



**Atto Integrativo
all'Accordo di
Programma
1994 per la
qualificazione e
lo sviluppo del
sistema
fieristico
lombardo**

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA FORUM PUBBLICO

MILANO, 7 giugno 2012

Urban Center

Autorità procedente:

D.C. Programmazione Integrata della Regione Lombardia

Autorità competente per la VAS:

D.G. Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia

Referente per il Comune di Milano:

Arch. Giancarlo Tancredi, Settore progetti strategici

Referente staff di consulenza VAS:



Luciano Brusaferrò

Staff:

Filippo Bernini, Elisabetta Bonetti, Gioia Gibelli

La VAS dell'Atto Integrativo AdP "Fiera Milano"

Con la V.A.S., introdotta dalla Direttiva CE 42/2001, si vuole portare **la sostenibilità** nel percorso di definizione di Piani/Programmi (P.P.) con una valutazione preventiva degli effetti ambientali delle decisioni di lungo periodo. Non si tratta di una valutazione d'impatto ambientale a posteriori, ma di uno **strumento di arricchimento del processo di pianificazione**, basata sull'interazione tra le considerazioni ambientali ed il percorso di formazione delle scelte di piano.

La Regione Lombardia con la legge 12/2005 e le linee guida e i criteri metodologici (DGR 27 dicembre 2007 n. VIII/6420 e s.m.i., all. 11 AdP) prescrive l'applicazione della VAS nel processo di pianificazione, per:

- promuovere la partecipazione del pubblico al processo decisionale;
- verificare la coerenza esterna (con altri piani o programmi);
- verificare la coerenza interna (tra obiettivi ed azioni);
- promuovere la costruzione delle alternative (azioni);
- effettuare la valutazione degli effetti ambientali;
- effettuare il monitoraggio ambientale ex ante ed ex post.

Schema di applicazione della VAS

PROCESSO DI AdP / VARIANTE

PROCESSO DI VAS

FASE 1
Orientamento ed impostazione

- Orientamenti iniziali
- Obiettivi generali e scenari
- Obiettivi specifici

- Analisi sostenibilità
- Orientamenti iniziali

FASE 2
Elaborazione e redazione

- Definizione alternative
- Azioni e strumenti attuativi

- Descrizione ambito influenza
- Documento di scoping
- Analisi di Coerenza esterna
- Stima effetti ambientali
- Confronto alternative
- Coerenza interna e indicatori
- Rapporto Ambientale
- R.A. - sintesi non tecnica

FASE 3
Approvazione e ratifica

FASE ATTUALE

- Proposta di AdP
- Approvazione di AdP
- Sottoscrizione dell'AdP

- Analisi di sostenibilità delle osservazioni

FASE 4
Attuazione e gestione

- Gestione e attuazione
- Azioni correttive

- Monitoraggio ambientale e valutazione periodica

PARTECIPAZIONE

Tappe salienti della VAS

- ✓ **DGR 9 novembre 2009**, n. VIII/010446:
 - **Promozione dell'Atto Integrativo**
 - **Avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**
- ✓ **23 dicembre 2009** prima Conferenza di Valutazione, presentazione del Documento di Scoping e chiusura della fase 1
- ✓ **12 aprile 2012** pubblicazione del Rapporto ambientale e della proposta di variante
- ✓ **7 giugno 2012** forum pubblico
- ✓ **11 giugno 2012** termine per la presentazione delle osservazioni al Rapporto ambientale
- ✓ **14 giugno 2012** seconda Conferenza di Valutazione, presentazione del Rapporto ambientale e chiusura della fase 2



Contenuti del Rapporto Ambientale

- **Approccio metodologico**
- **Analisi dello stato dell'ambiente**
- **Valutazione della coerenza con la programmazione/pianificazione sovraordinata**
- **Valutazione dell'AdP e degli scenari di trasformazione**
- **Misure di mitigazione e compensazione**
- **Piano di Monitoraggio**
- **Sintesi non tecnica**

Inquadramento dell'area oggetto di AdP



perimetro definito da: viale Scarampo, via Berengario, vie Tranchedini/Gattamelata, viali Duilio/Cassiodoro, vie Spinola/Senofonte

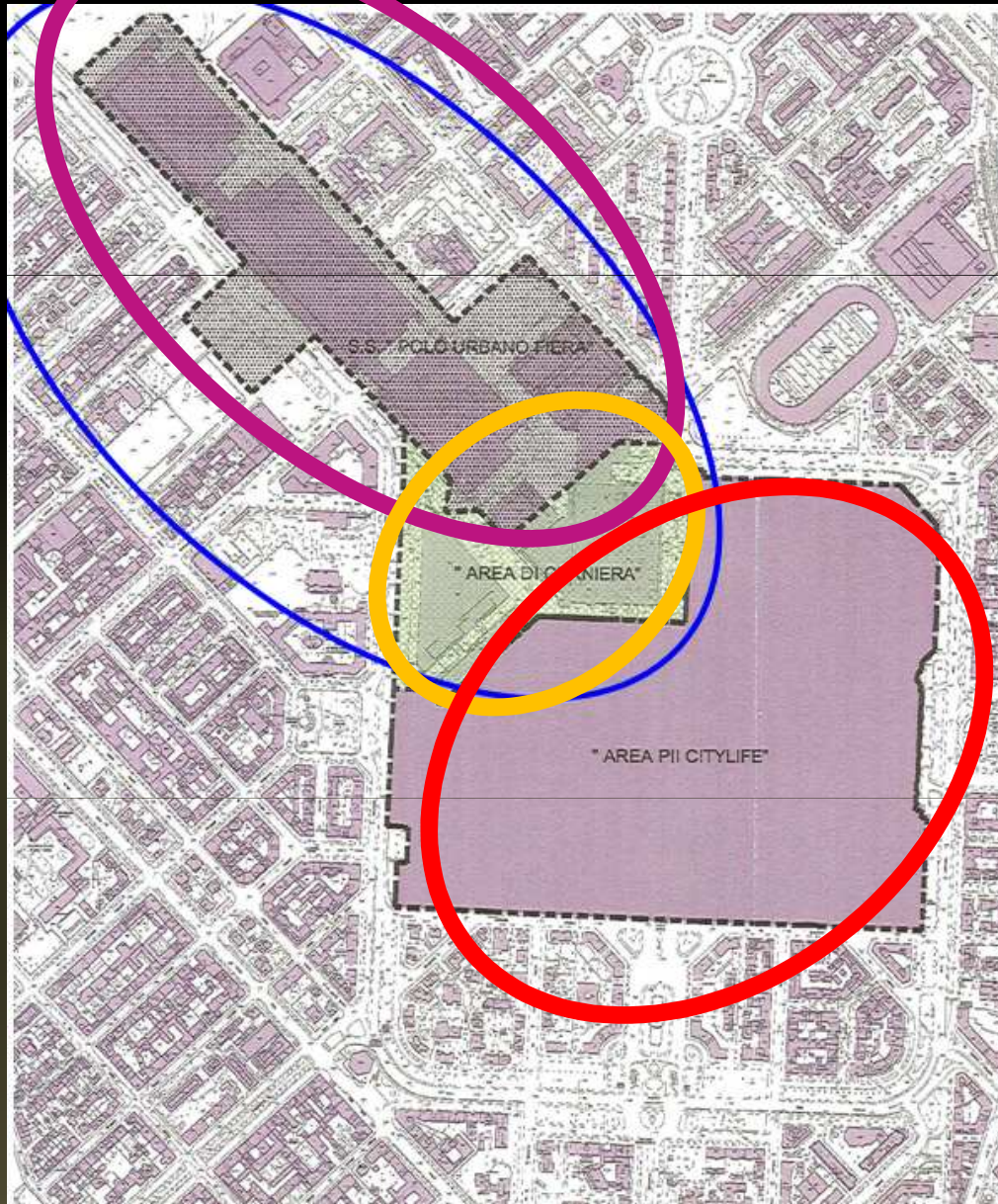
-  Area oggetto di variante destinazione urbanistica
-  Area interessata da sola variante normativa

OBIETTIVI DELL'ATTO INTEGRATIVO AdP "Fiera Milano"

OBIETTIVI	TEMI	STRUMENTI DI VALUTAZIONE
1. rifunzionalizzazione dell'Area fieristica	Funzioni urbane Mobilità	<u>Macroindicatori</u> (Matrice, Dimensione aree verdi, Eterogeneità, Habitat standard, HS funzioni) <u>Ind. Specifici</u> (Inserimento paesaggistico, Suolo e paesaggio)
2. revisione del quadro della mobilità e del sistema della sosta	Mobilità Funzioni urbane	<u>Macroindicatori</u> (Frammentazione, Dimensione aree verdi) <u>Ind. Specifici</u> (Mobilità e viabilità, pressione antropica)
3. cessione dell'area di cerniera (65.500 mq) per ampliare le funzioni pubbliche	Funzioni urbane Accessibilità ai servizi Aree verdi	<u>Macroindicatori</u> (Dimensione aree verdi, Indice di superfici drenante, Hs Funzioni, Biopotenzialità) <u>Ind. Specifici</u> (Suolo e paesaggio, Comfort e benessere dell'ambiente costruito, sistema idrico)
4. revisione della normativa tecnica della Variante 2003	Funzioni urbane Mobilità	<u>Macroindicatori</u> (Eterogeneità, HS funzioni) <u>Ind. Specifici</u> (Mobilità e viabilità, Suolo, Consumo energetico, sistema idrico)
5. rivisitazione del sistema dei parcheggi nell'area	Mobilità Accessibilità ai servizi	<u>Macroindicatori</u> (Hs funzioni) <u>Ind. Specifici</u> (Mobilità e viabilità, pressione antropica)

RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'AREA OGGETTO di AdP

Obiettivi 1, 3, 4: azioni



Polo urbano: servizi alle persone e alla imprese, sport e cura della persona, cultura, ricettivo;

Area di cerniera: parco pubblico, museo d'arte contemporanea.

PII: parco pubblico, trasporto pubblico (linea MM5), parcheggi pubblici, plesso scolastico (asilo nido, scuola dell'infanzia), museo del bambino, caserma carabinieri, servizi alle persone e alla imprese, attività commerciali;

Aggregato commerciale

Realizzazione di una struttura di vendita in forma unitaria in prossimità della nuova stazione MM

- Piazza ipogea
- Podium Hadid
- Podium Isozaki

	Variante 2008	Atto integrativo
SLP COMMERCIALE (mq)	20.000	20.000
SUPERFICIE DI VENDITA (mq)	17.000	15.000



RIFUNZIONALIZZAZIONE DELL'AREA OGGETTO di AdP

Parco superficie di circa 168.000 mq

Obiettivi 1, 3, 4: azioni



Parco ante concorso internazionale



Progetto preliminare nuovo parco

SISTEMA DELLA MOBILITA'

Sistema della sosta

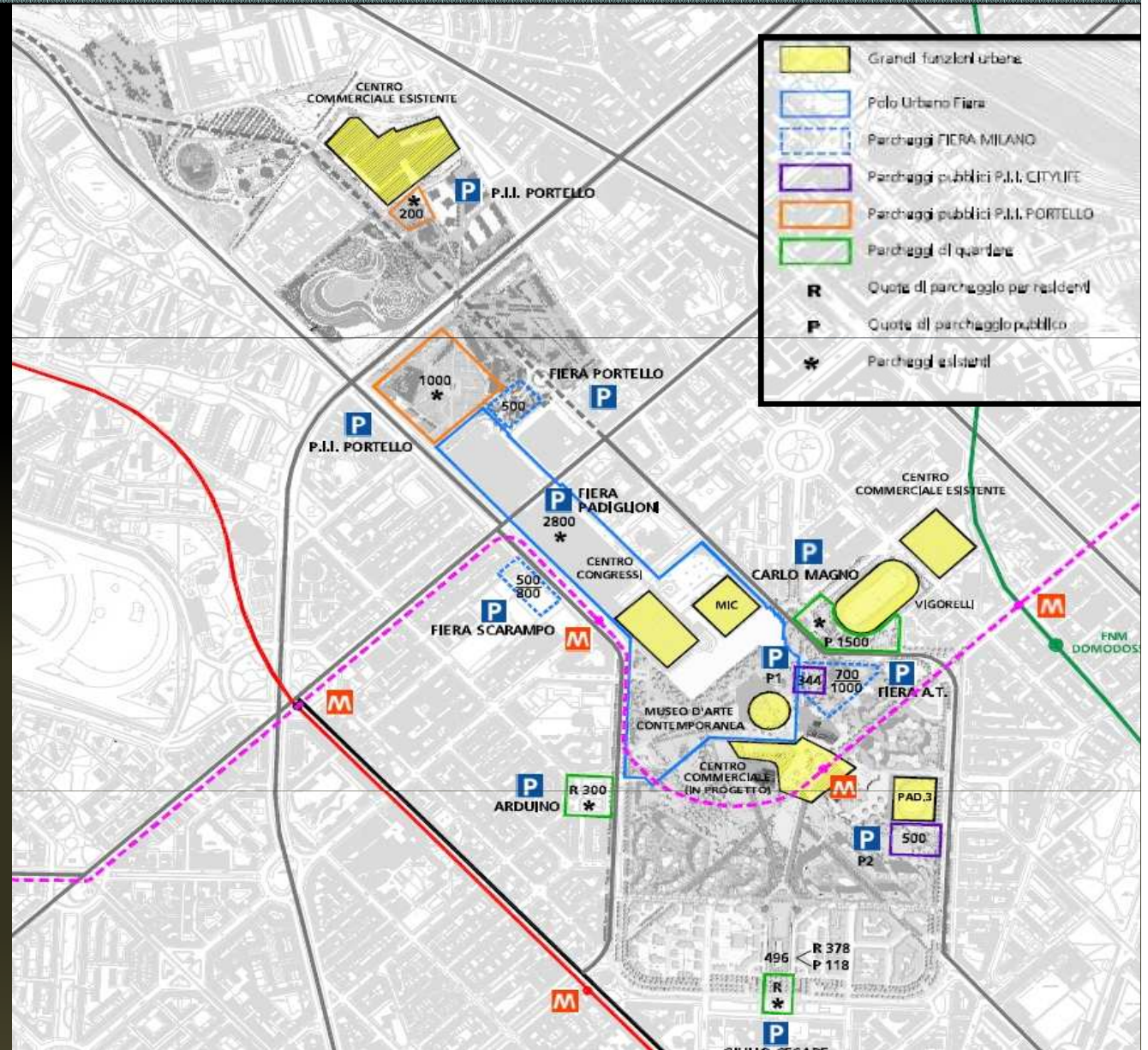
Parcheggi funzionali alle attività fieristiche di cui non è più prevista l'attuazione (- 3.500 posti auto):

“Fiera Scarampo”, circa 500-800 posti auto;

“Fiera Portello”, 500 p.a.

“Area di Trasformazione” (esterno al Polo Urbano), 700-1.000 p.a.;

ulteriori 1.700 p.a. di uso pubblico e/o uso residenti, in aree da individuarsi a cura del Comune di Milano, funzionali all'Area Complessiva di Riquilificazione e/o all'area del Nuovo Polo espositivo.



Obiettivi 3, 5: azioni

SCENARI PER LA VALUTAZIONE

TRE SCENARI:

scenario base (2010), corrisponde allo stato di fatto del territorio e dell'ambiente

scenario di riferimento, considera la pianificazione e la programmazione in vigore, ivi compresa quella relativa alle aree oggetto di studio; corrisponde anche all'opzione zero, ovvero alla non attuazione dell'Atto Integrativo dell'AdP

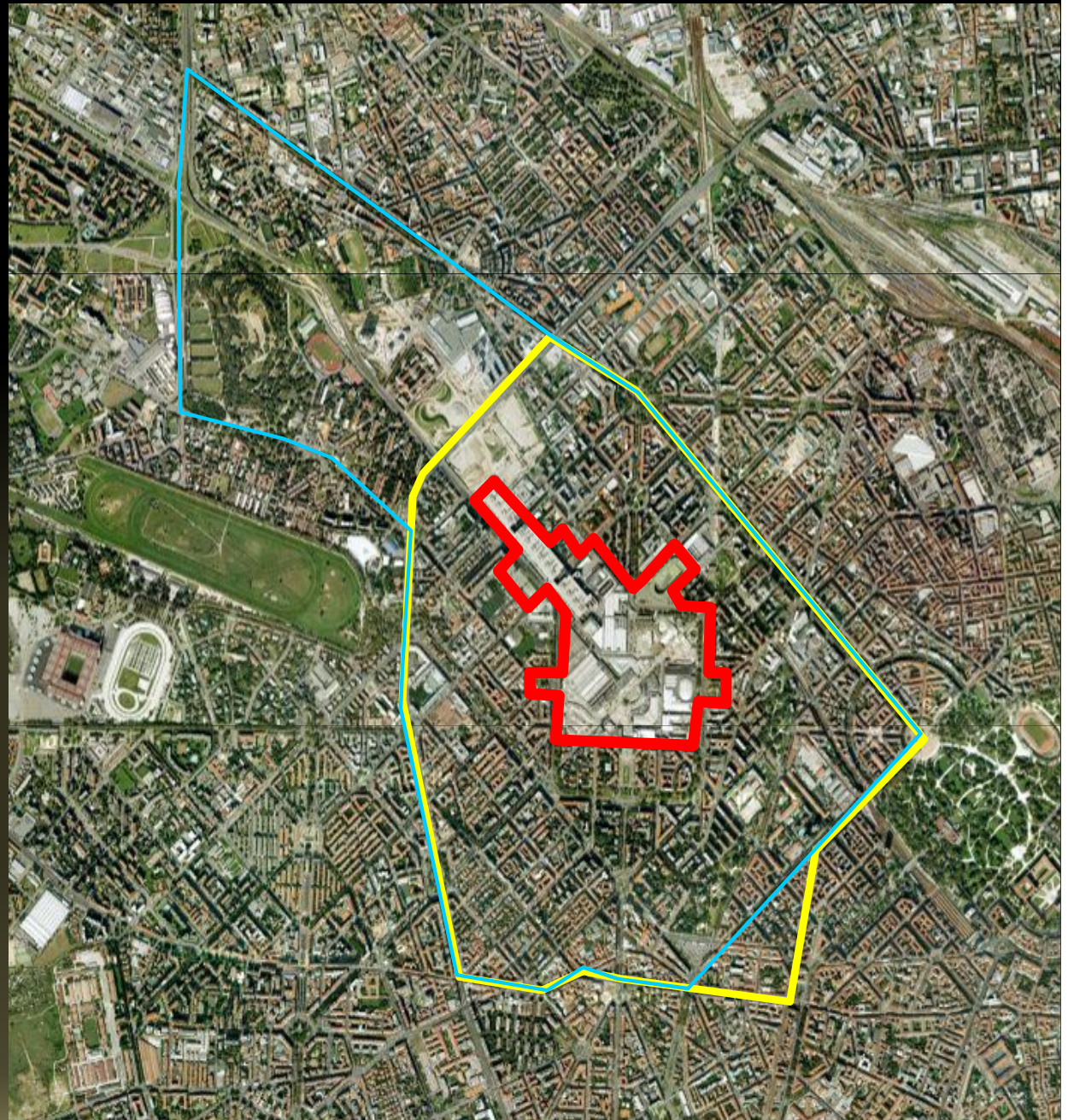
scenario di progetto (2015 – 2027), che si riferisce al completamento delle azioni dell'Atto Integrativo AdP "Fiera Milano"



AMBITI PER LA VALUTAZIONE

TRE AMBITI

- **ambito di influenza della mobilità:** contesto urbano esteso, valutazione degli scenari viabilistici, strumenti di valutazione: **indicatori di settore, analisi modellistiche**
- **ambito di area vasta:** contesto urbano esteso, valutazione delle relazioni tra le nuove funzioni e la città consolidata, strumenti di valutazione: **macroindicatori**
- **ambito locale:** area dell'Atto Integrativo AdP, valutazione della trasformazione urbana
strumenti di valutazione: **macroindicatori e indicatori di settore.**



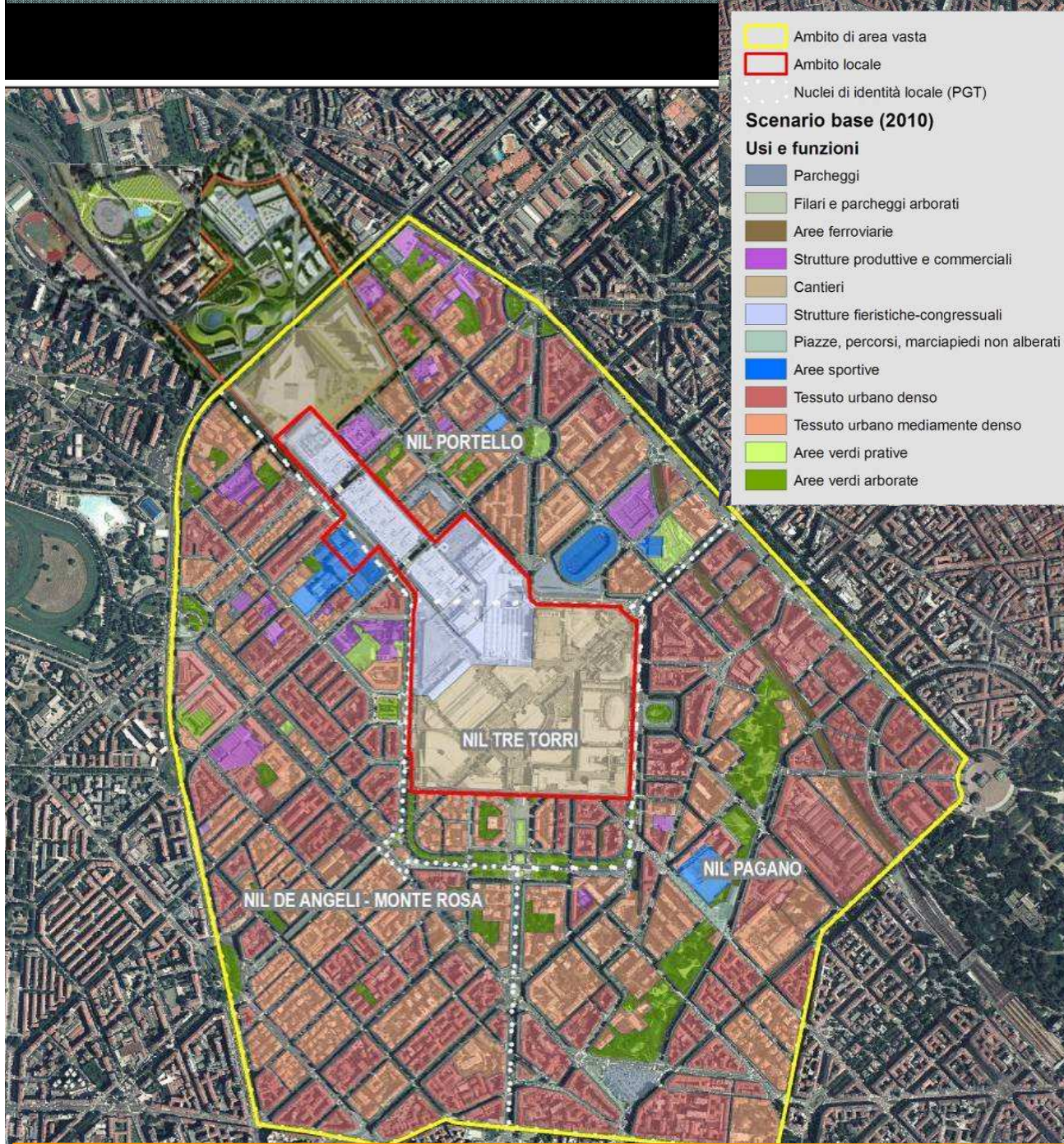
ANALISI PRELIMINARE DELLO STATO DI FATTO

L'**analisi SWOT** è uno strumento di indagine che permette di far emergere, anche in fase preliminare, i punti di *forza* - **Strengths**, di *debolezza* - **Weaknesses**, le opportunità - **Opportunities** e le minacce - **Threats** di un determinato P/P.

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none">•L'ampia area a verde•La posizione strategica•Incremento della multifunzionalità•La riduzione del fabbisogno della sosta•Museo arte contemporanea•Creazione di un sistema commerciale di tipo urbano•Nuovi percorsi e relazioni urbane	<ul style="list-style-type: none">•L'alta complessità dell'operazione richiede una sincronizzazione nella realizzazione degli interventi pubblici e privati
Opportunita'	Minacce
<ul style="list-style-type: none">•La messa a sistema del verde urbano•Il contributo alla rivitalizzazione dell' area in tutte le fasce orarie•La "crescita culturale" nei confronti della mobilità•Riduzione del traffico	<ul style="list-style-type: none">•Concorrenza con gli esercizi commerciali esterni•Congestionamento del traffico nel caso di ritardi in alcune realizzazioni

Dall'analisi SWOT sono stati derivati gli strumenti di valutazione

ANALISI DELLA STRUTTURA URBANA



tessuto urbano denso, costituito da edifici residenziali che ospitano ai piedi terra esercizi commerciali e al loro interno anche funzioni terziarie e di servizio (45%),

rete stradale (17%),

spazi pedonali, piazze, percorsi, marciapiedi (11%)



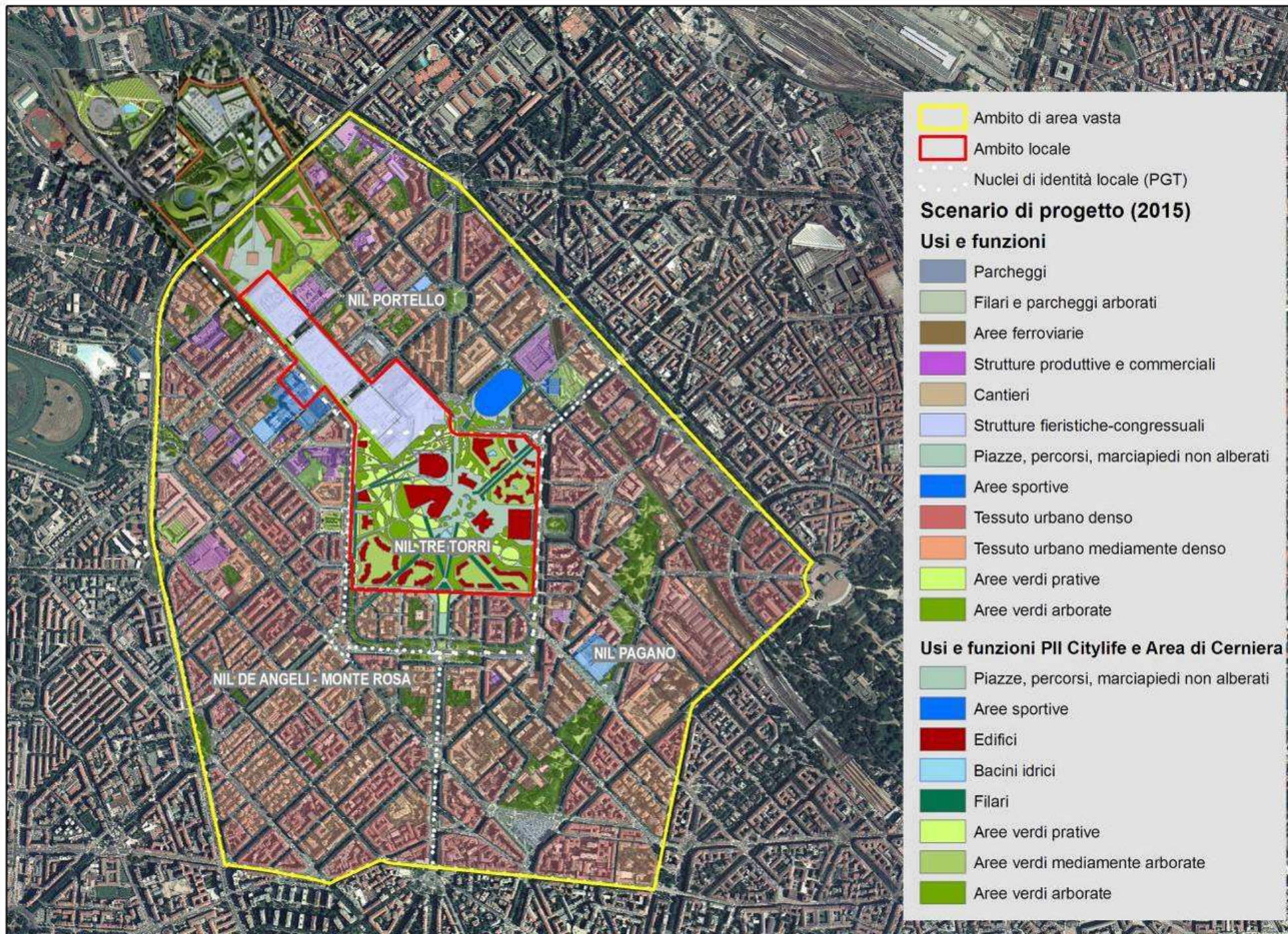
alta presenza di funzioni e usi appartenenti a sistemi diversi, tipici del mix funzionale che caratterizza i tessuti urbani più consolidati

presenza di strade con elevati volumi di traffico

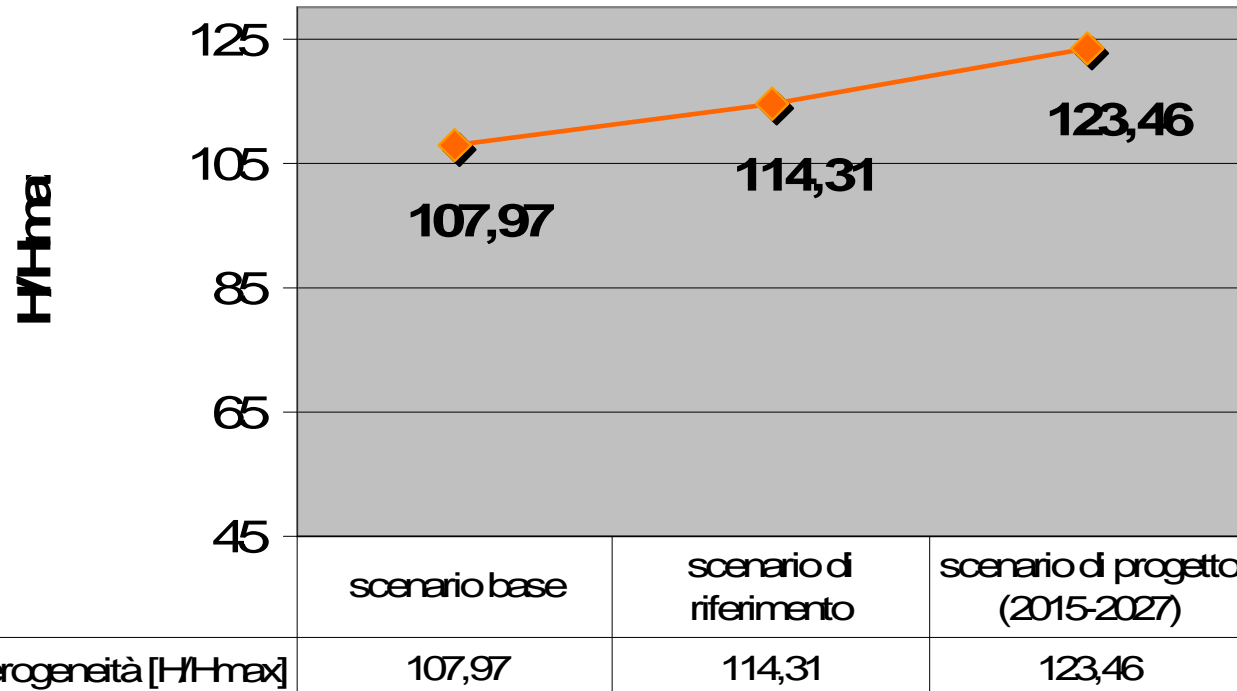
“servizi ambientali” scarsi

VALUTAZIONE DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

TRASFORMAZIONE DELLA STRUTTURA URBANA

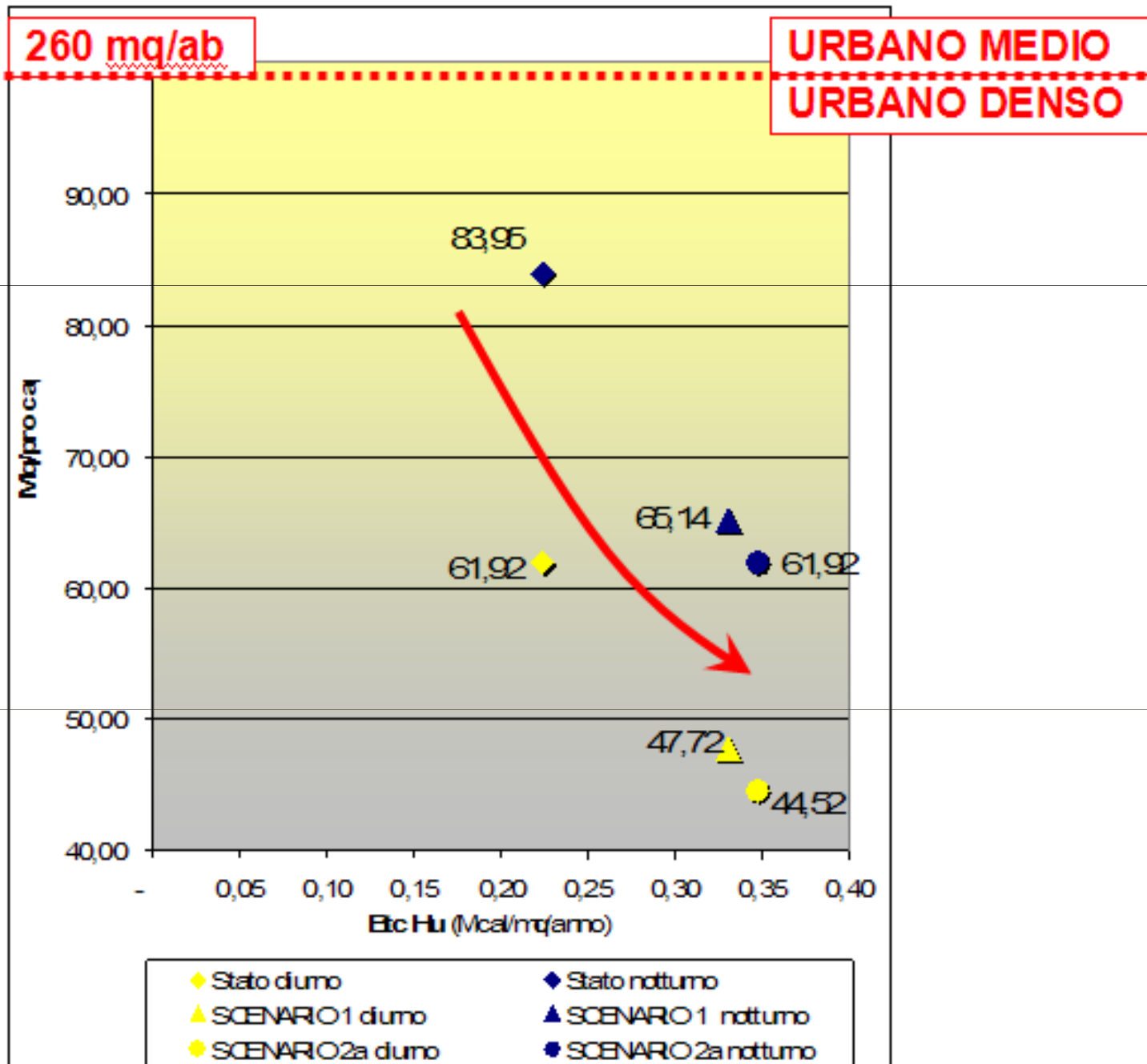


Eterogeneità [H/Hmax]



Eterogeneità (H/Hmax)

elevata varietà di usi e funzioni: in aumento negli scenari coerentemente con le necessità di costruire un tessuto urbano caratterizzato da mix funzionale

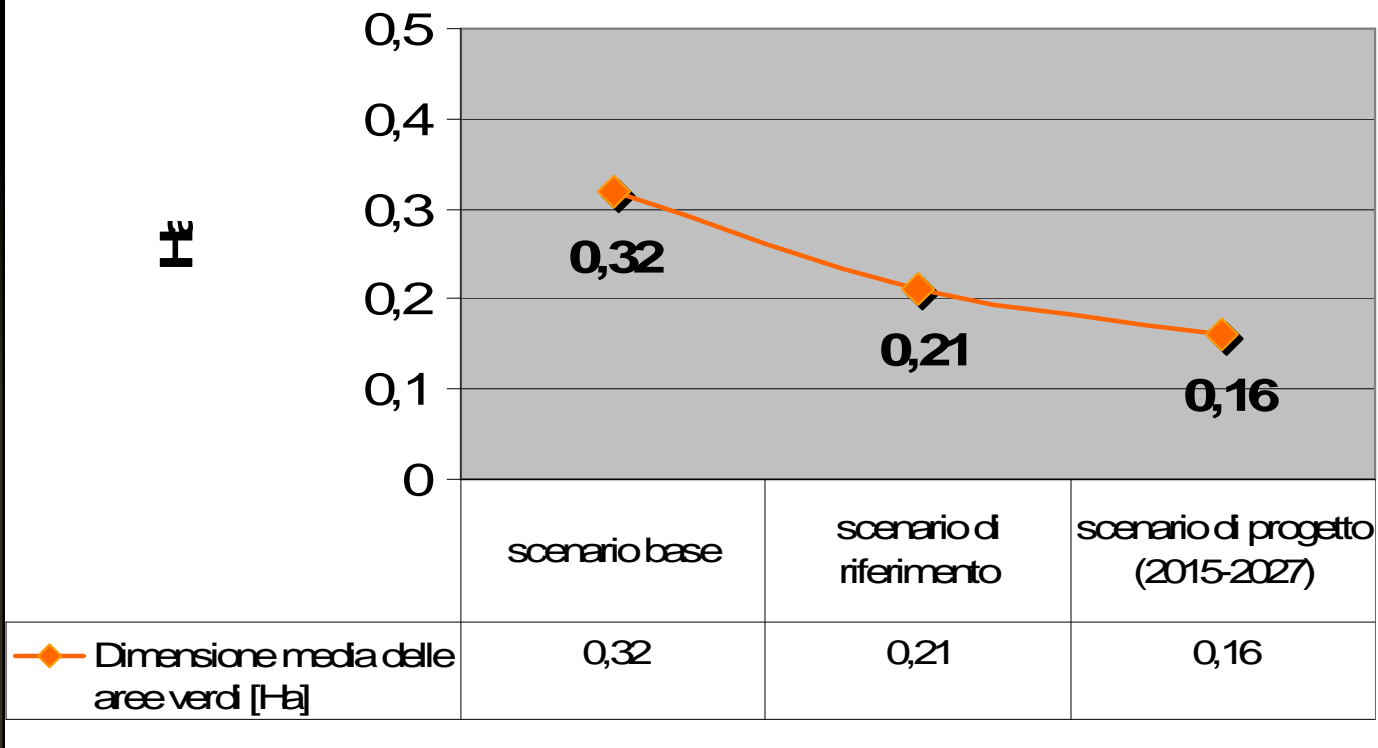


Habitat Standard (HS)

L'ambito urbano si densifica, ma aumenta la qualità ambientale complessiva

Dimensione media delle aree verdi (Ha)

Dimensione media delle aree verdi [Ha]



La dimensione media delle aree verdi risulta **critica**, l'indicatore segnala un valore basso di partenza che diminuisce negli scenari. Aree verdi di ridotte dimensioni possiedono ridotta capacità di fornire servizi ecosistemici, compensativi delle emissioni climalteranti e del microclima.

Accessibilità ai servizi e agli spazi verdi:

distribuzione ampia e abbastanza omogenea delle varie tipologie di servizi all'interno dell'ambito di **area vasta**. servizi entro 150 metri dal **perimetro dell'AdP**: scarsi
Emerge il "buco" funzionale costituito dall'ex recinto fieristico.



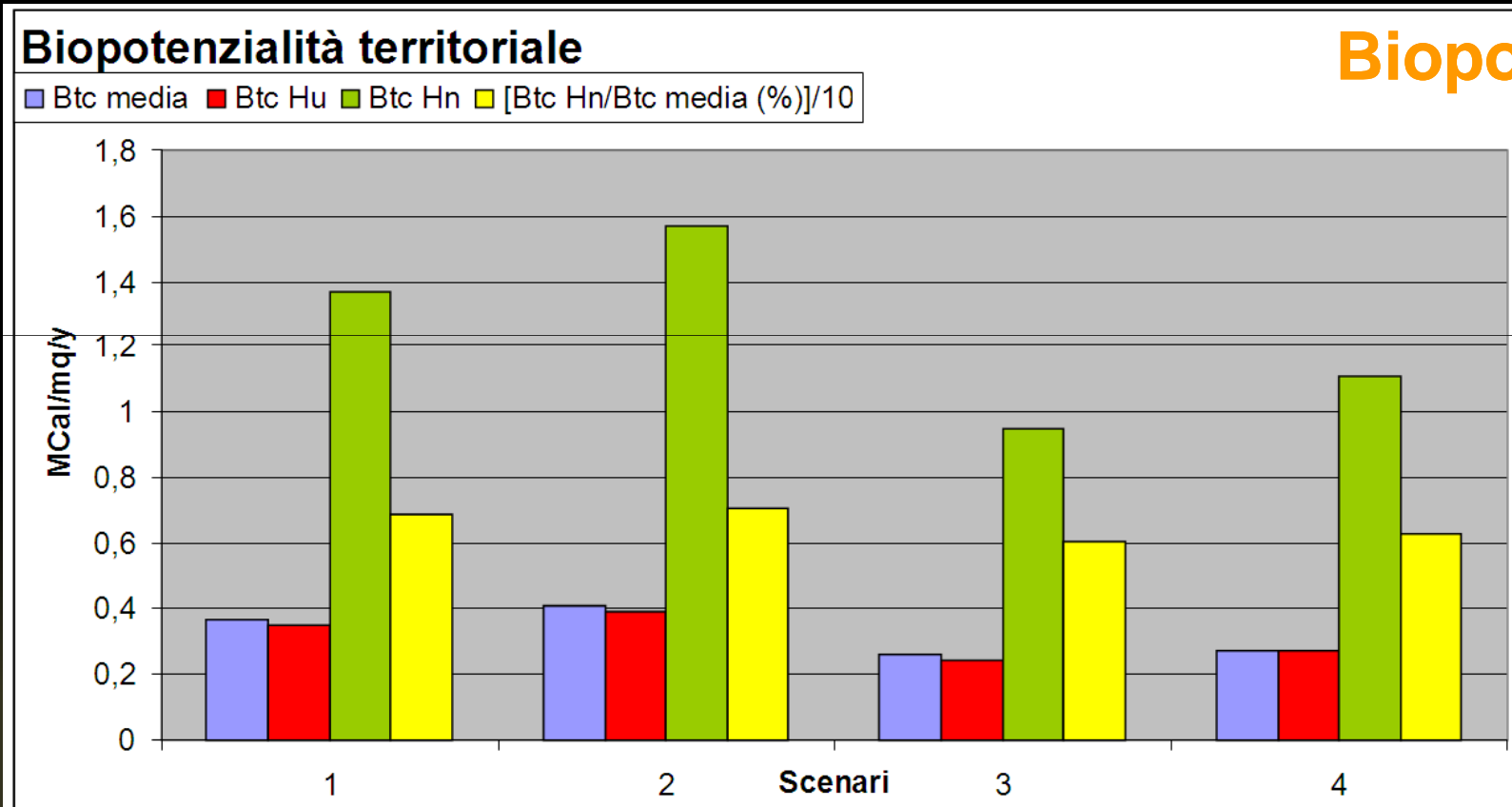
mix funzionale e servizi

prerogativa del PII Citylife e della
rifunzionalizzazione del Polo urbano della Fiera

valore aggiunto, favorisce la vitalità dell'area,
amplia e integra l'offerta di servizi all'interno del
quartiere

contribuisce a formare una comunità urbana, a
sviluppare una rete di relazioni vicinali
necessarie alla sopravvivenza del quartiere e
della sua economia

Biopotenzialità (Btc)

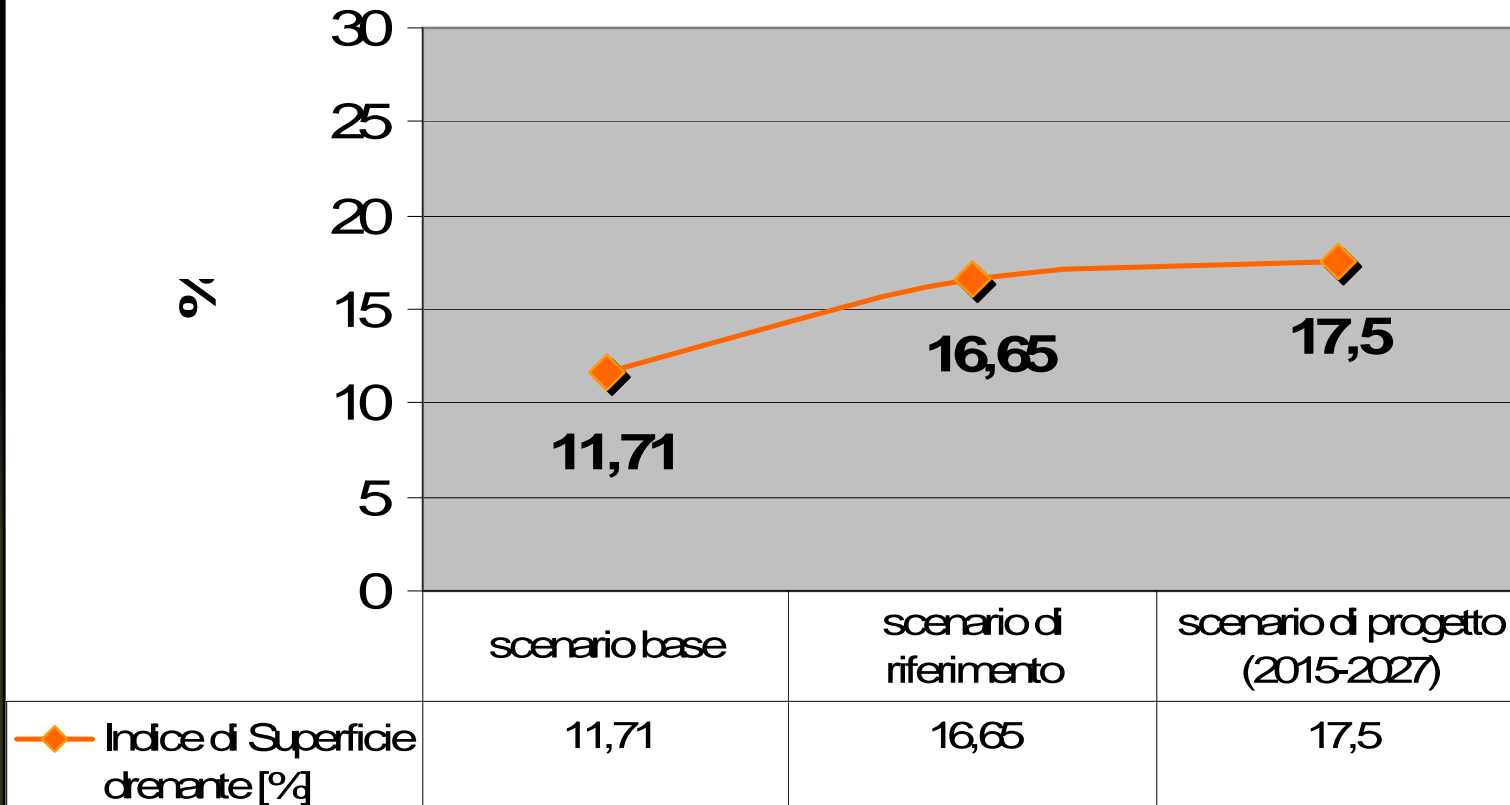


Variazione della Biopotenzialità territoriale (ambito locale): 1) Scenario di progetto (Parco ante concorso) 2015, 2) Scenario di progetto (Parco ante concorso) 2027, 3) Nuova progettazione (Parco Post concorso) 2015, 4) Nuova progettazione (Parco Post concorso) 2027

La BTC indica **l'importanza del parco** nel sostenere il processo di trasformazione. Nel 2027, con lo sviluppo della vegetazione arborea e arbustiva prevista, **gli ecosistemi si stabilizzano. Maturando miglioreranno in prestazioni e servizi ambientali.**

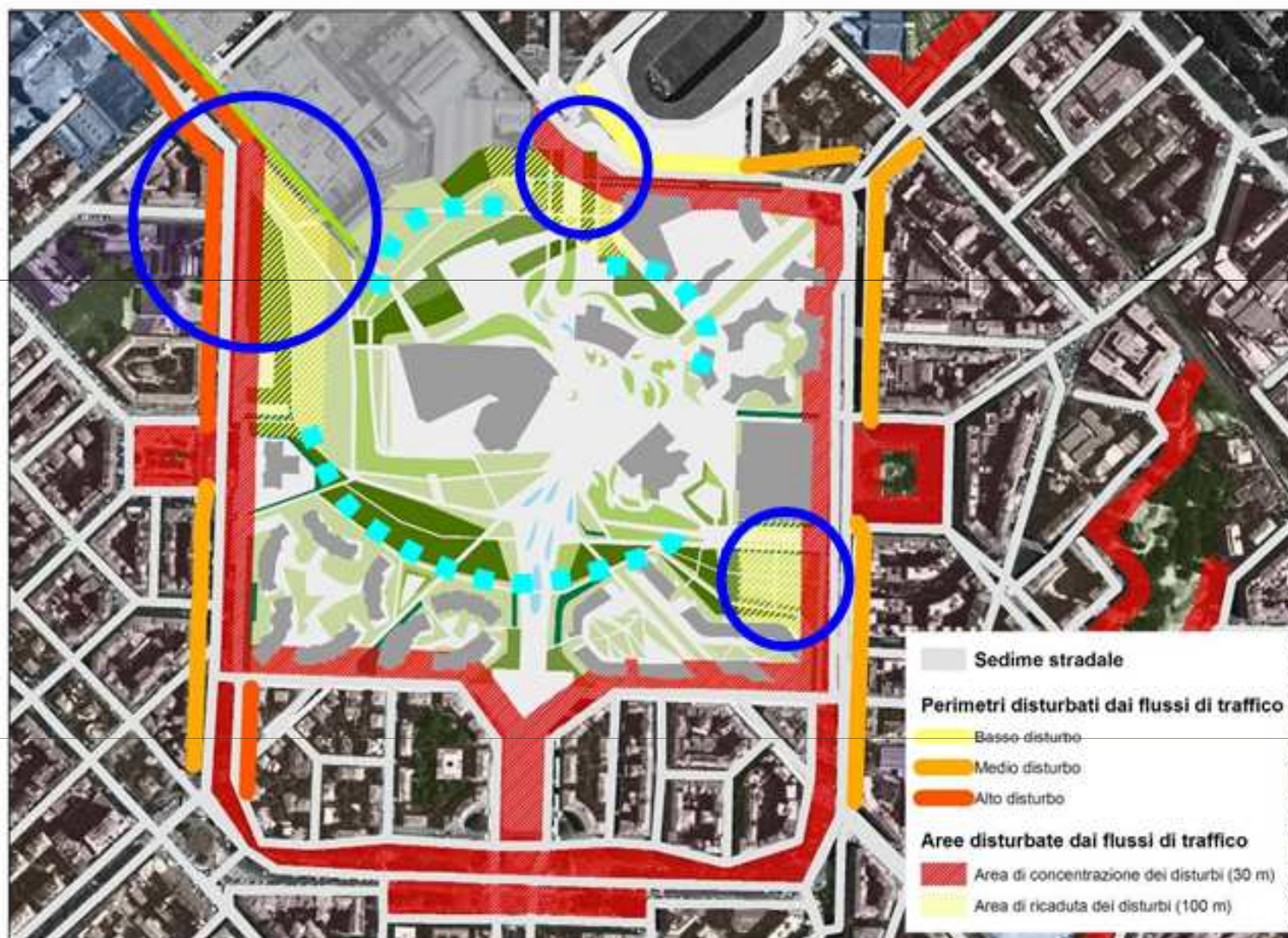
Indice di superficie drenante (%)

Indice di Superficie drenante [%]



aumento della superficie drenante, determinato dall'inserimento dell'area verde di cerniera
le aree a verde pensile non sono drenanti

Verifica dei disturbi al contorno



La disposizione degli edifici del PII, lungo i bordi dell'area contribuisce a realizzare un cuore centrale (margini azzurri) del parco, riparato dai disturbi infrastrutturali.

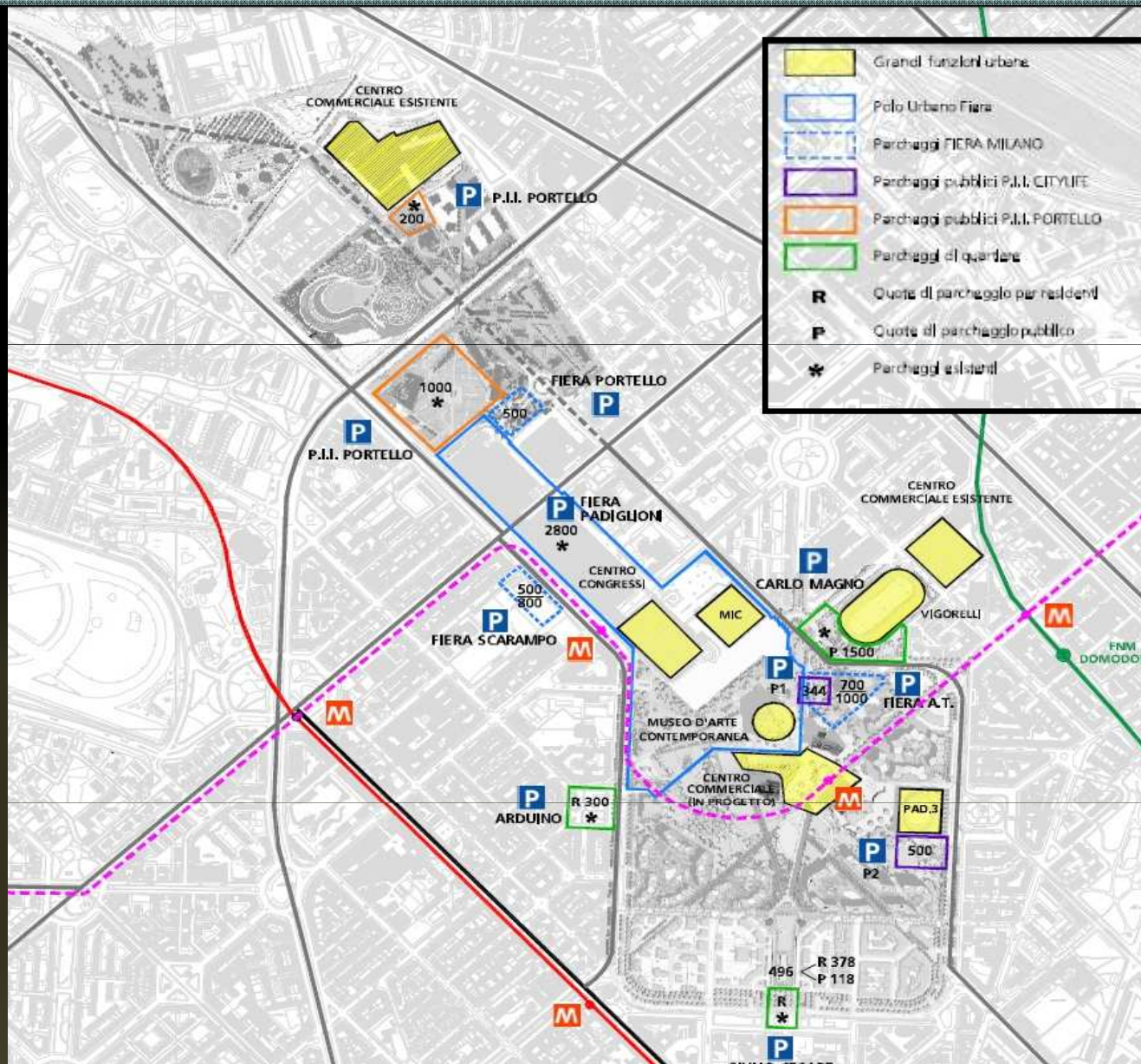
Sistema della sosta

Parcheggi “Fiera Scarampo” e “Fiera Portello” previgenti risultano criticità in termini di accessibilità

Parcheggio pubblico “P11 Portello” ha capacità residua disponibile per assorbire ulteriore domanda di sosta a pagamento



Riduzione dell'offerta di posti auto: -3500



Sistema della sosta ad uso congressuale-fieristico:

Si distinguono quattro tipologie di eventi ospitati in un centro congressi:

- il congresso internazionale,
- il congresso nazionale,
- la convention internazionale,
- la convention nazionale.

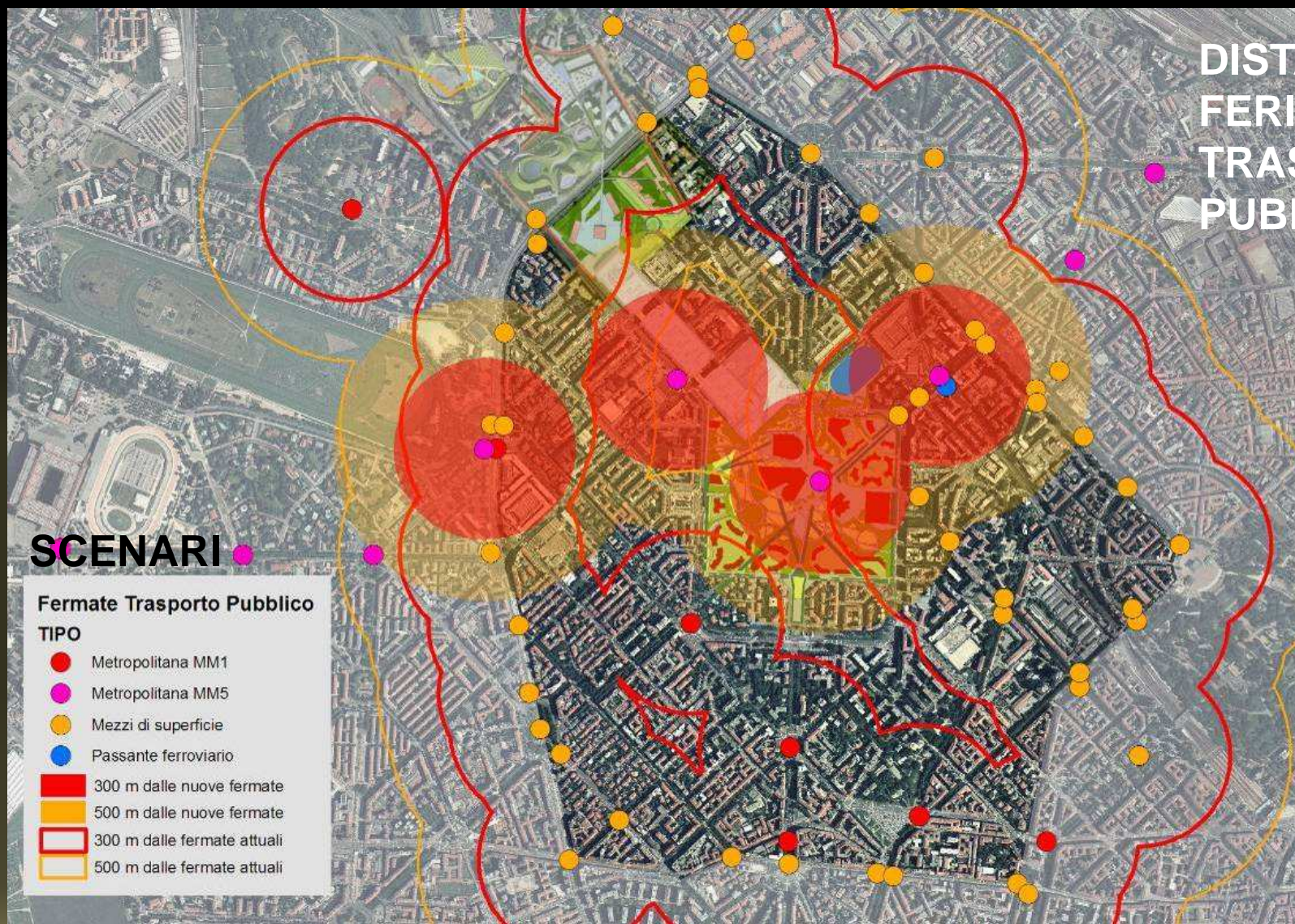
Stima della domanda di sosta indotta dal centro congressi (tipologie di eventi) effettuata con un parametro differente di ripartizione modale del traffico

scenario	n. posti auto totali
congresso internazionale	1.523
congresso nazionale	2.077
convention internazionale	2.364
convention nazionale	2.115

Dati complessivi della domanda di sosta indotta dal centro congressuale. Domanda di 2.364 p.a. generata dal terzo tipo di eventi, che rappresenta la situazione peggiore, è inferiore a 2.400 posti in già in dotazione al Polo Urbano Fiera

Accessibilità al quartiere:

Trasporto pubblico ben sviluppato allo stato attuale e ulteriormente incrementato dalla nuova MM5 (fermata Tre TORRI)



**DISTANZA DALLE
FERIMATE DEL
TRASPORTO
PUBBLICO**

SCENARI

Fermate Trasporto Pubblico

TIPO

- Metropolitana MM1
- Metropolitana MM5
- Mezzi di superficie
- Passante ferroviario

- 300 m dalle nuove fermate
- 500 m dalle nuove fermate
- 300 m dalle fermate attuali
- 500 m dalle fermate attuali

Infrastrutture e Mobilità:

Le analisi modellistiche considerano la realizzazione della struttura commerciale in forma unitaria.

L'assetto viabilistico proposto è in linea con la classificazione funzionale della viabilità prevista all'interno del PGTU.

Relativamente allo scenario viabilistico di intervento, le analisi modellistiche effettuate hanno evidenziato che la rete stradale dell'intera area di studio è in grado di sopportare il traffico veicolare atteso senza generare fenomeni congestionati o situazioni insostenibili che possono generare blocchi della circolazione.

Tale scenario è stato successivamente utilizzato dall'Agenzia per la Mobilità e l'Ambiente all'interno dello "Studio sulla localizzazione dei parcheggi", dove viene evidenziato che "la disciplina della circolazione studiata per l'accessibilità al PII CityLife presa in considerazione ha manifestato la sua sostanziale sostenibilità."

CONTATTI

- Questa presentazione sarà resa disponibile sul sito del comune di Milano

www.comune.milano.it

- Tutti i presenti sono invitati a presentare osservazioni e pareri via posta elettronica al seguente indirizzo:

Arch. Giancarlo Tancredi, Settore progetti strategici
e-mail:

st.ProgettiUrbStrategici@comune.milano.it