

Milano



Comune  
di Milano

**Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica in variante al PRG  
vigente delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di  
Milano correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese**

## **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**Documentazione preliminare – Scoping**

Hanno collaborato alla stesura del presente documento:

**Comune di Milano**

Settore Progetti Strategici

Settore Attuazione Politiche Ambientali

Settore Pianificazione, Mobilità, Trasporti e Ambiente

Agenzia Mobilità Ambiente S.p.A.

**Ferrovie dello Stato S.p.A.**

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.- Direzione Compartimentale Movimento Milano

con la collaborazione professionale di:

Ing. Luca Del Furia

Dott.ssa Claudia Boeris Clemen

Ing. Maria Teresa Pisani

## INDICE

---

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>1</b>
1.1 PREMESSA.....	1
1.2 OBIETTIVI GENERALI DELLA VAS.....	1
1.3 FASI PROCEDURALI DELLA VAS .....	2
1.4 QUADRO DI RIFERIMENTO INIZIALE DELLA VAS DELL'ADP.....	5
<b>2. CONTENUTI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA.....</b>	<b>7</b>
2.1 AREE INTERESSATE DALL'ADP .....	7
2.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI .....	9
<b>3. ANALISI PRELIMINARE DI CONTESTO.....</b>	<b>10</b>
3.1 PREMESSA.....	10
3.2 SCALO FARINI.....	10
3.3 SCALO DI PORTA ROMANA.....	17
3.4 SCALO PORTA GENOVA.....	24
3.5 SAN CRISTOFORO .....	30
3.6 SCALO LAMBRATE .....	37
3.7 SCALO GRECO .....	44
3.8 SCALO ROGOREDO .....	50
<b>4. DEFINIZIONE DELLA PORTATA E DEL LIVELLO DI DETTAGLIO DELLE INFORMAZIONI DA INCLUDERE NEL RAPPORTO AMBIENTALE .....</b>	<b>55</b>
4.1 AMBITO TERRITORIALE DI INFLUENZA DELLA VARIANTE .....	55
4.2 AMBITO TEMPORALE DI INFLUENZA DELLA VARIANTE .....	55
4.3 PROPOSTA DI SCENARI .....	55
4.4 QUADRO CONOSCITIVO - BASELINE AMBIENTALE .....	56
<b>5. METODOLOGIA DI ANALISI E DI PREDISPOSIZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE .....</b>	<b>59</b>
5.1 INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DI PIANO E DELLE ALTERNATIVE.....	59
5.2 VALUTAZIONE DELLA COERENZA INTERNA ED ESTERNA.....	59
5.3 STIMA DEI PREVEDIBILI EFFETTI DELL'ADP SULL'AMBIENTE E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE .....	61

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL RIASSETTO  
URBANISTICO E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE

DOCUMENTO DI SCOPING

---

5.4	ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO E DI EVENTUALI INTERVENTI CORRETTIVI .....	62
5.5	PROPOSTA DEI CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE .....	63
<b>6.</b>	<b>CONSULTAZIONE - ADOZIONE - APPROVAZIONE – RATIFICA DELL’ADP E VARIANTE URBANISTICA .....</b>	<b>65</b>
6.1	LA MAPPATURA DEI SOGGETTI COINVOLTI .....	65
6.2	LA COMUNICAZIONE PUBBLICA E GLI STRUMENTI UTILIZZATI .....	66

## **1. INTRODUZIONE**

---

### **1.1 PREMESSA**

Il presente rapporto costituisce il Documento di scoping relativo alla Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS) dell'Accordo di Programma (AdP) per la trasformazione urbanistica, in variante al PRG vigente, delle aree ferroviarie dismesse site in Comune di Milano correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese. La procedura di VAS dell'AdP si rende necessaria in quanto esso comporta variante urbanistica al PRG del Comune di Milano.

Il presente documento, predisposto dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente per la VAS, contiene una descrizione del percorso che ha portato alla sottoscrizione dell'AdP, i suoi obiettivi, e, come prevede la normativa vigente, lo schema del percorso metodologico procedurale adottato, una proposta di ambito di influenza dell'AdP e una proposta delle informazioni che dovranno essere incluse nel Rapporto Ambientale.

### **1.2 OBIETTIVI GENERALI DELLA VAS**

La procedura di VAS ha lo scopo di evidenziare la congruità delle scelte pianificatorie rispetto agli obiettivi di sostenibilità dell'AdP e le possibili sinergie con altri strumenti di pianificazione sovra ordinati e di settore.

Il processo di valutazione individua le alternative proposte nell'elaborazione dell'AdP, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione e compensazione.

La VAS è stata avviata durante la fase preparatoria dell'AdP e sarà estesa all'intero percorso decisionale, sino all'adozione e alla successiva approvazione dello stesso.

Essa rappresenta l'occasione per integrare nel processo di governo del territorio, sin dall'avvio delle attività, i seguenti elementi:

- aspetti ambientali, costituenti il quadro di riferimento ambientale, ovvero lo scenario di partenza rispetto al quale valutare gli impatti prodotti dall'AdP;
- strumenti di valutazione degli scenari evolutivi e degli obiettivi introdotti dall'AdP, su cui calibrare il sistema di monitoraggio.

### **1.3 FASI PROCEDURALI DELLA VAS**

La Giunta Regionale ha disciplinato i procedimenti di VAS e verifica con D.G.R. n. 6420 del 27 dicembre 2007 "Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi" (pubblicazione sul BURL n. 4 del 24 gennaio 2008). Il processo di VAS viene distinto in quattro fasi differenti:

- FASE 1: Orientamento e impostazione;
- FASE 2: Elaborazione e redazione del Rapporto ambientale;
- FASE 3: Consultazione - adozione - approvazione – ratifica dell'AdP e variante urbanistica;
- FASE 4: Attuazione e gestione del programma di monitoraggio e di eventuali interventi correttivi.

Nel caso specifico dell'AdP, il modello metodologico organizzativo di riferimento utilizzato è quello indicato nell'Allegato 1m della DGR VIII/6420. Le fasi, come individuate dal D.G.R. 6420/2007, sono schematizzate in Tabella 1-1.

Si ritiene opportuno precisare fin d'ora alcuni aspetti caratteristici dell'AdP:

- esso interessa un numero elevato di aree (7) di dimensioni variabili e collocate tutte in ambito urbano e in contesti generalmente urbanizzati;
- al fine di una pianificazione sistematica delle aree ferroviarie dismesse e del loro migliore utilizzo, la variante urbanistica sarà unica per tutte le aree e prevederà l'allocazione dei pesi insediativi tenendo conto sia delle esigenze di flessibilità in fase attuativa che delle specificità di ogni singolo ambito anche prevedendo l'attuazione per comparti edificatori;
- gli scenari relativi ai pesi insediativi e ai mix funzionali sono coerenti con quelli utilizzati per le verifiche di impatto sulla mobilità urbana (vedi paragrafo 4.3);
- le analisi e le valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale verranno condotte in termini ove possibile quantitativi.

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL RIASSETTO URBANISTICO E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE

DOCUMENTO DI SCOPING

Tabella 1-1 – Fasi del procedimento di VAS.

Fase del piano	PII con Variante di piano	Ambiente/ VA
Fase 0 Preparazione	P0.1 Presentazione P0.2 Decisione in merito alla rilevanza regionale del PII/AdP P0.3 Richiesta alla Regione di adesione all'accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. 267/2000	
Deliberazione Giunta regionale di adesione all'AdP Pubblicazione della DGR sul BURL		
Fase 1 <b>Orientamento</b>	P1.0 Inseadimento Conferenza dei Rappresentanti P1.1 Definizione contenuti di massima dell'AdP e dello schema di convenzione P1.2 Predisposizione cronoprogramma	A1.1 L' Autorità procedente avvalendosi della Segreteria Tecnica, determina: <ul style="list-style-type: none"> <li>• esclusione dalla VAS</li> <li>• verifica di esclusione dalla VAS</li> <li>• Valutazione ambientale - VAS</li> </ul> A1.2 L'Autorità procedente, avvalendosi della Segreteria tecnica provvede a: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. individuare l'Autorità con competenza in materia di VAS</li> <li>b. definire le modalità di svolgimento della conferenza;</li> <li>c. individuare i soggetti con competenza in materia ambientale.</li> </ol>
Deliberazione Giunta comunale (o di altro Ente proponente) di avvio del procedimento di <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verifica di esclusione dalla VAS</li> <li>• Valutazione ambientale - VAS</li> </ul> <b>Pubblicazione avviso di avvio del procedimento su Albo Pretorio, sito web di Comune, Regione o eventuale altro Ente proponente</b>		
<b>VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA VAS</b>		
Fase 2a Elaborazione e redazione	P2.1 Elaborazione Documentazione preliminare di AdP	A2.1 Elaborazione Documento di verifica
	P2.2 Proposta Documentazione preliminare di "ipotesi di Accordo di Programma"	A2.2 Proposta di Documento di Verifica degli effetti significativi sull'ambiente - allegato II, Direttiva 2001/42/CE
<b>messa a disposizione</b> Documento preliminare di "ipotesi di AdP" e Documento di Verifica degli effetti significativi sull'ambiente		
Conferenza di verifica/ Conferenza di valutazione	<b>Verifica di</b> Documento preliminare di Accordo di programma e Documento di Verifica degli effetti significativi sull'ambiente <i>(predisposizione verbale della conferenza)</i>	
Fase 3 Decisione Approvazione AdP	L'Autorità competente in materia di VAS d'intesa con l'Autorità procedente tenuto conto del parere della conferenza di verifica assume decisione circa l'esclusione dalla VAS dell'AdP <i>(con atto riconoscibile reso pubblico e messo a disposizione del pubblico)</i>	
	<b>In caso di non esclusione</b> dalla valutazione ambientale – VAS si procede come esposto nello schema seguente.	<b>In caso di esclusione dalla VAS</b> si procede nell'iter di approvazione dell'"Ipotesi di AdP"
		

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL RIASSETTO URBANISTICO E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE

DOCUMENTO DI SCOPING

<b>VALUTAZIONE AMBIENTALE - VAS</b>		
<b>Fase 2b Elaborazione e redazione</b>	P2.1 Determinazione obiettivi generali .....	A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale.
	P2.2 Costruzione scenario di riferimento .....	A2.2 Analisi di coerenza esterna
	P2.3 Definizione di obiettivi specifici e linee d'azione, delle alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi Valutazione delle alternative della Variante di piano e scelta di quella più sostenibile, A2.5 Analisi di coerenza interna A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio
	P2.4 Proposta di ipotesi di AdP*(con Variante di piano) . .....	A2.8 Rapporto ambientale e sintesi non tecnica
	Deposito sul sito Web di Comune e Regione (e eventuale altro Ente proponente) della Proposta di variante urbanistica, di Rapporto Ambientale e, se disponibile, di eventuale "ipotesi di AdP" e del Rapporto ambientale	
<b>Conferenza di valutazione</b>	<b>Valutazione della proposta di variante urbanistica di Rapporto ambientale e di eventuale ipotesi di AdP.</b> <i>(predisposizione verbale della conferenza)</i>	
<b>Fase 3 Decisione Approvazione AdP</b>	<b>L'Autorità competente in materia di VAS d'intesa con l'Autorità procedente tenuto conto del parere della conferenza di valutazione formula il parere motivato</b>	
	<b>In caso di parere motivato positivo la Conferenza dei rappresentanti, su proposta della Segreteria Tecnica, approva una proposta di "ipotesi di AdP" che comprende il rapporto ambientale</b>	
	Deposito nella Segreteria comunale, nei siti web di Regione, Comune ed eventuale altro Ente proponente per quarantacinque giorni consecutivi, durante i quali chiunque può prendere visione e presentare osservazioni (art. 10, comma 5, D.Lgs. 152/2008) (art. 92, comma 4, L.r. 12/2005)	
	<b>L'Autorità competente in materia di VAS d'intesa con l'Autorità procedente esamina le osservazioni presentate formula il parere motivato finale</b> <i>( con atto riconoscibile reso pubblico e messo a disposizione del pubblico)</i>	
	Sulla base dei pareri espressi dalla Segreteria Tecnica in merito alle osservazioni presentate, acquisito il parere di compatibilità provinciale, la Conferenza dei Rappresentanti propone un'"ipotesi di AdP"	
	<b>Deliberazione di Giunta Regionale di approvazione dell'"ipotesi di AdP" comprensiva di rapporto ambientale e dichiarazione di sintesi</b>	
<b>Fase 3b Ratifica AdP e variante urbanistica</b>	Entro trenta giorni dalla sottoscrizione degli Enti il Comune ratifica con Delibera di Consiglio comunale e contestualmente controdeduce le osservazioni	
	Con Decreto del Presidente della Giunta Regionale l'AdP, comprensivo di rapporto ambientale e di dichiarazione di sintesi, è approvato in via definitiva <i>Pubblicazione del Decreto su BURL e sito web Regione e Comune</i>	
<b>Fase 4 Attuazione gestione</b>	P5.1 Monitoraggio dell'attuazione della Variante di piano P5.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A5.1 Rapporti di monitoraggio ambientale

La presente relazione fa riferimento al Documento di Scoping che rientra nella fase di "Elaborazione e redazione", in cui viene definito l'ambito di influenza spaziale e temporale dei potenziali impatti dell'AdP e la portata delle informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale.

#### **1.4 QUADRO DI RIFERIMENTO INIZIALE DELLA VAS DELL'ADP**

L'ambito procedurale in cui viene effettuata la Valutazione Ambientale Strategica è l'approvazione di una variante al vigente Piano Regolatore Generale (approvato con deliberazione della GRL 29471 del 26 febbraio 1980) relativamente alla trasformazione urbanistica di aree ferroviarie dismesse e in dismissione, che verrà approvata con l'Accordo di Programma che è stato 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 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'AdP 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 (deliberazione della 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 procedente 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.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

In data 6 agosto 2008, l'avviso di avvio del procedimento di VAS è stato pubblicato nell'albo comunale, nel B.U.R.L. e nel sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia. Non sono pervenute osservazioni.

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 di 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 (cfr. Capitolo 6).

## 2. CONTENUTI DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

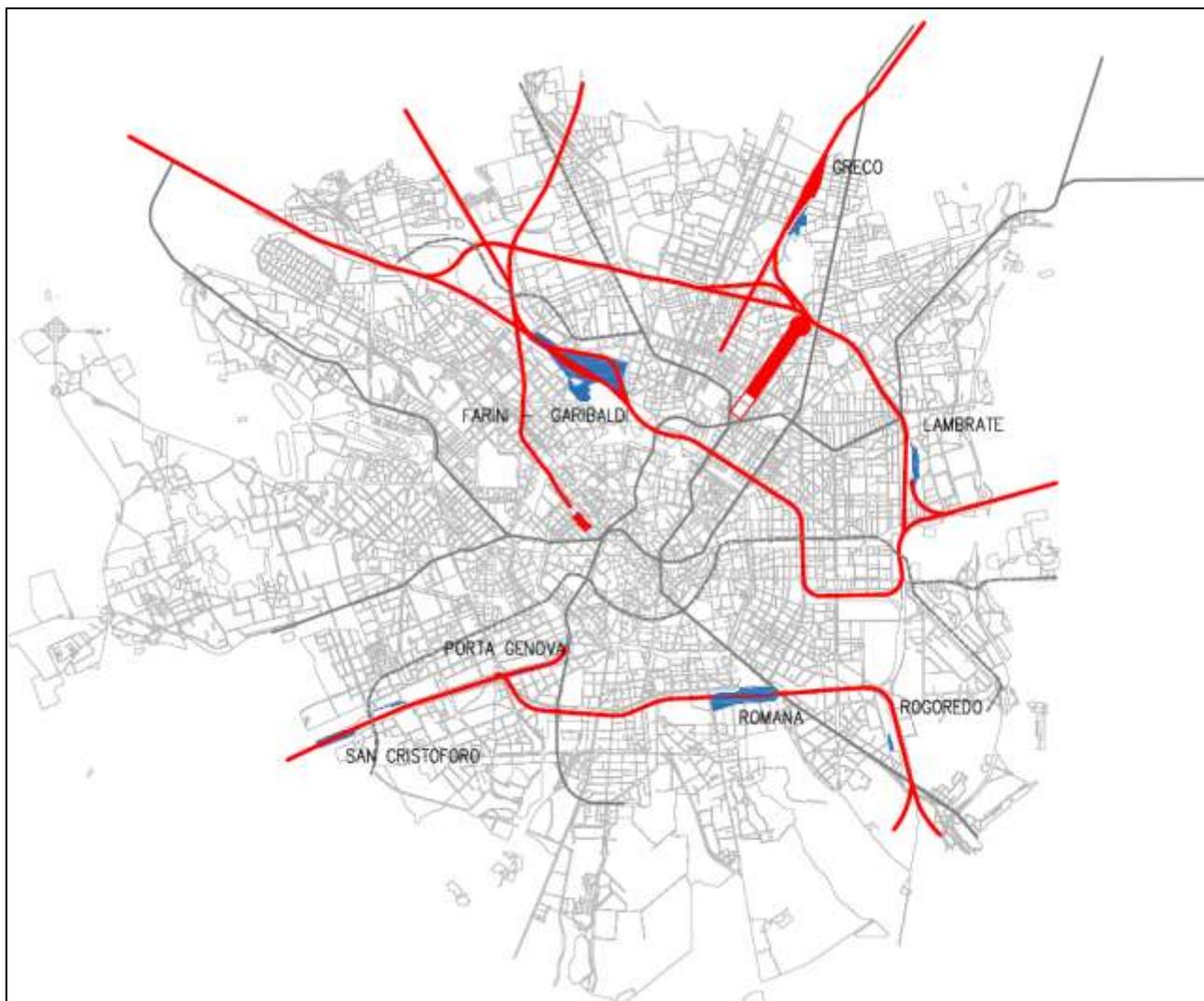
---

### 2.1 AREE INTERESSATE DALL'ADP

L'Ambito di Intervento dell'Accordo di Programma è rappresentato dalle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano. Le aree oggetto del presente AdP sono inserite nel tessuto urbano e interessano circa 1.340.000 mq, comprensivi degli scali in dismissione, delle aree contermini necessarie al completamento urbanistico e della viabilità, nonché delle aree ferroviarie in esercizio che concorreranno alla riqualificazione urbanistica. In particolare si individuano:

- nel settore nord ovest della città, l'ambito corrisponde allo scalo Farini parzialmente dismesso, attraversato dalla linea ferroviari Milano-Varese, di circa 700.000 mq di estensione;
- a sud del centro storico, l'ambito interessato dallo scalo merci dismesso di Milano-Porta Romana, attraversato dalla cintura ferroviaria di Milano, di circa 220.000 mq di estensione;
- a sud ovest, l'ambito interessato dalle aree ferroviarie dismesse di Milano-S.Cristoforo, collocato sulla linea Milano-Mortara, di circa 160.000 mq di estensione;
- a sud ovest del centro storico, l'ambito interessato dalla linea e dalla stazione di Milano-Porta Genova, in dismissione, di circa 100.000 mq di estensione;
- a est l'ambito interessato dallo scalo basso di Milano-Lambrate dismesso, adiacente alla cintura ferroviaria, di circa 70.000 mq di estensione;
- a nord est, l'ambito interessato dallo scalo Greco-Breda, adiacente alla linea ferroviaria per Monza, di circa 70.000 mq di superficie;
- a sud est, l'ambito interessato dall'ex scalo merci, ora dismesso, di Milano-Rogoredo, adiacente la linea ferroviaria per Bologna e Genova, di circa 20.000 mq di superficie.

**Figura 2-1 – Aree ferroviarie interessate dall'Accordo di Programma.**



Fonte: Comune di Milano.

La trasformazione funzionale delle aree ferroviarie dismesse costituisce un'occasione storica sia per lo sviluppo urbanistico della città, che per dare un impulso al potenziamento della rete ferroviaria milanese, al quale è associato l'obiettivo della riqualificazione urbana in settori strategici della città di Milano.

Sulla base di queste prime considerazioni, sono di seguito delineati gli obiettivi generali e specifici che l'Accordo di Programma intende perseguire, in coerenza con i livelli di pianificazione e programmazione del contesto territoriale analizzato.

## 2.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI

Premesso che gli obiettivi generali dell'AdP sono individuati nel potenziamento del nodo ferroviario di Milano e nella riqualificazione urbana in settori strategici della città, va considerato che, con l'AdP, la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie si associa alla riorganizzazione complessiva del sistema ferroviario milanese e costituisce per il Comune di Milano un obiettivo fondamentale nel più ampio quadro di riferimento dell'incremento dell'offerta, finalizzato a garantire un miglior funzionamento del sistema ferroviario regionale, integrato con il sistema della mobilità urbana, nonché una migliore accessibilità.

La valorizzazione derivante da una nuova destinazione urbanistica delle aree che si libereranno a seguito della riorganizzazione industriale degli impianti ferroviari costituisce un'importante risorsa per la realizzazione degli interventi sul nodo di Milano.

Nel seguito vengono delineati gli obiettivi specifici che gli interventi di trasformazione urbanistica previsti dall'AdP perseguono, in accordo con quanto previsto dal Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali e con i contenuti e gli obiettivi del PGT:

- l'assetto complessivo degli interventi dovrà essere articolato e dimensionato garantendo un punto di equilibrio tra edificabilità e sostenibilità urbanistica e ambientale;
- dovrà essere migliorata la viabilità urbana locale;
- dovranno essere ricercate soluzioni atte a garantire la tutela dell'ambiente, il risparmio energetico e la tutela del benessere psicofisico degli abitanti;
- verrà attribuita molta importanza ai caratteri architettonici ed ambientali ed alla progettazione dei nuovi insediamenti, anche attraverso il ricorso a concorsi di architettura;
- laddove le condizioni dell'area lo consentiranno, saranno previste nuove strutture destinate a servizi e spazi pubblici, al servizio dell'abitato circostante o della città nel suo complesso;
- i nuovi insediamenti dovranno prevedere 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;
- negli ambiti di riqualificazione dovranno essere previsti tutti quegli interventi necessari a superare l'effetto barriera delle strutture ferroviarie esistenti, anche, come all'interno delle aree di trasformazione urbanistica, attraverso interventi di copertura/mitigazione del fascio-binari.

### **3. ANALISI PRELIMINARE DI CONTESTO**

---

#### **3.1 PREMESSA**

Nel seguito viene presentata una breve analisi relativa al contesto territoriale e ambientale in cui si inseriscono le aree oggetto di trasformazione: l'analisi, effettuata in questa fase in forma preliminare, sarà approfondita nell'ambito delle attività che porteranno alla stesura del Rapporto Ambientale.

In questa fase l'analisi è stata condotta in relazione al sistema antropico e al sistema ambientale. Il primo comprende il sistema insediativo e il sistema della mobilità; il secondo prende invece in considerazione le principali componenti (acque superficiali, acque sotterranee, suolo e sottosuolo, disponibilità di aree verdi) e i vincoli eventualmente insistenti sulle aree ai sensi del D.Lgs. 42/2004, mettendo in evidenza le criticità e i punti di forza di ciascun ambito.

Alcuni aspetti quali quello relativo alla qualità dell'aria, essendo riferiti all'intero ambito urbano, non vengono trattati in questa sede e saranno oggetto di approfondimento nelle fasi successive di studi e analisi finalizzati alla produzione del Rapporto Ambientale.

In merito alla problematica relativa all'inquinamento acustico delle aree si riportano in questa sede gli stralci della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione (cfr. Figura 3-4, Figura 3-9, Figura 3-15, Figura 3-21, Figura 3-27, Figura 3-33, Figura 3-38). Nelle successive fasi si farà riferimento ai dati acustici rilevati per le infrastrutture di mobilità e ai risultati delle campagne fonometriche effettuate in città e verrà valutata, in via preliminare, la compatibilità acustica delle funzioni previste, anche tenendo conto della necessaria modifica alla zonizzazione acustica attuale a seguito del cambiamento di destinazione d'uso. La valutazione previsionale di clima e di impatto acustico sarà rimandata alla fase di pianificazione attuativa, non disponendo in questa fase di variante degli elementi progettuali sufficienti a fare valutazioni di carattere puntuale.

#### **3.2 SCALO FARINI**

L'ambito di trasformazione più vasto (circa 700.000 mq) è situato a nord-ovest del centro città e comprende lo scalo Farini e le aree contermini utili al progetto di trasformazione urbanistica. L'ambito è oggi in parte dismesso ed in parte interessato da officine ferroviarie e depositi, mentre una zona è ancora occupata da

strutture della Dogana e della Guardia di Finanza che nel 2004 sono state cartolarizzate e cedute dallo Stato ai Fondi Immobiliari Pubblici, in vista di una successiva razionalizzazione.

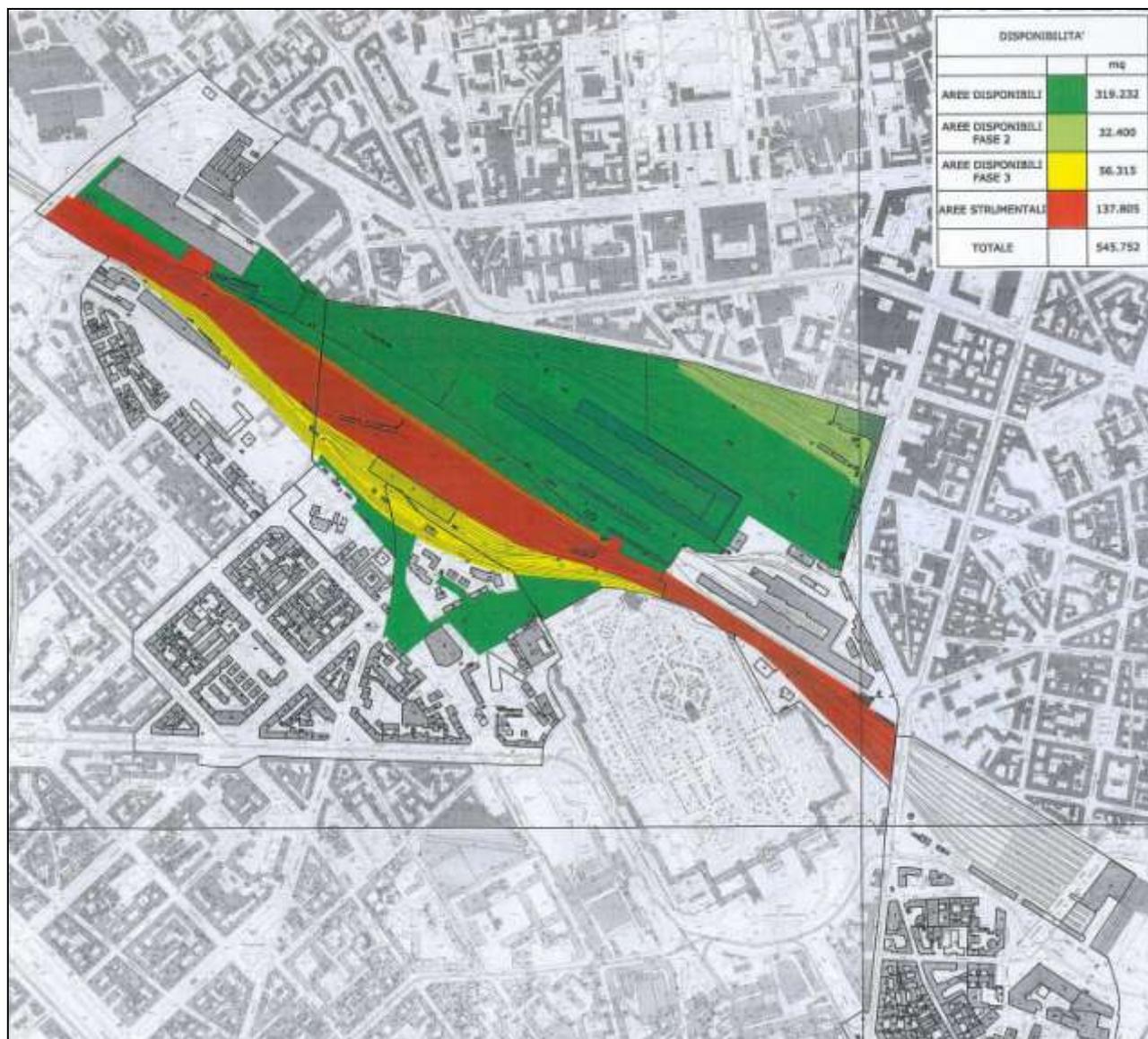
In Figura 3-2 è riportata la perimetrazione delle aree ferroviarie disponibili.

**Figura 3-1 – Foto aerea scalo Farini.**



L'area, inserita in un contesto urbanizzato, è servita già oggi dalla stazione Lancetti del passante ferroviario e dalla stazione di Milano Porta Garibaldi, oltre che dalla rete urbana tranviaria e filoviaria, tuttavia essa si pone come frattura nel tessuto edificato tra le aree Bovisa/Dergano a nord e le aree Ghisolfi/Porta Volta a sud.

Figura 3-2 – Aree ferroviarie disponibili nell’ambito di trasformazione Farini.



La presenza di uno spazio già ad uso ferroviario, non più funzionale all’esercizio, rappresenta un’occasione di sviluppo e riqualificazione urbana di notevole interesse, data anche dalla posizione strategica dell’area. L’ambito di trasformazione in questione è infatti collocato in prossimità del centro storico, lungo l’asta di sviluppo est-ovest del Nord Milano, tra due grandi attrattori urbani quali il Polo universitario di Bovisa e l’ambito di trasformazione Garibaldi-Repubblica.

Sotto il profilo dell’accessibilità stradale l’area è totalmente scollegata dalla rete a sud-ovest, in quanto chiusa dalla linea ferroviaria esistente, mentre ad est ed a nord è lambita da un sistema di viabilità primaria (via Bodio/viale Jenner, via Valtellina e via Farini) e secondaria (via Torelli/via Lancetti). Nell’ambito delle attività

DOCUMENTO DI SCOPING

---

preliminari della VAS sono state analizzate le principali criticità viabilistiche dell'ambito urbano nord-ovest in cui si colloca l'area. L'impatto causato dalla presenza della vasta area ferroviaria sulla rete viabilistica del settore urbano è considerevole, la distanza fra i due cavalciferrovia è di circa due chilometri e riguarda sia le direttrici in senso tangenziale che radiale. Gli effetti di congestione dovuti all'aggiramento dell'area ferroviaria da parte della rete primaria urbana, circonvallazioni dei Bastioni e filoviaria, si riflettono indirettamente anche su alcuni assi di penetrazione, peraltro non sempre ben connessi al sistema urbano. In particolare, sulla direttrice nord-ovest si innesta il raccordo autostradale dell'Autostrada dei Laghi, che costituisce il terminale principale del sistema autostradale in senso nord-sud (Autostrada dei Laghi A8 ed A9) ed in senso est ovest (A4 Milano Venezia), con i relativi problemi di distribuzione dalla zona Certosa verso i settori centro-orientali di Garibaldi e della Stazione Centrale.

Le maggiori criticità viabilistiche nell'area interessata si verificano quindi in corrispondenza degli scavalchi ferroviari di Bacula e di via Farini e della relativa viabilità di adduzione, quali viale Bodio/p.za Lugano a nord, e via Nono/p.za Cimitero Monumentale a sud, lungo i quali si incanalano i flussi di aggiramento dell'area ferroviaria.

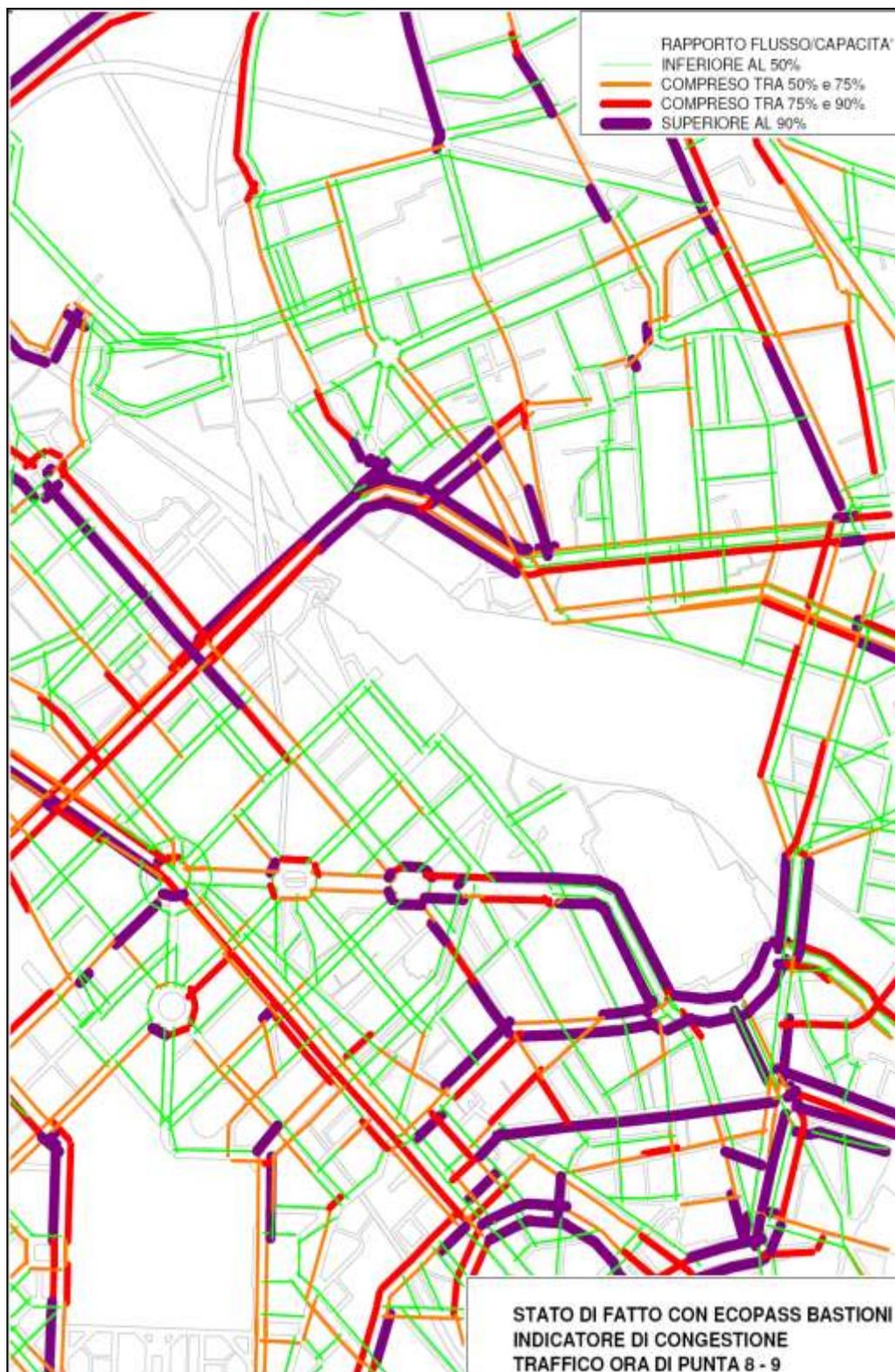
Un ulteriore elemento di criticità è costituito dall'imperfetto innesto sulla viabilità urbana di viale Enrico Fermi, che porta ad aggravare il carico veicolare sull'asse di via Farini/via Valtellina e sul relativo scavalco ferroviario.

Relativamente ai nodi, le maggiori criticità si rilevano principalmente sui seguenti:

- p.le Lugano, sul quale gravita anche il sistema di accesso da sud al quartiere di Bovisa,
- il nodo all'imbocco sud dello scavalco ferroviario di via Farini, dove si incrociano i flussi provenienti da nord con l'asse proveniente dalla direttrice di Viale Don Sturzo-viale della Liberazione,
- il nodo all'imbocco nord dello scavalco ferroviario di via Farini, dove convergono i tre assi viari di via Farini, via Bassi e via Valtellina,
- piazzale Maciachini, ove gravita il terminale urbano di viale Enrico Fermi.

Tale situazione della rete viaria non può essere elusa nelle ipotesi di nuove riconessioni trasversali all'area ferroviaria, che si scontrerebbero con le capacità limitate della rete e dei nodi.

Figura 3-3 – Livelli simulati di congestione attuale.

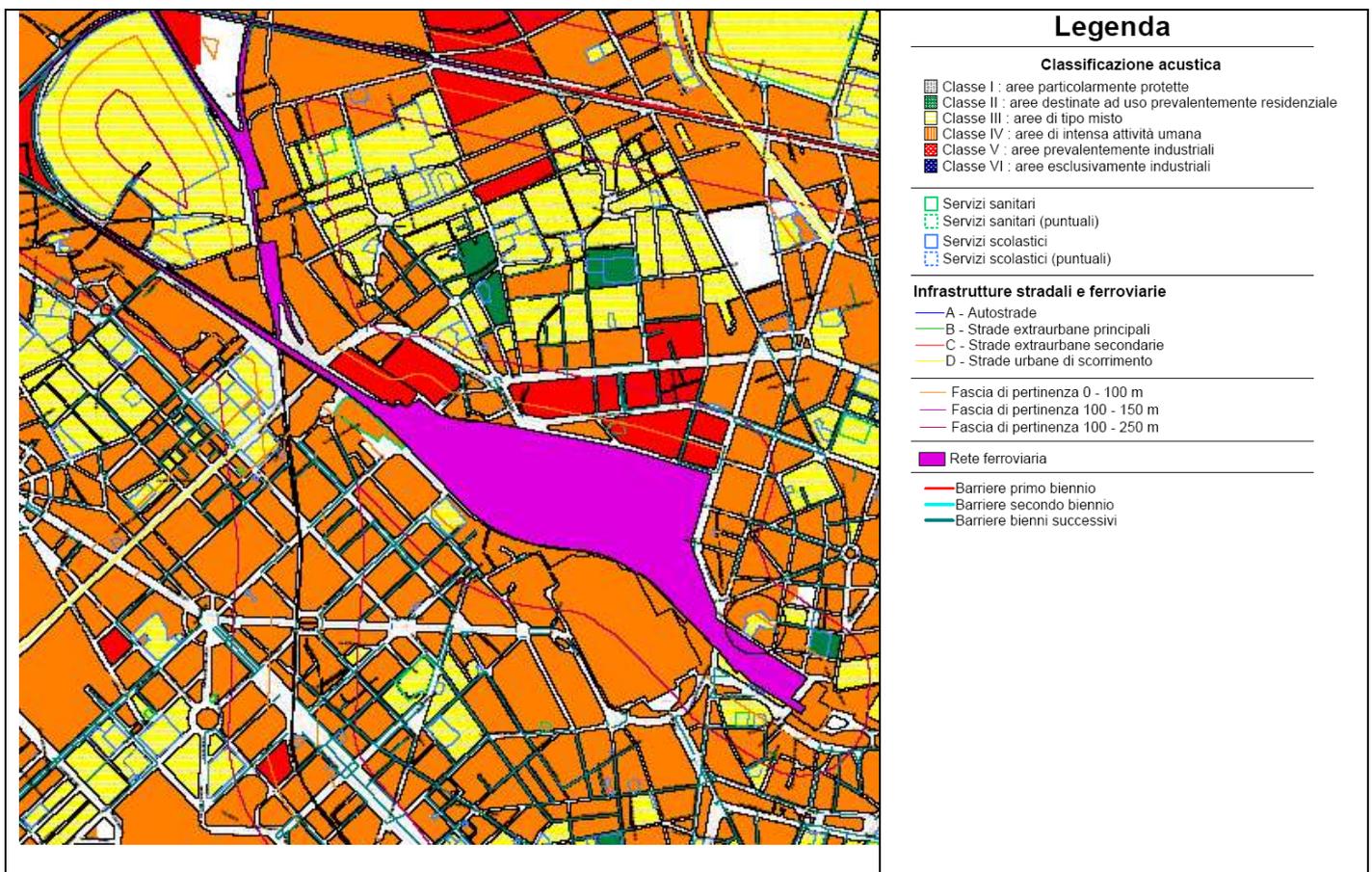


Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-4).

Va considerato che l'impatto acustico, e i conseguenti azionamenti acustici, della struttura ferroviaria attuale (rappresentati in Figura 3-4) si ridurrà radicalmente con la dismissione e la riqualificazione urbana dello scalo, che rappresenta la maggior parte dell'area.

Figura 3-4 – Classificazione acustica dell'ambito Farini.



Fonte: AMA – Comune di Milano.

In Figura 3-5 è riportata la distribuzione attuale del verde. Come si può notare le aree verdi nella zona risultano frammentate e non costituiscono componenti naturalistiche e paesaggistiche di pregio. Date le dimensioni notevoli dell'ambito, un tema centrale della riqualificazione potrebbe essere quello della costituzione di un nuovo parco urbano, in grado di connotare la zona con una nuova identità e qualità ambientale.

**Figura 3-5 – Aree verdi nell’ambito Farini-Garibaldi.**



Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

Sia all'interno che nelle immediate vicinanze dell'ambito di studio sono presenti edifici sottoposti a vincolo monumentale: l'edificio della Dogana e Villa Simonetta, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (parte I – vincolo monumentale).

### 3.3 SCALO DI PORTA ROMANA

L'area di Porta Romana, situata a sud-est del centro città, si estende per circa 220.000 mq ed è per la maggior parte occupata dallo scalo ferroviario, oggi dimesso, oltre che dalla linea ferroviaria attiva Milano-cintura sud (cfr. Figura 3-6 e Figura 3-7).

Figura 3-6 - Foto area scalo di Porta Romana.



Lo scalo ferroviario di Porta Romana confina con tessuti urbani differenti, prevalentemente residenziali nella parte nord, lungo viale Isonzo, e industriali o terziari a sud, intorno a via Brebbo. Nei pressi dell'area sono presenti i nuovi quartieri residenziali sorti dalla trasformazione delle aree industriali dell'O.M. e della T.I.B.B., e grandi funzioni urbane di eccellenza quali l'Università Bocconi e lo I.U.L.M.

Lo sviluppo urbanistico dell'area in esame si inserisce quindi in un quadro di interventi che nel corso degli ultimi anni hanno profondamente trasformato la zona, già caratterizzata da una forte presenza industriale.

Figura 3-7 – Aree ferroviarie disponibili nell'ambito di trasformazione di Porta Romana.



Per quanto riguarda il sistema della mobilità la zona è ben servita essendo attraversata dalla cintura ferroviaria sud (già in corso di riqualificazione) e servita dalla stazione ferroviaria di Milano-Porta Romana e dalla stazione Lodi TIBB della linea metropolitana 3.

L'area è inoltre accessibile anche attraverso la rete stradale urbana essendo servita a nord da viale Isonzo, parte del sistema della cerchia filoviaria, e da corso Lodi, storica strada di accesso alla città da sud-est (via Emilia), che ha una continuità diretta verso il centro storico e verso il sistema delle tangenziali.

La sua trasformazione costituisce un'importante occasione di riqualificazione di un ambito semi-centrale adiacente all'incrocio fra corso Lodi e la circonvallazione novecentesca cosiddetta delle Regioni; questo nodo

DOCUMENTO DI SCOPING

---

è inoltre molto importante per il trasporto pubblico essendo un punto di intersezione tra le linee di superficie circolari e la metropolitana.

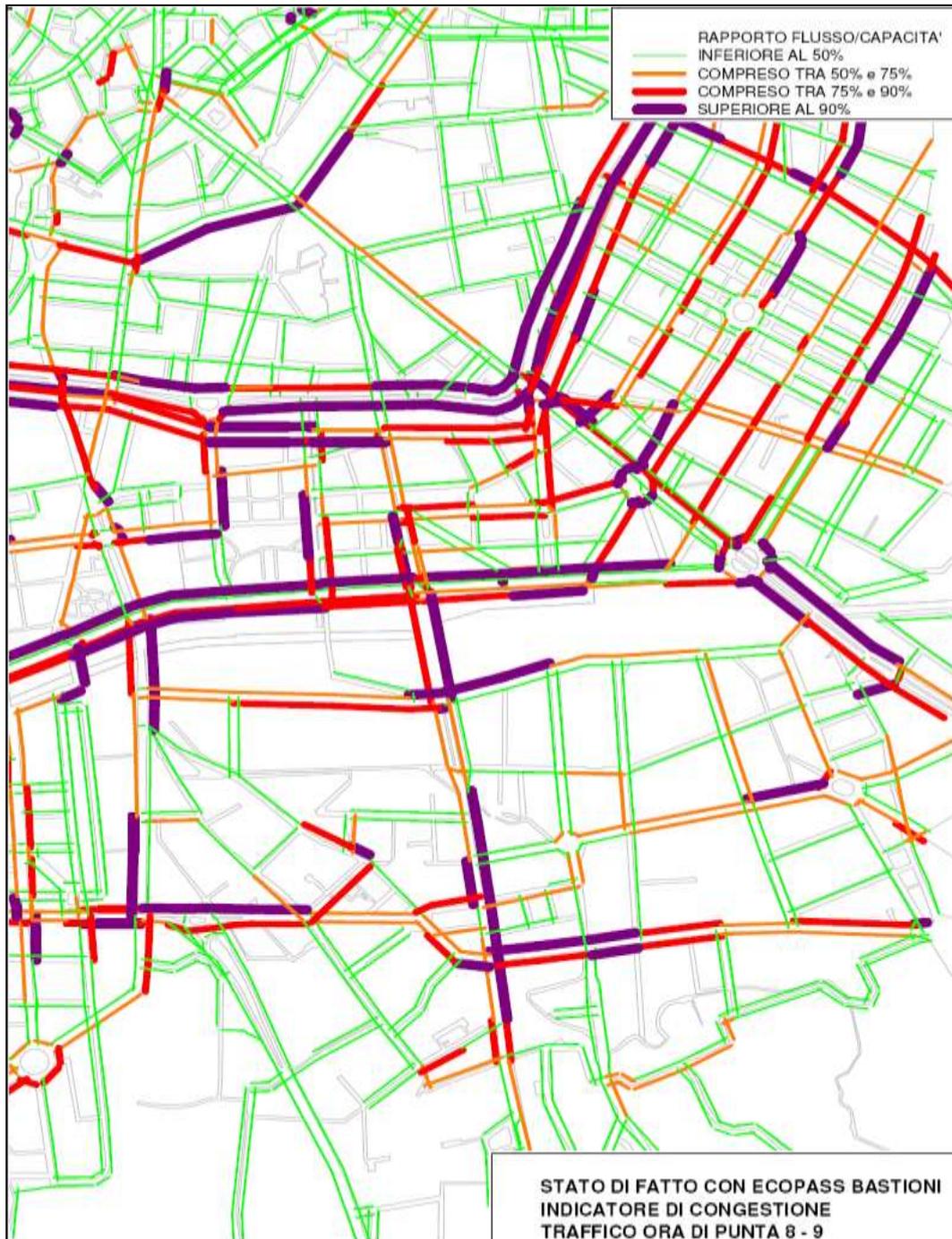
Dalle prime verifiche sulla viabilità d'ambito, risulta una consistente criticità, dovuta al congestionamento nelle ore di punta, dei tre assi primari che delimitano l'area, C.so Lodi a est, viale Isonzo a nord e via Ripamonti ad ovest. Inoltre, poco più a sud, una ulteriore criticità è costituita dall'interruzione della continuità della rete primaria in senso est-ovest, qui costituita dall'anello di circonvallazione più esterno (via Giovanni da Cermenate – viale Ortles), all'altezza di via Ripamonti.

Ulteriori criticità sono presenti anche nel tratto di via Ripamonti da viale Quaranta sino ai Bastioni, a causa di una sezione ridotta del calibro stradale sul quale insiste, in parte in promiscuo ed in parte in corsia riservata, una linea di forza tramviaria, con gravi problemi di interferenza tra il traffico privato e il mezzo pubblico.

Anche in viale Isonzo la presenza del capolinea 90/91 sulla sede stradale è causa di rilevanti interferenze tra il mezzo privato ed il mezzo pubblico, con riduzione della capacità di smaltimento veicolare della carreggiata.

Infine, è presente un problema di congestione all'intersezione tra via Lorenzini e via Ripamonti, evidentemente causata dai flussi di aggiramento dell'ostacolo costituito dall'area ferroviaria.

Figura 3-8 – Livelli simulati di congestione attuale

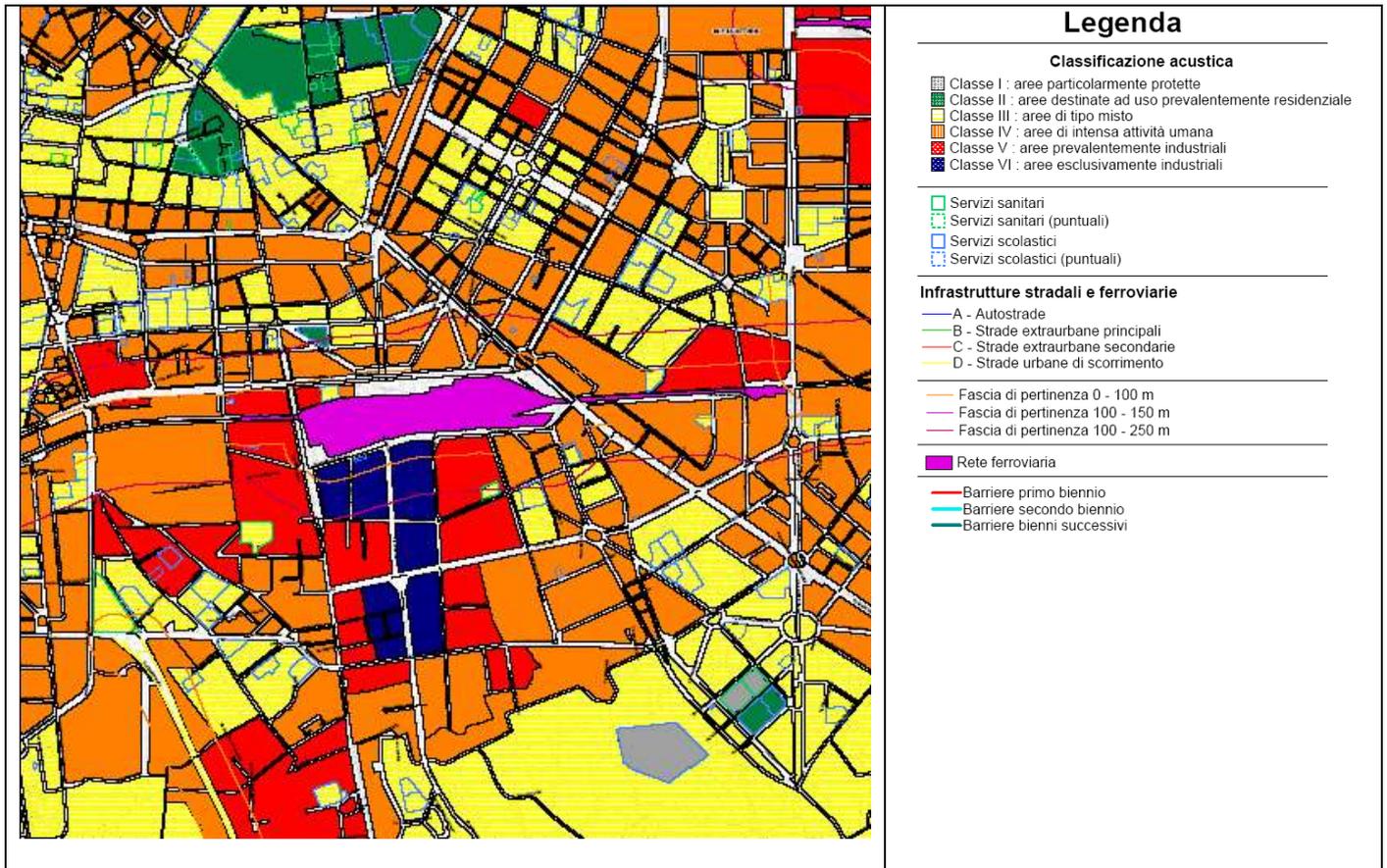


Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-9). Anche per l'ambito di Porta Romana valgono le considerazioni fatte per Farini relativamente alla significativa riduzione

dell'impatto acustico che deriverà dalla dismissione dello scalo e dagli interventi di mitigazione che l'intervento urbanistico comporterà.

**Figura 3-9 - Classificazione acustica dell'ambito Porta Romana.**



Fonte: AMA – Comune di Milano.

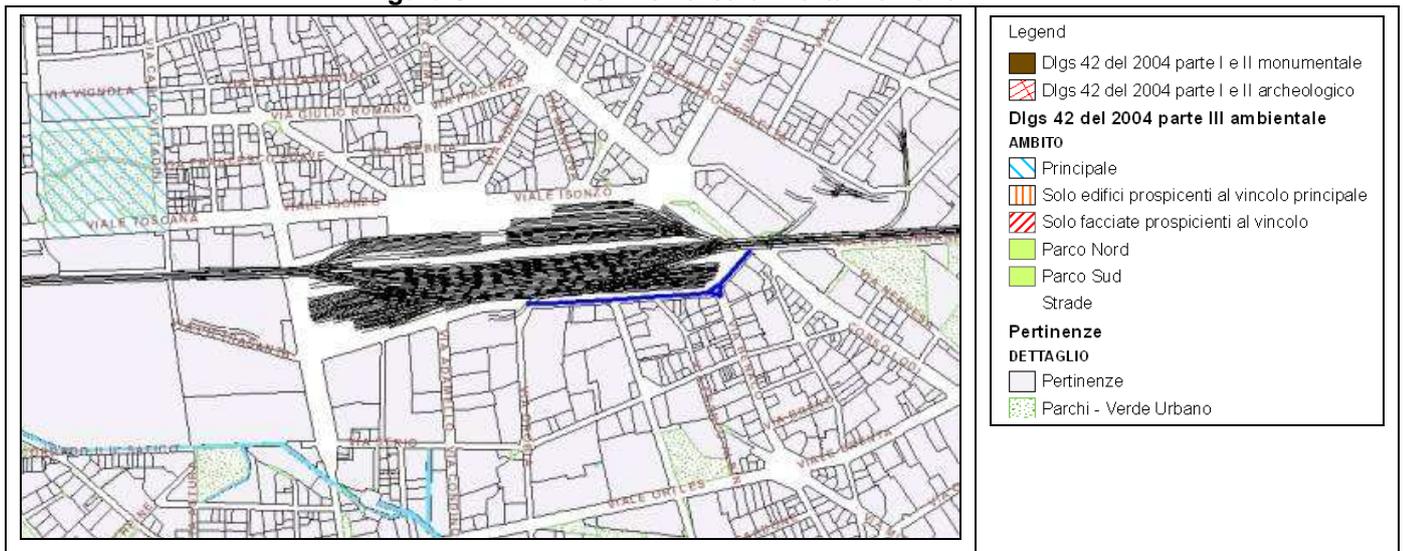
In Figura 3-10 sono riportate le aree a verde presenti nell'intorno di Porta Romana, costituite principalmente da elementi di arredo urbano, ad eccezione dello storico Parco Ravizza di Viale Toscana e dei nuovi parchi all'interno delle aree di trasformazione ex OM e TIBB.

Figura 3-10 – Distribuzione aree verdi in prossimità dello scalo di Porta Romana.



Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

Figura 3-11 – Vincoli nell'area di Porta Romana.



Fonte: Comune di Milano – Sistema Informativo Territoriale.

In Figura 3-11 è riportato lo stralcio della carta dei vincoli del Comune di Milano relativo alla zona di studio. L'area di Parco Ravizza, tra via Vignola, via Vittadini, viale Toscana e via Bocconi è sottoposta a vincolo ai

DOCUMENTO DI SCOPING

---

sensi del D.Lgs. 42/2004 (parte III – vincolo ambientale). Il parco fu realizzato tra il 1903 e il 1905, quando la zona, fino a quel momento agricola, fu urbanizzata, ha un'estensione di circa 60.000 mq ed è ricco di alberi ad alto fusto.

Si segnala che è presente sull'area un vincolo aeroportuale associato all'aeroporto di Linate.

La soggiacenza della falda nelle vicinanze dell'area in esame non è molto elevata e dovrà costituire un elemento di attenzione in fase di progettazione. In via Crema è presente un piezometro gestito dal Servizio Gestione e Controllo Acque Sotterranee della Provincia di Milano; nel 2008 è stato registrato un livello della falda pari a circa -8 m.

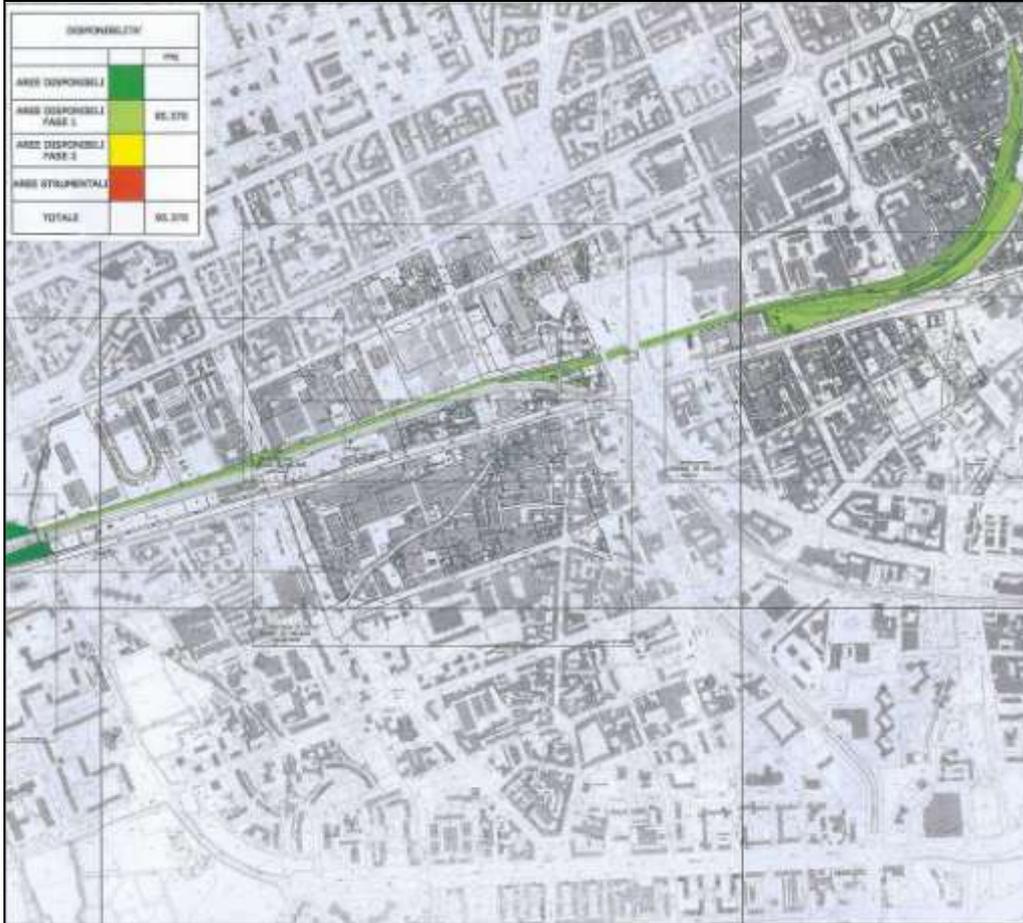
### 3.4 SCALO PORTA GENOVA

L'area di Porta Genova è sita a sud-ovest del centro città ed è accessibile direttamente dalla linea metropolitana 2 oltre che dalla rete di trasporto pubblico, tranviaria e viabilistica, urbana ed extra urbana. Il sito occupa un'area complessiva di circa 100.000 mq ed ha una conformazione allungata che si insinua nel tessuto edificato, staccandosi dalla cintura sud per attestarsi alla stazione di Porta Genova (cfr. Figura 3-13). Data la sua collocazione, costituisce una fondamentale risorsa urbanistica nel contesto attuale.

Figura 3-12 – Foto aerea scalo Porta Genova.



Figura 3-13 – Aree ferroviarie disponibili nell'ambito trasformazione Porta Genova.



L'area rappresenta attualmente una frattura netta tra il tessuto residenziale, impostato sulle strade che si dipartono dalla stazione (corso Colombo/corso Genova, via Vigevano, via Casale), ed il tessuto sviluppatosi intorno a via Savona, interessato, in anni recenti, da rilevanti trasformazioni funzionali.

Il sistema dell'accessibilità stradale è in questo contesto influenzato dalla presenza dei vincoli costituiti dallo scalo ferroviario e dal Naviglio Grande, che scorrono parallelamente fino all'altezza di via Valenza. Le relazioni con la rete portante del sistema viario si realizzano mediante l'impiego di una rete che si connette con via Bergognone e viale Coni Zugna.

Dal punto di vista dei flussi di traffico attuali, la presenza dello scalo ferroviario causa l'interruzione del reticolo viabilistico nell'intero tratto che intercorre tra la circonvallazione filoviaria ed i Bastioni. La necessità, da parte del traffico veicolare, di aggirare l'ostacolo dell'area ferroviaria contribuisce ad aggravare la congestione lungo i Bastioni (viale Papiniano), sulla circonvallazione filoviaria (via Cassala) e nel tratto più centrale di via Solari, presso l'intersezione con via Coni Zugna.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

Lungo i Bastioni, la criticità è acuita per la presenza, sullo spartitraffico di viale Papiniano, di un importante mercato rionale, con gravi implicazioni anche per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Ulteriori criticità si verificano lungo la Ripa di Porta Ticinese ed in via Valenza, ed in particolare in corrispondenza del ponte sul Naviglio, a causa della promiscuità tra il mezzo pubblico e il traffico privato e della limitatezza delle geometrie stradali.

In questo contesto, la completa dismissione della stazione e la riqualificazione del fascio di binari permetterà la realizzazione di completamenti viari, di nuove connessioni funzionali e consentirebbe l'insediamento di funzioni coerenti con le vocazioni espresse dai due tessuti, rendendo possibile l'aumento della permeabilità tra i differenti quartieri dell'area.

Inoltre, la dismissione dello scalo ferroviario, oltre ad aprire scenari di trasformazione per la rete stradale, migliorerebbe soprattutto quella delle relazioni pedonali e ciclabili.

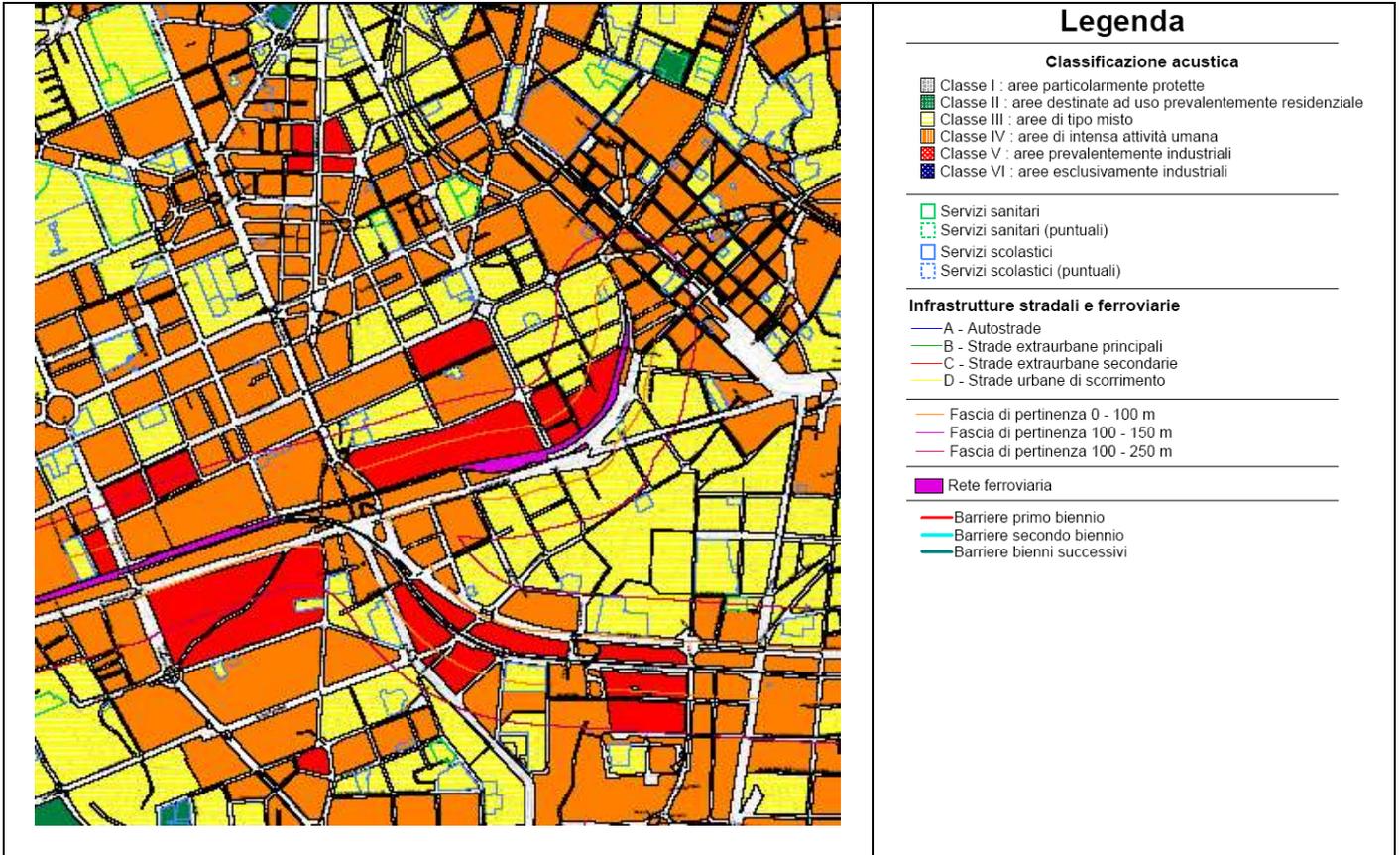
Figura 3-14 – Livelli simulati di congestione attuale.



Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-15). Per il tronco binari da bivio San Cristoforo che verrà dismesso valgono le considerazioni fatte per gli scali precedenti.

Figura 3-15 - Classificazione acustica dell'ambito Porta Genova.



Fonte: AMA – Comune di Milano.

In Figura 3-16 è riportata la distribuzione attuale del verde. Come si può osservare le aree verdi nella zona risultano frammentate e non costituiscono componenti naturalistiche e paesaggistiche di pregio ad eccezione del parco Solari posto a nord dell'area di trasformazione. Va segnalato inoltre che l'ambito di trasformazione viene a costituire, insieme alla Darsena, il terminale urbano di un sistema ambientale costituito dal Naviglio Grande e dalle aree libere presenti lungo il suo percorso e rappresenta una connessione storico-ambientale di livello regionale.

**Figura 3-16 – Distribuzione aree verdi attuali nell’ambito di Porta Genova.**

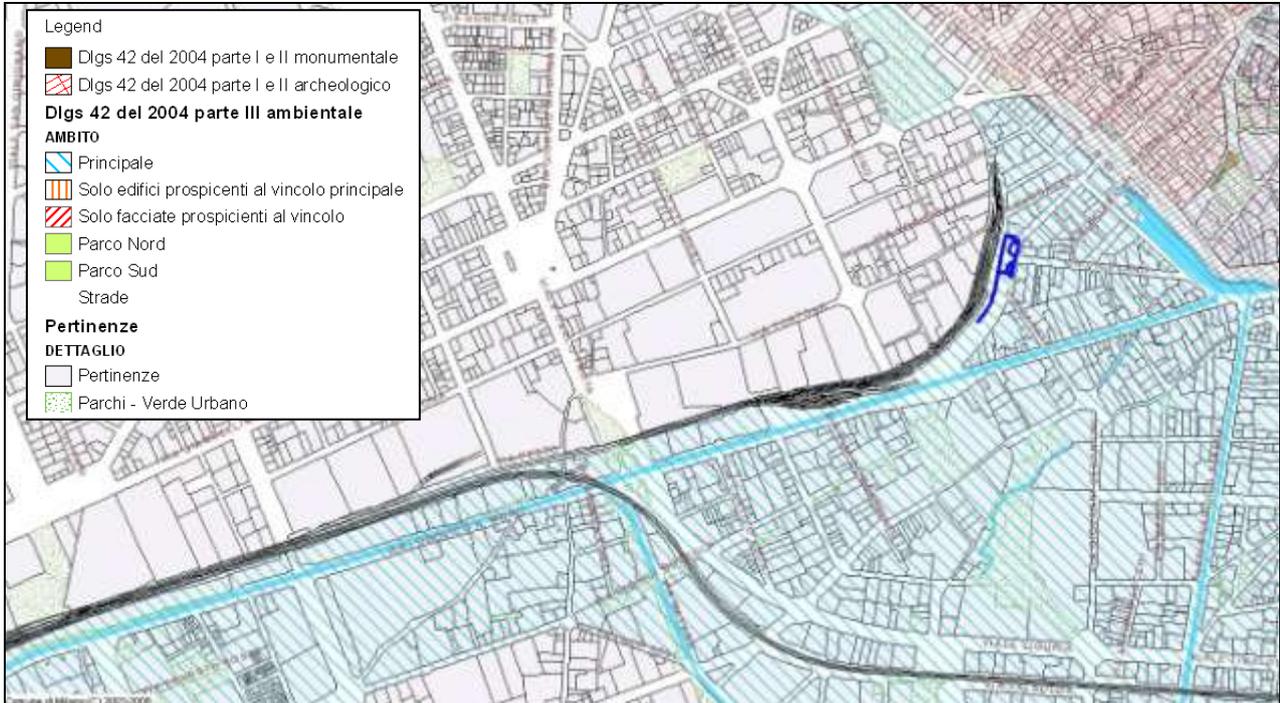


Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

In Figura 3-17 è riportato lo stralcio della carta dei vincoli del Comune di Milano relativo alla zona di studio.

Come si può notare, è presente un’area sottoposta a vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/04 (parte III, ambientale), ex legge 1497/39, caratterizzata dalla presenza dei Navigli Pavese e Grande all’interno del tessuto urbano che comprende l’intero ambito di intervento di Porta Genova e di San Cristoforo. Le aree ricadenti all’interno di tale perimetrazione seguono quanto indicato all’interno del D.G.R. del 30/12/1994 n° V/62221, che detta le norme ed i criteri di gestione per le aree che rientrano in questa fascia di territorio. Tali aspetti saranno approfonditi nel Rapporto Ambientale.

**Figura 3-17 – Vincoli nell’area di Porta Genova.**



Fonte: Comune di Milano – Sistema Informativo Territoriale.

Il tronco in dismissione, affiancandosi al tracciato del Naviglio Grande, costituisce pertanto un'importante risorsa territoriale, in quanto occasione per l'attestarsi in un ambito centrale di un sistema di alto valore ambientale, quello del parco lineare del Naviglio. Il parco lineare rappresenta un progetto, già proposto in documenti di inquadramento e programmazione dell'Amministrazione Comunale, di tracciato "verde" con percorso ciclo pedonale, il cui terminale è localizzato presso lo scalo di Porta Genova e che si estende fino alle aree ferroviarie di S.Cristoforo, per innestarsi sulla ciclabile dell'alzaia del Naviglio che porta fino ad Abbiategrasso.

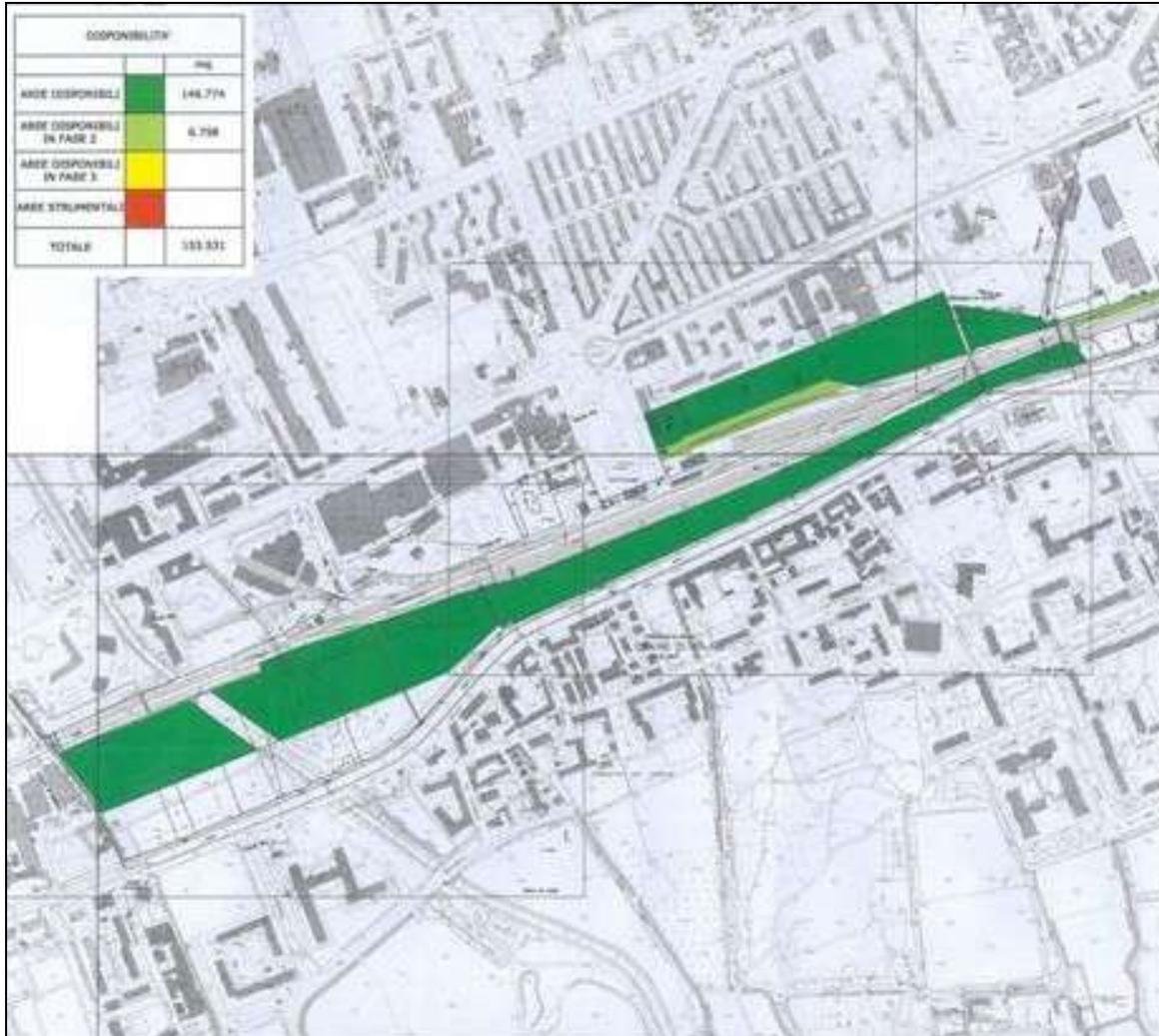
Lungo il Naviglio Grande sono in corso di realizzazione diversi progetti che stanno riqualificando l'intero ambito urbano. In particolare lungo via Savona, tra via Tolstoj e via Brunelleschi, gli interventi di riqualificazione delle aree industriali dismesse ex Osram ed ex Loro Parisini.

### 3.5 SAN CRISTOFORO

L'area è sita a sud ovest del Comune di Milano in prossimità del confine comunale con il Comune di Corsico e ha un'estensione di circa 160.000 mq (cfr.Figura 3-18 e Figura 3-19).



**Figura 3-19 – Aree ferroviarie disponibili nell’ambito di trasformazione di San Cristoforo.**



Date le caratteristiche morfologiche dell'area connesse alla presenza di corsi e canali d'acqua (Naviglio Grande e scolmatore Olona), all'esistenza di infrastrutture viarie impattanti (cavalcavia di via P. Giordani), nonché alla presenza del Vincolo ambientale dei Navigli (cfr. Figura 3-23), che condiziona la riqualificazione dell'area.

Le criticità sugli assi viari di questo settore si rilevano prevalentemente sulla viabilità parallela al sedime ferroviario (Lorenteggio - Gonin/Giambellino – Alzaia Naviglio Grande e Ludovico il Moro), mentre, per quanto riguarda la viabilità trasversale, la recente realizzazione del ponte sulla ferrovia e sul naviglio di via Giordani ha consentito di migliorare i collegamenti viabilistici in senso nord-sud. Relativamente a queste, il problema è a questo punto prevalentemente costituito dalla limitata capacità ai nodi, quali gli incroci tra via Giordani e via Gonin e tra il Cavalcavia Don Milani con via Giambellino.

La previsione del PUM di realizzare una nuova connessione tra via Giordani e viale Faenza/Famagosta potrebbe contribuire a sgravare anche via Lodovico il Moro dal traffico sia in senso nord-sud che in senso est-ovest.

Da notare che la realizzazione della rete ferroviaria suburbana e la previsione di realizzare in p.za Tirana il capolinea della linea metropolitana M4 comporteranno un aumento della domanda di *park & ride* sulla stazione ferroviaria, con la conseguente necessità di realizzare un parcheggio di interscambio.

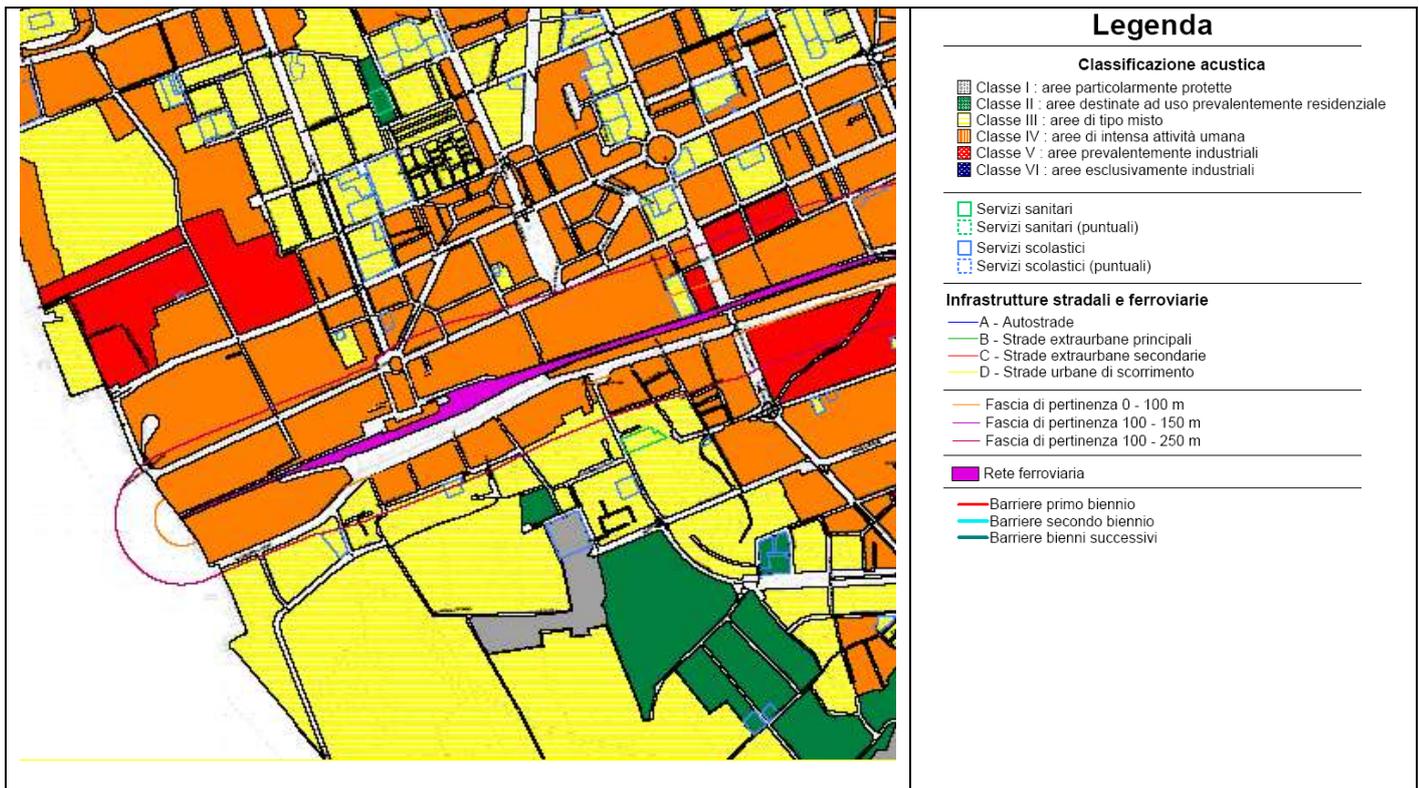
**Figura 3-20 – Livelli simulati di congestione attuale**



Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-21).

**Figura 3-21 - Classificazione acustica dell'ambito San Cristoforo.**



Fonte: AMA – Comune di Milano.

La Figura 3-22 riporta la distribuzione delle aree a verde esistenti e di quelle in progetto nell'ambito di studio. Nelle immediate vicinanze dello scalo ferroviario le aree verdi costituiscono principalmente elementi di arredo urbano. A sud dell'area di interesse invece la presenza del verde è rilevante poiché l'area confina con territori facenti parti del Parco Agricolo Sud Milano.

Come già accennato, la riqualificazione in quest'area dovrà tener in considerazione il Vincolo ambientale sui Navigli e gli obiettivi individuati dal Master Plan dei Navigli Lombardi (frutto di una convenzione fra Regione Lombardia e il Politecnico di Milano) e dal Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli.

**Figura 3-22 - Distribuzione aree verdi attuali nell'ambito di San Cristoforo.**

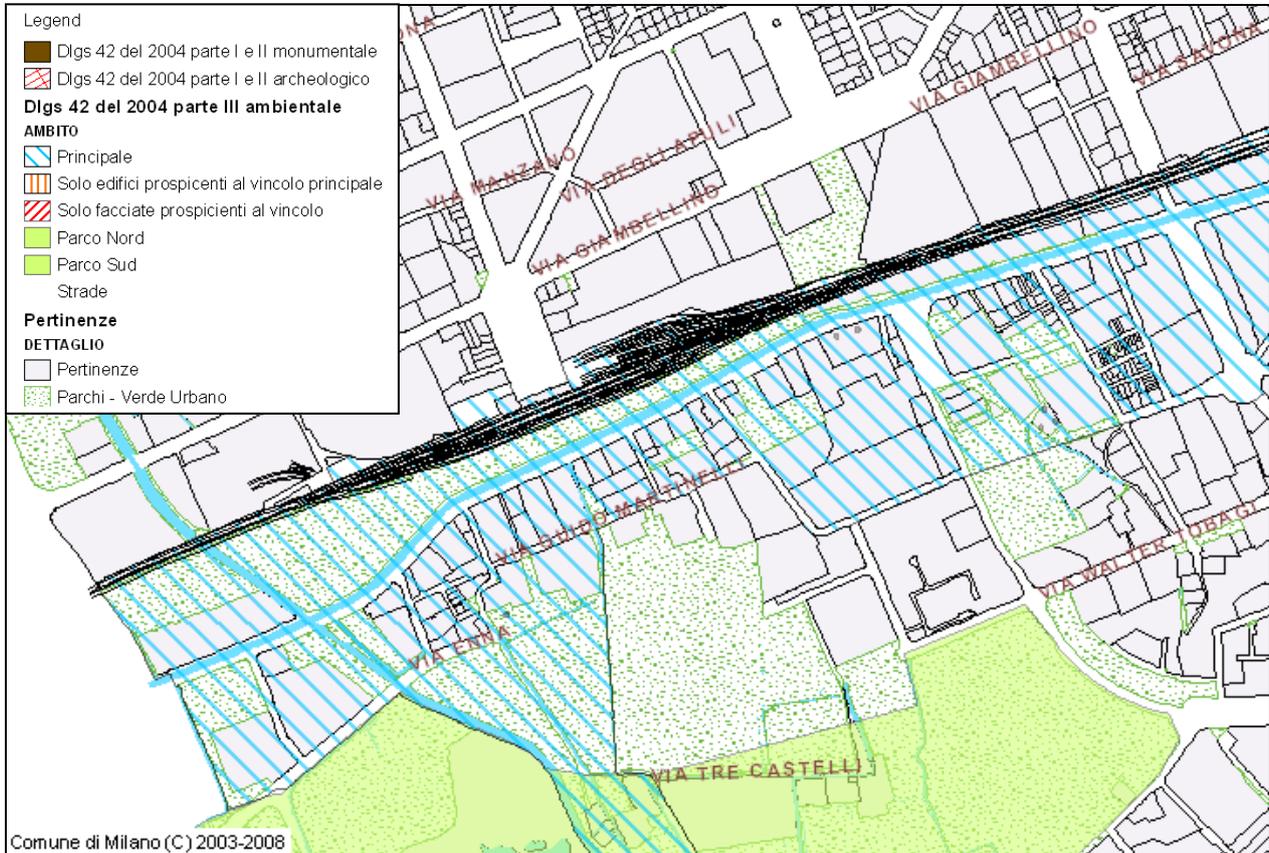


Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

In particolare, come accennato per l'ambito di Porta Genova, la dismissione dell'area è occasione per la realizzazione di un parco lineare lungo il Naviglio, in coerenza con il vincolo ambientale, consentendo il completamento e la valorizzazione di una connessione ciclo-pedonale fra centro città e territorio esterno (Parco Sud, ciclabili verso il Ticino) di altissimo valore ambientale.

Nella carta dei vincoli in Figura 3-23 è riportato in azzurro il Vincolo ambientale dei Navigli, istituito ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (Parte III), per il quale valgono le disposizioni dettate dalla D.G.R. del 30/12/1994. Le aree ricadenti all'interno di tale perimetrazione seguono quanto indicato all'interno del D.G.R. del 30/12/1994 n° V/62221, che detta le norme ed i criteri di gestione per le aree che rientrano in questa fascia di territorio. Tali aspetti dovranno essere approfonditi nel Rapporto Ambientale. L'area evidenziata in verde segna invece il perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, che rimane tuttavia esterno all'area di intervento.

Figura 3-23 - Vincoli nell'area di San Cristoforo.



Fonte: Comune di Milano – Sistema Informativo Territoriale.

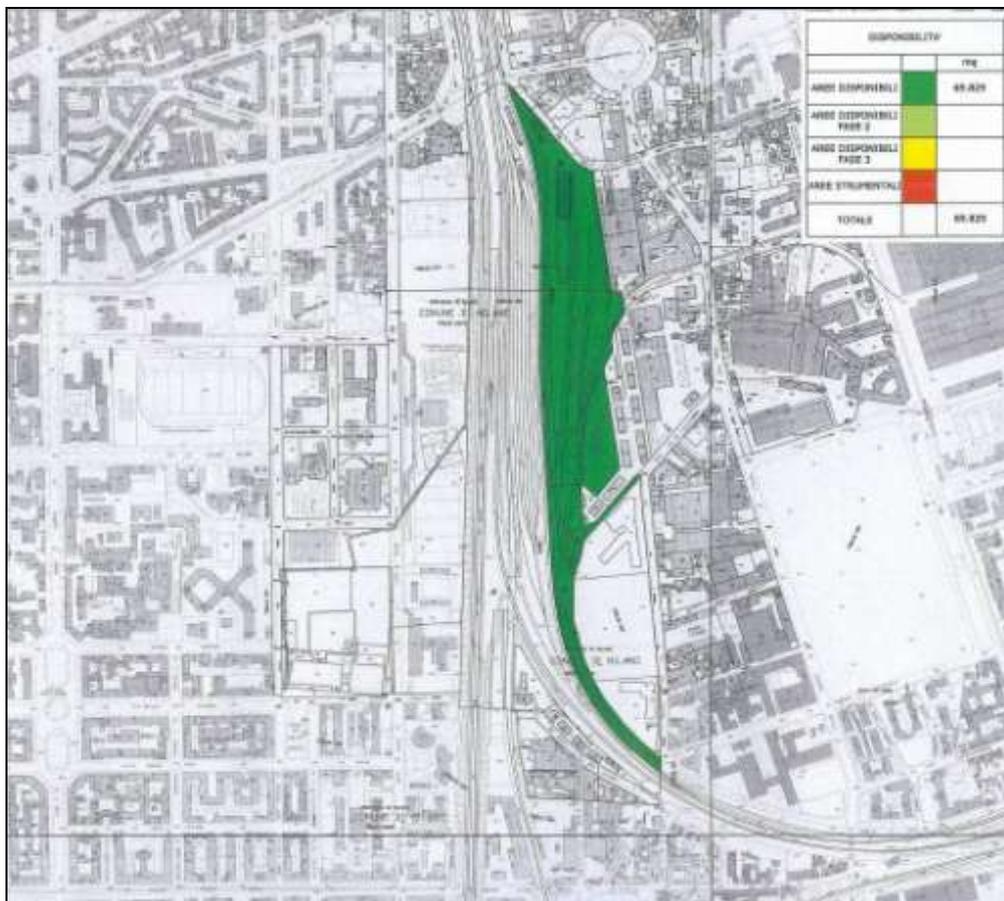
La soggiacenza della falda nelle vicinanze dell'area in esame non è molto elevata e potrebbe rappresentare un problema durante l'esecuzione dei lavori. In via Barona è presente un piezometro gestito dal Servizio Gestione e Controllo Acque Sotterranee della Provincia di Milano; nel 2008 è stato registrato un livello della falda pari a circa -9 m.

Come già accennato la zona è caratterizzata dalla presenza del Naviglio Grande e dello scolmatore Olona.

Nell'ambito di una convenzione sottoscritta da Navigli Lombardi s.c.a.r.l. ed ARPA (Agenzia Regionale Protezione Ambiente) è stato assegnato al Dipartimento Provinciale di Milano, U.O. Risorse Idriche e Naturali, l'incarico di effettuare un monitoraggio della qualità delle acque de Navigli Lombardi. I risultati riportano valori per l'anno 2006 entro i limiti definiti dal D.Lgs 152/99 per tutti i parametri di analisi, un indice sintetico calcolato (LIM - Livello di Inquinamento dei Macroindicatori) pari ad un valor medio di 392,5 ed una classe SECA (Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua) 2, corrispondente ad un giudizio "buono".



**Figura 3-25 – Aree ferroviarie disponibili nell’ambito di trasformazione di Lambrate.**



Nonostante l'area sia molto servita, esistono problemi di interscambio. La metropolitana, infatti, non è collegata alla stazione, essendo le rispettive uscite ai capi opposti della piazza (piazza Bottini) a cui i due servizi di trasporto afferiscono.

Al fine di migliorare l'allacciamento tra rete ferroviaria e metropolitana urbana, la stazione stessa e tutta piazza Bottini saranno interessate tra il 2008 e il 2010 da lavori di rinnovamento: verrà in particolare realizzato un tunnel pedonale di collegamento tra i binari del treno e la fermata sotterranea della linea verde.

Con gli studi per l'AdP verrà valutata l'indicazione, prevista dagli accordi siglati tra FS e Comune di Milano, per la realizzazione di un centro logistico sperimentale di distribuzione delle merci a servizio della città, in alternativa ad ipotesi ancora aperte di localizzazione a scalo – smistamento. In questo contesto, verranno valutati gli effetti che questo polo logistico potrebbe avere in relazione ai tempi di percorrenza, alla puntualità delle consegne e ad un aumento della percentuale di carico dei veicoli.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

Dal punto di vista viabilistico, le criticità attuali in questo settore riguardano prevalentemente la capacità dei sottopassi stradali alla cintura ferroviaria, ed in particolare di quelli di via Porpora e via Bassini, a causa del ridotto calibro della carreggiata nei fornici, risalenti agli anni '30, e dell'interruzione della rete che si verifica su un lungo tratto della cintura ferroviaria, che va da via Bassini sino all'asse di viale Argonne, venendo così a mancare altre possibilità di collegamento tra il quartiere dell'Ortica e il centro della città.

Il quartiere ad est della cintura ferroviaria sul lato sud risulta peraltro collegato in modo piuttosto precario verso sud alla direttrice di viale Argonne, attraverso una viabilità locale di ridotta sezione, regolamentata con un sistema di sensi unici (via Ortica e via San Faustino).

La ricerca di percorsi alternativi al fornice di via Porpora spinge un significativo numero di veicoli a transitare per via Tommaso Pini e il viale delle Rimembranze di Lambrate per imboccare il sottopasso di via Bassini, provocando nelle vie interessate significativi fenomeni di congestione.

Tra i progetti viabilistici previsti dal PUM, vi è la previsione di realizzare del doppio senso di circolazione in via Predil nel tratto tra via Rombon e viale Rimembranze di Lambrate. Una simile soluzione tuttavia sarebbe poco risolutiva, come sopra evidenziato, a causa del livello di congestione presente anche nel sottopasso di via Bassini.

Tale soluzione potrebbe divenire maggiormente risolutiva delle problematiche di interconnessione tra le zone ad est e a ovest della ferrovia se il nuovo asse viario potesse essere prolungato sino a via S. Faustino, sulla quale si potrebbe innestare una nuova interconnessione viabilistica est-ovest attraverso la cintura ferroviaria, nella zona sud di città studi.

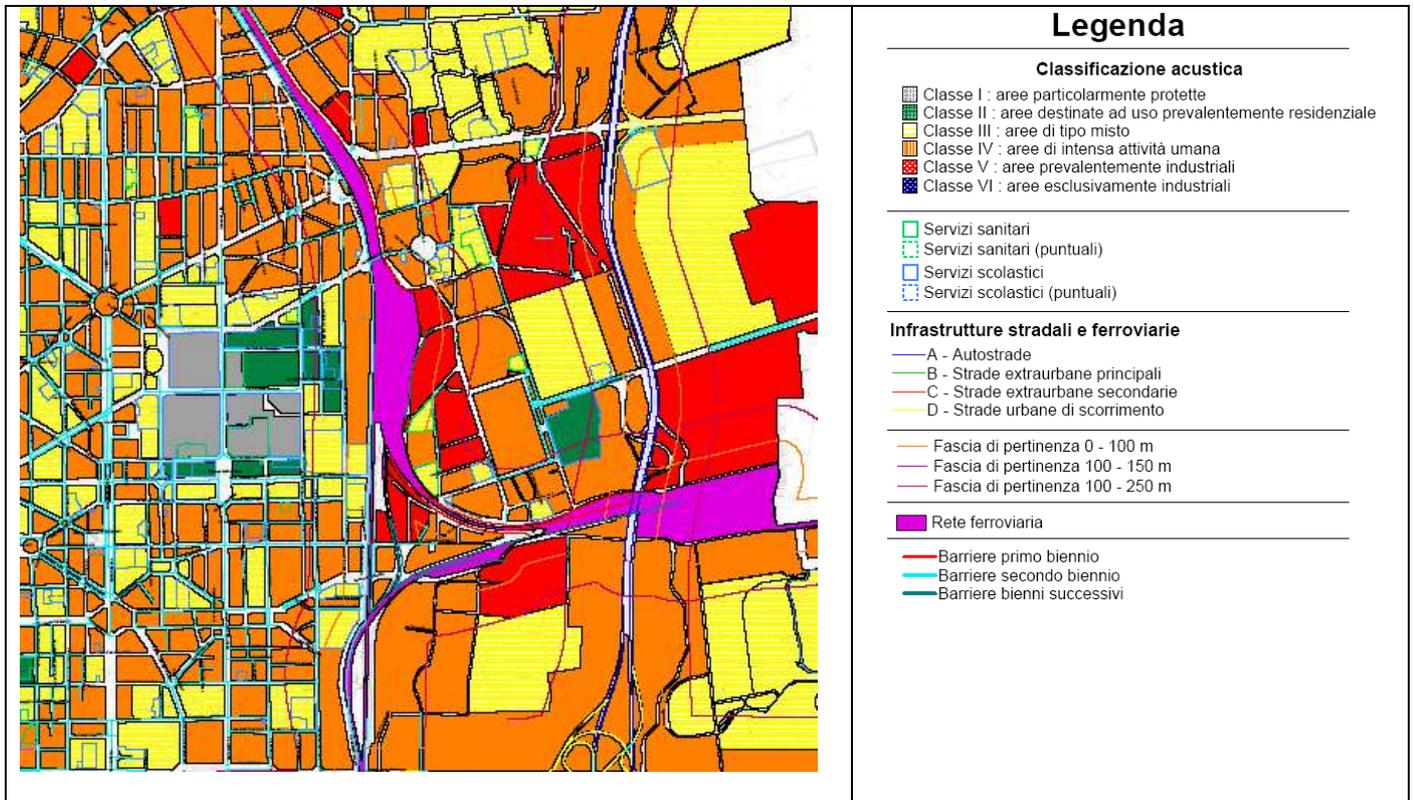
Figura 3-26 – Livelli simulati di congestione attuale



Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-27).

Figura 3-27 - Classificazione acustica dell'ambito Lambrate.



Fonte: AMA – Comune di Milano.

In Figura 3-28 è riportata la distribuzione attuale del verde. Le aree verdi nella zona risultano frammentate e non costituiscono componenti naturalistiche e paesaggistiche di pregio; è da segnalare come unica presenza significativa di area a verde è il parco realizzato con la trasformazione dell'ex Innocenti-Maserati, a est dell'area di intervento, a cavallo del fiume Lambro.

**Figura 3-28 – Aree verdi nell'ambito Lambrate.**



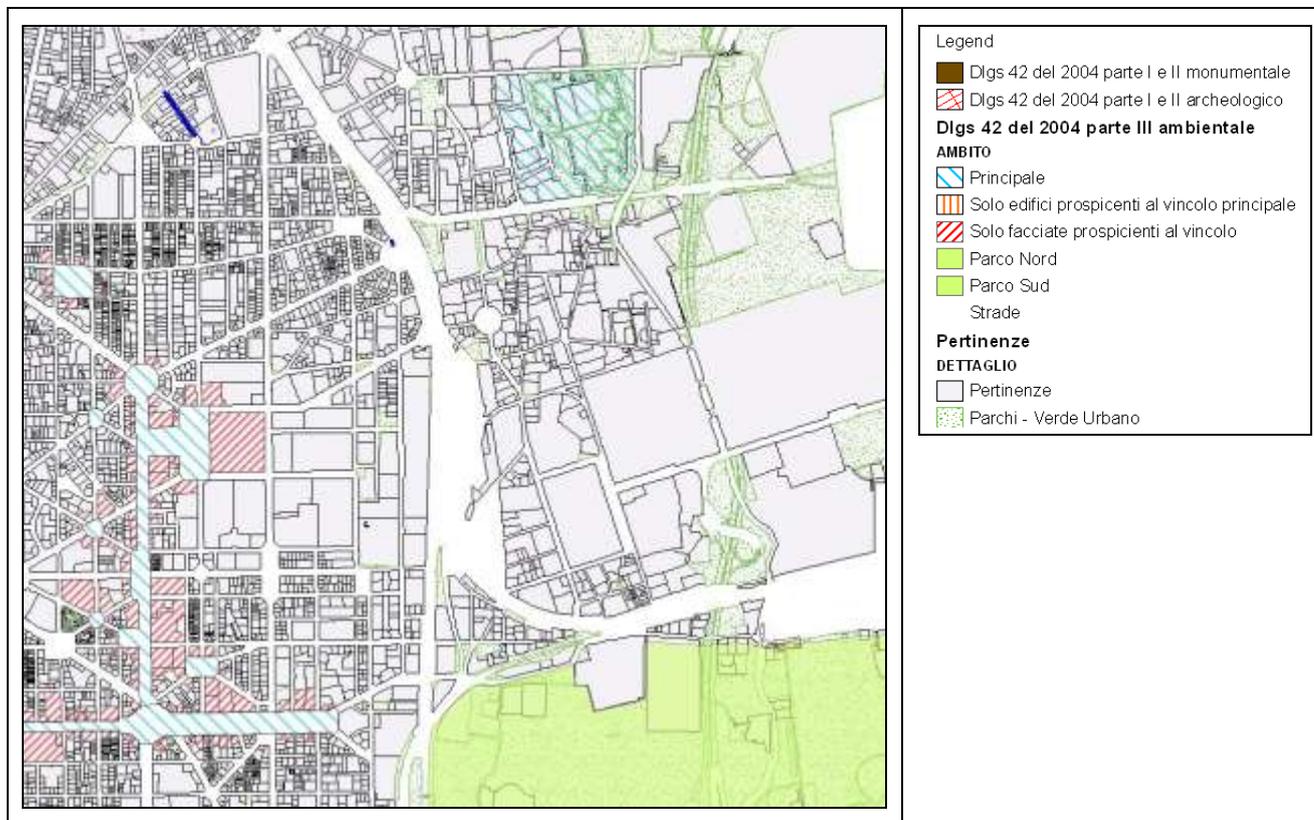
Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

Per quanto riguarda la vincolistica, come illustrato in Figura 3-29, va segnalata la presenza del Parco Agricolo Sud Milano, nelle vicinanze con l'ambito di interesse.

Si segnala sull'area la presenza di un vincolo aeroportuale associato all'aeroporto di Linate.

Altri vincoli insistono nell'intorno dell'area, ma non interferiscono con il sito interessato dalla riqualificazione, ad eccezione della presenza delle classi di rischio della Fascia C del Lambro, definite dal Progetto di Variante al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) approvato con D.P.C.M. 24 maggio 2001, che lambisce il confine est dell'area di intervento. Le scelte progettuali dovranno pertanto tenere in considerazione le indicazioni contenute all'interno di questo Piano.

Figura 3-29 – Vincoli nell'area di Lambrate.

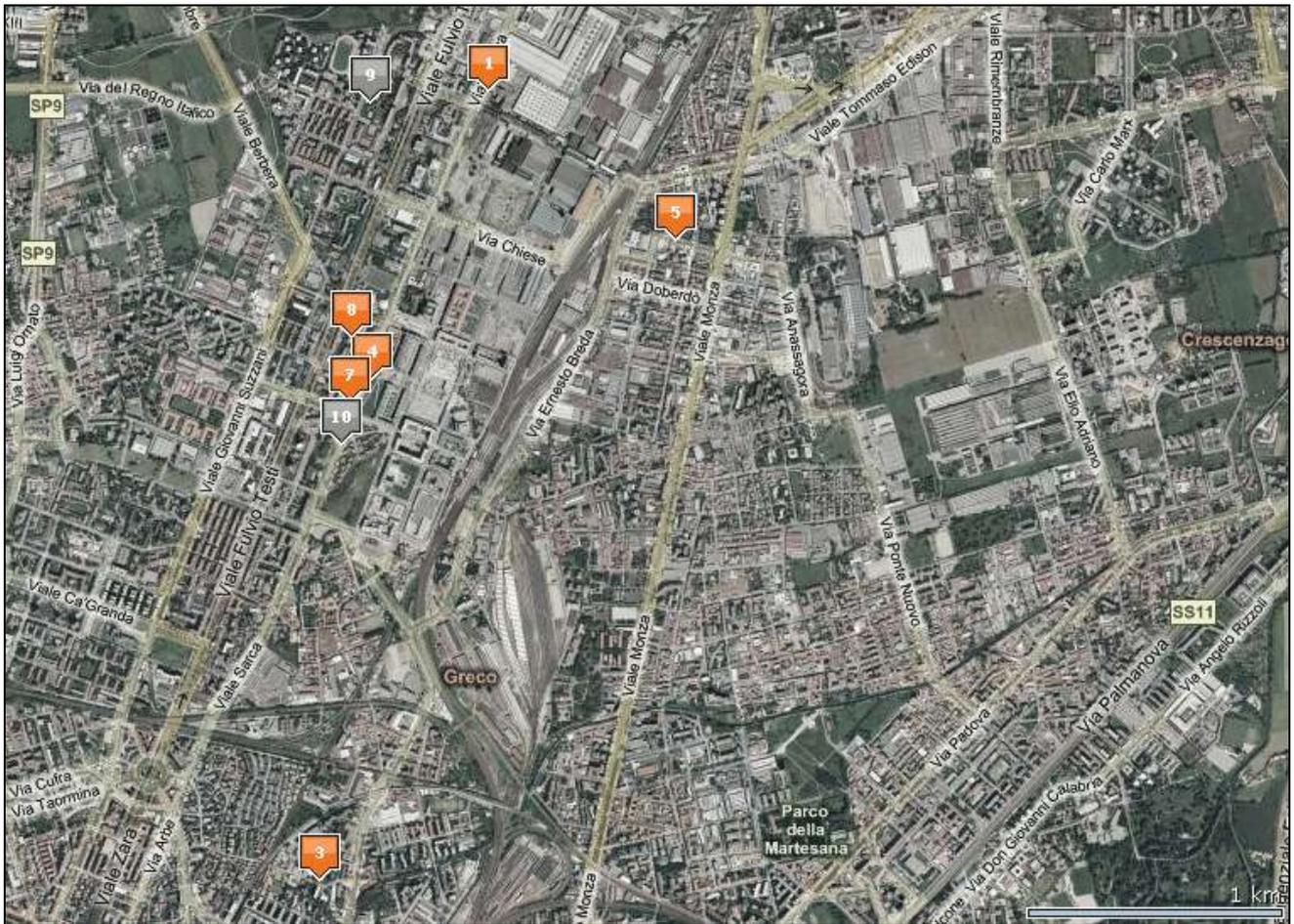


Fonte: Comune di Milano – Sistema Informativo Territoriale.

### 3.7 SCALO GRECO

L'area interessata dalla riqualificazione è sita nel nord-est di Milano e occupa circa 70.000 mq. In Figura 3-31 è riportata la perimetrazione.

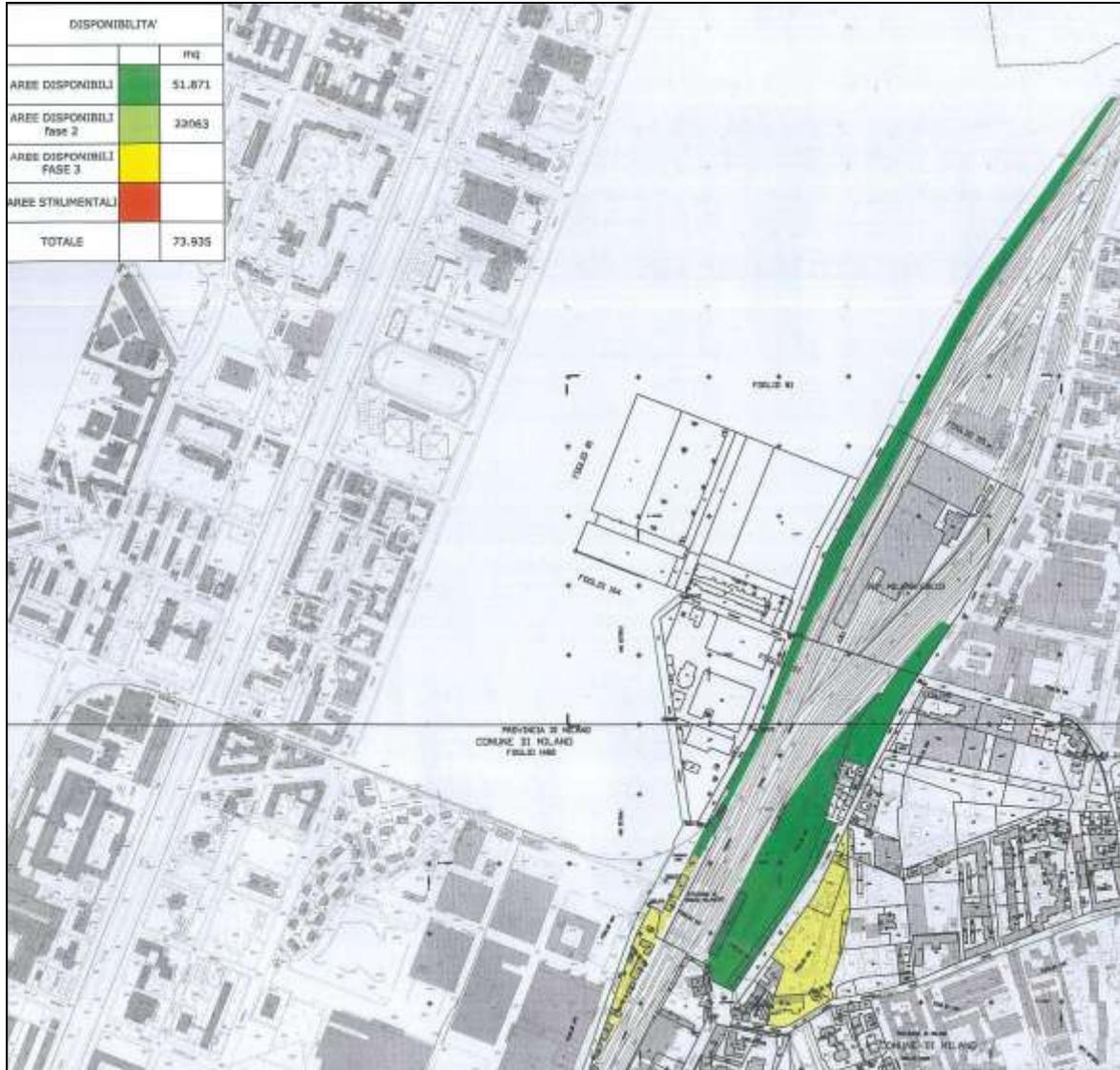
Figura 3-30 – Foto aerea scalo Greco.



L'adiacente stazione di Greco-Pirelli si trova nella zona nord della città, nel quartiere Bicocca, sulla linea ferroviaria per Monza. È collegata a nord con la stazione di Sesto San Giovanni, e a sud con la stazione Centrale di Milano e Lambrate.

La stazione ha servito per decenni le fabbriche della Pirelli, fino alla dismissione alla fine del secolo scorso, alla quale è seguita una forte riqualificazione urbanistica che ha portato alla nascita il nuovo quartiere moderno, al cui interno sono presenti la nuova Università della Bicocca e il Teatro degli Arcimboldi.

**Figura 3-31 – Aree ferroviarie disponibili nell’ambito di trasformazione di Greco.**



L’area interessata dallo scalo Greco-Breda è inserita in un ambito interessato da interventi atti a garantire un corretto assetto della accessibilità viaria, in particolare il settore a sud dell’area di trasformazione è interessato dalla previsione della strada interquartiere.

Il settore urbano interessato dall’area è caratterizzato dalla presenza di numerosi assi viabilistici che si sviluppano in senso nord-sud, tutti caratterizzati da una situazione di sofferenza per quanto riguarda la congestione viabilistica: viale Suzzani, viale Zara, viale Sarca, via Melchiorre Gioia/De Marchi e viale Monza.

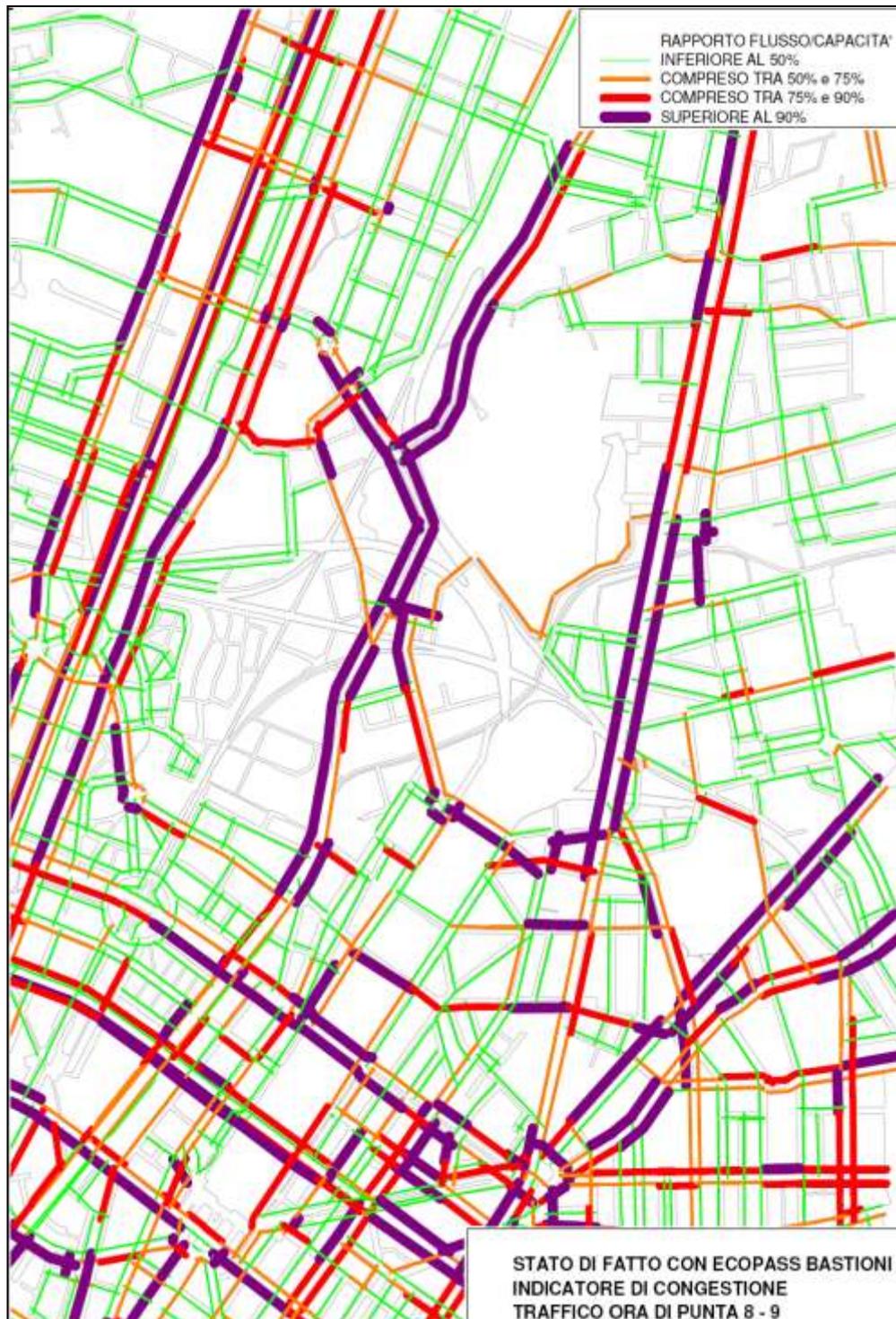
Da notare che, di tutti questi assi viabilistici, quello di via Melchiorre Gioia/De Marchi subisce anche una significativa riduzione di capacità in corrispondenza dell’attraversamento del quartiere di Greco e dello scavalco ferroviario di via Breda.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

L'interruzione del reticolo viabilistico in senso est-ovest è di notevole impatto sul sistema stradale e riguarda in pratica l'intero settore urbano da p.le Loreto sino al confine comunale, in quanto le connessioni esistenti sono supplite esclusivamente da un reticolo a maglie larghe di strade a carattere locale, dal tracciato a volte tortuoso e frequentemente a senso unico, il che obbliga a percorsi contorti per spostarsi da un lato all'altro del sedime ferroviario.

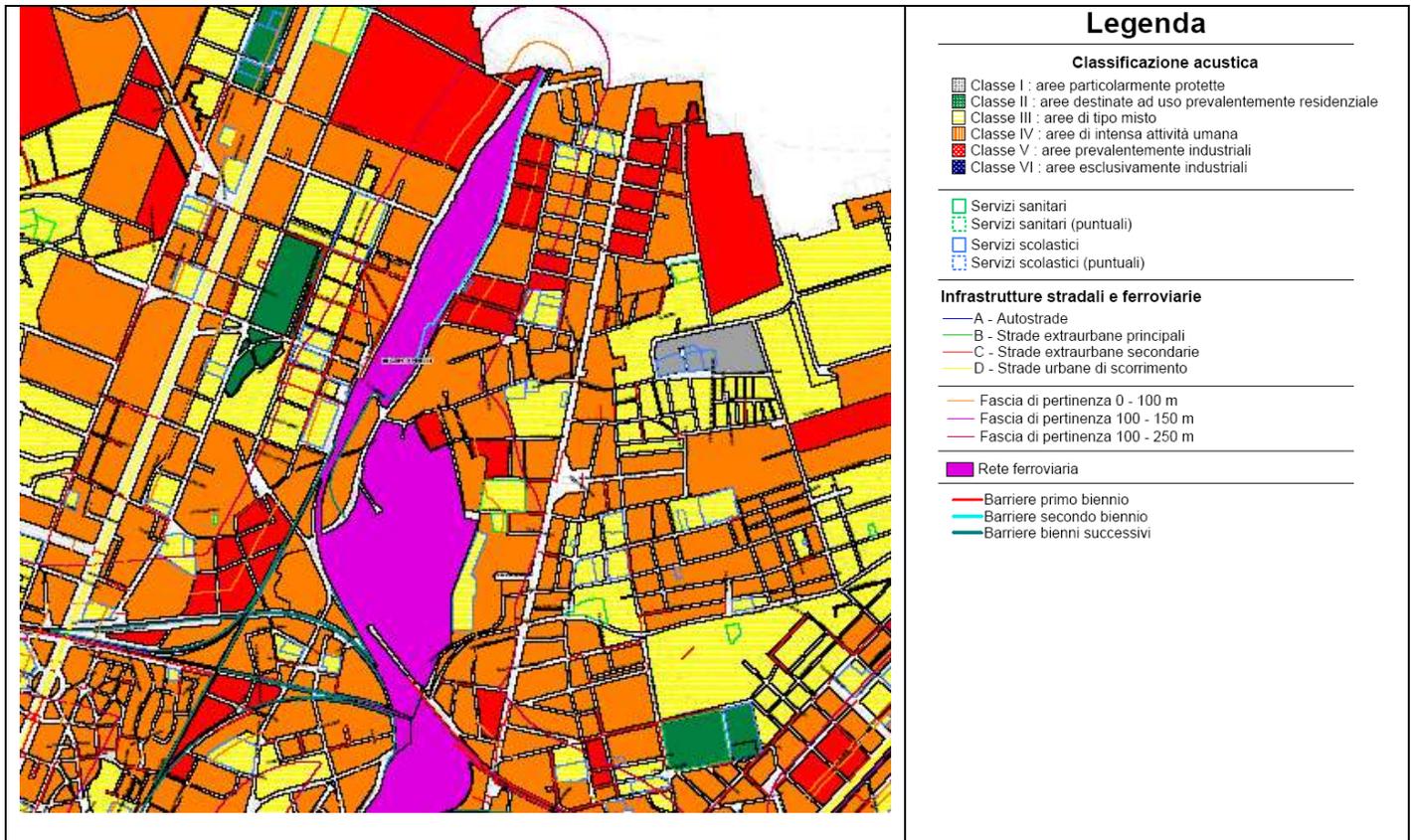
Figura 3-32 – Livelli simulati di congestione attuale



Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-33).

Figura 3-33 - Classificazione acustica dell'ambito Greco.



Fonte: AMA – Comune di Milano.

L'area non si inserisce in un contesto caratterizzato da aree verdi d'interesse (Figura 3-34) in termini di estensione; assume invece importanza il tema delle connessioni ciclabili e pedonali, oggi rese difficoltose dalla presenza della linea ferroviaria. La realizzazione di una nuova stazione, concepita come elemento di saldatura fra i due quartieri a est e ovest della ferrovia, nonché la riqualificazione delle aree già ferroviarie che si sviluppano lungo essa consentirà di realizzare nuove importanti relazioni fra il quartiere di Bicocca, caratterizzato da funzioni universitarie e di eccellenza, ed il quartiere misto-residenziale posto tra la ferrovia e viale Monza e il suo sistema locale di aree pubbliche.

Nelle vicinanze non sono presenti corpi idrici superficiali. La carta dei vincoli non riporta aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004, tuttavia si segnala che è presente sull'area un vincolo aeroportuale associato all'aeroporto di Bresso.

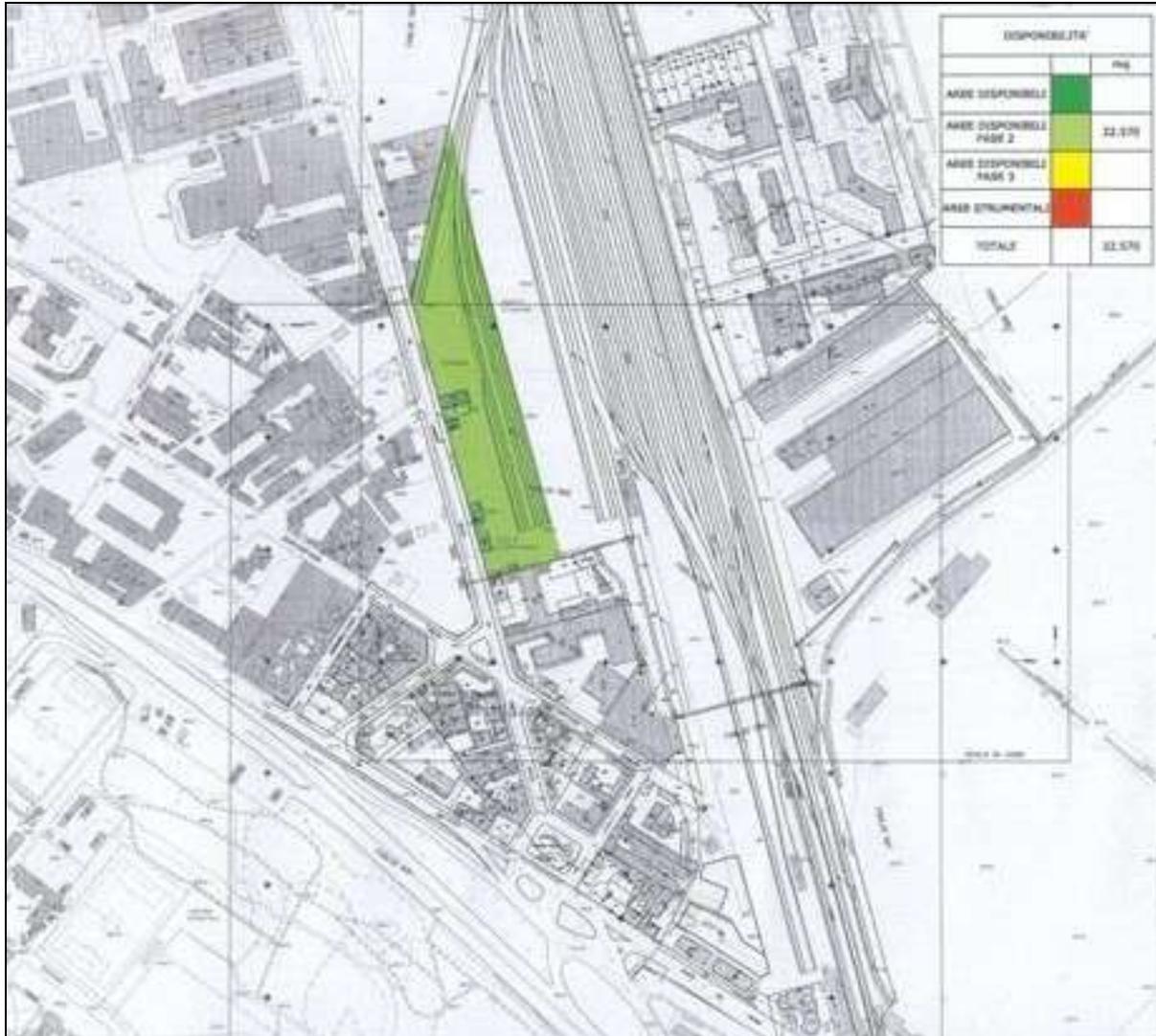
**Figura 3-34 - Aree verdi esistenti nell'area di Greco.**



Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

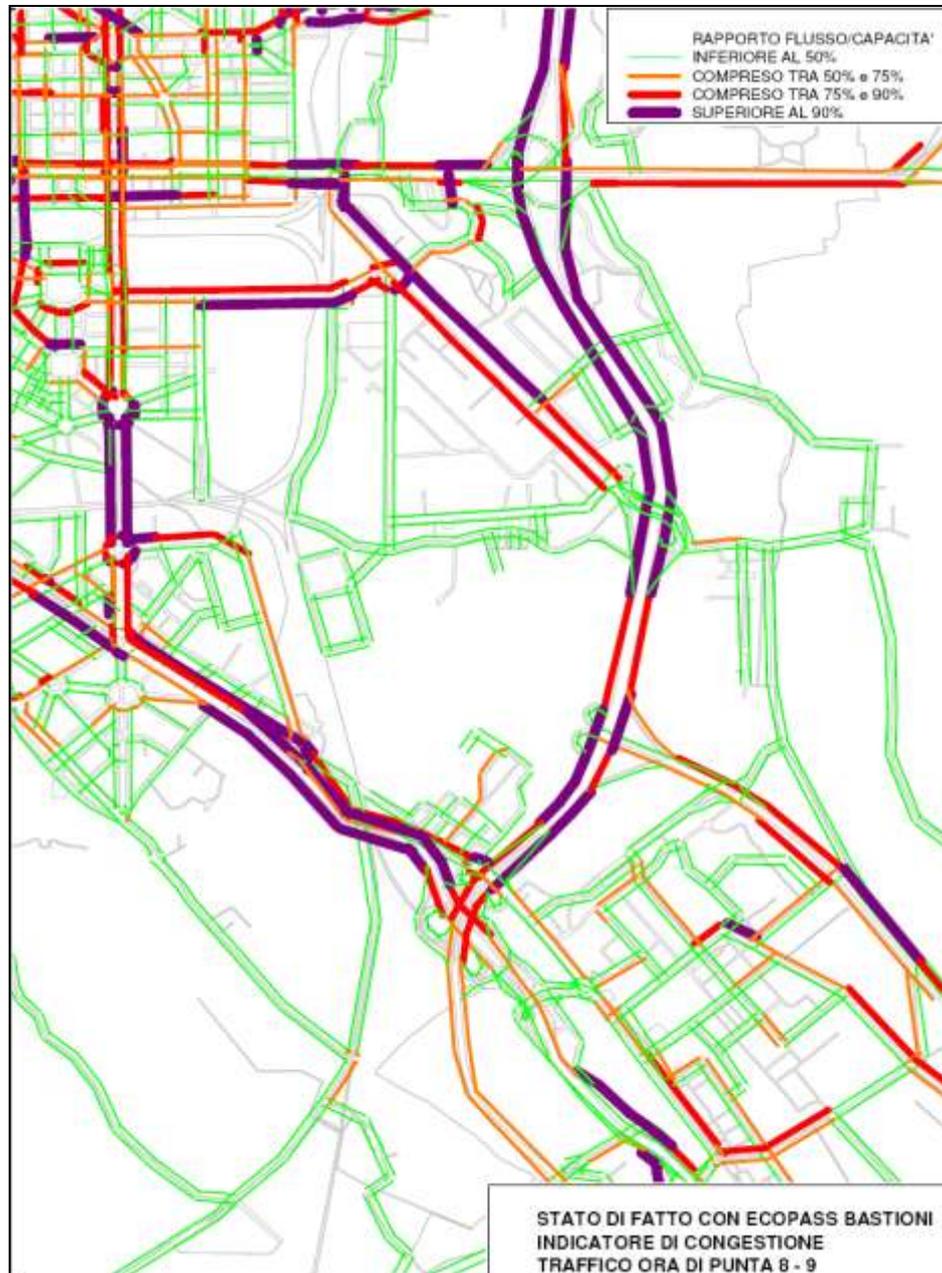


**Figura 3-36 – Aree ferroviarie disponibili nell’ambito di trasformazione Rogaredo.**



Dal punto di vista dei flussi di traffico attuali, la maggiore criticità presente nell’area è costituita dall’attuale sistema di accesso del tratto terminale dell’Autosole e della viabilità secondaria (Via Cassinis) a questa parallela. E’ presumibile che l’attuazione del progetto di realizzazione del nuovo ingresso della Strada Paullese dalla tangenziale est a viale Puglie, consentirà di diminuire significativamente il carico di traffico che insiste sul tratto terminale dell’Autostrada del Sole e piazzale Corvetto.

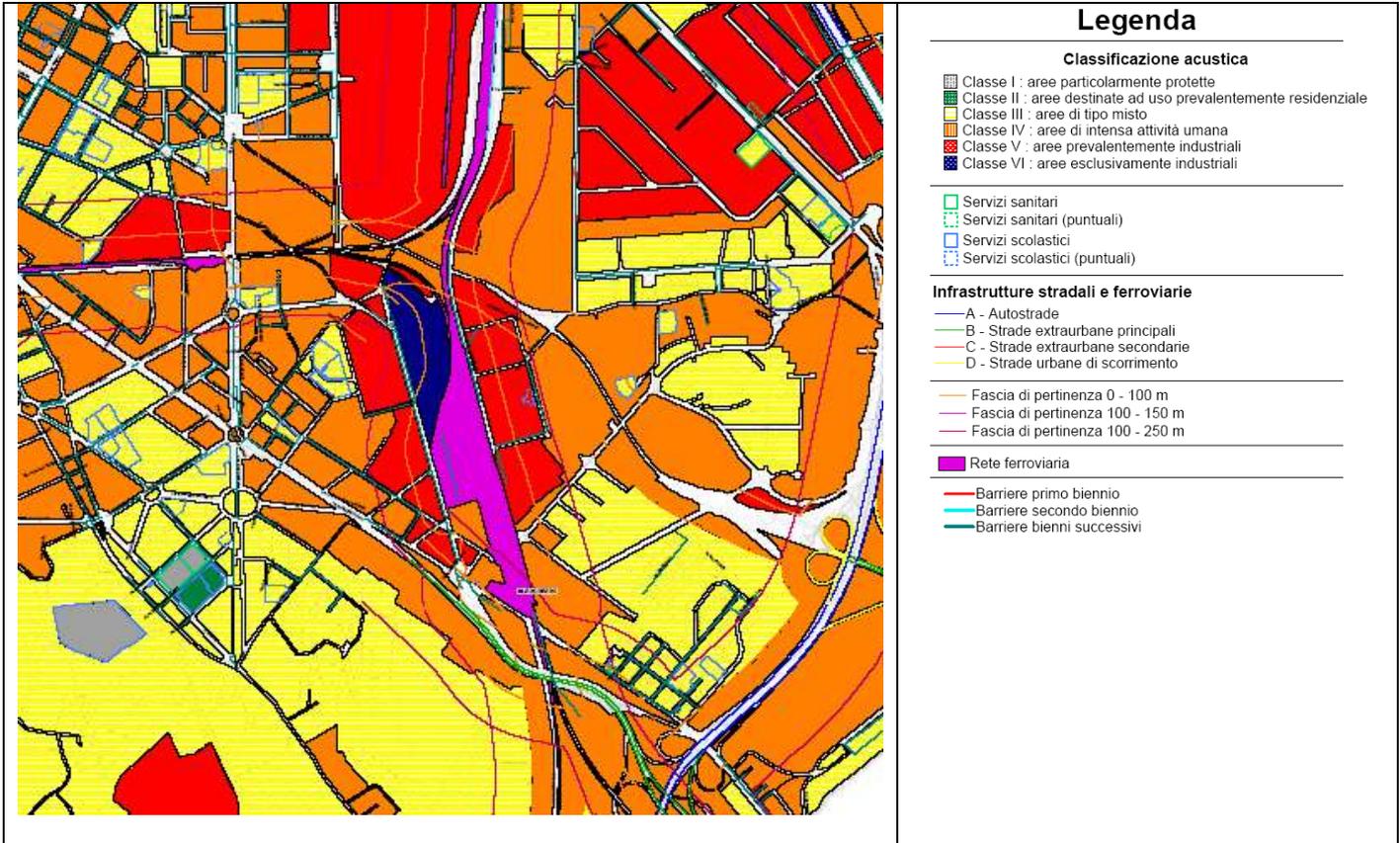
Figura 3-37 – Livelli simulati di congestione attuale



Fonte: AMA

In merito all'inquadramento acustico si riporta nel seguito uno stralcio della classificazione acustica comunale, attualmente in fase di predisposizione, relativo all'ambito di intervento analizzato (cfr. Figura 3-38).

Figura 3-38 - Classificazione acustica dell'ambito Rogoredo.



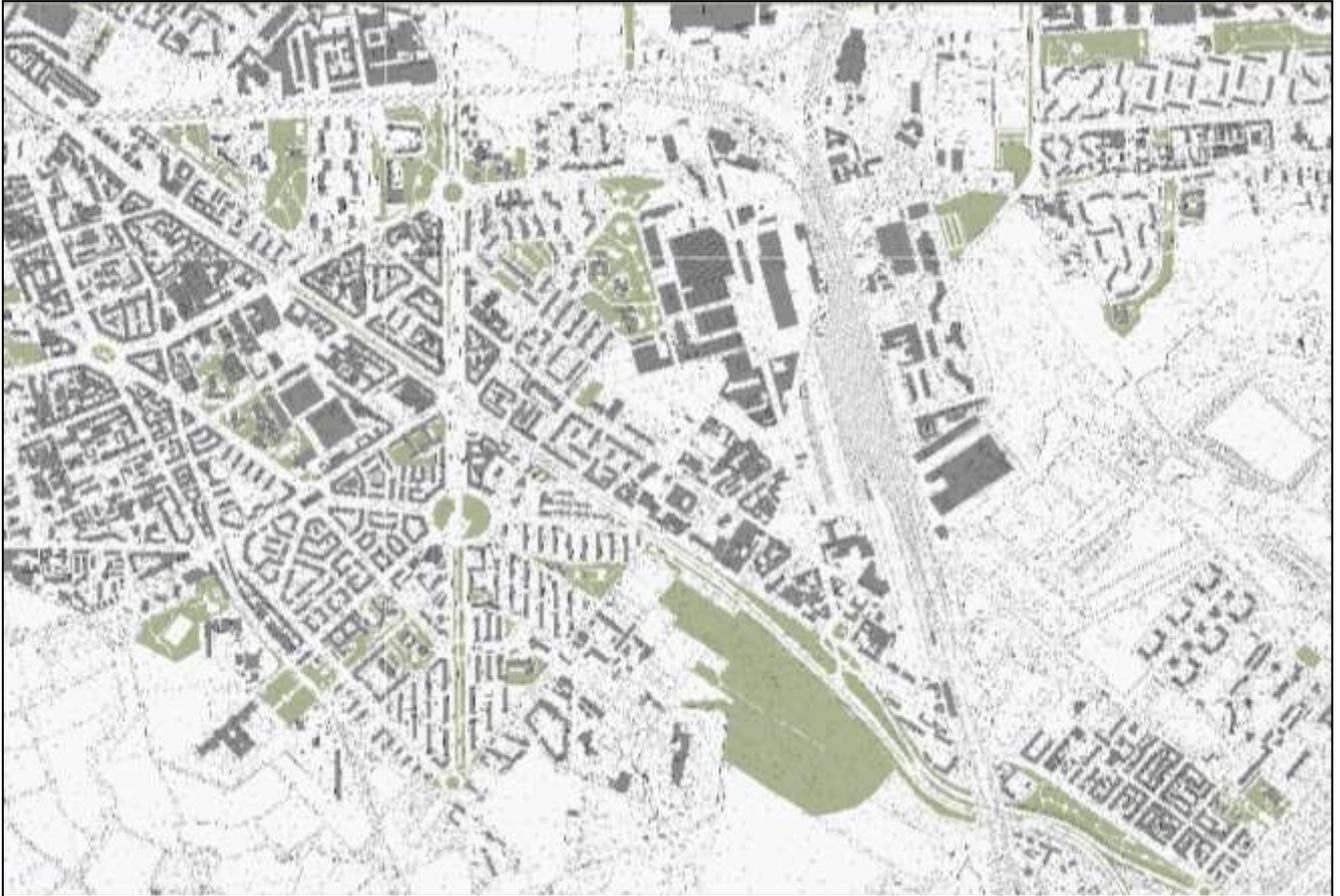
Fonte: AMA – Comune di Milano.

Nel contesto sono presenti alcuni episodi significativi di sistemazioni a verde, anche se non direttamente adiacenti all'area di trasformazione: a nord Parco Alessandrini, a est, oltre la linea ferroviaria, il parco in realizzazione del PII per l'area Rogoredo-Montecity-Santa Giulia e a sud-est, oltre la via Emilia, il parco Cassinis, interno al Parco Agricolo Sud Milano, area interessata da un vincolo ambientale, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 (cfr. carta dei vincoli in Figura 3-40). Si segnala, inoltre, che è presente sull'area un vincolo aeroportuale associato all'aeroporto di Linate.

La falda, nelle vicinanze dello scalo Rogoredo, ha un livello di circa -5 m. I dati sono forniti dal Servizio Gestione e Controllo Acque Sotterranee della Provincia di Milano ed in particolare fanno riferimento al piezometro collocato in via Monte Piana.

DOCUMENTO DI SCOPING

Figura 3-39 - Aree verdi esistenti nell'area di Rogoredo.



Fonte: Comune di Milano – studi PGT.

Figura 3-40 - Vincoli nell'area di Rogoredo.



Fonte: Comune di Milano – Sistema Informativo Territoriale.

## 4. DEFINIZIONE DELLA PORTATA E DEL LIVELLO DI DETTAGLIO DELLE INFORMAZIONI DA INCLUDERE NEL RAPPORTO AMBIENTALE

---

Nel presente capitolo vengono indicati una proposta di ambito di influenza dell'AdP e una proposta in relazione al livello di dettaglio delle informazioni da includere all'interno del Rapporto Ambientale.

### 4.1 AMBITO TERRITORIALE DI INFLUENZA DELLA VARIANTE

Le analisi e le valutazioni verranno condotte con riferimento a due scale territoriali:

- un ambito di area vasta, riferita al territorio del comune di Milano ed ai comuni limitrofi (es. Corsico);
- un ambito locale riferito alle singole aree di trasformazione oggetto dell'AdP.

Ogni aspetto ambientale verrà analizzato con riferimento all'ambito per il quale è ragionevole prevedere effetti significativi, con il grado di approfondimento idoneo alla scala di riferimento.

### 4.2 AMBITO TEMPORALE DI INFLUENZA DELLA VARIANTE

Per quanto riguarda l'orizzonte temporale, si ritiene di adottare un orizzonte di medio periodo avendo come riferimento l'evoluzione del territorio, e in particolare del sistema della mobilità e dei trasporti e dei carichi insediativi, all'orizzonte del 2015.

### 4.3 PROPOSTA DI SCENARI

Gli scenari che si propone di predisporre per effettuare i necessari confronti tra possibili assetti futuri del sistema insediativo e della viabilità e mobilità dell'area milanese sono:

- **scenario base** che corrisponde allo stato di fatto sia dal punto di vista della domanda di mobilità che dal punto di vista dell'offerta infrastrutturale;
- **scenario di riferimento** che considera sul lato della domanda quella derivante dall'implementazione dei piani e dei programmi già approvati e in itinere, i cui tempi previsti di realizzazione siano compatibili con la soglia temporale prescelta; sul lato dell'offerta infrastrutturale le trasformazioni previste all'orizzonte temporale 2015 sui settori TPL, servizio ferroviario regionale e infrastrutture stradali previsti dal documento di candidatura di Milano all'Expo 2015;
- **scenario di progetto**, che oltre quanto previsto dallo scenario di riferimento, comprende, dal lato della domanda quella derivante dagli insediamenti previsti per le aree ferroviarie, dal lato dell'offerta l'ulteriore

potenziamento del sistema ferroviario realizzabile attraverso l'AdP, e gli interventi sulla viabilità locale ad ogni ambito della variante.

Relativamente ai pesi insediativi e ai mix funzionali, in relazione agli elementi di flessibilità che la variante ammetterà, lo scenario di progetto potrà essere ulteriormente suddiviso in due scenari, corrispondenti alle ipotesi di massima e minima di ciascun ambito.

#### **4.4 QUADRO CONOSCITIVO - BASELINE AMBIENTALE**

A partire dai dati forniti dall'Amministrazione Comunale (riferiti anche al livello sovra locale), sulla base delle considerazioni emerse dalla fase di "scoping", sarà approfondito il quadro conoscitivo dello stato attuale (cfr. Capitolo 3), finalizzato a descrivere una baseline delle componenti ambientali/territoriali/antropiche coinvolte nelle scelte dell'AdP. Si tratterà di un'analisi di tipo ambientale - territoriale, finalizzata alla definizione delle principali criticità/opportunità che orienteranno le scelte.

Nella costituzione della baseline ambientale si farà riferimento alla documentazione predisposta per la VAS del PGT del comune di Milano. Il Rapporto Ambientale conterrà gli approfondimenti relativi alla variante in AdP assicurando il necessario raccordo e coerenza dei contenuti.

La baseline analizzerà gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione probabile limitatamente agli ambiti territoriali nei quali si potranno manifestare gli effetti di Piano.

Le informazioni scaturite porteranno ad individuare le criticità e le rilevanze ambientali e territoriali (stato attuale del territorio, rilevanze, sistema vincolistico, limiti alle trasformazioni).

Le tematiche ambientali e territoriali che verranno approfondite, sono le seguenti:

– **Sistema Ambientale**

- Qualità dell'Aria

In primo luogo, verrà tracciato un quadro dell'evoluzione temporale della qualità dell'aria, attraverso l'elaborazione dei dati derivanti dalle centraline ARPA distribuite omogeneamente sul territorio comunale. Successivamente, a partire dalla stima dei flussi di traffico generati dai nuovi carichi urbanistici, verranno stimate le emissioni aggiuntive da traffico autoveicolare e verranno analizzati gli effetti che questi potranno avere in termini di peggioramento della qualità dell'aria. Analogo discorso verrà fatto per le emissioni dirette ed indirette legate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

- Sistema del verde

Dall'analisi del piano del verde del Comune di Milano (in redazione) saranno individuate le aree più carenti da questo punto di vista e quelle idonee alla creazione di parchi. Verrà inoltre presa in considerazione la coerenza con i progetti già programmati per l'arricchimento del sistema del verde.

- Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

Sarà, in primo luogo, valutata la presenza di eventuali fasce di rispetto imposte dal Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico. In particolare la riqualificazione di alcune aree dovrà tener in considerazione il Vincolo ambientale sui Navigli e gli obiettivi individuati dal Master Plan dei Navigli Lombardi (frutto di una convenzione fra Regione Lombardia e il Politecnico di Milano) e dal Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli.

Relativamente all'ambiente idrico sotterraneo verrà preso in considerazione il livello della falda e l'analisi della qualità delle acque di falda, che potranno costituire un limite nella definizione delle scelte progettuali.

- Suolo e sottosuolo

Sarà fatta un'analisi della litologia delle aree interessate dagli interventi con particolare attenzione alle classi di fattibilità geologica.

Saranno inoltre approfondite le tematiche relative allo stato di qualità dei suoli in corrispondenza degli interventi di trasformazione: occorrerà, infatti, valutare la necessità di dover effettuare delle indagini integrative, in funzione delle nuove destinazioni d'uso.

– **Sistema Antropico**

- Sistema della Mobilità e accessibilità alle aree (stradale e ferroviaria)

Sarà approfondito e analizzato il potenziamento del Sistema ferroviario nel quadro delle strategie di sviluppo della mobilità del trasporto pubblico nell'area milanese.

Nella definizione del sistema di accessibilità alle aree verranno analizzati i possibili potenziamenti del trasporto pubblico locale, della rete stradale e del sistema dei parcheggi di interscambio con la rete ferroviaria all'interno ed all'esterno dei confini comunali.

L'impatto delle nuove destinazioni previste dall'AdP verrà valutato attraverso la stima dei flussi di traffico relativi agli scenari individuati nel paragrafo 4.3.

Verrà valutata la coerenza delle previsioni dell'AdP con le esigenze riconducibili al Servizio Ferroviario Regionale.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

- Rumore ed elettromagnetismo

Verrà presa in considerazione la classificazione acustica comunale e la redigenda “Mappatura strategica della zonizzazione” prevista dalla Direttiva 2002/49/CE. Verrà valutata in via preliminare la compatibilità acustica delle nuove funzioni inserite dalla variante e verranno analizzati i prevedibili effetti dei nuovi carichi sul clima acustico locale.

Va considerato a questo proposito il rapporto biunivoco fra la classificazione acustica comunale e le trasformazioni che la variante urbanistica comporterà, sia in termini di riduzione delle aree strumentali che di interventi diretti di mitigazione dell’impatto delle linee interne o prossime agli interventi di trasformazione urbanistica, presumendosi inoltre che anche gli interventi di mitigazione dell’impatto acustico previsti nel Piano di Risanamento Acustico predisposto da RFI verranno rivisitati alla luce delle nuove destinazioni previste dalla variante.

In relazione alla componente elettromagnetismo verrà effettuata una mappatura delle sorgenti attualmente esistenti sulle aree e verranno valutate eventuali interferenze e incompatibilità.

- Energia e qualità edilizia

Verranno stimati i fabbisogni energetici delle nuove destinazioni e verranno date indicazioni circa i sistemi e gli interventi che dovranno mirare al risparmio energetico (efficienza energetica degli edifici) e all’efficiente utilizzo delle diverse fonti energetiche disponibili (fonti energetiche rinnovabili, acqua di falda, ecc.). Le soluzioni previste dovranno comunque essere coerenti con quanto previsto dal PEAC (Piano Energetico Ambientale Comunale).

- Rifiuti

Sulla base delle nuove destinazioni d’uso previste dall’AdP verrà effettuata una stima della produzione dei rifiuti prodotti.

- Aree da bonificare

Verrà condotta un’indagine storico-funzionale sulle aree dismesse ed in dismissione per individuare eventuale centri di pericolo derivanti dalle attività svolte in passato negli scali. L’analisi porterà alla definizione di eventuali attività di caratterizzazione dei suoli.

- Patrimonio culturale

Verrà condotta un’attenta verifica della compatibilità delle scelte della variante agli obiettivi e prescrizioni espresse dai vincoli sovraordinati di tutela paesaggistico-ambientale e storico-monumentale, con particolare riferimento ai criteri applicativi del vicolo dei Navigli, e alle tematiche di rispetto dei contesti urbani di formazione storica interessati dagli ambiti di variante.

## **5. METODOLOGIA DI ANALISI E DI PREDISPOSIZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

---

Nel presente capitolo viene illustrato l'approccio metodologico che verrà sviluppato nella fase di analisi e valutazione che porterà alla predisposizione del Rapporto Ambientale. In particolare vengono descritte le modalità con le quali verranno eseguite le attività relative a:

- analisi degli obiettivi del piano e delle coerenza interna ed esterna;
- stima degli effetti ambientali attesi;
- misure di mitigazione e compensazione;
- programma di monitoraggio.

### **5.1 INDIVIDUAZIONE DEGLI OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DI PIANO E DELLE ALTERNATIVE**

In questa fase sarà elaborata una sintesi dei contenuti, degli obiettivi generali derivanti dall'AdP, riconducibili ai seguenti ambiti di analisi:

- Insediativo e urbanistico;
- Sistema della mobilità;
- Energia;
- Sistema del verde e paesaggio;
- Suolo e sottosuolo.

Per ogni singolo obiettivo verranno definiti degli obiettivi specifici e per ciascuno di essi saranno individuate specifiche azioni. Tra le azioni individuate verranno evidenziate, in particolare, quelle che si traducono in modifiche del sistema della mobilità (traffico e trasporto pubblico).

### **5.2 VALUTAZIONE DELLA COERENZA INTERNA ED ESTERNA**

Tale fase prevedrà l'analisi, attraverso l'utilizzo di una matrice a carattere qualitativo, della coerenza degli obiettivi dell'Accordo con il quadro programmatico sovraordinato e di settore (es. traffico, mobilità ed energia)

DOCUMENTO DI SCOPING

---

e gli obiettivi di protezione ambientale e di sostenibilità stabiliti a livello superiore (internazionale, nazionale regionale e provinciale).

Verranno presi in considerazione:

- gli obiettivi indicati dal consiglio europeo di Barcellona 2002;
- gli obiettivi della Strategia di azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia (Del. CIPE 2.8.2002);
- gli obiettivi degli strumenti di programmazione sovraordinati a livello regionale e statale: il Piano Territoriale Regionale, il Piano Territoriale Paesistico Regionale, il Piano Regionale Stralcio di Bonifica Aree Inquinata, il Piano Energetico Regionale, il Piano Triennale per lo Sviluppo del Settore Commerciale, il Programma di tutela e uso delle acque, il Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi Maggiori, il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, il Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, il Piano Territoriale d'Area, i vincoli paesaggistico-ambientali e storico-monumentali e i vincoli aeroportuali;
- gli obiettivi degli strumenti di programmazione sovraordinati a livello provinciale: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, il Programma strategico per lo sviluppo e il sostegno dell'innovazione, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale, il Piano d'Ambito (Ambito Territoriale Ottimale del Ciclo Idrico Integrato- ATO);
- gli obiettivi degli strumenti di programmazione a livello comunale: il Piano di Governo del Territorio, il Piano Urbano del Traffico, il Piano Urbano della Mobilità, il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico, il Piano della Mobilità Sostenibile, il Piano Energetico Ambientale Comunale, il Programma per l'Edilizia Residenziale Pubblica, il Piano di Zonizzazione Acustica (in redazione), il Piano del verde (in redazione), il Piano dei servizi sportivi (in redazione) e il Documento di Inquadramento per le politiche comunali.

Ci si limiterà ad estrarre dalle liste di obiettivi, molto articolate, quelli che possono essere considerate più pertinenti per una situazione quale quella oggetto di VAS. Verranno inoltre distinti gli obiettivi direttamente perseguibili dall'AdP da quelli comunque di interesse per lo stesso, ma il cui perseguimento dipende da altri strumenti e ai quali lo stesso può solo concorrere.

Verrà inoltre effettuata la valutazione della coerenza interna dell'AdP attraverso la gerarchizzazione degli obiettivi e delle azioni in obiettivi generali/obiettivi specifici/azioni e misure.

### 5.3 STIMA DEI PREVEDIBILI EFFETTI DELL'ADP SULL'AMBIENTE E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Ogni aspetto ambientale sarà analizzato con riferimento all'ambito per il quale è ragionevole prevedere effetti degli interventi previsti nell'AdP. Nella tabella successiva si sintetizzano le scelte effettuate in tal senso.

**Tabella 5-1 – Proposta di scala/ambito in cui possono manifestarsi gli effetti dell'AdP**

<b>Componente</b>	<b>Ambito/Scala territoriale di riferimento</b>
Mobilità e trasporti	Ambito di area vasta Ambito locale
Inquinamento atmosferico	Ambito di area vasta Ambito locale
Rumore e elettromagnetismo	Ambito locale
Suolo e sottosuolo	Ambito locale
Ambiente idrico superficiale e sotterraneo	Ambito locale
Rifiuti e bonifiche	Ambito locale
Energia	Ambito locale
Sistema del verde e paesistico	Ambito di area vasta Ambito locale

In particolare, per quanto riguarda il sistema della mobilità e accessibilità alle aree, a partire dalla stima dei flussi di traffico relativi agli scenari individuati (cfr. paragrafo 4.3), verrà valutato il prevedibile impatto delle nuove destinazioni previste dall'AdP sul sistema della mobilità, alla scala cittadina e locale.

Rispetto alla qualità dell'aria, a partire dalla stima dei flussi di traffico generati dai nuovi carichi urbanistici, verranno stimate le emissioni aggiuntive da traffico autoveicolare e verranno analizzati qualitativamente gli effetti che queste potranno avere in termini di peggioramento della qualità dell'aria. Analogamente verranno stimati gli effetti derivanti dalle emissioni dirette ed indirette legate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti.

Riguardo alla componente rumore verrà valutata, in via preliminare, la compatibilità acustica delle funzioni previste, anche tenendo conto della necessaria modifica alla zonizzazione acustica attuale a seguito del cambiamento di destinazione d'uso. La valutazione previsionale di clima e di impatto acustico sarà rimandata alla fase di pianificazione attuativa, non disponendo in questa fase di variante degli elementi progettuali sufficienti a fare valutazioni di carattere puntuale.

Relativamente ai rifiuti ed alle aree da bonificare verrà condotta un'indagine storico/bibliografica sulle aree dismesse ed in dismissione, allo scopo di individuare eventuali problematiche connesse alla presenza di centri

di pericolo. In relazione alla problematica rifiuti, sarà effettuata una stima della produzione dei rifiuti prodotti sulla base delle nuove destinazioni d'uso previste dall'AdP.

Per quanto riguarda gli aspetti energetici, verranno stimati i fabbisogni energetici delle nuove destinazioni e per il sistema del verde ed il paesaggio verrà valutata la compatibilità dei nuovi interventi con le linee guida esistenti di tutela del verde e del paesaggio.

Relativamente all'ambiente idrico superficiale e sotterraneo verrà valutata la compatibilità degli interventi previsti dall'AdP con la perimetrazione delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua, il cui tracciato interferisce con l'area di intervento e con la soggiacenza della falda.

Attraverso l'utilizzo di una "Matrice di Valutazione" quali - quantitativa, saranno valutati gli effetti ambientali delle scelte dell'AdP sul territorio e sull'ambiente. Nella matrice saranno confrontate le alternative/scenari individuate (cfr. paragrafo 4.3). La scelta dell'alternativa sarà effettuata in base alle considerazioni emerse in fase di Conferenza di Valutazione, alle prescrizioni legislative, agli indirizzi di sostenibilità e agli obiettivi dell'AdP, con il supporto degli indicatori individuati, ove significativi.

Saranno inoltre individuate le misure previste per ridurre o compensare possibili effetti negativi dovuti alla realizzazione delle azioni previste, nonché le competenze specifiche relative alla loro attuazione e verifica. In linea di massima potranno essere individuati:

- suggerimenti di compensazione, per quelle situazioni che evidenzino ancora impatti residui nonostante l'applicazione delle misure di mitigazione;
- suggerimenti attuativi e gestionali;
- suggerimenti di mitigazione, che trovano applicazione a livello progettuale delle infrastrutture o degli interventi insediativi.

#### **5.4 ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO E DI EVENTUALI INTERVENTI CORRETTIVI**

Il Programma di Monitoraggio verrà realizzato attraverso l'utilizzo degli indicatori riportati nella "Matrice di Valutazione" che saranno integrati dall'amministrazione comunale nel tempo seguendo le fasi attuative delle previsioni urbanistiche e le relative specificità.

Per gli indicatori ove fossero disponibili solo informazioni di tipo qualitativo, il Programma di Monitoraggio indicherà le modalità di definizione, organizzazione e raccolta dei dati che il Comune di Milano dovrà osservare per il controllo nel tempo dell'attuazione del Piano e del conseguimento dei suoi obiettivi ambientali.

DOCUMENTO DI SCOPING

---

La previsione di un monitoraggio negli anni futuri può porre le basi per un'introduzione sistematica di modalità di valutazione ambientale nel processo decisionale e nella pianificazione, con la possibilità di verificare le ricadute e l'efficacia ambientale degli obiettivi durante l'attuazione.

Il monitoraggio quindi ha come finalità la misurazione dell'efficacia degli obiettivi per proporre azioni correttive a breve-medio termine.

Il programma di monitoraggio della VAS dell'AdP dovrà dialogare con quello della VAS del PGT.

## 5.5 PROPOSTA DEI CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Il Rapporto Ambientale sarà basato sul seguente corpo legislativo e di indirizzo:

- Direttiva Europea 2001/42/CE e relativi allegati;
- L.R. 12/05 “Legge di Governo del Territorio, Regione Lombardia” e relativi documenti attuativi;
- “Criteri attuativi della L.R. 12/05, atto di indirizzo e coordinamento tecnico per l’attuazione dell’art. 7 comma 2” emessi dalla Regione Lombardia nel Maggio 2006;
- D.Lgs 152/06 e s.m.i. “Norme in materia ambientale” come modificato dal D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4 “Correttivo unificato”. Il Correttivo pubblicato sulla GU del 29 gennaio 2008, reca modifiche in materia di Valutazione di impatto Ambientale (VIA), Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Acque, Rifiuti al “Codice dell'ambiente” o D.Lgs 152/2006.
- DCR n. VIII/351 del 13/03/07 “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi” (art. 4 della LR 12/05);
- Deliberazione della Giunta Regionale VIII/6420 del 27 Dicembre 2007 “Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di Piani e Programmi – VAS (art. 4 L.R. n° 12/2005; DCR n° 351/2007).

Il Rapporto ambientale potrà essere organizzato secondo il seguente indice che sarà integrato in base ai commenti formulati sul presente documento di Scoping a seguito della pubblicazione e della Conferenza di Valutazione:

1.	<b>PREMESSA</b>
2.	<b>LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA</b>
2.1	RIFERIMENTI GIURIDICI E DISCIPLINARI SULLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
2.2	CARATTERISTICHE E OBIETTIVI DELLA VAS
2.3	LA VAS DELL'AdP

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA ACCORDO DI PROGRAMMA PER IL RIASSETTO  
URBANISTICO E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE

DOCUMENTO DI SCOPING

<b>3.</b>	<b>QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO</b>
3.1	PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE
3.2	PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE
3.3	PIANI E PROGRAMMI DI SETTORE
3.4	PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE
3.5	VINCOLI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI
<b>4.</b>	<b>QUADRO CONOSCITIVO: IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE E AMBIENTALE</b>
4.1	AMBITI DI ANALISI E VALUTAZIONE
4.2	I DOCUMENTI E I DATI DI RIFERIMENTO
4.3	IL CONTESTO
4.4	IL SISTEMA AMBIENTALE
4.5	IL SISTEMA ANTROPICO
4.6	STATO DELLE AREE OGGETTO DELL'AdP
4.7	LE SENSIBILITA' LOCALI
4.8	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' DERIVANTI DALL'ANALISI DI CONTESTO
<b>5.</b>	<b>CONTENUTI E OBIETTIVI DELL'AdP E VALUTAZIONE DELLA COERENZA</b>
5.1	I DATI DIMENSIONALI DELLE AREE DI TRASFORMAZIONE DELL'ADP
5.2	OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI ED AZIONI
5.3	COERENZA DEGLI OBIETTIVI DELL'AdP CON I CRITERI/OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
5.4	RELAZIONE TRA GLI OBIETTIVI AMBIENTALI DI CONTESTO E GLI OBIETTIVI SPECIFICI DELL'AdP
<b>6.</b>	<b>GLI EFFETTI DELL'AdP</b>
6.1	METODOLOGIA
6.2	ALTERNATIVE E SCENARI
6.3	EFFETTI AMBIENTALI
6.4	EFFETTI DI VARIANTE DERIVANTE DALL'ATTUAZIONE DELL'ADP
6.5	AZIONI E MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE
<b>7.</b>	<b>LA PARTECIPAZIONE E LA CONSULTAZIONE</b>
7.1	LA MAPPATURA DEI SOGGETTI COINVOLTI
7.2	LA COMUNICAZIONE PUBBLICA
7.3	OSSERVAZIONI PERVENUTE E ANALISI DI SOSTENIBILITA'
<b>8.</b>	<b>IL PROCESSO ATTUATIVO</b>
<b>9</b>	<b>IL MONITORAGGIO</b>

## **6. CONSULTAZIONE - ADOZIONE - APPROVAZIONE – RATIFICA DELL'ADP E VARIANTE URBANISTICA**

---

Il processo di partecipazione alla VAS è e sarà sviluppato in supporto all'amministrazione precedente, sfruttando diverse tipologie comunicative al fine di raggiungere in modo efficace tutti i soggetti coinvolti e garantire la trasparenza e la ripercorribilità del processo.

Si è ritenuto opportuno coinvolgere tutte le realtà presenti sul territorio, senza escluderne alcuna, lasciando altresì spazio ad eventuali auto candidature che possono giungere anche in momenti successivi. Per alcune realtà istituzionali, direttamente preposte agli aspetti e problematiche ambientali a politiche territoriali o programmi di particolare incidenza, saranno organizzati incontri tematici.

### **6.1 LA MAPPATURA DEI SOGGETTI COINVOLTI**

L'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità competente per la VAS ha individuato con atto formale in via preliminare (Determina Dirigenziale di dicembre 2008) gli Enti territorialmente interessati, i soggetti competenti in materia ambientale e i portatori di interesse da invitare alla Conferenza di Valutazione (CdV) e ha definito le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni, organizzando e coordinando le conseguenti iniziative.

La conferenza di valutazione sarà articolata in due sedute:

- conferenza di valutazione introduttiva, di avvio del confronto, finalizzata ad illustrare la metodologia specifica adottata per la predisposizione del Rapporto ambientale e per lo svolgimento delle attività operative della VAS, programmate per il giorno 17/12/2008;
- la seconda seduta, propriamente finalizzata alla valutazione ambientale della variante in occasione della quale viene presentato il Rapporto ambientale.

Alle conferenze di valutazione è previsto il coinvolgimento dei seguenti soggetti:

- Autorità proponente: Sindaco del Comune di Milano;
- Autorità procedente: Direzione Centrale Sviluppo del Territorio del Comune di Milano - Direttore del Settore Progetti Strategici;

DOCUMENTO DI SCOPING

---

- Autorità competente: Settore Attuazione Politiche Ambientali della Direzione Centrale Mobilità, Trasporti, Ambiente del Comune di Milano.
- Soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati da invitare alle Conferenze di valutazione: A.R.P.A. Lombardia, A.S.L. Città di Milano, A.M.A. (Agenzia Mobilità Ambiente S.p.A.), la Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia, la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, la Commissione Provinciale per le bellezze naturali di Milano, il Comune di Corsico;
- Soggetti interessati al procedimento: Regione Lombardia - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Gruppo FFSS, Metropolitana Milanese S.p.A., Azienda Trasporti Milanesi S.p.A., A2A S.p.A., Agenzia del Demanio, Poste Italiane, Fondi immobiliari Pubblici – Investire Immobiliare S.G.R., Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza.

Tra la Conferenza di valutazione introduttiva e quella finale sarà indetta una assemblea pubblica estesa alla cittadinanza e ai settori del pubblico interessati al procedimento di seguito indicati (la relativa data verrà resa nota mediante avviso pubblicato sul sito web del Comune e della Regione): i consigli di zona 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, i comitati di quartiere e le associazioni di cittadini interessati alla trasformazione urbanistica degli scali dismessi, le associazioni ambientaliste, l'Ordine degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori della Provincia di Milano, l'Ordine degli ingegneri della Provincia di Milano, Assolombarda, Camera di Commercio di Milano, Assimpredil.

Le date in cui si terranno le Conferenze di valutazione saranno rese note mediante pubblicazione sul sito web del Comune e della Regione, nonché comunicate ai soggetti sopraindicati mediante e-mail.

## **6.2 LA COMUNICAZIONE PUBBLICA E GLI STRUMENTI UTILIZZATI**

La comunicazione è avvenuta e avverrà:

- a livello preliminare con la pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento della VAS con atto pubblicato del 6 agosto 2008 al 5 settembre 2008 sul BURL, sul sito web del Comune e della Regione Lombardia, all'albo pretorio, sul quotidiano La Repubblica nonché affisso in luoghi visibili ed accessibili al pubblico;
- pubblicazione degli avvisi di convocazione di assemblee pubbliche sul sito web del Comune e della Regione Lombardia;

DOCUMENTO DI SCOPING

---

- pubblicazione sul sito web del Comune e della Regione Lombardia della documentazione indispensabile al reperimento di pareri ed osservazioni;
- presentazione della documentazione predisposta nell'ambito delle sedute della conferenza di valutazione;
- presentazione della documentazione nell'ambito di incontri tematici con gli enti competenti.

La documentazione via via disponibile sarà caricata sul sito web dell'amministrazione comunale e della Regione Lombardia.