

ACCORDO DI PROGRAMMA

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

ALLEGATO D5

DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE

Allegato AdP 2017



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

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE

ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE e del punto 5.16, D.C.R. 13.03.2007. n. 0351

Giugno 2017



INDICE

INTRODUZIONE

1. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
2. SOGGETTI COINVOLTI, MODALITA' DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO
3. OBIETTIVI DELL'ADP E VALUTAZIONE DELLA COERENZA
4. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI E CONSIDERAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE
5. IMPLEMENTAZIONE DEL PARERE MOTIVATO: MODIFICAZIONI E OSSERVAZIONI RISPETTO ALLA PROPOSTA INIZIALE DI VARIANTE
6. REVISIONE DELLA DISCIPLINA URBANISTICA E PARERE MOTIVATO FINALE
7. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

INTRODUZIONE

La Direttiva 2001/42/CE stabilisce, all'art. 9, paragrafo 1. punto b), che al momento dell'adozione di un piano o programma, le autorità di cui all'art. 6 della stessa Direttiva e il pubblico siano informati e venga messa a loro disposizione una Dichiarazione di Sintesi in cui si illustri il percorso di valutazione effettuato, evidenziando, in particolare, in che modo le considerazioni ambientali siano state integrate nel piano o programma, come si sia tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle consultazioni condotte sul piano o programma stesso. Allo stesso art. 9, paragrafo 1. punto c) è previsto che vengano messe a disposizione dei soggetti di cui al punto precedente, le misure adottate in merito al monitoraggio ai sensi dell'art. 10.

Inoltre, al punto 5.16 del Documento attuativo dell'art. 4 della LR 11 marzo 2005 n. 12, "Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi", approvato dal Consiglio regionale con delibera del 13 marzo 2007, si dichiara che l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, provvede a predisporre la "Dichiarazione di Sintesi" nella fase sia di adozione sia di approvazione.

Con riferimento ai contenuti del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. ed ai criteri operativi deliberati dalla Giunta Regionale di cui alla DGR 8/6420 del 27 dicembre 2007, Allegato 1m, nella Dichiarazione di Sintesi l'Autorità procedente d'intesa con l'Autorità competente:

- riepiloga sinteticamente il processo integrato del piano e della valutazione;
- elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico;
- dà informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano, gli obiettivi ambientali e gli effetti attesi;
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si sia tenuto conto del Rapporto Ambientale;
- dichiara come si sia tenuto conto del Parere Motivato;
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio.

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi finale del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della Variante al PRG dell'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano e per il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese.



Per quanto riguarda il rapporto con le precedenti fasi del procedimento di VAS si sono effettuate le seguenti azioni:

- conclusa la fase di deposito e raccolta delle osservazioni, l'Autorità procedente e l'Autorità competente per la VAS hanno esaminato e controdedotto le osservazioni pervenute ed i pareri degli enti competenti, nonché verificato e completato le controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di messa a disposizione della Variante Urbanistica e dei relativi elaborati di VAS come previsto dal Parere Motivato;
- dal momento che sono emersi nuovi elementi conoscitivi e valutativi evidenziati dalle osservazioni pervenute, l'Autorità procedente ha disposto, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, la convocazione di un'ulteriore Conferenza di Valutazione tenutasi in data 18 febbraio 2015, volta alla formulazione del Parere Motivato Finale; sulla base di quanto emerso in tale sede l'Autorità competente per la VAS ha concluso la raccolta di elementi ai fini dell'espressione del Parere Motivato Finale;
- l'Autorità competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità procedente, ha formulato il Parere Motivato finale;
- l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, ha provveduto a predisporre la presente Dichiarazione di Sintesi Finale.



1. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

L'ambito procedurale in cui è stata effettuata la Valutazione Ambientale Strategica è l'approvazione di una Variante al vigente Piano Regolatore Generale (approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26 febbraio 1980) per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, correlata all'approvazione dell'Accordo di Programma promosso, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, dal Sindaco del Comune di Milano, con atto del 27 luglio 2007.

La promozione dell'Accordo di Programma segue e si propone di dare attuazione agli impegni generali di un precedente Accordo sottoscritto dal Comune di Milano e da Ferrovie dello Stato il 20 marzo 2007 per il *"riassetto urbanistico e il potenziamento del sistema ferroviario milanese"*, a sua volta integrativo di un precedente Accordo Quadro del 26 luglio 2005.

All'atto di promozione del Sindaco ha fatto seguito l'adesione della Regione (con delibera di Giunta Regionale del 19 dicembre 2007 VIII/006198).

Il 27 aprile 2008 si è riunita la Conferenza dei Rappresentanti dell'Accordo di Programma.

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

Della necessità di modificare l'elenco degli Scali ferroviari oggetto dell'A.d.P. ha preso atto la Segreteria Tecnica, riunitasi il 30 giugno 2008, a cui ha fatto seguito la presa d'atto della Giunta Comunale con deliberazione del 17 luglio 2008.

In conclusione, il Sindaco del Comune di Milano, in data 18 luglio 2008, ha adottato un atto integrativo della promozione dell'Accordo di Programma.

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

Nell'ambito dei lavori della Segreteria Tecnica del 30 giugno 2008 è stato stabilito di nominare quale Autorità Competente per la VAS il Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano (ora Area Ambiente ed Energia) della Direzione Centrale Mobilità Trasporti e Ambiente (ora Direzione Mobilità, Ambiente e Energia).

Conseguentemente, l'Autorità procedente per la VAS (Comune di Milano - Settore Progetti Strategici, ora Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica), con determina dirigenziale n. 42 del 22 luglio 2008 (PG 598590/2008), ha avviato il procedimento di Valutazione Ambientale

Strategica, nominando quale Autorità Competente l'Area Ambiente ed Energia del Comune di Milano.

In data 6 agosto 2008 l'avviso di avvio del procedimento di VAS è stato pubblicato nell'Albo Comunale, nel Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e nel sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia. Sono pervenuti contributi, istanze e osservazioni delle quali si è preso atto in sede di formazione del documento di scoping, prima, e in sede di redazione del rapporto ambientale, dopo.

Nella fase istruttoria iniziale sono pervenuti i seguenti contributi e osservazioni:

	PROPONENTE	DATA	PROTOCOLLO
VAS			
	ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VAS		
	DAVID GENTILI	14/01/2009	24634/2009
	ISTANZE IN FASE DI SCOPING VAS		
	ASL	13/01/2009	18828/2009
	A2A	15/01/2009	23418/2009
	AMAT	20/01/2009	36769/2009
	ATM	23/01/2009	49873/2009
	ARPA	27/01/2009	61852/2009
	VARIANTE URBANISTICA		
	ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VARIANTE-ENTRO TERMINE		
	COMITATO CANTALUPA	28/01/2009	66292/2009
	SERGIO BRENNNA	02/02/2009	75505/2009
	COMITATO PORTAGENOVAPARTECIPATA	02/02/2009	76183/2009
	WWF	02/02/2009	76480/2009
	CISLAGHI-PRUSICKI	02/02/2009	76510/2009
	PROGETTO ASSOCIAZIONE NAVIGLI	02/02/2009	76816/2009
	LAGARE SPA	02/02/2009	77431/2009
	MICHELE SACERDOTI	02/02/2009	77482/2009
	ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VARIANTE-FUORI TERMINE		
	PORTA NUOVA GARIBALDI	20/03/2009	224923/2009
	ANEMONE82 SRL	19/03/2009	220271/2009
	STUDIO LEGALE MINASI	15/04/2009	296149/2009
	ASS. OFTAL Milano	11/03/2009	ASS/158

L'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, con atto formale (Determina Dirigenziale n.63 del 4 dicembre 2008) ha individuato in via preliminare gli Enti territorialmente interessati, i Soggetti competenti in materia ambientale e i portatori d'interesse da invitare alla Conferenza di Valutazione ed ha definito le modalità di informazione e di partecipazione del

pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni, organizzando e coordinando le conseguenti iniziative.

Il processo di valutazione ambientale si è caratterizzato per una costante e proficua interazione tra l'Autorità procedente, l'Autorità competente e i Soggetti competenti in materia ambientale, che ha consentito di disporre della documentazione di lavoro necessaria e di contribuire allo sviluppo dei contenuti via via consolidati, sia in merito alla definizione e articolazione degli elementi della Variante, sia rispetto alle analisi ambientali effettuate per valutare lo stato attuale e gli effetti potenziali sull'ambiente. In particolare, le attività sviluppate hanno seguito uno schema metodologico- procedurale definito nel rispetto di quanto previsto dalla Direttiva Comunitaria e dalle linee d'indirizzo regionali, di seguito riportato:

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Preparazione	Avvio della procedura	Autorità competente	Determina dirigenziale n. 42 (PG 598590/2008)	22 luglio 2008
		<i>Settore Attuazione Politiche Ambientali della Direzione Centrale Mobilità Trasporti e Ambiente del Comune di Milano</i>	Pubblicazione avvio del procedimento VAS e nomina autorità competente	29 luglio 2008
		Autorità procedente	Determina dirigenziale per la nomina dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territorialmente competenti e per la definizione delle modalità di partecipazione del pubblico	4 dicembre 2008
		<i>Settore Progetti Strategici della Direzione Centrale Sviluppo del Territorio del Comune di Milano</i>	Pubblicazione avvio procedimento di Variante Urbanistica	31 dicembre 2008
			Esame contributi del pubblico	febbraio 2009
Orientamento	Scoping	Autorità competente	1° seduta della Conferenza di valutazione con presentazione del documento di <i>scoping</i>	17 dicembre 2008
		<i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i>		
		Autorità procedente		
		<i>Settore Progetti Strategici del Comune di</i>		

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
		<p>Milano</p> <p>Soggetti competenti in materia ambientale</p> <p>Enti territorialmente interessati</p>		
<p>Elaborazione e redazione</p>	<p>Proposta di variante</p> <p>Rapporto Ambientale</p>	<p>Autorità procedente Settore Progetti Strategici</p> <p>Gruppo di lavoro per Vas e valutazioni trasportistiche con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TEI s.p.a., - AMAT Sistemi Informativi e Pianificazione Traffico - Settore Pianificazione Mobilità Trasporti e Ambiente - Systematica s.p.a. - MM s.p.a. - Ufficio di piano per il P.G.T. - Rfi s.p.a. <p>per relazione geologica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REA ricerche geologiche applicate - Istituto sperimentale RFI spa 	<p>Incontri, istruttoria tecnica e redazione</p>	<p>dicembre 2008 aprile 2009</p>
<p>Partecipazione alla fase di elaborazione</p>	<p>Messa a disposizione mediante pubblicazione sui siti web di Comune e Regione e presso gli uffici del Comune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proposta di variante; - Rapporto Ambientale; - Sintesi non tecnica 	<p>Autorità competente Settore Attuazione Politiche Ambientali</p> <p>Autorità procedente Settore Progetti Strategici</p>	<p>pubblicazione della documentazione integrale</p>	<p>4 maggio 2009</p>

Milano



Comune
di Milano

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Partecipazione alla fase di elaborazione	Forum pubblici	Autorità competente <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i> Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i>	illustrazione e discussione della proposta e del Rapporto ambientale	18 maggio 2009 26 maggio 2009
Partecipazione alla fase di elaborazione	Seconda seduta della conferenza di valutazione	Autorità competente <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali</i> Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i> Soggetti competenti in materia ambientale Enti territorialmente interessati	illustrazione e discussione della proposta di Variante urbanistica e del Rapporto ambientale	28 maggio 2009
Partecipazione alla fase di elaborazione	Invio e illustrazione Variante e Rapporto ambientale ai ai consigli di zona	Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i>	illustrazione e discussione della proposta di Variante urbanistica e del Rapporto ambientale	8 luglio 2009 20 luglio 2009 21 luglio 2009
Partecipazione alla fase di elaborazione	Valutazione delle osservazioni e contributi pervenuti	Autorità competente <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali</i> Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i>	valutazione delle osservazioni e contributi pervenuti in in funzione del loro recepimento, presa d'atto o risposta	giugno 2009 novembre 2009



Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Partecipazione alla fase di elaborazione	Parere motivato	Autorità competente <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i> Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i>	parere formale sulla proposta di variante e sul rapporto ambientale espresso tenendo conto delle conferenze di valutazione, dei pareri e delle osservazioni pervenute	16 novembre 2009
Adozione	formulazione della variante al PRG , con allegati il rapporto ambientale, la sintesi non tecnica e il parere motivato	Conferenza dei Rappresentanti	La Segreteria Tecnica dell'A.d.P. formula la proposta di variante al P.R.G., con allegati il rapporto ambientale, la sintesi non tecnica e il parere motivato	16 dicembre 2009
Partecipazione al procedimento urbanistico	Pubblicazione della variante urbanistica corredata dal Rapporto Ambientale, dalla Sintesi Non Tecnica, dal Parere Motivato e dalla Dichiarazione Di Sintesi	Autorità procedente <i>Settore Progetti Strategici</i>	Deposito della Variante al P.R.G. del Rapporto Ambientale, Sintesi Non Tecnica, Parere Motivato e Dichiarazione di Sintesi per sessanta giorni	23 dicembre 2009
Partecipazione al procedimento urbanistico	Decreto di compatibilità della Città Metropolitana	Città Metropolitana di Milano	Recepimento ai sensi degli artt. 13 comma 5 e 14 comma 5 della L.R. 12/2005 e s.m.i.	25 giugno 2015
Partecipazione al procedimento urbanistico	controdeduzioni alle osservazioni e parere motivato finale	Autorità competente <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i> Autorità procedente <i>Settore Progetti</i>	Recepimento o controdeduzioni alle osservazioni e al parere motivato finale	25 giugno 2015



Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
		<i>Strategici</i>		
Partecipazione al procedimento urbanistico	Dichiarazione di Sintesi Finale	Autorità procedente <i>Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica del Comune di Milano</i> Autorità competente <i>Area Ambiente ed Energia del Comune di Milano</i>	Redazione di Dichiarazione di Sintesi Finale	
Approvazione		Conferenza dei rappresentanti	Su proposta della Segreteria Tecnica dell'AdP, formula proposta definitiva di ipotesi di accordo di programma con eventuali modifiche in recepimento delle osservazioni	
Approvazione		Giunta regionale Lombardia	Approva la proposta definitiva dell'ipotesi di accordo di programma in variante	
Approvazione	sottoscrizione	Comune di Milano Regione Lombardia Ferrovie Dello Stato	Sottoscrizione dell'accordo di programma	
Approvazione	Ratifica	Consiglio Comunale	ratifica dell'AdP in variante al PRG comunale	
Approvazione e pubblicazione		Presidente della Regione	Decreto di approvazione dell'AdP e pubblicazione sul B.U.R.L.	
Attuazione/ gestione	Monitoraggio	Collegio di vigilanza	Sviluppo del programma di monitoraggio anche sulla base dei commenti e delle osservazioni pervenute	

2. SOGGETTI COINVOLTI E MODALITA' DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Così come previsto dalla normativa vigente sono state tenute la seduta introduttiva (17 dicembre 2008) e la seduta conclusiva (28 maggio 2009) della Conferenza di Valutazione VAS.

Sono stati altresì tenuti 2 *forum* pubblici, rispettivamente in data 18 maggio e 26 maggio 2009.

A questi sono succeduti tre incontri con i Consigli di zona competenti (2,3,4,5,6,8,9).

In data 18 febbraio 2015 si inoltre è svolta la terza seduta della Conferenza di Valutazione di VAS per l'illustrazione delle modifiche apportate ai documenti costituenti l'AdP, non comportanti modifiche al Rapporto Ambientale già pubblicato, conseguenti alle determinazioni della Conferenza dei Rappresentanti e alla valutazione delle osservazioni e dei pareri già presentati a seguito del deposito degli atti.

In generale, è stata riscontrata un'elevata partecipazione agli eventi organizzati, durante i quali sono emerse anche informazioni importanti che hanno contribuito sia al processo di costruzione del quadro conoscitivo, sia alla formulazione delle valutazioni preliminari alle proposte.

I verbali della seduta introduttiva e conclusiva delle Conferenze di valutazione, unitamente all'elenco dei soggetti invitati e partecipanti, sono allegati alla Dichiarazione di Sintesi, mentre il verbale della Terza seduta della Conferenza di Valutazione è allegato al Parere Motivato Finale.

3. OBIETTIVI DELL'A.D.P. E VALUTAZIONE DELLA COERENZA

Obiettivi generali e specifici

La scelta e la definizione degli obiettivi generali dell'A.d.P. sono scaturite da una stretta collaborazione tra i soggetti proponenti e quelli valutatori.

Oltre agli obiettivi di carattere insediativo, sono stati inseriti una serie di obiettivi ambientali e conseguenti azioni e/o misure, in modo da perseguire gli obiettivi di sostenibilità ambientali pertinenti e, in particolare, quelli derivanti dall'analisi del contesto locale ambientale e territoriale.

Le analisi e le valutazioni relative al progetto di riqualificazione dell'A.d.P. hanno portato all'individuazione della serie di obiettivi generali e specifici di natura ambientale di seguito indicati:

- la riqualificazione territoriale degli scali ferroviari dismessi mediante interventi di elevato valore ambientale, urbanistico e architettonico;
- 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;
- il miglioramento del rapporto fra ferrovia e città mediante interventi di riqualificazione delle stazioni esistenti e di realizzazione di nuove stazioni, di potenziamento delle connessioni e dell'interscambio tra i vari sistemi di trasporto pubblico;
- la valorizzazione funzionale delle aree ferroviarie dismesse, attribuendo alle stesse aree destinazioni funzionali in continuità con quelle del tessuto urbano circostante e in coerenza con il ruolo strategico che esse assumono nel quadro delle trasformazioni urbane;
- il perseguimento di uno sviluppo territoriale sostenibile mediante l'integrazione fra i nuovi insediamenti, il trasporto pubblico e le infrastrutture viarie urbane, l'orientamento della pianificazione attuativa verso criteri di risparmio ed efficienza energetica e della riduzione delle emissioni climalteranti, la creazione di nuovi spazi da destinare a verde e la previsione di una rete ecologica lungo la linea ferroviaria, di nuove connessioni pedonali e ciclopedonali, di nuove strutture a servizi pubblici e di interesse generale;
- 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.

Il percorso che è stato seguito per arrivare alla definizione di tali obiettivi ha preso in considerazione sia gli **obiettivi** specifici per ciascun ambito, che i **vincoli**, intesi come “criteri di negoziazione”, specificati per ogni ambito di intervento nelle Linee-guida alla pianificazione esecutiva (ora Schede di Indirizzo per l'Assetto del Territorio del PGT).

In particolare, **tra gli obiettivi rientrano**: la riqualificazione, la creazione di nuovi spazi pubblici, anche attrezzati a verde; la coerenza tra i pesi insediativi e la creazione di nuove connessioni viarie e ciclopedonali.

Mentre, sono considerati **vincolanti** l'edificabilità massima, la quota di s.l.p. da destinare a funzioni di interesse generale e le quantità da destinare a verde e servizi pubblici, nelle varie forme ammesse dalla legge.

La valutazione della coerenza con lo scenario pianificatorio

I criteri e gli obiettivi di sostenibilità indicati dal Consiglio Europeo di Barcellona 2002, quelli indicati dalla Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (CIPE 2.8.2002) e quelli relativi alla nuova strategia dell'UE in materia di sviluppo sostenibile (SSSE) del 15/16 giugno 2006, sono perseguibili a livello territorialmente superiore rispetto al presente A.d.P.

Si ritiene, tuttavia, che gli interventi da esso previsti presentino una serie di benefici ambientali in termini di scelte operate, in particolare nei settori dell'energia, dei trasporti e della mobilità ad essi riconducibili.

Gli interventi dell'A.d.P. risultano, altresì, coerenti con la maggior parte degli obiettivi individuati all'interno del Piano Territoriale Regionale, contribuendo infatti ad integrare le diverse funzioni distribuite sul territorio attraverso un efficiente sistema di accessibilità sia veicolare che ciclopedonale. Essi contribuiscono inoltre a migliorare la qualità del paesaggio urbano e il riutilizzo di suolo a favore di un intervento di riqualificazione edilizia, riducendo la diffusività dello sviluppo urbano, elemento critico per il mantenimento della qualità paesaggistica.

Il Piano Paesistico Regionale sottolinea come l'area urbana milanese ricada all'interno di un “*ambito di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche ed usi urbani*”, rappresentati anche dalla presenza di numerose infrastrutture stradali e ferroviarie; per le aree di intervento si segnala, inoltre, che non si riscontrano particolari elementi di rilevanza paesaggistico-ambientale.



Le indicazioni e gli obiettivi dell'A.d.P. sono coerenti con gli indirizzi di tutela individuati all'interno del Piano Paesistico Regionale (P.P.R.) in quanto finalizzati alla valorizzazione delle aree degradate e dimesse anche attraverso il miglioramento dei collegamenti con le stazioni ferroviarie e la ricostruzione di una "trama verde della città" mediante il ridisegno e l'arricchimento del verde urbano.

Parte delle aree interessate dalle previsioni dell'A.d.P. (la porzione nord orientale dello scalo Farini e il margine orientale dello scalo Lambrate) ricadono fra gli abiti soggetti alle previsioni del P.G.R.A., pertanto in fase attuativa la progettazione dovrà essere verificata alla luce delle eventuali limitazioni previste in termini edificatori.

Per quanto riguarda la coerenza con gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P), si segnala che l'A.d.P. è coerente con le politiche di sviluppo insediativo perseguite dal Piano che privilegiano gli interventi di riuso di aree già urbanizzate e il miglioramento dell'ambiente di vita urbana.

Dal punto di vista energetico, la realizzazione degli interventi persegue gli obiettivi del P.E.R., del P.A.E. e, a livello comunale, del P.A.E.S., in fase di adozione, in quanto sarà posta attenzione all'efficienza energetica dei nuovi edifici realizzati ed al miglioramento del trasporto pubblico e del trasporto lento.

La previsione di realizzazione di strutture commerciali in corrispondenza delle stazioni e in aree dimesse è coerente con gli obiettivi definiti per gli ambiti di addensamento metropolitano dal Programma Triennale per lo Sviluppo del Settore Commerciale, il quale incentiva, infatti, l'integrazione della funzione commerciale con le altre funzioni di attrattività urbana e con i sistemi di trasporto pubblico.

Sul lato dei trasporti le previsioni per il potenziamento e la riqualificazione del sistema ferroviario e del sistema della mobilità perseguono gli obiettivi contenuti nel P.R.M.T., P.G.T.U. e P.U.M.S., recentemente adottato.

In merito a questo aspetto, si sottolinea che gli interventi previsti dall'A.d.P. mirano a garantire un efficiente sistema di accessibilità alle aree che non vada a gravare ulteriormente sulle condizioni di traffico oggi esistenti in centro città.

Le infrastrutture previste, consentiranno, inoltre, il completamento della maglia urbana, il miglioramento del sistema delle connessioni viabilistiche d'ambito, nonché della qualità ambientale e della fruizione pedonale e ciclistica.

A livello di pianificazione urbanistica generale comunale, il Documento di Piano del P.G.T. vigente individua, tra gli Ambiti di Trasformazione, anche quelli contenuti all'interno dell'A.d.P. in oggetto, definendone gli obiettivi e i criteri di intervento, in quanto costituiscono nodi della rete

infrastrutturale e ambientale, nonché aree strategiche, oggi degradate e dismesse, il cui rinnovamento comporterà la ridefinizione dell'intero tessuto urbano di aree e di ambito.

Gli ambiti di trasformazione costituiscono, inoltre, una parte fondamentale della struttura del progetto del verde contenuto all'interno del Piano dei Servizi del P.G.T., proponendo di aumentarne in maniera considerevole la dotazione complessiva e di metterlo a sistema con le aree verdi limitrofe, creando connessioni tra tessuti oggi separati, rispettando le caratteristiche paesaggistiche storiche.

4. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI E CONSIDERAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Le considerazioni di carattere ambientale sviluppate nel corso delle analisi e contenute nel Rapporto Ambientale e in particolare l'individuazione e l'analisi delle sensibilità ambientali locali (criticità, valenze e vulnerabilità) hanno permesso di:

- individuare azioni di miglioramento della situazione ambientale soprattutto in relazione alle valenze e alle vulnerabilità locali;
- individuare una serie di criteri di valutazione della sostenibilità ambientale delle fasi successive di attuazione e monitoraggio della variante;
- individuare, in caso di effetti negativi, adeguate azioni/misure di mitigazione e/o di compensazione.

Nel corso della predisposizione dell'A.d.P. sono stati valutati gli effetti indotti sulle componenti ambientali anche attraverso una stima della variazione dei valori assunti da specifici indicatori di stato e di pressione. È stato così possibile esplicitare gli eventuali punti di incompatibilità tra le scelte delle varianti e i criteri di sostenibilità.

Non si sono evidenziate nel corso dell'analisi e delle valutazioni incompatibilità totali.

In caso, invece, d'incompatibilità parziali, che si verificano qualora un'azione induca effetti positivi su alcune componenti e negativi su altre, la valutazione ha portato ad accettare l'azione anche in presenza di criticità, individuando comunque delle misure di mitigazione e/o di compensazione.

Sulla base delle analisi di carattere ambientale svolte nel corso della fase di elaborazione della variante e contenute nel Rapporto Ambientale si è preso atto che, in senso generale, l'A.d.P. risulta complessivamente compatibile con i caratteri ambientali e territoriali rilevati sia nell'area vasta (area metropolitana milanese) che in quella locale (ambiti di intervento e aree limitrofe).

In generale, si sottolinea che, in presenza di interventi di riconversione di grandi superfici territoriali come quelle in oggetto, è ovvio che l'elemento primario di valutazione, in termini di impatti ambientali, del rapporto costi/benefici è l'impostazione complessiva dell'intervento e delle sue scelte sostenibili sotto il profilo ambientale ed eco-compatibili, che fungono così da presupposto per la successiva definizione ed approfondimento progettuale.

Sintesi degli effetti ambientali delle trasformazioni

In generale, nonostante, l'inserimento di circa 674.460 mq di s.l.p. di nuovi insediamenti a destinazione mista (le aree dell'Accordo interessano un totale di circa 1.247.000 metri quadrati, comprensivi delle aree strumentali che resteranno attive) possa determinare un aumento in termini di consumi, fabbisogni ed emissioni, e di conseguenza quindi un impatto non trascurabile nei confronti di alcune delle componenti ambientali considerate (atmosfera, traffico e ambiente idrico), si ritiene di poter affermare che il bilancio ambientale complessivo sia positivo.

Questa considerazione è avvalorata da una serie di vantaggi che il progetto di riqualificazione urbanistica delle aree dismesse oggetto dell'A.d.P. comporta in relazione ad alcuni aspetti di carattere territoriale, urbanistico ed ambientale, di seguito analizzati.

I vantaggi principali sono da ricondurre ad un miglioramento generale della qualità della vita della città di Milano e degli abitanti, determinato dal fatto che l'assetto complessivo degli interventi garantisce un punto di equilibrio tra edificabilità e sostenibilità urbanistica, sotto il profilo morfologico, ambientale e di mobilità.

Gli interventi di riqualificazione urbana costituiscono, infatti, un miglioramento della viabilità locale (anche se localmente si può assistere all'aumento dell'attrattività di taluni ambiti - Farini e P.ta Genova), della fruibilità dell'ambiente attraverso un potenziamento delle linee di connessione pedonali e ciclabili e del verde (copertura dei binari, realizzazione di nuove piste ciclabili, realizzazione di spazi d'interesse generale e pubblici e realizzazione di parchi urbani).

I **vantaggi** sono anche ambientali: ci si riferisce, in particolar modo a quelli che derivano dal **recupero delle aree dismesse** che ha sicuramente ripercussioni positive in termini di **qualità dei suoli** e a quelli derivanti dal generale **miglioramento del clima acustico** attuale grazie alla dismissione di parte degli scali e alle opere di mitigazione previste.

Riguardo al primo aspetto, ci si riferisce al fatto che oggi gli scali ferroviari dismessi vengono considerati siti potenzialmente contaminati in relazione al tipo di attività che le caratterizza o che le ha caratterizzate in passato (attività di manutenzione, logistica, presenza di cumuli di carbone, ecc...). Le indagini necessarie a garantire che i livelli di qualità dei suoli destinati alla realizzazione degli interventi previsti dalla Variante siano idonei alle diverse destinazioni funzionali previste, determineranno, a valle di eventuali **operazioni di bonifica**, un significativo miglioramento per la componente suolo.



In merito al secondo aspetto, si vuole porre l'attenzione sugli effetti che la dismissione di alcuni binari e la realizzazione di una serie d'interventi atti a mitigare l'impatto acustico possano in generale **diminuire i livelli di pressione sonora** generati dal passaggio di treni o comunque mitigarne gli effetti.

In ultimo, ma non in ordine d'importanza, si vuole sottolineare il vantaggio socio-economico che comporta l'AdP, in relazione al fatto che i nuovi insediamenti prevedono quote per l'**edilizia sociale**, in locazione e vendita, nel rispetto delle normative e degli indirizzi comunali vigenti, anche attraverso meccanismi di tipo premiale.

Si ricorda, inoltre, che proventi derivanti dalle plusvalenze dell'A.d.P. contribuiranno al finanziamento degli **interventi di potenziamento del sistema ferroviario**, con particolare riferimento alla realizzazione delle **opere infrastrutturali**, che sono condizione necessaria per favorire l'utilizzo del trasporto pubblico rendendolo competitivo, in termini qualitativi e di efficienza, rispetto all'uso di mezzi privati.

Le misure di mitigazione e compensazione

Gli interventi in oggetto si configurano come interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale di aree collocate in un contesto fortemente antropizzato e situate in prossimità della linea ferroviaria. È dunque importante definire quali saranno le misure di mitigazione, volte alla riduzione degli impatti nei confronti dei nuovi ricettori e le misure di compensazione sul territorio circostante. In primo luogo, dovranno essere definiti interventi di mitigazione per attenuare l'impatto acustico del traffico ferroviario verso i nuovi insediamenti e verso quelli esistenti, quali barriere antirumore o operazioni di parziale copertura dei binari.

Azioni di questo tipo sono state previste, ad esempio, per gli ambiti di Porta Romana e Farini, dove la realizzazione di aree verdi e connessioni trasversali prevede anche la parziale copertura della linea ferroviaria, nonché, azioni di protezione del rumore generato dai treni.

Al fine di limitare l'impatto acustico sui nuovi ricettori sarà inoltre molto importante fare attenzione alla disposizione degli edifici, in particolar modo di quelli adibiti a residenze.

Le abitazioni dovranno essere poste il più lontano possibile dal fascio binari, dalle strade più trafficate e dalle zone industriali ricadenti in classe VI e presso tali edifici dovranno essere garantiti i limiti definiti dalla normativa.

Sarà, inoltre, importante porre particolare attenzione alla loro disposizione interna, collocando preferibilmente i corridoi sul lato della ferrovia e riservando alle camere una posizione meno

Milano



Comune
di Milano

esposta al rumore. Se necessario si potranno limitare le aperture sul lato dei binari e si potrà ricorrere a sistemi passivi per abbattere i livelli acustici all'interno degli ambienti abitativi.

La parziale **copertura dei binari** sarà finalizzata anche alla riduzione dell'impatto visivo del tracciato, soprattutto rispetto ai nuovi ricettori. A questo proposito, potrà essere previsto l'impianto di siepi e filari utilizzando specie arboree ed arbustive di altezza sufficiente a maturità per schermare il manufatto ferroviario.

In merito alle azioni di compensazione si ricorda che tra gli obiettivi dell'A.d.P. sono stati inseriti anche quelli di riqualificazione del contesto circostante e di potenziamento/riqualificazione del sistema ferroviario milanese e del sistema della mobilità.

Eventuali altre misure mitigative degli impatti residui e di compensazione di quelli non mitigabili potranno essere individuati nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti attuativi (VAS o VIA).



5. IMPLEMENTAZIONE DEL PARERE MOTIVATO: MODIFICAZIONI E OSSERVAZIONI RISPETTO ALLA PROPOSTA INIZIALE DI VARIANTE

Nel corso del periodo intercorrente tra la messa a disposizione della proposta di variante e del Rapporto Ambientale e la data di redazione del Parere Motivato, sono giunte una serie di osservazioni in merito alla Variante Urbanistica, all'Accordo di Programma ed al Rapporto Ambientale, che sono state oggetto di analisi e di valutazione. Si rimanda al documento "Risposta alle osservazioni pervenute a seguito della 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". allegato al Parere Motivato espresso dall'Autorità competente per la VAS in data 16.11.2009 (PG. 943911) che riporta tutte le risposte alle osservazioni pervenute e che detta prescrizioni da recepire nella documentazione urbanistica e nel Rapporto Ambientale. In particolare sono stati seguiti i seguenti criteri, che si riportano di seguito:

- *per quanto riguarda quelle espresse in merito al Rapporto Ambientale, e che interessano pertanto il rapporto fra le scelte urbanistiche e l'analisi degli effetti ambientali nonché delle 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 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, considerando tuttavia che proposte e contributi verranno ulteriormente valutati e approfonditi nella fase di pubblicazione propria della variante al PRG;*
- *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, si è preso atto delle proposte e delle osservazioni critiche, con la finalità di riportarle nell'ambito della elaborazione e del procedimento specifico dell'AdP (vedi Parere Motivato Finale);*
- *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 letti come sviluppo di tematiche già presenti nella variante ed espresse nelle Linee-guida e quindi hanno soprattutto valore nell'orientare le tematiche progettuali specifiche che*



verranno approfondite in sede di pianificazione attuativa; pertanto vengono acquisite per tenerne conto in quella fase.

La disciplina urbanistica dell'Accordo rappresenta quindi l'esito di un confronto avvenuto nell'ambito

delle procedure di pubblicizzazione previste dalla legge e dai regolamenti comunali; sono infatti state valutate le osservazioni e i contributi pervenuti dal pubblico, dagli enti competenti e dai soggetti interessati al procedimento di valutazione ambientale strategica, dalle zone di decentramento coinvolte, dalla Commissione Edilizia Integrata, oggi Commissione per il Paesaggio, del Comune di Milano, dalla Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma. In particolare:

- *sono state recepite le richieste di orientare maggiormente gli interventi verso la compatibilità ambientale, il risparmio energetico, la tutela delle acque e dell'aria, indicando in questo senso precisi orientamenti alla pianificazione attuativa;*
- *sono stati illustrati, per quanto possibile, gli obiettivi trasportistici dell'accordo di programma, illustrando, all'interno della relazione illustrativa dell'A.d.P., le strategie di potenziamento del nodo ferroviario;*
- *sono stati ulteriormente precisati i perimetri delle aree di effettiva dismissione ferroviaria, nel rispetto degli obiettivi urbanistici definiti;*
- *all'interno delle zone di trasformazione, sono state inoltre indicate le aree strumentali ferroviarie che collaborano alla riqualificazione urbanistica nonché, nella normativa tecnica, i termini di flessibilità dei confini ferroviari, all'interno o lateralmente alle aree di trasformazione;*
- *è stata accentuata la destinazione a verde delle aree di San Cristoforo, limitando la nuova edificazione al recupero delle strutture ferroviarie abbandonate;*
- *sono state ulteriormente precisate e quantificate le aree da destinare a verde e spazi pubblici nelle zone di trasformazione;*
- *sono stati parzialmente ridefiniti i Comparti urbanistici e le modalità attuative con la finalità di facilitare l'attuazione degli interventi più autonomi (San Cristoforo, Lambrate e Lugano) e la compensazione-coordinamento fra interventi edificatori e interventi di interesse pubblico (Farini, Greco-Breda, Genova, Romana, Rogoredo).*



6. REVISIONE DELLA DISCIPLINA URBANISTICA E PARERE MOTIVATO FINALE

La Conferenza dei Rappresentanti, su proposta della Segreteria Tecnica, in data 16 dicembre 2009 ha condiviso la proposta di ipotesi di Accordo di Programma e del Rapporto Ambientale, della Sintesi non Tecnica, del Parere Motivato e della Dichiarazione di Sintesi.

Successivamente la proposta di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale formulata dalla Conferenza dei Rappresentanti, unitamente al Rapporto Ambientale, alla Sintesi non Tecnica, al Parere Motivato e alla Dichiarazione di Sintesi è stata depositata presso il Settore Progetti Strategici e pubblicata sul sito internet del Comune di Milano e sul sito web regionale SIVAS a far tempo dal 23 dicembre 2009 fino al 20 febbraio 2010; del suddetto deposito è stata data notizia mediante avviso pubblicato all'Albo Pretorio, sul sito internet del Comune di Milano, sul sito web regionale SIVAS, sul B.U.R.L. n.51 del 23 dicembre 2009 (Serie inserzioni e Concorsi), sul quotidiano "Corriere della Sera" e tramite affissioni murali; a seguito di tale pubblicazione, sono pervenute le seguenti osservazioni da parte degli enti, soggetti interessati e del pubblico:

- ◇ con data 5 febbraio 2010, nota di Ferrovie dello Stato S.p.a. e Beni Stabili S.p.a (Atti Comune di Milano P.G. n. 100406/2010 del 9 febbraio 2010);
- ◇ con data 11 febbraio 2010, nota di Fondazione Fratelli di San Francesco d'Assisi Onlus (Atti Comune di Milano P.G. n. 115478/2010 del 12 febbraio 2010);

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 22 maggio 2012 è stato inoltre approvato il Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Milano, divenuto efficace con la relativa pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia – Serie Avvisi e Concorsi n. 47 del 21/11/2012.

Nel corso dell' iter approvativo della proposta di AdP sono altresì emerse necessità ed opportunità di confronto, anche legate a quanto sopra esposto, per le quali si sono resi necessari ulteriori approfondimenti in sede di Segreteria Tecnica dell'Accordo di Programma.

La Conferenza dei Rappresentanti, in data 20 marzo 2014, ha concordato sull'opportunità di concludere il procedimento in corso, ha preso atto della relazione della Segreteria Tecnica del 19 marzo 2014 in merito al lavoro svolto, sia riguardo ai temi urbanistici che a quelli trasportistici dell'Accordo di Programma e ha delineato gli indirizzi per la definizione conclusiva dei contenuti del medesimo A.d.P., dando mandato, in tal senso, alla Segreteria Tecnica di sviluppare la proposta di Accordo di Programma.

A seguito di diverse fasi di confronto, la Conferenza dei Rappresentanti dell'A.d.P., nella seduta del 8 luglio 2015, ha validato l'ipotesi di Accordo di Programma successivamente sottoscritto dai Rappresentanti del Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in data 18 novembre 2015; in seguito il Consiglio Comunale della Città di Milano non ha, tuttavia, proceduto alla ratifica dell'Accordo nei termini di legge.



Il Parere Motivato Finale

In data 25/6/2015 l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, valutati gli effetti prodotti dalla nuova disciplina urbanistica, le osservazioni pervenute ed il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta, nonché alla luce dei verbali delle Conferenze di Valutazione; ha espresso Parere Motivato favorevole *“a condizione che, si ottemperi alle prescrizioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale, nonché alle prescrizioni, modifiche ed integrazioni esposte nell'allegato avente ad oggetto “Risposta alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione urbanistica e di VAS in data 23/12/2009 della proposta di variante al P.R.G. in Accordo di programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milan denominate “Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione di P.ta Genova, Scalo basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie San Cristoforo in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario milanese – Aggiornamento Giugno 2015 (All. 3)”.*

Il Parere Motivato Finale decreta altresì ***“di sottoporre i successivi singoli strumenti attuativi relativi alle Zone Speciali dell'Accordo di Programma alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica di cui al Titolo II del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.”***

Nel citato Allegato 3 al Parere Motivato finale vengono riprese ed integrate le Risposte 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.

Sono state apportate alcune variazioni in accoglimento di osservazioni espresse a seguito della messa a disposizione del Rapporto Ambientale, nonché della pubblicazione urbanistica, che hanno riguardato sia la riduzione dei carichi insediativi nelle zone a maggior densità, sia la semplificazione delle modalità attuative delle singole zone, sia la specificazione e la parziale redistribuzione delle quote di housing sociale, caratterizzando la composizione funzionale delle Zone Speciali di Greco-Breda, Lambrate e Rogoredo.

Si prevede in tal modo una riduzione della 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.) vengono confermati. Gli indirizzi per la pianificazione attuativa, già contenuti nelle Linee-Guida, vengono aggiornati con le Schede di Indirizzo per l'assetto del Territorio del PGT approvato; non viene, inoltre, confermata la previsione di parcheggio di interscambio con annesse funzioni commerciali a San Cristoforo. Vengono poi 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 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 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.

La revisione della disciplina urbanistica successiva al Parere Motivato Finale

Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 27 del 07 luglio 2016 sono state approvate le Linee Programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato e a seguito delle numerose sedute di Commissione Consiliare, aventi ad oggetto le principali tematiche da sviluppare nella pianificazione e attuazione delle aree dell'A.d.P., in data 14 novembre 2016 il Consiglio Comunale, con Delibera n. 44, ha approvato le Linee di Indirizzo in merito alla trasformazione urbanistica degli ambiti oggetto dell'Accordo, in cui si richiedono tempistiche rapide dell'iter di approvazione al fine di attivare il processo di rigenerazione sia delle aree, che del tessuto urbano.

Sono pertanto state apportate alcune ulteriori variazioni all'Accordo, anche in considerazione della suddetta delibera n. 44/2016, alle previsioni urbanistiche al fine di migliorarne i contenuti e le modalità attuative, rivalutando in tal modo le osservazioni, già espresse coerenti con il Parere Motivato Finale.

Tali variazioni ulteriori, coerenti con alcune osservazioni espresse e con gli indirizzi del Consiglio, come integrati dalla Mozione 144 del 15.06.2017, riguardano:

- l'estensione del mix funzionale in ogni ambito dove è prevista edificazione, con specifiche percentuali che tengono conto della vocazione dell'area;



- l'estensione della quota a verde da destinare nei piani attuativi e la previsione dell'implementazione di una rete ecologica lungo la cintura ferroviaria anche nelle aree esterne alle zone di trasformazione urbanistica;
- la previsione di procedure concorsuali per la formazione di Masterplan obbligatori per le zone speciali Farini, Romana e Genova nonché di concorsi di progettazione per le opere pubbliche più rilevanti;
- la previsione e riarticolazione di quote minime di edilizia convenzionata e sociale in ogni zona dove è prevista nuova edificazione;
- la semplificazione nella procedura di attuazione degli interventi.

In conclusione il recepimento delle Linee di Indirizzo di cui alla Delibera del Consiglio Comunale n. 44/2016 ha comportato un potenziamento delle funzioni ambientali ed ecologiche degli interventi, con un aumento delle aree a verde fino al 65% della superficie territoriale complessiva e l'impegno all'implementazione di una rete ecologica sulla cintura ferroviaria.

Tali aspetti contribuiscono ulteriormente al proseguimento della sostenibilità ambientale dell'AdP Scali, come anche richiesto dalle osservazioni pervenute a seguito della fase di consultazione facente parte dell'iter di approvazione dell'Accordo, coerenti con il Parere Motivato Finale.

Infine, la variazione del mix funzionale, sempre a seguito della D CC n. 44/2016, consente una migliore integrazione degli ambiti di trasformazione previsti dall'Accordo di programma all'interno del tessuto urbano esistente sia a livello generale che d'ambito e rispondendo nel contempo ancor maggiormente alla domanda di residenza convenzionata, agevolata di abitazioni in affitto e abitazioni in affitto a riscatto per fasce di popolazioni impossibilitate ad accedere al libero mercato.

Conclusioni

Tutte le suddette modifiche apportate ai contenuti dell'Accordo e della sua disciplina urbanistica, si configurano come un miglioramento della proposta sotto profili di interesse pubblico, mantenendone gli obiettivi e l'assetto generale.

In tal modo l'iter complessivo di esame delle osservazioni ha indotto modifiche migliorative alla disciplina urbanistica apportate successivamente alla pubblicazione dei documenti che non comportano né modifiche ai documenti di Valutazione Ambientale Strategica, né necessità di ripubblicazione degli atti.

Milano



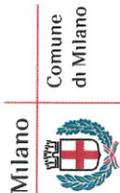
Comune
di Milano

7. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

Monitoraggio del perseguimento degli obiettivi ambientali dell'A.d.P.

Nella tabella successiva si riportano gli obiettivi ambientali generali e specifici dell'AdP e gli indicatori che potranno essere oggetto di monitoraggio.

TEMA/Obiettivi specifici/Indicatori	Frequenza di rilevamento	Responsabilità	Frequenza di reporting	Componente ambientale interessata						
				Aria	Acqua	Suolo	Rumore	Paesaggio	Inquinamento luminoso	
ENERGIA										
Obiettivo specifico: efficienza energetica degli edifici										
Quota di energia rinnovabile installata nelle nuove realizzazioni	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; In fase del rilascio del permesso di costruire	Amm. Comunale	Annuale	X						
Classe energetica degli edifici (D.G.R. 5773 del 31 ottobre 2007)	In occasione del rilascio del permesso di costruire	Amm. Comunale	Annuale	X						
Volumetrie realizzate secondo i criteri di bioedilizia e bioarchitettura utilizzati	In occasione del rilascio del permesso di costruire	Amm. Comunale	Annuale	X						
Obiettivo specifico: utilizzo di sistemi efficienti per la produzione della energia										
Utilizzo dell'acqua di falda	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi	Amm. Comunale	Annuale	X	X					
Efficienza dei sistemi per la produzione di energia elettrica installati nell'area	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi	Amm. Comunale	Annuale	X						
Unità immobiliari collegate alla rete di teleriscaldamento	Annuale	Amm. Comunale	Annuale	X						
TRASPORTI E MOBILITA'										



Obiettivi specifici: miglioramento della viabilità													
Indicatori di congestione del traffico	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale	x								x	
Lunghezza percorsi ciclo-pedonali	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale	x								x	
Obiettivo specifico: miglioramento del trasporto pubblico													
Numero di persone che si avvalgono del trasporto pubblico per accedere alle funzioni insediate	Annuale	Amm. Comunale	Annuale	x								x	
Obiettivo specifico: connessioni urbane tra i tessuti oggi separati													
Estensione delle aree a verde attrezzato in ambito urbano facilmente raggiungibili dagli utenti	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; In fase del rilascio dei permessi di costruire; Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale									x	
Interventi di by pass della struttura ferroviaria	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; In fase del rilascio dei permessi di costruire; Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale									x	

Obiettivo specifico: miglioramento del rapporto con la linea ferroviaria esistente																	
Parcheggi di interscambio ferroviario	Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale	X				X									
Interventi di by pass della struttura ferroviaria (coperture, ecc.)	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; In fase del rilascio dei permessi di costruire; Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale					X									
Risanamento acustico della linea	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi; Piano di risanamento acustico della linea ferroviaria; In fase di rilascio dei permessi di costruire	Amm. Comunale RFI	Annuale					X									
PAESAGGIO																	
Obiettivo specifico: garanzia dell'unitarietà paesistica degli interventi																	
Dimensione dei lotti di intervento	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi	Amm. Comunale	Annuale														X
Mq di aree a verde per ogni mq di area ricadente negli ambiti di trasformazione	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi	Amm. Comunale	Annuale														X
Mq di aree dedicati ad alberature	In occasione dell'approvazione	Amm. Comunale	Annuale														X

Parallelamente alla verifica dell'avanzamento delle attività finalizzate al perseguimento degli obiettivi ambientali dell'AdP, verrà sviluppato il monitoraggio delle risorse ambientali potenzialmente impattate dalla realizzazione degli interventi previsti nello stesso AdP. Tali attività di monitoraggio si affiancheranno a quelle istituzionalmente eseguite da altri Enti quali ARPA, Provincia, ecc. I risultati dei monitoraggi effettuati saranno raccolti in una Pubblicazione a cura dell'amministrazione comunale che avrà frequenza annuale.

In particolare, saranno oggetto di monitoraggio i temi indicati nella tabella successiva.

Tema	Frequenza	Responsabilità	Frequenza di reporting	Verifica
Inquinamento acustico				
<i>Livelli acustici ai ricettori attuali ed eventuali situazioni di superamento dei limiti</i>	Ante operam in fase di VIA dei PII e Valutazione previsionale di impatto acustico	Estensore del SIA	Una tantum	Comune, ARPA
	Previsionale in sede di VIA del PII e Valutazione previsionale di impatto acustico	Estensore del SIA	Una tantum	Comune, ARPA
	Post operam	Proponente Amm. Comunale	Biennale nell'ambito della relazione biennale sull'inquinamento acustico	ARPA
Inquinamento atmosferico				
<i>Misura delle concentrazioni di PM10, PM2.5, NOx, CO</i> <i>Misura delle deposizioni di polveri</i>	Ante operam: 2 campagne da 15 giorni	Amministrazione comunale/ARPA	Una tantum	ARPA
	In corso d'opera: in corrispondenza delle lavorazioni più importanti dal punto di vista della movimentazione di terre e materiali	Amministrazione comunale/ARPA	Annuale per la durata dei lavori	ARPA
	Post operam: 2 campagne da 15 giorni	Amministrazione comunale/ARPA	Biennale	ARPA

Milano



Comune
di Milano

L'AUTORITA' PROCEDENTE
Comune di Milano
Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica
Arch. Marco Porta

D'INTESA CON

L'AUTORITA' COMPETENTE
Comune di Milano
Area Ambiente ed Energia
Arch. Giuseppina Sordi

INDICE

1	POSSIBILI EFFETTI ATTESI
1.1	PREMESSA
1.2	MOBILITÀ E TRASPORTI
1.3	QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA
1.4	AMBIENTE IDRICO
1.5	SUOLO, SOTTOSUOLO E SISTEMA DEL VERDE
2	LO SCENARIO PIANNIFICATORIO
2.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE
2.2	Allegato alla Dichiarazione di Sintesi Finale:
2.3	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI
2.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE
2.5	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO
2.6	DOCUMENTO DI PIANO
2.7	PIANO DELLE REGOLE
2.8	PIANO DEI SERVIZI
2.9	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
2.10	PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

INDICE

1. POSSIBILI EFFETTI ATTESI

1.1	PREMESSA	3
1.2	MOBILITA' E TRASPORTI.....	3
1.3	QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA.....	10
1.4	AMBIENTE IDRICO	10
1.5	SUOLO, SOTTOSUOLO E SISTEMA DEL VERDE	12

2. LO SCENARIO PIANIFICATORIO

2.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE	12
2.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	16
2.3	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI.....	17
2.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	18
2.5	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO	23
	<i>DOCUMENTO DI PIANO</i>	24
	<i>PIANO DELLE REGOLE</i>	26
	<i>PIANO DEI SERVIZI</i>	29
2.6	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE.....	30
2.7	PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA.....	39

1. POSSIBILI EFFETTI ATTESI

1.1 PREMESSA

Il presente capitolo contiene elementi conoscitivi utili per valutare i possibili effetti attesi sull'ambiente delle trasformazioni previste dall'AdP, a seguito del recepimento degli indirizzi contenuti nella Delibera del Consiglio Comunale n.44/2016 e delle indicazioni del Parere Motivato finale, sulla base di una sintesi dei più recenti cambiamenti nello stato e nel trend delle principali componenti ambientali e territoriali.

Gli aspetti più rilevanti riguardano il settore mobilità e trasporti, che evidenziano una diminuzione della domanda di spostamenti, un cambiamento nella ripartizione modale a favore del TPL e una diminuzione dell'indice di congestione della rete stradale, elementi che, uniti alla riduzione dei carichi insediativi previsti dalle trasformazioni, incidono positivamente, a livello complessivo, sulla sostenibilità dei potenziali effetti attesi.

Per quanto riguarda le componenti più strettamente ambientali, da segnalare la conferma del trend di innalzamento della falda freatica, la cui soggiacenza è diminuita di circa 2 metri negli ultimi anni, determinando alcune situazioni di attenzione soprattutto per lo Scalo di San Cristoforo.

In generale, come meglio rappresentato nel seguito del capitolo, il quadro di riferimento delle componenti ambientali e territoriali non è sostanzialmente cambiato e, dove questo è avvenuto, la direzione del cambiamento è tale da incidere positivamente sugli effetti attesi delle trasformazioni, a conferma del fatto che le analisi e le valutazioni alla base del Parere Motivato Finale erano estremamente cautelative.

1.2 MOBILITA' E TRASPORTI

Relativamente a tale componente si riportano nel seguito una selezione di dati e informazioni, tratte dal PUMS adottato, che possono essere poste a confronto con i dati pubblicati nella documentazione della Valutazione ambientale strategica e che consentono di fare delle considerazioni quali-quantitative sui potenziali effetti attesi.

Alcuni dei dati riportati in questo paragrafo sono contenuti nella documentazione disponibile che costituisce il PUMS; altri dati invece sono stati estrapolati dal modello di traffico, ma anch'essi costituiscono parte integrante del PUMS in quanto sono alla base delle tavole di elaborazione e valutazione modellistica.

Al fine di fornire utili elementi di confronto, si riportano, nelle tabelle che seguono, i dati relativi allo stato di fatto del PUMS adottato (anno 2015) e allo scenario di riferimento alla base del Parere Motivato Finale (anno 2015) dell'AdP Scali (Rapporto Ambientale – Allegato 1 – Valutazioni trasportistiche) con riferimento alla domanda di mobilità, alla ripartizione modale, al numero di spostamenti e ai km percorsi e agli indici di congestione.

Si segnala, in generale, che lo stato di fatto del PUMS risulta migliorativo rispetto allo scenario di riferimento del Parere Motivato Finale: le ipotesi di base, gli scenari di riferimento e le valutazioni condotte risultano essere cautelative in termini di stima dei potenziali effetti.

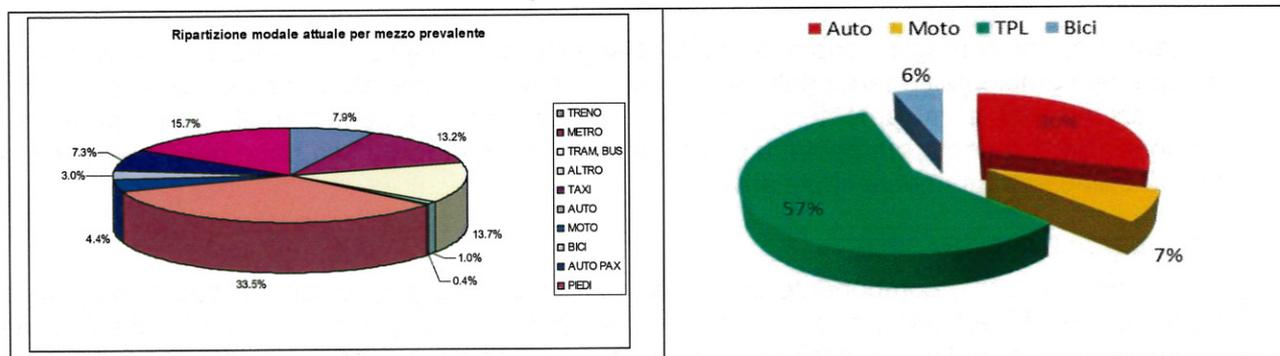
Nella Tabella 1 si riporta un confronto relativo alle trasformazioni previste. Rispetto allo scenario di riferimento per il Parere Motivato Finale, il numero degli abitanti e degli addetti, e di conseguenza della domanda di mobilità, risultano inferiori nel PUMS.

Tabella 1 – Sintesi quantitativa delle trasformazioni previste.

	Scenario di riferimento (2015) VAS Scali	Stato di fatto PUMS
Residenti	1.511.762	1.353.882 (2013)
Addetti	952.312	882.774 (2011)
Mobilità totale (spostamenti/giorno ferial medio)	5.562.400	5.255.000 (2013)

Nella Tabella 2 si riporta il confronto in relazione alla ripartizione modale: la ripartizione modale su TPL a supporto del Parere Motivato Finale (sommando treno, metro, bus e tram) è pari al 34,8%. Lo stato di fatto del PUMS indica una quota modale su TPL significativamente superiore e pari al 57%. Al contrario, la quota modale "auto" risulta nel PUMS più favorevole (30% rispetto al 33,5%). Una maggiore quota modale a favore del TPL può essere considerata più favorevole in relazione ai possibili effetti ambientali.

Tabella 2 – Confronto nella ripartizione modale (a destra PUMS stato di fatto).



Nella Tabella 3 si riporta il confronto in relazione agli spostamenti e ai km percorsi. I dati di confronto di questa tabella sono da leggere in relazione ai dati sulla quota modale. Oltre al maggiore trasferimento verso il TPL, lo stato di fatto del PUMS individua una minore domanda di spostamenti. La riduzione del numero degli spostamenti (influenzato anche dal minor numero di abitanti, dalla riduzione dei pesi insediativi derivati dalla revisione del PGT di cui il PUMS tiene conto), può far ipotizzare che lo scenario della VAS dell'AdP Scali possa essere considerato cautelativo (in quanto più gravoso) rispetto a quanto emerge dallo stato di fatto.

Tabella 3 – Confronto tra numero di spostamenti e percorrenze.

SF	Scenario di progetto 2015 con AdP		SDF PUMS	
	N° spostamenti	Percorr. rete di Milano	N° spostamenti	Percorr. rete di Milano
Passeggeri auto	211.621		151.990	
Auto	176.351	1.151.550	126.658	900.300
Moto	28.284	126.564	25.252	116.500
Pubblico	289.359		256.708	
Bicicletta + Piedi	64.241		61.584	
Totale	593.504	1.278.113	495.534	1.016.800
Commercio				115.200

Ragionamento analogo si può fare relativamente all'indice di congestione, caratterizzato nel PUMS da valori significativamente inferiori.

Tabella 4 – Confronto tra gli indici di congestione.

RETE	SCENARIO DI reference 2015	SDF PUMS
Primaria	0,673	
Locale	0,306	
Globale	0,542	0,38

A completamento di quanto sopra illustrato, si riportano nel seguito, per il confronto, le rappresentazioni modellistiche dello scenario di riferimento al Parere Motivato Finale ed un estratto dello stato di fatto modellizzato dal PUMS. Le mappe riportano i dettagli relativi agli ambiti dello Scalo Farini e dello Scalo Genova, in quanto direttamente interessati dalla realizzazione di infrastrutture stradali analizzate dal PUMS.

Figura 1 – Allegato 1 VAS Scali – Scenario di riferimento indice di congestione. Ambito Farini

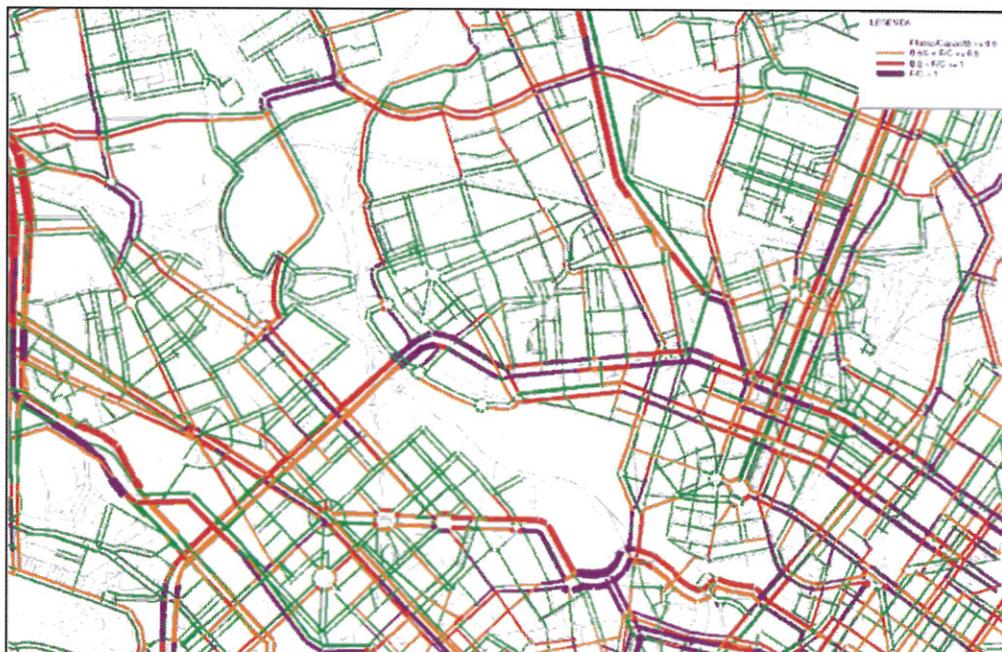


Figura 2 – PUMS Prestazione della rete stradale stato di fatto. Ambito Farini

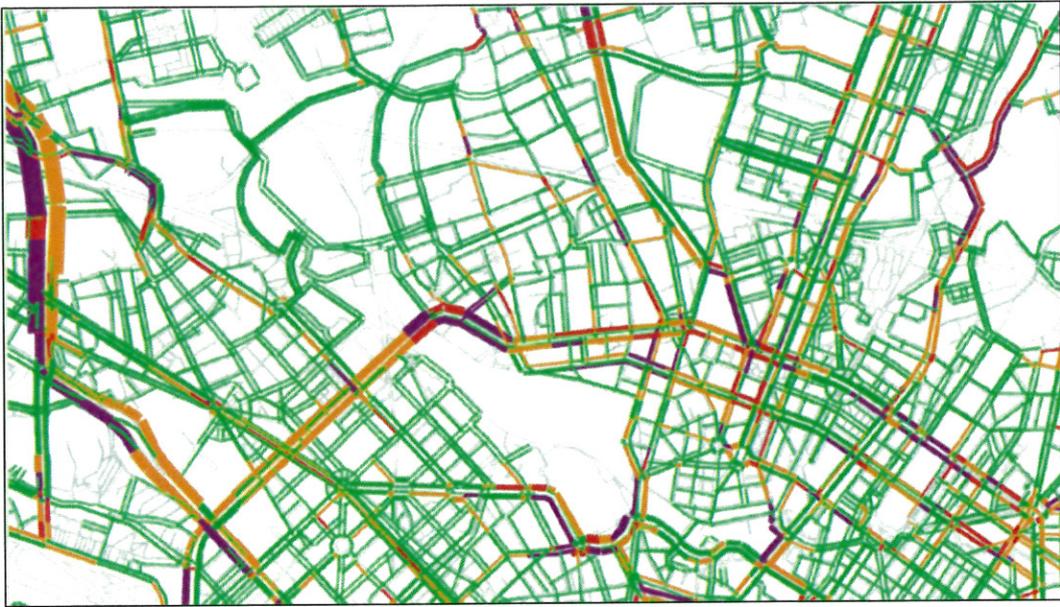
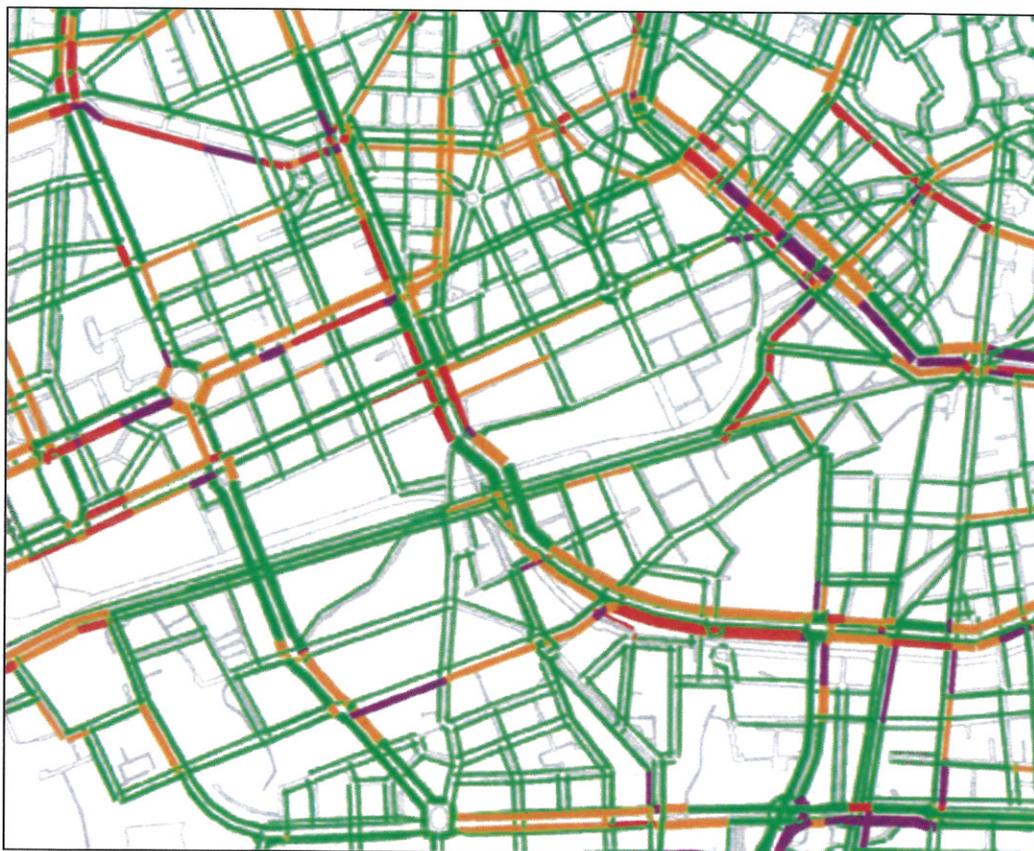


Figura 3 – Allegato 1 VAS Scali – Scenario di riferimento indice di congestione. Ambito Genova



Figura 4 – PUMS Prestazione della rete stradale stato di fatto. Ambito Genova



In ultimo, si riportano le figure relative allo scenario di progetto alla base del Parere Motivato Finale ed un estratto della tavola 13 del dello scenario di Piano del PUMS (sempre per gli scali Farini e Genova). Il confronto sopra illustrato è stato fatto alla luce della documentazione del PUMS che evidenzia la relazione fra le scelte del Piano, oggi adottato, e le valutazioni infrastrutturali contenute nell'AdP Scali, riguardanti la rete stradale. E' possibile osservare come l'indice di congestione risulti nettamente migliorato e come, a tale scenario, corrisponda, inoltre, la proposta di ridurre l'offerta infrastrutturale prevista dal PUMS: in particolare il PUMS ridimensiona l'offerta prevista all'interno dello scalo Farini e non ratifica la prevista connessione Bergognone - Torre.

Figura 5 – Allegato 1 VAS Scali – Scenario di progetto congestione. Ambito Farini

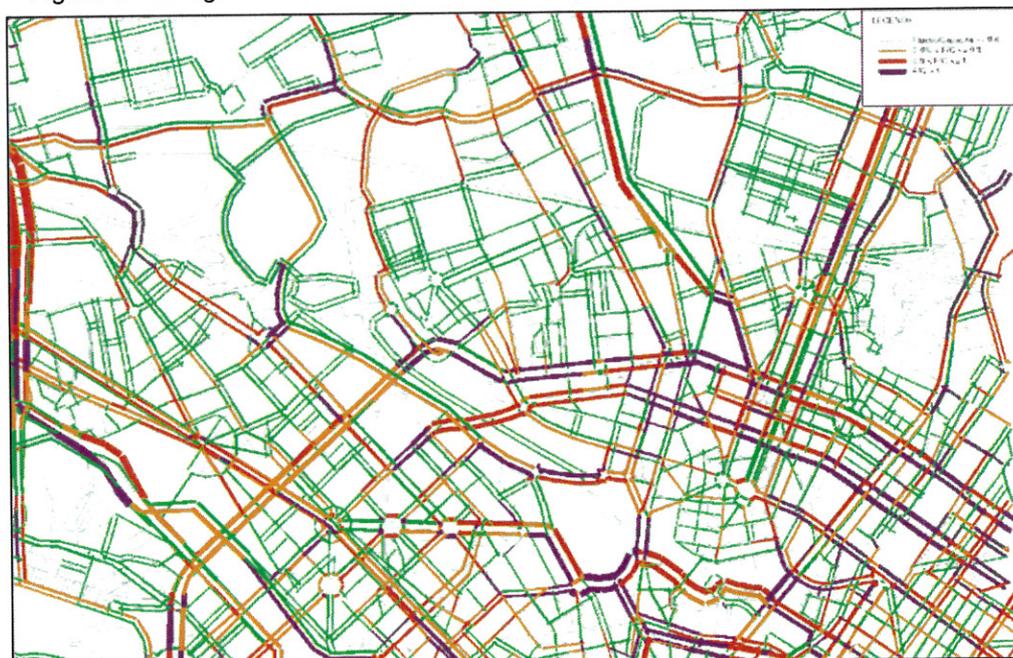


Figura 6 – Estratto dalla tavola 13 del PUMS: Prestazioni della rete stradale- scenario di piano. Ambito Farini



Figura 7 – Allegato 1 VAS Scali– Scenario di progetto congestione. Ambito Genova

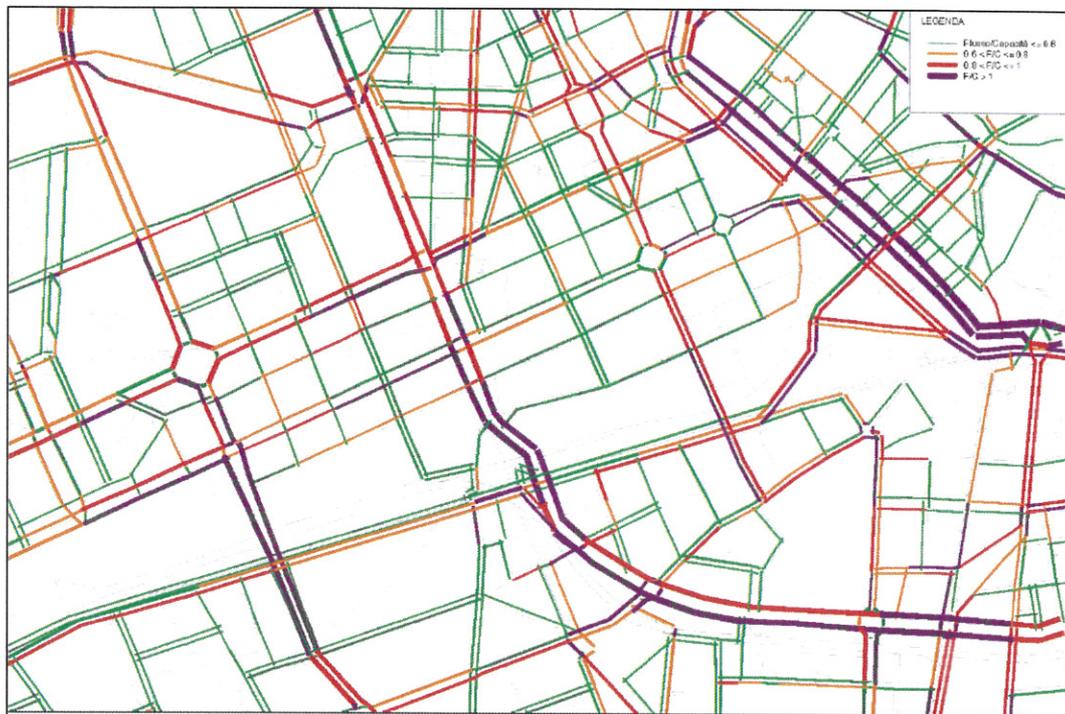


Figura 8 – Estratto dalla tavola 13 del PUMS: Prestazioni della rete stradale- scenario di piano. Ambito Genova



1.3 QUALITÀ DELL'ARIA ED ENERGIA

L'analisi dei dati di qualità dell'aria riportati nel Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria – Anno 2015 (pubblicato nel 2016) evidenziano i seguenti trend negli ultimi 10 anni:

- una sostanziale stabilizzazione delle concentrazioni di SO₂, CO e ozono;
- una diminuzione delle concentrazioni di NO₂, di benzene;
- un trend indifferente delle concentrazioni di particolato sottile, fortemente condizionato dalle condizioni meteorologiche stagionali.

Per quanto riguarda le emissioni, i dati, desunti dall'inventario INEMAR - ARPA Lombardia (2017), INEMAR, Inventario Emissioni in Atmosfera: emissioni in Regione Lombardia nell'anno 2014 - dati per revisione pubblica, conferma aspetti già noti e consolidati: il settore "Trasporto su strada" costituisce la principale fonte di inquinamento per buona parte degli inquinanti, e contribuisce a quasi il 70% delle emissioni di NO_x, al 72% delle emissioni di CO, a circa il 40% delle emissioni di poveri (PM₁₀ e PM_{2,5}) e al 18% delle emissioni di COV. Per quanto riguarda la CO_{2eq}, il contributo del settore "Trasporto su strada" è del 30% circa. La presenza di tale sostanza è dovuta per la maggior parte alla "Combustione non industriale", che influisce notevolmente anche alle emissioni di biossido di zolfo (SO₂). Le altre fonti, quali l'estrazione e la distribuzione di combustibili e le attività comprendenti l'utilizzo o la produzione di solventi (a livello domestico, artigianale, industriale) danno contributi inferiori, ma non trascurabili. In particolare, l'estrazione e la distribuzione di combustibili contribuiscono alla quasi totalità (circa 85%) delle emissioni di CH₄, mentre un contributo non trascurabile, relativamente alle emissioni di COV, è dovuto all'utilizzo di solventi (62% circa).

I potenziali effetti sulla qualità dell'aria sono dovuti principalmente alle emissioni di inquinanti dal sistema degli impianti per la produzione di energia e elettricità e alle emissioni di inquinanti derivanti dal traffico aggiuntivo, generato ed attratto dagli interventi. Vista la significativa volumetria in gioco, gli effetti complessivi, in termini di emissioni, potranno risultare non trascurabili, anche se le ricadute, in termini di qualità dell'aria, potranno essere riscontrabili soltanto a livello locale, soprattutto in prossimità delle aree dove si concentreranno gli interventi edilizi. Si tratta comunque di potenziali effetti che si potranno manifestare nel lungo termine.

Dal punto di vista quantitativo, rispetto a quanto valutato a supporto del Parere Motivato Finale, sono da aspettarsi, a livello complessivo, delle differenze, in riduzione, grazie alla diminuzione delle SLP complessive, e quindi dei carichi generati, nonché alla minore domanda di mobilità su auto e ai conseguenti minori km di percorrenza.

1.4 AMBIENTE IDRICO

Per quanto riguarda l'ambiente idrico sotterraneo si ritiene importante segnalare due aspetti: la soggiacenza della falda e l'eventuale interferenza con le aree di rispetto dei pozzi ad uso idropotabili.

In relazione al primo aspetto, sono stati elaborati i dati resi disponibili dalla Città Metropolitana di Milano relativi ai pozzi e piezometri suddivisi per zona.

I pozzi e piezometri più prossimi agli ambiti sono indicati nella tabella seguente.

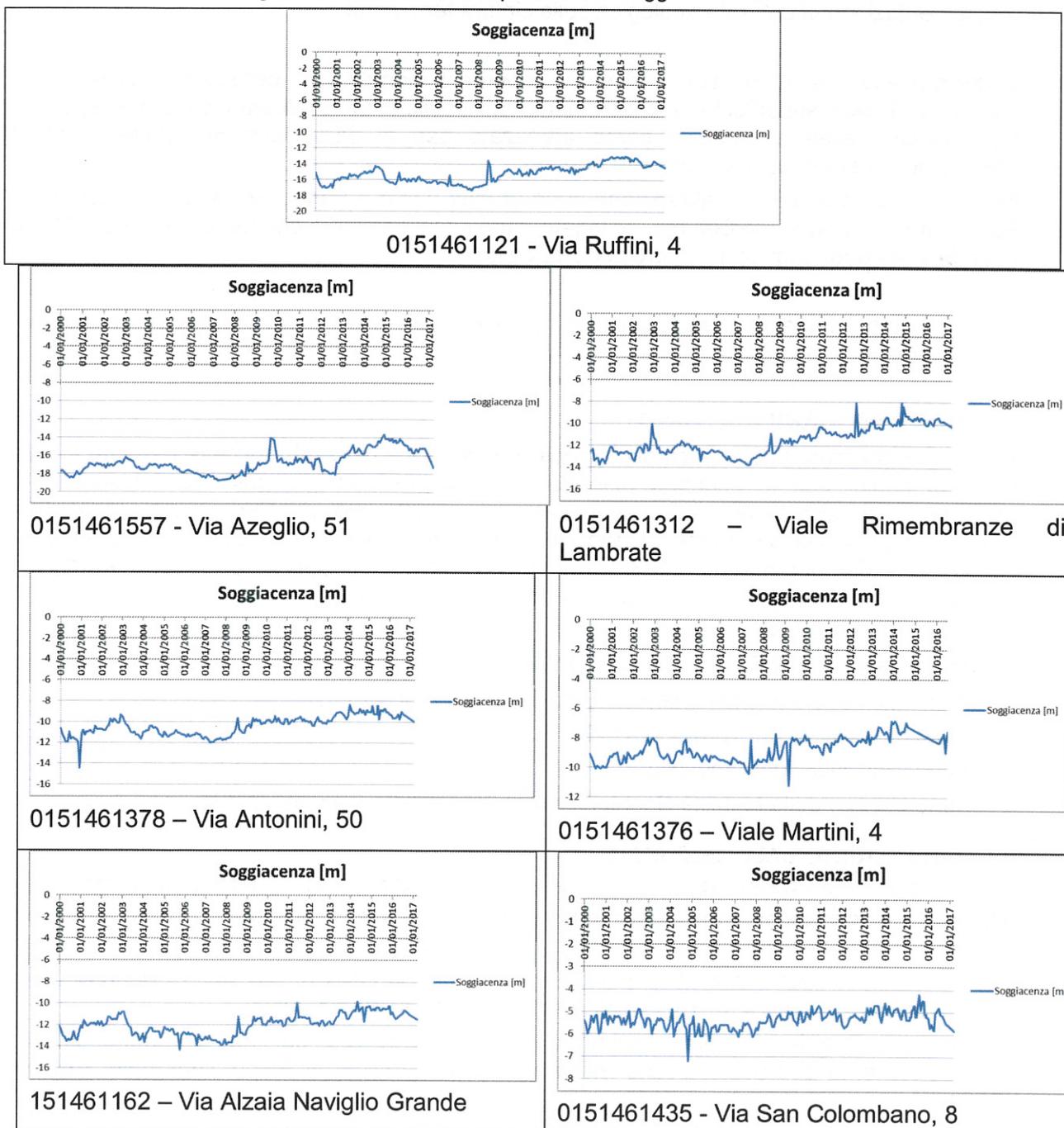
Tabella 5 – Piezometria della falda per ciascun ambito.

Ambito	Codice Pozzo/piezometro e indirizzo
Scalo Farini	0151461557 - Via Azeglio, 51
Scalo Greco	0151461121 - Via Ruffini, 4
Scalo Lambrate	0151461312 – Viale Rimembranze di Lambrate
Scalo Rogoredo	0151461376 – Viale Martini, 4
Scalo Porta Romana	0151461378 – Via Antonini, 50

Scalo Porta Genova	0151461162 – Via Alzaia Naviglio Grande
Scalo San Cristoforo	0151461435 - Via San Colombano, 8

Dall'analisi degli andamenti temporali della soggiacenza della falda nei piezometri sopra elencati fino al marzo 2017, emerge, in generale, una conferma del trend all'innalzamento della falda, mentre l'unico ambito caratterizzato da una soggiacenza definibile "bassa", intorno ai 4/5 metri, si conferma essere quello dello Scalo di San Cristoforo.

Figura 9 – Andamento temporale della soggiacenza della falda.



1.5 SUOLO, SOTTOSUOLO E SISTEMA DEL VERDE

Gli ambiti di trasformazione oggetto dell'AdP Scali costituiscono una parte importante della struttura del progetto del verde del PGT in quanto pongono al centro della riqualificazione l'attenzione all'ambiente e il tema del verde, con l'obiettivo di aumentarne in maniera considerevole la dotazione complessiva, di metterlo a sistema con le aree verdi limitrofe, prevedendo una quota significativa di verde fruibile e attrezzato.

Allo stato attuale gli scali ferroviari sono costituiti da superfici quasi interamente permeabili con percentuali di impermeabilità variabili tra il 18% e il 37%.

Il recepimento degli indirizzi della Delibera n.44/2016 ha reso possibile un potenziamento delle funzioni ambientali ed ecologiche degli interventi, con un aumento delle aree a verde e l'implementazione di una rete ecologica sulla cintura ferroviaria.

L'AdP prevede, infatti, dotazioni minime da reperire o monetizzare, per spazi a verde e servizi pari al 100% delle superfici lorde di pavimento edificabili; di questi dovranno essere reperite nei piani attuativi aree a verde e parco attrezzato pari al 65% della Superficie Territoriale complessiva, per un totale di oltre 673.000 mq.

Inoltre, l'accordo vedrà 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.

Gli interventi dovranno adeguarsi al principio di invarianza idraulica in corso di regolamentazione a livello regionale.

2. LO SCENARIO PIANIFICATORIO

Al fine di apprezzare la coerenza delle modifiche introdotte nell'AdP, successivamente al parere motivato finale, con lo scenario pianificatorio, nel presente paragrafo si richiamano e si analizzano sinteticamente e limitatamente agli aspetti che possono avere conseguenze sull'AdP, i principali strumenti di programmazione e di pianificazione, sovraordinati e non, comprensivi dei più recenti aggiornamenti che sono stati approvati o sono in corso di adozione/approvazione, con particolare riferimento ai seguenti:

- Piano Territoriale Regionale (PTR);
- Piano Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA);
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano di Governo del Territorio (PGT);
- Piano Classificazione Acustica;
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (adottato in data 8 giugno 2017).

2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale, è stato approvato con DCR n. 951 del 19 gennaio 2010 ed ha acquistato efficacia per effetto della pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione sul BURL n. 7, serie Inserzioni e Concorsi del 17 febbraio 2010.

Il testo integrato degli elaborati di piano approvati con la DCR n. 951 del 19 gennaio 2010 è stato pubblicato sul BURL n. 13, Supplemento n. 1, del 30 marzo 2010.

Il Consiglio Regionale della Lombardia, con DCR n. 56 del 28 settembre 2010 ha successivamente approvato alcune modifiche ed integrazioni al Piano Territoriale Regionale (PTR).

Come previsto dall'articolo 22 della l.r. 12/2005 il PTR è stato poi aggiornato annualmente mediante il programma regionale di sviluppo, ovvero mediante il documento strategico annuale:

- l'aggiornamento 2011 è stato approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 276 del 8 novembre 2011, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 48 del 1 dicembre 2011;
- l'aggiornamento 2012/2013 è stato approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 78 del 9 luglio 2013, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 30 del 23 luglio 2013;
- l'aggiornamento 2014 è stato approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 557 del 9 dicembre 2014, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 51 del 20 dicembre 2014;
- l'aggiornamento 2015 è stato approvato dal Consiglio Regionale con DCR n.897 del 24 novembre 2015, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 51 del 19 dicembre 2014.

Infine, il Consiglio regionale, con DCR n. X/1523 del 23 maggio 2017, ha adottato l'integrazione del piano territoriale regionale ai sensi della LR n. 31/2014. Contestualmente alla pubblicazione del dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione, la delibera di adozione e gli elaborati di Piano e VAS dell'Integrazione del Piano Territoriale Regionale ai sensi della LR n. 31/2014, sono messi a disposizione sul sito web www.regione.lombardia.it e www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas e sono depositati presso gli uffici della Giunta regionale, Direzione Generale Territorio Urbanistica Difesa del Suolo e Città Metropolitana.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di pianificazione di livello regionale (l.r.12/05 art.19), che costituisce atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione regionale di settore, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province.

Il PTR indica:

- a. gli obiettivi principali di sviluppo socio-economico del territorio regionale;
 - b. il quadro delle iniziative per la realizzazione delle infrastrutture e delle opere di interesse regionale e nazionale;
 - c. i criteri per la salvaguardia dell'ambiente;
 - d. il quadro delle conoscenze fisiche del territorio;
- e definisce:
- e. le linee orientative di assetto del territorio;
 - f. gli indirizzi generali per la prevenzione del rischio geologico, idrogeologico e sismico;
 - g. gli indirizzi per la programmazione territoriale di comuni e province;
 - h. gli obiettivi prioritari di interesse regionale.

Il Consiglio Regionale ha adottato con deliberazione n. 874 del 30 luglio 2009 il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), principale strumento di governance regionale. Il Consiglio Regionale, con DCR n.VIII/951 del 19/01/2010, ha approvato le controdeduzioni alle osservazioni al PTR che integrano e modificano la versione adottata a luglio. Gli elaborati aggiornati sono stati pubblicati sul BURL n. 13 del 30 marzo 2010, 1° S.S.

Il Consiglio Regionale della Lombardia, con DCR n. 56 del 28 settembre 2010 ha approvato alcune modifiche e integrazioni al Piano.

In seguito, il Consiglio Regionale ha approvato con DCR n. 276 del 8 novembre 2011 la risoluzione che accompagna il Documento Strategico Annuale (DSA), di cui l'aggiornamento del PTR è un allegato fondamentale.

L'aggiornamento 2011 al PTR ha acquistato efficacia con la pubblicazione sul BURL n. 48 del 1 dicembre 2011. L'aggiornamento al PTR è il risultato di un intenso confronto con la quasi totalità delle Direzioni Generali che hanno apportato il proprio specifico contributo.

Il processo di piano e della relativa Valutazione Ambientale (VAS), ha previsto il confronto allargato e la partecipazione di tutti i soggetti interessati, in particolare con la costituzione di un Forum per il PTR.

Alla base del Piano Territoriale Regionale è posta l'esigenza prioritaria del miglioramento della qualità della vita dei cittadini e la sostenibilità dello sviluppo è considerata quale criterio fondante dell'impianto dell'intero PTR. Alla sostenibilità in senso lato (ambientale, economica e sociale) si ispirano infatti i tre macro obiettivi trasversali al piano:

- a. rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, dove la competitività è intesa quale capacità di una regione di migliorare la produttività relativa dei fattori di produzione, aumentando in maniera contestuale la qualità della vita dei cittadini. La competitività di una Regione è connessa alla localizzazione di competenze specifiche ed alla valorizzazione delle peculiarità del contesto locale, ovvero dalla presenza di risorse di qualità in grado di attrarre e trattenere altre risorse;
- b. riequilibrare il territorio della Regione, attraverso la riduzione dei disequilibri territoriali e la valorizzazione dei punti di forza del territorio in complementarietà con i punti di debolezza. Ciò è perseguibile ad esempio mediante lo sviluppo di un sistema policentrico e di nuove relazioni tra i sistemi città-campagna che riducano le marginalità e la distribuzione delle funzioni su tutto il territorio in modo da garantire la parità di accesso alle infrastrutture, alla conoscenza ed ai servizi a tutta la popolazione;
- c. proteggere e valorizzare le risorse della Lombardia, intendendo l'insieme delle risorse ambientali, paesaggistiche, economiche, culturali e sociali che costituiscono la ricchezza della Regione e che devono essere preservate e valorizzate, anche quali fattori di sviluppo.

Il PTR individua sei sistemi territoriali di riferimento, non perimetrali, ai fini dell'individuazione di ambiti territoriali specifici, ma considerati come elementi tra loro interrelati, caratterizzati da omogenei punti di forza, di debolezza, da minacce e da opportunità.

Tali sistemi sono:

- a. il sistema metropolitano;
- b. la montagna;
- c. il sistema pedemontano;
- d. i laghi;
- e. la pianura irrigua;
- f. il Po e i grandi fiumi.

La città di Milano ricade all'interno del "Sistema territoriale metropolitano". La scarsa qualità ambientale, che si riscontra diffusamente all'interno delle aree di questo sistema, comporta rischi per lo sviluppo futuro, poiché determina una perdita di competitività nei confronti dei sistemi metropolitani europei concorrenti. Infatti, la qualità della vita, di cui la qualità ambientale è elemento fondamentale, è una caratteristica essenziale dell'attrattività di un luogo e diventa determinante nella localizzazione non solo delle famiglie ma anche di alcune tipologie di imprese, soprattutto di quelle avanzate.

Dal punto di vista del paesaggio, l'area metropolitana soffre di tutte le contraddizioni tipiche di zone ad alta densità edilizia e in continua rapida trasformazione e crescita. Il contenimento della diffusività dello sviluppo urbano costituisce così ormai per molte parti dell'area una delle grandi priorità anche dal punto di vista paesaggistico e ambientale, per garantire un corretto rapporto tra zone costruite ed aree non edificate, ridare spazio agli elementi strutturanti la morfologia del territorio, *in primis* l'idrografia superficiale, restituire qualità alle frange urbane ed evitare la perdita delle centralità urbane e delle permanenze storiche in un indifferenziato *continuum* edificato.

È necessario superare in generale quella scarsa attenzione alla tutela del paesaggio che porta a valorizzare il singolo bene senza considerare il contesto, oppure a realizzare opere infrastrutturali ed edilizie, anche minori, di scarsa qualità architettonica e senza attenzione per la coerenza paesaggistica, contribuendo in questo modo spesso al loro rifiuto da parte delle comunità interessate.

Gli obiettivi individuati per il Sistema Metropolitano sono i seguenti:

- Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;
- Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;
- Favorire uno sviluppo e riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;
- Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;
- Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- Riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;
- Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento Expo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio.

Per quanto riguarda l'uso del suolo, il Sistema Metropolitano si pone i seguenti obiettivi:

- Limitare l'ulteriore espansione urbana;
- Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio;
- Limitare l'impermeabilizzazione del suolo;
- Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale;
- Evitare la dispersione urbana;
- Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture;
- Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile, di buona qualità architettonica ed adeguato inserimento paesaggistico;
- Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico;
- Favorire il recupero delle aree periurbane degradate con la riprogettazione di paesaggi compatti, migliorando il rapporto tra spazi liberi e edificati anche in relazione agli usi insediativi e agricoli.

Non si segnalano elementi di incoerenza tra gli interventi previsti e gli obiettivi del PTR: gli interventi di riqualificazione urbana previsti contribuiscono, infatti, ad integrare le diverse funzioni distribuite sul territorio attraverso un efficiente sistema di accessibilità sia veicolare che ciclopedonale. Essi contribuiscono inoltre a migliorare la qualità del paesaggio urbano e il riutilizzo di suolo a favore di un intervento di riqualificazione edilizia, riducendo la diffusività dello sviluppo urbano, elemento critico per il mantenimento della qualità paesaggistica. Essi pongono al centro della riqualificazione l'attenzione all'ambiente e il tema del verde, con l'obiettivo di aumentarne in maniera considerevole la dotazione complessiva, di metterlo a sistema con le aree verdi cittadine, prevedendo una quota significativa di verde fruibile e attrezzato.

2.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della LR n. 12/2005, ha natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale vigente. Il PTR in tal senso assume, consolida e aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente dal marzo 2001 e ne integra la sezione normativa.

Per dare attuazione alla valenza paesaggistica del PTR, secondo quanto previsto dal citato art. 19 della LR n. 12/05, con attenzione al dibattito anche a livello nazionale nell'attuazione del D. Lgs. 42/04 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), gli elaborati del PTPR vigente vengono integrati, aggiornati e assunti dal P.T.R., che ne fa propri contenuti, obiettivi, strumenti e misure.

Il Piano Paesaggistico Regionale è così strutturato quale sezione specifica del P.T.R., costituendo la componente di disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

L'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione declina la definizione di paesaggio nei medesimi termini contenuti nella convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000), ovverosia intendendosi per tale "(...) una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni".

E' proprio in relazione agli obiettivi di tutela e di valorizzazione del paesaggio che la Regione e gli Enti locali lombardi perseguono le seguenti finalità:

- la conservazione dei caratteri idonei a definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia, e ciò mediante il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze significative e dei relativi contesti di riferimento;
- l'innalzamento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la promozione, nella cittadinanza, del valore "paesaggio", da considerarsi quale bene da preservare, con l'implementazione del relativo livello di fruizione da parte della collettività.

La cartografia base del Piano è composta dalle seguenti tavole:

- Tavola A – Ambiti geografici e unità tipologiche;
- Tavola B – Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico;
- Tavola C – Istituzioni per la tutela della natura;
- Tavola D – Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale;
- Tavola E – Viabilità di rilevanza regionale;
- Tavola F – Riqualficazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola G – Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola H – Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti;
- Tavole I – Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge - articoli 136 e 142 del D. Lgs. 42/2004.

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.

Analizzando le tavole del Piano Paesaggistico Regionale, si segnala che per le aree di intervento, non si riscontrano particolari elementi di rilevanza paesaggistico-ambientale. Al contrario, le Tavole F e G mettono in luce come l'area urbana milanese ricada all'interno di un "ambito di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche ed usi urbani", pertanto l'AdP promuovendo la riqualificazione degli scali in oggetto si inserisce all'interno delle considerazioni facenti parte del piano analizzato.

2.3 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

Il Piano di Gestione dei rischi di alluvione (PGRA), predisposto in attuazione del D.lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni"), è stato adottato con deliberazione 17 dicembre 2015 n. 4, approvato con deliberazione 3 marzo 2016, n. 2 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Po e successivamente con DPCM 27 ottobre 2016 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2017). Il Piano ha come finalità quella di ridurre le conseguenze negative derivanti dalle alluvioni per la salute umana, il territorio, i beni culturali, l'ambiente, il patrimonio culturale e le attività economiche. A tal fine nel Piano vengono individuate le aree potenzialmente esposte a pericolosità per alluvioni, stimato il grado di rischio al quale sono esposti gli elementi che ricadono entro le aree "allagabili", individuatele "aree a maggior rischio (ARS)" e impostate misure per ridurre il rischio medesimo suddivise in misure di prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità ed analisi, da attuarsi in maniera integrata. L'individuazione e delimitazione delle aree allagabili è contenuta nelle mappe di pericolosità, la relativa classificazione di rischio nelle mappe di rischio. Entrambe sono pubblicate sui siti web di Regione Lombardia e dell'Autorità di Bacino.

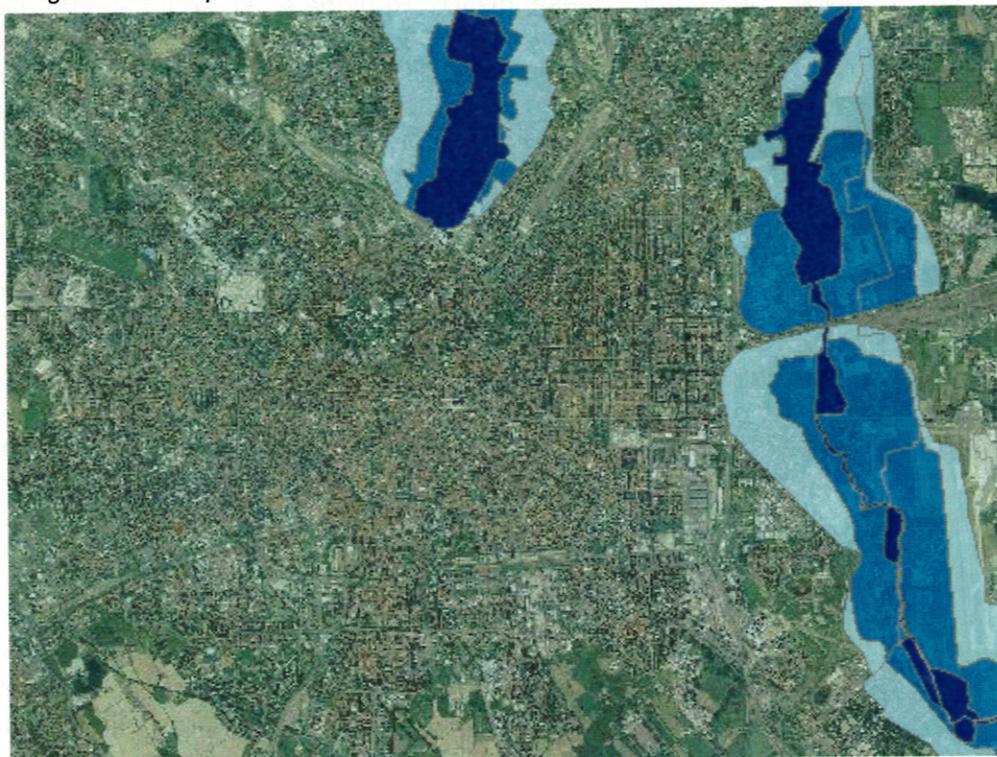
Le mappe, redatte nella prima versione nel 2013 e aggiornate al 2015 a seguito della fase di partecipazione e osservazioni, contengono la delimitazione delle aree allagabili per diversi scenari di pericolosità: aree P3 (H nella cartografia), o aree interessate da alluvione frequente; aree P2 (M nella cartografia), o aree interessate da alluvione poco frequente; aree P1 (L nella cartografia), o aree interessate da alluvione rara.

Le aree allagabili individuate, per quanto concerne la Regione Lombardia, riguardano i seguenti "ambiti territoriali": Reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP); Reticolo secondario collinare e montano (RSCM); Reticolo secondario di pianura naturale e artificiale (RSP); Aree costiere lacuali (ACL). Le mappe di pericolosità e rischio contenute nel PGRA rappresentano una integrazione del quadro conoscitivo rappresentato negli Elaborati del PAI in quanto:

- contengono la delimitazione delle aree allagabili su corsi d'acqua del Reticolo principale di pianura e di fondovalle (RP) non interessati dalla delimitazione delle fasce fluviali nel PAI e la aggiornano per i corsi d'acqua già fasciati;
- contengono la delimitazione delle aree allagabili in ambiti (RSP e ACL) non considerati nel PAI;
- contengono localmente aggiornamenti delle delimitazioni delle aree allagabili dei corsi d'acqua del reticolo secondario collinare e montano (RSCM) rispetto a quelle presenti nell'Elaborato 2 del PAI, così come aggiornato dai Comuni;
- classificano gli elementi esposti ricadenti entro le aree allagabili in quattro gradi di rischio crescente (da R1, rischio moderato a R4, rischio molto elevato).

Nella figura successiva si riporta uno stralcio delle fasce che interessano il comune di Milano e che, in particolare, interessano aree prossime agli ambiti di Scalo Farini e Scalo Lambrate.

Figura 10 – La perimetrazione delle fasce fluviali ai sensi della Direttiva Alluvioni.



Si ricorda che il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, ai sensi dell'art. 3, comma 1 del DPCM 27 ottobre 2016, costituisce stralcio funzionale del Piano di Bacino del distretto idrografico padano e ha valore di Piano territoriale di settore.

Ai sensi dell'art. 3 comma 3 del DPCM 27 ottobre 2016, le amministrazioni e gli enti pubblici si conformano alle disposizioni del Piano di gestione del rischio di alluvioni in conformità con l'art. 65, commi 4, 5 e 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni. In particolare, nell'ambito delle procedure di propria competenza:

- prendono atto dei contenuti del PGRA, in particolare delle mappature della pericolosità e del rischio, delle informazioni associate - relative alle caratteristiche dell'alluvione potenziale - e della normativa vigente su tali aree, già presente nel P.A.I., introdotta dal Titolo V delle N.d.A. del PAI e ne tengono conto da subito in sede di attuazione dei propri strumenti pianificatori e in funzione dei loro successivi aggiornamenti e riesami;
- ne veicolano il più possibile la conoscenza presso i propri portatori di interesse e i cittadini.

2.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP, adeguato alla LR 12/2005) il 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n. 93.

Il nuovo PTCP ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n.12, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005.

Il PTCP adeguato alla LR 12/2005 è stato elaborato dalla struttura del Settore Pianificazione Territoriale e Programmazione delle Infrastrutture, con il supporto del Centro Studi PIM, nell'ambito del programma di collaborazione istituzionale, di professionalità esterne di elevata competenza tecnico-scientifica e con la supervisione di un Comitato tecnico-scientifico.

Il quadro territoriale strategico delineato dal nuovo PTCP si fonda sul rafforzamento del policentrismo milanese, articolato in una "città centrale", costituita da Milano e da altri 24 Comuni, e in 13 poli attrattori intermedi, supportato dalle estensioni delle reti infrastrutturali con rafforzamento delle connessioni trasversali e prolungamento verso l'esterno della rete metropolitana e dei servizi ferroviari e potenziato dal sistema paesistico-ambientale con la

costruzione di una Rete verde di raccordo dei PLIS, rete ecologica e spazi aperti tra i vari poli del sistema policentrico e con la creazione di un sistema qualificato di Grandi Dorsali Territoriali (Dorsale verde nord, Dorsale ovest-valle dell'Olonza e Dorsale est-valle del Lambro).

L'adeguamento del PTCP ai contenuti della L.R. 12/2005 ha rafforzato e migliorato i macro-obiettivi del PTCP del 2003, trasversali a tutti i sistemi territoriali rispetto ai quali è articolato il Piano, introducendone un sesto, legato al nuovo tema della casa e dell'housing sociale.

I macro-obiettivi riformulati dal PTCP adeguato, ed enunciati nell'art. 3 delle NdA, sono i seguenti:

Macro-obiettivo 1 – 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 2 – 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 e economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.

Macro-obiettivo 3 – 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 4 – policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo

Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero delle aree dismesse o degradate, il completamento prioritario delle aree libere intercluse e in genere di quelle comprese nel tessuto urbano consolidato. Compattare la forma urbana con la ridefinizione dei margini urbani e con la localizzazione dell'eventuale espansione in adiacenza al tessuto urbano consolidato esistente e su aree di minor valore agricolo e ambientale. Escludere o, comunque, limitare al massimo i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.

Macro-obiettivo 5 – 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 6 – 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.

Secondo l'art. 2 delle NdA, le previsioni del PTCP sono articolate con riferimento a quattro sistemi territoriali:

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

Il PTCP definisce la struttura paesistica del territorio 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. Per ciascuna unità di paesaggio la normativa di Piano fornisce indirizzi, ponendoli in diretta connessione ai Programmi di azione paesistica.

La città di Milano ricade nell'unità paesistico-territoriale "*Media pianura irrigua dei fontanili*"; gli elementi che caratterizzano questa "*Unità tipologica di paesaggio*" sono le numerose teste e aste di fontanili che formano un fitto reticolato idrografico con direzione generalmente nord-ovest/sud-est, nella parte occidentale, e con andamento prevalente nord-sud, nella porzione orientale. Molti fontanili sono scomparsi recentemente a causa dell'abbassamento della falda e dell'abbandono di numerose teste a seguito di cambiamenti nelle pratiche agricole. Alla rete dei fontanili si sovrappone un articolato sistema di rogge derivate dal Naviglio Grande, da altri derivatori del canale Villoresi e dal naviglio Martesana, che completano la rete irrigua. Fino a qualche decennio fa la media pianura irrigua dei fontanili rappresentava lo storico paesaggio della marcita, ormai quasi del tutto scomparso.

La porzione orientale della media pianura irrigua è definita dal grande triangolo delimitato a nord dal Naviglio della Martesana, parallelo e quasi coincidente con l'antica strada militare romana o "*Via Argentea*" che congiungeva Milano con Bergamo ed Aquileia, e dalla conurbazione che si è formata su queste due grandi infrastrutture storiche; ad est dallo storico canale irriguo della Muzza e ad ovest dal fiume Lambro e dalla grande periferia edificata di Milano che lo ha ormai quasi del tutto cancellato.

Per il sistema della "*Media pianura irrigua dei fontanili*" il PTCP prevede i seguenti indirizzi (Art. 19 delle NdA):

- 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 Paullese, ad est.

La Provincia promuove inoltre tutte le azioni volte al recupero e alla valorizzazione di luoghi ed emergenze storico architettoniche e archeologiche, degli ambiti di rilevanza paesistica e naturalistica - di cui alla Parte II, Titolo I, Capo I delle NdA – degli ambiti fluviali, dello sviluppo degli ecosistemi, della fruizione turistica, culturale e sociale del territorio provinciale.

Con riferimento alle peculiarità delle Unità tipologiche di paesaggio e agli obiettivi per esse individuati all'art.19, oltre a quanto previsto al precedente comma, sono individuati i seguenti programmi di azione paesistica per l'unità di appartenenza:

- promuovere politiche di intervento e progetti per ridurre il fenomeno della risalita dell'acqua superficiale, quali la riattivazione di fontanili;
- promuovere gli interventi di valorizzazione paesistico-ambientale proposti dal progetto sovracomunale "Camminando sull'acqua" (Abbiatense-Binaschino e Sud-Milano);
- valorizzare il sistema delle abbazie (Morimondo, Chiaravalle, Viboldone e Mirasole) e degli ambiti di alto valore naturalistico (riserve naturali di Bareggio, Cusago, Rodano e Settala, Binasco, Lacchiarella);
- promuovere e favorire la realizzazione di opere mirate alla riapertura del tracciato storico dei navigli milanesi.

Si riporta nel seguito un'analisi delle Tavole per la città di Milano.

La Tavola 0 "Strategie di Piano" riassume le azioni previste dal PTCP per ognuno dei sistemi territoriali sopra citati. Tali azioni sono approfondite nelle Tavole successive.

Nella Tavola 1 viene analizzato il Sistema infrastrutturale. Il PTCP distingue le infrastrutture tra quelle esistenti, quelle da potenziare o riqualificare da quelle di nuova realizzazione. La Tavola mostra tra le opere in programma il tracciato della linea metropolitana 4, in corso di costruzione.

La Tavola 2 approfondisce gli elementi caratterizzanti il sistema paesistico-ambientale. Il PTCP evidenzia come gli ambiti di San Cristoforo e Porta Genova ricadano in "Ambiti di rilevanza paesistica" per valore storico e culturale. Lungo il Naviglio Grande è presente un percorso della viabilità storico-paesaggistica.

L'art. 26 delle NTA definisce i seguenti obiettivi specifici:

- a) Tutelare e potenziare gli elementi costitutivi culturali, storici e naturali che caratterizzano il paesaggio in riferimento alle macro caratteristiche dell'Unità tipologica di paesaggio di appartenenza;
- b) Sviluppare le attività di fruizione, ricreative e culturali, compatibili con l'assetto paesistico e con le esigenze di tutela paesistica.

Per gli ambiti di rilevanza paesistica valgono i seguenti indirizzi e prescrizioni aventi efficacia prevalente:

Indirizzi:

- a) Progettare gli interventi con attenzione all'inserimento storico, paesistico e ambientale e alla conservazione degli elementi di riconoscibilità e specificità storico-tipologica esistente;
- b) Completare e riqualificare il margine urbano dei nuclei esistenti in caso di eventuali nuove espansioni edilizie, minimizzando la realizzazione di nuovi nuclei isolati e/o distaccati da quelli

esistenti, salvaguardando le visuali prospettiche da cui è possibile godere degli elementi che compongono l'assetto paesistico e imponendo un'altezza massima non superiore all'altezza degli edifici presenti all'interno del nucleo di antica formazione individuato negli strumenti di pianificazione comunale;

c) Conservare gli elementi orografici e geomorfologici, fatti salvi gli interventi ammessi dal vigente piano provinciale delle cave;

d) Evitare l'installazione di nuovi elettrodotti aerei e di cartellonistica pubblicitaria che interferisca con la percezione visiva di beni culturali tutelati e del loro contesto. Per gli elettrodotti esistenti in tale situazione va incentivato il loro interrimento.

Prescrizioni:

a) Laddove gli ambiti di rilevanza paesistica corrispondono a beni paesaggistici di cui all'art.136 del D. Lgs.42/2004, si applicano anche le prescrizioni di cui all'articolo 16 bis delle Nda del PPR e successive modifiche, integrazioni o sostituzioni delle stesse;

b) Non è consentita la realizzazione di nuovi insediamenti isolati e/o distaccati dai nuclei esistenti;

c) I progetti di interventi, sia insediativi che infrastrutturali, di rilevanza sovracomunale, non sottoposti a valutazione di impatto ambientale e localizzati in aree non vincolate ai sensi degli articoli 10 e 134 del decreto legislativo 42/2004 e non disciplinate dal PAI vigente, debbono essere oggetto di esame di impatto paesistico ai sensi degli articoli 25 e seguenti delle norme di attuazione del PPR. A tal fine, i progetti devono essere corredati da un apposito studio di compatibilità paesistico ambientale che, sulla base di specifiche analisi, valuti gli effetti e le interferenze sulle componenti paesistiche e ambientali e indichi le conseguenti misure di mitigazione e compensazione da adottare, anche con riferimento al Repertorio degli interventi di riqualificazione ambientale.

4. Il Comune, nei propri atti di pianificazione, verifica e integra a scala di maggior dettaglio tali ambiti e specifica eventuali ulteriori territori che presentano caratteri di rilevanza paesistica.

Da segnalare che l'ambito di Porta Genova è compreso nel "Nucleo di antica formazione" della città di Milano. L'art. 31 delle NTA del PTCP definisce quale ulteriore obiettivo per tali aree il mantenimento dell'impianto urbano storico, l'integrità del reticolo viario, le tipologie edilizie storiche conservando altresì i caratteri originari dei centri in relazione al loro contesto.

Per i nuclei di antica formazione valgono i seguenti indirizzi:

a) Ammettere modalità d'intervento che rispettino i valori tipologico-funzionali e architettonico espressivi del nucleo, anche mediante l'impiego di tecniche costruttive tradizionali;

b) Consentire destinazioni d'uso compatibili con gli elementi tipologici, formali e strutturali del singolo organismo edilizio.

Per quanto concerne gli elementi di degrado, l'analisi dello stralcio della Tavola 3, mette in evidenza la vicinanza dello scalo Farini con un complesso industriale a Rischio di Incidente Rilevante. Si tratta delle Distillerie Branca S.p.A., collocate a sud della circonvallazione (viale Jenner).

La Tavola 4 mette in luce gli elementi della Rete Ecologica Regionale e Provinciale. La città di Milano, essendo costituita da tessuto urbano consolidato, non è interessata dalla presenza di corridoi ecologici né primari né secondari, fa eccezione l'area lungo il corso del fiume Lambro, situato lungo il confine est del territorio comunale. Sono presenti alcune linee di connessione con il verde che partono dalle zone centrali e si sviluppano in direzione periferica, come ad esempio quella che segue il corso del Naviglio Grande interessando l'ambito di San Cristoforo.

La Tavola 5 "Ricognizione delle aree assoggettate a tutela" non individua elementi sulle aree di intervento. Si fa presente che gli ambiti di San Cristoforo e Porta Genova ricadono nelle

"Bellezze d'insieme" definite dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, come la maggior parte delle aree del centro storico cittadino.

La Tavola 7 – "Difesa del suolo" comprende le aree negli "Ambiti di rigenerazione prevalente della risorsa idrica". L'art 38 delle NdA del PTCP indica che per tali ambiti deve essere favorita l'immissione delle acque meteoriche nel reticolo idrico superficiale. Nelle eventuali trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali è necessario valutare le alterazioni al regime delle acque sotterranee e verificare i relativi effetti anche nelle aree limitrofe, eventualmente introducendo adeguati correttivi al progetto di intervento.

Lo Scalo Lambrate si trova in prossimità della Fascia C e dell'area golenale del fiume Lambro. In tali aree è vietato introdurre trasformazioni urbanistiche o infrastrutturali che ne aumentino il rischio idrogeologico.

Non si rilevano elementi di incoerenza tra gli obiettivi delle trasformazioni e gli obiettivi del P.T.C.P.: si segnala che l'AdP è perfettamente coerente con le politiche di sviluppo insediativo perseguite dal Piano, che privilegiano gli interventi di riuso di aree già urbanizzate e il miglioramento dell'ambiente di vita urbana.

2.5 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO

Il Consiglio Comunale, con delibera n. 16 nella seduta del 22 maggio 2012, ha approvato le "Controdeduzioni alle osservazioni e approvazione del Piano di Governo del Territorio articolato nel Documento di Piano, nel Piano dei Servizi e nel Piano delle Regole, ai sensi e per gli effetti dell' art. 13 della L.R. 11 marzo 2005 n. 12 e s. m. i." A far tempo dal 21 novembre 2012 l'avviso di approvazione definitiva e deposito degli atti costituenti il Piano di Governo del Territorio (PGT) è pubblicato sul BURL n. 47 - Serie Avvisi e Concorsi, ai sensi e per gli effetti dell' art. 13, comma 11 della l.r. 11 marzo 2005 n. 12 e successive modificazioni e integrazioni.

Il PGT vigente è comprensivo delle ultime modifiche apportate a seguito delle seguenti determinazioni dirigenziali:

- Determina Dirigenziale n. 2/2016 del 8/02/2016 "*Terzo Aggiornamento generale del Piano dei Servizi del PGT*";
- Determina Dirigenziale n. 47/2015 del 2/10/2015 "*Approvazione degli atti ricognitivi di cui all'art. 37 comma 1 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT*";
- Determina Dirigenziale n. 48/2014 del 17/12/2014 "*Secondo Aggiornamento generale del Piano dei Servizi del PGT*";
- Determina Dirigenziale n. 43 del 25/11/2014 "*Ricognizione delle "zone A di Recupero" e delle "zone B di recupero" del PRG del 1980 e relative varianti, in attuazione dell'art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT*";
- Determina Dirigenziale n. 44/2013 del 25/11/2013 "*Primo Aggiornamento Generale del Piano dei Servizi del PGT*".

A livello generale il PGT si basa su 15 obiettivi strategici, riferiti a tre politiche principali:

La città attrattiva

- Progettare un riequilibrio di funzioni tra centro e periferia favorendo progetti intercomunali
- Modernizzare la rete di mobilità pubblica e privata in rapporto con lo sviluppo della città, secondo una logica di rete e ottimizzando i tracciati esistenti
- Incrementare alloggi e soluzioni abitative anche temporanee a prezzi accessibili
- Incentivare la presenza di lavoratori creativi e del terziario propulsivo
- Valorizzare le identità dei quartieri tutelando gli ambiti monumentali e paesaggistici

La città vivibile

- Connettere i sistemi ambientali esistenti a nuovi grandi parchi urbani fruibili
- Promuovere un parco agricolo come eccellenza di una città
- Completare la riqualificazione del territorio contaminato o dismesso
- Ripristinare la funzione ambientale dei corsi d'acqua e dei canali
- Supportare a livello urbanistico, edilizio e logistico la politica di efficienza "20-20 by 2020" dell'UE

La città efficiente

- Diffondere servizi alla persona alla scala del quartiere (scuole, giardini, negozi di vicinato, artigianato, spazi ludici e sportivi, etc.)
- Rafforzare il sistema di verde a scala locale e di mobilità lenta basata su spazi pubblici e percorsi ciclo-pedonali
- Vivere la città 24/7/365 grazie ad una politica sulla temporaneità dei servizi e sull'accessibilità dei luoghi
- Garantire qualità e manutenzione delle strutture destinate a servizio degli spazi pubblici
- Incentivare i servizi privati di pubblico interesse attraverso il principio della sussidiarietà

Il Piano di Governo del Territorio, nella sua componente paesaggistica, approfondisce alla scala comunale gli orientamenti e le prescrizioni per gli ambiti sottoposti a tutela e indica gli indirizzi per aree o ambiti meritevoli di specifiche scelte finalizzate alla conservazione e alla riproduzione dei valori di paesaggio, riconosciuti e segnalati dagli atti di programmazione dei livelli superiori di governo del territorio.

Il richiamo al tema del paesaggio si articola a vari livelli all'interno degli strumenti del Piano di Governo del Territorio:

- nel Documento di Piano, la definizione di criteri di intervento che rispettino, sostengano e valorizzino gli ambiti già caratterizzati e qualificati sul piano ambientale-paesistico ed al contempo, per gli ambiti degradati, richiedano la costruzione di nuovi paesaggi sostenuti da interventi di elevata qualità progettuale, a loro volta capaci di integrarsi con il contesto preesistente;
- nel Piano delle Regole, l'implementazione della disciplina che riguarda i beni assoggettati alle norme di tutela statale-regionale e le aree ritenute di valore paesaggistico-ambientale ed ecologico in funzione degli obiettivi paesistici segnalati negli strumenti di pianificazione sovraordinata, e in funzione delle valutazioni emerse dal quadro conoscitivo degli elementi caratterizzanti il sistema del paesaggio comunale;
- nel Piano dei Servizi, dove la valenza paesistica si traduce nei contenuti qualitativi che riguardano il progetto della città pubblica, con particolare riferimento agli obiettivi progettuali del Piano del verde.

DOCUMENTO DI PIANO

All'interno del Documento di Piano vengono definite le unità e sottounità del paesaggio urbano, riconoscendo i diversi livelli di integrità delle parti urbane, analizzati, per la parte antica, rispetto alla valenza e conservazione degli impianti urbani unitari e dei valori testimoniali e, per quanto riguarda la città di formazione recente, rispetto alle caratteristiche di omogeneità morfologica e tipologica dei tessuti. A sostanziare i giudizi sulle diverse identità del paesaggio concorre anche la "componente" vincolistica, articolata nelle diverse categorie: vincoli d'ambito e d'insieme e vincoli puntuali. L'area di intervento rientra negli "Ambiti di rinnovamento urbano", caratterizzati da un potenziale di densificazione e di trasformazione determinato dalla "labilità" di impianto delle aree private e pubbliche, dalla frammistione tipologica e funzionale dell'edificato, per i quali si ritiene di fornire indicazioni di razionalizzazione degli assetti urbani esistenti.

Gli "ambiti di rinnovamento urbano" si riferiscono, quindi, a quei tessuti in cui l'assetto urbano ha una definizione carente, parziale o incompleta della struttura morfologica anche in rapporto all'equilibrio tra spazi pubblici e privati di cui si auspica la progettazione.

I quartieri coinvolti all'interno di questi ambiti non possiedono un disegno urbano unitario e riconoscibile poiché si sono sviluppati incrementalmente al di fuori dei piani storici della città lungo maglie infrastrutturali minute, derivanti in gran parte da strade interpoderali, o lungo i tracciati storici di collegamento tra la città e il suo territorio.

Il sistema degli spazi pubblici, delle aree a verde e delle superfici pedonali risulta attualmente inadeguato sia da un punto di vista quantitativo sia da un punto qualitativo.

Per questo all'interno di questi tessuti dall'impianto eterogeneo, che presentano al loro interno grandi isolati industriali o misti in cui è prevista una riconversione in edifici residenziali, si è costruito un sistema di regole geometriche e urbanistiche volte alla riqualificazione degli spazi pubblici adiacenti.

Gli obiettivi di trasformazione su tali ambiti prevedono un sistema di regole che affronta, così come avviene nell'elaborazione del progetto alla grande scala delle aree di trasformazione, il progetto alla scala locale dei quartieri, partendo da una lettura della città pubblica per definire le regole di sviluppo dell'edilizia privata.

Il tessuto di rinnovamento urbano individua otto ambiti che raggruppano al loro interno gran parte dei Nuclei di Identità Locale (NIL), definiti dal Piano dei Servizi come unità territoriali di verifica dello stato dei servizi alla scala locale (offerta e domanda).

Le aree di intervento ricadono nei seguenti NIL: 78 Farini, 36 Scalo Romana, 30 Mecenate e 33 Rogoredo, 22 Città Studi e 23 Lambrate, 44 Navigli, 45 San Cristoforo, 13 Greco.

Il PGT si muove nella direzione del miglioramento della qualità e del riutilizzo dell'esistente e del contenimento della crescita e dell'espansione per definire la nuova immagine di Milano: una città più equilibrata nelle sue parti, con servizi locali e sovralocali distribuiti equamente sul territorio, in grado di interconnettere le proprie risorse di paesaggio urbano con le risorse ambientali più importanti del territorio metropolitano, dall'Adda al Ticino passando per il Lambro ed il Parco Sud. Una città, in definitiva, che punti alla costruzione di uno scenario urbano incentrato sul disegno a rete dello spazio pubblico.

La sommatoria di spazi aperti e verde, rete infrastrutturale e servizi generali costituiscono i materiali che definiscono la struttura della città pubblica per come questo documento intende trattare il tema in oggetto.

La nuova forma della città è disegnata quindi a partire dagli spazi aperti pubblici, esistenti, programmati ed in progetto, quali aree verdi, parchi, viali alberati, piazze, boulevard, giardini, piazze, spazi duri e pavimentati, come una ramificata struttura di paesaggio urbano, caratterizzata da molteplici elementi, e connessa al grande sistema ambientale del territorio metropolitano regionale.

Il sistema degli spazi aperti diviene il tessuto connettivo urbano essenziale e rappresenta il presupposto principale per ripensare una città costruita intorno all'uomo e alla qualità urbana, rimettendone in discussione significati e obiettivi, attraverso una chiara regia pubblica.

La nuova rete della mobilità, collettiva ed individuale, apre la città di Milano alla relazione multicentrica con il territorio metropolitano ed individua nuove potenzialità di sviluppo urbano connesse ad un'idea di mobilità trasversale e tangenziale. Per gestire la complessità del progetto sono state definite tre strategie alla grande scala (Epicentri, Raggi Verdi e Parchi Periurbani) ed altrettante alla piccola scala dei nuclei di identità locale (Verde di Quartiere, Centralità Locali).

Il sistema dei servizi definisce un modello e una impostazione metodologica per la redistribuzione, entro una concezione urbana multicentrica, dei macro servizi, alla scala del territorio, e dei servizi locali, alla scala dei nuclei d'identità locale. La struttura di città a rete, che intende superare la dicotomia centro periferia e la distribuzione fortemente gerarchica dei valori

fondari, permette una redistribuzione del sistema dei servizi legato alle effettive necessità delle differenti parti di città. Ciò anche attraverso la perequazione urbanistica, che appare essere lo strumento più adeguato per portare avanti una strategia complessiva impostata sulla redistribuzione sostenibile della qualità a ridosso di una ri-distribuzione compatibile delle quantità.

L'organizzazione e la distribuzione delle nuove centralità del territorio milanese, secondo il principio di "tenuta e sostenibilità morfologica", definita in relazione ai luoghi, offre una crescita dell'offerta di servizi alla cittadinanza e diminuisce la dipendenza dal centro città. Questa riduzione della pressione sul centro storico apre ad una visione nuova dove al centro vi è l'obiettivo di restituire un equilibrio estensivo delle risorse e dei servizi urbani.

Il Documento di Piano individua, inoltre, gli Ambiti di Trasformazione, tra i quali gli ambiti di AdP oggetto di VAS, definendone gli obiettivi e i criteri di intervento. Gli Ambiti di Trasformazione costituiscono le aree strategiche per il rinnovamento dell'intero tessuto comunale, i nodi della rete infrastrutturale e ambientale in grado di riqualificare ampie aree oggi degradate e dismesse e di restituire alla città spazi oggi interclusi e "sottratti" al godimento della città.

Per gli obiettivi e le strategie generali e le prescrizioni si rimanda alle schede di indirizzo allegato 3 al DdP.

PIANO DELLE REGOLE

Relativamente al Piano delle regole si ritiene utile evidenziare gli aspetti relativi ai vincoli amministrativi, ambientali e per la difesa del suolo, alla classificazione della sensibilità paesaggistica e alla classificazione della fattibilità geologica.

Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo

Per quanto riguarda le acque superficiali, dall'analisi della tavola PGT R09 "Reticolo idrografico e fasce di rispetto" si desume che la maggior parte delle aree interessate dall'AdP sono attraversate da corpi idrici superficiali: la tabella successiva ne riporta l'elenco.

Tabella 6 – Corsi d'acqua superficiali del reticolo principale e minore che interessano le aree dell'AdP.

Scalo	Corsi d'acqua	Distanza dall'area
Porta Romana	Roggia Vettabbia	Circa 250 m
	Cavo Redefossi (interrato)	Pochi metri
	Cavo Bolagnos (interrato)	Confinante per pochi metri
	Roggia dell'Ospedale (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Cavo Annoni Melzi (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
Porta Genova	Naviglio Grande	Pochi metri
	Fiume Olona (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Colatore Lambro meridionale	Attraversa il ramo ferroviario
San Cristoforo	Naviglio Grande	Pochi metri
	Deviatore Olona (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Fontanile Corio (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Roggia Bissera (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Roggione Castelletto (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Fontanile Restocco (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
	Scaricatore alla Roggia Borromea (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
Roggia Mantegazza (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario	
Greco	Roggia della Bicocca (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
Lambrate	Lambro	Circa 1 km
	Fontanile Bignami (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario
Rogoredo	Roggia Gerenzana (tombinata)	Attraversa il ramo ferroviario
	Cavo Redefossi (interrato)	Pochi metri dallo scalo

	Cavo Sala (interrato) Cavo Taverna (interrato)	Attraversa il ramo ferroviario Attraversa il ramo ferroviario
Farini	Fontanile S. Marnete (tombinato)	Attraversa il ramo ferroviario

Dall'analisi della Tavola dei vincoli amministrativi e per la difesa del suolo del Piano delle Regole emerge che la porzione meridionale dello Scalo Farini è interessata dalla fascia di rispetto del cimitero Monumentale (200 m di ampiezza dal relativo perimetro).

Per le aree degli Scali Greco, Rogoredo e Porta Genova le tavole non mettono in luce elementi di attenzione.

Si evidenzia, invece, che lo Scalo Porta Romana risulta interessato dalla presenza delle fasce di rispetto di numerosi pozzi (200 m) posti all'altezza di Viale Isonzo.

Infine, si fa presente che, la porzione terminale dello Scalo San Cristoforo (verso il confine comunale) è interessata da una falda poco profonda (soggiacenza < 5 m).

La classe di sensibilità paesaggistica

Il procedimento di identificazione, classificazione e valutazione dei beni e dei valori paesaggistici si è tradotto in un giudizio sintetico di "significatività e integrità" applicato a specifici ambiti, con conseguente attribuzione del grado di "sensibilità paesaggistica" assegnata alle diverse componenti territoriali.

La messa in evidenza, l'interpretazione e la catalogazione dei caratteri del paesaggio attraverso la lettura delle diverse componenti, naturali ed antropiche, che caratterizzano l'assetto e la conformazione del territorio, sono strutturate per metterne in luce le specificità e le relazioni che le legano tra di loro in modo peculiare e unico dal punto di vista fisico-strutturale, storico-culturale, visivo-percettivo e simbolico.

La redazione di una carta che registri i valori di sensibilità del paesaggio, richiesta nella formazione del Piano di Governo del Territorio, si spinge a definire un quadro di riferimento di indirizzi paesistici destinati ad orientare e a caricare di significati i progetti di trasformazione territoriale.

La necessità di pervenire ad un'espressione sintetica dei giudizi di valore sull'intero territorio comunale, ai fini dell'attribuzione dei differenti gradi di sensibilità dei siti, secondo le "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" – BURL 2° suppl. straord. al n. 47 del 21.11.2003, in applicazione delle NTA del PTPR 2001, individuando una matrice che porta all'attribuzione di un giudizio sintetico prevalente, espresso in forma numerica, per ogni unità e sottounità di paesaggio, secondo la seguente classificazione:

1. = Sensibilità paesistica molto bassa;
2. = Sensibilità paesistica bassa;
3. = Sensibilità paesistica media;
4. = Sensibilità paesistica alta;
5. = Sensibilità paesistica molto alta.

Come si deduce dalla lettura della "Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica" (allegato 2 al Piano delle Regole) per gli ambiti di trasformazione vale la valutazione sintetica riportata in Tabella Tabella 5.

Tabella 5 - Giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica per le aree di trasformazione.

Ambito di trasformazione	Giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica
Scalo Farini	Alta
Scalo Greco	Bassa
Scalo Lambrate	Bassa

Scalo Rogoredo	Bassa
Scalo Porta Romana	Media
Scalo San Cristoforo	Alta
Scalo Porta Genova	Alta / Molto alta

Classe di fattibilità geologica

L'analisi delle aree pericolose dal punto di vista della stabilità dei versanti, delle aree vulnerabili dal punto di vista idrogeologico e idraulico, l'analisi delle aree ricadenti all'interno delle fasce fluviali delimitate dal PAI e l'analisi delle caratteristiche geotecniche dei terreni consente di caratterizzare gli ambiti di trasformazione dal punto di vista delle classi di fattibilità, con riferimento alle seguenti classi:

Classe	Descrizione
1	Fattibilità senza particolari limitazioni
2	Fattibilità con modeste limitazioni
3	Fattibilità con consistenti limitazioni
4	Fattibilità con gravi limitazioni

Dalla consultazione delle tavole relative alla fattibilità geologica risulta quanto segue:

- **Scalo Farini.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".
- **Scalo Romana.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".
- **Scalo Lambrate.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".
- **Scalo San Cristoforo.** L'ambito ricade per una buona porzione in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni". Una piccola porzione a est ricade in Classe F3b "Fattibilità con consistenti limitazioni" a causa della bassa soggiacenza della falda (<5 m) e F3d "Ambiti di cava cessata".
- **Scalo Porta Genova.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".
- **Scalo Greco.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".
- **Scalo Rogoredo.** L'ambito ricade completamente in classe F2 "Fattibilità con modeste limitazioni".

Secondo quanto riportato all'art. 20.6. lettere "B" e "C" delle NTA del PdR del PGT di Milano, nelle aree F2, in generale, sono ammissibili tutte le categorie di opere edificatorie, fatto salvo l'obbligo di verifica della compatibilità geologica e geotecnica ai sensi del D.M. 14/01/08, per tutti i livelli di progettazione previsti per legge.

Nelle aree F3b, invece, a salvaguardia della falda idrica sotterranea è necessario che per ogni nuovo insediamento sia civile che industriale, già in fase progettuale, sia previsto ed effettivamente realizzabile il collettamento degli scarichi idrici in fognatura. Sono da prevedere interventi di regimazione idraulica per lo smaltimento delle acque superficiali e sotterranee.

Nelle aree F3d, III d., l'edificabilità deve essere verificata puntualmente attraverso la definizione delle caratteristiche litotecniche dei terreni di riempimento. I tipi di intervento ammissibili sono da definirsi mediante specifici Piano di Recupero. Le particolari condizioni di tali aree richiedono necessariamente l'effettuazione di studi per il recupero morfologico e di ripristino ambientale, indagini di stabilità dei fronti di scavo, indagini geognostiche di approfondimento per la verifica litotecnica dei terreni mediante rilievo geologico di dettaglio e prove geotecniche per la determinazione della capacità portante, da effettuare preventivamente alla progettazione esecutiva di qualunque opera sul territorio. Qualora venga accertato uno stato di

contaminazione dei suoli e delle acque ai sensi del D. Lgs. 152/2006, dovranno essere previsti interventi di bonifica (POB). Le norme sismiche da adottare per la progettazione di tutte le aree definite in classe di fattibilità geologica III, trattandosi di aree PSL, per gli edifici strategici e rilevanti (elenco tipologico di cui al d.d.u.o. n. 19904/03), la progettazione dovrà essere condotta adottando i criteri antisismici del DM 14/01/2008 definendo le azioni sismiche di progetto a mezzo di analisi di approfondimento di 3° livello - metodologie di cui all'allegato 5 della D.G.R. n. 8/7374/08, o in alternativa utilizzando lo spettro previsto dalla normativa nazionale per la zona sismica superiore.

PIANO DEI SERVIZI

Relativamente al Piano dei servizi si ritiene utile evidenziare gli aspetti relativi alla rete ecologica comunale e al sistema del verde.

La rete ecologica comunale

L'Allegato 4 al Piano dei Servizi - La struttura della "Città pubblica" individua, in sede di prima applicazione, gli elementi volti a identificare gli spazi di pertinenza della Rete Ecologica Comunale (REC), disposti in coerenza con quanto previsto per l'implementazione della Rete Ecologica Regionale (RER) e di quella connessa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (REP), suddivisi in:

- elementi costitutivi della Rete Ecologica di livello Regionale;
- elementi costitutivi della Rete Ecologica di livello Provinciale;
- elementi costitutivi della Rete Ecologica di livello Comunale.

Gli Scali Farini, Greco, Lambrate e Porta Romana non risultano essere attraversati da elementi della rete ecologica. L'ambito di Rogoredo, invece, è interessato da un "Boschetto tematico ecologico". Gli Scali Porta Genova e San Cristoforo fanno parte delle "Aree di interesse ecologico" di connessione con il sistema urbano del verde, linea diretta tra l'area della stazione di Porta Genova e Parco Solari.

Come specificato nell'articolo 6.6 delle Norme di Attuazione del Piano dei Servizi, tali aree sono preordinate alla realizzazione di interventi naturalistici a tutela degli elementi rilevanti del paesaggio e dell'ambiente, nonché alla riqualificazione di elementi fitologici e di spazi aperti permeabili. Sono inoltre volte a ridurre gli impatti e i fattori di inquinamento esistenti e/o futuri, e si attuano, a titolo esemplificativo, mediante:

- formazione e riqualificazione di spazi aperti permeabili e di elementi lineari verdi;
- realizzazione di gradienti di protezione delle aree fluviali e peri-fluviali;
- formazione di aree di intermediazione tra edificato e territorio aperto mediante alberature, fasce alberate, barriere antirumore naturali e aree di rigenerazione ecologica;
- mantenimento delle funzioni produttive agricole e relativo presidio;
- ricostituzione del verde di connessione, anche debolmente infrastrutturato;
- costruzione/ricostruzione ambientale del bosco e/o di ambiti naturali ad alto valore paesaggistico e naturalistico.

Il sistema del verde

Il PGT rappresenta l'occasione per connettere il progetto della nuova città pubblica, costituita da spazi aperti, aree verdi, nuove infrastrutture e grandi servizi, con i grandi sistemi ambientali della regione urbana milanese. Secondo i dati del PGT, attualmente la città di Milano presenta una quota di quasi 12,7 mq di verde fruibile per ogni cittadino, inserendosi in una buona posizione nel quadro europeo.

Dal punto di vista della percezione collettiva Milano non risulta dotata di un sistema di spazi aperti e verdi sufficienti e di qualità; il verde di Milano è infatti costituito da un insieme di aree spesso frammentate e non sempre facilmente accessibili.

Le aree verdi attorno agli ambiti degli Scali ricadono in questa fattispecie e confermano questa percezione; esse risultano, infatti, frammentate e non costituiscono componenti naturalistiche e paesaggistiche di pregio, essendo costituite principalmente da elementi di arredo urbano. Fanno eccezione alcuni elementi quali lo storico Parco Ravizza di Viale Toscana e i nuovi parchi all'interno delle aree di trasformazione ex OM e TIBB nei pressi dello scalo Romana, il parco Solari posto a nord dello Scalo di Porta Genova, il parco realizzato con la trasformazione dell'ex Innocenti-Maserati, a est dell'area di intervento, a cavallo del fiume Lambro, nei pressi dello scalo di Lambrate, il Parco Alessandrini, i parchi Trapezio, Trapezietto e Alberello del P.I.I. per l'area Rogoredo-Montecity-Santa Giulia nei pressi dello Scalo Rogoredo.

Obiettivo prioritario del progetto del verde del PGT è la ricucitura degli spazi esistenti nell'ottica di un tessuto ambientale continuo, capace di mettere a sistema l'esistente con le nuove aree verdi. Esso scaturisce in prima istanza dall'analisi della situazione urbana attuale, senza tralasciare i rapporti tra le aree verdi e l'ambiente urbano in cui sono inserite individuando i criteri progettuali in grado di indirizzare il progetto del verde che si compone di azioni di riqualificazione e di messa a sistema di quelle aree, esistenti o in fase di attuazione, rimaste isolate o defilate rispetto ai sistemi urbani a cui appartengono, insieme ad azioni strategiche volte all'inserimento della matrice verde all'interno della nuova città pubblica e per la connessione verso i grandi sistemi ambientali della regione urbana, quali il corridoio del Lambro, il Parco Agricolo Sud e il corridoio dell'Olonia.

Gli ambiti di trasformazione costituiscono una parte importante della struttura del progetto del verde del PGT in quanto pongono al centro della riqualificazione l'attenzione all'ambiente e il tema del verde, con l'obiettivo di aumentarne in maniera considerevole la dotazione complessiva, di metterlo a sistema con le aree verdi limitrofe, prevedendo una quota significativa di verde fruibile e attrezzato.

2.6 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - contiene le linee guida sul futuro del trasporto pubblico, la crescita dei mezzi in condivisione, l'aumento della rete ciclabile, la realizzazione di una low emission zone, l'ampliamento delle zone 30 e le misure per il carico e scarico merci.

I documenti per la procedura di VAS del Piano sono stati messi a disposizione dal 24/02 al 25/04/2015. La procedura di approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è proseguita con l'espressione del Parere Motivato VAS (favorevole) da parte dell'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, ai sensi della normativa vigente il 04/08/2015; in data 08/06/2017 il Piano è stato adottato da parte del Consiglio Comunale.

Il sistema degli obiettivi del PUMS, presentato all'interno del Documento di Piano, si articola in quattro macrocategorie, che si richiamano alle quattro dimensioni ormai consolidate del concetto di sostenibilità: sviluppo, ambiente, società ed economia. ,

Le quattro macrocategorie sono:

- 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;
- Equità, sicurezza e inclusione sociale: garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;
- Qualità ambientale: promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;

- 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.

Ogni categoria si declina ulteriormente in quattro obiettivi più specifici, riassunti nel seguito.

Mobilità sostenibile:

- Garantire elevata accessibilità alla città;
- Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto;
- 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;
- Incentivare i comportamenti 'corretti'.

Equità, sicurezza e inclusione sociale:

- Ridurre l'incidentalità stradale;
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici;
- 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.

Qualità ambientale

- Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti;
- Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti;
- 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

- Rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica;
- Internalizzare nelle politiche pubbliche;
- Efficienza economica del traffico commerciale;
- Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità.

Ogni obiettivo è, infine, rappresentato da indicatori di natura quantitativa o qualitativa impiegati sia nella fase di valutazione ex ante relativa alla proposta di piano e nella fase successiva di monitoraggio.

Nell'ambito della presente analisi si ritiene utile riportare alcune considerazioni relative alle variazioni, rispetto alle valutazioni alla base del Parere Motivato Finale, sia dal lato della domanda che dal lato dell'offerta di mobilità. Si riportano pertanto nel seguito gli elementi principali estratti dal capitolo 7 del PUMS, relativo allo Scenario di progetto della rete stradale, e dall'allegato 2 del PUMS relativo alle infrastrutture stradali.

Lo scenario del PUMS

Lo Scenario di Piano è stato definito sottoponendo le infrastrutture previste dal PGT ad un processo valutativo volto ad individuare l'equilibrio fra i costi e i benefici, considerando quali parametri di riferimento anche aspetti ambientali (quali ad esempio la riduzione della domanda

di mobilità individuale, il risparmio di suolo, la sottrazione di traffico di attraversamento dagli ambiti locali, ecc.).

I criteri adottati per la valutazione hanno portato allo stralcio di alcune delle infrastrutture della rete portante previste dal PGT (ad esempio la connessione Bergognone-Torre), alla ridefinizione di alcuni tracciati per i quali le continuità di rete sono state garantite utilizzando, laddove possibile, tratti di viabilità esistente riducendo così l'utilizzo di suolo (ad esempio la variante proposta per il tratto urbano della Paullese) o integrando le strade di nuova previsione all'interno dei perimetri delle aree di trasformazione urbanistica. Questa ultima soluzione è stata adottata nei casi in cui l'iter della progettazione urbanistica, essendo ancora in evoluzione, consente di integrare la viabilità all'interno del comparto. In questi casi, quale ad esempio il nuovo tracciato della "diagonale", le strade di nuova previsione sono state declassate rispetto alle previsioni del PGT e quindi si prestano ad essere integrate, sia geometricamente, sia funzionalmente, all'interno degli ambiti di trasformazione, senza impattare negativamente sulle funzioni che verranno insediate.

Questa soluzione offre molteplici opportunità perché le infrastrutture previste, oltre a dare completamente alla maglia urbana e migliorare il sistema delle connessioni, consentono di ridisegnare il paesaggio urbano. La definizione del nuovo assetto infrastrutturale della rete stradale si integra inoltre con la revisione della classifica funzionale, con le proposte di riqualificazione stradale dei tratti della viabilità esistente, con la proposta di preferenziamento e protezione degli assi di forza del trasporto pubblico, dando luogo ad un disegno complessivo che contribuisce alla valorizzazione delle funzioni primarie della città (servizi, attività, residenza), al miglioramento della qualità ambientale e della fruizione pedonale e ciclistica.

Di seguito è sintetizzato il quadro delle variazioni introdotte dal PGT rispetto al PUM 2001 (e relativo aggiornamento 2006), nonché delle conferme o stralci derivati dalle valutazioni condotte dal PUMS. La giacitura dei tracciati di progetto che ricadono all'interno degli ambiti da attuare attraverso strumenti di urbanistica attuativa è indicata dal PUMS in maniera schematica, sia per quanto riguarda lo sviluppo del tracciato sia per il quanto riguarda le intersezioni, poiché la soluzione definitiva potrà essere definita nell'ambito dello sviluppo del piano di trasformazione in funzione dei carichi insediativi e delle funzioni che verranno collocate in tale ambito. Per maggiori approfondimenti si manda all'appendice 1) del PUMS.

Versante Nord Ovest della città

- il PGT cancella dalla programmazione il previsto tracciato della Strada Interquartiere Nord (SIN);
- il PGT cancella la prevista connessione di viale Zara con via della Liberazione/via Tunisia;
- il PGT ratifica la cancellazione del Tunnel Certosa-Garibaldi;
- il PUMS conduce una valutazione della "diagonale", del collegamento Caracciolo - Lancetti, della viabilità di accesso alla "goccia" di Bovisa a partire dalle prime indicazioni contenute nel PGT.

In questo versante urbano, la strada interquartiere nord faceva sistema con la rete stradale prevista all'interno della cosiddetta "goccia" di Bovisa, ambito entro il quale la sinergia fra le due infrastrutture andava a costituire una variante al tracciato storico della strada "Bovisasca" introducendo dunque l'opportunità di liberare il quartiere storico dal traffico di attraversamento.

Tale assetto di progetto si integrava con la cosiddetta "diagonale" che, prevista nell'ambito dell'Accordo di Programma Scali, è stata confermata anche dal PGT.

La strada interquartiere nord, la nuova Bovisasca e la diagonale andavano a costituire un sistema infrastrutturale portante, che si innestava a nord sulla Rho-Monza, ad ovest nel nodo autostradale di piazzale Kennedy, ad est nel nodo di Cascina Gobba.

Per quanto riguarda la previsione della continuità fra viale Zara e via della Liberazione/viale Tunisia, il PGT ha recepito la variante introdotta dal PII Garibaldi nell'ambito del quale sono

state cancellate le salvaguardie necessarie alla realizzazione del tracciato il quale, pertanto, risulta cancellato dalla programmazione.

Le valutazioni modellistiche, condotte considerando il nuovo assetto della domanda di mobilità e le soluzioni che il Piano ha sviluppato in favore del contenimento della mobilità individuale, confermano la sostenibilità di un disegno di rete che vede il ridimensionamento dell'estensione della rete stradale portante.

In questo versante il nuovo assetto della rete è così definito:

- si introduce un'alternativa alla "diagonale". Dalle valutazioni è emerso che, a seguito dello stralcio della strada interquartiere nord, la "diagonale" non troverebbe opportuni agganci con la rete esistente e programmata. Le valutazioni hanno inoltre evidenziato che, dato il nuovo assetto infrastrutturale definito dal PGT e il nuovo assetto di domanda, la rete stradale esistente è in grado di garantire la connessione fra via Luigi Nono, via Valtellina e la nuova viabilità nell'ambito dell'area Expo e Cascina Merlata, ovvero di supportare la domanda di traffico da e per le relazioni che sarebbero state servite dalla "diagonale". Il tracciato alternativo proposto con ruolo di strada di quartiere, attraversa l'area di trasformazione dello Scalo Farini e si innesta a sud in via Valtellina, prevede che sia riqualificato il nodo di Piazzale Lugano e, superato lo scalo Farini, confluisce nella "Bovisasca" con un tracciato che propone una variante di minore impatto per il quartiere storico sorto intorno a piazza Bausan;
- si conserva la previsione del superamento della ferrovia attraverso la realizzazione della continuità fra via Caracciolo e via Lancetti. Tale intervento, oltre ad integrarsi con la viabilità prevista all'interno della riqualificazione dell'ex scalo Farini permette di ricucire la maglia portante della viabilità urbana e offre un apporto strategico al miglioramento del servizio di trasporto pubblico in corrispondenza del cavalcavia Bacula;
- si ridefinisce la viabilità all'interno della "goccia" di Bovisa. La nuova viabilità, con funzione di strada locale interzonale, supporta lo sviluppo urbanistico della "goccia" e si connette con la rete stradale esistente in via Chiasserini a nord e con via Degli Ailanti a sud della barriera ferroviaria. Tale tracciato, la cui esatta giacitura all'interno della "goccia" andrà definita, in fase attuativa, nell'ambito dello sviluppo progettuale del piano di trasformazione urbanistica completa la maglia stradale urbana eliminando le criticità esistenti. La realizzazione del nuovo collegamento stradale richiede che venga riqualificata via Pacuvio e allargato il fornice, posto a nord del fascio dei binari in corrispondenza di via Chiasserini, tale opera è comunque necessaria anche per consentire la realizzazione della linea tranviaria n. 7 Gobba-Certosa.

Per questo ambito si conferma la salvaguardia stradale contenuta nel PRU Palizzi. Tale salvaguardia, che è connessa con la realizzazione di un secondo fornice posto in posizione adiacente al fascio dei binari della linea ferroviaria Milano-Saronno, garantirebbe una maggiore libertà all'impostazione del disegno urbanistico dentro la goccia riducendo i vincoli che potrebbero riguardare la giacitura delle infrastrutture per l'accessibilità veicolare, ciclabile e con trasporto pubblico. La salvaguardia consentirebbe inoltre di migliorare le relazioni tra la goccia e via Martin Luther King.

Tuttavia, la soluzione definitiva della viabilità all'interno della Goccia di Bovisa e le conseguenti connessioni con la rete stradale esistente potranno essere definite solo nell'ambito dello sviluppo del piano di trasformazione in funzione dei carichi insediativi e delle funzioni che verranno collocate in tale ambito;

- si conferma il completamento della rete stradale nell'ambito del quartiere di Bruzzano, integrando nel disegno di rete le opere attualmente in fase di progettazione da parte di Ferrovie Nord-Regione Lombardia in relazione al progetto di realizzazione del terzo binario

Affori-Cormano e della nuova stazione di Bruzzano, di recente completata. La nuova viabilità, con la contestuale realizzazione di un sottopasso veicolare tra via Senigallia e via Pasta, consente la chiusura del passaggio a livello di via Oroboni e perfeziona il sistema delle relazioni stradali di quartiere in alternativa alla prosecuzione di via Aldo Moro verso via Polveriera. A tale intervento è connessa anche la variante stradale di via Giuditta Pasta posta in fregio al sedime ferroviario, che viene quindi confermata dal PUMS.

- si cancella la prevista prosecuzione di via Aldo Moro verso via Polveriera, a causa del mancato mantenimento delle salvaguardie, dell'attraversamento della linea ferroviaria e della SS35, nonché del superamento dell'interferenza col parco Nord; tale viabilità è sostituita dalle opere sostitutive del passaggio a livello di via Oroboni di cui al punto precedente;
- si conferma la cancellazione della continuità Zara-Liberazione, soluzione non valutata, dal momento che la trasformazione urbanistica del PII Garibaldi Repubblica e le nuove infrastrutture realizzate (M5) non hanno mantenuto le salvaguardie necessarie alla realizzazione dell'intervento.

Versante Ovest della città

- il PGT cancella la previsione della Strada Parco.
- il PUMS conduce una valutazione delle riqualificazioni dei tracciati stradali previsti in corrispondenza dell'area demaniale della caserma Santa Barbara di via delle Forze Armate e del Trotter a partire dalle indicazioni contenute nel PGT;
- il PUMS conduce una valutazione della prevista continuità Bergognone – Torre a partire dalle indicazioni contenute nel PGT;
- il PUMS conduce una valutazione della prevista connessione tra le vie Giordani e Chiodi e relativo innesto verso il cavalcavia Giordani a partire dalle indicazioni contenute nel PGT.

In questo versante della città il nuovo assetto della rete stradale è così definito dal PUMS:

- si conferma la prevista connessione di via Giordani con via Chiodi-Faenza per i benefici che derivano dal completamento della rete portante soprattutto in termini di protezione della rete locale impegnata oggi a sopperire alla mancanza di continuità delle rete principale;
- decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza della caserma Santa Barbara e del Trotter poiché le stesse erano parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale.
- poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5, La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi; poiché la continuità viabilistica tra via San Giusto verso via Bisceglie/cavalcavia Giordani è funzionalmente ed efficacemente assicurata attraverso via Cardinal Tosi/via Olivieri, quest'ultima a due corsie per senso di marcia, decade la previsione di dare continuità a via Bergognone verso via Torre mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura in grado di garantire il superamento del Naviglio Grande. Le analisi effettuate hanno evidenziato che la realizzazione dell'infrastruttura non determina alcun alleggerimento del traffico sul tratto della Cerchia dei Bastioni, in particolare nel tratto di viale Papiniano e sul nodo della Darsena, benché questo fosse uno dei principali obiettivi della previsione.

Le infrastrutture stradali

S/01, S/02, S/03 AMBITO BOVISA-FARINI

L'assetto infrastrutturale previsto dal PUMS in questo ambito scaturisce da specifiche valutazioni trasportistiche eseguite considerando numerose combinazioni di ipotesi progettuali al fine di ricercare le soluzioni in grado di rispondere meglio agli obiettivi generali del PUMS in termini di:

- contenimento del traffico;
- gerarchizzazione della rete viaria;
- protezione degli ambiti di viabilità locale;
- aumento dell'accessibilità sia ai nuovi interventi sia alle urbanizzazioni preesistenti;
- contenimento dei costi infrastrutturali;
- massimizzazione dell'efficacia degli interventi.

Tali obiettivi sono stati quindi integrati e opportunamente declinati con specifico riferimento alla struttura urbana del settore considerato e dell'accessibilità. Nel caso dell'ambito Bovisa-Farini, gli obiettivi locali posti sono stati di:

- allontanare il traffico dal centro storico di Bovisa;
- superare la strozzatura di via Bovisasca migliorando l'interconnessione con la filoviaria;
- razionalizzare il nodo di piazzale Lugano, in particolare mediante l'eliminazione della svolta a sinistra dal cavalcavia Bacula in via Scalvini.

Si sono quindi compiute numerose simulazioni, utilizzando cautelativamente la domanda generata dallo scenario di riferimento, considerando di volta in volta le varie combinazioni tra i seguenti interventi:

- realizzazione completa o parziale della "diagonale" Bovisasca-Farini;
- realizzazione della connessione Caracciolo-Lancetti;
- realizzazione di nuova viabilità prevista nell'area dell'ex scalo Farini;
- ulteriori eventuali integrazioni e/o miglioramenti della viabilità nell'ambito.

In questo versante urbano, la strada interquartiere, che il PGT ha stralciato, faceva sistema con la rete stradale prevista all'interno della cosiddetta "goccia" di Bovisa da cui, mediante il sottopasso di Villapizzone (via Alianti), proseguiva verso il centro città in fregio alla linea ferroviaria, sdoppiandosi quindi in corrispondenza del cimitero Monumentale per innestarsi da una parte nel nodo di Valtellina/Farini e, dall'altra, in via Nono/Cenisio. Tale connessione, che andava a costituire la cosiddetta "diagonale Bovisa-Farini", non interscambiava con la previsione della connessione Caracciolo-Lancetti in quanto l'intersezione avrebbe generato flussi di traffico insostenibili rispetto alle geometrie che era possibile realizzare in ragione dell'esiguo spazio disponibile e della capacità della viabilità urbana afferente. Sempre per ragioni di spazio, non erano previste connessioni dirette all'altezza del cavalcavia Bacula.

Le analisi svolte hanno evidenziato che la quota di traffico indotta dalle trasformazioni urbanistiche dell'area ferroviaria sulla diagonale stessa, costituisce solo una quota marginale rispetto al totale, rimanendo sempre sotto il 10% del traffico che la utilizza. Peraltro, ai fini di assorbire il traffico indotto dai carichi insediativi dell'area Farini, si è rivelato più utile il collegamento Caracciolo-Lancetti, anziché la diagonale stessa, in quanto quest'ultima non consente, per via dell'impossibilità di realizzare connessioni con il cavalcavia Bacula e il Caracciolo-Lancetti, di essere pienamente utilizzata per le relazioni verso l'importante direttrice del nodo autostradale di Certosa da una parte, e verso la direttrice della Bovisasca dall'altra.

Dal punto di vista del traffico urbano, sul cavalcavia Bacula convivono, tra le altre, due importantissime direttrici di traffico:

- in senso est-ovest, ricomprende le relazioni che dal settore urbano della Stazione Centrale si dirigono verso il nodo autostradale di Firenze;
- in senso sud-nord, comprende le relazioni che dal settore urbano di Sempione/San Siro si dirigono verso la direttrice della Comasina e della viabilità a questa sub parallela, come la Bovisasca.

Al fine di verificare la funzionalità della diagonale rispetto alla capacità di assorbire queste direttrici di traffico, si sono quindi effettuate due simulazioni ipotizzando:

- la sola realizzazione della connessione tra piazza Castelli e l'attacco della rampa nord del ponte Martin Luter King (tratto nord);
- la sola realizzazione del tratto sud, ovvero tra via Farini e piazza Castelli, senza connessione Caracciolo-Lancetti.

La prima simulazione ha evidenziato che, pur essendo interessata da quote di traffico importanti (ca 3000 veq/ora bidirezionali sullo scavalco ferroviario a nord di Bovisa), essa non avrebbe portato significativi benefici al nodo di piazzale Lugano e al nucleo di Bovisa. Tale ipotesi, peraltro, è negata dall'eliminazione dalla programmazione della strada interquartiere, ed in realtà può essere parzialmente supplita dal ponte di via Chiasserini.

La seconda simulazione ha evidenziato carichi molto elevati nel tratto di diagonale tra via Valtellina e via Cenisio, a dimostrazione della necessità della ricucitura est-ovest sulla ferrovia, e carichi invece più ridotti nel tratto sottopassante il cavalcavia Bacula verso piazza Castelli (2400 veq/ora), con conseguente leggera diminuzione del carico veicolare sul cavalcavia Bacula (-5%) e più accentuata sulla piazza del Cimitero Monumentale (-10%).

La funzionalità del tratto sud, tuttavia, è di fatto la medesima costituita dai grandi assi che dal centro si dirigono verso nord-ovest, ovvero:

- via Cenisio/viale Certosa;
- viale Scarampo/autostrada cavalcavia Ghisallo;
- via Mac Mahon/Console Marcello/Palizzi.

In tutti i casi, l'effetto della diagonale parziale o completa sarebbe stato quello di trasformare piazza Castelli in un crocevia di direttrici veicolari importanti compromettendone la tenuta.

Le simulazioni effettuate hanno evidenziato una forte capacità, da parte della connessione Caracciolo-Lancetti, di assorbire direttamente una quota consistente dei flussi veicolari lungo la filoviaria all'altezza del cavalcavia Bacula, con benefici paragonabili a circa un quarto rispetto alla realizzazione dell'intero sistema. Rispetto al tratto sud della diagonale, si è anche evidenziata una forte concorrenzialità tra le due opere nella funzione di scavalco della linea ferroviaria Garibaldi-Sempione. Le simulazioni hanno infatti evidenziato che la diagonale ridurrebbe i flussi sul Caracciolo-Lancetti di circa il 50%, riducendone significativamente l'efficienza economica. Nello scenario finale, l'entità dei flussi previsti sul collegamento Caracciolo-Lancetti, con la domanda della matrice dello scenario di riferimento, è risultato pari a circa 3.200 veq in ora di punta.

Tra i due, tuttavia, il Caracciolo-Lancetti offre un raccordo più diretto sul lato ovest, innestandosi su via Caracciolo e realizzando, con il tunnel Gattamelata, un percorso di accesso alternativo al sistema autostradale oggi servito dalla filoviaria.

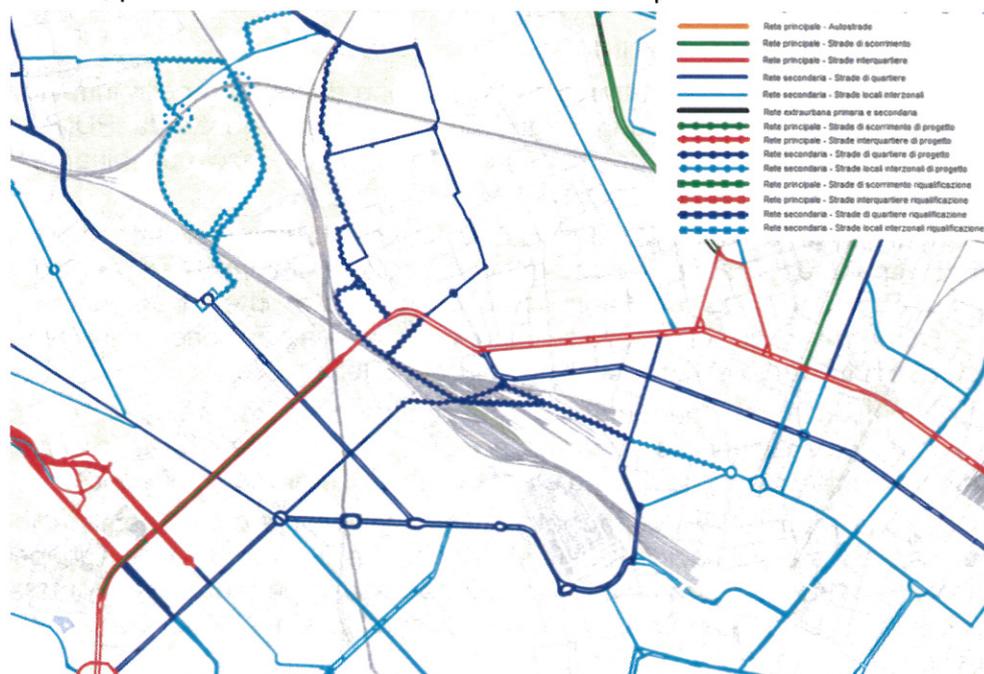
Dalle simulazioni è emerso anche l'apporto positivo che verrebbe a determinare un adeguato assetto della viabilità di lottizzazione prevista all'interno dello scalo Farini qualora questa venisse a costituire una connessione diretta tra l'intersezione con via Lancetti e via

Torelli/Imbriani e via Alserio allo scopo di evitare un sovraccarico dell'asse di viale Lancetti/Stelvio.

Rispetto al nucleo storico di Bovisa, dall'analisi dei flussi di traffico, è emersa la necessità - poiché la diagonale non contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di tali obiettivi - di trovare una soluzione locale, in grado di mettere in relazione via Bovisasca con il cavalcavia Bacula e la circonvallazione filoviaria.

Per quanto riguarda il collegamento della "goccia" di Bovisa e di questa con la direttrice Bovisasca/Comasina, le valutazioni condotte portano a ritenere che tale funzione possa essere svolta efficacemente dall'esistente ponte di via Chiasserini, di cui va migliorata la connessione con la radice della rampa nord del ponte Martin Luter King con un piccolo bypass verso via Cascina dei Prati e, ovviamente, il rifacimento del sottopasso alla cintura ferroviaria. Tale sottopasso dovrà in ogni caso essere ristrutturato e ampliato per consentire il transito della futura linea tranviaria Gobba - Certosa. All'interno della "goccia" non si sono avanzate ipotesi viabilistiche per non interferire con il progetto di riqualificazione dell'area, allo stato attuale ancora assai incerto, anche se è ragionevole ipotizzare un ampio viale centrale con tram in sede propria tra l'area degli ex gasometri e il sottopasso alla linea ferroviaria di cintura nord. L'insieme della variante al tratto terminale della Bovisasca sopra descritto e della riqualificazione dell'itinerario Castelli - Martin Luther King attraverso la goccia costituiscono, di fatto, una efficace ed economica alternativa al tratto nord della diagonale e dell'interquartiere.

La proposta di riassetto viabilistico del comparto esistente scaturita dall'approfondimento, si compone in sintesi di tre interventi rispetto ai quali la giacitura esatta dei tracciati, indicati nella figura successiva, potrà essere definita solo nell'ambito dei processi urbanistici.



S/01 – VIABILITÀ BOVISA

Per quanto riguarda Bovisa "Goccia" le valutazioni hanno condotto a definire un assetto infrastrutturale che vede la conferma del ruolo locale interzonale della viabilità esistente che scorre a ridosso del tracciato ferroviario e si connette con il fornice esistente; di questo tracciato viene proposta la riqualificazione che comprende anche l'allargamento del fornice finalizzato al passaggio della nuova sede tranviaria, anch'essa prevista dal Piano.

Inoltre viene confermata la previsione del tracciato stradale previsto dal PGT, che presuppone la realizzazione di un nuovo fornice, oggi mancante, che ha sicuramente costi elevati sul lato est della "Goccia".

Il PUMS conferma tuttavia la salvaguardia per questa viabilità che manterrebbe una funzione locale interzonale e scambierebbe in maniera indiretta con via Chiasserini; la sua realizzazione presuppone necessariamente un aggancio a nord del fascio dei binari, con la salvaguardia stradale contenuta nel PRU Palizzi nonché il perfezionamento della connessione con via Martin Luther King.

La proposta del Piano si limita quindi ad esprimere l'esigenza di connessione fra via Chiasserini e via degli Ailanti mantenendo la salvaguardia e demandando allo sviluppo del piano di trasformazione urbanistica di Bovisa la definizione delle scelte puntuali tra le diverse soluzioni possibili, in funzione dei carichi insediativi e delle funzioni che verranno collocate in tale ambito.

L'esatta giacitura del tracciato e quindi la scelta fra due soluzioni possibili ovvero: o l'adeguamento del fornice esistente in corrispondenza di via Chiasserini oppure la realizzazione del secondo fornice nella posizione indicata dal PGT e assunta dal PUMS è demandata allo sviluppo progettuale del piano di trasformazione urbanistica AdP Bovisa. Nella decisione tra la realizzazione di un nuovo fornice nonché l'adeguamento di quello esistente dovrà essere considerata l'opzione economicamente più vantaggiosa.

S/02 – CARACCIOLO-LANCETTI

La realizzazione del collegamento Caracciolo-Lancetti alleggerisce i carichi di traffico sul parallelo Cavalcavia Monteceneri-Serra, consentendo di predisporre, su quest'ultimo, gli interventi necessari alla protezione del trasporto pubblico locale e alla ciclabilità e pedonalità. Il Caracciolo-Lancetti si innesta sulla viabilità urbana del settore est in corrispondenza della stazione del passante di Lancetti, ripristinando la continuità della rete viaria da una parte e dall'altra della linea ferroviaria del Sempione.

S/03 – VIABILITÀ SCALO FARINI

Le strategie espresse dal PGT, attraverso la revisione del quadro delle infrastrutture stradali è tale da far decadere, in ragione degli esiti delle valutazioni condotte dal PUMS, la necessità di confermare la "Diagonale" nella posizione indicata a sud del fascio dei binari essendo venuti a mancare gli agganci con l'interquartiere.

Le valutazioni condotte dal PUMS definiscono un assetto che razionalizza e collega tra loro i tracciati confermati dal PGT e propone in questo settore di completare e razionalizzare la rete attraversando il comparto di Farini con un tracciato che presuppone la contestuale riqualificazione del nodo di piazzale Lugano e la realizzazione delle opere viabilistiche connesse con l'intervento di riqualificazione dell'area delle poste.

Le valutazioni dimostrano il permanere di una condizione di criticità su viale Lancetti che potrà essere risolta potenziando la viabilità suddetta o, in alternativa, creando un ulteriore collegamento viabilistico tra via Alserio e l'intersezione Torelli/Lancetti/Aprica.

Resta inteso che la posizione del tracciato indicato nelle figure è puramente indicativo, mentre è rilevante, rispetto alle valutazioni effettuate, il ruolo e il sistema degli agganci in particolare quello posto in corrispondenza di via Alserio è necessario per garantire un'intersezione in asse e un itinerario di collegamento verso est mediante la via Alserio stessa, elevata a strada interzonale.

Il nuovo assetto definito all'interno dell'area dello scalo Farini può assolvere anche al ruolo di viabilità a servizio dell'accessibilità al comparto purché si tenga in conto la necessità di avere capacità sufficiente a garantire la tenuta dell'attuale viabilità Lancetti-Torelli.

Per quanto attiene il collegamento di via Colico con il Bacula viene indicata la necessità di mantenere e migliorare tale collegamento mentre la definizione puntuale della soluzione viene rimandata ad un approfondimento progettuale proprio della questione relativa alla realizzazione dei fornici sotto la filoviaria. Il PUMS indica comunque la necessità di evitare il permanere della svolta a sinistra da Bacula verso via Scalvini. Tale necessità può essere risolta sia mediante un

secondo fornice sia mediante un collegamento tra Scalvini e la nuova strada di gronda in fregio alla ferrovia da sviluppare nell'ambito della riqualificazione dell'area delle poste dello scalo Farini.

2.7 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

La Classificazione Acustica del territorio di Milano, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 32 del 9 Settembre 2013, è stata predisposta – in riferimento agli usi attuali del territorio ed alle previsioni della strumentazione urbanistica e di governo della mobilità, vigente e in itinere – sulla base di criteri generali, desunti dalla normativa nazionale (L. 447/95 e DPCM 14/11/97), da disposti normativi della Regione Lombardia (L.R. n. 13 del 10/08/01, la D.G.R. n. 7 del 12/07/02) e di criteri di contesto emersi nella fase conoscitiva e riferiti alla particolarità del contesto urbano milanese.

Il Piano introduce una classificazione del territorio in zone acusticamente omogenee, assegnando ad ogni porzione omogenea di territorio una classe acustica, determinata tra le sei individuate dalla normativa, coerentemente con la restante pianificazione urbanistica.

All'interno di ogni classe acustica si applicano determinati valori limite di rumore; i limiti più bassi sono quelli stabiliti per la classe I, la più protetta, e vanno via via crescendo per raggiungere i valori più alti in corrispondenza della classe VI. Come unità minima territoriale ai fini della definizione delle classi acustiche omogenee è stato considerato l'isolato.

Ai fini della redazione del Piano da parte di A.M.A.T. sono stati consultati tutti i documenti relativi all'attuale stato d'uso del territorio ed alla "previsione" futura di utilizzo: gli strumenti di pianificazione urbanistica, il Programma di Recupero delle Zone B2 del Piano Regolatore, le Classificazioni Acustiche dei comuni contermini a Milano, che costituiscono un vincolo per l'assegnazione delle classi acustiche nelle zone di confine.

Sono stati individuati i recettori sensibili dal punto di vista acustico, quali le strutture scolastiche di ogni ordine e grado, le biblioteche, le strutture sanitarie con degenza, le Residenze Sanitarie Assistenziali ed i parchi pubblici.

L'individuazione delle infrastrutture stradali, ferroviarie ed aeroportuali, ha permesso la corretta classificazione delle aree a queste limitrofe ai sensi della normativa vigente.

La classificazione acustica di ogni area tiene conto dei vincoli derivanti dalla normativa e legati alla struttura del territorio, dipendenti dalla densità di popolazione, dalla presenza e densità di attività artigianali, commerciali ed industriali, dalla vicinanza con le infrastrutture di trasporto, dalla presenza di recettori sensibili, dalle classificazioni acustiche dei comuni confinanti e da ancora altri fattori.

Un ulteriore vincolo imposto dalla normativa consiste nel divieto di contatto diretto di aree i cui valori limite differiscono di più di 10 dB; in altre parole questo significa che non è possibile accostare tra loro aree che presentino una disomogeneità acustica superiore a una classe.

Si può derogare solo a patto di presentare, contestualmente alla Classificazione Acustica, un Piano di Risanamento per tali zone critiche.

Dall'analisi della tavola della zonizzazione acustica si segnala che le aree oggetto di trasformazione, facendo attualmente parte della rete ferroviaria, non sono state classificate. A tal proposito sarà necessario un adeguamento della Zonizzazione in base alle nuove destinazioni d'uso.

Le aree adiacenti ricadono in generale nelle Classi III – Aree di tipo misto, IV - Aree di intensa attività umana o V - Aree prevalentemente industriali

Si sottolinea la presenza di alcuni bersagli sensibili in prossimità delle aree. Per l'ambito Farini si segnala la presenza di edifici scolastici sul confine del perimetro. A Porta Romana si segnalano due istituti superiori e una scuola elementare. Negli ambiti di San Cristoforo e porta Genova gli edifici in posizione più critica ospitano rispettivamente una scuola materna e una scuola media. I bersagli più vicini all'area di Lambrate sono situati ed est dello scalo stesso: si tratta di edifici scolastici e sanitari. Tra i più vicini all'area di intervento si segnalano delle

residenze per anziani collocate in prossimità del fascio binari lungo via San Faustino e l'asilo nido di via Console Flaminio. I bersagli a ovest dell'area sono invece costituiti da scuole elementari e da edifici universitari di proprietà del Politecnico di Milano. A Rogoredo non sono presenti edifici scolastici o sanitari nelle immediate vicinanze dello scalo: il più vicino dista 300 m circa ed è rappresentato da un asilo nido. Gli edifici sensibili nelle vicinanze dello scalo Greco sono costituiti per la maggior parte da scuole superiori o edifici universitari (Università Bicocca). E' inoltre presente una scuola materna e un polo riabilitativo che distano più di 350 m dal perimetro dell'ambito.

Da sottolineare, inoltre, che il disciplinare di attuazione del PCA al capitolo 1.8 Trasformazioni urbanistiche ed edilizie, prevede che l'attuazione degli interventi di trasformazione e sviluppo urbanistico, previsti da Piani attuativi, ivi compresi gli atti di programmazione negoziata, nonché degli interventi edilizi diretti ivi compresi quelli convenzionati e con atto d'obbligo, devono ottemperare a generali principi di tutela dall'inquinamento acustico.

In coerenza con quanto stabilito dalla Dgr 12 luglio 2002, n. V/9776 "Criteri di dettaglio per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale", deve essere garantito, presso i nuovi ricettori, il rispetto dei limiti per l'ambiente esterno delle seguenti classi acustiche.

Nelle aree interessate dalla realizzazione delle seguenti tipologie di insediamenti:

- scuole di ogni ordine e grado e asili nido;
- ospedali, case di cura e case di riposo, comunità assistenziali con degenza;
- parchi pubblici urbani ed extraurbani, qualora la quiete rappresenti elemento base per la loro fruizione,

deve essere prevista una classe di progetto non superiore alla classe II.

Nelle aree interessate dalla realizzazione di nuovi insediamenti residenziali, deve essere prevista una classe di progetto non superiore alla classe III. In deroga a quanto sopra, qualora tali interventi fossero programmati in aree in classe V, deve essere garantita la classe IV ("Aree di intensa attività umana").

Nelle aree in classe V, interessate da insediamenti industriali con attività non più in essere, qualsiasi intervento trasformativo dovrà garantire una classe di progetto non superiore alla IV.

Per tutti gli interventi, compresi quelli in prossimità di infrastrutture di trasporto, stradale e ferroviario, il valore limite di riferimento deve essere rilevato in ambiente esterno.

Tutti gli interventi di mitigazione, sia di tipo attivo che passivo, sono a carico dei soggetti proponenti l'intervento di trasformazione urbanistico/edilizia.

Per quanto riguarda le aree limitrofe a quelle interessate dal nuovo insediamento è valido quanto previsto dalla vigente Classificazione acustica del territorio del Comune di Milano.

Qualsiasi variazione della classe acustica, finalizzata alla realizzazione degli interventi sopraelencati, deve garantire il rispetto del criterio di cui all' art. 2, comma 3, lett. b) della Legge regionale 13/2001, ossia "nella classificazione acustica è vietato prevedere il contatto diretto di aree, anche appartenenti a comuni confinanti, i cui valori limite si discostino in misura superiore a 5dB (A)".

Al fine di garantire la coerenza tra le trasformazioni urbanistiche e la classificazione acustica, qualora fosse necessario individuare una classe acustica di progetto diversa da quella assegnata dalla vigente Classificazione acustica del territorio del Comune di Milano, fatto salvo quanto stabilito dalla disciplina in materia di "documentazione di previsione di impatto acustico e di valutazione previsionale di clima e impatto"¹, i Proponenti l'intervento, pubblici o privati, presentano al Comune una formale proposta di modifica alla vigente classificazione acustica del territorio, limitatamente alle aree interessate dall'intervento di trasformazione urbanistica o edilizia, nel rispetto di quanto precedentemente indicato.

Per le aree oggetto di interventi previsti da Piani attuativi, ivi compresi gli atti di programmazione negoziata e i convenzionamenti con contenuto urbanistico, la proposta di

attribuzione di una classe acustica di progetto, diversa da quella prevista dalla vigente classificazione acustica, in coerenza con quanto precedentemente indicato, avviene in fase di redazione degli elaborati ricognitivi e di rilievo dello stato di fatto, di concerto tra i Proponenti e il Comune di Milano (Area Ambiente ed Energia e i competenti uffici della Direzione Urbanistica). L'Area Ambiente ed Energia valida la proposta e attiva le conseguenti procedure di aggiornamento della Classificazione Acustica.

