato la "Rete verde" provinciale e le correlate proposte di PLIS, definisce programmi di valorizzazione e/o riqualificazione paesaggistica e fornisce indicazioni per la redazione dei PGT. La promozione di una progettazione che tuteli i valori ambientali e paesistici del territorio della Provincia di Milano trova, inoltre, riscontro nel "Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali" allegato al PTCP. Si tratta di un approfondimento del "Repertorio degli interventi di riqualificazione ambientale (Repertorio B)" allegato al PTCP del 2003 sviluppato nell'ambito dell'adeguamento del Piano, dedicato alla qualificazione ambientale e paesaggistica delle trasformazioni territoriali derivate dalle attività insediative e dalle infrastrutture. Il Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione propone un nuovo abaco di soluzioni finalizzate alla migliore integrazione ambientale, alla mitigazione degli impatti e alla compensazione paesistico-ambientale di opere infrastrutturali e urbanistiche. Si tratta di uno strumento finalizzato a supportare le scelte progettuali per l'individuazione delle misure e degli interventi necessari



contestualizzare la trasformazione urbanistica o l'infrastruttura considerando il rapporto con il paesaggio trasversale a tutte le fasi progettuali, in un'ottica di "progetto integrato".

Costituiscono **obiettivi per la tutela e la valorizzazione del paesaggio** quelli indicati qui di seguito:

- Tutelare e valorizzare gli ambiti e gli elementi costitutivi del paesaggio provinciale e i caratteri che ne definiscono l'identità;
- Favorire la qualità paesistica e architettonica dei progetti, ponendo particolare cura al corretto inserimento delle trasformazioni nel contesto;
- Riqualificare la frangia urbana e recuperare un rapporto organico tra spazi aperti e spazio urbanizzato;
- Riqualificare e recuperare gli ambiti, le aree degradate e gli elementi detrattori, attraverso un'analisi delle cause di degrado e l'attivazione di politiche efficaci nella rimozione delle cause e dell'inversione del processo di degrado;
- Migliorare le condizioni di compatibilità paesistico-ambientale degli insediamenti produttivi e commerciali;
- Diffondere la consapevolezza e la conoscenza dei valori paesistici e la fruizione del paesaggio.

Le Tavole 2 del PTCP definiscono la struttura paesistica del territorio provinciale mediante le **unità tipologiche di paesaggio**, che evidenziano le strutture paesistiche caratterizzanti il territorio (quali gli aspetti geomorfologici, geobotanici, faunistici, idrologici e del sistema agrario, modalità di distribuzione, forma e dimensione dei diversi elementi del paesaggio) e forniscono gli elementi per la conoscenza e l'interpretazione del paesaggio, indispensabili per mettere in luce limiti e potenzialità del territorio stesso, evidenziare le specifiche esigenze di tutela e determinare il livello di compatibilità delle trasformazioni.

Sono identificate **8 unità tipologiche di paesaggio**:

- la collina di San Colombano
- l'alta pianura terrazzata
- l'alta pianura asciutta
- l'alta pianura irrigua
- la media pianura irrigua e dei fontanili
- la bassa pianura irrigua
- le valli fluviali e le valli dei corsi d'acqua minori

Oltre ai macro obiettivi (art.3 NTA) e agli obiettivi specifici per la tutela e la valorizzazione del paesaggio (art.17 NTA), il PTCP definisce quale ulteriore **obiettivo per le unità tipologiche di**



paesaggio la tutela e la valorizzazione dei caratteri distintivi delle diverse unità anche al fine di contrastare il degrado paesistico.

Il Comune di Milano ricade nella “**media pianura irrigua e dei fontanili**”, per la quale valgono i seguenti **indirizzi**:

- tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- salvaguardare la struttura del paesaggio agrario del Naviglio Grande, le visuali percettive e tutelare gli insediamenti rurali storici, le partiture poderali compatte, la rete irrigua, la vegetazione, la rete viaria minore e le marcite;
- salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Pallese, ad est.

In riferimento alla *riqualificazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi e contenimento dei processi di degrado* (all'interno della più generale pianificazione paesistica, secondo le indicazioni contenute nel D.Lgs. 42/2004 in merito alla redazione dei piani paesaggistici, e recepita nel PPR lombardo) si va affermando l'esigenza di un ulteriore livello di pianificazione mirato al recupero e alla riqualificazione delle aree degradate. Spesso anche in contesti che appaiono banalizzati e depauperati esistono tracce o sistemi di segni legati a una precedente strutturazione del paesaggio che possono concorrere a ricostruirne l'identità e a guidare conseguentemente le trasformazioni su di esso. Il PTCP nella Tavola 3 ha effettuato una ricognizione delle aree degli ambiti e degli elementi di degrado o compromissione del paesaggio e di quelli a rischio di degrado/compromissione paesaggistica, secondo le tipologie indicate nella Parte IV degli Indirizzi di tutela del PPR.

Per **gli ambiti e le aree di degrado** il PTCP definisce i seguenti ulteriori **obiettivi**:

- Favorire gli interventi di recupero e riqualificazione, eventualmente puntuali, dei contesti e dei beni degradati ai fini di reintegrare, reinterpretare o realizzare nuovi valori paesaggistici;
- Conseguire il miglioramento complessivo della qualità paesistica dei luoghi e dei beni degradati nei progetti di recupero delle situazioni di degrado esistenti.

In riferimento alla *difesa del suolo* il PTCP recepisce il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), integrandolo a scala di dettaglio e disciplinando la tutela dei corsi d'acqua e la difesa dal rischio di inondazione, assumendo come presupposto che la prevenzione possa attuarsi non solo mediante opere strutturali ma anche con misure di “buon governo” del territorio, compatibili rispetto alle dinamiche idrogeologiche.

Gli **obiettivi** per la **difesa del suolo** sono i seguenti:



- Prevenire il rischio idrogeologico e sismico, stabilizzare e consolidare i terreni;
- Ripristinare gli equilibri idrogeologici e ambientali, tutelare e valorizzare gli elementi geologici e geomorfologici del territorio provinciale;
- Tutelare, risanare e valorizzare le risorse idriche superficiali e sotterranee ed i relativi ambiti al fine di impedire ogni forma impropria di utilizzo e trasformazione e per prevenire e ridurre l'inquinamento e ripristinare e mantenerne la capacità naturale di auto depurazione;
- Migliorare la qualità dei suoli e prevenire i fenomeni di contaminazione, promuovendo altresì la bonifica dei suoli contaminati;
- Limitare e razionalizzare l'apertura di nuovi poli estrattivi evitando il prelievo in acqua, garantire la loro migliore integrazione nel contesto locale e recuperare i poli dismessi.

In riferimento alla *tutela e sviluppo degli ecosistemi* con il progetto di *Rete Ecologica Provinciale*, il PTCP persegue l'**obiettivo** di ripristino delle funzioni ecosistemiche compromesse dalla profonda artificializzazione del territorio milanese, dovuta a elevati livelli di urbanizzazione e infrastrutturazione, e dal conseguente elevato livello di frammentazione e impoverimento ecologico mediante la progettazione di un sistema interconnesso di aree naturali in grado di mantenere livelli soddisfacenti di biodiversità. Il raggiungimento di tale obiettivo consente di mantenere e potenziare scambi ecologici tra le varie aree naturali o paraturali, impedendo che si trasformino in "isole" prive di ricambi genetici.

Gli **obiettivi** per la tutela e lo sviluppo degli ecosistemi sono i seguenti:

- Valorizzare e ricostruire le relazioni tra gli ambiti di valore ambientale e naturalistico di diverso ordine e grado, con particolare attenzione alle connessioni tra i siti della Rete Natura 2000 e gli ambiti di tutela faunistica;
- Salvaguardare la biodiversità (flora e fauna) e potenziare le unità ecosistemiche di particolare pregio;
- Salvaguardare i varchi per la connessione ecologica, evitando la saldatura degli ambiti costruiti e urbanizzati e potenziare gli altri elementi costitutivi della rete ecologica;
- Rendere permeabili le interferenze delle infrastrutture lineari esistenti o programmate sulla rete ecologica.

Quale approfondimento ed elemento strategico della Rete Ecologica Provinciale, è stato messo a punto il progetto denominato "Dorsale Verde Nord", che vuole rappresentare la struttura portante del sistema di connessione ecologica e ambientale della parte settentrionale della provincia e propone il mantenimento della continuità territoriale e la riqualificazione ecologica degli ambiti non edificati nell'area compresa tra i fiumi Ticino e Adda. Ad essa si aggiungono le dorsali dei fiumi Lambro ed Olona, anch'esse strategiche nello sviluppo del progetto della REP in quanto specifiche matrici del paesaggio e dell'ambiente in cui si collocano.



La “Dorsale Verde Nord” è un sistema di spazi aperti, verdi o agricoli che complessivamente interessa 29mila ettari di territorio, con una lunghezza di 65 chilometri tra Ticino e Adda. La Tavola 0 del PTCP individua le Grandi Dorsali Territoriali come matrici ambientali e insediative del territorio e caratterizzanti i paesaggi del loro intorno. La Tavola 4 del PTCP individua la Dorsale verde nord in relazione alla prioritaria valenza di connessione ecologica e ambientale della parte settentrionale della provincia.

In riferimento al *Sistema degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico*, la tavola 6 individua nel territorio di Milano gli ambiti agricoli di interesse strategico all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

2. Sistema degli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico

Con la LR 12/2005 gli ambiti agricoli rivestono grande rilievo quale fondamentale risorsa fisica ed economica da tutelare e valorizzare. Le politiche agricole comunitarie e regionali di settore riconoscono il ruolo produttivo primario dell'attività agricola, richiamando altresì il carattere multifunzionale dell'agricoltura, il suo valore paesistico-ambientale e il suo ruolo di presidio del territorio.

I criteri regionali di individuazione degli ambiti agricoli strategici, contenuti nella DGR 8/8059 del 19 settembre 2008, definiscono “ambiti agricoli strategici” le parti di territorio provinciale che presentano contemporaneamente una particolare rilevanza dell'attività agricola, un'adeguata estensione e continuità territoriale nonché un'elevata produttività dei suoli.

La definizione degli ambiti agricoli strategici operata dal PTCP deve trovare il suo assetto definitivo nell'approvazione dei PGT comunali, in particolare nel piano delle regole che individua e disciplina le aree destinate all'agricoltura. Tale individuazione da parte dello strumento urbanistico comunale, avviene recependo i perimetri degli ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico definiti dal PTCP, con la facoltà di proporre, nel rispetto dei macro-obiettivi, rettifiche, precisazioni o miglioramenti rispetto all'individuazione provinciale, anche in riduzione della loro superficie.

3. Sistema infrastrutturale della mobilità

Per quanto riguarda il quadro infrastrutturale, l'approccio strategico del PTCP privilegia l'obiettivo del rilancio della struttura policentrica, mettendo efficacemente in rete i centri del territorio provinciale in un sistema unitario, articolato, costituito da insediamenti urbani collegati da una fitta trama infrastrutturale, multimediale e multidirezionale, e connessi da un tessuto continuo di spazi verdi. Il PTCP si occupa anche del tema dell'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare, sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali, anche con riferimento ad accordi e/o intese per le grandi infrastrutture.



Trasporto pubblico e polarità territoriali

La rete del trasporto pubblico su ferro che interessa la Provincia di Milano presenta una struttura assimilabile a quella della rete stradale, contraddistinta da direttrici radiali che si distribuiscono nel nodo milanese. Una particolare problematica riguarda la cosiddetta “città centrale”, cioè il continuo urbanizzato contermina al capoluogo ove gli standard di servizio diminuiscono progressivamente allontanandosi da Milano.

Il quadro progettuale per la rete del trasporto pubblico su ferro è finalizzato al rafforzamento delle connessioni tra il capoluogo e le aree più esterne, mediante il potenziamento delle linee ferroviarie, tramite raddoppi/quadruplicamenti e soluzioni delle criticità strutturali nei nodi, con l’obiettivo di completare l’offerta di servizi suburbani e consentirne l’ulteriore sviluppo. Per le metropolitane, le previsioni consolidate riguardano l’estensione delle linee esistenti verso la periferia e la costruzione delle linee M4 e M5. Contribuiscono al rafforzamento e all’estensione del servizio pubblico verso i settori più esterni e congestionati dell’area metropolitana anche le previsioni di intervento che riguardano le linee tranviarie interurbane, da trasformare in moderne e più efficienti metrotramvie.

Accessibilità e sistema insediativo

Il PTCP rafforza le misure per il governo del rapporto tra insediamenti e infrastrutture sviluppando i meccanismi volti a ottimizzare la localizzazione delle funzioni di rilevanza sovracomunale in relazione all’accessibilità.

Attraverso la definizione dei “contenuti minimi di piano”, viene confermata la necessità di corredare gli atti di pianificazione dei Comuni di documentazione conoscitiva delle condizioni di mobilità per valutare la sostenibilità dei carichi urbanistici di previsione e per dimostrare la sussistenza dei requisiti di accessibilità degli ambiti di trasformazione e di sostenibilità dei nuovi flussi generati dalla loro attuazione. Viene confermato anche il dispositivo che impegna, nel caso se ne evidenzi la necessità, a subordinare l’attuazione degli interventi insediativi alla preventiva realizzazione delle opere di potenziamento del sistema di accessibilità. Ove, infatti, i requisiti di accessibilità e di sostenibilità siano garantiti solo alla condizione dell’integrazione o del potenziamento del sistema infrastrutturale esistente, le operazioni di trasformazione o di realizzazione degli insediamenti nuovi o ampliati dovranno essere subordinate alla previa attuazione dell’integrazione o del potenziamento medesimi. Per quel che riguarda, nel dettaglio, le trasformazioni urbanistiche e le connessioni lungo la viabilità di interesse sovra comunale, si conferma la strategia di tutela dei corridoi infrastrutturali col duplice obiettivo di migliorare e conservare i livelli di funzionalità della rete e di minimizzarne gli impatti sull’edificato.

Ciclabilità territoriale: il progetto “MI Bici”

Il PTCP intende sviluppare e potenziare il progetto MIBici della Provincia di Milano, estendendo il sistema delle piste ciclabili sul territorio provinciale. La rete ciclabile deve essere caratterizzata da continuità e connettività degli itinerari, completezza delle polarità servite, adeguatezza degli standard prestazionali, elevato grado di sicurezza e completezza e omogeneità della segnaletica.



Ai Comuni è richiesto di prevedere la realizzazione di percorsi ciclabili di connessione con le stazioni e le fermate delle linee ferroviarie e metropolitane e la predisposizione di spazi per adeguate attrezzature di deposito e parcheggio.

Intermodalità e logistica

Il PTCP rafforza le misure per il governo del rapporto tra insediamenti e strutture impattanti sul sistema della mobilità, in particolare per il settore della logistica e della movimentazione merci. Il piano conferma i “criteri localizzativi” che prevedono che le attività a maggior impatto debbano prioritariamente localizzarsi in posizioni particolari, ad esempio in prossimità di scali ferroviari, in modo che la movimentazione di merci possa avvenire convenientemente via treno.

4. Sistema insediativo

La crescita della città diffusa e l’espansione degli spazi urbanizzati hanno acquisito nel tempo un’evidenza sempre maggiore, legata anche agli effetti negativi di dispersione insediativa, generazione di traffico, congestione delle infrastrutture, difficoltà nell’accessibilità dei servizi. L’erosione degli spazi naturali e delle aree dedicate all’agricoltura, generata anche dalla frammentazione di uno sviluppo non coordinato a scala vasta, non incide solo sulle superfici direttamente coinvolte dal processo di trasformazione urbanistica ma si ripercuote sulle aree residue e sulla loro capacità di rigenerazione ecologica e di sviluppo agronomico produttivo.

Consumo di suolo

Il valore e la tutela della risorsa suolo sono alla base delle strategie territoriali del PTCP che promuove un approccio alla pianificazione basato su strumenti di conoscenza e meccanismi di conciliazione delle concrete esigenze di sviluppo delle realtà locali con progetti di equilibrio complessivo delle risorse del territorio in una logica di sostenibilità.

Recupero aree dismesse

Data l’importanza di orientare la trasformazione del tessuto edificato senza compromettere nuovo suolo, nelle trasformazioni urbanistiche è necessario perseguire obiettivi di recupero delle aree dismesse caratterizzati da standard di elevatissima qualificazione, con attenzione sia ai caratteri specifici delle nuove edificazioni, sia ai rapporti e alle connessioni fisiche e funzionali con il tessuto consolidato, studiando la qualità architettonica e le opere di ambientazione anche con l’obiettivo di potenziare il sistema delle dotazioni ecologiche e ambientali complessive.

Per quanto riguarda in particolare la qualificazione edilizia delle trasformazioni, al fine di contribuire alla sostenibilità dei contesti urbani più congestionati, il PTCP promuove ogni trasformazione caratterizzata da standard eccellenti in grado di creare un meccanismo virtuoso che “esporti” sostenibilità anche nelle zone contigue. In tal modo la trasformazione porterà benefici a una porzione estesa di città, provvedendo a colmare eventuali lacune per quel che riguarda le dotazioni di servizi, infrastrutture tecnologiche, sistemi di distribuzione dell’energia.



Dal punto di vista funzionale, le trasformazioni dovranno caratterizzarsi per favorire un adeguato mix e nel rispetto delle vocazioni proprie degli ambiti, anche al fine di scoraggiare i cambi di destinazione d'uso delle aree produttive laddove risultino caratterizzanti del contesto urbano, ma attraendo al contrario nuove funzioni produttive ad alto valore aggiunto.

Dimensionamento delle previsioni insediative

L'adeguamento ha introdotto una diversa organizzazione normativa per superare tali criticità proponendo un nuovo modo di articolare territorialmente i coefficienti di consumo di suolo, in funzione soprattutto del riconoscimento dell'articolazione della regione urbana milanese definita nell'ambito della strategia di rafforzamento del policentrismo territoriale della Provincia di Milano. Ai fini dell'applicazione delle regole per il dimensionamento delle previsioni insediative, il PTCP raggruppa i Comuni in tre categorie, sulla base di valutazioni condotte per la definizione e individuazione dei Comuni aventi i requisiti vocazionali di polarità: la città centrale, l'ambito esterno alla città centrale e i 10 poli attrattori.

In relazione alla nuova articolazione territoriale, il piano prevede che i Comuni della "Città Centrale" possano introdurre nuovo consumo di suolo a condizione che lo strumento urbanistico preveda "Progetti Strategici", cioè i servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, di cui all'art.9 comma 10 della LR 12/05, di rilevanza sovracomunale, che concorrono all'attuazione delle linee strategiche del PTCP e che rispondono, sulla base di relazione dettagliata, a reali bisogni per la qualità della vita e dell'ambiente. Per rafforzare il policentrismo, è facoltà dei "poli attrattori" raddoppiare il consumo di suolo ammesso, a condizione che lo strumento urbanistico preveda "Progetti Strategici". Nei Piani di Governo del Territorio, i Comuni devono predisporre apposito "piano naturalistico" volto alla definizione del bilancio ecologico comunale, che assicuri la compensazione ambientale preventiva delle trasformazioni comportanti consumo di suolo, realizzando interventi ambientali che restituiscano una capacità ecologica almeno pari a quella del territorio trasformato e contribuendo all'attuazione della Rete Verde, del sistema dei PLIS, della Rete Ecologica.

Città centrale e Poli attrattori

La LR 12/2005 stabilisce che il PTCP deve individuare i Comuni con caratteristiche di polo attrattore, sulla base di dotazioni di servizi sovracomunali e sull'entità dei flussi pendolari, per i quali sono da prevedersi contenuti aggiuntivi per i piani dei servizi comunali.

Nell'ambito degli approfondimenti per l'adeguamento del PTCP sono stati valutati gli elementi di analisi per la definizione e individuazione dei Comuni aventi i requisiti vocazionali di polarità. Il PTCP individua i Comuni con caratteristiche di polo attrattore, sulla base di due serie di indicatori, una di tipo quantitativo, in grado di esprimere un valore più netto, di stabilire una classifica ed una "gerarchia", l'altra di tipo qualitativo, che fornisce in misura maggiore le qualità/potenzialità del territorio. Gli indicatori qualitativi, che considerano soprattutto caratteri ambientali e socio-economici, arricchiscono e meglio specificano l'individuazione dei poli basata sugli indicatori quantitativi che considerano la presenza di nodi infrastrutturali del trasporto pubblico su ferro, l'attrattività per gli



spostamenti sistematici e le dotazioni di servizi di eccellenza, di beni storico-monumentali, di esercizi commerciali di vicinato, di strutture ricettive. A fronte dei risultati delle analisi, si delinea una geografia territoriale che aggrega Milano e alcuni comuni ad esso circostanti che si può definire “Città Centrale” rispetto al resto della provincia.

Per rendere più efficaci le norme che prevedono la qualificazione delle trasformazioni, il rispetto degli indicatori di sostenibilità non è legato ad un meccanismo premiale (come nel Piano vigente), ma condizione necessaria per accedere a nuovo consumo di suolo. Il set degli indicatori di sostenibilità (Cfr Tabella 1) è stato rivisto, anche alla luce dell’esperienza di utilizzo di quelli vigenti, e i parametri di riferimento sono differenziati in relazione alla nuova articolazione territoriale (la città centrale, l’ambito esterno alla città centrale, i poli attrattori).

Tabella 1 - Indicatori di sostenibilità per ambito di appartenenza dei Comuni

		Ambiti di appartenenza dei comuni				
		Città centrale		Poli attrattori		Comuni non polo esterni alla “Città centrale”
		SENZA progetti strategici	CON progetti strategici	SENZA progetti strategici	CON progetti strategici	
Indicatori di sostenibilità e relativo consumo di suolo max ammesso	Densità insediativa ↓ consumo di suolo max ammesso	qualunque	≥ 0,5 mq/mq	≥ 0,4 mq/mq	≥ 0,4 mq/mq	≥ 0,2 mq/mq
		0%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%
	Mix funzionale ↓ consumo di suolo max ammesso	qualunque	≥ 20% e se abitanti > 5.000	≥ 20% e se abitanti > 5.000	≥ 20% e se abitanti > 5.000	≥ 10% e se abitanti > 5.000
		0%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%
	Gestione acque meteoriche ↓ consumo di suolo max ammesso	qualunque	≥ 10%	≥ 10%	≥ 10%	≥ 5%
		0%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%
	Aree verdi ecologiche ↓ consumo di suolo max ammesso	qualunque	≥ 10%	≥ 10%	≥ 10%	≥ 10%
		0%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%
	Energie rinnovabili ↓ consumo di suolo max ammesso	qualunque	≥ 20%	≥ 20%	≥ 20%	≥ 20%
		0%	0,4%	0,4%	0,8%	0,4%
	TOTALE di consumo di suolo max ammesso	0%	2%	2%	4%	2%

Fonte: PTCP 2013, Relazione Generale, p.39



PTM – PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO

Adottato con D.C.C. n.14 del 29/07/2020,

Approvato con D.C.M. n. 16 del 11/05/2021

Il PTM ha acquisito efficacia il 6 ottobre 2021 con la pubblicazione dell' avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e concorsi n. 40, secondo quanto prescritto all'art. 17, comma della LR 12/2005

Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) è strumento di pianificazione territoriale generale e di coordinamento per la Città metropolitana di Milano ai sensi dell'articolo 1 comma 44 della Legge 56/2014, dell'articolo 20 del D.lgs 267/2000, degli articoli da 15 a 18 della LR 12/2005 e smi, dell'articolo 5 della LR 32/2015 e dell'art 36 dello Statuto della Città metropolitana. Il PTM è coerente con gli indirizzi espressi dal Piano Territoriale Regionale e ad esso si conformano le programmazioni settoriali e i piani di governo del territorio dei comuni compresi nella Città metropolitana. Il PTM si raccorda con gli altri piani territoriali e di settore nelle forme previste dalla legge.

Riferimento primario per lo sviluppo del PTM sono i 17 obiettivi che compongono l'Agenda 2030 dell'ONU per lo sviluppo sostenibile. Tra questi assumono particolare importanza per le competenze territoriali del PTM i seguenti obiettivi:



Il PTM definisce gli **obiettivi** e gli **indirizzi** di governo del territorio per gli aspetti di rilevanza metropolitana e sovracomunale, in relazione ai temi individuati dalle norme e dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali. In particolare:

- con riferimento agli aspetti metropolitani:
 - promuove e coordina l'equilibrato e sostenibile sviluppo della comunità e del territorio, contribuendo a creare le condizioni per rafforzare il ruolo propulsore della Città metropolitana nel contesto regionale e nello scenario nazionale e internazionale;

- sostiene e valorizza le specificità e vocazioni delle diverse componenti territoriali e settoriali essenziali per il funzionamento del sistema metropolitano milanese;
 - interviene in modo diretto nei profili urbanistici, territoriali, ambientali e paesaggistici rilevanti per l'efficace raggiungimento degli obiettivi del sistema metropolitano.
- con riferimento agli aspetti sovracomunali coordina la pianificazione comunale e favorisce tramite la perequazione territoriale, l'equa ripartizione delle utilità generate dalle trasformazioni, degli oneri di tutela ambientale e delle compensazioni in caso di esternalità derivanti da trasformazioni che si diffondono a scala sovracomunale; gli strumenti urbanistici comunali contribuiscono all'attuazione

Il PTM e l'attività gestionale della Città metropolitana assicurano la cura degli interessi di scala metropolitana e sovracomunale, in coerenza con i **principi** che sono di seguito elencati (art. 2 comma 1 NTA):

- Principi per la tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, aria, energia da fonti fossili);
- Principi di equità territoriale;
- Principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale;
- Principi per l'attuazione e la gestione del piano, inerenti la semplificazione delle procedure, la digitalizzazione degli elaborati, il supporto ai comuni e alle iniziative intercomunali

In coerenza con i suddetti principi, il PTM persegue i seguenti **obiettivi**:

1. **Coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e tempi degli accordi internazionali sull'ambiente.** Contribuire per la parte di competenza della Città metropolitana al raggiungimento degli obiettivi delle agende europee, nazionali e regionali sulla sostenibilità ambientale e sui cambiamenti climatici. Individuare e affrontare le situazioni di emergenza ambientale, non risolvibili dai singoli comuni in merito agli effetti delle isole di calore, agli interventi per l'invarianza idraulica e ai progetti per la rete verde e la rete ecologica. Verificare i nuovi interventi insediativi rispetto alla capacità di carico dei diversi sistemi ambientali, perseguendo l'invarianza idraulica e idrologica, la riduzione delle emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, e dei consumi idrico potabile, energetico e di suolo. Valorizzare i servizi ecosistemici potenzialmente presenti nella risorsa suolo.
2. **Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.** Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'attività agricola e delle sue potenzialità. Favorire l'adozione di forme insediative compatte ed evitare la saldatura tra abitati contigui e lo sviluppo di conurbazioni lungo gli assi stradali.



Riqualificare la frangia urbana al fine di un più equilibrato e organico rapporto tra spazi aperti e urbanizzati. Mappare le situazioni di degrado e prevedere le azioni di recupero necessarie.

3. **Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo.** Considerare la rete suburbana su ferro prioritaria nella mobilità metropolitana, potenziandone i servizi e connettendola con il trasporto pubblico su gomma, con i parcheggi di interscambio e con l'accessibilità locale ciclabile e pedonale. Assicurare che tutto il territorio metropolitano benefici di eque opportunità di accesso alla rete su ferro e organizzare a tale fine le funzioni nell'intorno delle fermate della rete di trasporto. Dimensionare i nuovi insediamenti tenendo conto della capacità di carico della rete di mobilità.
4. **Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato.** Definire un quadro aggiornato delle aree dismesse e individuare gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di rilevanza strategica metropolitana e sovracomunale. Assegnare priorità agli interventi insediativi nelle aree dismesse e già urbanizzate. Supportare comuni nel reperimento delle risorse necessarie per le azioni di rigenerazione di scala urbana.
5. **Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano.** Sviluppare criteri per valutare e individuare le aree idonee alla localizzazione di funzioni insediative e servizi di rilevanza sovracomunale e metropolitana. Distribuire i servizi di area vasta tra i poli urbani attrattori per favorire il decongestionamento della città centrale. Coordinare l'offerta di servizi sovracomunali con le province confinanti, i relativi capoluoghi e le aree urbane principali appartenenti al più ampio sistema metropolitano regionale.
6. **Potenziare la rete ecologica.** Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità, di inversione dei processi di progressivo impoverimento biologico in atto, e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici. Valorizzare anche economicamente i servizi ecosistemici connessi con la rete ecologica metropolitana.
7. **Sviluppare la rete verde metropolitana.** Avviare la progettazione di una rete verde funzionale a ricomporre i paesaggi rurali, naturali e boscati, che svolga funzioni di salvaguardia e potenziamento dell'idrografia superficiale, della biodiversità e degli elementi naturali, di potenziamento della forestazione urbana, di contenimento dei processi conurbativi e di riqualificazione dei margini urbani, di laminazione degli eventi atmosferici e mitigazione degli effetti dovuti alle isole di calore, di contenimento della CO2 e di recupero paesaggistico di ambiti compressi e degradati. Preservare e rafforzare le connessioni tra la rete verde in ambito rurale e naturale e il verde urbano rafforzandone la fruizione con percorsi ciclabili e pedonali.
8. **Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque.** Orientare i comuni nella scelta di soluzioni territoriali e progettuali idonee secondo il contesto geomorfologico locale, per



raggiungere gli obiettivi di invarianza idraulica previsti dalle norme regionali in materia. Sviluppare disposizioni per la pianificazione comunale volte a tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrico potabile, salvaguardando le zone di ricarica degli acquiferi, e a recuperare il reticolo irriguo, anche i tratti dismessi, per fini paesaggistici, ecologici e come volume di invaso per la laminazione delle piene. Sviluppare alla scala di maggiore dettaglio le indicazioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico del Fiume Po (PAI) e del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

9. **Tutelare e diversificare la produzione agricola.** Creare le condizioni per mantenere la funzionalità delle aziende agricole insediate sul territorio, anche come argine all'ulteriore espansione urbana e presidio per l'equilibrio tra aspetti ambientali e insediativi. In linea con le politiche agricole europee favorire la multifunzionalità agricola e l'ampliamento dei servizi ecosistemici che possono essere forniti dalle aziende agricole, per il paesaggio, per la resilienza ai cambiamenti climatici, per l'incremento della biodiversità, per la tutela della qualità delle acque, per la manutenzione di percorsi ciclabili e per la fruizione pubblica del territorio agricolo.
10. **Potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del piano.** Fornire supporto tecnico ai comuni nell'esercizio della funzione urbanistica, e in via prioritaria ai comuni che decidono a tale fine di operare in forma associata. Definire modalità semplificate di variazione e aggiornamento degli elaborati del piano quando le modifiche non incidono su principi e obiettivi generali. Garantire ampia partecipazione dei portatori di interesse alle decisioni sul territorio sia in fase di elaborazione che di attuazione del PTM.



ACCORDO DI PROGRAMMA AdP Scali

Approvato con DGR n. X/6772 e DGC n. 1085 del 22.06.2017,
con DCA di FSI s.p.a., RFI s.p.a. e FSSU s.r.l. con delibere del 21.06.2017

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

L'Accordo di Programma (Adp) è stipulato tra il **Comune di Milano**, la **Regione Lombardia**, con l'adesione di **Ferrovie dello Stato Italiane (FSI)**, FS Sistemi Urbani Srl, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e il Fondo Olimpia, per 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, anche attraverso il reinvestimento delle plusvalenze immobiliari generate dalla valorizzazione urbanistica delle medesime aree.

In riferimento ai **contenuti**, l'Adp:

- 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 (lettera J Adp);
- 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 riannodare i tessuti urbani interrotti dagli scali ferroviari: sono previste nuove infrastrutture stradali, di livello cittadino e locale, nuovi percorsi ciclopeditoni, salvaguardie di tracciati per il trasporto pubblico locale, nuove 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.

L'Adp interessa gli ambiti territoriali di seguito specificati, per una superficie complessiva di 1.248.178 mq; 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:

- 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).



Sono altresì interessate dal presente ADP in quanto Aree di Riquilificazione esterne alle Zone Speciali 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).

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.

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, 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 alle risultanze dell'ulteriore studio da sviluppare per il resto della cintura ferroviaria milanese (All. W Adp).

Gli **obiettivi** perseguiti dall'Accordo di Programma, sono 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.

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 la necessità di **inquadrate 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.

L'Accordo di Programma sul riuso degli scali ferroviari è una grande occasione per rinnovare la politica del trasporto pubblico su ferro a scala metropolitana: il Comune e la Regione possono concordare con FSI la concreta realizzazione di una cintura ferroviaria che dalla direttrice nordovest di Stephenson (e addirittura da Rho) arrivi fino alla stazione di San Cristoforo, con collegamenti e frequenze di carattere urbano. Con nuove stazioni e servizi, l'accordo permetterà dunque di trasformare la cintura ferroviaria esistente in una nuova metropolitana urbana, come sperimentato in molte grandi città europee, garantendo una connessione non radiocentrica, rapida, frequente e sicura tra aree e quartieri periferici.

Il riuso degli scali ferroviari è specificatamente individuato come un'azione di risarcimento ambientale. Aree che oggi sono del tutto precluse all'utilizzo da parte dei cittadini, recintate e nascoste, nelle quali sono presenti fenomeni di rinaturalizzazione, ma anche di degrado e di usi impropri, che necessitano di una bonifica, saranno rimesse a disposizione della città.

In un contesto di crescente domanda di spazi aperti, di verde e di servizi pubblici, ma anche di luoghi della socialità, di residenze per tutti i ceti sociali, di nuovi luoghi del lavoro, gli scali rappresentano



un patrimonio fondamentale per una politica urbanistica ecologica, capace di rispondere a diverse questioni emergenti nella città.

Attraverso la riqualificazione degli scali, Milano ha la possibilità di promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano, capace di tenere insieme inclusione e innovazione, competitività e coesione sociale. Il riuso degli scali ferroviari, in questa prospettiva, può giocare un duplice ruolo, diventando una piattaforma per la sperimentazione e l'innovazione e costruendo condizioni abilitanti per l'intelligenza della società e l'innovazione sociale.

L'Adp Scali prevede (nel seguito le parti che presentano riferimenti specifici allo scalo di Porta Romana sono state evidenziate in grassetto):

- 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.

- 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.

- 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.

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.



- Il Comune di Milano si impegna: 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;

- La Regione Lombardia si impegna: 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.

Gli scali ferroviari sono diversi tra loro: per dimensione, localizzazione nella città, accessibilità e connessione alle reti lunghe e corte e al sistema del trasporto pubblico, rapporto con i quartieri limitrofi e con la viabilità locale, presenza di edifici riutilizzabili anche per usi temporanei, utilizzo attuale e futuro da parte delle ferrovie, contaminazione dei suoli, processi di rinaturalizzazione e di riuso temporaneo già sperimentati.

I materiali e le attività svolte negli ultimi anni e negli ultimi mesi (il testo dell'Accordo di Programma non ratificato e l'attività di ascolto realizzata dal Politecnico nel 2013/2014; la Delibera di linee di indirizzo del Consiglio Comunale e il lavoro delle Commissioni Consiliari, il lavoro di interazione con i cittadini svolto nei Municipi, i contributi e le visioni degli architetti coinvolti da Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani) consegnano al Comune suggerimenti, orientamenti, indirizzi che riguardano i singoli scali e che attengono alle vocazioni e alle funzioni, alla natura dei progetti, alle caratteristiche degli spazi aperti e dei sistemi del verde, alla connessione ai bordi delle aree con la città circostante, ai servizi locali e sovralocali, agli usi temporanei.

Nel seguito si riportano alcuni estratti dalla relazione illustrativa dell'AdP e dal documento di visione strategica.



Ex Scalo Porta Romana



Superficie complessiva	216.614 mq
Superficie territoriale	187.226 mq
Superficie strumentale	29.075 mq
Viabilità esistente	313 mq
Superficie lorda pavimento	164.000 mq
Verde attrezzato	93.613 mq

Figura 1 - Ex Scalo Porta Romana

Lo scalo Romana si situa lungo la cintura ferroviaria sud di Milano e si sviluppa in direzione est-ovest in prossimità dell'antica Porta Romana, lungo lo storico asse radiale di Corso Lodi/via Emilia. Lo scalo è delimitato a nord dal tracciato anulare di Viale Isonzo e Piazza Trento, ovvero da un tratto della circoscrizione "Viali delle Regioni", a sud dai tracciati delle vie di quartiere Giovanni Lorenzini e Brembo, mentre ad est e ad ovest lo scalo è delimitato dai due tracciati radiali, rispettivamente Corso Lodi e via Giuseppe Ripamonti, e dai due cavalcavia necessari al superamento della cintura ferroviaria in esercizio che attraversa l'area alla quota di campagna. Il passaggio sull'asse Lodi/Romana della terza linea metropolitana di Milano, con la fermata Lodi TIBB adiacente allo scalo in trasformazione, rende il nodo di Piazzale Lodi un punto strategico di scambio tra flussi diversi.

Valori urbani: tracciati storici, spazio pubblico; immobili di valore storico-architettonico

Le origini e la conformazione dello Scalo Romana risalgono alle linee del Piano studiato da Cesare Beruto (1884), in base a cui si sono orientate e costituite le trasformazioni e gli ampliamenti della città tardo ottocentesca. Fuori dalle maglie e dagli isolati disegnati esteriormente alla circoscrizione dei bastioni, il piano Beruto ritaglia gli ambiti e le aree dei nuovi scali merci ferroviari che, nel caso specifico dello scalo di Porta Romana, non subiscono modificazioni o aggiornamenti successivi, mantenendo forma e caratteri invariati fino ad oggi. La cintura ferroviaria sud e lo scalo Romana hanno favorito e determinato una forte differenziazione dei caratteri urbani e architettonici presenti nei tessuti a nord e a sud della cintura stessa: il versante nord si affaccia verso il centro della città e presenta caratteri urbani e residenziali tipici della città tardo ottocentesca e novecentesca, mentre a sud si formano aree industriali e artigianali più sfrangiate, edificazione mista



e frammentaria, con dimensioni maggiori degli isolati in cui si perde progressivamente la cortina edilizia, presente solo nel primo tratto di via Brembo, prossimo a Corso Lodi.

Dal punto di vista funzionale la sostanziale riduzione dell'artigianale produttivo a favore del commercio al dettaglio e in parte di funzioni terziario-amministrative e residenziali, caratterizza tutta questa parte di città. Via Ripamonti e soprattutto Corso Lodi si identificano come gli assi commerciali principali, con commercio al dettaglio e negozi ai piani terra della cortina edilizia. Ma ciò che fortemente si determina come un catalizzatore e attrattore alla scala territoriale/regionale è la presenza, ad ovest di parco Ravizza, della sede dell'Università Commerciale Luigi Bocconi. L'ateneo privato ha recentemente ampliato la sua sede storica di via Sarfatti determinano un complesso universitario specializzato che caratterizza decisamente i flussi e le dinamiche di questa porzione di città, prossima all'area di trasformazione dello scalo Romana. Il tessuto urbano a sud dello scalo ferroviario presenta evidenti differenze nel fronte verso Corso Lodi, rispetto al versante che affaccia su via Ripamonti.

Si identifica allo stato attuale come ambito in forte trasformazione, dai caratteri originari industriali-artigianali e dedicati alla logistica, legati alla presenza dello scalo merci, ormai in disuso o in corso di ridestinazione funzionale, misti a puntuali edificazioni residenziali, frammentate e discontinue. Una presenza importante, motore di ulteriori trasformazioni dell'ambito e che introduce una nuova forte vocazione dello stesso, è il complesso, in corso di completamento, della Fondazione Prada.

Assetto viabilistico

L'area dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana è delimitata su tre lati da altrettanti assi primari e fortemente congestionati della viabilità cittadina, vale a dire C.so Lodi a est, viale Isonzo a nord e via Ripamonti ad ovest. Inoltre, poco più a sud, una ulteriore criticità è costituita dall'interruzione della continuità della rete primaria in senso est-ovest, qui costituita dall'anello di circonvallazione più esterno (via Giovanni da Cermenate – viale Ortles), all'altezza di via Ripamonti. Gli assi viari sopra citati sono in ogni caso caratterizzati da elevati livelli di congestione e che potrebbero essere messi ulteriormente in crisi dall'aumento del carico urbanistico su questo settore urbano conseguente a nuovi insediamenti nell'area in oggetto. Ulteriori criticità sono presenti anche nel tratto di via Ripamonti da viale Quaranta sino ai Bastioni, a causa di una sezione ridotta del calibro stradale sul quale insiste, in parte in promiscuo ed in parte in corsia riservata, una linea di forza tranviaria, con gravi problemi di interferenza tra il traffico privato e il mezzo pubblico. Anche in viale Isonzo la presenza del capolinea 90/91 sulla sede stradale è causa di rilevanti interferenze tra il mezzo privato ed il mezzo pubblico, con riduzione della capacità di smaltimento veicolare della carreggiata. Infine, si segnala un problema di congestione all'intersezione tra via Lorenzini e via Ripamonti, evidentemente causata dai flussi di aggiramento dell'ostacolo costituito dall'area ferroviaria. L'ipotesi di ripristinare la continuità degli assi stradali nel senso nord-sud offrirebbe l'opportunità di



realizzare una viabilità alternativa ai tratti più congestionati di via Ripamonti, che potrebbe essere così destinata al solo trasporto pubblico.

Contenuti della nuova disciplina urbanistica e indirizzi per la pianificazione attuativa

La Zona Speciale dello scalo di Porta Romana, fa parte di un ambito cittadino prevalentemente consolidato in cui gli specifici obiettivi dell'Amministrazione comunale rispetto alla trasformazione dello scalo, gravitano sulla realizzazione della nuova stazione ferroviaria come nuova centralità urbana integrata ai flussi della metropolitana MM3-Lodi T.I.B.B. La nuova stazione dovrà costruire relazioni fisiche molteplici e coesistenti: sarà caratterizzata da un doppio fronte urbano a nord verso piazzale Lodi e a sud verso via Brembo, sarà integrata con funzioni terziarie, commerciali e di servizio e dovrà scambiare al suolo con i mezzi pubblici/privati di superficie della circonvallazione, mentre nel sottosuolo sarà un raccoglitore dei flussi opportunamente da redistribuire. La nuova polarità fisica, morfologica e funzionale potrà così contribuire alla razionalizzazione e ottimizzazione degli scambi, delle reti e dei flussi metropolitani.

Gli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della stazione e per il recapito di persone ("kiss and ride") dovranno necessariamente essere accessibili da via Brembo in quanto fronte esterno della nuova centralità, al fine quindi di non caricare di ulteriori flussi di traffico veicolare i nodi esistenti già fortemente congestionati.

Ma il progetto dell'area dello scalo dovrà anche pensare e realizzare un nuovo assetto urbanistico capace di stabilire relazioni dirette tra i quartieri a nord e a sud dello scalo stesso, qualificandosi con ulteriori funzioni d'interesse generale legate alla presenza dell'università Bocconi, progettando ambiti per la residenza universitaria e spazi per la ricerca, senza trascurare, anzi privilegiando le aree a parco, previste nell'Accordo nella misura del 50% (nella Scheda di indirizzo per l'assetto del territorio allegata al Documento di Piano del PGT viene indicato come obiettivo da raggiungere una superficie minima di spazi a parco non inferiore al 40% della superficie territoriale) e garantendo la continuità delle connessioni ciclo-pedonali sia in direzione est-ovest che nord-sud, favorendo tali attraversamenti anche attraverso l'ipotesi di un abbassamento della rete ferroviaria. Dovrà quindi garantire il collegamento ciclopedonale sia con la rete esistente che con quella programmata (in particolare da porre l'attenzione al PRU Pompeo Leoni).

La nuova disciplina urbanistica propone nella Zona Speciale Romana un sistema dello spazio pubblico complessivo che dovrà realizzare un nuovo parco urbano unitario, di forma compatta e di connessione dei tessuti posti a nord e a sud, fruibile quindi allo stesso modo da entrambi i versanti. La parziale copertura dei binari da realizzare consente di pensare al nuovo parco in relazione ai nuovi spazi pubblici del sistema stazione. Per il complessivo sistema degli spazi pubblici e di uso pubblico viene indicato nella scheda di indirizzo come obiettivo importante il raggiungimento di una superficie non inferiore al 60% della superficie territoriale dell'ambito. Dovrà essere garantita la



realizzazione di un collegamento coperto pedonale tra la stazione dei treni e la stazione Lodi TIBB della linea metropolitana 3. Nel caso gli approfondimenti legati alla fase attuativa confermino la difficoltà a realizzare un sottopasso pedonale, tale connessione dovrà comunque essere garantita all'interno delle strutture realizzate in superficie. Seguendo la stessa logica di localizzazione degli accessi ai parcheggi pubblici a servizio della nuova stazione, al fine di non congestionare ulteriormente gli assi di Corso Lodi e di via Ripamonti, tutti gli accessi diretti all'area di trasformazione dovranno avvenire a nord da viale Isonzo e a sud da via Brembo. Dovranno infine essere previsti gli interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l'ambito di trasformazione, ai sensi della normativa vigente in materia ("Legge-quadro sull'inquinamento acustico" n. 447 del 26/10/1995 e successive integrazioni e modificazioni; DM 29/11/2000 "Criteri per la predisposizione...dei piani per gli interventi di contenimento e abbattimento del rumore").

Lo Scalo di Porta Romana (di 21,6 ettari, il secondo per dimensioni dopo Farini) ha storicamente svolto un ruolo di barriera, rafforzando la distanza tra due parti di città separate: storica e berutiana a nord; contemporanea e di margine a sud, interessata da consistenti progetti di rigenerazione diffusa ma discontinua; un elemento di frattura del disegno urbano, in cui solo la recente apertura a ovest di via Leoni ha permesso di sottopassare la ferrovia; con un ruolo di barriera rafforzato anche dal traffico veicolare, almeno sui tre lati di via Isonzo e sui ponti di via Ripamonti e di Corso Lodi. Dal punto di vista della mobilità, lo scalo si dovrà conseguentemente caratterizzare come uno spazio facilmente attraversabile, in particolare con connessioni di mobilità dolce e in più punti; e soluzioni urbane semplici e armonicamente integrate nel disegno della città. Con relazioni di scala locale tra le fermate Lodi e Porta Romana e le trasformazioni a sud (Fondazione Prada, Fastweb, Milano Smart City Lab): un ponte ciclo - pedonale (da realizzare anche anticipatamente rispetto alle trasformazioni), potrebbe in particolare connettere viale Isonzo a Largo Isarco.

La trasformazione dello scalo può rappresentare l'occasione per realizzare un grande parco urbano unitario (di circa 10 ettari): un vero e proprio "polmone verde", nodo di connessione degli spazi aperti a scala territoriale; caratterizzato dalla presenza della ricucitura del reticolo idrico, con aree verdi produttive (un avamposto agro - alimentare del Parco Sud, che tenga conto del progetto OpenAgri); ma anche con aree per la pratica sportiva e spazi per i bambini e i giovani, da localizzare possibilmente nelle vicinanze di Corso Lodi e della residenza universitaria di viale Isonzo.

A queste ipotesi si può collegare il progetto Rotaie Verdi, costruendo un vero e proprio parco lineare tra San Cristoforo e Porta Romana, utilizzando le fasce di rispetto dei binari in attività come elementi di connessione. Lo scalo dovrà essere trattato come un paesaggio urbano unitario, senza per questo perdere l'obiettivo di realizzare un progetto coerente alla scala territoriale, come quello di costituire un insieme di parchi lungo la cintura ferroviaria; che anche sotto il profilo percettivo consenta di continuare a leggere questa realtà come spazio aperto, ampio e continuo; prevedendo un'edificazione prevalentemente sui margini, coerente con i caratteri dei tessuti limitrofi, discontinua



per consentire visuali profonde all'interno dello spazio dello scalo. In questa prospettiva, dovrà essere predisposto un attento esame del clima acustico per gli edifici esistenti e le nuove addizioni, la collocazione della stazione e i contributi in termini di attenuazione dell'inquinamento acustico che il parco urbano potrà offrire, anche attraverso soluzioni di ingegneria ambientale e mitigazioni integrate. Dal punto di vista delle vocazioni funzionali, si segnalano alcuni orientamenti fra loro compatibili. Lo scalo potrebbe assumere il carattere di hub della cultura: un centro polifunzionale per l'arte, per la musica e le attività integrate, da connettersi al sistema espositivo della Fondazione Prada; con un centro aggregativo destinato anche ai bambini e ai giovani, motore d'innovazione urbana e tecnologica (progetto Sharing Cities). Lo scalo potrebbe anche ospitare un centro con spazi destinati alla crescita della finanza e dell'economia sociale collegato al sistema della Bocconi. Queste vocazioni potranno influenzare l'articolazione del mix urbano e le caratteristiche insediative dell'intervento, valorizzando anche una ricollocazione della stazione in prossimità dell'attuale fermata della linea metropolitana M3 quale fulcro di una nuova centralità (ferroviaria e d'interscambio con la M3 Lodi), con un ruolo di connessione sia nord-sud che est-ovest. Per gli usi temporanei, si potrebbero infine recuperare sia l'ex Consorzio Agrario (perlomeno lo spazio ipogeo, collegato direttamente alla quota dei binari), sia i magazzini/ officine dismessi sul margine sud – occidentale, fra le vie Lorenzini e Ripamonti.

PGT – PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI MILANO

Adottato con D.C.C. n.2 del 05/03/2019, approvato con D.C.C. n. 34 del 14/10/2019,
pubblicato sul BURL serie Avvisi e Concorsi n.6 del 05/02/2020

Il Documento di Piano (DdP) definisce obiettivi, strategie e azioni delle politiche urbanistiche comunali. Unitamente al Piano delle Regole (PdR) e al Piano dei Servizi (PdS) costituisce articolazione del Piano di Governo del Territorio (PGT). Il Documento di Piano, oltre alle strategie comuni agli altri atti costituenti il PGT, individua, anche con rappresentazioni grafiche in scala adeguata, gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione anche tenendo conto dell'eventuale presenza di patrimonio edilizio dismesso o sottoutilizzato, allo scopo di garantire la reintegrazione funzionale entro il sistema urbano e incrementare le prestazioni ambientali, ecologiche, paesaggistiche ed energetiche.

Questo Piano vuole accompagnare Milano verso il 2030, proseguendo l'evoluzione positiva della città a partire da tre nuove finalità: estendere il buon momento di Milano a tutte le fasce anagrafiche e sociali, tenendo conto dell'incremento di popolazione soprattutto under 35 e over 85; allargare la crescita a tutti i quartieri, non solo a quelli che ne hanno beneficiato negli ultimi anni; coniugare lo sviluppo con il miglioramento delle condizioni ambientali, di qualità della vita, dell'offerta di verde.

Questo percorso si configura in 5 obiettivi ciascuno dei quali si declina secondo una o più strategie, come riportato nella tabella di seguito (cfr tabella 3).



Tabella 3 – Obiettivi, strategie e azioni PGT

Obiettivi	Strategie	Azioni
<p>1 UNA CITTÀ CONNESSA, METROPOLITANA E GLOBALE</p> <p>Milano metropolitana è un sistema territoriale integrato, alimentato da una fitta rete di relazioni materiali e immateriali, che stabiliscono stretti nessi di interdipendenza e complementarità tra i contesti urbani e territoriali che la compongono.</p>	<p>1 – Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo</p> <p>Lo sviluppo della Milano 2030 sarà incentrato sul forte rapporto tra progetto urbanistico e progetto di mobilità sostenibile così come tracciato dal PUMS. L'obiettivo è quello di costruire una città altamente accessibile, che riesca a definire un equilibrio effettivo tra densità, domanda di trasporto, qualità della vita, protezione ambientale e salute.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nodi di interscambio (PdR - art.15) (1_DP, p.59) ▪ Indici di edificabilità e città accessibile (PdR - art.17) ▪ Dotazione di servizi e città accessibile (PdS - art.11) ▪ Grande commercio e accessibilità (PdR - art.30) ▪ Adattamento degli spazi del commercio urbano (PdR - art.30)
<p>2 UNA CITTÀ DI OPPORTUNITÀ, ATTRATTIVA E INCLUSIVA</p> <p>Far coincidere le più importanti occasioni di rigenerazione con l'attrazione di grandi funzioni di rilievo metropolitano, pubbliche e private per attività legate a università, ricerca e innovazione, sport, cultura e salute.</p>	<p>2 – Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani</p> <p>Milano sta tornando a crescere grazie a un modello fondato sulla concentrazione di servizi ed eccellenze che stanno facendo da motore per i processi di trasformazione della città.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grandi Funzioni Urbane (PdR - art.16) ▪ Vocazione universitaria di Bovisa-Goccia-Villapizzone (PdR art.16) ▪ Il grande parco urbano di Piazza D'Armi (PdR art.16) ▪ Usi temporanei (PdR art.5) ▪ Sistema dei grandi servizi (PdR art.40)
	<p>3 – Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro</p> <p>La combinazione tra "sapere" e "saper fare" – ovvero l'ibridazione tra competenze tecnico-scientifiche e umanistiche sia codificate sia di natura contestuale – ha storicamente rappresentato il vantaggio competitivo specifico di Milano sui mercati nazionali e mondiali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Indifferenza funzionale (PdR artt.5 e 8) ▪ Integrazione tra le funzioni (PdR art.8) ▪ Innovazione come servizio (PdS art.5) ▪ Poli del lavoro (PdR artt. 16 e 26) ▪ Tutela del commercio urbano esistente (PdR Titolo III)
	<p>4 – Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale</p> <p>Le città, anche Milano, sono luoghi che si sviluppano e si rafforzano proprio a partire dalla loro capacità di accoglienza, di ospitalità e di apertura. Questi caratteri vengono sollecitati e messi al lavoro quanto più un luogo si presenta come attrattivo ed interessante. Non solo per chi già lo abita ma anche per chi vorrebbe abitarlo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Riqualficazione dei servizi abitativi pubblici (PdR artt.9 e 15) ▪ Promozione dell'Edilizia (PdR art.9) Residenziale Sociale (ERS) ▪ Nuove aree per ERS (PdR art.8) ▪ Sostegno all'affitto accessibile (PdR art.11) ▪ Obbligatorietà dell'Edilizia Residenziale sociale (PdR artt.8 e 9)



Obiettivi	Strategie	Azioni
<p>3 UNA CITTÀ GREEN, VIVIBILE E RESILIENTE</p> <p>Milano assume – per la prima volta – la produzione di servizi eco-sistemici come forma di dotazione territoriale utile a ridurre le emissioni di gas serra e di carbonio e mitigare gli eventi estremi.</p>	<p>5 – Fare spazio all’ambiente. Progetti per suolo e acque.</p> <p>Le ambizioni rigenerative di Milano 2030 riconoscono l’assoluta centralità del progetto di suolo e acque. Il contesto milanese, caratterizzato da alta urbanizzazione e condizioni di criticità ambientale, richiede che il Piano definisca scelte che non si limitino ad essere difensive.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ambiti di rigenerazione ambientale (PdR art.15) ▪ Aree destinate all’agricoltura (PdR artt. 24 e 25) ▪ Forestazione e drenaggio urbano (PdR artt. 10 e 15) ▪ Infrastrutture verdi e blu e Rete Ecologica Comunale (PdS art. 10) ▪ Gestione del verde (PdS art. 11)
	<p>6 – Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità.</p> <p>Le criticità di natura idrogeologica e atmosferica impongono al Piano scelte attente e di lungo periodo dovute ai sempre più evidenti impatti dei cambiamenti climatici. Tali problemi possono portare ad aumentare le fragilità di considerevoli parti di città, con attenzione ad ambiti territoriali e popolazione più vulnerabili.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimizzare le emissioni CO2 (PdR art.10) ▪ Indice di “riduzione impatto climatico” (PdR art.10) ▪ Sostegno alla realizzazione del futuro (PdR art.10) ▪ Parco Metropolitan (PdR art.10) ▪ Servizi ecosistemici (PdS artt. 8 e 10) ▪ Forestazione urbana (PdR art.10)
<p>4 UNA CITTÀ, 88 QUARTIERI DA CHIAMARE PER NOME</p> <p>La Milano del futuro vuole rigenerarsi per crescere in maniera consapevole, nel segno della qualità urbana e territoriale, costruita attorno a comunità coese, servizi alla persona diffusi ed efficienti, spazi pubblici sicuri e fruibili, servizi di mobilità che garantiscano l’accessibilità a tutti i quartieri.</p>	<p>7 – Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini</p> <p>Milano 2030 sarà caratterizzata da una nuova e diversa domanda di servizi: insieme a un progressivo mutamento della popolazione, già in atto, ci sarà una redistribuzione dei residenti e della loro composizione sociale all’interno della città. Occorrerà lavorare sul fronte della riqualificazione dei servizi esistenti e sull’adattamento dell’offerta, ridefinendo la nuova programmazione.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ampliamento del catalogo dei servizi (PdS artt.4 e 5) ▪ Convenzionamento servizi (PdS art.4) ▪ Servizi abitativi pubblici (PdS art.11 – PdR art.9) ▪ Programmazione dei servizi: le schede NIL (PdS artt.4 e 5) ▪ Dotazioni di servizi (PdS art.11)
	<p>8 – Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune</p> <p>La fase di crescita di Milano si esprime nella trasformazione fisica della città: non solo il suo “skyline”, ma soprattutto la “riscoperta” dello spazio pubblico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piazze (PdR art.15) ▪ Nuclei storici esterni e spazi a vocazione pedonale (PdR art.15) ▪ Valorizzazione dei piani terra (PdR art.15) ▪ Parcheggi privati e commercio (PdR art.31) ▪ Parcheggi per biciclette (PdS art.11 – PdR artt. 12 e 31)

Obiettivi	Strategie	Azioni
<p>5 UNA CITTÀ CHE SI RIGENERA</p> <p>Accrescere la qualità edilizia e urbanistica, potenziare il mix funzionale e la presenza e varietà di servizi pubblici e privati, salvaguardare il commercio di vicinato, valorizzare la qualità dello spazio pubblico, rafforzare le connessioni verdi, così da facilitare lo sviluppo economico, sociale e culturale dei contesti più fragili.</p>	<p>9 – Rigenerare la città. Le periferie al centro</p> <p>L'idea di città per Milano 2030 si costruisce attraverso una nuova forma di piano, un Piano rigenerativo. Un Piano urbanistico che riconosce articolati ambiti urbani poco consolidati, posti ai margini della città, entro cui ricomporre gli spazi di frattura con gli ambiti più centrali ed istituire nuove relazioni con la scala metropolitana, sostenendo modalità di riuso, riciclo e rinnovamento urbano.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rigenerazione (DdP art.3 - PdR art.13 – PdR art.15) ▪ Perequazione e trasferimento dei diritti edificatori (PdR art.15) ▪ Facoltà di monetizzazione delle quote ERS (PdR art.15) ▪ Recupero degli edifici abbandonati e dismessi (PdR art.11) ▪ Recupero degli edifici abbandonati e dismessi (PdS art.11)



PGTU – PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Adottato con Provvedimento del Commissariato per l'emergenza del traffico e della mobilità nella città di Milano n.270 del 30/12/2003; adottato con D.C.C. n. 14 del 27/03/2013 l'aggiornamento del PGTU comprensivo di VAS.

Il PGTU è uno strumento di programmazione di breve periodo. La struttura del Piano è orientata a coerenza con differenti livelli di pianificazione: il Piano Urbano del Traffico (che rappresenta la programmazione sul lungo periodo), il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico (che costituisce il riferimento esclusivamente per il servizio di trasporto pubblico), il Piano Urbano dei Parcheggi (strumento attuativo per le politiche di stazionamento e che costituisce un punto di riferimento per le nuove trasformazioni) ed i piani particolareggiati dello stesso PGTU.

L'aggiornamento del PGTU comprende:

- la verifica della congruenza del PGTU 2003 rispetto agli indirizzi di programmazione indicati dall'Amministrazione in carica;
- il monitoraggio e la quantificazione degli effetti derivanti dall'attuazione di interventi previsti dal PGTU nell'orizzonte di breve e di lungo periodo nel periodo fra il 2003, anno di adozione del piano, e il 2012;
- l'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU 2003.

Fra le azioni oggetto dell'aggiornamento di piano viene confermata la previsione del road pricing, quale misura necessaria per la riqualificazione ambientale del centro di Milano, individuandone come confine ottimale la Cerchia dei Bastioni (Area C).

Il Piano si basa sui seguenti **obiettivi** di livello strategico:

1. mantenimento di elevati livelli di accessibilità sia del centro che delle aree più esterne, attraverso collegamenti radiali e tangenziali con elevati livelli di servizio;
2. miglioramento delle condizioni di circolazione viabilistica milanese;
3. razionalizzazione del sistema della sosta, sulla base dell'attuazione del PUP e la regolamentazione della sosta in sede stradale;
4. trasferimento modale: salvaguardia del trasporto pubblico, incrementandone l'offerta e risolvendone le criticità nei punti di maggior interferenza con la rete e le relazioni stradali;
5. miglioramento delle condizioni ambientali in termini di protezione di pedoni e ciclisti, decongestionamento, contenimento di emissioni atmosferiche e rumore.



I **temi progettuali** individuati per le linee d'azione dall'aggiornamento del PGTU riguardano:

- la riqualificazione ambientale, attraverso la realizzazione delle isole ambientali e degli interventi a favore della pedonalità, lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'attuazione di interventi per la riqualificazione del centro e lo sviluppo di politiche a favore della mobilità sostenibile e di mobility management;
- il trasporto pubblico, con la realizzazione di interventi di protezione del TPL e interventi di incremento della capacità del trasporto pubblico;
- gli interventi sulla circolazione, con la riqualificazione degli ambiti locali, la realizzazione di interventi ai nodi e la razionalizzazione del trasporto merci;
- il sistema della sosta, attraverso la regolamentazione della sosta su strada e la realizzazione di parcheggi in struttura.

Le strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con le linee programmatiche dell'Amministrazione sono le seguenti:

Riqualificazione ambientale:

- estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano;
- riqualificare, in termini di fruibilità e di qualità ambientale, l'ambito del centro storico, riducendo il traffico veicolare e garantendo l'accessibilità prevalentemente mediante il trasporto pubblico, anche con il ricorso a sistemi innovativi di governo della mobilità.

Trasporto pubblico:

- migliorare il sistema complessivo della mobilità urbana, in termini di sicurezza e accessibilità, attraverso interventi di protezione della circolazione dei mezzi pubblici e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico. Interventi sulla circolazione:
- realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni;
- razionalizzare ed efficientare il sistema distributivo delle merci in ambito urbano, con l'obiettivo di migliorare le condizioni complessive della circolazione veicolare e ridurre l'impatto ambientale dovuto al traffico delle merci.

Sistema della sosta:

- estendere progressivamente gli ambiti di regolamentazione della sosta, attuando forme di razionalizzazione dell'uso della strada che inducano una diminuzione del numero di spostamenti veicolari e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico;
- valorizzare e favorire l'offerta di parcheggio in struttura, riducendo l'occupazione di suolo pubblico dovuta alle auto in sosta, al fine di incrementare la capacità della rete stradale portante e di recuperare spazi da destinare alla protezione del trasporto pubblico e alla mobilità dolce/ciclistica e pedonale.



PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Approvato con D.C.C. n.38 del 12/11/2018

Alla base degli indirizzi per la redazione del PUMS sta l'indicazione di voler assicurare con il Piano "...un equilibrio effettivo tra domande di mobilità, di qualità della vita, di protezione ambientale e della salute". I principali elementi di fondo assunti per lo sviluppo del Piano sono:

- riconoscimento pieno della scala territoriale metropolitana alla quale il sistema insediativo ed economico milanese è riferito;
- adozione di un orizzonte di pianificazione non limitato al breve medio periodo, ma capace di superare i ritardi e i condizionamenti che le scelte del passato ancora oggi comportano;
- consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;
- piena assunzione delle indicazioni emerse dalla consultazione referendaria del 2011, nella direzione di una decisa svolta ambientale nelle politiche sulla mobilità cittadina da attuare anche assegnando priorità alla Visione Zero Rischio (zero vittime di incidenti stradali) e alla riduzione del tasso di motorizzazione milanese, da ricondurre entro i livelli di molte altre capitali europee (oggi circa 30/40auto ogni 100 abitanti); assunzione della necessità di efficientamento nell'uso delle risorse finanziarie in costante diminuzione sia per finanziare nuove opere infrastrutturali, sia per garantire la manutenzione e l'esercizio dei sistemi attuali.

Gli **obiettivi generali** del PUMS sono i seguenti:

- 1. Mobilità sostenibile** - soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti.
- 2. Equità, sicurezza e inclusione sociale** – garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti.
- 3. Qualità ambientale** - promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità.
- 4. Innovazione ed efficienza economica** - valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.

Gli **obiettivi specifici** previsti dal PUMS sono così articolati:

Mobilità sostenibile

- garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;



- ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato a favore di modi di trasporto a minore impatto (con particolare attenzione agli spostamenti di scambio MI/area urbana e al trasporto merci), garantendo reti e servizi di mobilità adeguati;
- riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, migliorarne la qualità e ottimizzarne la gestione, in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi;
- incentivare i comportamenti “corretti” di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli. Equità, sicurezza e inclusione sociale

Equità, sicurezza e inclusione sociale

- ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli a cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (“Visione Zero”);
- ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili;
- ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità;
- aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità.

Qualità ambientale

- ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti ‘regionali’ attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al “traffico di prossimità”;
- ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti;
- prevenire e contenere l'inquinamento acustico;
- migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione. Innovazione ed efficienza economica

Innovazione ed efficienza economica

- garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità (lotta all'evasione, innovazione tariffaria, preferenziamento e razionalizzazione);
- rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto;

- promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico);
- ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico – privato.



CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO

Approvata con D.C.C. n.32 del 09/09/2013

La classificazione acustica, o azzonamento acustico, consiste nell'assegnare ad ogni porzione omogenea di territorio una classe acustica tra le 6 individuate dal legislatore, all'interno delle quali si applicano differenti valori limiti di rumorosità. La classificazione acustica è uno strumento di pianificazione che fornisce informazioni sui livelli di rumore esistenti o previsti nel territorio comunale. Tramite la Classificazione Acustica è possibile comprendere quali aree siano da salvaguardare dal punto di vista acustico, quali zone presentino livelli di rumore accettabili, quali siano a rischio, in quali sia permesso lo sviluppo di attività rumorose e dove sia necessario programmare e perseguire interventi di risanamento ambientale.

Le **strategie** fondamentali sono:

1. salvaguardare le zone dove non si è riscontrato inquinamento acustico;
2. indicare gli obiettivi di risanamento acustico per quelle zone in cui sono stati riscontrati valori acustici in grado di produrre impatti negativi sulla salute pubblica.

La zonizzazione del territorio in classi acustiche consente di programmare interventi e misure di tutela e di riduzione dell'inquinamento acustico mediante i Piani di Risanamento, riguardanti le aree in cui i valori di attenzione stabiliti dalla classificazione acustica non vengono rispettati o nel caso di contatto diretto tra aree i cui valori limite di esposizione al rumore differiscano per più di 10 dB (A).

Nel dettaglio le sei classi sono le seguenti:

Classe I AREE PARTICOLARMENTE PROTETTE

Rientrano in questa classe le aree per le quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali, rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici

Classe II AREE DESTINATE AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali

Classe III AREE DI TIPO MISTO

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici



Classe IV AREE DI INTENSA ATTIVITA' UMANA

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie

Classe V AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni

Classe VI AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI

Rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi

Limiti di zona definiti dalla classificazione acustica

In applicazione al DPCM 14 novembre 1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore", per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio comunale sono definiti i valori limite di emissione sonora, i valori limite di immissione sonora, i valori di attenzione e i valori di qualità.

In riferimento alle infrastrutture, il rumore provocato dall'esercizio delle infrastrutture ferroviarie è disciplinato dal DPR 18 novembre 1998, n.459 "Regolamento recante norme di esecuzione dall'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n.447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario".

Il decreto prevede la definizione di fasce territoriali di pertinenza dell'infrastruttura all'interno delle quali il rumore generato dalla stessa deve rispettare specifici limiti di immissione.

Le fasce di pertinenza acustica sono così determinate a partire dalla mezzera dei binari esterni e per ciascun lato dell'infrastruttura:

Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h

- fascia A ampia 100 metri dalla mezzera del binario
- fascia B ampia 150 metri dal limite esterno della fascia A

Infrastrutture di nuova realizzazione con velocità di progetto superiore a 200 km/h

- fascia unica ampia 250 metri

Nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture in affiancamento ad una esistente, la fascia di pertinenza si calcola a partire dal binario esterno preesistente. All'esterno delle fasce di pertinenza acustica il contributo sonoro indotto dalle infrastrutture ferroviarie deve essere confrontato,



congiuntamente alle altre sorgenti sonore presenti sul territorio, con i limiti di zona definiti dalla classificazione acustica.

Per le sorgenti sonore non riconducibili alle infrastrutture ferroviarie, poste all'interno delle fasce di pertinenza, valgono i limiti di zona definiti dalla classificazione acustica.

La disciplina sopra esposta trova applicazione, ai sensi dell'art.2 del citato DPR 18 novembre 1998 n.459, anche alle linee metropolitane di superficie, con esclusione delle tramvie e delle funicolari.

PAC - PIANO ARIA E CLIMA DEL COMUNE DI MILANO³

Approvato con D.C.C. n.4 del 21/02/2022

Il Piano è finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico contribuire alla prevenzione dei cambiamenti climatici attraverso politiche di mitigazione di adattamento per il territorio del Comune di Milano, nel rispetto dei principi di diritto alla salute, equità e giustizia e considerando i criteri prioritari dell'inclusione sociale e della tutela delle fasce deboli della popolazione.

Il Piano è un dispositivo trasversale e di indirizzo strategico per gli strumenti di pianificazione e programmazione già previsti dall'Amministrazione. Li orienta verso obiettivi comuni di riduzione delle emissioni di gas serra, miglioramento della qualità dell'aria, adattamento ai cambiamenti climatici ed equità sociale e protezione della salute.

Il Piano punta a trasformare le azioni per la qualità dell'aria e il clima in un investimento sistemico che garantisca una società e un'economia urbana sostenibili e fiorenti, affrontando la transizione verso una città "a emissioni zero" in modo integrato anche sotto il profilo della giustizia ambientale e sociale.

La definizione di un piano per l'aria e il clima è legata a quattro **motivazioni** fondamentali:

- 1- **Impegni sovranazionali:** Milano ha aderito a reti e iniziative internazionali, tra cui il network C 40 Cities Climate, la Urban Agenda Partnership on Air Quality, il Patto dei Sindaci, la rete 2020 Resilient Cities Network e l'iniziativa europea EIT Climate KIC.
- 2- **Inquinamento atmosferico:** la qualità dell'aria a Milano non rispetta i valori limite previsti dalle norme UE e nazionali e le Linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). Con la sottoscrizione della C 40 Clean Air Cities Declaration, la città si è impegnata ad individuare una strategia finalizzata al rispetto delle Linee guida OMS.
- 3- **Decarbonizzazione:** con il Piano Aria e Clima, il Comune di Milano si impegna a diventare una città Carbon Neutral nel 2050 (con l'eliminazione dei combustibili fossili), per contribuire al mantenimento dell'incremento della temperatura del pianeta entro 1,5° C (in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi del 2015).

³ Il Comune di Milano nel dicembre del 2018 ha approvato il proprio PAES (Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile) definendo obiettivi per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica e l'efficiamento energetico e individuando come ambiti settoriali di interventi gli edifici pubblici, gli edifici e gli usi energetici nel comparto privato, l'illuminazione pubblica, la promozione dell'energia rinnovabile e lo sviluppo di trasporti più sostenibili. Il PAES risulta, di fatto, superato dal PAC che riprende questi temi e li riarticola definendo obiettivi, target e azioni per il Comune di Milano.

- 4- **Adattamento**: le misure di adattamento del sistema urbano sono un'occasione per avviare processi di riqualificazione della città e miglioramento della qualità della vita, sviluppando una maggiore consapevolezza riguardo alla vulnerabilità ai cambiamenti climatici.

Il Piano identifica **5 ambiti**, in sinergia con i 5 obiettivi del PGT e i 4 obiettivi del PUMS, e rispettivi obiettivi ed azioni (cfr tabella 4).





Tabella 4 – Ambiti, obiettivi e azioni PAC

	Ambiti	Obiettivi	Azioni
1	<p>MILANO SANA E INCLUSIVA: UNA CITTÀ PULITA, EQUA, APERTA E SOLIDALE</p> <p>- Trasformazione di Milano in una città sana, inclusiva e sicura che richieda un approccio circolare, orientato alla tutela della salute e del benessere dei cittadini</p> <p>- Raggiungimento di un ambiente urbano salubre e resiliente che garantisca una popolazione più sana, riducendo i tassi di malattia e mortalità, i ricoveri e i costi esterni dovuti all'inquinamento atmosferico e ai cambiamenti climatici</p> <p>- Individuazione di obiettivi di medio termine per ridurre gli aspetti critici, con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti, implementando in parallelo azioni di progettazione urbana sostenibile e misure efficaci di adattamento e gestione delle emergenze</p>	- Riduzione degli impatti ambientali nella gestione dei tempi della città	- Revisione del Piano Territoriale degli Orari (PTO) in relazione al processo di transizione ambientale e alla situazione emergenziale dovuta al Covid 19
		- Sistema Avanzato di supporto alle decisioni e alle valutazioni di efficacia negli interventi	- Sistemi avanzati di misurazione multiparametrica della qualità dell'aria per la verifica degli effetti delle politiche locali alla microscala; - Implementazione di un sistema modellistico per la qualità dell'aria a supporto delle decisioni
		- Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e city user dall'esposizione all'inquinamento atmosferico	- Interventi di Protezione degli ambiti sensibili esistenti dall'esposizione al traffico di prossimità
		- Azioni finalizzate al contenimento del fenomeno di risollevarimento delle polveri	- Azioni di riduzione del risollevarimento polveri atmosferiche da traffico stradale
		- Limitazione delle attività ad alte emissioni inquinanti diverse dal traffico veicolare	- Regolamentazione delle attività ad alte emissioni inquinanti diverse dal traffico veicolare - Tavoli di lavoro con gli Enti sovracomunali per lo sviluppo di un'agricoltura e una zootecnia sostenibili
		- Fondo per l'aria	- Studio di fattibilità per la costituzione di un fondo per l'aria
		- Economia Circolare	- Dotare l'amministrazione di un programma d'azione per l'economia circolare - Azioni per Riduzione della produzione di rifiuti e per il minor consumo delle materie prime - Riduzione del 50% dello spreco alimentare in linea con la Food Policy - Applicazione di criteri green a tutti gli acquisti del Comune e Partecipate - Introduzione di criteri green per gli eventi pubblici o privati organizzati a Milano - Sviluppo di una multietichetta ambientale e sociale del settore HoReCa (hotel, ristoranti, caffè, catering)
		- Progettazione Urbana Sostenibile	- Bilancio Ambientale Integrato - Realizzazione di Linee Guida per la progettazione degli Spazi Pubblici e privati
- Comunicazione del rischio e gestione resiliente delle emergenze	- Anticipazione e comunicazione del rischio e gestione resiliente delle emergenze		



	Ambiti	Obiettivi	Azioni
2	<p>MILANO CONNESSA E ALTAMENTE ACCESSIBILE: UNA CITTÀ CHE SI MUOVE IN MODO SOSTENIBILE, FLESSIBILE, ATTIVO E SICURO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creazione di una Milano “ciclo-pedonale”, in linea con la visione di una città Carbon Neutral e capace di contrastare i cambiamenti climatici, limitando per quanto possibile il traffico al solo trasporto pubblico, merci, emergenziale, di servizi speciali (che sarà comunque elettrico o alimentato da altro combustibile non fossile) - Miglioramento delle condizioni ambientali della città con una trasformazione che interessi in modo omogeneo tutto il centro abitato - Riorganizzazione della città che contempli anche la visione “città 15 minuti” 	<p>- Riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rimodulazione delle regole di Area B - Pianificazione di azioni per una mobilità urbana sostenibile - Accordi con Enti sovracomunali per il miglioramento del trasporto gravitante su Milano
		<p>- Istituire una “Zero Emission Zone”</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di un’area a zero emissioni
3	<p>MILANO A ENERGIA POSITIVA: UNA CITTÀ CHE CONSUMA MENO E MEGLIO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riduzione delle emissioni di CO2 del 45% entro il 2030 e realizzazione di una città Carbon Neutral nel 2050. - Individuazione di una strategia per una nuova produzione di energia termica e per accelerare la riqualificazione energetica profonda degli edifici privati e del patrimonio edilizio pubblico. - Promozione dell’utilizzo di fonti rinnovabili attraverso accordi per lo sviluppo di comunità energetiche. - Definizione di una strategia per l’efficientamento degli usi elettrici nel terziario 	<p>- Trasformazioni territoriali Carbon Neutral</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di aree carbon neutral
		<p>- Decarbonizzazione del 50% dei consumi degli edifici comunali</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione del patrimonio edilizio comunale (ERP, Scuole, Uffici, musei); - Progetto pilota di installazione di pannelli fotovoltaici a copertura dei consumi dell’amministrazione pubblica
		<p>- Riqualificazione del patrimonio edilizio privato</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Strategie di efficientamento del patrimonio edilizio privato - Istituzione dello Zero Carbon Fund - Incentivi equi
		<p>- Una nuova produzione di energia termica</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Piano di decarbonizzazione dell’energia termica - Progetto pilota per lo sviluppo del Teleriscaldamento di quarta generazione - Bonus per la manutenzione degli impianti termici
		<p>- Copertura dei consumi elettrici con fonti rinnovabili per il 45% degli usi domestici e per il 10% per gli usi del settore terziario e industriale, post-efficientamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fondo di rotazione a copertura dei consumi elettrici delle case ERP con pannelli fotovoltaici - Accordi per lo sviluppo di Comunità energetiche - Efficientamento degli usi elettrici del settore terziario



	Ambiti	Obiettivi	Azioni
4	<p>MILANO PIÙ FRESCA: UNA CITTÀ PIÙ VERDE, FRESCA E VIVIBILE CHE SI ADATTA AI MUTAMENTI CLIMATICI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Misure per l'incremento del verde urbano (forestazione a tetti, pareti verdi) e delle superfici drenanti - Riduzione delle emissioni di calore, aumento del raffrescamento naturale nel periodo estivo - Incremento della vegetazione - Modifica dell'albedo (potere riflettente) e l'emissività degli elementi urbani ed edilizi - Sviluppo di una gestione integrata delle acque meteoriche che riduca fenomeni alluvionali e temperatura dell'aria 	<p>- Implementazione e monitoraggio del processo di adattamento ai cambiamenti climatici</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Analisi e monitoraggio della variabilità climatica locale
		<p>- Raffrescamento urbano e riduzione del fenomeno "isola di calore"</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi - Diffusione di tetti e pareti verdi - Raffrescamento delle scuole con interventi di forestazione urbana, NBS, efficientamento energetico e sistemi di ventilazione naturale - Riduzione della superficie dei parcheggi pubblici direttamente esposta al sole - Parcheggi e servizi connessi in strutture verticali per ridurre il consumo di suolo e l'impatto sul clima
		<p>- Milano "Città Spugna"</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Depavimentazione: aumento della superficie drenante in città - Riduzione del rischio idraulico e diminuzione dell'afflusso d'acqua piovana alla rete fognaria
5	<p>MILANO CONSAPEVOLE: UNA CITTÀ CHE ADOTTA STILI DI VITA CONSAPEVOLI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coinvolgimento dell'intera città nel raggiungimento di ambiziosi obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica e di neutralità climatica tramite la partecipazione di tutti gli attori cittadini, a partire dagli abitanti e dagli utilizzatori della città - Informazione sul cambiamento climatico e creazione di consapevolezza, incoraggiamento, sensibilizzazione di stili di vita più corretti e positivi per l'ambiente 	<p>- Cittadini consapevoli e resilienti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Piano di sensibilizzazione - Campagne di cambiamento comportamentale dei cittadini - Progetti di partecipazione della cittadinanza a sperimentazioni e pratiche locali - Organismo permanente di rappresentanza dei cittadini - Attività di formazione sui temi del Piano Aria e Clima - Attività di raccolta, condivisione e riuso di dati inerenti al Piano Aria e Clima
		<p>- Imprese consapevoli e responsabili</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Informazione e comunicazione alle imprese
		<p>- Milano Consapevole e Innovativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Think tank

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Tema ambientale	Riferimento normativo
Fattori climatici	Regolamento 2021/783/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, che istituisce un programma per l'ambiente e l'azione per il clima (LIFE), e abroga il regolamento n. 1293/2013/UE
	Regolamento 30 giugno 2021, n. 2021/1119/UE
	Strategia dell'UE di adattamento dei cambiamenti climatici COM (2013) 216 def
	Libro bianco del 1 aprile 2009 "L'adattamento ai cambiamenti climatici: verso un quadro d'azione europeo" COM(2009) 147 def.
Energia e emissioni climalteranti	Comunicazione della Commissione Europea del 29 novembre 2018 "Un pianeta pulito per tutti. Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra"
	Direttiva 2018/2001/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili
	Direttiva 2018/2002/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018 che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica
	Regolamento 2018/842/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013
	Conclusioni del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014
	Direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica
	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni dell'8 marzo 2011 "Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050" COM (2011) 112 def.
	Direttiva 2010/31/UE sulla prestazione energetica nell'edilizia
	Europa 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva COM (2010) 2020 def.
	Decisione n. 406/2009/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020
	Direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili
	Decisioni del Consiglio europeo dell'8-9 marzo 2007
	D. Lgs. n. 73/2020 del 14 luglio 2020 - Attuazione della direttiva 2018/2002/UE che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica
	Proposta di Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (31/12/2018 a cura di Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)
	Strategia Energetica Nazionale (10 novembre 2017 - Ministero dello Sviluppo Economico e Ministero dell'Ambiente)
	Piano d'Azione per l'Efficienza Energetica 2017
	Decreto Interministeriale 19 giugno 2017 - Piano per l'incremento degli edifici a energia quasi zero
	D.M. 22/12/2017 - Modalità di funzionamento del Fondo Nazionale per l'Efficienza Energetica
	D. Lgs. n. 102/2014 del 4 luglio 2014 e s.m.i. - Attuazione della direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica)
	D. Lgs. n. 28/2011 del 3 marzo 2011 Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili
D.M. 15 marzo 2012 Definizione e qualificazione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili 'Burden sharing'	
Decreto Dirigenziale n.176 del 12 gennaio 2017	
Qualità dell'aria	Decisione di esecuzione 2020/2126/UE della Commissione del 16 dicembre 2020 che stabilisce le assegnazioni annuali di emissioni degli Stati membri per il periodo 2021-2030 a norma del regolamento 2018/842/UE del Parlamento europeo e del Consiglio



Tema ambientale	Riferimento normativo
	<p>Decisione 2020/1722/UE della Commissione del 16 novembre 2020 relativa al quantitativo unionale di quote da rilasciare nel 2021 nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni dell'UE</p> <p>Regolamento di esecuzione 2020/2085/UE della Commissione del 14 dicembre 2020 che modifica e rettifica il regolamento di esecuzione 2018/2066/UE concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio</p> <p>Decisione di esecuzione 2019/2005/UE della Commissione del 29 novembre 2019 relativa alle emissioni di gas a effetto serra disciplinate dalla decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per ciascuno Stato membro per l'anno 2017</p> <p>Direttiva 2016/2284/UE del 14 dicembre 2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici</p> <p>Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa</p> <p>Direttiva 2004/107/EC del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 dicembre 2004 concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente, denominata 'Fourth Daughter Directive'</p> <p>Legge n. 141/2019 del 12 dicembre 2019 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'articolo 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229. (19G00148)</p> <p>D. Lgs n. 81/2018 del 30 maggio 2018 - Attuazione della direttiva (UE) 2016/2284 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici</p> <p>D. Lgs. n. 250/2012 del 24 dicembre 2012 - Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa. (13G00027)</p> <p>D. Lgs. n. 155/2010 - Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa</p> <p>DGR n. XI/983 del 11 dicembre 2018 - Disciplina delle attività cosiddette «In Deroga» ai sensi dell'art. 272, commi 2 e 3, del d.lgs. n. 152/06 «Norme in materia ambientale» sul territorio regionale e ulteriori disposizioni in materia di emissioni in atmosfera</p> <p>DGR n. XI/982 11 dicembre 2018 - Disciplina delle attività ad inquinamento scarsamente rilevante ai sensi dell'art. 272, comma 1, del d.lgs. n. 152/06 «Norme in materia ambientale» collocate sul territorio regionale</p> <p>LR n. 24/2006 - Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente</p> <p>DGR n. 7095/2017 del 18 settembre 2017 - Nuove misure per il miglioramento della qualità dell'aria in attuazione del Piano Regionale degli interventi per la qualità dell'aria (PRIA) e dell'accordo di Programma di Bacino Padano 2017</p> <p>DGR n. 2605/2011 - Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art.3 del D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 – revoca della DGR n. 5290/2007</p>
Agenti fisici	<p>Direttiva 2013/59/Euratom, che stabilisce norme fondamentali di sicurezza relative alla protezione contro i pericoli derivanti dall'esposizione alle radiazioni ionizzanti, e che abroga le direttive 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom e 2003/122/Euratom</p> <p>Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale</p> <p>D. Lgs. 101/2020 del 31 luglio 2020 - Attuazione della direttiva 2013/59/Euratom, che stabilisce norme fondamentali di sicurezza relative alla protezione contro i pericoli derivanti dall'esposizione alle radiazioni ionizzanti, e che abroga le direttive 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom e 2003/122/Euratom e riordino della normativa di settore in attuazione dell'articolo 20, comma 1, lettera a), della legge 4 ottobre 2019, n. 117. (20G00121)</p> <p>D. Lgs. 194/2005 che recepisce la Direttiva 2002/49/CE</p> <p>DPR 30/03/2004 n. 142 - Disposizioni per il contenimento e la previsione dell'impatto acustico derivante dal traffico veicolare</p>



Tema ambientale	Riferimento normativo
	<p>LN n. 36/2001 e s.m.i. Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici</p> <p>D.M. 16/03/1998 - Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico</p> <p>DPCM 14/11/97 - Determinazione dei valori limite alle sorgenti sonore</p> <p>LN n. 447/1995 e s.m.i. - Legge quadro sull'inquinamento acustico</p> <p>DPCM 1 marzo 1991 - Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno</p> <p>DGR 8/03/2002 n. VII/8313 - Approvazione del documento "Modalità e criteri di redazione della documentazione di previsione di impatto acustico e di valutazione previsionale di clima acustico"</p> <p>LR n.13/2001 - Norme in materia di inquinamento acustico</p> <p>LR n.11/2001 - Norme sulla protezione ambientale dell'esposizione a campi elettromagnetici indotti da impianti fissi per telecomunicazioni e per la radiotelevisione</p>
Acque	<p>Direttiva 2020/2184/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2020 concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano</p> <p>Decisione di esecuzione 2020/1161/UE della Commissione del 4 agosto 2020 che istituisce un elenco di controllo delle sostanze da sottoporre a monitoraggio a livello dell'Unione nel settore della politica delle acque in attuazione della direttiva 2008/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio</p> <p>Piano per la salvaguardia delle risorse idriche europee, COM (2012) 674 def.</p> <p>Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse, COM (2011) 571 def.</p> <p>Direttiva 2006/118/CE sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento</p> <p>Direttiva 2000/60/CE e s.m.i. che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque</p> <p>D. Lgs. n. 30/2009 - Attuazione della Direttiva 2006/118/CE sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento</p> <p>D. Lgs. n. 152/2006 - Norme in materia ambientale' e s.m.i. Parte terza "norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche"</p> <p>LR n. 26/2003 e s.m.i. - Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche</p>
Suolo sottosuolo	<p>Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse, COM (2011) 571 def.</p> <p>Strategia Tematica per la Protezione del Suolo, COM (2006) 231 def.</p> <p>D. Lgs. n.152/2006 - Norme in materia ambientale e s.m.i. – Parte terza "norme in materia di difesa del suolo e lotta alla desertificazione, di tutela delle acque dall'inquinamento e di gestione delle risorse idriche"</p> <p>LR n. 31/2014 - Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato</p> <p>DGR n. 3075/2012 - Politiche per l'uso e la valorizzazione del suolo – Consuntivo 2011 e Agenda 2012</p>
Rifiuti	<p>Direttiva 2018/851/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti</p> <p>Direttiva 2008/98/CE - Direttiva quadro sui rifiuti</p> <p>Decreto direttoriale del Ministero della Transizione Ecologica del 9 agosto 2021, recante l'approvazione delle linee guida sulla classificazione dei rifiuti (21A05065)</p> <p>D. Lgs. n. 116/2020 del 3 settembre 2020 - Attuazione della direttiva 2018/851/UE che modifica la direttiva 2008/98/CE relativa ai rifiuti e attuazione della direttiva 2018/852/UE che modifica la direttiva 1994/62/CE sugli imballaggi e i rifiuti di imballaggio. (20G00135)</p> <p>D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. – Norme in materia ambientale e s.m.i. - Parte IV "Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinati"</p> <p>LR n. 26/2003 e s.m.i. - Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche</p>
Flora, fauna e biodiversità	<p>"La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020", COM (2011) 244 def.</p>



Tema ambientale	Riferimento normativo
	Direttiva 92/43/CE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche e s.m.i.
	DPR n. 102/2019 del 5 luglio 2019 - Regolamento recante ulteriori modifiche dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. (19G00108)
	Strategia nazionale per la Biodiversità – Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, 2010
	DPR n. 357/1997 e s.m.i., norma di recepimento della Direttiva 92/43/CE
	DGR n.10962/2009 che ha approvato il disegno definitivo della Rete Ecologica Regionale
	LR n.10/2008 - Disposizioni per la tutela e la conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea
	LR n.16/2007 - Testo unico delle leggi regionali in materia di istituzione dei parchi
Paesaggio e beni culturali	Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d’Europa, 2000
	LN n. 14/2006 - Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea del Paesaggio
	D. Lgs n. 42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio
	LR n. 12/2005 e s.m.i. - Legge per il governo del territorio
Popolazione e salute umana	DGR n.1681/2005 - Modalità per la pianificazione comunale
	Strategia europea per l’ambiente e la salute, COM (2003) 338
	Il Piano di azione europeo per l’ambiente e la salute, COM (2004) 416 Libro bianco “Insieme per la salute: un approccio strategico dell’UE per il periodo 2008-2013”, COM (2007) 630

Per quanto concerne la valutazione derivante dall'analisi del Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali "ricostruire la grande Milano" approvato dal consiglio comunale il 5.6.2000 con deliberazione n. 48/00 e successivamente integrato il 16.5.2005 con deliberazione e dell'"Allegato A della Deliberazione di Consiglio Comunale n. 53/08 del 10.12.2008", avente ad oggetto l'approvazione della revisione del capitolo - X Regole, si segnala che gli obiettivi dell'AdP sono coerenti con quelli richiesti dall'Amministrazione comunale di Milano.

Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, si ricorda che l'Amministrazione comunale si sta prefiggendo nella propria politica energetica e ambientale obiettivi molto ambiziosi nell'ambito di diversi impegni a livello europeo e internazionale. In tal senso il Comune sta predisponendo un Piano per il contenimento delle emissioni di gas serra ('Piano Clima'), che individua le misure settoriali che devono essere intraprese per il raggiungimento dell'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di anidride carbonica del 20% al 2020 rispetto ai livelli emissivi del 2005.

9.2 PRIME INDICAZIONI RELATIVE AGLI ASPETTI PRINCIPALI DA TRATTARE NELLE SUCCESSIVE FASI DI VALUTAZIONE AMBIENTALI DEGLI STRUMENTI ATTUATIVI (P.I.I.)

Sulla base delle osservazioni al Rapporto Ambientale, pervenute da parte degli enti competenti in materia ambientale e da parte delle associazioni pubbliche e private, nel periodo intercorrente tra la messa a disposizione del RA e della proposta di variante e la pubblicazione della stessa nell'ambito delle procedure urbanistiche, tenendo anche conto della significatività delle aree interessate dalle trasformazioni, delle peculiarità locali, dell'impianto della variante urbanistica e in particolare del fatto che la flessibilità prevista dalle norme in merito alla composizione del mix funzionale e alla sua localizzazione rende di fatto difficoltoso in sede di VAS dell'AdP effettuare una valutazione precisa degli effetti sull'ambiente delle previsioni dell'AdP (nel Rapporto Ambientale è stata formulata una ipotesi media dell'articolazione funzionale, vedi tab. 6.2 e nelle Linee-Guida le indicazioni progettuali non sono cogenti e definitive), si ritiene utile indicare gli aspetti/temi progettuali ed ambientali che dovranno essere affrontati e/o approfonditi nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa. In quella sede verrà pertanto valutato se il singolo piano attuativo richiederà approfondimenti e procedure sito specifiche (VAS/VIA) in conformità della legislazione vigente.

Tali approfondimenti sono descritti nei paragrafi successivi organizzati per tematica.



9.2.1 FASE DI COSTRUZIONE

In merito alla fase di costruzione si raccomanda che siano affrontati e approfonditi i seguenti aspetti (vedi anche paragrafo successivo):

- cantierizzazione degli interventi, sia per quanto riguarda le potenziali interferenze con le componenti ambientali, sia come analisi delle operazioni che avranno interferenze sull'accessibilità dei comparti urbani in esame;
- bilancio delle terre e dei materiali, anche con riferimento al tema delle eventuali bonifiche dei suoli e della falda;
- fasizzazione e temporizzazione dei lavori.

9.2.2 TRAFFICO E MOBILITÀ

Dovranno essere ulteriormente definiti gli scenari di mobilità e viabilità e previsti i flussi di traffico indotti dalla realizzazione degli interventi, anche in relazione al futuro sistema viabilistico e di mobilità (nuova domanda di mobilità e nuova rete viaria) locale e sovralocale.

Dovranno essere simulati diversi mix funzionali per ciascuna area in modo da definire le condizioni ottimali di accessibilità ai comparti, perseguendo l'obiettivo di minimizzazione della nuova domanda onde evitare la creazione di nuove criticità.

Dovrà essere valorizzato e potenziato il trasporto pubblico (anche su treno) in modo da bilanciare l' aumento del traffico veicolare indotto dagli insediamenti.

Particolare attenzione dovrà infine essere posta inoltre alla migliore articolazione dei percorsi ciclopedonali interni all'area ad integrazione delle reti esistenti.

9.2.3 ENERGIA

Già nella fase di pianificazione attuativa dovrà essere definita una dettagliata strategia energetica che contenga indicazioni circa le prestazioni energetiche degli edifici, le prestazioni e le caratteristiche degli impianti di produzione dell'energia e che definisca gli obiettivi minimi da raggiungere in tal senso. La strategia dovrà inoltre dare indicazioni circa gli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climalteranti e/o per la loro eventuale compensazione e dovrà consentire di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 valutando la possibilità di allacciare i nuovi insediamenti alla rete di teleriscaldamento.

Relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno che questi non debbano limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma si dovranno



prevedere standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti, in coerenza con gli obiettivi di risparmio energetico e di contenimento delle emissioni climalteranti e con le strategie di promozione dell'efficienza energetica in edilizia e del Comune di Milano.

Dovranno essere privilegiate soluzioni tecniche, impiantistico/tecnologiche, di localizzazione e orientazione, di materiali e soluzioni tali da minimizzare il consumo energetico, ottimizzare la produzione energetica e minimizzare le emissioni in atmosfera. Rientrano tra queste l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sistemi passivi applicati agli edifici, l'orientamento degli stessi, impianti centralizzati di cogenerazione, allacciamento al teleriscaldamento, presenza di aree a verde alberate, ecc. In caso di utilizzo delle acque di falda a scopo energetico dovranno essere attentamente valutati gli effetti sulla risorsa idrica sotterranea in termini di sostenibilità dei prelievi nel lungo termine e di non depauperamento della risorsa stessa.

Si raccomanda inoltre che gli edifici e, se applicabile, gli stessi strumenti di pianificazione attuativa, siano accompagnati da un sistema di certificazione ambientale rilasciata da organismi pubblici o privati riconosciuti a livello internazionale o nazionale. Dal punto di vista del risparmio energetico, i nuovi interventi dovranno assumere la classe energetica A, come standard per gli edifici pubblici e come obiettivo prioritario tendenziale per gli edifici privati.

9.2.4 COMPATIBILITÀ PAESISTICO-AMBIENTALE DELLE TRASFORMAZIONI

Dovrà essere approfondito il tema della qualificazione tipologica e morfologica delle trasformazioni in coerenza con gli obiettivi di integrazione delle nuove edificazioni con i contesti esistenti. I progetti urbanistici dovranno pertanto prevedere la qualificazione degli interventi sotto il profilo paesistico-architettonico-ambientale anche sperimentando forme insediative innovative dal punto di vista della sostenibilità ambientale degli interventi stessi. Dovranno inoltre essere approfondite le indicazioni relative alle quantità, morfologia e funzioni delle aree a verde privilegiando la fruibilità delle stesse e delle relazioni e connessioni con le aree esistenti.

Particolare attenzione dovrà essere posta per gli ambiti di San Cristoforo e Genova interessati da vincolo paesistico e per i quali sono espressi dalla variante urbanistica forti obiettivi di recupero ambientale e di riqualificazione morfologica, nonché per l'ambito di Farini in rapporto alle sensibilità storico-ambientali di Villa Simonetta e del Cimitero Monumentale.

9.2.5 INQUINAMENTO ATMOSFERICO

In sede di P.I.I., in relazione alla disposizione delle funzioni, dei volumi, della viabilità nonché alle caratteristiche quali-quantitative degli impianti che saranno asserviti alle nuove costruzioni, dovrà essere



effettuata una valutazione delle emissioni attese per tutti gli inquinanti d'interesse, dipendenti dal tipo di impianto e dai combustibili previsti. Tale stima dovrà servire ad orientare la scelta degli impianti verso le soluzioni energeticamente più efficienti e meno impattanti dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico.

Si prevede pertanto che siano effettuate:

- la stima delle emissioni in atmosfera da traffico auto-veicolare, tenendo conto dei fattori di emissione previsti per l'anno di riferimento per l'attuazione e di eventuali alternative progettuali;
- la stima delle emissioni in atmosfera dal sistema di produzione dell'energia per i fabbisogni energetici degli edifici, tenendo conto dei fattori di emissione previsti per l'anno di riferimento per l'attuazione;
- la valutazione modellistica delle concentrazioni aggiuntive previste da entrambe le fonti;
- la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento/ raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza.

Nella valutazione delle emissioni dovranno essere comunque mantenuti e confrontati i tre scenari definiti nel presente Rapporto ambientale (scenario di riferimento, scenario di progetto al 2015 e scenario al 2015 senza le opere previste dall'AdP).

9.2.6 SUOLO E SOTTOSUOLO

Per quanto riguarda la qualità di suolo e sottosuolo, gli eventuali interventi di bonifica e/o di messa in sicurezza che si renderanno necessari a valle di una attività di indagine ambientale sulle aree, seguiranno l'iter previsto dalla normativa in tema di bonifiche di siti contaminati.

Attività di indagine dei suoli, ai sensi della legislazione vigente, dovranno precedere la formulazione di proposte di PII, al fine di poter ottimizzare le scelte relative alla localizzazione delle diverse destinazioni d'uso, minimizzare gli impatti dei cantieri sul contesto e ottimizzare le attività di movimentazione di terre e rocce.

9.2.7 ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

La progettazione urbanistica dovrà tenere conto delle sensibilità ambientali locali quali:

- la bassa soggiacenza della falda, limitando la realizzazione di edifici interrati ai casi strettamente necessari;
- la presenza di pozzi idropotabili, che non consente lo svolgimento di attività che potrebbero avere interferenze con le acque di falda;

- la presenza del Naviglio Grande (San Cristoforo e Porta Genova), che rappresenta oltre che una valenza anche una vulnerabilità in quanto esposto a rischi di compromissione;
- la presenza di rogge e canali valorizzabili dal punto di vista ambientale e progettuale.

Si raccomanda infine che già in fase di pianificazione attuativa siano richiesti formalmente agli enti competenti i pareri preliminari relativi alle opere di presa e di scarico delle acque.

La progettazione urbanistica dovrà inoltre garantire, fatti salvi gli obiettivi funzionali e di impostazione morfologica, la maggiore salvaguardia di superfici permeabili al fine di preservare le caratteristiche qualitative quantitative della falda sotterranea.

9.2.8 RUMORE

Le criticità relative al tema acustico, che caratterizzano le aree dell'AdP, sono connesse principalmente al traffico ferroviario, veicolare ed allo svolgimento di attività antropiche. La situazione attuale comporta vincoli abbastanza stringenti, che dovranno guidare le successive fasi di pianificazione attuativa e di progettazione e che dovranno essere opportunamente valutati per ciascun ambito d'intervento separatamente. La localizzazione delle abitazioni e dei servizi pubblici, in rapporto alla conformazione delle aree, dovrà valutare attentamente la distanza dalle infrastrutture per la mobilità, tenendo conto delle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture e dei limiti applicabili (D.P.R. n° 142 30/03/2004, DPR del 18 novembre 1998 n. 459), disponendo i nuovi edifici il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade in cui sono previsti i flussi maggiori e dai lotti industriali. In alcuni casi questi vincoli potranno condurre a privilegiare le destinazioni terziarie, commerciali, artigianali e di residenza temporanea.

Nella progettazione urbanistica e architettonica dovranno essere privilegiate disposizioni planivolumetriche e delle aree a verde nonché soluzioni tecnologiche che proteggano i nuovi insediamenti dalle fonti di inquinamento acustico e che collaborino a migliorare la situazione nei confronti del contesto esistente, in particolare per gli ambiti di Farini, Romana, Lambrate e Greco. Dal punto di vista operativo sarà pertanto necessario effettuare, già in sede di piano attuativo, una valutazione previsionale del clima acustico e di impatto acustico (ai sensi della Legge n. 447 del 26.10.95, del D.P.C.M. del 14.11.97 e della L.R. n. 13 del 10.08.01 tenendo conto delle indicazioni della D.G.R. VII/8373 del 08.03.02) in relazione alle nuove tipologie di insediamento e in considerazione della viabilità futura prevista per l'area e della futura posizione del fascio di binari: Particolare attenzione dovrà essere posta nella valutazione della compatibilità acustica degli interventi nei confronti delle destinazioni d'uso attuali e future. Tale valutazione dovrà essere supportata da rilievi strumentali per la determinazione dei livelli di rumore ante-operam in corrispondenza dei ricettori attuali e



previsti: posizione, durata e caratteristiche dei rilievi dovranno essere concordate con gli enti competenti (ARPA, Comune di Milano e AMAT). Si ricorda l'obbligo, in sede di richiesta dei permessi di costruire oltre che della valutazione di clima e impatto acustico, anche della relazione relativa ai requisiti acustici degli edifici (D.P.C.M. del 05.12.97).

9.2.9 INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

In caso non siano già disposte in atto di pianificazione comunale, sarà compito del proponente il piano attuativo richiedere la determinazione delle fasce di rispetto da linee elettriche all'ente gestore delle linee interessate, in conformità alla metodologia di calcolo allegata al DM 29/5/2008 "(pubblicato in G.U. n. 156 del 05/07/2008 – Supplemento Ordinario n.160). Di tale perimetrazione si dovrà tenere conto per la localizzazione della funzioni e la disposizione e caratteristiche geometriche degli edifici.

9.2.10 INQUINAMENTO LUMINOSO

L'inquinamento luminoso riguarda il disturbo arrecato alla natura (fauna notturna, fotosintesi), al riposo notturno, alla osservazione della sfera celeste, ma coinvolge anche aspetti relativi al risparmio energetico.

All'interno dei P.I.I. si dovrà tenere conto di questi aspetti nel rispetto della normativa vigente. I progetti illuminotecnici dovranno riguardare, oltre che le parti di competenza pubblica (urbanizzazioni), anche le parti di competenza privata, nell'ottica di un progetto illuminotecnico unitario. Se già vigente, si dovranno rispettare le previsioni del Piano d'Illuminazione di cui alla LR 17/2000 e s.m.i.

9.2.11 PRESENZA DI INDUSTRIE INSALUBRI

In sede di predisposizione di proposta di programma integrato di intervento dovrà essere attentamente valutata la presenza e la distanza di attività di tipo insalubre.

9.2.12 COMPATIBILITÀ TRA FUNZIONI

In fase di definizione degli assetti planivolumetrici e quindi i rapporti con il contesto, dovrà essere effettuata un'attenta valutazione della compatibilità tra funzioni, anche mediante il rilievo di dettaglio delle forme d'uso presenti e previste, nella direzione del miglioramento della salute e del comfort urbano. La verifica di compatibilità dovrà riguardare le tematiche specifiche sopra descritte quali: rumore, inquinamento atmosferico, inquinamento elettromagnetico, inquinamento luminoso e presenza di industrie insalubri. I singoli piani attuativi dovranno contenere la definizione dettagliata delle opere e degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale.



9.2.13 INTERVENTI E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Le compensazioni ambientali potranno riguardare interventi di rinaturalizzazione il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti. Questi potranno essere localizzati in parte nelle aree oggetto di intervento, ma anche in aree appositamente individuate da rinaturalizzare, al fine di conseguire un risultato qualitativamente più importante di quello che potrebbe derivare da un insieme disperso di piccole aree.

Particolare attenzione dovrà essere posta sulle misure/azioni di compensazione per contenere l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area minima destinata a verde, nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi.

9.2.14 MONITORAGGIO

Si veda quanto indicato al successivo Capitolo 10.

9.2.15 RECEPIMENTO DEI CRITERI DI NATURA URBANISTICA

Nella progettazione urbanistica di dettaglio dovranno essere armonizzati gli obiettivi e le strategie di tutela ambientale e di risparmio energetico con quelli di carattere tipo-morfologico orientati alla valorizzazione delle caratteristiche storiche, funzionali e sociali del contesto.

I nuovi interventi dovranno costituire occasione di riqualificazione dei quartieri circostanti incrementando gli spazi a verde e a servizi di fruizione pubblica nonché i percorsi pedonali e ciclabili, e massimizzando la loro integrazione con il sistema dello spazio pubblico urbano, esistente e previsto.

Nei nuovi interventi dovrà essere privilegiata la mobilità lenta, concentrando la viabilità passante in limitate direttrici; in tal caso dovranno essere previste soluzioni morfologiche e tecnologiche atte a garantire il corretto inserimento ambientale nel contesto esistente e di progetto.

ESTRATTO PARERE MOTIVATO FINALE SCALI FERROVIAR

Milano



Comune
di Milano

ALLEGATO 3



ALLEGATO 3

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE A SEGUITO ALLA MESSA A DISPOSIZIONE IN DATA 4 MAGGIO 2009 DEL RAPPORTO AMBIENTALE RELATIVO ALLA "PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G. IN ACCORDO DI PROGRAMMA, PER LA TRASFORMAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE A MILANO, CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE".

AGGIORNAMENTO giugno 2015


LEGENDA CONTRODEDUZIONI

ACCOLTA

P.A = parzialmente accolta (per rimando a fase attuativa o ad altri strumenti di pianificazione/programmazione)



N.A = non accolta (perché non pertinente o perché il tema è già stato trattato nella documentazione)

Tab. 1 - SCHEMA SINTETICO

Soggetto	n. di protocollo	Sintesi dell'osservazione	Tematica di riferimento	Esito	Risposta alla osservazione
Provincia di Milano  Provincia Mi	PG 0124820/2009	1) approfondimento della relazione fra valorizzazione aree e interventi di potenziamento del nodo ferroviario	Accordo di Programma	N.A. - già presente	vedi risposte
		2) inserimento nel mix funzionale di funzioni di eccellenza	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
		3) permeabilità dei suoli e quantità di aree impermeabili, contenimento del consumo di suolo – inserimento di indicatore di impermeabilizzazione	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 7.2.4.9; vedi risposte
		4) compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni; integrazione tipo-morfologica e sostenibilità ambientale interventi	Rapporto Ambientale	P.A.- rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
		5) maggiori indicazioni su quantità, morfologia e funzioni volte all'integrazione ambientale e alla sostenibilità territoriale degli interventi	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte





		6) ambito Farini-Lugano: articolazione dei percorsi ciclo-pedonali, ricucitura dei sistemi urbani consolidati, fruibilità degli spazi a verde, sistema del trasporto pubblico	Rapporto Ambientale	N.A. - già presente	vedi risposte
		7) ambito Porta Genova: fruizione pubblica, rispetto del paesaggio e delle tipologie edilizie storiche, potenziamento del trasporto pubblico	Rapporto Ambientale	P.A. - parte già presente, parte rimando fase attuativa	vedi risposte
		8) ambito Porta Romana: compatibilità paesistico-ambientale, aree a verde, percorsi ciclabili, interscambio S9 / MM3 e mezzi di superficie	Variante Urbanistica	P.A. - parte già presente, parte rimando fase attuativa	vedi risposte
		1) si chiede di prevedere opere di mitigazione dell'impatto acustico della linea Mi-Mortara, anche esternamente alle aree di trasformazione, prevedendo nuovi tratti in tunnel e nuove coperture praticabili	Accordo di Programma	P.A. - rimando sedi competenti	art.13 testo AdP; vedi risposte
		2) al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, si chiede di escludere nei nuovi interventi parcheggi pubblici a pagamento e parcheggi pertinenziali relativi agli uffici, prevedendo solo parcheggi riservati agli handicappati	Rapporto Ambientale; Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
		3) si chiede di prevedere l'esecuzione di studi acustici preliminari nelle altre tratte della cintura ferroviaria interessate da aumento del traffico ferroviario	Rapporto Ambientale	N.A. - non pertinente	vedi risposte
		1) (01-02-03.2) Carenza formale e di documentazione nella messa a disposizione del pubblico. Insufficienza degli elementi quantitativi e qualitativi per la valutazione dell'interesse pubblico a fondamento della trasformazione delle aree ferroviarie dismesse. In particolare assenza di valutazioni sui valori immobiliari e delle destinazioni delle plusvalenze	Accordo di Programma	P.A. - integ. documenti	parte III testo AdP; vedi risposte
		2) (01) il RA mostra la carenza di valutazione degli effetti indotti dalle trasformazioni esterne che costituiscono lo scenario di reference al 2015	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
Comitato Milano-Mortara  Comit. Mi Mortara	PG 423078/2009				
Prof Donato / Tacchini  Donato Tacchini	PG 424533/2009				

	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
3) (03.1) poco credibile la realizzazione della M4 e M6 nello scenario di reference (2015) e omissione della M5	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
4) (03.1) poco plausibile il servizio ipotizzato sulle linee S nello scenario di reference (2015)	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
5) (03.1) dubbi sulla stima dell'indice di congestione al 2015 rispetto alla rilevanza dei nuovi carichi insediativi; assenza delle tabelle di dettaglio per i singoli ambiti; necessità di stima degli effetti sugli ambiti tra scenario di progetto e scenario attuale.	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
6) (03.3) chiarire che la realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire la funzionalità dei nuovi insediamenti sia a carico degli interventi, anche per costi eccedenti gli oneri di urbanizzazione tabellari	Variante Urbanistica	ACCOLTA - integ. documenti	modifica n.t.a. art. 3; art.5 testo AdP; vedi risposte
7) (03.05) definire nell'AdP condizioni che garantiscano la minimizzazione degli aggravi sul traffico e sulla qualità ambientale della fase di cantierizzazione	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
1) incongruenza tra Relazione Illustrativa e NTA nel calcolo dello standard in rapporto alla capacità insediativa	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
2) ricorso a pianificazione attuativa ordinaria al posto dei previsti PI	Variante Urbanistica	P.A. - integ. documenti	modifica n.t.a. art. 2.6; vedi risposte
3) obiettata la possibilità del ricorso alla monetizzazione delle cessioni.	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
4) determinazione degli indici edificatori in relazione al mercato immobiliare attestando le edificabilità ammesse sulle attese di remunerazione di FS, minori di quelle proposte	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
5) prevedere condizioni di alienazione delle aree che premino le proposte con maggiori utilità sociali e ambientali	Accordo di Programma	N.A.	vedi risposte

Prof. Brenna



PG 433443/2009






		6) risolvere con l'AdP problematiche esistenti nel contesto esterno	Accordo di Programma; Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
		7) attribuzione dei carichi insediativi e delle dotazioni pubbliche a partire dalla edificabilità fondiaria massima di progetto e dando più peso al pubblico dibattito	Variente Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	art.9 testo AdP; art.2.6.3 n.l.a; vedi risposte
		8) impostazione insediativa dell'asta Nord-Ovest aggiornando le considerazioni del De Finetti	Variente Urbanistica	N.A.	vedi risposte
		9) reinvestimento delle plusvalenze nei trasporti metropolitano-regionali	Accordo di Programma	ACCOLTA - integ. documenti	parte III testo AdP; vedi risposte
CGIL-CISL-UIL-SUNIA-SICET-UNIAT di Milano	PG 439255/2009	1) mancata informazione preventiva alle Organizzazioni Sindacali Confederali da parte dell' A.C. riguardo la proposta di AdP secondo quanto previsto dal 'protocollo di relazioni sindacali' 2) si propone di destinare una quota pari almeno al 40% della capacità edificatoria complessiva consentita ad alloggi di edilizia economico popolare, come previsto dalla L. 167/ 62, chiedendo di esplicitare il criterio con cui è stata definita nelle NtA una quota inferiore	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
WWF Lombardia	PG 443976/2009	1) (1.1) necessaria la pubblicazione dell'AdP per valutare vincoli convenzionali in rapporto alla variante urbanistica	Accordo di Programma	P.A. - integ. documenti	parte III testo AdP; (vedi risposta n.1 Donato-Tacchini)
		2) (1.2) incoerenza tra la variante urbanistica e il rapporto ambientale nella numerazione dei comparti urbanistici	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
		3) (1.2) carenza di informazioni riguardo ai meccanismi perequativi di PGT in rapporto ai carichi insediativi della variante urbanistica	Accordo di Programma	N.A.	vedi risposte

	4) (1.2) non chiare le modalità di redazione dei PII e i soggetti attuatori	Variante Urbanistica	N.A.	art. 9 AdP; vedi risposte
	5) (1.3) la variante non è adeguata nei contenuti richiesti dalla legge, con riferimento ai PII in variante al PRG	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
	6) (1.3) debolezza del riferimento della variante urbanistica al PGT ancora in corso di formazione	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
	7) (1.4, 4.3) carenza di documentazione relativa al potenziamento ferroviario e carenza del Documento delle Valutazioni trasportistiche in merito a questo scenario	Accordo di Programma	P.A. - integ. documenti	modifica della relazione illustrativa (cap.6); parte III testo AdP; vedi risposte
	8) (2.1) esigenza di norme puntuali in AdP di tutela dei valori ambientali connessi all'unitarietà del sistema delle aree	Rapporto Ambientale; Accordo di Programma	P.A. - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
	9) (2.2) vaghezza della prescrizione di modalità concorsuali	Accordo di Programma	ACCOLTA - integ. documenti	art.9 testo AdP; vedi risposte
	10) (2.3) modificare l'aggregazione dei comparti urbanistici, scorporando Romana da Genova e Rogoredo e accorpando in un unico ambito Genova e San Cristoforo	Variante Urbanistica	P.A. - integ. documenti	modifica n.t.a. art. 2; artt.4 e 5 testo AdP; vedi risposte;
	11) (3) carenza nelle valutazioni degli indicatori ambientali, in particolare qualità dell'aria e parametri energetici	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica Sintesi non Tecnica cap. 4.5
	12) (3) nel R.A. carenza nell'esame dei fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
	13) (3) insufficienza delle informazioni circa i parametri utilizzati per la valutazione del verde pro capite	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
	14) (3) incoerenza nel R.A. tra descrizione dello stato di fatto dei corsi d'acqua superficiali e la valutazione sintetica qualitativa	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica Sintesi non Tecnica cap. 4.5








15) (4.1) incoerenza fra le criticità rilevate nel traffico e le politiche di riduzione della mobilità privata	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
16) (4.2) richiesta di prevedere parchi compatti, non attraversati da viabilità e protetti con barriere acustiche, garantire continuità paesaggistica e ecologica, limitare la previsione di verde pensile	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
17) (4.2) recupero corsi d'acqua tombinati	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 5.4.2 e 9.2; vedi risposte
18) (4.2) innovare le procedure attuative nella direzione di una maggiore attenzione alla qualità ambientale; anche mediante il ricorso al sistema delle certificazioni ambientali	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2
19) (4.4) prevedere a Farini che le nuove strade di scorrimento vengano realizzate in sotterraneo per tutelare i valori ambientali	Varianti Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa;	vedi risposte
20) (4.4) prevedere a Farini l'integrazione del parco con villa Simonetta, il fontanile San Mamete e il Cimitero Monumentale	Varianti Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
21) (4.4) a Greco prevedere future connessioni fra i nuovi spazi verdi e le aree dello scalo Martesana di possibile futura trasformazione	Varianti Urbanistica	N.A. - non pertinente	vedi risposte
22) (4.4.) previsione di nuovi passaggi ciclo-pedonali est-ovest a Lambrate	Varianti Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
23) (4.4) recupero dei corsi d'acqua presenti a Romana	Rapporto Ambientale; Varianti Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
24) (4.4)eliminazione della previsione di connessione viaria tra via Bergognone e via C. Torre	Varianti Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte

<p>ASSOLOMBARDA</p>  <p>Assolombarda</p>	<p>PG 444122/2009</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) necessità di approfondire nel R.A. l'analisi delle alternative. e gli effetti sull'ambiente, in particolare sul tessuto produttivo esistente 2) necessità che le opere infrastrutturali assunte nello scenario di progetto nel documento delle valutazioni trasportistiche siano effettivamente realizzate 3) necessità di verificare la fattibilità di mercato di nuove quote di terziario e prevedere funzioni ricettive in ambito Porta Genova 4) inserire destinazione produttiva in ambiti Farini, Romana e Lambrate 5) prevedere spazi dedicati alle utilities 6) possibile impatto negativo del verde e della residenza sociale sul contesto produttivo circostante, valutare localizzazione e dimensionamento 7) prevedere piattaforme logistiche urbane, invito a definire strategie anche sovracomunali con Provincia e Regione 8) invito a rafforzare la circle-line 9) poco chiara la normativa tecnica relativamente alle esclusioni di tipologie di attività industriali 10) specificare le quote di housing sociale negli ambiti 11) chiarire normativa in merito a cessioni esterne agli ambiti di trasformazione e alle Aree di riqualificazione esterne 	<p>Rapporto Ambientale</p>	<p>P.A.- rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p>Rapporto Ambientale</p>	<p>P.A.- rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>P.A. - parte già presente, parte rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>P.A. - parte già presente, parte rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>N.A. - non pertinente: rimando a PGT ed RA</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p>Rapporto Ambientale</p>	<p>P.A. - rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>N.A.</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Accordo di Programma</p>	<p>N.A.</p>	<p>vedi risposte</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>P.A. - parte già presente, parte rimando fase attuativa</p>	<p>vedi risposta.n.4</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>ACCOLTA - integ. documenti</p>	<p>modifica n.t.a. art. 2.3</p>
			<p> Variante Urbanistica</p>	<p>N.A.</p>	<p>vedi risposte</p>





 ATM spa PG 459338/2009		1) in considerazione della improbabile realizzazione al 2015 delle linee metropolitane M6, M4 e prolungamento M5, è più opportuno valutare l'impatto dei nuovi interventi edilizi ipotizzati con riferimento alla sola rete metropolitana esistente e già in corso di realizzazione	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
		2) scalo Genova: nell'analisi del fabbisogno di trasporto pubblico valutare gli interventi edilizi in corso nella zona fra via Solari e il naviglio Grande, non serviti dalla rete metropolitana	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
		3) scalo Romana: inserire nell'AdP il progetto di ampliamento di viale Isonzo al fine del completamento della rete riservata alle linee 90/91 e 92	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
		4) scalo Greco-Breda: le nuove trasformazioni urbanistiche devono essere occasione di adeguamento della rete stradale e del trasporto pubblico in zona	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	art.9 testo AdP; vedi risposte
 ASL MILANO 15535/U		1) si chiede che in fase attuativa vengano rilevate le funzioni, aree ed edifici nell'intorno di progetto che possano costituire danno per la salute e per il benessere psico-fisico degli abitanti (condizioni abitative degli stabili a ridosso degli scali e nelle aree interstiziali; poli di attrazione conflittuali con la fruibilità degli spazi urbani; aree ed edifici degradati)	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
		2) si chiede che in fase progettuale si tenga conto, all'interno delle funzioni di interesse generale, di bisogni emergenti nella sfera socio-economica del territorio cittadino, in particolare prevedendo edifici polifunzionali per le popolazioni immigrate; che si preveda l'inserimento di strutture pubbliche da ricollocare e spazi attrezzati per mercati all'aperto	Rapporto Ambientale; Variante Urbanistica	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte

<p>ARPA DP Milano</p>  <p>ARPA MI</p>	<p>PG 120593/2009</p>	<p>1) opportuno che gli interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese siano puntualmente elencati nella documentazione di variante</p> <p>2) proposta di sottoporre a VAS i PII che attueranno la Variante</p> <p>3) verificare che le aree ferroviarie che rimangono in esercizio siano idonee a garantire adeguamenti del servizio e a realizzare opere di mitigazione del rumore</p> <p>4) considerare la possibilità di inserire tra le funzioni ammesse la realizzazione di piattaforme logistiche</p> <p>5) riportare nelle 'linee guida' gli esiti della valutazione ambientale della variante e le indicazioni per le fasi successive di valutazione dei PII</p> <p>6) integrare il set di indicatori riportati nel R.A. con indicatori che misurino anche le azioni di mitigazione e risparmio energetico</p> <p>7) non sono descritti i dettagli delle simulazioni modellistiche della dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico veicolare; inoltre sono state eseguite simulazioni modellistiche solo per l'ambito dello scalo Farini</p> <p>8) per quanto riguarda la modalità di utilizzo del modello aggiungere alla stima di massimo orario e media annua la valutazione dei valori percentili</p> <p>9) necessario valutare le emissioni attese derivanti dagli impianti di riscaldamento/climatizzazione dei nuovi edifici nella VAS dei PII per tutti gli inquinanti d'interesse e non solo per la CO2 e confrontare le emissioni previste per i tre scenari di riferimento</p>	<p>Accordo di Programma</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p> Variante Urbanistica</p> <p> Variante Urbanistica</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p>	<p>P.A. - integ. documenti</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti</p> <p>N.A.</p> <p>N.A.</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>N.A.</p> <p>N.A. - già presente</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p>	<p>modifica relazione illustrativa (cap.6); parte III testo AdP; vedi risposta n.7 WWF</p> <p>vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 9.2; vedi risposte</p> <p>vedi risposta n.7 Assolombarda</p> <p>vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 10.1</p> <p>vedi risposte</p> <p>vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 9.2 e 10.1</p>
---	-----------------------	---	---	---	---







10) nel cap 4.5 del R.A. individuare le fasce di rispetto dei pozzi ad uso potabile	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap.5.4.3.1; vedi risposte
11) nel cap 5.7 del R.A. sconsigliare la realizzazione di edifici interrati nello scalo San Cristoforo; non consentire attività che interferiscono con acqua di falda a Porta Romana; sostenere anche per i pozzi idropotabili lo stesso discorso di valenza e vulnerabilità indicato per il Naviglio Grande; indicare come si intendono raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
12) non ci sono valutazioni sulla incidenza dei nuovi consumi d'acqua sul sistema di approvvigionamento idrico attuale ne' conseguenze che ne derivano sulla pianificazione dell'ATO Città di Milano	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
13) riguardo l'allacciamento alla rete di teleriscaldamento comunale non ci sono indicazioni sull'ubicazione delle pompe di calore richiamate e/o che si intendono realizzare	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
14) non c'è stima sul prelievo di acqua sotterranea ne' considerazioni sull'incidenza dei prelievi sull'idrogeologia;	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
15) i dati forniti per i consumi di acqua potabile non sembrano corrispondere al numero di abitanti teorici insediabili calcolati trattando come residenza l'intera quota di SLP realizzabile	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
16) la capacità depurativa residua va verificata tenendo conto dello scenario 2015	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
17) indicare quanta superficie delle aree in AdP potenzialmente contaminate va sottoposta ad indagini preliminari	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
18) verificare l'eventuale incidenza delle opere di bonifica in progetto con la discarica Porto di Mare	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte

	<p>19) ricreare nelle aree dell'AdP ambiti di naturalità indicando massima connessione tra le aree a verde, ricomprendendo di eventuali corsi d'acqua, rinaturalizzazione delle sponde, e, ove possibile se combinati, eliminazione della copertura</p> <p>20) necessario nella futura progettazione e VAS dei PII porre vincoli alla localizzazione delle abitazioni che dovranno essere il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade più trafficate e dalle attività industriali</p> <p>21) nel RA non si menzionano le possibili criticità dipendenti dagli impianti radio TV per gli scali Farini e Porta Genova per i quali si dovranno prevedere valutazioni di campo elettromagnetico; lo stesso per lo scalo San Cristoforo per la possibile vicinanza di elettrodotti</p> <p>22) tenere conto all'interno dei PII dell'inquinamento luminoso rispettando le previsioni del Piano d'illuminazione di cui il Comune si deve dotare ai sensi della LR17/2000</p> <p>23) in sede di VAS dei PII si dovranno definire gli obiettivi minimi da raggiungere adottando azioni per il risparmio energetico tra le quali la realizzazione dei nuovi edifici a basso impatto ambientale, anche in relazione ai materiali utilizzati e alle modalità costruttive</p> <p>24) per quanto riguarda i rifiuti speciali, sarebbe stata opportuna una stima preliminare e, a seguire, delle ipotesi di gestione di dette tipologie di rifiuti e verifiche sulla capacità residua degli impianti esistenti, tema da riprendere e approfondire nella pianificazione attuativa</p> <p>25) manca verifica di compatibilità con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti Urbani e confronto con lo scenario 2015 da riprendere in sede di pianificazione attuativa</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale; Variante Urbanistica</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p>	<p>P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa</p>	<p>modifica RA cap. 5.4.2 e 9.2; vedi risposte n.16 e 17 WWF</p> <p>modifica RA cap. 9.2; vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 5.5.6 e 9.2; vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 9.2</p> <p>modifica RA cap. 9.2</p> <p>modifica RA cap. 9.2; vedi risposte</p> <p>vedi risposte</p>
--	--	--	---	--









		26) all'interno della VAS del PII effettuare valutazioni relative alla compatibilità tra funzioni	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2
		27) nel RA definire le modalità di quantificazione delle aree da destinare alla compensazione; opportuno quantificare le misure di mitigazione necessarie privilegiando interventi di rinaturalizzazione il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti sia all'interno delle aree di intervento che in aree appositamente individuate	Rapporto Ambientale	P.A.- rimando fase attuativa; integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
		28) il RA fornisce indicazioni per le fasi di valutazione ambientale che devono essere inserite nelle 'linee guida' allegate alle NTA allo scopo di dargli più immediata operatività	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposta.n.5
		29) proposta di monitorare lo stato e i consumi delle risorse ambientali impattate	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 10
SETTORE PII e- Servizio Piani di Bonifica  Serv. Piani Bonifica		1) si auspica che in fase attuativa le scelte planivolumetriche siano orientate dalla preventiva valutazione della vicinanza con attività insalubri presenti, come da documento operativo sulle distanze minime fra queste e gli insediamenti residenziali	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2
		2) si auspica allo stesso modo che le scelte di localizzazione delle diverse destinazioni d'uso siano anticipate dalla indagine dei suoli, utili anche in relazione alla minimizzazione degli impatti dei cantieri e alla ottimizzazione della movimentazione di terre e rocce	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2
AMAT Ambiente e energia  AMAT Amb	90200003_00	1) prevedere un'analisi più dettagliata nelle successive fasi di progettazione e di analisi ambientale, in particolare per gli ambiti Farini e Porta Genova, che appaiono i più critici per quanto riguarda la qualità dell'aria	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2

	<p>2) definire un adeguato piano di monitoraggio degli indici di traffico negli ambiti coinvolti dall'AdP, prevedendo (se necessario) l'installazione di nuove sezioni di conteggio in posizione adeguata in relazione agli obiettivi del programma di monitoraggio riportato nel Rapporto Ambientale</p> <p>3) prevedere uno studio di specifiche misure di compensazione per contenere o azzerare l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area destinata a verde nell'ambito Farini (ove non altrimenti risolvibili le problematiche evidenziate nell'alinea precedente) nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi</p> <p>4) prevedere la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento / raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza</p> <p>5) prevedere uno studio di fattibilità per la creazione di nuove stazioni di bike-sharing in connessione con la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali e delle nuove stazioni di cintura ferroviaria</p> <p>6) per quanto riguarda il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale, è opportuno definire in modo più preciso gli incrementi in dB delle potenze acustiche relative agli archi stradali; tali incrementi sono stati infatti solo stimati ma non calcolati. E' inoltre opportuno chiarire la metodologia con cui sono stati determinati.</p> <p>7) valutare le emissioni indirette associate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti</p>	<p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p> <p>Rapporto Ambientale</p>	<p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>N.A. - non pertinente</p> <p>ACCOLTA - integ. documenti</p> <p>P.A. - rimando fase attuativa; integ. documenti</p>	<p>modifica RA cap. 10.1</p> <p>modifica RA cap. 9.2</p> <p>modifica RA cap. 9.2</p> <p>vedi risposte</p> <p>modifica RA cap. 7.2.4.3</p> <p>modifica RA cap. 9.2</p>
--	---	---	---	---





	<p>8) prevedere obiettivi o "standard" energetici da soddisfare con l'attuazione stessa dell'AdP, quali potrebbero essere ad esempio una classe minima di efficienza energetica degli edifici previsti (sia rispetto alla climatizzazione invernale sia rispetto alla climatizzazione estiva) o una quota minima di copertura dei fabbisogni energetici da fonti rinnovabili</p>	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposte
	<p>9) prevedere la possibilità di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 e in accordo con gli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Milano. Si dovrà pertanto valutare nella fase di attuazione dell'AdP la possibilità di allacciare le nuove volumetrie (non esclusivamente relative alle aree degli scali Farini e Lambrate) alla rete di teleriscaldamento</p>	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2
	<p>10) prevedere la realizzazione di interventi di efficienza energetica innovativi su edifici particolarmente significativi (a.e. edifici a destinazione pubblica) quali il solar cooling, gli edifici "a consumo zero", la trigenerazione, i tetti verdi, ecc.</p>	Rapporto Ambientale	P.A. - rimando fase attuativa	vedi risposte
	<p>11) relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno non limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma prevedere, data anche la significatività della trasformazione urbanistica considerata, standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti.</p>	Rapporto Ambientale	ACCOLTA - integ. documenti	modifica RA cap. 9.2; vedi risposta n.8
	<p>12) si ritiene che sia opportuno delineare, già in questa fase di approvazione dell'AdP, "un'attenta strategia energetica" (che nel Rapporto Ambientale viene invece firmadata in una fase successiva di valutazione ambientale degli strumenti attuativi) che dia indicazioni sugli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climateranti e/o per la loro eventuale compensazione.</p>	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte

			Rapporto Ambientale	P.A. - integ. documenti	modifica RA cap. 10.1
		13) si ritiene necessario inserire fra gli indicatori di monitoraggio anche un indicatore relativo alle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'attuazione dell'AdP (parere contrario con motivazioni e osservazioni)			
CdZ 2  CdZ 2	PG 617858/2009	1) non corretta l'edificazione di nuove abitazioni per riqualificare le aree dismesse della città. 2) insufficiente la quota di edilizia sociale prevista nella variante	Variante Urbanistica	N.A.	vedi risposte
CdZ 3  CdZ 3	PG 572753/2009	(parere favorevole con osservazioni) 1) prevedere la realizzazione di una connessione viaria parallela alla ferrovia 2) prevedere la realizzazione di nuovo fornice e allargamento fornici esistenti per collegamenti viari est-ovest 3) prevedere la realizzazione di parcheggio di interscambio (parere favorevole senza osservazioni)	Variante Urbanistica	P.A.- rimando fase attuativa	vedi risposte oss.n.2 CIGL-CISL-UIL- SUNIA-SICET- UNIAT e n.10 Assolombarda
CdZ 4  CdZ 4	PG 597684/2009	(parere favorevole senza osservazioni)	Variante Urbanistica	P.A.- rimando fase attuativa	presa d'atto
CdZ 5  CdZ 5	PG 586784/2009	(parere favorevole senza osservazioni)	Variante Urbanistica	P.A.- rimando fase attuativa	presa d'atto





(parere favorevole con osservazioni)				
1)	prevedere con il progetto di trasformazione delle aree di P.ta Genova e San Cristoforo un'armonica continuità, anche funzionale, nell'inserimento nel contesto della zona	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa d'atto
2)	garantire una connessione ciclabile tra via Bergognone e l'alzaia del Naviglio, il parco Baden Powell, l'area del Sieroterapico e il Parco sud	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS	presa d'atto
3)	prevedere la ristrutturazione delle aree di sosta esistenti con parcheggio pubblico a raso, in parte da riservare ai residenti, e parcheggi a rotazione e residenti in sottosuolo	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS e PUP	presa d'atto
4)	prevedere un'area per mercato settimanale in sostituzione di quello di Papiniano e Fiera di Senigallia	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa d'atto
5)	prevedere una vasta area a verde pubblico alberata, attrezzata per il gioco e lo sport e connessa con il Naviglio grande e le aree a verde esistenti da percorsi ciclo-pecdonali	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS	presa d'atto
6)	prevedere il recupero della stazione di P.ta Genova da trasformare a Centro Civico di zona, biblioteca, accoglienza turistica, con spazi espositivi anche ad uso delle attività nel campo della moda, arte e design presenti in zona	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa d'atto
7)	prevedere il riassetto del piazzale di porta Genova	Variante Urbanistica	ACCOLTA - già in atto	presa d'atto
8)	prevedere varchi significativi per garantire la connessione fra i due quartieri Solari-Tortona e Navigli	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa d'atto
9)	valorizzare i ponti storici sopra i binari	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa d'atto



CdZ 6
PDF
CdZ 6



PG 572957/2009

decremento indici edificatori rispetto alla variante pubblicata (vedi n.t.a. art.2.2)	ACCOLTA	Variante Urbanistica	
10) prevedere indici a scarso impatto ambientale	ACCOLTA	Variante Urbanistica	
11) garantire continuità paesaggistica tra le aree di trasformazione di P.ta Genova e San Cristoforo e le aree pubbliche esistenti e previste che andranno a formare complessivamente il Parco lineare dei Navigli"	P.A. - rimando fase attuativa	Variante Urbanistica	
12) circoscrizione dei flussi che insistono sulla stazione di San Cristoforo (pellegrini, accesso autoveature, servizi connessi al traffico ferroviario) separandoli dal resto delle aree di trasformazione	P.A. - rimando fase attuativa	Variante Urbanistica	
13) prevedere a San Cristoforo una sistemazione di tipo portuale a interscambio via d'acqua (Naviglio) e metropolitana, con aree a verde e attrezzature anche di servizio turistico integrate	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PTR A Navigli	Variante Urbanistica	
14) prevedere il recupero e funzionalizzazione della ex stazione autocucette a San Cristoforo, ad es. con funzioni di accoglienza per comitive, centri giovani/anziani della Zona, spazi attrezzati sportivi e spazi di aggregazione sociale, residenza convenzionata, senza ulteriore consumo di suolo	P.A. - rimando fase attuativa	Variante Urbanistica	
15) prevedere la realizzazione di una connessione ciclo-pedonale in sottopasso alla linea ferroviaria a San Cristoforo, per connettere le funzioni da insediare nell'ex stazione delle autocucette e la pista di via Bisceglie	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS	Variante Urbanistica	
16) garantire il mantenimento e la fruibilità pubblica più ampia delle attrezzature sportive attualmente utilizzate come dopolavoro di FS	P.A. - rimando fase attuativa	Variante Urbanistica	





		17) riordino della viabilità locale e collegamento a questa della rampa laterale del cavalcavia Giordani	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS	presa di atto
		18) riutilizzo come pista ciclo-pedonale del ramo ferroviario morto fra via Tolstoj e l'area di P.ta Genova e suo collegamento con le aree verdi esistenti e previste e l'alzaia del Naviglio	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa, in coordinamento con PUMS	presa di atto
		19) valorizzazione dell'area anche mediante il recupero dei corsi d'acqua esistenti e interrati, come il fontanile Corio (parere favorevole con osservazioni)	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa di atto
		1) tutelare maggiormente la Villa Simonetta, sede della Scuola Civica di musica, prevedendo distanze minime di almeno 3 metri per la nuova viabilità e adeguate barriere antirumore a salvaguardia dei concerti all'aperto	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa di atto
		2) prevedere che le future opere di urbanizzazione primaria e secondaria vengano progettate e affidate dal Comune	Variante Urbanistica	P.A. - rimando fase attuativa	presa di atto
		3) prevedere la chiusura ad ovest della circle-line, coinvolgendo il CdZ 7 (parere contrario con osservazioni)	Variante Urbanistica	N.A.	(vedi risposta n. 1 Donato-Tacchini)
	CdZ 9  CdZ 9	1) insufficiente sviluppo e dimostrazione degli effetti positivi sul territorio circostante delle previsioni edificatorie della variante urbanistica (parere favorevole senza osservazioni)	Rapporto Ambientale	N.A.	vedi risposte
	Commissione edilizia integrata  CE	PG 521389000/2009	Variante Urbanistica		presa di atto

<p>Fondazione Fratelli di San Francesco d'Assisi Onlus</p>  <p>FON_FLISANFRANC ESCO.pdf</p>	<p>PG 115478/2010</p>	<p>Sulla base di trattative private con la proprietà, chiede di prevedere all'interno della Zona Speciale Lambrate due unità di intervento autonome, riservandone una per la realizzazione di un centro Polifunzionale di prima accoglienza, per una sup. territoriale di almeno 14.000 mq e 10.000 mq di s.i.p.</p>	<p> Variante Urbanistica</p>	<p>N.A.</p>	<p>Vedi risposte</p>
<p>Ferrovie dello Stato S.p.A. con Beni Stabili S.p.A.</p>  <p>OSS_BS_FS.pdf</p>	<p>PG 100406/2010</p>	<p>Richiesta di modifica della destinazione d'uso del complesso immobiliare delle torri di p.za S. Freud 1, già appartenenti al complesso della stazione ferroviaria di p.ta Garibaldi, a funzioni urbane, pubbliche e private, implicitamente chiedendo l'inclusione nell'AdP.</p>	<p> Variante Urbanistica</p>	<p>N.A.</p>	<p>Vedi risposte</p>
<p>Città metropolitana di Milano</p>	<p>Rep. Gen. N. 201/2015</p>	<p>Decreto del Sindaco Metropolitano . Valutazione di compatibilità condizionata con il PTCP vigente</p>	<p> Variante Urbanistica</p>	<p>PRESA D'ATTO</p>	



PREMESSA

Con il presente documento si riprende e si integra la *Risposta alle osservazioni pervenute a seguito della messa a disposizione nel procedimento VAS, in data 4 maggio 2009*, con la risposta alle osservazioni alla pubblicazione urbanistica e VAS del 23.12.2009.

L'esame delle osservazioni tiene conto delle modifiche alla disciplina urbanistica apportate in sede di Accordo di Programma successivamente alla pubblicazione dei documenti e che non comportano modifiche ai documenti di Valutazione Ambientale Strategica, né necessità di ripubblicazione degli atti.

Variazioni apportate alla disciplina urbanistica

In sintesi sono state apportate alcune variazioni alle previsioni urbanistiche al fine di migliorarne i contenuti e le modalità attuative, tenendo conto sia di osservazioni, in parte espresse con la messa a disposizione del Rapporto Ambientale, in parte espresse in sede di osservazioni al PGT, che chiedono una riduzione dei carichi insediativi nelle zone a maggior densità, sia accogliendo istanza di FSI per una maggiore semplificazione delle modalità attuative delle singole zone.

Tali modifiche si configurano come un miglioramento della proposta, mantenendone gli obiettivi e l'assetto generale.

Le modifiche apportate riguardano principalmente la riduzione dei carichi insediativi, generalmente attestata sui valori minimi dei range di edificabilità previsti per i comparti, che complessivamente riduce la capacità edificatoria dell'Adp da 845.00 mq massimi a 674.460 mq massimi.

La riduzione dei carichi insediativi si accompagna all'eliminazione dell'obbligo del ricorso ai comparti urbanistici fra aree non contigue (che prevedeva una edificabilità massima complessiva e la possibilità di spostare una quota di questa tra le aree appartenenti allo stesso comparto), rendendo in tal modo praticabile l'attuazione distinta di ogni singola zona senza contraddizione con la proposta originaria.

Gli obiettivi urbanistici specifici relativi alle singole zone (quantità di cessioni per verde e spazi pubblici, previsioni di viabilità, ecc.) non vengono variati in modo significativo: le modifiche più rilevanti riguardano infatti la riduzione del limite massimo di edificazione, operato soprattutto a Farini e Romana, e una parziale concentrazione delle quote di residenza sociale nelle aree di Greco, Lambrate e Rogoredo; il testo degli obiettivi urbanistici espressi nelle Linea Guida viene aggiornato su quello del PGT approvato, e pertanto vengono specificate le cessioni minime a verde permeabile come quota della dotazione minima di spazi pubblici; non viene inoltre confermata la previsione di parcheggio di interscambio con annesse funzioni commerciali a San Cristoforo.



Modifiche più di dettaglio riguardano la composizione delle funzioni "vincolate". Nella proposta originaria era prevista una quota di superficie edificabile riservata a residenza convenzionata e agevolata e funzioni di interesse generale; nella proposta definitiva tale superficie minima riguarda invece la sola edilizia residenziale sociale, che corrisponde alle tipologie dell'art. 9 del Piano delle Regole, con le stesse percentuali relative.

Vengono inoltre stralciate dal perimetro di Farini due aree perimetrali, nel frattempo regolate da altre discipline di PGT: una relativa ad un immobile di via Ferraris e l'altra relativa all'immobile di Poste di piazzale Lugano, entrambi disciplinati nel PGT dal Piano delle Regole.

Viene inoltre introdotta la possibilità di attuazione separata per i Piani Attuativi dello scalo Farini che corrispondono alle Unità 1 (ex scalo FS) e 2 (ex scalo Doganale) della proposta pubblicata, di diversa proprietà.

L'attuazione del parco di San Cristoforo viene inoltre associata al piano attuativo di Farini, per consentirne la fattibilità economica e la completa realizzazione.

Vengono inoltre aggiornati i perimetri delle zone riservate alle funzioni ferroviarie strumentali all'interno dell'Accordo di Programma, che allo scalo Romana si assottigliano mentre si modificano parzialmente a Greco e a San Cristoforo per garantire la funzionalità della stazione.

In sede negoziale, nel testo dell'Accordo di Programma, viene previsto un ulteriore processo di partecipazione al percorso di pianificazione dei singoli scali, attraverso il ricorso a fasi di ascolto della cittadinanza in fase di elaborazione dei Piani Attuativi delle singole aree e del Master Plan della Zona Speciale Farini

Nota per la lettura

Sul testo di base del Parere Motivato pubblicato il 23.12.2009 sono inserite le parti modificate e integrate con il presente documento, evidenziate in grassetto.

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI

Nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, a seguito della messa a disposizione del Rapporto Ambientale e della relativa proposta di Variante urbanistica agli enti competenti e ai soggetti interessati al procedimento, sono pervenuti diversi contributi e osservazioni articolate in vari punti.

E' utile sintetizzare le osservazioni e riconoscerne tre tipologie: 1) quelle che vertono sul Rapporto Ambientale e relativi allegati, 2) quelle che interessano le scelte urbanistiche e quindi la Variante al PRG, e 3) quelle che interessano altri temi dell'Accordo di Programma. A queste vengono affiancati i



pareri espressi dalle Zone di Decentramento, che, acquisiti nell'ambito delle procedure di pianificazione urbanistica, acquistano rilevanza anche nel procedimento di VAS in quanto soggetti istituzionali interessati anche a tale procedimento.

Per quanto riguarda le prime, quelle espresse in merito al Rapporto Ambientale, e che interessano pertanto il rapporto fra le scelte urbanistiche e l'analisi degli effetti ambientali nonché le azioni da prevedere per il corretto svolgersi del processo di pianificazione, si è proceduto a valutare e recepire le istanze compatibili con le scelte di fondo, quelle istanze cioè che correttamente contribuiscono a migliorare il Rapporto stesso o comunque intervengono positivamente nella dialettica fra questo e le scelte urbanistiche.

Per quanto riguarda le seconde, ovvero le istanze a specifico contenuto urbanistico, si è cercato di recepire contributi e apportare miglioramenti alla formulazione delle previsioni compatibilmente con gli obiettivi strategici di base.

Per quanto riguarda le osservazioni in merito ai temi dell'AdP, in particolare relativamente a problematiche trasportistiche di ampio raggio, o tematiche di processo e con valenza negoziale, vengono trattate in questa sede.

I pareri e i contributi delle Zone di Decentramento, acquisiti sulla proposta di Variante e relativi allegati di VAS definitivamente messa a punto, in molti casi possono essere lette come sviluppo di tematiche già presenti nella variante ed espresse nelle ex Linee-guida (ora "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT) e quindi hanno soprattutto valore nell'orientare le tematiche progettuali specifiche che verranno approfondite in sede di pianificazione attuativa: vengono pertanto acquisite per tenerne conto in quella fase.

Di seguito si sviluppa una sintesi per punti delle singole osservazioni, con indicazione degli elaborati e documenti che vengono modificati in seguito ad accoglimento, anche parziale, delle stesse, e risposte e chiarimenti alle osservazioni che non vengono recepite o non incidono sui documenti dell'AdP e di VAS.

Nella tabella riassuntiva sono presenti anche i pareri espressi dalla Commissione Edilizia e dai Consigli di Zona interessati dal provvedimento. Si tratta, come sopra specificato, di pareri, osservazioni e suggerimenti, che, salvo nel caso di quelli contrari, si riferiscono a tematiche di dettaglio proprie della fase di approfondimento progettuale e che pertanto vengono acquisiti per essere valutati in sede di redazione dei piani attuativi.

Le osservazioni espresse si articolano in vari punti, dando rilievo particolare alle tematiche urbanistiche e paesistiche ed evidenziando alcune criticità specifiche relative a singoli ambiti. In via generale viene rilevata la necessità che il quadro conoscitivo si riferisca all'area metropolitana e regionale per valutare gli effetti e le ricadute del programma a questa scala. Nello specifico, sono riconoscibili i seguenti punti nel testo del contributo.

1. *Integrazione fra i sistemi insediativi e della mobilità. Si auspica un rafforzamento del trasporto pubblico, approfondendo la relazione fra valorizzazione delle aree e gli interventi di potenziamento del nodo ferroviario.*

A tal proposito si chiarisce che tale aspetto costituisce l'argomento centrale dell'Accordo di Programma di cui la variante al PRG, con il relativo Rapporto Ambientale, per le aree ferroviarie dismesse presenti in Comune di Milano rappresenta la componente urbanistica. Oltre alle strategie complessive relative al potenziamento del sistema ferroviario dell'ambito milanese che motivano e sostengono il riuso urbano degli scali dismessi e che pertanto saranno oggetto del testo dell'Accordo di Programma che verrà sottoscritto con la Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, la variante urbanistica e il Rapporto Ambientale si pongono correttamente l'obiettivo della relazione fra nuovi insediamenti e accessibilità, prevedendo concentrazioni dei nuovi insediamenti in corrispondenza dei poli di maggior accessibilità rappresentati dalle stazioni ferroviarie, come auspicato nel PTCP. Infatti, i nuovi insediamenti si articolano in un preciso rapporto con le stazioni esistenti e previste, spesso in corrispondenza di stazioni di linea metropolitana: nell'ambito Farini in corrispondenza della stazione di Lancetti del Passante ferroviario, e connessi alle stazioni di Garibaldi e di Bovisa mediante nuovi collegamenti stradali, ciclo-pedonali e di trasporto pubblico, nell'ambito Romana vengono associati alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria, nell'ambito di Greco-Breda vengono integrati al rifacimento della stazione di Greco-Pirelli e al potenziamento della tratta Milano-Monza; fa eccezione l'ambito di San Cristoforo, dedicato a funzioni di interscambio e di valorizzazione ambientale.

Più in generale, una delle tre linee di azione individuate per il potenziamento del sistema ferroviario è volta alla rivitalizzazione della cintura ferroviaria, oggi in stato di sottoutilizzo, e all'incremento dell'accessibilità della stessa con la creazione di nuove fermate. L'introduzione di nuovi servizi ferroviari sulla cintura porrà le basi per una struttura di offerta funzionale anche alla mobilità interna cittadina, andando a incrementare l'offerta di servizi proprio in prossimità dei principali ambiti di sviluppo cittadini.

2. *Si chiede inoltre, in considerazione dell'elevata accessibilità delle aree di trasformazione, l'inserimento nel mix funzionale di funzioni di eccellenza.*



Considerata la vastità e la complessità degli interventi è stato scelto un metodo di avvicinamento alle tematiche progettuali e funzionali graduale, fissando in questa prima fase i parametri urbanistici più rilevanti (edificabilità massima, mix fra funzioni private ed edilizia residenziale sociale, nonché quantità minima di spazi pubblici e a verde, infrastrutture, principali connessioni ciclo-pedonali, principali obiettivi di carattere morfologico e funzionale, ecc.) e demandando alla fase della pianificazione attuativa la definizione di elementi di strategia funzionale che rischierebbero, se già definiti, di diventare presto obsoleti. Nel caso di Porta Genova tali funzioni di eccellenza sono definite nelle vocazioni funzionali definite dalle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT, in altri casi, Greco, Lambrate e Rogoredo, si è data priorità alle funzioni di residenza a carattere sociale.

3. Contenimento dell'uso del suolo: si rileva un elemento di criticità associato alla impermeabilizzazione dei suoli, chiedendo di valutare il livello di permeabilità dei suoli e in particolare la quantità di aree impermeabili.

A questo proposito si richiama la previsione di elevate porzioni di aree destinate a parco nelle aree di trasformazione (soprattutto a Farini, Romana, San Cristoforo, Lambrate), che consentiranno di garantire una buona permeabilità dei suoli. In questa fase di VAS lo stato attuale è stato definito sulla base di sopralluoghi e di analisi aerofotogrammetrica, mentre per le previsioni future si è fatto riferimento ai parametri del Regolamento Edilizio comunale (vedi RA Paragrafo 7.2.4.9). La problematica verrà comunque approfondita in sede di progettazione attuativa.

4. Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni: a tal proposito si chiede di approfondire nelle fasi successive il tema dell'integrazione tipologica e morfologica fra i nuovi interventi e i contesti esistenti e della ricostruzione e valorizzazione dei margini urbani degradati. Si chiede in particolare di prevedere forme insediative altamente qualificate sotto il profilo della sostenibilità ambientale.

Tale obiettivo, condivisibile, è già in parte presente nelle prescrizioni e negli obiettivi espressi dalla nuova disciplina urbanistica all'interno delle "Schede di indirizzo per l'assetto del territorio" del PGT, soprattutto nel contesto di Porta Genova, San Cristoforo, Porta Romana e Farini, laddove sull'area ferroviaria si affacciano quartieri con una accentuata identità storico-morfologica.

Si ritiene peraltro che l'integrazione tipologico-morfologica con il contesto circostante sia un obiettivo che in sede attuativa possa essere declinato in modi diversi in funzione delle specificità presenti e quindi da approfondire caso per caso.

Viene pertanto recepita l'indicazione rafforzando le prescrizioni alla pianificazione attuativa introducendo una parte di indirizzo generale nel Rapporto Ambientale al capitolo 9.2, con particolare riferimento al nuovo paragrafo 9.2.4 "compatibilità paesistico ambientale delle trasformazioni".

5. Si chiede di approfondire le indicazioni riguardanti quantità, morfologia e funzioni delle trasformazioni e delle aree a verde al fine di una migliore integrazione ambientale e sostenibilità territoriale degli interventi.



Come accennato sopra, con il presente Accordo di Programma si è avviato un percorso di pianificazione di aree complesse. La nuova disciplina urbanistica prevede infatti oltre a nuove destinazioni funzionali e carichi urbanistici per ogni zona, parametri minimi per le aree destinate a verde e a residenza di carattere sociale, accompagnando agli elementi di tipo quantitativo prescrizioni e indirizzi di carattere progettuale; ulteriori scelte di ripartizione quantitativa e di carattere morfologico e funzionale verranno effettuate nella fase della progettazione urbanistica esecutiva. Per questa fase si vedano comunque le integrazioni apportate al cap. 9.2 del Rapporto Ambientale, in particolare con l'inserimento del paragrafo 9.2.4 "compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni" e del paragrafo 9.2.15 "recepimento dei criteri di natura urbanistica".

6. *Ambito Farini-Lugano: oltre a richiamare le osservazioni generali relative alla permeabilità del suolo e al mix funzionale, si invita a migliorare l'articolazione dei percorsi ciclo-pedonali interni all'area anche in funzione di obiettivi di ricucitura dei sistemi urbani consolidati, a garantire un'ampia fruibilità degli spazi a verde, a potenziare il sistema del trasporto pubblico, al fine di bilanciare il peso del traffico veicolare generato dai nuovi insediamenti.*

A tal proposito si richiamano le "Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio" del PGT che per l'ambito Farini-Lugano prevedono la realizzazione di un parco unitario non inferiore al 50 % dell'area e pari al 65% della superficie territoriale (al netto delle aree ferroviarie strumentali e delle aree destinate alla mobilità), la ricomposizione delle connessioni viarie e pedonali fra i tessuti urbani al margine, la realizzazione di una nuova connessione di trasporto pubblico tra la stazione FNM Bovisa, la Stazione FS Lancetti e la prevista nuova linea metropolitana M5 in via Cenisio. Si ritiene che tali indicazioni siano sufficienti in questa fase di pianificazione e come espresso al punto precedente tali indicazioni possano essere recepite in sede di pianificazione attuativa.

7. *Ambito Porta Genova: si sottolinea l'opportunità di privilegiare per questo contesto destinazioni più legate alla naturalità e alla fruizione pubblica, al riequilibrio del rapporto fra territori più urbanizzati e meno urbanizzati, rispettando il paesaggio e le tipologie edilizie storiche, prevedendo che i nuovi interventi edilizi si inseriscano nel contesto storico-ambientale esistente confrontandosi sia con gli aspetti tipologico-funzionali che con quelli architettonico-espressivi; si chiede di potenziare il trasporto pubblico anche riutilizzando le sedi ferroviarie dismesse.*

Si richiamano a questo proposito le previsioni della nuova disciplina urbanistica per l'ambito di Porta Genova: per questa zona di trasformazione vengono limitate le potenzialità edificatorie rispetto ad altre aree dell'AdP, ed aumentati i parametri minimi di spazi pubblici, proprio in funzione di un riequilibrio delle densità orientato a ricercare un'elevata qualità ambientale ed un rapporto misurato con il contesto. Prescrizioni tipologico-ambientali più precise e dettagliate si ritiene possano essere assunte in sede di pianificazione attuativa, peraltro soggetta a verifica di coerenza con i Criteri vigenti del Vincolo paesistico posto sull'area dei Navigli.



Inoltre la nuova disciplina urbanistica prevede l'attestamento in quest'area del parco lineare sul Naviglio e il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche e storico-testimoniali. Si ritiene inoltre l'area già sufficientemente servita dal trasporto pubblico, in quanto accessibile dalla rete metropolitana e tranviaria, mentre si ritiene opportuno migliorare la circolazione viaria, storicamente interrotta per la presenza della linea ferroviaria, pur nel rispetto dei valori ambientali presenti.

8. Ambito Porta Romana: si auspica un approfondimento del tema della compatibilità paesistico-ambientale, del rapporto con le aree a verde, anche attraverso percorsi ciclabili, nonché di integrare il nodo trasportistico di interscambio tra la S9 la MM3 e i mezzi di superficie.

Anche a questo proposito si richiamano le "Schede di indirizzo per l'assetto del territorio" del PGT, le cui indicazioni coincidono con gli obiettivi indicati nell'osservazione in quanto vengono previsti nuovi percorsi ciclo-pedonali sia paralleli alla linea ferroviaria, per mettere in relazione i nuovi quartieri ad est e ovest dell'area e per mettere a sistema le polarità funzionali e ambientali presenti nell'ambito urbano, sia perpendicolari alla linea ferroviaria, che, insieme alle nuove aree a verde previste a parziale copertura del fascio binari, contribuiranno alle relazioni nord-sud e in particolare al sistema di piste ciclabili che metterà in relazione questa zona della città con le aree esterne del Parco sud. Ulteriori approfondimenti del progetto del verde e dei percorsi ciclo-pedonali vengono demandati alla successiva fase progettuale, prevedendo in questa sede le sole linee generali di disegno e di connessione. La fattibilità del collegamento diretto tra la nuova stazione ferroviaria di Porta Romana e la M3 sarà verificata in sede di sviluppo progettuale della stazione e del Piano Attuativo, in quanto opportunità di miglioramento dell'interscambio.

COMITATO MILANO MORTARA

PG 423078/2009

1. Si chiede di prevedere opere di mitigazione dell'impatto acustico della linea Mi-Mortara anche esternamente alle aree di trasformazione, in particolare prevedendo nuovi tratti in tunnel e nuove coperture praticabili.

L'Accordo di Programma prevede (art. 13) che gli interventi di mitigazione acustica sulla Cintura Sud siano correlati alla dismissione della Stazione di Porta Genova; tali interventi verranno valutati nelle sedi preposte.

2. Al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, si chiede di escludere nei nuovi interventi parcheggi pubblici a pagamento e parcheggi pertinenziali relativi agli uffici, prevedendo solo parcheggi riservati agli handicappati.

Per quanto riguarda le osservazioni relative agli aspetti legati all'inquinamento atmosferico la affermazione per la quale "l'eliminazione dei parcheggi per gli addetti riduce di molto le emissioni di gas" andrà valutata adeguatamente in relazione al contesto nel quale si colloca l'insediamento.



Valutazioni di carattere ambientale relative a tali aspetti di dettaglio dovranno essere attentamente studiate nell'ambito delle successive fasi di VAS dei singoli Piani Attuativi, in coerenza con le politiche e le previsioni degli strumenti di pianificazione relativi al sistema della mobilità comunale.

3. *Si chiede di prevedere l'esecuzione di studi acustici preliminari nelle altre tratte della cintura ferroviaria interessate da aumento del traffico ferroviario.*

Tale richiesta esula dalle competenze del presente AdP, trattandosi di interventi relativi al Piano di Risanamento Acustico in corso di definizione.

PROFF. DONATO / (...) / TACCHINI

PG 424533/2009

1. *L'osservazione muove dai contenuti e dall'impostazione dell'accordo bilaterale tra Comune e FS del 20 marzo 2007, richiamandone in particolare lo stretto legame fra trasformazioni urbanistiche e strategie trasportistiche, nonché il percorso attuativo prospettato, ritenuti coerenti con la portata delle trasformazioni urbanistiche in programma. Viene a questo proposito rilevata una carenza formale e di documentazione nella formulazione della variante urbanistica messa a disposizione del pubblico; in sintesi si ritengono insufficienti le informazioni relative agli elementi che dovrebbero rappresentare quantitativamente e qualitativamente la componente di interesse pubblico a fondamento dell'urbanizzazione delle aree ferroviarie dismesse (stima della valorizzazione delle aree, interventi da finanziare). Si ritiene in conclusione che non sia possibile valutare compiutamente la consistenza e la distribuzione degli interventi urbanistici proposti se non in rapporto ai benefici per la collettività derivanti dall'utilizzo dei ricavi in opere che non sono definite, né per entità né caratteristiche, delle operazioni immobiliari (01- 02- 03.2).*

Premesso innanzitutto che l'Accordo di Programma promosso dal Sindaco di Milano in data 27.07.2007 con FS SpA e Regione Lombardia si pone come compito di dare corso agli impegni concordati nell'accordo bilaterale di marzo 2007 citato, e che gli aspetti di contenuto e di dettaglio non possono che essere verificati e in parte riformulati nel nuovo confronto con la Regione Lombardia, la documentazione pubblicata rappresentava solo uno degli aspetti dell'Accordo di Programma (quello per l'appunto relativo alla proposta di variante al PRG delle aree ferroviarie dismesse presenti nel Comune di Milano), la cui componente trasportistica, ancorché presupposto e sfondo delle trasformazioni urbanistiche, non era oggetto di quella pubblicizzazione, in quanto ancora in corso di verifica e di confronto tecnico-istituzionale.

Si ritiene che ciò sia ammesso dalla vigente normativa in relazione agli aspetti programmatico - contrattuali che riveste tale atto e che ciò non pregiudichi la possibilità di confronto sulle scelte urbanistiche, di altrettanto e diretto interesse da parte della cittadinanza, peraltro obbligatorio per legge. Si ritiene infatti che l'interesse pubblico del riuso degli scali dismessi possa essere riconosciuto nelle trasformazioni prospettate dalla variante al PRG indipendentemente dal programma di investimenti sul nodo ferroviario milanese; le scelte urbanistiche sarebbero state ugualmente rilevanti in caso di proprietà privata e non di società erogatrice di servizi pubblici.

L'Accordo di Programma in seguito ha approfondito e attualizzato gli aspetti legati allo scenario trasportistico e agli interventi finanziabili, in coerenza con le previsioni urbanistiche, anch'esse aggiornate; tali interventi sono contenuti nella parte III dell'Accordo.

2. A proposito del Rapporto Ambientale, si fa notare come i nuovi carichi urbanistici proposti dalla variante costituiscano una parte (circa il 10%) dell'entità delle trasformazioni urbanistiche che complessivamente costituiscono lo scenario di reference al 2015, e che tali previsioni non sono state valutate per gli effetti indotti, più rilevanti di quelli operati dalle trasformazioni sugli scali.

A questo proposito si ritiene che le recenti positive innovazioni della legislazione del procedimento urbanistico, con l'introduzione della Valutazione Ambientale Strategica, consentiranno di migliorare il rapporto fra contenuti dei programmi di trasformazione urbana e gli effetti sull'ambiente, aumentando la consapevolezza sulle scelte.

In merito alla valutazione degli effetti indotti dalla sommatoria di interventi diffusi, spesso di minor portata relativa, ma complessivamente incidenti in modo significativo, appare evidente che tale verifica non può essere efficacemente operata che in sede di pianificazione generale o di introduzione di fattori normativi che ne consentano la programmazione. In questo senso l'Accordo di Programma non può che evidenziarli in uno scenario di reference, cercando, come ha proposto, di colmare per quanto possibile gap preesistenti (nella previsione di nuove infrastrutture viarie importanti per la città e il contesto ampio, nella previsione di nuovi significativi parchi di rilevanza cittadina, spazi e percorsi pedonali e ciclabili, nella realizzazione di quote significative di housing sociale).

3. Si ritiene poco credibile la realizzazione della M4 e M6 nello scenario di reference (2015) e si segnala l'omissione della M5 (03.1).

Lo scenario delle opere infrastrutturali assunte nel documento relativo alle valutazioni trasportistiche ed alle analisi viabilistiche è stato desunto dalla programmazione settoriale vigente al momento della messa a disposizione dell'AdP; inoltre, le simulazioni viabilistiche e trasportistiche di VAS sono state condotte con numeri cautelativamente maggiori, sia rispetto a quelli contenuti nella proposta messa a disposizione, sia rispetto alla capacità insediativa oggi prevista; si rimanda pertanto alle Valutazioni Ambientali dei Piani Attuativi dei singoli scali, nelle quali si terrà conto del nuovo quadro infrastrutturale viabilistico e trasportistico così come definito dai vigenti PGT e PGU, nonché dal nuovo PUMS in fase di redazione. Ad ogni modo il quadro di interventi previsti sulle reti della metropolitana utilizzato per le simulazioni modellistiche era coerente con il programma delle opere previste per Expo 2015; l'inserimento di queste opere nello scenario di *reference* aveva il significato di consentire una valutazione corretta degli impatti delle trasformazioni oggetto della VAS rispetto alle tendenze evolutive più generali già in atto nella città, indipendentemente dall'AdP per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse. Si tenga presente, a tal riguardo, che l'orizzonte temporale del 2015 era da ritenersi puramente indicativo, non essendo possibile una previsione



temporale certa neppure per le trasformazioni urbanistiche oggetto dell'AdP. Per quanto riguarda l'omissione della linea M5, si tratta effettivamente esclusivamente di un refuso del documento di *Analisi e valutazioni trasportistiche*, allegato al Rapporto Ambientale. Si conferma che la linea M5 è stata considerata in tutte le analisi modellistiche per l'intero tratto San Siro-Bignami.

4. Parimenti si ritiene poco plausibile il servizio ipotizzato sulle linee S nello scenario di reference al 2015 (03.1)

Il modello del servizio ferroviario considerato nello scenario 2015 discende dalla programmazione della Regione Lombardia (Piani Triennali del S.F.R. e Delibera di avvio delle linee S), condivisa anche con il Comune di Milano per quanto attiene ai servizi di carattere metropolitano (linee S).

Tale sviluppo di servizio, tuttavia, potrà essere definitivamente attuato nei prossimi anni se saranno completati alcuni importanti interventi infrastrutturali sul nodo di Milano e se verrà acquistato nuovo materiale rotabile. Proprio su questo elemento verte il lavoro impostato con l'Accordo di Programma: reinvestire i proventi delle plusvalenze per opere infrastrutturali strettamente funzionali all'attuazione del modello di servizio proposto da Regione e Comune.

Il piano dei servizi suburbani nello scenario di reference al 2015 prevede il cadenzamento ai 30' di ciascuna linea S, che determina corridoi di offerta di 15' lungo le direttrici a ridosso dell'area urbana: come detto, per attuarlo, sono però imprescindibili alcune opere di carattere infrastrutturale sulle reti RFI e FNM.

Per quanto riguarda i dubbi sollevati circa la potenzialità del Passante, il modello proposto è compatibile con le specifiche della tratta urbana Lancetti-Vittoria (sistema di segnalamento e di sicurezza).

5. Si sollevano dubbi sulla stima dell'indice di congestione al 2015 rispetto alla rilevanza dei nuovi carichi insediativi; mancano tabelle di dettaglio per i singoli ambiti; si segnala la necessità della stima degli effetti sugli ambiti tra scenario di progetto rispetto allo scenario attuale. (03.1)

Anche a questo proposito valgono le considerazioni espresse sopra: lo scenario delle opere infrastrutturali assunte nel documento relativo alle valutazioni trasportistiche ed alle analisi viabilistiche è stato desunto dalla programmazione settoriale vigente al momento della messa a disposizione dell'AdP; inoltre, le simulazioni viabilistiche e trasportistiche di VAS sono state condotte con numeri cautelativamente maggiori, sia rispetto a quelli contenuti nell'AdP messo a disposizione, sia rispetto alla capacità insediativa oggi prevista; si rimanda pertanto alle Valutazioni Ambientali dei Piani Attuativi dei singoli scali, nelle quali si terrà conto del nuovo quadro infrastrutturale viabilistico e trasportistico così come definito dai vigenti PGT e PGU, nonché dal nuovo PUMS in fase di redazione. Ad ogni modo, gli indici di congestione della rete stradale al 2015, sia per lo scenario di *reference*, sia per quelli di progetto, sono stati ricavati attraverso il procedimento di simulazione modellistica dettagliatamente descritto nel documento di *Analisi e valutazioni trasportistiche*, in allegato al



Rapporto Ambientale. Il modello utilizzato da AMAT calibrato sullo stato di fatto e correntemente utilizzato per tutte le valutazioni relative agli impatti trasportistici di progetti rilevanti di trasformazione urbana, nonché a supporto della progettazione di grandi opere infrastrutturali sia stradali che del trasporto pubblico.

Nel documento succitato sono anche riportati alcuni indicatori sintetici per la valutazione dei singoli ambiti di trasformazione, nonché una breve descrizione delle criticità locali rilevate che dovranno essere considerate e risolte in fase di progettazione dei singoli interventi. L'analisi di maggior dettaglio degli impatti sulla viabilità locale di ogni ambito avrebbe richiesto un dettaglio progettuale degli interventi e delle opere connesse ben maggiore di quello raggiunto in sede di definizione dell'Accordo di Programma. Si ricorda comunque che ciò non esclude la necessità di tali valutazioni, che vengono demandate alle procedure di VIA necessarie in fase di definizione degli strumenti attuativi dell'AdP.

La scelta di limitare il confronto fra lo scenario di progetto e lo scenario di *reference* al 2015, tralasciando il confronto con lo stato di fatto, è stata fatta in sede di impostazione della VAS per consentire di discriminare ed individuare nello specifico gli impatti positivi e negativi ascrivibili alle trasformazioni urbanistiche oggetto dell'AdP da quelli più complessivi riconducibili al ben più ampio quadro di trasformazioni attese all'orizzonte temporale prescelto del 2015.

6. Si ritiene che debba essere chiarito che la realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire la funzionalità dei nuovi insediamenti sia a carico degli interventi, anche per costi eccedenti gli oneri di urbanizzazione tabellari. (03.3)

A questo proposito occorre osservare che la stretta correlazione fra gli interventi di nuova edificazione e le infrastrutture necessarie alla loro funzionalità è sancita, per i nuovi interventi soggetti a pianificazione attuativa, dalla legge urbanistica nazionale e regionale (cfr. convenzioni di lottizzazione art. 28 L.1150/1942 e LR 12/2005). Tuttavia, in considerazione dell'eccezionalità e del carattere strategico delle trasformazioni delle aree interessate dall'Accordo di Programma, l'art. 3 delle NTA e l'art. 5 dell'ipotesi di Accordo di Programma prevedono che l'attuazione delle Zone speciali di Farini e Romana, oltre alle ordinarie opere di urbanizzazione a servizio diretto dei nuovi insediamenti, comporti la realizzazione di ulteriori interventi infrastrutturali necessari al completamento della struttura delle reti pubbliche e di riqualificazione ambientale. A tal fine, l'importo complessivo dei contributi aggiuntivi agli oneri urbanizzativi e alle eventuali monetizzazioni delle dotazioni territoriali dovute e non cedute necessari per la realizzazione delle suddette opere dovrà essere pari a 80 milioni di euro. Ad ogni modo tale principio viene esplicitato, sia nelle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT, dove sono indicati gli interventi anche infrastrutturali da prevedere in fase attuativa, sia nel Rapporto Ambientale (cfr allegato "Valutazioni trasportistiche, cap. 3.1). Occorre precisare che nelle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT, la realizzazione delle opere infrastrutturali atte a consentire la funzionalità dei nuovi insediamenti all'interno del sistema della mobilità cittadina, non si limita alle urbanizzazioni primarie a diretto servizio dei nuovi lotti, ma



comprende anche infrastrutture necessarie all'inserimento nelle rete urbana dei nuovi rilevanti insediamenti e pertanto al completamento della stessa; i costi di queste realizzazioni dovranno quindi essere sostenuti dagli interventi. Tale impostazione, che consente di motivare la sostenibilità ambientale degli interventi per quanto riguarda l'impatto sul traffico cittadino, sarà ulteriormente rafforzata nell'Accordo di Programma e nei Piani Attuativi.

7. Si chiede che vengano definite nell'AdP condizioni che garantiscano la minimizzazione degli aggravii sul traffico e sulla qualità ambientale della fase di cantierizzazione (03.05).

A questo proposito si prende atto della proposta e si modifica il Rapporto Ambientale al cap. 9.2, in particolare con l'inserimento del paragrafo 9.2.1 "Fase di costruzione", inserendo tale problematica tra quelle che dovranno essere affrontate e approfondite nelle fasi successive.

PROF. S. BRENNIA

PG 433443/2009

Premesso che le osservazioni espresse affrontano temi di carattere urbanistico più che ambientale, considerato tuttavia l'intreccio di questi temi con gli aspetti ambientali si sono riconosciuti e valutati nove punti nel testo del contributo.

1. Premessa una valutazione positiva degli indici edificatori proposti dalla Variante al PRG, viene segnalata una incongruenza fra il fabbisogno di nuove aree a standard connesso alla nuova capacità insediativa (pari a 44 mq/ab), dovuto per legge e citato in relazione illustrativa, e il parametro minimo di aree pubbliche proposto nella normativa tecnica di attuazione per le trasformazioni urbanistiche (pari al 100 % della s.l.p. edificabile).

Come illustrato nel corso di Forum pubblici tenutisi il 18 e 26 maggio 2009, il riferimento al parametro di legge 44 mq/ab, ritenuto peraltro prudenziale in un quadro legislativo e previsionale già al momento della pubblicazione in forte evoluzione, si riferiva, nell'ambito della Variante al PRG, alla "riserva" o destinazione di aree ad uso pubblico in rapporto alla quota stimata di nuove funzioni residenziali, che comprendeva sia le aree che si prevedeva sarebbero state cedute o asservite a questo scopo all'interno dei piani attuativi (rispondenti al parametro di 26,5 mq/ab), sia le altre superfici destinate a funzioni e spazi di interesse cittadino, ambito di San Cristoforo (rispondenti al parametro di 17,5 mq/ab).

Il fabbisogno previsto all'interno dei piani attuativi per le Zone Speciali, pari al 100 % della s.l.p. costituiva pertanto quota parte del fabbisogno generale di Variante, di competenza del singolo intervento, cui si aggiungevano le superfici di aree destinate all'uso pubblico di interesse cittadino e che sarebbero state attuate nelle forme previste dall'Adp (si trattava principalmente delle aree di San Cristoforo).

Attualmente, con l'approvazione del PGT, il riferimento di legge per la verifica delle dotazioni dovute è quello dell'art. 9 della legge regionale 12/2005, che prescrive la verifica della dotazione minima di 18

mq/ab. Anche nell'ipotesi, teorica, di destinare la volumetria totale dell'Accordo a funzioni residenziali, si avrebbe un fabbisogno di aree per spazi pubblici e di uso pubblico pari a 364.248 mq, dato dal prodotto di 18 mq/ab per il totale di abitanti teorici, pari a 20.236 ab ottenuti dividendo la slp totale per il parametro di 33,33 mq/ab, assunto nel Rapporto Ambientale.

2. Viene obiettata la previsione di attuare le zone di trasformazione mediante PII e non con pianificazione attuativa ordinaria.

La previsione di uno strumento di pianificazione negoziata in attuazione delle prescrizioni della Variante al PRG è motivata principalmente per consentire, in conformità alle disposizioni regionali, l'utilizzo di uno strumento idoneo alla complessità degli interventi, non per prevedere la possibilità di strumento attuativo in variante alle disposizioni urbanistiche dell'Accordo. Come infatti previsto dalla LR 12/2005, i PII si caratterizzano per la pluralità di destinazioni e di funzioni, comprese quelle inerenti alle infrastrutture pubbliche e d'interesse pubblico, la riqualificazione ambientale naturalistica e paesaggistica, per l'articolazione delle modalità di intervento e per la rilevanza territoriale, tale da incidere sulla riorganizzazione dell'ambito urbano, e possono prevedere il concorso di più soggetti; inoltre si ritiene che, al fine di garantire equilibrio tra obiettivi urbanistici e fattibilità economica, tale complessità richieda un ulteriore livello di negoziazione con la proprietà delle aree.

L'istanza viene quindi accolta prevedendo l'attuazione ordinaria degli interventi senza escludere la possibilità del ricorso a PII in attuazione per le zone più complesse. In particolare viene prescritto il ricorso alla pianificazione attuativa ordinaria ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 12/2005 per tutte le Zone e Unità di intervento; rimane tuttavia altresì ammesso il ricorso a Piani integrati di Intervento, ai sensi degli artt. 87 e ss. della Legge Regionale n. 12/2005, estesi all'intera singola zona o unità.

3. Viene obiettata la possibilità del ricorso alla monetizzazione delle aree pubbliche non cedute, essendo possibile, con gli indici proposti, l'attuazione integrale del fabbisogno.

Data la diversità delle singole aree, la possibilità di monetizzazione prevista per legge costituisce ulteriore elemento di tipo progettuale, da valutare in sede attuativa. Resta un'opzione residuale rispetto alla cessione o all'asservimento di aree pubbliche, in loco o altrove, qualora la cessione integrale delle quote previste non sia ritenuta idonea dall'amministrazione comunale.

4. Viene suggerito di mettere in relazione indici edificatori e valori immobiliari dei terreni edificabili: si ritiene infatti che sulla base della precedente esperienza della trasformazione dell'area della Fiera, le attese di valorizzazione della proprietà delle aree (FS) possano essere raggiunte da indici di edificabilità inferiori a quello proposto.

A prescindere da valutazioni specialistiche sull'andamento del mercato immobiliare, che rende assai difficile riferirsi ad un caso specifico come quello citato, si richiama uno degli obiettivi fondamentali dell'AdP, che proprio su questi temi ha visto l'adesione della Regione Lombardia, sinteticamente descritto al capitolo 1 della Relazione Illustrativa: lo sviluppo del trasporto pubblico dell'area



metropolitana, in particolare del nodo ferroviario, per attuare il quale la riqualificazione urbanistica delle aree degradate viene considerata occasione storica di finanziamento, attraverso un piano di reimpiego delle plusvalenze immobiliari derivanti dalle trasformazioni urbanistiche.

In quest'ottica pertanto appare evidente l'utilità pubblica della massimizzazione della rendita fondiaria delle aree, nel rispetto degli obiettivi urbanistici e ambientali prefissati. Tuttavia le attese di valorizzazione economica delle aree non si pongono ex ante la definizione dei parametri di edificabilità urbanistica, ma derivanti da queste, semmai in questa fase stimabili per la definizione degli interventi da finanziare. La definizione dei pesi insediativi e delle necessità di dotazione di aree pubbliche e di nuove infrastrutture non può che essere determinata in funzione di obiettivi di tipo urbanistico, sia di carattere generale (coerenza con le scelte di PGT, con il Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali, con la legislazione vigente, ecc.) che locale (caratteristiche delle aree, vincoli, obiettivi specifici) e non tanto di "attese" predefinite di remunerazione, ancorché di interesse pubblico. A questo proposito va considerata la necessità di rispettare in primo luogo il principio della fattibilità economica degli interventi, che come visto richiedono recupero di gap infrastrutturali e ambientali economicamente pesanti.

Si precisa inoltre che, durante la fase istruttoria dell'Accordo di Programma, i contenuti della disciplina urbanistica sono stati resi coerenti con le scelte del PGT *medio tempore* approvato, e si è convenuta una generale riduzione degli indici edificatori (da un UT medio pari a 0,78 mq/mq a un UT medio pari a 0,65 mq/mq); tale riduzione è stata fissata tenendo conto della sostenibilità degli interventi, della necessità di reimpiego delle plusvalenze immobiliari derivanti dalle trasformazioni urbanistiche e delle esigenze di tutela ambientale connesse con l'atteso sviluppo infrastrutturale ed edilizio del contesto territoriale di riferimento.

5. Viene proposto di prevedere condizioni di alienazione delle aree che consentano di ottenere maggiori utilità sociali e minori pesi insediativi.

Premesso che tale osservazione non si riferisce alle specificamente all'ambito di influenza della variante urbanistica, ma a quello dell'Accordo di Programma, al quale si rimanda come accennato in premessa, possono valere anche per questa questione le valutazioni espresse al punto precedente, richiamando a questo proposito la scelta strategica di orientare i benefici economici della trasformazione urbanistica prioritariamente al finanziamento dello sviluppo del trasporto pubblico. Si richiama quanto riferito al punto precedente, a proposito della riduzione degli indici edificatori.

6. Viene proposto di introdurre nell'adp obiettivi che vadano a risolvere problematiche urbanistiche pregresse esistenti nel contesto vasto degli scali dismessi (commercio comunità cinese, discoteche fonte di disturbo in zona, ecc.).

A questo proposito non si ritiene la soluzione di problematiche sociali complesse come quelle citate in linea con gli obiettivi di elevata riqualificazione urbanistico-ambientale delle aree oggetto dell'accordo,

collocate in zone semicentrali per le quali si intende definire un assetto funzionale omogeneo al carattere residenziale del contesto. Eventuali approfondimenti di tale tematica potranno essere tuttavia affrontati in sede di pianificazione attuativa.

7. Viene suggerito un metodo di individuazione dei carichi insediativi e dei parametri per le aree pubbliche che, partendo da un dato prefissato di edificabilità fondiaria massima, tenga conto del pubblico dibattito, evitando di attribuire eccessiva libertà progettuale ai privati proponenti.

La nuova disciplina urbanistica esprime l'edificabilità delle aree in superficie massima edificabile (s.l.p.) da applicare all'intera "zona speciale" di trasformazione, diversa per ogni zona in funzione di scelte progettuali; l'espressione della edificabilità media espressa in Relazione illustrativa non è un punto di partenza astratto ma una verifica, media appunto, per il confronto con altre trasformazioni e criteri di tipo generale. Data la vastità e la complessità degli interventi, è stato scelto un metodo di avvicinamento alle tematiche del progetto graduale, fissando inizialmente gli elementi di diritto e di progetto più rilevanti (edificabilità massima, funzioni private, funzioni di interesse pubblico, quantità minima di spazi pubblici e a verde, infrastrutture, principali connessioni ciclo-pedonali, principali obiettivi di carattere morfologico e funzionale, ecc.) e demandando alla fase attuativa elementi di dettaglio progettuale che verranno approfonditi nelle fasi di valutazione e confronto, tecnico e pubblico, previste.

Tuttavia, definite le potenzialità edificatorie massime, l'art. 9 dell'Ipotesi di Accordo di Programma ha assunto il criterio che gli Strumenti Attuativi delle Zone Speciali debbano essere coerenti con gli indirizzi progettuali dell'Amministrazione assunti a seguito del processo di ascolto e partecipazione già avviato dal Comune di Milano nel corso del 2013 ed allegato all'Accordo di Programma (elaborato "K") e, per la Zona Speciale Farini, anche con un Masterplan unitario, da redigersi a cura della proprietà, che dovrà definire gli obiettivi principali dell'assetto urbanistico complessivo, comprensivo degli orientamenti funzionali, delle connessioni della mobilità, dei servizi e degli spazi pubblici, nonché i principali orientamenti morfologici e di inserimento nel contesto, come altresì riportato nelle NtA.

8. Per lo sviluppo urbano del settore nord-ovest, si suggerisce di aggiornare le considerazioni espresse dal De Finetti tra le due guerre.

Gli obiettivi espressi per la trasformazione dello scalo Farini, inserito nel settore nord-ovest della città, tengono conto delle trasformazioni in atto sull'asse di sviluppo, già riconosciuto da De Finetti, che oggi parte da Repubblica fino alla zona individuata per l'Expo 2015. Nell'Accordo di Programma e nei relativi allegati si fa esplicito riferimento alla necessità di allacciare relazioni morfologiche e funzionali con le aree in trasformazione adiacenti (Porta Nuova a sud-est e Bovisa a nord-ovest); la scelta di realizzare un parco e connessioni ciclopedonali sull'asse parallelo alla linea ferroviaria ha infatti l'obiettivo, oltre alla riqualificazione delle aree contermini, quello della connessione di queste nuove polarità urbane.



Si ritiene che la lezione del De Finetti possa essere oggi utilmente colta nel suo significato generale e non tanto nelle suggestioni morfologiche, espresse in un ben preciso momento di sviluppo storico della città. Inoltre, come accennato sopra, in questa fase del processo di pianificazione, non si intende prescrivere elementi di disegno morfologico prefigurati, lasciando aperte maggiori opportunità di innovazione anche nella forma urbana.

9. Viene invitata l'amministrazione a non imporre il reinvestimento degli utili della valorizzazione economica alla sola città di Milano (finanziamento del secondo passante ferroviario) ma di privilegiare i rapporti metropolitano-regionali.

Si condivide l'approccio citato riguardo al tema del reinvestimento delle plusvalenze immobiliari. Va considerato che già la prima formulazione di una strategia di sviluppo del nodo ferroviario milanese, espressa negli Accordi tra Comune e FS del 2005 e 2007, proprio nello spirito auspicato dall'osservazione si riferiva ad un quadro territoriale non limitato alla città di Milano ma assai più esteso. L'Accordo di Programma riprende e attualizza tale impostazione e assume uno scenario di riferimento condiviso per lo sviluppo del sistema trasportistico regionale e metropolitano per la definizione degli interventi prioritari (parte III dell'Accordo di Programma).

CGIL-CISL-UIL-SUNIA-SICET-UNIAT di Milano

PG 439255/2009 CGIL-

1. In premessa si rileva, in relazione all'AdP, una mancata informazione preventiva alle Organizzazioni Sindacali Confederali da parte dell'Amministrazione Comunale come previsto dal 'protocollo di relazioni sindacali'.

Si ritiene a questo proposito che l'amministrazione abbia condotto la fase di formazione della proposta di variante al PRG in Accordo di Programma con grande attenzione al confronto pubblico, nella direzione dell'intesa citata. Infatti, oltre ai momenti di presentazione e discussione politica da parte dell'assessorato con cittadini, associazioni e zone di decentramento, sono state seguite tutte le procedure urbanistiche previste dalla legislazione vigente in materia di VAS, che di fatto hanno ampliato il momento partecipativo dei procedimenti urbanistici alla fase di formazione delle proposte. L'Amministrazione Comunale, infatti, dopo aver pubblicato nel luglio 2008 l'avvio del procedimento di VAS (in applicazione della DGR 8/6420 del 2007), nel dicembre 2008 l'avvio del procedimento di Accordo di Programma con contenuto di Variante ed il Documento di Scoping per la VAS, al fine di raccogliere proposte e orientamenti in fase iniziale, ha reso pubblici sul sito del Comune di Milano gli obiettivi e i principali contenuti della Variante al PRG già nel marzo 2009, poi ulteriormente approfonditi e messi a disposizione del pubblico sui siti web di Comune e Regione Lombardia e presso gli Uffici del Settore Progetti Strategici nel maggio 2009, con la Proposta di Variante, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica.

La stessa documentazione è stata presentata e discussa nel corso di Conferenze di Valutazione con gli enti competenti e nei Forum pubblici del 18 e 26 maggio 2009, ai quali sono state invitate anche le organizzazioni sindacali, allo scopo di partecipare il processo di formazione del piano secondo le disposizioni di legge; della convocazione dei Forum sono stati informati numerosi enti, istituzioni, comitati cittadini, associazioni, tra cui anche le Organizzazioni Sindacali.

Tale processo partecipativo, che segue le procedure degli accordi di programma, si è svolto nella fase istruttoria della Variante e quindi preventivamente alla determinazione della Giunta Comunale, come previsto dal protocollo citato, e proseguirà con la pubblicazione della proposta di Accordo di Programma e della relativa disciplina urbanistica, ai fini della presentazione di ulteriori osservazioni da parte dei soggetti interessati.

2. *Si propone che negli interventi di trasformazione urbanistica venga destinata una quota pari almeno al 40% della capacità edificatoria complessiva consentita ad alloggi di edilizia economico popolare, come previsto dalla L. 167/62, chiedendo di esplicitare il criterio con cui è stata definita nelle NTA una quota inferiore.*

Premesso che la rilevanza del tema della casa e della politiche pubbliche connesse è uno dei temi centrali del PGT approvato, richiamato inoltre che la trasformazione delle aree ferroviarie concorrerà a rispondere al fabbisogno di abitazioni a prezzi o canoni convenzionati, agevolati e sociali, con una quota della potenzialità edificatoria destinata a funzioni di interesse generale (ca 156.000 mq di superficie lorda di pavimento su un totale di 676.500 mq) si ritiene non pertinente la richiesta di prevedere in queste zone le quote minime prescritte dalla L.167/62 per i Piani di Edilizia Economica e Popolare, con valenza cittadina o consortile.

Infatti si ritiene che l'art. 3 della citata legge nel prevedere che "*l'estensione delle zone da includere nei piani è determinata in relazione alle esigenze di edilizia economica e popolare per un decennio e non può essere inferiore al 40 per cento e superiore al 70 per cento di quella necessaria a soddisfare il fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato*" si riferisca allo strumento di pianificazione urbanistica generale, con valenza più ampia dell'Accordo di Programma in oggetto. Non è compito della nuova disciplina urbanistica dell'AdP, specifica e parziale sul territorio cittadino, ancorché rilevante, dare risposta alla problematica dell'edilizia residenziale pubblica nei termini del disposto di legge citato. Anzi la giurisprudenza ha sancito il principio della non applicabilità di quote astratte nemmeno nelle zone di espansione (cfr TAR Veneto, sent. 653/1997), dovendosi garantire la quota minima sopraindicata, data dalla sommatoria di tutte le zone destinate a edilizia economica e popolare, in rapporto appunto al "*fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato*". Inoltre il riferimento alla L. 167/62 è superato dalla normativa regionale in materia che, con la l.r. 4 dicembre 2009, n.27, ha ridefinito le competenze tra Regione, Aler e Comuni e ampliato lo spettro delle tipologie riconducibili all'edilizia residenziale pubblica.

Nell'Accordo di Programma l'obiettivo di rispondere al fabbisogno abitativo a carattere sociale viene temperato con altri importanti obiettivi di interesse pubblico, quali il potenziamento del nodo ferroviario di Milano, la realizzazione di nuove infrastrutture viabilistiche di completamento della rete cittadina, interventi di riqualificazione ambientale, prevedendo la parziale copertura dei binari e la realizzazione di consistenti aree a verde e servizi e collegamenti ciclo-pedonali, nonché la riqualificazione e realizzazione di nuove stazioni integrate con altre linee del trasporto pubblico; in questa prospettiva la quota di edilizia convenzionata e agevolata prospettata dalla variante partecipa all'equilibrio di tutti gli interessi individuati con l'AdP, pubblici e della proprietà. La realizzazione di questi interventi è infatti onerosa e incide sull'equilibrio economico-finanziario dell'operazione.

Tuttavia, anche se non nella misura proposta, non trattandosi di atto di pianificazione generale, si ritiene che l'Accordo, nella presente formulazione, contribuisca in maniera significativa alla domanda di casa da parte di chi ha difficoltà di accesso al mercato libero (circa 2.600 nuovi alloggi in edilizia agevolata, a canone moderato e sociale) conformemente alle tipologie di residenza sociale del PGT.

WWF LOMBARDIA

PG 443976/2009

1. *Si sostiene la necessità della pubblicazione dell'adp per valutare vincoli e impegni convenzionali in rapporto alla variante urbanistica (1.1)*

A questo proposito si veda la risposta alla prima osservazione dei proff. Donato/Tacchini.

2. *Viene rilevata incoerenza tra la variante urbanistica e il rapporto ambientale nella numerazione dei comparti urbanistici (correggere RA) (1.2)*

L'Accordo individua nuove zone speciali di attuazione della nuova disciplina urbanistica; tali zone venivano inizialmente aggregate in comparti edificatori per consentire la migliore collocazione delle volumetrie edificabili e degli spazi da destinare a verde, lasciando pertanto al progetto di Piano Attuativo una relativa flessibilità nella scelte insediative oltre che progettuali. Nella formulazione definitiva della nuova disciplina urbanistica vengono previste sette Zone Speciali: *Farini (divisa in due Unità), Greco-Breda, Genova, Romana, Rogoredo, Lambrate e San Cristoforo-Parco Attrezzato* ad attuazione separata, con esclusione della Zona Speciale *San Cristoforo-Parco Attrezzato*, da realizzarsi contestualmente alla *Unità Farini-Scalo* della Zona *Farini*. Tale scelta, come motivato nella parte introduttiva, deriva dalla opportunità di prevedere una maggiore semplificazione attuativa in associazione con la riduzione dei carichi insediativi. Come detto in premessa tale modifica non incide in ogni caso sulle valutazioni del Rapporto Ambientale.

3. *(1.2) Carenza di informazioni riguardo ai meccanismi perequativi di PGT in rapporto ai carichi insediativi della variante urbanistica, in particolare prevedendo maggiori carichi insediativi maturati in altre aree.*



I contenuti della disciplina urbanistica per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse sono stati definiti facendo riferimento al grado di elaborazione del PGT al momento disponibile, e pertanto si sono coordinati soprattutto con gli obiettivi e con le scelte di fondo e non con il dettaglio normativo non ancora definitivamente formulato; si precisa che la nuova disciplina urbanistica per le aree ferroviarie dismesse non introduce elementi perequativi con aree esterne al perimetro definito dall'Accordo.

Inoltre, al fine di verificare la sostenibilità o le criticità sull'ambiente, come previsto dalla normativa vigente, i carichi insediativi assunti nel Rapporto Ambientale, pur con la precauzione cautelativa, usuale nell'applicazione modellistica, di un teorico arrotondamento in eccesso degli stessi (tabella 6.2), sono quelli della Variante al PRG pubblicata nel procedimento di AdP (la differenza tra la formulazione della messa a disposizione al pubblico a maggio 2009 e quella definitiva è minimale e in diminuzione, in particolare per l'area di San Cristoforo).

4. (1.2) *Viene contestata una carenza di informazioni in merito alle modalità di redazione dei PII, in particolare si chiede se saranno unici in caso di Comparti con più zone, e in merito ai soggetti che presenteranno i PII e li attueranno; si chiede a questo proposito se sono previste forme di evidenza pubblica per la vendita delle aree e se tali forme vedranno la partecipazione del Comune e quali saranno i criteri di scelta dei soggetti attuatori.*

La disciplina urbanistica allegata all'Accordo di Programma individua le seguenti singole Zone Speciali, non più associate in Comparti: *Zona Speciale Farini* (suddivisa in due unità: *Unità Farini-Scalo* e *Unità Farini-Valtellina*), *Zona Speciale Greco-Breda*, *Zona Speciale Lambrate*, *Zona Speciale Genova*, *Zona Speciale Romana*, *Zona Speciale Rogoredo*, *Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato*, quest'ultima associata all'*Unità Farini-Scalo* per l'attuazione del parco.

Le Zone Speciali si attuano mediante Piano Attuativo ex art. 12 della Legge Regionale n. 12/2005, esteso all'intera singola zona o unità intervento (ove presente). E' ammesso altresì il ricorso a Piani Integrati di Intervento, ai sensi degli artt. 87 e ss. della Legge Regionale n. 12/2005, estesi all'intera singola zona o unità.

Tali strumenti dovranno tenere conto dei temi emersi durante la fase di confronto con la cittadinanza (vds. art. 9 dell'Ipotesi di Accordo di Programma).

Per la *Zona Speciale Farini* è previsto altresì un Masterplan unitario per il coordinamento delle due *Unità di Intervento*, che potranno essere sviluppate separatamente in quanto oggi facenti capo a due proprietà e situazioni funzionali diverse, una afferente allo scalo ferroviario dismesso, l'altra ancora occupata da funzioni statali attive come Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane.

5. (1.3) *Si ritiene che la variante non sia adeguata, nei contenuti, alle prescrizioni della legge regionale per il governo del territorio, con riferimento ai PII in variante al PRG in accordo di programma; in particolare si ritiene che i contenuti minimi del PII in variante al PRG, per*

l'approvazione del quale si ricorre alla fattispecie dell'accordo di programma, non siano contenuti nella variante proposta.

A questo proposito si chiarisce che l'Accordo di Programma promosso, come si può evincere dall'avviso di avvio del 31.12.2008, non assume come riferimento gli articoli della legge regionale 12/2005 citati, che a parere dell'osservante non vengono rispettati, promuovendo non un PII in variante al PRG ma una nuova disciplina urbanistica propria. Ciò è possibile in forza dell'art. 25, comma 1 (norma transitoria per le varianti al PRG) della succitata legge regionale e dell'art. 34 del D.lgs 267/2000, in quanto connessa alla tematica del potenziamento del trasporto ferroviario milanese, di interesse regionale. Inoltre tale impostazione dell'Accordo di Programma, che costituisce per l'appunto un atto di negoziazione di iniziativa pubblica di rilevanza strategica e regionale, da attuarsi, mediante successivi Piani Attuativi o PII in conformità, sarebbe stato in ogni caso coerente al Documento di Inquadramento che, al capitolo X – Regole, al comma 13, lett. d), prevede che i PII per le aree ferroviarie " *si attuino nel rispetto di quanto definito dagli atti di programmazione negoziata di iniziativa pubblica che, a loro volta, devono essere finalizzati ad un insieme complesso di interventi urbanistici, al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese*".

A ciò si aggiunga che, come già precisato alla controdeduzione all'osservazione n. 3, durante la fase istruttoria dell'Accordo di Programma si è provveduto a rendere coerenti i contenuti urbanistici dell'Accordo di Programma medesimo con gli obiettivi fissati dal PGT *medio tempore* approvato, che prevede che la trasformazione degli ambiti ferroviari urbani dismessi avvenga attraverso la sottoscrizione di un accordo di programma finalizzato al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese e del trasporto pubblico su ferro, anche mediante il reimpiego delle plusvalenze derivanti dalla valorizzazione a scopo edificatorio dei medesimi ambiti.

6. (1.3) *Si sostiene la debolezza del riferimento della variante urbanistica al PGT ancora in corso di formazione, in quanto ancora passibile di forti cambiamenti.*

Come esposto più sopra, alla nota 3, il riferimento al PGT, considerato il parziale sovrapporsi dei rispettivi iter di formazione, è sempre stato ritenuto necessario per coordinare i due atti di pianificazione, in quanto ha reciprocamente informato la definizione degli obiettivi e delle strategie generali, nonché delle strategie specifiche per le singole aree (approfondite nelle ex Linee-guida dell'Accordo e nelle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del Documento di Piano del PGT).

7. (1.4, 4.3) *Stante le finalità dell'accordo e quanto dichiarato nel Documento di Inquadramento (par. X comma 13) si ritiene insufficiente ed illogica la documentazione presentata, mancando completamente ogni riferimento alle strategie e alle singole scelte relative al potenziamento ferroviario; la non trattazione di questa problematica è confermata dalla parallela assenza di valutazioni in merito alla futura offerta di trasporto ferroviario nel Documento delle Valutazioni trasportistiche. Si contesta inoltre la mancata previsione di stazioni ferroviarie e metropolitane nelle aree interessate da maggiore edificazione.*



In merito alla carenza di documentazione, in particolare relativa agli interventi di potenziamento ferroviario, a maggior chiarimento delle scelte dell'AdP viene integrata la Relazione Illustrativa con un capitolo (cap. 6) che illustra le strategie assunte per il potenziamento del sistema di trasporto ferroviario. Va tuttavia chiarito che l'Accordo di Programma ha contenuti di carattere urbanistico, che interessano il territorio comunale, e contenuti di carattere trasportistico, che interessano un territorio e tematiche sovracomunali. La proposta pubblicata di variante alle destinazioni di PRG si riferiva alla sola componente urbanistica comunale; è nel testo di Accordo di Programma, che vengono sviluppati anche gli aspetti negoziali e di strategia trasportistica.

Nel merito, con l'Accordo viene assunto, d'intesa con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e Regione Lombardia, un quadro di riferimento per lo sviluppo del servizio ferroviario regionale e suburbano, riferimento appunto per l'individuazione degli interventi trasportistici prioritari (rif. cap. 14, parte III). Per le analisi trasportistiche condotte nel Rapporto Ambientale ci si è riferiti alle linee programmatiche della Regione Lombardia contenute nel Piano Triennale dei Servizi e nei Documenti di Giunta relativi all'avvio delle linee S, che costituisce proprio il modello di esercizio assunto come obiettivo - rivolto alla crescita dell'offerta delle linee S - sul quale a sua volta si sono approfondite e sviluppate le strategie d'intervento dell'Adp.

Per quanto riguarda, invece, le obiezioni specifiche relative alla mancata previsione di stazioni ferroviarie e metropolitane nelle aree a maggior carico urbanistico, si fa presente che nello scalo Farini è già presente la stazione Lancetti del Passante ferroviario (confluenza delle reti RFI e FNM), ed è previsto, da verificare in sede di Piano Attuativo, il raccordo con una nuova linea di trasporto pubblico di superficie che connetta la stazione Lancetti con la linea M5 in via Cenisio; nello scalo di Porta Romana è prevista la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, in sostituzione dell'esistente fermata, posta oggi a est di Corso Lodi, da raccordarsi con la fermata della M3 e con il capolinea della circolare filoviaria 90-91; a San Cristoforo è già presente una stazione ferroviaria, che avrà maggiore valenza grazie allo sviluppo dei servizi ferroviari e all'interscambio con la M4; negli scali di Lambrate, Rogoredo e Greco, infine, sono già presenti stazioni ferroviarie (nei primi due casi anche stazioni della metropolitana), in posizione prossima alle aree oggetto di trasformazione. Unica eccezione lo scalo di Porta Genova, servito comunque dalla linea M2 e dalle linee di superficie di ATM.

8. (2.1) *Si chiede di integrare il contenuto dell'Accordo di Programma con una serie di norme puntuali di tutela dei valori ambientali - tale richiesta viene motivata dal fatto che le aree ferroviarie rappresentano sotto vari aspetti un sistema unitario e comunque connesso - specificando tali norme non solo nei singoli PII relativi alle aree dell'accordo, ma anche a future dismissioni ferroviarie; in particolare si propone la trasformazione progressiva dell'"anello ferroviario" in "anello ecologico" attraverso un sistema di aree verdi connesse e l'introduzione di una norma convenzionale che attribuisca anche alle aree strumentali di futura dismissione una funzione di connessione ecologica.*



Si recepisce l'osservazione nella direzione di un maggiore orientamento della pianificazione attuativa alla tutela ambientale, integrandone obiettivi e prescrizioni di tipo generale; e modificando in questo senso il Rapporto Ambientale al cap. 9.2. Norme puntuali verranno definite altresì negli strumenti di pianificazione attuativa, in funzione delle specificità locali. Strategie di miglioramento ambientale delle strutture ferroviarie esistenti esterne alle aree oggetto della variante urbanistica sono invece riconducibili alle strategie di PGT e ai contenuti convenzionali dell'Accordo di Programma, cui si rinvia. La proposta di sfruttare l'anello ferroviario come anello ecologico è oggetto di studio di fattibilità in corso di redazione per il tratto della Cintura Sud.

9. (2.2) *Si chiede di definire le modalità concorsuali, chiarendo se si applicheranno anche alla alienazione delle aree o solo alle fasi progettuali, con quali criteri di aggiudicazione e se e in che modo parteciperà il pubblico o i Consigli di Zona; si propone di associare alla procedura concorsuale l'obiettivo del raggiungimento di una qualità progettuale elevata e della trasformazione degli scali quale occasione esemplare di sostenibilità e innovazione ambientale.*

L'art. 9 dell'Ipotesi di Accordo di Programma prevede che gli Strumenti Attuativi delle Zone Speciali debbano essere coerenti con gli indirizzi progettuali dell'Amministrazione assunti a seguito del processo di ascolto e partecipazione già avviato dal Comune di Milano nel corso del 2013 e, per la Zona Speciale Farini, anche con un Masterplan unitario per il coordinamento delle due Unità di Intervento, da redigersi a cura della proprietà, che dovrà definire gli obiettivi principali dell'assetto urbanistico complessivo, comprensivo degli orientamenti funzionali, delle connessioni della mobilità, dei servizi e degli spazi pubblici, nonché i principali orientamenti morfologici e di inserimento nel contesto, come altresì riportato nelle NTA.

Per quanto attiene alle modalità di alienazione delle aree, non di competenza dell'Accordo, si riferisce che essendo le stesse di proprietà di società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA sono sottoposte a procedure di evidenza pubblica.

10. (2.3) *Modificare l'aggregazione dei comparti urbanistici, scorporando Romana da Genova e Rogoredo e accorpando in un unico ambito Genova e San Cristoforo, al fine di una maggiore aderenza alle problematiche progettuali unitarie, assenti nel primo caso e presenti nel secondo.*

Come sopra riferito, per rispondere ad esigenze di semplificazione attuativa ed in forza della riduzione degli indici edificatori rispetto alla prima versione delle previsioni urbanistiche, sono stati eliminati i Comparti fra Zone Speciali diverse, ad eccezione della correlazione tra la Zona Speciale Farini - in particolare l'Unità Farini-Scalo - con la Zona di San Cristoforo-Parco Attrezzato, che dovranno essere oggetto di un unico Piano Attuativo, al fine di garantire la completa ed effettiva realizzazione della zona di San Cristoforo, integralmente destinata a verde ed attrezzature di interesse generale; la Zona di Porta Genova, essendo interessata da interventi interni di interesse pubblico importanti e da edificabilità contenuta, difficilmente potrebbe incaricarsi anche della realizzazione del parco. In una



prima fase dell'istruttoria dell'Accordo era previsto infatti che l'area di San Cristoforo venisse integralmente realizzata con il progetto della Via d'Acqua-Expo 2015. Tale diversa articolazione non significa tuttavia che non venga in fase attuativa garantito il coordinamento dei due interventi, quello relativo allo scalo di p.ta Genova, condizionato dalla effettiva dismissione del servizio ferroviario ancora attivo, e quello di realizzazione del Parco di San Cristoforo, come previsto dalle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT. Le aree interessate dall'Accordo di Programma sono costituite da sette Zone Speciali (art. 2.1. delle NTA) di seguito denominate: Zona Speciale Farini (suddivisa in due unità attuabili con distinti strumenti urbanistici di secondo livello: Unità Farini-Scalo e Unità Farini-Valtellina), Zona Speciale Greco-Breda, Zona Speciale Lambrate, Zona Speciale Genova, Zona Speciale Romana, Zona Speciale Rogoredo, Zona Speciale Stazione di San Cristoforo, Zona Speciale San Cristoforo-Parco Attrezzato.

Al fine di garantire la contestuale realizzazione di tutte le attrezzature pubbliche previste, le Zone Speciali Farini-Unità Farini Scalo e San Cristoforo - Parco Attrezzato, si attuano mediante un unico piano.

11. (3) Le valutazioni degli indicatori ambientali, in particolare qualità dell'aria e parametri energetici vengono giudicate carenti e illogiche, in particolare ritenendo non corrette le valutazioni sintetiche a pag. 20 della Sintesi non tecnica.

Viene recepita l'indicazione nel programma di monitoraggio incluso nel Rapporto ambientale eliminando la tabella riportata a pag. 20 della Sintesi non Tecnica.

12. (3) Nel RA si rileva carenza nell'esame dei fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico.

I fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico, al di fuori di quelli connessi con il potenziamento del servizio ferroviario oggetto dell'AdP, sono stati volutamente e cautelatamente trascurati in sede di analisi trasportistica del Rapporto Ambientale. Tali azioni, dipendenti da indirizzi di pianificazione strategica della mobilità urbana, non risultano direttamente connessi o condizionabili dal contenuto dell'AdP in oggetto e introdurrebbero pertanto un elemento di alterazione della valutazione condotta, basato su fattori non controllabili nel quadro di questo processo. Anche in questo caso, locali e specifiche azioni di orientamento della domanda di mobilità o di mitigazione degli impatti negativi derivanti dalla congestione da traffico dovranno essere adottate e valutate in sede di progettazione e di adozione degli strumenti urbanistici attuativi di ogni singolo intervento.

13. (3) Insufficienza nel RA delle informazioni circa i parametri utilizzati per la valutazione del verde pro capite.

I dati riportati al cap. 4.4.10 del Rapporto Ambientale si riferivano a strumenti pianificatori in fase di redazione al tempo della pubblicazione del Rapporto stesso; nel merito venivano citati quelli elaborati



nel contesto del Piano per il verde di Milano, i cui contenuti e strategie sono confluiti nel Piano di Governo del Territorio. Il riferimento citato è in ogni caso ininfluenza, essendo riportato unicamente ai fini del confronto fra atti di pianificazione.

14. (3) Incoerenza nel RA tra descrizione dello stato di fatto dei corsi d'acqua superficiali e la valutazione sintetica qualitativa; si propone di recuperare i corsi d'acqua tombinati.

Si ritiene che la valutazione sintetica citata fosse effettivamente fuorviante e non completamente rappresentativa dell'effettivo stato di fatto, pertanto si elimina la tabella di sintesi riportata a pag. 20 della Sintesi non Tecnica. Circa il recupero dei corsi d'acqua tombinati si veda la risposta alla successiva osservazione n°17.

15. (4.1) Incoerenza fra le criticità rilevate nel traffico e le politiche di riduzione della mobilità privata; si propone di prevedere in normativa tecnica o in sede di gara che i PII prevedano progetti in grado di ridurre l'uso dell'auto al 15/20%.

Valgono le considerazioni fatte in riferimento al precedente punto 12 (3). Nello specifico dei singoli strumenti attuativi, più che una generica riduzione percentuale dell'uso dell'auto potranno essere definiti obiettivi di ripartizione modale per gli spostamenti originati e destinati da ogni intervento, coerenti con l'accessibilità e con i livelli di servizio locali del trasporto pubblico, sulla base dei quali orientare le scelte progettuali relative alle dotazioni di parcheggi pertinenziali e pubblici.

16. (4.2) Si chiede di prevedere parchi compatti, non attraversati da viabilità e protetti con barriere acustiche, di garantire continuità paesaggistica e ecologica, di limitare la previsione di verde pensile.

A questo proposito si richiamano le indicazioni e prescrizioni espresse nelle "Schede di indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT, in particolare per l'ambito Farini che appunto vanno nella direzione segnalata. Si integrano tuttavia tali prescrizioni con un dettato di tipo generale orientativo di tutti gli interventi ai nuovi paragrafi 9.2.4 "compatibilità paesistico ambientale delle trasformazioni", 9.2.8 "rumore" e 9.2.15 "recepimento dei criteri di natura urbanistica" del Rapporto Ambientale. In merito alla limitazione di verde pensile, previsto in corrispondenza della copertura dei fasci binari, si ritiene che questo invece possa costituire valore aggiunto nella qualità ambientale e morfologica. Si rimanda comunque alla fase di elaborazione dei singoli Piani ed al coordinamento con la Rete Ecologica del PGT.

17. (4.2) Viene proposto di prevedere il recupero corsi d'acqua tombinati negli interventi di trasformazione urbanistica.

Si condivide l'obiettivo generale di un recupero ambientale dei corsi d'acqua presenti nelle aree di trasformazione, soprattutto nel settore sud della città; tuttavia si rimanda alla pianificazione attuativa per norme e progetti di dettaglio ed alla verifica dell'appartenenza dei corpi idrici al RIP o al RIM,



recepando in questa fase l'obiettivo generale modificando il Rapporto Ambientale al cap. 5.4.2 "ambiente idrico superficiale" rispetto ai corpi idrici segnalati dall'osservazione ed inserendo il nuovo paragrafo 9.2.7 "acque superficiali e sotterranee" rispetto ai criteri da prevedere in fase attuativa.

18. (4.2) Si chiede di innovare le procedure attuative nella direzione di una maggiore attenzione alla qualità ambientale, anche mediante il ricorso al sistema delle certificazioni ambientali.

A questo riguardo si recepisce l'indicazione inserendo prescrizioni specifiche nel rapporto ambientale al nuovo paragrafo 9.2.3 "Energia" di indirizzo della pianificazione attuativa.

19. (4.4) Prevedere a Farini che le nuove strade di scorrimento vengano realizzate in sotterraneo per tutelare i valori ambientali.

Considerata la necessità delle infrastrutture previste, la complessità della problematica, la complessità dei nodi, si ritiene di confermare le previsioni che individuano il solo tracciato indicativo e la funzionalità delle nuove strade, rimandando alla pianificazione attuativa gli approfondimenti in merito alle caratteristiche geometriche e tecnologiche; si rimanda in ogni caso alle prescrizioni orientative inserite al riguardo nel Rapporto Ambientale (cap. 9.2).

20. (4.4) Prevedere a Farini l'integrazione del parco con Villa Simonetta, il fontanile di San Mamete e il cimitero Monumentale.

Anche gli elementi di disegno del parco e le connessioni pedonali e ciclopedonali nell'ambito Farini dovranno confrontarsi con il contesto e con le presenze storico-architettoniche: in sede di valutazione dei progetti attuativi si valuteranno le differenti soluzioni possibili in funzione della salvaguardia delle presenze di valore ambientale. Si inserisce pertanto anche questo obiettivo/prescrizione alla pianificazione attuativa nel Rapporto Ambientale (cap. 9.2, in particolare nuovo paragrafo 9.2.4 "Compatibilità paesistico ambientale delle trasformazioni" e nuovo paragrafo 9.2.15 "recepimento dei criteri di natura urbanistica").

21. (4.4) A Greco prevedere future connessioni fra i nuovi spazi verdi e le aree dello scalo Martesana di possibile futura trasformazione.

La connessione con la trasformazione di altre aree ferroviarie, attualmente non prevista e che può essere formulata solo nelle strategie di lungo periodo, non è oggetto dell'Accordo di Programma.

22. (4.4) Previsione di nuovi passaggi ciclo-pedonali est-ovest a Lambrate.



Analogamente agli altri ambiti e per altre questioni progettuali, anche gli elementi di disegno e le connessioni pedonali e ciclopedonali nell'ambito Lambrate verranno approfondite in sede attuativa, tenendo conto di tutti i fattori tecnologico-progettuali e di fattibilità economica.

23. (4.4) Recupero dei corsi d'acqua presenti a Romana.

Si condivide l'obiettivo generale di un recupero ambientale dei corsi d'acqua presenti nelle aree di trasformazione, soprattutto nel settore sud della città; tuttavia si rimanda alla pianificazione attuativa per norme e progetti di dettaglio ed alla verifica dell'appartenenza dei corpi idrici al RIP o al RIM, recependo in questa fase l'obiettivo generale modificando il Rapporto Ambientale al cap. 5.4.2 "ambiente idrico superficiale" ed inserendo il nuovo paragrafo 9.2.7 "acque superficiali e sotterranee" rispetto ai criteri da prevedere in fase attuativa, ritenendo che tale questione costituisca una opportunità da valutare in termini di fattibilità e di progetto ma non una scelta aprioristicamente determinata.

24. (4.4) Eliminazione della previsione di connessione viaria tra via Bergognone e via C. Torre.

La finalità della connessione citata è associata al completamento del reticolo stradale interrotto dalla linea ferroviaria e dal Naviglio Grande, con lo scopo di garantire le continuità della rete stradale in quest'ambito particolarmente rade e critiche, tenendo conto dei caratteri ambientali da tutelare. Dalle prime valutazioni modellistiche effettuate, la connessione Bergognone-Torre potrebbe consentire una significativa decongestione della cerchia dei Bastioni e della circonvallazione filoviaria. La dismissione della linea ferroviaria in questo tratto, non richiedendo altezze di imposta del manufatto elevate, consentirebbe la realizzazione di manufatti più consoni alle caratteristiche della zona. In fase attuativa, con valutazioni di merito più di dettaglio, potranno essere valutate l'effettiva rispondenza agli obiettivi di questa previsione, le alternative praticabili e il relativo impatto sul contesto storico-ambientale.

La previsione stradale non viene eliminata ma viene condizionata ad una verifica preliminare sulla effettiva funzionalità di rete e di impatto sul contesto e a una verifica del quadro previsionale del PUMS in itinere (si veda cap. 9.2 del Rapporto Ambientale).

ASSOLOMBARDA

PG 444122/2009

1. Si sottolinea la necessità di approfondire nel R.A. l'analisi delle alternative e gli effetti sull'ambiente relativi all'area vasta e alle aree di trasformazione.

In relazione alle alternative e agli scenari si veda il Capitolo 7.2.3 del R.A. In merito agli effetti ambientali si ricorda che l'ambito della VAS costituisce il primo livello di valutazione ambientale cui seguirà quello della valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa nell'ambito delle procedure di V.I.A.. Per quanto concerne gli effetti relativi all'area vasta, si rimanda alla lettura dei

paragrafi 7.2.4.1, "Traffico e mobilità" 7.3.4.2 "effetti sulla qualità dell'aria legati al traffico veicolare aggiunto" e dell'Allegato 1 "Valutazioni trasportistiche" del Rapporto Ambientale; per la valutazione degli effetti ad un livello di scala ancora maggiore si rimanda alle valutazioni ambientali relative agli strumenti di pianificazione generale comunale o sovraordinati.

2. Necessità che le opere infrastrutturali assunte nello scenario di progetto nel documento delle valutazioni trasportistiche siano effettivamente realizzate.

In merito si ribadisce che tale aspetto costituisce l'argomento centrale dell'Accordo di Programma. Di conseguenza la sottoscrizione del testo dell'Accordo di Programma conterrà tutte le misure necessarie all'attuazione degli impegni, individuati dai firmatari, finalizzati al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

Lo scenario delle opere infrastrutturali assunte nel documento relativo alle valutazioni trasportistiche ed alle analisi viabilistiche è stato desunto dalla programmazione settoriale vigente; si rimanda ulteriormente alle Valutazioni Ambientali dei singoli piani attuativi, nelle quali si terrà conto del nuovo quadro infrastrutturale viabilistico e trasportistico così come definito dai vigenti PGT e PGU, nonché dal nuovo PUMS in fase di redazione.

3. Si chiede di verificare la capacità di assorbimento di nuove quote di terziario e direzionale nelle aree di trasformazione, in particolare Farini, in considerazione delle recenti trasformazioni urbanistiche e d'uso e delle soglie di saturazione del mercato. Si invita a prevedere nuove funzioni ricettive legate alla vocazione consolidatasi in campo creativo nell'ambito di Porta Genova

Al pari delle altre funzioni ammesse, il dimensionamento della quota di terziario nelle destinazioni d'uso in queste zone non viene determinato dalla nuova disciplina urbanistica, ma viene solo stimato nel Rapporto Ambientale ai fini delle valutazioni di merito. Ciò risponde a una precisa scelta normativa, peraltro corrispondente alle impostazioni della legislazione regionale recente, che sanciscono in sede di pianificazione generale l'intercambiabilità funzionale tra destinazioni d'uso compatibili. La verifica e la determinazione delle quote effettive di terziario negli interventi, dipendendo da molteplici fattori, anche di politica urbanistica e di carattere progettuale, verranno svolte in sede di pianificazione attuativa.

Riguardo alle funzioni da prevedere a Porta Genova, la proposta è coerente con gli obiettivi espressi nelle "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT allegata all'AdP, dove si prospetta "un nuovo assetto urbanistico caratterizzato dalla presenza di funzioni legate alla creatività e alla produzione/esposizione del sistema moda-design". In tale prospettiva si ritiene possano rientrare le funzioni di ricettivo specializzato suggerite.

4. Si chiede di inserire tra le destinazioni possibili nelle zone di trasformazione quella produttiva, in particolare negli ambiti di Farini, Romana e Lambrate; ciò in considerazione della opportunità di mantenere in ambito urbano tipologie produttive evolute e qualificanti (connesse alla moda e al

design, alla ricerca scientifico-tecnologica, all'università, ecc.) sia per fornire un'opportunità localizzativa a funzioni produttive presenti nei contesti circostanti, interessati da fenomeni di trasformazioni urbanistico-funzionali che non rendono economicamente competitivo il mantenimento dell'attività produttiva rispetto alle funzioni residenziali e terziarie.

A questo riguardo si sottolinea che la nuova disciplina urbanistica prevede fra le funzioni ammesse anche quella artigianale, escludendo invece le attività industriali e produttive inquinanti, rumorose e incompatibili con la residenza, nonché le grandi strutture di vendita. Tale impostazione non esclude pertanto le categorie citate, ma impone la verifica della loro compatibilità con il tessuto residenziale. La problematica potrà essere approfondita in sede di pianificazione attuativa.

5. Servizi e imprese. Si invita a questo proposito a dimensionare nella capacità edificatoria anche gli spazi tecnici funzionali alle utilities, impianti tecnologici, ecc.

A questo proposito, si rileva che si è ritenuto corretto rinviare all'impianto generale del PGT: pertanto, all'art. 2.3. delle NtA, le definizioni e i parametri urbanistici utili ai fini dell'attuazione della disciplina urbanistica, nonché le modalità di calcolo della s.l.p., sono quelli generalmente applicabili ai sensi dello strumento urbanistico generale e del Regolamento Edilizio vigenti al momento della presentazione della richiesta di rilascio dei titoli edilizi.

6. Servizi e verde. Si accenna ad una possibile influenza, anche negativa, degli spazi a verde e di funzioni di residenza sociale o universitaria sul tessuto circostante, in particolare quello produttivo, che può determinarsi in caso di non adeguata manutenzione e sicurezza; si invita quindi a valutare attentamente dimensionamento e inserimento di questi nuovi spazi pubblici soprattutto nel Comparto Sud e nell'ambito di San Cristoforo.

A questo proposito si ritiene che le problematiche evidenziate relative alla progettazione e alla gestione del verde o alla previsione di quote di edilizia convenzionata o agevolata, non possano che essere demandate alla fase attuativa, confermando in questa sede l'utilità sociale e ambientale delle nuove aree a verde e di residenza di interesse pubblico, soprattutto per contesti ormai significativamente residenziali come quelli delle aree in oggetto.

7. Logistica e mobilità. Si sottolinea la necessità di prevedere almeno in parte la realizzazione di piattaforme logistiche urbane, pur condividendo il presupposto generale di decentrare tali funzioni che storicamente hanno caratterizzato le aree degli scali, in particolare a Rogoredo e Romana. Si invita l'amministrazione a definire, con Regione e Provincia, una strategia generale di pianificazione dei terminal-merci della regione milanese.

In merito alle politiche generali relative alla logistica delle merci e alle nuove infrastrutture ferroviarie esterne alle aree di trasformazione, si ritiene che tali problematiche, pur di sfondo alle scelte del presente Accordo, non possano essere affrontate in modo organico con questo progetto. Tale problematica va affrontata ad un livello più ampio, di concerto con i livelli amministrativi superiori di Provincia/Città Metropolitana e Regione, in coerenza con gli obiettivi di FS di futura razionalizzazione



del trasporto merci nelle aree urbane, che per l'area milanese significa la realizzazione di una gronda merci esterna e l'esclusivo utilizzo per treni passeggeri della cerchia interna.

Per quanto invece attiene alla proposta di localizzare piattaforme logistiche urbane negli scali interessati dal presente Accordo di Programma, dagli approfondimenti risulta problematico l'inserimento di funzioni di questo tipo, sia per la struttura e il livello di congestione della viabilità all'intorno, sia per il carattere fortemente qualificato in senso urbano/residenziale che con la nuova disciplina urbanistica si intende attribuire a queste aree, che dovranno avere un'elevata valenza ambientale, con presenza di abitazioni e servizi alla residenza (asili e servizi sociali, servizi alla persona, funzioni connesse all'università e alla creatività, ecc.), nonché funzioni di eccellenza.

8. Si invita l'amministrazione a rafforzare il progetto di circle-line attraverso la chiusura dell'anello ferroviario ad ovest della città.

Il progetto di circle-line, ovvero l'introduzione di nuovi servizi suburbani e di nuove stazioni ferroviarie sulla cintura, è una delle tre linee di azione strategiche individuate per il potenziamento del sistema ferroviario milanese. L'ipotesi di chiusura dell'anello ferroviario ad ovest della città non viene meno, tale opera, tuttavia, per valenza, costi, complessità e ricadute sulla rete ferroviaria regionale (e sull'assetto globale dei servizi), si collocherebbe necessariamente in uno scenario di più lungo periodo, non affrontato quindi nell'ambito dell'Accordo di Programma.

La chiusura dell'anello ferroviario è infatti una delle ipotesi formulate dallo studio di fattibilità del secondo passante elaborato da Metropolitana Milanese nell'ambito dei lavori coordinati dalla Segreteria Tecnica del secondo passante ferroviario. Le valutazioni relative alle soluzioni di secondo passante seguiranno pertanto il proprio iter all'interno della Segreteria Tecnica del Secondo Passante.

Si sottolinea come le azioni di potenziamento del sistema ferroviario individuate nell'accordo di programma in itinere prendano spunto dagli scenari di base dello studio di fattibilità sopra richiamato e siano coerenti e compatibili con gli scenari di sviluppo del secondo passante.

Pertanto, in questa prima fase attuativa, il progetto denominato "circle-line" prevede, così come indicato anche nel PGT, in primo luogo la valorizzazione (anche con nuovi servizi e nuove fermate) delle esistenti linee ferroviarie di Cintura, facendole diventare parte integrante della rete di forza del trasporto pubblico su ferro e determinando, al contempo, un miglioramento complessivo dell'accessibilità alla città.

9. Normativa tecnica. Si chiede di chiarire i criteri di inclusione/esclusione delle tipologie di attività industriali, per evitare interpretazioni che escludano in toto la destinazione industriale.

Si veda a questo proposito la risposta al punto 4.

10. Si chiede di specificare le quote di housing sociale nei singoli ambiti di trasformazione in raccordo al piano dei servizi e in relazione ad obiettivi specifici per le aree.



Gli obiettivi e le previsioni per le singole aree sono stati indicati all'art. 2.3 della Normativa Tecnica di Attuazione.

11. Si chiede di precisare se la cessione o l'assoggettamento di aree pubbliche può avvenire anche in aree esterne a quelle perimetrare e in particolare nelle aree di Riqualificazione e se queste ultime possono pertanto essere considerate aree di perequazione per la quota di slp destinata alle funzioni di interesse generale.

La possibilità di interessare le Aree di Riqualificazione esterne è prevista al fine di realizzare, mediante l'utilizzo di oneri urbanizzativi derivanti dagli interventi edificatori nelle Zone Speciali, connessioni ciclo-pedonali e sistemazioni delle aree prossime già di proprietà comunale. In tal senso tali aree non possono essere considerate perequative delle aree edificabili e quindi appartenenti alla superficie territoriale che sviluppa edificabilità. L'accordo di Programma non modifica la disciplina delle Aree di Riqualificazione, che rimane quella attribuita dallo strumento generale (rif. Art. 4 delle NtA allegate all'AdP).

AZIENDA TRASPORTI MILANESI s.p.a.

PG 459338/2009

1. In considerazione della improbabile realizzazione al 2015 delle linee metropolitane M6, M4 e prolungamento M5, è più opportuno valutare l'impatto dei nuovi interventi edilizi ipotizzati con riferimento alla sola rete metropolitana esistente e già in corso di realizzazione.

Lo scenario delle opere infrastrutturali assunte nel documento relativo alle valutazioni trasportistiche ed alle analisi viabilistiche è stato desunto dalla programmazione settoriale vigente al momento della messa a disposizione dell'AdP; inoltre, le simulazioni viabilistiche e trasportistiche di VAS sono state condotte con numeri cautelativamente maggiori sia rispetto a quelli contenuti nell'AdP messo a disposizione, sia rispetto alla capacità insediativa oggi prevista; si rimanda pertanto alle Valutazioni Ambientali dei singoli scali, nelle quali si terrà conto del nuovo quadro infrastrutturale viabilistico e trasportistico così come definito dai vigenti PGT e PGU, nonché dal nuovo PUMS in fase di redazione.

2. Scalo Genova: nell'analisi del fabbisogno di trasporto pubblico valutare gli interventi edilizi in corso nella zona fra via Solari e il naviglio Grande, non serviti dalla rete metropolitana.

L'area in oggetto, attualmente servita dalla linea tranviaria n.14 e dalla linea automobilistica n.95, potrà trovare un'adeguata offerta di trasporto pubblico con la realizzazione della prima tratta della linea metropolitana 4.

3. Scalo Romana: inserire nell'AdP il progetto di ampliamento di viale Isonzo al fine del completamento della rete riservata alle linee 90/91 e 92.

Premesso che l'Amministrazione comunale ritiene fondamentale la protezione delle citate linee filoviarie ed è già attivamente impegnata in tal senso, si precisa che la realizzazione delle opere

trasportistiche da prevedere nell'accordo di programma, anche in relazione alle disponibilità finanziarie generate dall'accordo stesso, sono prioritariamente di natura ferroviaria o comunque in stretta connessione col servizio ferroviario in quanto verranno realizzate dal Gruppo FS Italiane.

4. *Scalo Greco-Breda: le nuove trasformazioni urbanistiche devono essere occasione di adeguamento della rete stradale e del trasporto pubblico in zona.*

Si veda la risposta al punto 3. Per quanto attiene la rete stradale, le valutazioni trasportistiche sono state occasione, a seguito di dettagliate verifiche, per ribadire la necessità di realizzare alcune continuità di rete inerenti la viabilità primaria. Per quanto riguarda la scala locale, l'iter tecnico-amministrativo dei singoli strumenti urbanistici attuativi, che prevede anche una fase di ascolto e partecipazione della cittadinanza che orienti la progettazione degli interventi pubblici (ai sensi dell'art. 9 dell'Ipotesi di Accordo di Programma), sarà occasione per approfondire le soluzioni ottimali a livello di connessione stradale e di trasporto pubblico. Le "Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio" del PGT contengono già alcuni importanti indicazioni in questo senso.

ASL MILANO

Prot 15535/09

1. *Si chiede che in fase attuativa vengano rilevate le funzioni, aree ed edifici nell'intorno di progetto che possano costituire danno per la salute e per il benessere psico-fisico degli abitanti; particolare attenzione alle condizioni abitative degli stabili a ridosso degli scali e nelle aree interstiziali; poli di attrazione conflittuali con la fruibilità degli spazi urbani; aree ed edifici degradati.*

A recepimento di questa richiesta si modifica il Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2., con l'inserimento dei nuovi paragrafi 9.2.4 "Compatibilità paesistico ambientale delle trasformazioni", 9.2.8 "Rumore", 9.2.11 "Presenza di industrie insalubri", 9.2.12 "Compatibilità tra funzioni" e 9.2.15 "Recepimento dei criteri di natura urbanistica". Già in questa fase, al paragrafo 5.5.4 "Il contesto produttivo" si è inoltre provveduto alla mappature delle industrie insalubri esistenti nell'intorno delle aree interessate dall'AdP.

2. *Si chiede che in fase progettuale si tenga conto, all'interno delle funzioni di interesse generale, di bisogni emergenti nella sfera socio-economica del territorio cittadino, in particolare prevedendo edifici polifunzionali per le popolazioni immigrate; che si preveda l'inserimento di strutture pubbliche da ricollocare e spazi attrezzati per mercati all'aperto.*

Le problematiche evidenziate riguardando tematiche funzionali specifiche non possono che essere demandate alla fase attuativa e ai relativi approfondimenti. Con le integrazioni al Rapporto Ambientale, cap. 9.2, sono stati indicati tuttavia gli aspetti e i temi progettuali ed ambientali, sottolineati anche dall'osservazione, che dovranno essere affrontati nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa.

1. *E' opportuno che gli interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese siano puntualmente elencati nella documentazione di variante.*

Si veda a questo proposito la risposta alla osservazione n. 7 di WWF.

2. *Proposta di sottoporre a VAS i PII che attueranno la Variante.*

Con le integrazioni al rapporto ambientale, cap. 9.2 sono stati indicati gli aspetti/temi progettuali ed ambientali che dovranno essere affrontati e/o approfonditi nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa. In quella sede verrà pertanto valutato se il singolo piano attuativo richiederà approfondimenti e procedure sito-specifiche (VAS/VIA), in conformità della legislazione vigente.

3. *Verificare che le aree ferroviarie che rimangono in esercizio siano idonee a garantire adeguamenti del servizio e a realizzare opere di mitigazione del rumore.*

La nuova disciplina urbanistica per le aree dell'Accordo è stata elaborata nell'ambito dei lavori della Segreteria Tecnica istituita per la predisposizione dell'Accordo di Programma, in cui sono rappresentati il Comune, la Regione e Ferrovie. Nel percorso istruttorio e progettuale gli enti hanno verificato le possibilità di razionalizzazione delle strutture ferroviarie in rapporto alle previsioni di potenziamento della rete e dei servizi, con particolare attenzione a quelli metropolitani e regionali, commisurando le esigenze di sviluppo del trasporto pubblico con quelle della riqualificazione urbana. Nella normativa tecnica è stata prevista una certa flessibilità in sede di progetto: sono ammesse parziali traslazioni del confine ferroviario indicato nelle tavole di piano per le aree strumentali interne o laterali alle aree di trasformazione urbanistica, in funzione di specifiche esigenze ferroviarie. La mitigazione del rumore sarà uno dei temi progettuali centrali del riuso urbano di queste aree, che, tenendo conto delle specificità locali, contemplerà in sede attuativa soluzioni diversificate, progettate insieme agli insediamenti, tra cui aree a verde, coperture del fascio-binari, disposizione dei lotti, ecc..

Gli interventi nelle aree di trasformazione dovranno attenersi alla vigente normativa in tema di inquinamento acustico, adottando le opportune misure ed opere di mitigazione. Sotto questi aspetti concorre, fra l'altro, anche il D.P.R. 753/80, il quale impone una fascia minima di rispetto di 30 m, calcolata dalla rotaia in esercizio più esterna. In sede di pianificazione esecutiva sarà esaminato il rapporto tra le nuove volumetrie ed il sedime ferroviario per i singoli ambiti territoriali sia nel rispetto degli obiettivi del potenziamento dei servizi (attinenti anche alle possibili linee di azione connesse con gli sviluppi di più lungo periodo), che per quanto riguarda l'inquinamento acustico. In tal senso si



modifica il Rapporto Ambientale al capitolo 9.2 con l'inserimento del nuovo paragrafo 9.2.8 "Rumore"

4. *Considerare la possibilità di inserire tra le funzioni ammesse la realizzazione di piattaforme logistiche.*

Si veda a questo proposito la risposta data all'osservazione n.7 di Assolombarda.

5. *Riportare nelle 'Linee-guida' gli esiti della valutazione ambientale della variante e le indicazioni per le fasi successive di valutazione dei PII.*

Gli esiti della valutazione ambientale e le indicazioni per le successive fasi di valutazione degli strumenti attuativi sono state riportate nel R.A., che è stato adeguatamente integrato ai capitoli 9.2 e 10.1, in particolare.

6. *Integrare il set di indicatori riportati nel R.A. con indicatori che misurino anche le azioni di mitigazione e risparmio energetico*

Questa indicazione è stata recepita nel programma di monitoraggio: si veda il capitolo 10.1 "Monitoraggio degli obiettivi ambientali dell'AdP" del Rapporto Ambientale.

7. *Non sono descritti i dettagli delle simulazioni modellistiche della dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico veicolare; inoltre sono state eseguite simulazioni modellistiche solo per l'ambito dello scalo Farini.*

Le simulazioni sono state effettuate solo per lo scalo Farini in quanto esso rappresenta la situazione potenzialmente più critica dal punto di vista dell'incremento delle emissioni legate al traffico autoveicolare. Accordi in tal senso sono stati presi in fase di scoping con AMAT - Settore Ambiente ed Energia che aveva fatto esplicita richiesta in tale senso. Dal punto di vista modellistico le simulazioni sono state svolte, come indicato nel RA, mediante il modello CALPUFF utilizzando sorgenti lineari. Le sorgenti lineari di CALPUFF non sono pensate espressamente per le sorgenti da traffico autoveicolare, anche se esistono applicazioni a livello internazionale soprattutto laddove la necessità non è quella di simulare una singola strada, ma una rete stradale complessa, come quella oggetto di studio. Nel caso specifico, i parametri delle sorgenti lineari sono state "tarate" confrontando i risultati di CALPUFF su situazioni meteorologiche tipo, con modelli progettati per la simulazione della dispersione di inquinanti da traffico autoveicolare (CALINE4). La taratura dei parametri delle sorgenti lineari di CALPUFF ha permesso di ottenere risultati del tutto in linea con quelli ottenibili con strumenti dedicati quali CALINE4.



8. *Per quanto riguarda la modalità di utilizzo del modello aggiungere, alla stima massimo orario e media annua, la valutazione dei valori percentili.*

Il modello CALPUFF è stato utilizzato proprio per avere la possibilità di calcolare i percentili. Il massimo orario per gli NOX cui si fa riferimento è proprio quello definito dalla normativa e quindi il 99,79° percentile.

9. *E' necessario valutare le emissioni attese derivanti dagli impianti di riscaldamento/climatizzazione dei nuovi edifici nella VAS dei PII per tutti gli inquinanti d'interesse e non solo per la CO2 e confrontare le emissioni previste per i tre scenari di riferimento.*

L'indicazione è stata recepita al nuovo paragrafo 9.2.5 "Inquinamento atmosferico" ed al paragrafo 10.1 "Monitoraggio degli obiettivi ambientali dell'AdP" del Rapporto Ambientale.

10. *Si chiede di individuare nel cap. 4.5 del R.A. le fasce di rispetto dei pozzi ad uso potabile.*

Le fasce di rispetto sono individuate nel R.A. nei capitoli relativi alle acque sotterranee e suolo e sottosuolo (paragrafo 5.4.3.1).

11. *Si sconsiglia la realizzazione di edifici interrati nello scalo San Cristoforo; non consentire attività che interferiscono con acqua di falda a Porta Romana; sostenere anche per i pozzi idropotabili lo stesso discorso di valenza e vulnerabilità indicato per il Naviglio Grande; indicare come si intendono raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati.*

In parte l'indicazione è stata recepita per la fase attuativa al nuovo paragrafo 9.2.7 "Acque superficiali e sotterranee" del Rapporto Ambientale. A San Cristoforo non è prevista edificazione, ed è stata eliminata la previsione del parcheggio di interscambio interrato.

12. *Non ci sono valutazioni sulla incidenza dei nuovi consumi d'acqua sul sistema di approvvigionamento idrico attuale, ne' conseguenze che ne derivano sulla pianificazione dell'ATO Città di Milano.*

In sede di pianificazione attuativa verranno richiesti i pareri preliminari agli enti competenti.

13. *Riguardo l'allacciamento alla rete di teleriscaldamento comunale non ci sono indicazioni sull'ubicazione delle pompe di calore richiamate e/o che si intendono realizzare.*

In questa fase non vi sono indicazioni di carattere progettuale né a livello di fattibilità, tantomeno di ubicazione. In sede di Piano Attuativo, quando queste verranno precisate, la strategia energetica dovrà essere sufficientemente dettagliata da consentire valutazioni di fattibilità progettuale.



14. Non c'è stima sul prelievo di acqua sotterranea, né considerazioni sull'incidenza dei prelievi sull'idrogeologia.

Il fabbisogno idropotabile verrà soddisfatto mediante allacciamento alla rete dell'acquedotto comunale. Sarà compito dell'ente gestore valutare l'eventuale necessità di nuovi pozzi idropotabili. (vedi anche osservazione n.12). In merito agli eventuali prelievi per altri scopi, questi potranno essere valutati soltanto in fase di pianificazione attuativa, quando saranno definite le effettive destinazioni e funzioni insediate.

15. I dati forniti per i consumi di acqua potabile non sembrano corrispondere al numero di abitanti teorici insediabili, calcolati trattando come residenza l'intera quota di SLP realizzabile.

Come per gli altri parametri è stato scelto di stimare il consumo idrico in relazione al mix ipotizzato nella tabella 6.2, che risulta essere il più attendibile in questo tipo di trasformazioni, sul presupposto che per ambiti di queste dimensioni la monofunzionalità sia improbabile (Vedi paragrafo 7.2.4.4. del Rapporto Ambientale).

16. La capacità depurativa residua va verificata tenendo conto dello scenario 2015.

A questo riguardo in sede di pianificazione attuativa verrà richiesto parere preliminare agli enti gestori dei sistemi di depurazione. La capacità depurativa residua del sistema di depurazione milanese viene comunque preliminarmente verificata all'interno della VAS del PGT, che ha considerato all'interno del carico urbanistico complessivo anche le trasformazioni previste nell'AdP Scali Ferroviari.

17. Indicare quanta superficie delle aree in AdP potenzialmente contaminate va sottoposta ad indagini preliminari.

Al momento tale superficie non è nota. Gli scali rappresentano un elemento di attenzione da questo punto di vista. Sarà cura delle fasi di attuazione sviluppare le attività di caratterizzazione in confronto con ARPA (vedi anche nuovo Paragrafo 9.2.6 "Suolo e Sottosuolo" del R.A.).

18. Verificare l'eventuale incidenza delle opere di bonifica in progetto con la discarica Porto di Mare.

Si ritiene che le opere di bonifica di Rogoredo, considerata la distanza fra i due ambiti, non avranno incidenza sulla discarica di Porto di Mare.

19. Ricreare nelle aree dell'AdP ambiti di naturalità indicando massima connessione tra le aree a verde, ricomprensione di eventuali corsi d'acqua, rinaturalizzazione delle sponde, e ove possibile se tombinati, eliminazione della copertura.



Si veda a questo proposito la risposta alla osservazione del WWF, punti 16 e 17.

20. Necessario nella futura progettazione e VAS dei PII porre vincoli alla localizzazione delle abitazioni che dovranno essere il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade più trafficate e dalle attività industriali.

In sede di pianificazione attuativa verrà predisposta la valutazione previsionale di clima e impatto acustico finalizzata, tra le altre cose, alla verifica della compatibilità acustica delle funzioni con le infrastrutture esistenti e previste e tra le funzioni previste ed esistenti.

21. Nel R.A. non si menzionano le possibili criticità dipendenti dagli impianti radio TV per gli scali Farini e Porta Genova, per i quali si dovranno prevedere valutazioni di campo elettromagnetico; lo stesso per lo scalo San Cristoforo per la possibile vicinanza di elettrodotti.

L'indicazione viene recepita. Sono state aggiunte le indicazioni sulla presenza degli impianti radio TV e sulle possibili future linee AT negli ambiti di intervento (cfr. paragrafo 5.5.6 del R.A.). Le valutazioni in merito ad eventuali criticità richiedono però la conoscenza della localizzazione e della geometria degli edifici (planivolumetrico), informazioni ancora non disponibili allo stato attuale. In sede di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa verranno predisposte le valutazioni in tal senso (vedi anche nuovo Paragrafo 9.2.9 "Inquinamento elettromagnetico" del R.A.).

22. Tenere conto all'interno dei PII dell'inquinamento luminoso rispettando le previsioni del Piano d'Illuminazione di cui il Comune si deve dotare ai sensi della LR17/2000.

Di tale indicazione si terrà conto in sede di Piano Attuativo; si veda a tal proposito anche il nuovo Paragrafo 9.2.10 "Inquinamento Luminoso" del Rapporto Ambientale.

23. In sede di VAS dei PII si dovranno definire gli obiettivi minimi da raggiungere adottando azioni per il risparmio energetico, tra le quali la realizzazione dei nuovi edifici a basso impatto ambientale anche in relazione ai materiali utilizzati e alle modalità costruttive.

Di tale indicazione si terrà conto in sede di successiva valutazione ambientale degli strumenti urbanistici attuativi (si veda a proposito anche nuovo Paragrafo 9.2.3 "Energia" del R.A.).

24. Per quanto riguarda i rifiuti speciali, sarebbe stata opportuna una stima preliminare e a seguire delle ipotesi di gestione di dette tipologie di rifiuti e verifiche sulla capacità residua degli impianti esistenti, tema da riprendere e approfondire nella pianificazione attuativa.

Al momento le tipologie insediative non sono sviluppate a livello progettuale e qualsiasi stima non sarebbe attendibile. In sede di Piano Attuativo la definizione puntuale delle funzioni consentirà di stimare anche questo aspetto.

25. Manca la verifica della compatibilità con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti Urbani e il confronto con lo scenario 2015, da riprendere in sede di pianificazione attuativa.

L'indicazione viene recepita. Se ne terrà conto in sede di pianificazione attuativa.

26. All'interno della VAS dei PII effettuare valutazioni relative alla compatibilità tra funzioni.

L'indicazione viene recepita (si vedano i nuovi paragrafi 9.2.8 "Rumore" 9.2.11 "Presenza di industrie insalubri" e 9.2.12 "Compatibilità tra funzioni" del R.A.).

27. Nel R.A. definire le modalità di quantificazione delle aree da destinare alla compensazione; opportuno quantificare le misure di mitigazione necessarie privilegiando interventi di rinaturalizzazione il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti sia all'interno delle aree di intervento che in aree appositamente individuate.

L'indicazione viene recepita. Se ne terrà conto in sede di valutazione ambientale di Pianificazione Attuativa (si veda R.A. capitolo 9.2, nuovo paragrafo 9.2.13 "Interventi e misure di mitigazione e compensazione").

28. Il R.A. fornisce indicazioni per le fasi di valutazione ambientale che devono essere inserite nelle 'linee guida' allegate alle NTA allo scopo di dargli più immediata operatività.

Si veda a questo proposito la risposta alla osservazione n.5.

29. Proposta di monitorare lo stato e i consumi delle risorse ambientali impattate.

L'indicazione viene recepita (si veda il capitolo 10 del R.A.).

SETTORE Piani e Programmi Esecutivi per l'Edilizia - Servizio Piani di Bonifica

1. Si auspica che in fase attuativa le scelte planivolumetriche siano orientate dalla preventiva valutazione della vicinanza con attività insalubri presenti, come da Documento Operativo sulle distanze minime fra queste e gli insediamenti residenziali.

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovi paragrafi 9.2.11 "Presenza di industrie insalubri" e 9.2.12 "Compatibilità tra funzioni").



2. *Si auspica allo stesso modo che le scelte di localizzazione delle diverse destinazioni d'uso siano anticipate dalla indagine dei suoli, utili anche in relazione alla minimizzazione degli impatti dei cantieri e alla ottimizzazione della movimentazione di terre e rocce.*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.6 "Suolo e sottosuolo").

AMAT Ambiente ed energia

1. *Prevedere un'analisi più dettagliata nelle successive fasi di progettazione e di analisi ambientale, in particolare per gli ambiti Farini e Porta Genova, che appaiono i più critici per quanto riguarda la qualità dell'aria.*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.5 "Inquinamento atmosferico").

2. *Definire un adeguato piano di monitoraggio degli indici di traffico negli ambiti coinvolti dall'AdP, prevedendo (se necessario) l'installazione di nuove sezioni di conteggio in posizione adeguata in relazione agli obiettivi del programma di monitoraggio riportato nel Rapporto Ambientale.*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., capitolo 10.1 "Monitoraggio degli obiettivi ambientali dell'AdP").

3. *Prevedere uno studio di specifiche misure di compensazione per contenere o azzerare l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area destinata a verde nell'ambito Farini (ove non altrimenti risolvibili le problematiche evidenziate nell'alinea precedente), nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi.*

L'indicazione viene recepita (Vedi R.A., nuovo paragrafo 9.2.13 "Interventi e misure di mitigazione e compensazione").

4. *Prevedere la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento / raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza.*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.5 "Inquinamento atmosferico").

5. *Prevedere uno studio di fattibilità per la creazione di nuove stazioni di bike-sharing in connessione con la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali e delle nuove stazioni di cintura ferroviaria.*

La problematica viene rinviata ai contenuti del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, in fase di redazione da parte del Settore Pianificazione della Mobilità, Trasporti e Ambiente.



6. *Per quanto riguarda il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale, è opportuno definire in modo più preciso gli incrementi in dB delle potenze acustiche relative agli archi stradali; tali incrementi sono stati infatti solo stimati ma non calcolati. E' inoltre opportuno chiarire la metodologia con cui sono stati determinati.*

Le precisazioni sono contenute nella revisione del Rapporto Ambientale (si veda R.A., integrazione del paragrafo 7.2.4.3).

7. *Valutare le emissioni indirette associate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.5 "Inquinamento Atmosferico").

8. *Prevedere obiettivi o "standard" energetici da soddisfare con l'attuazione stessa dell'AdP, quali ad esempio il raggiungimento di una classe minima di efficienza energetica degli edifici previsti (sia rispetto alla climatizzazione invernale, sia rispetto alla climatizzazione estiva) o una quota minima di copertura dei fabbisogni energetici da fonti rinnovabili.*

Viene recepita l'indicazione introducendo in generale l'obiettivo di classe energetica A, inteso come standard per gli edifici pubblici e come obiettivo prioritario tendenziale per gli edifici privati. (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.3 "Energia").

9. *Prevedere la possibilità di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 e in accordo con gli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Milano. Si dovrà pertanto valutare nella fase di attuazione dell'AdP la possibilità di allacciare le nuove volumetrie (non esclusivamente relative alle aree degli scali Farini e Lambrate) alla rete di teleriscaldamento.*

L'indicazione viene recepita (si veda R.A., nuovo paragrafo 9.2.3 "Energia").

10. *Prevedere la realizzazione di interventi di efficienza energetica innovativi su edifici particolarmente significativi (ad es. edifici a destinazione pubblica) quali il solar cooling, gli edifici "a consumo zero", la trigenerazione, i tetti verdi, ecc.*

Si prende atto dell'osservazione e si rimandano le scelte specifiche relative agli interventi di efficienza energetica alla fase dei Piani Attuativi.

11. *Relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno non limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma prevedere, data anche la significatività della trasformazione urbanistica considerata, standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti.*

Si rimanda alla risposta al punto 8 .



12. *Si ritiene che sia opportuno delineare, già in questa fase di approvazione dell'AdP, "un'attenta strategia energetica" (che nel Rapporto Ambientale viene invece rimandata in una fase successiva di valutazione ambientale degli strumenti attuativi, che dia indicazioni sugli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climalteranti e/o per la loro eventuale compensazione.*

In questa fase è difficile definire una strategia energetica in quanto ancora non strettamente determinate le destinazioni funzionali e le scelte planivolumetriche; gli interventi dovranno comunque uniformarsi alla strategia di promozione dell'efficienza energetica in edilizia espressa dal Comune di Milano ed in particolare ai contenuti del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile attualmente in fase di redazione.

13. *Si ritiene necessario inserire fra gli indicatori di monitoraggio anche un indicatore relativo alle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'attuazione dell'AdP.*

L'indicazione viene recepita (si veda il capitolo 10.1 del R.A.).

CONSIGLIO DI ZONA 2

1. *Si ritiene non corretta l'edificazione di nuove abitazioni al fine di riqualificare le aree dismesse della città.*

A questo proposito si richiama un principio generale della pianificazione urbanistica comunale, quello che associa lo sviluppo urbano al riuso dei grandi comparti funzionali dismessi, superando le strategie di sviluppo fondate sull'espansione e sul consumo di territorio; con lo sviluppo urbano si prevede quindi l'inserimento di nuove funzioni anche abitative e nuove attrezzature pubbliche. Questa strategia è espressa in tutti i più importanti atti di pianificazione recenti e meno recenti.

2. *Si ritiene insufficiente la quota di edilizia sociale prevista nella variante*

A tal proposito si rinvia alle risposte alle osservazioni n.2 di CGIL-CISL-UIL-SUNIA-SICET-UNIAT e n.10 di Assolombarda.

CONSIGLIO DI ZONA 9

1. *Insufficiente sviluppo e dimostrazione degli effetti positivi sul territorio circostante delle previsioni edificatorie della variante urbanistica.*

A tal proposito si rinvia ai contenuti del Rapporto Ambientale, che mette in luce il bilancio qualitativo degli effetti delle scelte urbanistiche; va considerata la difficoltà oggettiva di computare effetti qualitativi sulla morfologia urbana e sul contesto socio-economico derivanti dalla

riqualificazione ambientale, della eliminazione di barriere ferroviarie, dalla realizzazione di nuovi quartieri, dalla previsione di nuove attrezzature e spazi a verde per i cittadini, dalla ricucitura e completamento della rete viaria e ciclo-pedonale.

In merito alle osservazioni e contributi espressi dalle Zone 3,4,5,6,8 si rimanda alla premessa del presente documento.

FONDAZIONE FRATELLI DI SAN FRANCESCO ONLUS

PG 115478/2010

- 1. Sulla base di trattative private i con la proprietà, in continuità e a regolazione di rapporti consolidati di offerta di servizi di assistenza negli scali ferroviari, chiede di prevedere all'interno della Zona Speciale Lambrate due unità di intervento autonome, riservandone una per la realizzazione di un centro Polifunzionale di prima accoglienza, per una sup. territoriale di almeno 14.000 mq e 10.000 mq di s.l.p.*

L'osservazione formulata a seguito della pubblicazione urbanistica della proposta di disciplina dell'AdP, già in variante al PRG, a partire da un'ipotesi progettuale fondata su trattative private che risultano tra l'altro non andate a buon fine, non può essere accolta in quanto il soggetto non risulta proprietario dell'area e non autorizzato dalla proprietà. Le funzioni socio-assistenziali, genericamente espresse, sono comunque ammesse nella quota di funzioni compatibili con la residenza e il progetto funzionale per l'ambito verrà sviluppato dal Piano Attuativo di iniziativa privata.

FERROVIE DELLO STATO S.P.A. CON BENI STABILI S.P.A.

PG 100406/2010

- 1. Con l'osservazione si chiede la modifica della destinazione d'uso del complesso immobiliare delle torri di p.za S. Freud 1, appartenenti al complesso della stazione ferroviaria di p.ta Garibaldi, per destinarle a funzioni urbane, pubbliche e private, implicitamente chiedendo l'inclusione nell'AdP; in subordine, si chiede la modifica delle NTA del PRG da terziario pubblico o di interesse pubblico a terziario privato .*

L'osservazione non viene accolta in quanto superata dalle modifiche di destinazione del complesso interessato, nel frattempo approvate con altre procedure. L'istanza è stata infatti formulata precedentemente alla approvazione di Permesso di Costruire Convenzionato in variante al PRG recepito dal PGT, il quale prevede per l'immobile il regime di norma transitoria "PCC Torri Garibaldi - Cascina Grande" ai sensi dell'art.31 delle NdA del Piano delle Regole.

CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Rep. Gen. N. 201/2015

- 2. Con Decreto del Sindaco Metropolitano del 25.06.2015 rep. Gen. N. 201/2015, si chiede al Comune di Milano di uniformarsi in sede di definitiva approvazione dell'AdP in oggetto e conseguentemente di adeguare complessivamente gli atti che costituiscono il Piano di Governo del Territorio in merito a:*



Difesa del suolo- osservazioni generali:

1. Ai sensi dell'art.14 comma 5bis delle NdA del PTCP vigente, occorre analizzare le condizioni di funzionamento delle reti di smaltimento delle acque di scarico, valutando la sostenibilità del nuovo carico urbanistico di piano sulla rete. Qualora venga accertato che la sostenibilità del nuovo carico urbanistico sia condizionato dal potenziamento di tali infrastrutture, si dovrà subordinare l'attivazione della trasformazione al raggiungimento dei requisiti di funzionalità delle reti.
2. Riguardo le acque superficiali e sotterranee, considerato che costituiscono un ciclo idrogeologico la cui gestione deve avvenire in modo unitario in termini sia quantitativi sia qualitativi, occorre valutare attentamente le modifiche che potrebbero essere indotte sulle falde dagli eventuali incrementi di portata dei pozzi idropotabili connessi alle future urbanizzazioni congruamente anche agli obiettivi di cui all'art. 38 comma 2 delle NdA del PTCP
3. Ai fini della prevenzione di fenomeni di inquinamento dei suoli e delle acque, in applicazione dell'art.39 del PTCP e del D.Lgs 152/06 e s.m.i., occorrerà verificare la fattibilità e compatibilità degli interventi previsti con le eventuali prescrizioni tecniche ed urbanistiche che dovessero essere contenute nel relativo provvedimento di approvazione del progetto di bonifica e/o nella certificazione di bonifica.
4. Riguardo alle classi di fattibilità, asseverate con le Relazioni Geologiche prodotte per le Zone Speciali Romana, Farini, Genova, Lambrate, Greco-Breda, San Cristoforo, e in considerazione della una vulnerabilità molto elevata dell'acquifero per tutto il territorio comunale, si chiede di rivalutare la scelta della classe di fattibilità attribuita alle suddette aree, o eventualmente motivare e documentare tale riduzione asseverandolo nelle relative Dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà prodotte ai sensi dell'Allegato 15 della DGR IX/2616 del 30/11/2011 con piena ed esplicita assunzione di responsabilità.
5. Dovrà essere verificata e garantita la tutela della risorsa idrica sotterranea impedendone ogni forma impropria di utilizzo e trasformazione, anche ai sensi dei macro-obiettivi di cui all'art.3, degli obiettivi di cui all'art. 36 e ai sensi dell'art. 38 delle NdA del nuovo PTCP, prevedendo idonee misure di tutela e salvaguardia da mettere in atto sia in fase di cantierizzazione che di gestione delle future attività.

Osservazioni per singoli ambiti:

1. Farini:

- a. sarebbe opportuno che nella relazione geologica venissero evidenziati i vincoli di Polizia Idraulica relativi al Torrente Garbogera, tombinato.
- b. Per le aree di esondazione del Seveso, che lambiscono la zona, subordinare tutti gli interventi previsti a preventivo studio di compatibilità idraulica redatto ai sensi dell'Allegato 4 della DGR IX/2616 del 30/11/2011.
- c. approfondire le analisi delle relazioni tra l'area dello scalo Farini e un'industria a rischio di incidente rilevante ai sensi dell'art. 40 delle NdA presente, secondo le vigenti normative in materia e di individuare cartograficamente l'area di danno della suddetta industria nelle opportune tavole dell'AdPo in recepimento al documento ERIR del Comune.

2. Lambrate

- a. Ai fini di un più completo recepimento del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (DPCM 24/05/2001) si chiede di integrare il paragrafo 4.3 "Vincoli" della relativa relazione geologica, con i seguenti articoli delle NdA del PAI: art.1 c.5-6, art.31, art.32 c. 3-4, art.38, art.38 bis, art.39 c. dall'1 al 6, art. 41 (come previsto dalla D.G.R. 8/7374 Parte 2).

- b. ai sensi della Direttiva Alluvioni 2007/70/CE, recepita dall'Italia con decreto legislativo n. 49 del 2010 evitare la localizzazione di nuovi elementi nelle aree inondabili del fiume Lambro, rivedendo la relativa classe di fattibilità geologica attribuita.

3. Romana

- a. recepire nello studio geologico che il Cavo Redefossi fa parte di quei corsi d'acqua per i quali l'Autorità di Bacino del Fiume Po ha predisposto studi di fattibilità della sistemazione idraulica, come individuato nell'allegato n.1.2 della DGR IX/2616. Inoltre sarebbe opportuno venissero recepite nella relazione geologica le disposizioni espresse nell'art.24 delle NdA del PTCP per tale corso d'acqua nell'Allegato 1 delle NdA del PTCP "Elenco dei corsi d'acqua"..
- b. Si evidenzia che i vincoli di Polizia Idraulica (inedificabilità) lungo la Roggia Annoni-Melzi, valgono anche sui tratti tombinati.
- c. Considerato che l'area si trova parzialmente all'interno delle fasce di rispetto dei pozzi pubblici dovrà essere posta particolare attenzione, ai fini della tutela della risorsa sotterranea da possibili fonti inquinanti, alla realizzazione di strutture e all'esecuzione di attività nonché al recapito degli scarichi fognari secondo quanto disciplinato dall'art. 94 del Dlgs 152/06 e s.m.i e dalla DGRN.7/12693.

4. Rogoredo

- a. Riguardo alla assegnazione della classe di fattibilità geologica 3 all'intera area in variante allo studio geologico del PGT vigente, asseverato dai geologi nella dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, di cui all'Allegato 15 della DGR IX/2616 del 30/11/2011 allegati all'AdP, si fa presente che tale variante dovrà essere recepita in fase di approvazione della stessa, nello studio geologico e negli elaborati del PGT vigente.
- b. Considerato che l'area risulta caratterizzata da una vulnerabilità idrogeologica estremamente elevata e da bassa soggiacenza della falda, la realizzazione dei parcheggi interrati previsti dovrà essere subordinata ad indagini idrogeologiche di dettaglio che verifichino e accertino l'interazione delle acque di falda con l'opera stessa mediante monitoraggio piezometrico e studio storico dell'escursione di falda, valutando motivatamente la compatibilità delle opere previste con la circolazione idrica sotterranea.
 - a. Si evidenzia che i vincoli di Polizia Idraulica (inedificabilità) lungo la Roggia Gerenzana, che attraversa l'ambito, valgono anche sui tratti tombinati.

5. Genova

- a. Considerato che la vulnerabilità idrogeologica molto elevata e la limitata soggiacenza della falda, la realizzazione dei parcheggi interrati previsti dovrà essere subordinata ad indagini idrogeologiche di dettaglio che verifichino e accertino l'interazione delle acque di falda con l'opera stessa mediante monitoraggio piezometrico e studio storico dell'escursione di falda, valutando motivatamente la compatibilità delle opere previste con la circolazione idrica sotterranea.
- b. Per quanto riguarda i pozzi pubblici identificati con il n.0151460367 - 0151460368, attualmente in disuso si chiede di meglio approfondire il loro possibile riutilizzo e quindi, nell'eventualità che ciò fosse possibile, identificare la fascia di rispetto che peraltro potrebbe interferire con la trasformazione dell'area in oggetto.
- c. Relativamente ai corsi d'acqua che lambiscono e/o attraversano l'ambito si richiama il rispetto dei vincoli di Polizia idraulica (vincoli di inedificabilità), anche sui tratti tombinati, individuati nel RIM del Comune.

6. San Cristoforo

- a. Relativamente al tema delle acque superficiali si specifica che i vincoli di inedificabilità lungo i corsi d'acqua limitrofi e/o che attraversano l'ambito (Naviglio Grande, Scolmatore Olona, Fontanile Corio), valgono anche sui tratti tombinati.

Si prende atto delle osservazioni e delle prescrizioni emesse con Decreto del Sindaco Metropolitano di Milano per gli adempimenti successivi.