

**ACCORDO DI PROGRAMMA CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA G.R.L. N° 29471 DEL 26 FEBBRAIO 1980, 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” CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**DICHIARAZIONE DI SINTESI**

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

Novembre 2009

## INDICE

INTRODUZIONE	3
1. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE DELL'AdP	4
2. SOGGETTI COINVOLTI, E MODALITA' DI CONSULTAZIONE E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO	11
3. OBIETTIVI DELL'ADP E VALUTAZIONE DELLA COERENZA	12
4. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI E CONSIDERAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE	16
5. MODIFICAZIONI E OSSERVAZIONI RISPETTO ALLA PROPOSTA INIZIALE DI VARIANTE	19
6. IL PARERE MOTIVATO	20
7. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO	21

## INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della Variante al PRG dello “Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica in variante al P.R.G. vigente delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano e per il potenziamento del sistema ferroviario milanese”.

Trattandosi di accordo che prevede azioni attinenti anche al potenziamento del sistema ferroviario, con valenza extraurbana e sovra-urbanistica, la variante al PRG non esaurisce le tematiche dell'accordo, ma si limita a disciplinare le nuove previsioni urbanistiche ricadenti nel Comune di Milano; pertanto gli elaborati della Variante al PRG sono parte integrante dell'AdP ma non ne costituiscono l'intera documentazione.

La presente relazione di sintesi è stata predisposta secondo le indicazioni della D.G.R. 6420 del 27 dicembre 2007 (scheda H).

## 1. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE DELL'AdP

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, che verrà approvata con l'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 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 (Direzione Centrale Mobilità Trasporti e Ambiente).

Conseguentemente, l'Autorità precedente per la VAS (Comune di Milano - Settore Progetti Strategici), con determina dirigenziale n. 42 del 22 luglio 2008 (PG 598590/2008), ha avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, nominando quale Autorità Competente il Settore Attuazione Politiche Ambientali 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
<b>VAS</b>			
	<b>ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VAS</b>		
	DAVID GENTILLI	14/01/2009	24634/2009
	<b>ISTANZE IN FASE DI SCOPING VAS</b>		
	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
	<b>VARIANTE URBANISTICA</b>		
	<b>ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VARIANTE-ENTRO TERMINE</b>		
	COMITATO CANTALUPA	28/01/2009	66292/2009
	SERGIO BRENNIA	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
	<b>ISTANZE ALL' AVVIO DI PROCEDIMENTO DI VARIANTE-FUORI TERMINE</b>		
	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 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 e 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 dell'A.d.P. 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 dell'Accordo di Programma, sia rispetto alle analisi ambientali effettuate per valutare lo stato attuale dell'ambiente e gli effetti potenziali dell'A.d.P.

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	<b>Autorità competente</b>	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
		<b>Autorità procedente</b>	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	<b>Autorità competente</b>	1° seduta della Conferenza di	15 dicembre 2008

Fase	Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
	<p><i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i></p> <p><b>Autorità procedente</b></p> <p><i>Settore Progetti Strategici del Comune di Milano</i></p> <p><i>Soggetti competenti in materia ambientale</i></p> <p><i>Enti territorialmente interessati</i></p>	<p>valutazione con presentazione del documento di <i>scoping</i></p>	
<p><b>Elaborazione e redazione</b></p>	<p><b>Proposta di variante</b></p> <p><b>Rapporto Ambientale</b></p>	<p><b>Autorità procedente</b>  <i>Settore Progetti Strategici</i></p> <p><b>Gruppo di lavoro per Vas e valutazioni trasportistiche</b> con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TEI s.p.a.,</li> <li>- AMAT Sistemi Informativi e Pianificazione Traffico</li> <li>- Settore Pianificazione Mobilità Trasporti e Ambiente</li> <li>- Systematica s.p.a.</li> <li>- MM s.p.a.</li> <li>- Ufficio di piano per il P.G.T.</li> <li>- Rfi s.p.a.</li> </ul> <p>per relazione geologica:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- REA ricerche geologiche applicate</li> <li>- Istituto sperimentale RFI spa</li> </ul>	<p>Incontri, istruttoria tecnica e redazione</p> <p>dicembre 2008  aprile 2009</p>

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Partecipazione alla fase di elaborazione	<b>Messa a disposizione</b> mediante pubblicazione sui siti web di Comune e Regione e presso gli uffici del Comune:  - proposta di variante; - Rapporto Ambientale; - Sintesi non tecnica	<b>Autorità competente</b>  <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali</i>  <b>Autorità procedente</b>  <i>Settore Progetti Strategici</i>	pubblicazione della documentazione integrale	4 maggio 2009
Partecipazione alla fase di elaborazione	Forum pubblici	<b>Autorità competente</b> <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i>  <b>Autorità procedente</b> <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	<b>Autorità competente</b> <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali</i>  <b>Autorità procedente</b> <i>Settore Progetti Strategici</i>  <b>Soggetti competenti in materia ambientale</b>  <b>Enti territorialmente interessati</b>	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 <b>consigli di zona</b>	<b>Autorità procedente</b>  <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



Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
<b>Partecipazione alla fase di elaborazione</b>	Valutazione delle <b>osservazioni e contributi</b> pervenuti	<b>Autorità competente</b> <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali</i>  <b>Autorità procedente</b> <i>Settore Progetti Strategici</i>	valutazione delle osservazioni e contributi pervenuti in funzione del loro recepimento, presa d'atto o risposta	giugno 2009 novembre 2009
<b>Partecipazione alla fase di elaborazione</b>	<b>Parere motivato</b>	<b>Autorità competente</b> <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i>  <b>Autorità procedente</b> <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
<b>Adozione</b>	<b>formulazione della variante al PRG</b> , con allegati il rapporto ambientale, la sintesi non tecnica e il parere motivato	<b>Conferenza dei Rappresentanti</b>	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
<b>Partecipazione al procedimento urbanistico</b>	<b>Pubblicazione della variante urbanistica</b> corredata dal Rapporto Ambientale, dalla Sintesi Non Tecnica, dal Parere Motivato e dalla Dichiarazione Di Sintesi	<b>Autorità procedente</b> <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
<b>Partecipazione al procedimento urbanistico</b>	<b>controdeduzioni alle osservazioni e parere motivato finale</b>	<b>Autorità competente</b> <i>Settore Attuazione Politiche Ambientali del Comune di Milano</i>  <b>Autorità procedente</b> <i>Settore Progetti Strategici</i>	Recepimento o controdeduzioni alle osservazioni e al parere motivato finale	

Fase		Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Approvazione		Conferenza dei rappresentanti	Su proposta della Segreteria Tecnica dell'AdP, formula ipotesi di accordo di programma con eventuali modifiche alla variante urbanistica in recepimento delle osservazioni	
Approvazione		Giunta regionale Lombardia	Approva l'ipotesi di accordo di programma in variante al P.R.G.	
Approvazione	sottoscrizione	Comune di Milano  Regione Lombardia  Ferrovie Dello Stato  Europa Gestioni Immobiliari S.p.A	Sottoscrizione dell'accordo di programma in variante al P.R.G.	
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, si sono svolte due Conferenze di Valutazione e due *forum* pubblici.

La prima seduta della Conferenza di Valutazione si è tenuta il 17 dicembre 2008; la seconda in data 28 maggio 2009.

I *forum* pubblici si sono tenuti 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 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 (si allegano i verbali delle conferenze di valutazione e l'elenco dei soggetti invitati e partecipanti alle due sedute della conferenza di valutazione).

Si veda anche l'allegato 3, relativo ai soggetti e agli enti a cui sono stati inviati gli avvisi di messa a disposizione del rapporto ambientale correlato alla proposta di variante urbanistica e di convocazione dei forum pubblici.

### 3. OBIETTIVI DELL’A.D.P. E VALUTAZIONE DELLA COERENZA

#### Obiettivi generali 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 di una serie di obiettivi generali e specifici di natura ambientale di seguito indicati.

Tabella 3-1 - Obiettivi generali e specifici dell’AdP

OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DELL’ADP
<i>Obiettivo generale: Riqualificazione di estesi ambiti urbani dismessi e sottoutilizzati presenti in aree edificate</i>
Obiettivo specifico: Rispetto di un’elevata qualità architettonica e ambientale
Obiettivo specifico: Riqualificazione dell’area e del contesto circostante
<i>Obiettivo generale: Potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese e del sistema della mobilità</i>
Obiettivo specifico: Miglioramento della viabilità e del trasporto pubblico locale
Obiettivo specifico: Potenziamento del sistema ferroviario milanese
Obiettivo specifico: Realizzazioni di nuove connessioni viarie e morfologiche fra tessuti oggi separati
Obiettivo specifico: Miglioramento del rapporto con la linea ferroviaria esistente
<i>Obiettivo generale: Sostenibilità dell’edificato e dei sistemi di produzione di energia</i>
Obiettivo specifico: Efficienza energetica degli edifici
Obiettivo specifico: Utilizzo di sistemi efficienti per la produzione della energia

In particolare, lo scenario delle azioni entro cui si muove la variante urbanistica è quello del potenziamento del sistema ferroviario milanese che rappresenta uno degli obiettivi strategici dell’accordo, finalizzato a consentire la crescita dell’utenza del trasporto pubblico per contrastare il fenomeno del traffico privato, quest’ultimo originato principalmente dall’area metropolitana di Milano.

Il sistema di trasporto in grado di intercettare gli spostamenti all’esterno dei confini comunali è la ferrovia suburbana.

Per consentire un riequilibrio della ripartizione modale a favore del mezzo pubblico è necessario perseguire i seguenti obiettivi:

- Trasformare il passante in metropolitana, aumentando la frequenza dei treni;
- Potenziare le linee ferroviarie;



- Rendere la cintura ferroviaria la *circle line* di Milano, aumentando le frequenze dei treni e il numero delle stazioni.

Affinché questi obiettivi possano essere raggiunti è necessario intervenire secondo le seguenti tre linee d'azione:

- Effettuare interventi sulle infrastrutture per la risoluzione dei punti critici del nodo e realizzando nuove stazioni e fermate;
- Acquistare nuovo materiale rotabile con elevati standard prestazionali, di affidabilità e comfort, da dedicarsi alle linee che vertono su Milano;
- Incrementare i parcheggi nell'area esterna al comune di Milano per favorire l'interscambio privato-pubblico.

I proventi derivanti dalle plusvalenze dell'A.d.P. possono contribuire significativamente al finanziamento degli interventi sul nodo ferroviario, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere infrastrutturali che sono condizione necessaria per l'esercizio dei nuovi servizi del servizio ferroviario nazionale.

La definizione degli obiettivi generali e specifici individuati per l'A.d.P. ha portato all'individuazione di una serie di obiettivi specifici ed azioni riferite a ciascun ambito analizzato (cfr. da Tabella 6 4 a Tabella 6 10 del Rapporto ambientale).

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.

In particolare, **tra 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 minima e 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**

I criteri e gli obiettivi di sostenibilità indicati dal Consiglio Europeo di Barcellona 2002 e quelli indicati dalla Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (del CIPE 2.8.2002) sono perseguibili a livello territorialmente superiore rispetto al presente AdP.

Tuttavia, si ritiene che gli interventi previsti dall'A.d.P. presentino una serie di benefici ambientali riconducibili alle scelte operate nei settori dell'energia, dei trasporti e della mobilità e nella gestione delle acque, a questi riconducibili.

Gli interventi dell'A.d.P. risultano, altresì, coerenti con la maggior parte degli obiettivi individuati all'interno del Piano Territoriale Regionale per il sistema metropolitano.

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 del suolo a favore di un intervento di riqualificazione edilizia, riducendo la diffusività dello sviluppo urbano, elemento critico per il mantenimento della qualità paesaggistica.

Le azioni individuate all'interno del Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) sono coerenti con le indicazioni e gli obiettivi dell'A.d.P. in termini di azioni volte alla riqualificazione dell'area.

Si sottolinea in tal senso l'obiettivo dell'A.d.P. di potenziare il sistema del verde e di creare connessioni tra tessuti oggi separati, rispettando le caratteristiche paesaggistiche storiche.

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 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.

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

La realizzazione di nuove polarità funzionali in corrispondenza delle stazioni e in aree prima dimesse è coerente con gli obiettivi definiti per gli ambiti di addensamento metropolitano dal Programma Triennale per lo Sviluppo del Settore Commerciale.

Tali obiettivi incentivano, infatti, l'integrazione della funzione commerciale con le altre funzioni di attrattività urbana e con i sistemi di trasporto pubblico.

I cambiamenti previsti lungo i Navigli sono coerenti con quanto definito nel Piano Territoriale Regionale d'Area (P.T.R.A.) "Navigli Lombardi", con il Programma *Expo 2015* a livello di pianificazione comunale e con il Piano d'Ambito, il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) e il Piano di Tutela e Uso delle Acque a livello più elevato.

Sul lato dei trasporti gli interventi per il potenziamento e la riqualificazione del sistema ferroviario e del sistema della mobilità perseguono gli obiettivi contenuti nei piani relativi a questo ambito: P.G.T.U., P.U.M., P.T.S. e P.M.S.

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 difficili



condizioni di traffico oggi esistenti in centro città, ma che sia anzi finalizzato a sgravare gli assi principali oggi congestionati.

L'A.d.P. risulta, infine, in linea con altri strumenti comunali come il Piano del verde e il Documento d'inquadramento delle politiche urbanistiche del Comune di Milano.

Gli obiettivi dell'A.d.P. sono risultati anche coerenti con gli obiettivi derivanti dall'analisi di contesto.

#### 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 superfici territoriali dell'ampiezza di quelle in oggetto, è ovvio che l'elemento primario di valutazione del rapporto costi/benefici, in termini di impatti ambientali, è l'impostazione complessiva dell'intervento, sotto il profilo delle scelte ambientalmente sostenibili ed eco-compatibili, che siano assunte a presupposto della successiva definizione progettuale.

#### **Sintesi degli effetti ambientali delle trasformazioni**

In generale, nonostante, l'inserimento di circa 1.300.000 mq di superficie di nuovi insediamenti a destinazione mista, 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, rumore 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'AdP 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 economico-popolare**, convenzionata o in locazione, nel rispetto delle normative e degli indirizzi comunali vigenti, anche attraverso meccanismi di tipo premiale.

Si ricorda, inoltre, che proventi derivanti dalle plusvalenze dell'AdP potranno contribuire significativamente al finanziamento degli **interventi sul nodo ferroviario**, con particolare riferimento alla realizzazione delle **opere infrastrutturali** che sono condizione necessaria per l'esercizio dei nuovi servizi ferroviari, con conseguente sgravio della mobilità su strada.

## 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 e dove si prevedono azioni di protezione del rumore generato dai treni.

Anche nel caso di Greco sono previsti manufatti pensili sul fascio binari. Sarà necessario valutare l'utilità di azioni di questo tipo anche per l'area di Lambrate, dove è stato previsto l'inserimento di residenze.

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 (a opera di colui che realizza l'opera e non del gestore delle fasce).

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 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 **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 e riqualificazione del sistema ferroviario milanese e del sistema della mobilità.

Inoltre, in tutti gli ambiti di intervento è previsto l'inserimento di funzioni di interesse generale e spazi pubblici.

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

## 5. 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 presente documento, sono giunte una serie di osservazioni in merito alla variante urbanistica e al Rapporto Ambientale.

Le osservazioni di carattere ambientale o riferite ai contenuti della Variante urbanistica e dell'Accordo di Programma, sono state oggetto di analisi e di valutazione. Si rimanda al documento *"Risposta alle osservazioni pervenute a seguito alla messa a disposizione in data 4 maggio 2009 del Rapporto Ambientale relativo alla Proposta di variante al P.R.G. in Accordo di Programma, per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione a Milano, correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese"*. allegato al Parere Motivato che riporta tutte le risposte alle osservazioni pervenute.

La variante nella formulazione attuale 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 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 precisi orientamenti in questo senso alla pianificazione attuativa;
- sono stati illustrati, per quanto possibile, gli obiettivi trasportistici dell'accordo di programma, illustrando al cap. 6 della relazione 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. IL PARERE MOTIVATO

L'Autorità competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità precedente, ha formulato in data 16.11.2009 il Parere Motivato (PG. 943911) che detta prescrizioni da recepire nel testo della Variante e del Rapporto Ambientale..

La tabella seguente sintetizza i contenuti del parere motivato recepiti nell'AdP

CONTENUTI DEL PARERE MOTIVATO	Recepimento nell'articolato dell'AdP
<p>Esprime, ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., nonché ai sensi del D.C.R. del 13 marzo 2007 n. VIII/351 e del D.G.R. del 27 dicembre 2007 n. VIII/6420 (allegato 1 m), in attuazione dell'art. 4, comma 1, della L.R. 12/2005, parere favorevole a condizione che si ottemperi alle prescrizioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale, così come modificato dall'accoglimento delle osservazioni riportate nell'allegato avente ad oggetto "<i>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, corredata al potenziamento del sistema ferroviario milanese</i>"</p>	<p>Vengono modificati i seguenti Documenti della Variante al P.R.G. e della VAS correlata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relazione Illustrativa;</li> <li>- Linee-Guida;</li> <li>- Rapporto Ambientale;</li> <li>- Sintesi non Tecnica</li> </ul> <p>I documenti di Variante urbanistica e della Vas costituiscono parte integrante dell'AdP</p>
<p>Dispone la trasmissione del parere motivato ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, individuati con la determinazione dirigenziale del Settore Progetti Strategici n. 63 del 4 dicembre 2008;</p>	
<p>Dispone di provvedere alla divulgazione del parere motivato per mezzo di pubblicazione del sito del Comune di Milano e della Regione Lombardia.</p>	

## **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.

Tabella Monitoraggio

TEMA/Obiettivi specifici/Indicatori	Frequenza di rilevamento	Responsabilità	Frequenza di reporting	Componente ambientale interessata					
				Aria	Acqua	Suolo	Rumore	Paesaggio	Inquinamento luminoso
<b>ENERGIA</b>									
<b>Obiettivo specifico:</b> 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					
<b>Obiettivo specifico:</b> 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'									
<b>Obiettivi specifico:</b> 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		
<b>Obiettivi specifico:</b> miglioramento del trasporto pubblico									
Numero di persone che si avvalgono del trasporto pubblico per accedere alle funzioni insediate	Annuale	Amm.Comunale	Annuale	x			x		
<b>Obiettivo specifico:</b> 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	

<b>Obiettivo specifico:</b> 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	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		
<b>PAESAGGIO</b>									
<b>Obiettivo specifico:</b> 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 dei	Amm. Comunale	Annuale					x	



	Piani Attuativi								
Interventi di mitigazione e compensazione ambientale per le nuove aree e per le aree esistenti	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi	Amm. Comunale/Proprietà	Annuale				X	x	
<b>ATMOSFERA</b>									
<b>Obiettivi specifici:</b> contenimento delle emissioni in atmosfera									
Emissioni atmosferiche dovute ai nuovi insediamenti abitativi e produttivi	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi Post operam: annuale	Amm. Comunale	Annuale	x					
Emissioni atmosferiche dovute al traffico veicolare circolante negli ambiti oggetto dell'AdP	In occasione dell'approvazione dei Piani Attuativi Post operam: annuale	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. In particolare, saranno oggetto di monitoraggio i temi indicati nella tabella successiva. 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.

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>	Ante operam: 2 campagne da 15 giorni	Amministrazione comunale/ARPA	Una tantum	ARPA
	<i>Misura delle deposizioni di polveri</i> 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, 20.11.2009

L'AUTORITA' PROCEDENTE  
*Comune di Milano*  
Settore Progetti Strategici  
Arch. Giancarlo Tancredi

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA SU ADP PER IL RECUPERO DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE, E IN DISMISSIONE, SITE NEL COMUNE DI MILANO, IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.**

**Conferenza di valutazione introduttiva**

**VERBALE**

17 dicembre 2008

P.zza Duomo, 21

ore 09:30

Presenti:

Comune di Milano

Dott.ssa Annalisa Gussoni  
Ing. Alba De Salvia  
Dott. Andrea Zelioli  
Dott.ssa Laura Crespi  
Dott. Pietro Gargioni  
Dott.ssa Antonella Renna  
Dott.ssa Matilde Battaglia  
Arch. Michela Brambati  
Arch. Giancarlo Tancredi

ARPA Dipartim. Milano

Dott. Adriano Cati  
Dott. Giuseppe Campilongo  
Dott.ssa Anna Torri

AMA

D.ssa Valentina Bani

Società TEI S.p.A.

Ing. Luca Del Furia

RFI

D.ssa Paola Tessitore  
D.ssa Claudia Boeris

ATM S.p.A.

Dott. Maurizio Vazzana

Asl Città di Milano

Dott. Maurizio Tabiaddon  
Dott. Michele Barletta

Comune di Corsico

Arch. Adriano Ponticiello

Provincia di Milano

D.ssa Giovanna Pistola  
Dott. Marco Felisa  
D.ssa Isabella Susi Botto

Investire Immobiliare S.p.A.

Dott. Mario Previsdomini

A2A S.p.A.

D.ssa Paola Rottola  
Dott. Luca Capolongo

Poste Italiane S.P.A.  
Guardia di Finanza

Dott. Carlo Alberto Marengi  
Ten. Colonnello Domenico Conte



Andrea Zelioli - Responsabile della Segreteria Tecnica VAS del Settore Attuazione Politiche Ambientali - introduce la riunione specificando il ruolo del Settore nella Valutazione Ambientale Strategica (Autorità Competente), e presenta i settori del Comune di Milano convenuti alla seduta odierna: Settore Progetti Strategici (Autorità Procedente), Servizio PGT del Settore Pianificazione Urbanistica Generale, Servizio Piani di Bonifica del Settore Piani e Programmi Esecutivi per l'Edilizia.

Michela Brambati - D.C. Sviluppo del Territorio del Comune di Milano - illustra i contenuti dell'Accordo di Programma descrivendone l'origine e gli obiettivi che sono: il potenziamento dei nodi ferroviari e la contestuale riqualificazione urbanistica delle aree dismesse.

Luca Del Furia - TEI S.p.A. - introduce i contenuti del documento di scoping. Motiva il percorso della Valutazione Ambientale Strategica della conferenza odierna, nel contesto della variante urbanistica. Illustra gli obiettivi dell'AdP, della VAS e di quest'ultima le fasi e l'approccio metodologico. Elenca la documentazione che è parte integrante del processo, ovvero il Documento di Scoping, il Rapporto Ambientale e i relativi contenuti. Conclude informando che i documenti riguardanti l'intero processo sono, e saranno, pubblicati rispettivamente sul sito del Comune di Milano ([www.comune.milano.it/bandi/bandi](http://www.comune.milano.it/bandi/bandi)) e sul sito web della Regione Lombardia ([www.silvia.regione.lombardia.it/VAS/agenda/valutazione](http://www.silvia.regione.lombardia.it/VAS/agenda/valutazione)).

Adriano Cati - ARPA Lombardia - riservandosi di produrre le osservazioni in forma scritta, anche dopo avere esaminato l'ultima versione del Documento di Scoping, sottolinea la necessità di anticipare, nel Rapporto Ambientale, per quanto possibile, le valutazioni di dettaglio in forma quantitativa, al fine di evitare futuri dinieghi dovuti ad incongruenze tra gli obiettivi dei piani attuativi dell'accordo di programma e gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Giuseppe Campilongo - ARPA Lombardia - ricorda come debbano essere tenute presenti tutte le conseguenze derivanti dalle opere realizzate per l'EXPO 2015, valutandone gli effetti, non solo del traffico, ma di tutte le altre componenti quali: approvvigionamento idrico, smaltimento rifiuti, smaltimento reflui, depurazione, ecc.

Marco Felisa - D.C. Territorio - Settore Pianificazione della Provincia di Milano - ricorda che è consultabile on-line una banca dati istituita dalla Provincia, contenente tutti gli elementi di conoscenza del territorio. Si associa a quanto richiesto da Adriano Cati, relativamente alla necessità di approfondire ed anticipare le valutazioni sui dati in forma quantitativa, e anch'egli dà la massima disponibilità per la redazione dei documenti tecnici.

Maurizio Vazzana - ATM S.p.A. - chiede la definizione di tutti gli scenari possibili relativi alla mobilità.

Luca Capolongo - A2A S.p.A. - chiede come si configuri il processo di VAS nell'ambito del PGT, al fine di determinare i futuri fabbisogni energetici, nonché per procedere ad una pianificazione temporale della realizzazione delle infrastrutture tecnologiche. Inoltre, manifesta un possibile interesse di A2A all'AdP, in qualità di proprietaria di alcune aree adiacenti agli ambiti di intervento. Infine, si riserva di presentare osservazioni in forma scritta, entro i termini fissati dalla Conferenza.

Andrea Zelioli sottolinea che, unitamente alle necessità di approvvigionamento idrico dei nuovi insediamenti, al fine di definire correttamente gli scenari di sostenibilità, saranno oggetto di valutazione anche le incidenze sulla risorsa idrica sotterranea, generate dal programma di



produzione energetica e teleriscaldamento di A2A, il quale prevede l'utilizzo delle acque di falda mediante pompe di calore.

Annalisa Gussoni - Direttore del Settore Attuazione Politiche Ambientali - riassume i concetti precedentemente espressi, e rimanda ad un confronto specifico in materia energetica già aperto con A2A ed altri interlocutori istituzionali.

In tema di bonifiche, il Direttore fa presente che tali procedure sono regolamentate da legislazione propria. Ritiene quindi necessario che le verifiche preliminari non si limitino alla semplice ricostruzione storica delle attività, in quanto le aree, già adibite a scali ferroviari, dovranno comunque essere successivamente oggetto di indagini dirette. Pertanto, reputa opportuno anticipare il più possibile tale fase, non limitandosi all'esecuzione dei sondaggi in corrispondenza dei soli centri di pericolo, ma estendendoli all'intera superficie delle aree.

Infine, evidenzia che il risultato delle indagini preliminari è strumento di supporto alla fase decisionale a monte della progettazione, e risulta conseguentemente determinante per individuare e meglio definire le future destinazioni funzionali, in relazione allo stato di contaminazione dei luoghi ed agli obiettivi di bonifica che si intendono perseguire, nell'ottica del miglior rapporto costi-benefici.

Luca Del Furia ricorda che il Parere Motivato, quale atto conclusivo previsto dalla procedura di VAS, può contenere prescrizioni e, in particolare, in questo caso specifico, possono essere individuati i soggetti responsabili delle analisi preliminari, le modalità di indagine e le tempistiche di realizzazione.

Adriano Ponticiello – consulente del Settore Urbanistica PGT del Comune di Corsico – richiama l'opportunità di armonizzare l'intervento di riqualificazione degli scali ferroviari con gli interventi già avviati al fine di evitare discrasie sul territorio.

Sottolinea l'importanza delle linee guida per comparti, con schemi planivolumetrici relazionati all'intorno con il sistema dell'accessibilità e del verde.

A tal fine risulta importante la relazione fra S. Cristoforo stazione, parco lineare del naviglio e sistema accessibilità (Cavalcavia Giordani – Via Molinetto di Lorenteggio e percorsi ciclopedonali a raso e a scavallo dei binari).

Inoltre chiede di verificare la possibilità di inserire o richiamare nell'A.d.P., anche le proposte di ricucitura urbana e di riqualificazione della stazione/fermata di Corsico, nonché del ruolo potenziale delle funzioni insediabili negli edifici di archeologia industriale (ex Pozzi) e delle altre funzioni programmabili da mettere a sistema lungo l'asse Naviglio – Porta Genova.

Quanto sopra dovrà essere coerente con il Piano d'Area Navigli Lombardi (di competenza Regionale) e con le previsioni del P.G.T. di Milano, che per l'area ex cuccette indica un Epicentro (funzioni aggregative) oppure edilizia residenziale convenzionata; occorre inoltre mettere a fuoco la connessione Naviglio – Canale Navigabile previsto nella zona ex cuccette dallo schema Master-plan EXPO.

Andrea Zelioli comunica che il termine ultimo per presentare eventuali osservazioni scritte o commenti al Documento di Scoping, è il 12/01/2009.

Michela Brambati illustra le fasi successive del procedimento, informando che, prima della conferenza di valutazione finale, sarà organizzato un momento di consultazione pubblica.

La seduta si chiude alle ore 12,10.

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA SU ADP PER IL RECUPERO DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE, E IN DISMISSIONE, SITE NEL COMUNE DI MILANO, IN CORRELAZIONE CON IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.**

**Conferenza di verifica conclusiva**

**VERBALE**

28 maggio 2009

P.zza Duomo, 21

ore 14:30

Presenti:

A2A S.p.A.	Paola Rottola Luca Capolongo
AGENZIA DEMANIO	Gianluca Caristi
AGENZIA DOGANE	Claudio Di Noia
AMAT	Valentina Bani Marco Bedogni Alessandro Cervetti Antonella Pulpito Roberta Righini Luca Tosi
ARPA Dipartim. Milano	Giuseppe Campilongo Adriano Cati Anna Torri
ASL Città di Milano	Maurizio Tabiaddon Michele Barletta
Comune di Corsico	Adriano Ponticiello
Comune di Milano	Michela Brambati Federico Confalonieri Alba De Salvia Pietro Gargioni Annalisa Gussoni Mariangela Montesanti Antonella Renna Giancarlo Tancredi Andrea Zelioli
Investire Immobiliare S.p.A.	Mario Previsdomini
MM S.p.A	Sandro Capra
Provincia di Milano	Isabella Susi Botto



RFI

Paola Tessitore  
Serena Martini

Società TEI S.p.A.

Luca Del Furia

Andrea Zelioli - Responsabile della Segreteria Tecnica VAS del Settore Attuazione Politiche Ambientali - introduce la riunione riassumendo l'iter seguito dalla procedura e chiarendo quali siano le successive tappe da affrontare, e presentando i settori del Comune di Milano convenuti alla seduta odierna.

Michela Brambati - D.C. Sviluppo del Territorio del Comune di Milano - illustra i contenuti dell'Accordo di Programma descrivendone l'origine e gli obiettivi che sono: il potenziamento dei nodi ferroviari e la contestuale riqualificazione urbanistica delle aree dismesse. Rende noto come l'intero procedimento rientri nell'ambito più generale della redazione del Piano del Governo del Territorio, tanto che le planimetrie saranno parte integrante del Documento di Piano.

Spiega come i singoli ambiti di dismissione sono stati raggruppati in aree più vaste, perché alcuni presi distintamente non avrebbero sufficiente capacità edificatoria da una parte, dall'altra gli indici di edificabilità possano essere calcolati sull'intero comparto scelto, e non nel singolo ambito, permettendo in questo modo di avere flessibilità nella predisposizione dei piani-volumetrici. Conclude illustrando le linee guida, allegate alla variante urbanistica.

Federico Confalonieri – Settore Pianificazione Mobilità, Trasporti e Ambiente – spiega quali saranno i potenziamenti in tema di viabilità, conseguenti alla dismissione dei siti ed alla relativa acquisizione degli oneri di urbanizzazione; ovvero favorire l'incremento dell'utilizzo da una parte del passante ferroviario, raddoppiandone la frequenza dei treni, dall'altra dell'asse ferroviario Garibaldi – Greco – Monza, oltre che ottimizzare un sistema di collegamento per la zona nord della città, costituendo di fatto la cosiddetta “ circle line”. Tali interventi sono, ed andranno, condotti di concerto con la Regione Lombardia. Infine, auspica che l'Accordo di Programma sia uno strumento importante per la realizzazione di questo potenziamento, anche con la definizione chiara degli impegni delle Rete Ferrovie, da cui si dipende per l'acquisizione, ad esempio, di nuovo materiale rotabile e/o treni dedicati.

Antonella Pulpito – AMAT, Pianificazione Traffico – dà una breve descrizione degli scenari infrastrutturali, a scala macroscopica, rispetto agli sviluppi urbanistici, ponendo come scenario di riferimento l'anno 2015.

Luca De Furia – Società TEI S.p.A – presenta il Rapporto ambientale, descrivendone i contenuti e ponendo l'accento sui possibili effetti che l'Accordo di Programma avrà sull'ambiente.

A conclusione dell'esposizione Michela Brambati illustra quali siano i successivi passi e tempistiche della procedura in corso, ricordando come saranno ancora da considerarsi 30 giorni per la verifica della commissione urbanistica. In merito alla tempistica dell'iter procedurale, in attesa dell'adeguamento della normativa regionale alle modifiche introdotte dal D.Lgs. 4/2008, verranno effettuati approfondimenti con la Regione Lombardia, e successivamente comunicate, a tutti i partecipanti alla Conferenza dei Servizi, le scadenze per la presentazione delle osservazioni sul R.A.

Luca Tosi – AMAT, Direzione sistemi Informativi e di Gestione, presenta gli studi sul traffico, inseriti nel Rapporto Ambientale che sono stati condotti, avendo come scenario di riferimento l'anno 2015, spiegando come gli scenari che si verranno a creare siano dati dalle trasformazioni già



in atto e l'apporto che verrà dato dalla realizzazione della dismissione degli scali ferroviari, considerando, come fattore cardine, le diverse modalità di spostamento che potrebbero attuarsi nei diversi ambiti, vista la diversa collocazione spaziale degli stessi e la loro diversa futura destinazione.

Al termine della discussione, Maurizio Tabiador – ASL di Milano, Servizio Salute Ambiente – chiede come le trasformazioni portate dalla dismissione degli scali siano state analizzate dal punto di vista socio economico. Michela Brambati spiega che si sono utilizzate le analisi, che compariranno nella redazione del Piano di Governo del Territorio, e che ulteriori approfondimenti potranno essere condotti in fase attuativa. Andrea Zelioli ricorda come, se necessario potranno essere inserite precise prescrizioni nel parere motivato.

Di seguito la discussione si è spostata sulla componente energia, ed è stato precisato come l'Accordo di Programma non avesse in sé una strategia energetica, ma come le nuove costruzioni dovranno seguire i dettami della legislazione sia regionale che nazionale in materia, come vi sia un regolamento edilizio da ottemperare, e come questa operazione di trasformazione del territorio può essere l'occasione di enunciazione di principi che potranno essere seguiti da progetti successivi.

Infine, Adriano Ponticello - Comune di Corsico, Ufficio P.G.T – sottolinea come la trasformazione di aree limitrofe al comune di Corsico fa sì che si possa considerare come un percorso unico il tratto che si diparte da P.ta Genova e che costeggiando i navigli, fa parte di un unico sistema territoriale. A questo proposito, rende noto come l'amministrazione di Corsico, nell'ambito del Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013: Asse 3 "Mobilità sostenibile", abbia presentato una proposta progettuale volta a realizzare una nuovi accessi facilitati alla nuova fermata della linea ferroviaria Milano –Mortara, oltre che la costituzione di un nuovo ponte sul Naviglio.

Nelle more della Pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia dell'avviso della proposta di accordo di programma, nulla avendo più da discutere, la seduta si chiude alle ore 18,10.





allegato 3

**SOGGETTI ED ENTI A CUI E' STATA DATA COMUNICAZIONE DEL DEPOSITO DEL RAPPORTO AMBIENTALE e DEI FORUM PUBBLICI**

AUTORITÀ COMPETENTE VAS Settore Attuazione Politiche Ambientali Del Comune Di Milano

SETTORE PIANIFICAZIONE MOBILITÀ E TRASPORTI DEL COMUNE DI MILANO

*ENTI E SOGGETTI INTERESSATI*

ARPA Dipartimento Provinciale di Milano

ASL Dipartimento di Prevenzione Medica Area Dip.le P.S.A.L.T.

AMAT Ambiente e Energia

REGIONE LOMBARDIA COMMISSIONE PROVINCIALE DEL PAESAGGIO

REGIONE LOMBARDIA DIREZIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

REGIONE LOMBARDIA PROGRAMMAZIONE INTEGRATA

F.S. s.p.a.

F.S. Sistemi Urbani s.p.a.

R.F.I. s.p.a. Direzione Compartimentale Movimento Milano

MINISTERO BENI CULTURALI – DIREZIONE REGIONALE LOMBARDIA

PROVINCIA di Milano

A2A s.p.a.

COMUNE DI CORSICO

Metropolitana Milanese s.p.a.

Azienda Trasporti Milanesi s.p.a.

Europa Gestioni Immobiliari s.p.a.

AGENZIA DEL DEMANIO Filiale Lombardia



FIP – Fondo Immobili Pubblici – Investire Immobiliare s.g.r.

GUARDIA DI FINANZA – Comando Regionale Lombardia e Comando Provinciale Milano

AGENZIA DELLE DOGANE Direzione Regionale

ZONE DECENTRAMENTO 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9

*ASSOCIAZIONI*

Naviglilive

Wwf

Assolombarda

Camera di Commercio di Milano  
Ance

Assimpredil

Commercianti Porta Genova E Solari

Camera del lavoro milano

Legambiente

Italia Nostra

Meglio Milano

Ciclobby

Fondoambiente

CGIL

Cisl

Uil

Opera Federativa Trasporto Ammalati A Lourdes

Fondazione Fratelli Di San Francesco D'assisi



ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI DELLA PROVINCIA DI MILANO

COLLEGIO DEGLI INGEGNERI DI MILANO

POLITECNICO DI MILANO

Giovanni Cislighi

Marco Prusicki

Sergio Brenna

*COMITATI CITTADINI*

COORDINAMENTO DEI COMITATI CITTADINI MILANESI

COMITATO QUARTIERE CANTALUPA

COMITATO PORTAGENOVAPARTECIPATA

COMITATO DEI NAVIGLI

COMITATO DI QUARTIERE METROPOLITANO SA.SBEM

COMITATO VALTELLINA E DINTORNI

COMITATO CIVICO DIRITTI DEGLI UTENTI

*RAPPRESENTANTI INQUILINI F.S.*

Franco Tufano

Alberto Minasi

*SOC. IMMOBILIARI*

Lagare s.p.a

Hines s.p.a.

*SINGOLI CITTADINI*

David Gentili

Michele Sacerdoti