



**Programma Integrato d'Intervento
via Pericle (area ex FF.SS.)**

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS
CONFERENZA DI VERIFICA del 11 luglio 2012**

PRESENTI

dott.	L.	BISOGNI	NQA
arch.	Aldo	CIOCIA	Consulente per NQA
dott.ssa	Antonella	DE MARTINO	Comune di Milano - DC Mobilità, Trasporti, Ambiente - Settore Politiche Ambientali - Servizio Tutela Acque e Territorio
dott.	Pietro	GARGIONI	AMAT
arch.	Vittorio	GRATTAROLA	Architetto incaricato dal proponente (Società Pericle 2008)
avv.	Giovanni	GUERRA	Comune di Milano - DC Sviluppo del Territorio - Settore Pianificazione Attuativa - Servizio Progetti Urbani Area 2
geom.	Fabio	MASOTTI	Trenitalia
	Alberto	PROIETTI	Comune di Milano - DC Decentramento e Servizi al Cittadino - Settore Zona 2
dott.	Pierluigi	RICCITELLI	ARPA Dipartimento Provinciale di Milano U.O. Staff
arch.	Paolo	SCALAMBRA	Comune di Milano - DC Sviluppo del Territorio - Settore Pianificazione Attuativa - Servizio Progetti Urbani Area 2

VERBALE

Ore 11:15

L'avv. Guerra in qualità di Autorità Procedente nonché Responsabile del Procedimento, inquadra il Programma sotto il profilo procedurale dell'istruttoria di assoggettabilità alla VAS precisando, tra l'altro, i termini di scadenza e le modalità di presentazione delle eventuali osservazioni; illustra quindi i dati urbanistici relativi al PII.

L'area dell'intervento, di circa 7.290 mq., è situata nella parte Nord-Est della città, immediatamente ad Est dello scalo ferroviario Martesana e nei pressi del viale Monza.

Il PII è compreso in zona omogenea B1 con destinazione funzionale MS, secondo le previsioni del vigente P.R.G.; il Programma è in variante allo strumento urbanistico vigente, è coerente con le previsioni del Documento di Inquadramento e si porrà in conformità con il P.G.T. adottato.

La proposta di trasformazione prevede:

- l'edificazione di un nuovo edificio a torre (altezza max. pari a 56,80 metri), ospitante funzioni residenziali, una quota delle quali in regime convenzionato agevolato, e compatibili, per una s.l.p. complessiva di 6.006 mq.;
- la cessione di una porzione dell'area (pari a 2.568 mq. circa), qualificata come "pertinenza indiretta" dal PGT adottato e destinata ad urbanizzazione primaria (ex sedime strada interquartiere Nord);
- la cessione di un'ulteriore porzione d'area (pari a mq. 2.327 circa) per urbanizzazioni secondarie (nuovo giardino pubblico) e la monetizzazione della restante quota di standard dovuto (3.679 mq);
- l'asservimento di un'area di circa 640 mq. per parcheggi ad uso pubblico.



Così configurato, il PII non solo soddisfa la dotazione di standard dovuto per le funzioni insediate, ma offrirebbe anche l'occasione di intervenire sulla viabilità locale, prospettando la realizzazione di un collegamento fra le vie Vimercati ed Erodoto, o, in alternativa, di un prolungamento della via Pericle, fino al suo congiungimento con la via Erodoto. Per entrambe le soluzioni viene comunque sottolineata la necessità che si proceda tramite acquisizione (forzata o bonaria) da parte del Comune di Milano di aree esterne alle aree di proprietà della società proponente il PII. La gran parte di queste (soprattutto nel caso dell'opzione per il collegamento fra le vie Vimercati ed Erodoto), sono di proprietà di Trenitalia, società invitata, anche per questo motivo, alla Conferenza in corso.

Sul punto, interviene incidentalmente il rappresentante di Trenitalia (geom. Masotti), confermando la competenza in merito della Società che rappresenta.

L'Autorità Procedente, in conclusione, sottolinea come la necessità di essere conformi alle regole del PGT l'adottato (cessione di area di pertinenza indiretta e obbligo di cessione di ulteriore area pari al 36% della s.l.p. proposta) e la conseguente riduzione della superficie fondiaria, condiziona in modo rilevante la scelta planivolumetrica di sviluppo in altezza della proposta.

L'estensore del Rapporto Preliminare (dott. Bisogni) illustra i criteri secondo i quali è stato impostato il documento, sottolineando in particolare i seguenti aspetti:

- la situazione della rete viabilistica d'ambito e i relativi volumi di traffico esistenti e previsti sono stati particolarmente approfonditi con apposito studio di cui riferirà in merito l'arch. Ciocia che se ne è occupato direttamente;
- in tema di energia, si sottolinea che l'edificio di progetto ricadrà in classe A e che, attualmente non sembra perseguibile l'allacciamento al teleriscaldamento;
- in tema di acqua, si sottolinea che il PII in oggetto ricade nella fascia di rispetto di una delle centrale di captazione delle acque potabili, rispetto alla quale, tuttavia, il PII rimane in posizione marginale senza specifiche interferenze con la stessa e la relativa fascia;
- in tema di acustica, viene illustrato, per sommi capi, il contenuto della valutazione previsionale di clima acustico allegata.

A tale ultimo proposito, il geom. Masotti – intervenendo incidentalmente - rende noto che in passato Trenitalia ha ricevuto esposti per l'inquinamento acustico derivante dalle attività in essere all'interno dell'adiacente scalo, ma che le cause di tale inquinamento sono in via di risoluzione; spiega, infatti, come si sia agito su: a) tecniche di composizione dei treni ad alta velocità (ETR), b) spostamento delle lavorazioni più rumorose alla stazione di Greco, c) realizzazione (attualmente



nella fase di appalto della costruzione) di un capannone insonorizzato che comprenderebbe otto binari e dentro il quale verrebbero effettuate le operazioni più rumorose.

Viene data la parola all'arch. Ciocia, tecnico che ha redatto, per NQA, lo studio del traffico allegato al Rapporto Preliminare; egli ne illustra i contenuti, sottolineando che le analisi hanno compreso anche le trasformazioni nell'intorno del PII. Dal punto di vista quantitativo, lo studio non evidenzia gravi criticità per la viabilità, che immette sul viale Monza, né per la sosta, che si concentra nelle ore diurne; mostra che le punte di traffico si hanno in concomitanza delle ore corrispondenti agli spostamenti per lavoro, ovvero al mattino ed alla sera. Di minore incidenza si rilevano i flussi dovuti al traffico indotto, costituito da manutentori e altre figure professionali. Invece, dal punto di vista qualitativo, la situazione attuale appare critica sia per i pedoni sia per i ciclisti. Conseguentemente, la costituzione di un varco, all'interno dell'area verde in progetto, quale una pista ciclo-pedonale, che colleghi le vie Pericle ed Erodoto, non solo creerebbe un collegamento fra le due strade attualmente separate e a fondo cieco, ma anche con l'area verde dell'ex Paolo Pini a Sud, rendendo, di fatto, permeabile la zona al passaggio delle persone ed evitando aree intercluse, poco frequentate e, conseguentemente, non sicure.

Con riferimento all'ipotesi di collegamento (Vimercati-Erodoto), tornano sull'argomento l'avv. Guerra (per chiarire i termini urbanistici da definire nel provvedimento di approvazione del PII per l'acquisizione delle aree esterne al perimetro di proprietà della società proponente) e il geom. Masotti il quale conferma che le aree interessate, di proprietà di Trenitalia, sono marginali e non strumentali per le attività dello scalo e che, pertanto, le stesse sono cedibili. A tal fine dovrà essere acquisito, comunque, il benestare scritto dei responsabili; per questo motivo chiede che l'Amministrazione comunale avanzi una richiesta ufficiale in tal senso alla Società.

Il rappresentante di A.R.P.A. (Riccitelli) chiede delucidazioni riguardo la previsione della Strada Interquartiere Nord citata e altri aspetti connessi alla viabilità locale.

L'Autorità Procedente, per quanto di sua conoscenza, riferisce in merito che: a) l'Amministrazione Comunale ha deciso di abbandonare il progetto di realizzazione della strada interquartiere (sicuramente in questo tratto urbano); b) le più recenti politiche dell'assessorato alla mobilità vanno nella direzione di impedire la creazione di assi per nuovi flussi automobilistici di attraversamento; c) la Zona 2, già sentita precedentemente sul punto, ritiene opportuno un collegamento diretto fra le vie Vimercati ed Erodoto (soprattutto per gli spostamenti ciclabili).

In aggiunta, l'arch. Grattarola illustra nel dettaglio la praticabilità tecnica di tale ultima soluzione viabilistica.

La discussione si focalizza quindi sul progetto architettonico ed in particolare sull'altezza dell'edificio, che ha destato perplessità, in particolare, nel rappresentante di Zona 2.



Interviene l'arch. Grattarola, spiegando i principi su cui è stato concepito il progetto e ponendo l'attenzione sul fatto che i primi livelli (3-4 piani), al piede della torre, dovrebbero costituire un continuum visivo con l'asse viario principale della zona, costituito dalla via Pericle e che l'altezza elevata non costituisce un precedente assoluto, considerato che in zona vi sono altri edifici tutt'altro che bassi.

Il rappresentante del Settore Zona 2 (Proietti) chiede delucidazioni sul fontanile Acqualunga, della cui passata presenza si era fatto cenno nel corso della presentazione del Rapporto Preliminare.

L'arch. Grattarola, chiarisce in merito che tutte le indagini effettuate in loco hanno evidenziato che attualmente vi sono solo le tracce fisiche del fontanile ma non vi è alcuna prova di un passaggio d'acqua, considerato anche che l'attuale soggiacenza della falda non ne consentirebbe più l'alimentazione.

Il rappresentante del Settore Zona 2 chiede ragguagli sul consumo di suolo indotto dalla proposta di PII, in ragione del fatto che attualmente l'area in oggetto è completamente inedificata e in buona parte alberata.

Il dott. Bisogni spiega come bisogna distinguere tra un consumo di suolo inteso, inteso in senso ecologico, come perdita di permeabilità del terreno e un consumo di suolo, inteso in senso sociale, come sottrazione alla popolazione di una porzione del territorio. Nel primo caso è evidente che, nel caso di specie, vi sia consumo di suolo, per quanto siano stati presi tutti gli accorgimenti per limitarlo. Nel secondo caso invece no, anzi, si rende fruibile ai cittadini un'area che attualmente non è accessibile e che presenta margini di potenziale pericolosità sociale.

A proposito di perdita di permeabilità del suolo, l'avv. Guerra ricorda come lo stesso Rapporto Preliminare metta in evidenza questa criticità ed introduce, quale possibile soluzione, la compensazione di tale perdita attraverso, ad es., la piantumazione di nuovi alberi in aree verdi limitrofe.

Il rappresentante della Zona 2 chiede di ripensare, attraverso una variante al PGT adottato, la previsione della "pertinenza indiretta" per la strada interquartiere (destinazione ormai superata), per poter rivedere il progetto, così che si possa: 1) prevedere un'edificazione più bassa in ragione di una superficie fondiaria più ampia; 2) rivedere la distribuzione degli spazi verdi di progetti che, nell'attuale conformazione del PII e senza la certezza che l'adiacente cessione proposta con il PII Monza Bressan – di recente ritirato – possa garantire un ampliamento ed un attestamento su via Bressan del nuovo giardino pubblico, rischiano di apparire come marginali ed interclusi.

L'arch. Grattarola asserisce che l'area verde di progetto comunque non sarebbe uno spazio di risulta ma, connesso con altri spazi verdi attraverso percorsi ciclo-pedonali, costituirebbe un elemento di un più grande sistema di connessioni verdi diffuse negli spazi intraurbani.



L'Autorità Procedente fa presente che spazi verdi di piccole dimensione all'interno del tessuto urbano costruito, possono favorire la fruizione da parte di alcuni soggetti (ad es. bambini), perché più protetti. In riferimento alla proposta di variante alla "pertinenza indiretta" avanzata dal rappresentante della Zona 2, precisa che la previsione della stessa pertinenza (seppure in assenza di Strada Interquartiere) è stata confermata nel pubblicando PGT approvato al fine, comunque, di creare un sistema di funzioni pubbliche e spazi per la mobilità locale; pertanto, l'ipotesi di variante, almeno nel breve periodo, non è praticabile.

L'arch. Grattarola precisa, peraltro, che, nel caso venisse confermato il collegamento fra le vie Vimercati ed Erodoto, il progetto del giardino pubblico potrebbe essere rivisto nella direzione di un maggiore collegamento funzionale e di una soluzione progettuale più omogenea e continua di tutte le aree in cessione all'interno del PII in oggetto.

Nulla più da discutere, la Conferenza di Verifica si chiude alle ore 13:00.