

Milano



Comune
di Milano

COMUNE DI MILANO
ATTUAZIONE POLITICHE

PG 943911/2009

Del 11/12/2009

DIRETTORE DI SETTORE

(S) PROT. DC SVILUPPO DE

11/12/2009

Milano, 16 novembre 2009

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA TRASFORMAZIONE
URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN
DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE
“SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI
PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI
SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S.
CRISTOFORO” CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL
SISTEMA FERROVIARIO MILANESE**

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

PARERE MOTIVATO DELL'AUTORITA' COMPETENTE

ai sensi dell'art. 11 comma 2 lett.c del D.Lgs del 3 aprile 2006 n. 152
così come modificato dal D.Lgs. del 16 gennaio 2008 n. 4

Richiamati:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 s.m.i., e in particolare il Titolo I “*Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)*” e il Titolo II “*La Valutazione Ambientale Strategica*”;
- la Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12 “*Legge per il governo del territorio*”, con la quale la Regione Lombardia già dava attuazione alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001;
- la Deliberazione del Consiglio Regionale n. VIII/0351 del 13 marzo 007 che ha approvato gli indirizzi generali per la valutazione ambientale di Piani e Programmi in attuazione del comma 1 dell'art. 4 della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12;
- la D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 della Regione Lombardia avente ad oggetto *determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi – vas (art. 4, l.r. n. 12; d.c.r. n. 351/2007)*;
- l'Allegato 1 m alla citata D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007;

Dato atto che:

1. il Sindaco del Comune di Milano, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 e dell'art. 6 delle legge regionale 10 marzo 2003, n. 2, ha promosso, in data 27 luglio 2007, un Accordo di Programma integrato con successivo atto del luglio 2008, con effetti di variante urbanistica al vigente Piano Regolatore Generale approvato con

Milano



Comune
di Milano

- deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26 febbraio 1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site nel Comune di Milano e denominate “*Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione di P.ta Genova, Scalo basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie San Cristoforo*” nonché per il potenziamento del sistema ferroviario milanese;
2. con determinazione del dirigente del Settore Progetti Strategici del Comune di Milano n. 42/2008 del 23 luglio 2008 è stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica ed è stata contestualmente nominata l’Autorità Competente in relazione all’Accordo di Programma di cui sopra;
 3. con atto del 31 dicembre 2008 è stato dato avvio al procedimento urbanistico di variante;
 4. con determinazione del dirigente del Settore Progetti Strategici del Comune di Milano n. 63/2008 del 4 dicembre 2008 sono stati individuati:
 - i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:
 - ARPA Lombardia;
 - ASL Città di Milano;
 - AMAT Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (già AMA Agenzia Mobilità Ambiente) S.p.A.;
 - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia;
 - Regione Lombardia;
 - Provincia di Milano;
 - Commissione Provinciale per le bellezze naturali di Milano;
 - Comune di Corsico;
 - i soggetti interessati al procedimento, da invitarsi alle Conferenze di Valutazione:
 - Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità;
 - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Dir. Compartimentale Movimento – Milano;
 - Metropolitana Milanese S.p.A.;
 - Azienda Trasporti Milanese 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;
 - sono state definite le modalità di convocazione delle Conferenze di Valutazione;
 - sono state definite le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico nonché di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni;
 - sono stati indicati i settori del pubblico interessati al procedimento;
 5. in data 17 dicembre 2008 è stata convocata la *Conferenza di Valutazione Introduttiva*;
 6. in data 28 maggio 2009 è stata convocata la *Conferenza di Valutazione Conclusiva*;

Milano



Comune
di Milano

7. sono state intraprese, in ottemperanza alla determinazione succitata, le seguenti iniziative di partecipazione:
 - a. Forum pubblico del 18 maggio 2009
 - b. Forum pubblico del 26 maggio 2009;
8. in data 4 maggio 2009, al fine di consentire la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico interessato, la Proposta di Variante, il Rapporto Ambientale (R.A.) e la Sintesi non Tecnica redatti nell'ambito del procedimento di valutazione ambientale strategica, sono stati messi a disposizione presso il Settore Progetti Strategici del Comune di Milano e mediante pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia
9. sono pervenute le osservazioni di cui al documento allegato al presente provvedimento, perché ne faccia parte integrante e sostanziale (All.1)

Rilevato che, in rapporto alla programmazione e pianificazione esistente, la riqualificazione degli scali ferroviari comporta una ridestinazione funzionale delle aree dismesse e in dismissione, la razionalizzazione degli spazi strumentali all'esercizio ferroviario e, pertanto, la variazione al P.R.G. vigente, modificando la prevalente destinazione attuale a "Zone per impianti ferroviari" e a "Zone per attrezzature connesse alla mobilità" con destinazioni miste residenziali e per attività compatibili coerenti con il contesto circostante e con gli obiettivi di riqualificazione urbana;

Valutati gli effetti prodotti dalla Variante Urbanistica;

Valutate le osservazioni pervenute ed il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta:

Visti i verbali delle Conferenze di Valutazione;

Per tutto quanto esposto

ESPRIME

ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., nonché ai sensi del D.C.R. del 13 marzo 2007 n. VIII/351 e del D.G.R. del 27 dicembre 2007 n. VIII/6420 (allegato 1 m), in attuazione dell'art. 4, comma 1, della L.R. 12/2005, parere favorevole a condizione che si ottemperi alle prescrizioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale, nonché alle prescrizioni, modifiche ed integrazioni esposte nell'allegato avente ad oggetto "*Risposta alle osservazioni pervenute a seguito della messa a disposizione in data 4 maggio 2009 del Rapporto Ambientale, relativo alla proposta di variante al P.R.G. in Accordo di Programma, per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione a Milano, corredata al potenziamento del sistema ferroviario milanese*" (All. 1), in riferimento al quale lo stesso Rapporto Ambientale dovrà essere modificato;

Milano



Comune
di Milano

DISPONE

1. di provvedere alla trasmissione del presente parere ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, individuati con la determinazione dirigenziale del Settore Progetti Strategici n. 63 del 4 dicembre 2008;
2. di provvedere alla divulgazione del presente parere per mezzo di pubblicazione del sito del Comune di Milano e della Regione Lombardia.

IL DIRETTORE DEL SETTORE
AUTORITÀ COMPETENTE VAS
Dott.ssa Annalisa GUSSONI



PROPOSTA

ACCORDO DI PROGRAMMA

CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA G.R.L. N° 29471 DEL 26 FEBBRAIO 1980, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO", CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.

Valutazione Ambientale Strategica

allegato 1


al Parere Motivato dell'Autorità Competente



Risposta alle osservazioni pervenute a seguito alla messa a disposizione in data 4 maggio 2009 del Rapporto Ambientale relativo alla "Proposta di Variante al P.R.G. in Accordo di Programma, per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione a Milano, correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese".


RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE A SEGUITO ALLA MESSA A DISPOSIZIONE IN DATA 4 MAGGIO 2009 DEL RAPPORTO AMBIENTALE RELATIVO ALLA “PROPOSTA DI VARIANTE AL P.R.G. IN ACCORDO DI PROGRAMMA, PER LA TRASFORMAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE A MILANO, CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE”.



OSSERVAZIONI

Tab. 1 - SCHEMA SINTETICO


Soggetto	n. di protocollo	Sintesi dell'osservazione	Tematica di riferimento	Risposta alla osservazione
Provincia di Milano  Provincia Mi	PG 0124820/2009	1) approfondimento della relazione fra valorizzazione aree e interventi di potenziamento del nodo ferroviario	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp
		2) inserimento nel mix funzionale di funzioni di eccellenza	Variante Urbanistica	vedi risposte
		3) permeabilità dei suoli e quantità di aree impermeabili, contenimento del consumo di suolo – inserimento di indicatore di impermeabilizzazione	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 7.2.4.9 vedi risposte
		4) compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni; integrazione tipo-morfologica e sostenibilità ambientale interventi	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
		5) maggiori indicazioni su quantità, morfologia e funzioni volte all'integrazione ambientale e alla sostenibilità territoriale degli interventi	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 vedi risposte
		6) ambito Farini-Lugano: articolazione dei percorsi ciclo-pedonali, ricucitura dei sistemi urbani consolidati, fruibilità degli spazi a verde, sistema del trasporto pubblico	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		7) ambito Porta Genova: fruizione pubblica, rispetto del paesaggio e delle tipologie edilizie storiche, di potenziamento del trasporto pubblico	Rapporto Ambientale	vedi risposte



		8) ambito Porta Romana: compatibilità paesistico-ambientale, aree a verde, percorsi ciclabili, interscambio S9 / MM3 e mezzi di superficie	Variante Urbanistica	vedi risposte
Comitato Milano-Mortara  Comit Mi Mortara	PG 423078/2009	1) si chiede di prevedere opere di mitigazione dell'impatto acustico della linea Mi-Mortara anche esternamente alle aree di trasformazione, prevedendo nuovi tratti in tunnel e nuove coperture praticabili	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp
		2) al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, si chiede di escludere nei nuovi interventi parcheggi pubblici a pagamento e parcheggi pertinenziali relativi agli uffici, prevedendo solo parcheggi riservati agli handicappati	Rapporto Ambientale Variante urbanistica	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida vedi risposte
		3) si chiede di prevedere l'esecuzione di studi acustici preliminari nelle altre tratte della cintura ferroviaria interessate da aumento del traffico ferroviario	Rapporto Ambientale	vedi risposte
Proff Donato / Tacchini  Donato Tacchini	PG 424533/2009	1) (01- 02- 03.2) Carenza formale e di documentazione nella messa a disposizione del pubblico. Insufficienza degli elementi quantitativi e qualitativi per la valutazione dell'interesse pubblico a fondamento della trasformazione delle aree ferroviarie dismesse. In particolare assenza di valutazioni sui valori immobiliari e delle destinazioni delle plusvalenze.	Accordo di Programma	vedi risposte modifica della relazione illustrativa della Variante, cap. 6
		2) (01) il RA mostra la carenza di valutazione degli effetti indotti dalle trasformazioni esterne che costituiscono lo scenario di reference al 2015	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		3) (03.1) poco credibile la realizzazione della M4 e M6 nello scenario di reference (2015) e omissione della M5	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		4) (03.1) poco plausibile il servizio ipotizzato sulle linee S nello scenario di reference (2015)	Rapporto Ambientale	vedi risposte


		5) (03.1) dubbi sulla stima dell'indice di congestione al 2015 rispetto alla rilevanza dei nuovi carichi insediativi; assenza delle tabelle di dettaglio per i singoli ambiti; necessità di stima degli effetti sugli ambiti tra scenario di progetto e scenario attuale.	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		6) (03.3) chiarire che la realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire la funzionalità dei nuovi insediamenti sia a carico degli interventi, anche per costi eccedenti gli oneri di urbanizzazione tabellari	Variante Urbanistica	modifica n.t.a. art. 4 vedi risposte
		7) (03.05) definire nell'adp condizioni che garantiscano la minimizzazione degli aggravi sul traffico e sulla qualità ambientale della fase di cantierizzazione	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
Prof. Brenna  Brenna	PG 433443/2009	1) incongruenza tra Relazione Illustrativa e NTA nel calcolo dello standard in rapporto alla capacità insediativa	Variante Urbanistica	modifica Relazione illustrativa Variante urb. cap. 11 vedi risposte
		2) ricorso a pianificazione attuativa ordinaria al posto dei previsti PII	Variante Urbanistica	vedi risposte
		3) obiettata la possibilità del ricorso alla monetizzazione delle cessioni.	Variante Urbanistica	vedi risposte
		4) determinazione degli indici edificatori in relazione al mercato immobiliare attestando le edificabilità ammesse sulle attese di remunerazione di FS, minori di quelle proposte	Variante Urbanistica	vedi risposte
		5) prevedere condizioni di alienazione delle aree che premiano le proposte con maggiori utilità sociali e ambientali	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp
		6) risolvere con l'adp problematiche esistenti nel contesto esterno	Accordo di Programma Variante Urbanistica	si rinvia a istruttoria Adp
		7) attribuzione dei carichi insediativi e delle dotazioni pubbliche a partire dalla edificabilità fondiaria massima di progetto e dando più peso al pubblico dibattito	Variante Urbanistica	vedi risposte

		8) impostazione insediativa dell'asta Nord-Ovest aggiornando le considerazioni del De Finetti	Variante Urbanistica	vedi risposte
		9) reinvestimento delle plusvalenze nei trasporti metropolitano-regionali	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp modifica Relazione illustrativa della Variante cap. 6
CGIL-CISL-UIL-SUNIA-SICET-UNIAT di Milano  CGIL CISL UIL	PG 439255/2009	1) mancata informazione preventiva alle Organizzazioni Sindacali Confederali da parte dell' A.C. riguardo la proposta di adp secondo quanto previsto dal 'protocollo di relazioni sindacali'	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		2) Si propone di destinare una quota pari almeno al 40% della capacità edificatoria complessiva consentita ad alloggi di edilizia economico popolare, come previsto dalla L.167/ 62, chiedendo di esplicitare il criterio con cui è stata definita nelle NTA una quota inferiore.	Variante Urbanistica	vedi risposte
W W F Lombardia  WWF Lombardia	PG 443976/2009	1) (1.1) necessaria la pubblicazione dell'adp per valutare vincoli convenzionali in rapporto alla variante urbanistica	Accordo di Programma	vedi risposte
		2) (1.2) incoerenza tra la variante urbanistica e il rapporto ambientale nella numerazione dei comparti urbanistici	Rapporto Ambientale	modifica del RA tab. 6.2
		3) (1.2) carenza di informazioni riguardo ai meccanismi perequativi di PGT in rapporto ai carichi insediativi della variante urbanistica	Accordo di Programma	vedi risposte
		4) (1.2) non chiare le modalità di redazione dei PII e i soggetti attuatori	Variante Urbanistica	vedi risposte
		5) (1.3) la variante non è adeguata nei contenuti richiesti dalla legge, con riferimento ai PII in variante al PRG	Variante Urbanistica	vedi risposte
		6) (1.3) debolezza del riferimento della variante urbanistica al PGT ancora in corso di formazione	Variante Urbanistica	vedi risposte
		7) (1.4, 4.3) carenza di documentazione relativa al potenziamento ferroviario e carenza del Documento delle Valutazioni trasportistiche in merito a questo scenario	Accordo di Programma	vedi risposte

	8) (2.1) esigenza di norme puntuali in adp di tutela dei valori ambientali connessi all'unitarietà del sistema delle aree	Rapporto Ambientale Accordo di Programma	modifica RA cap. 9.2 si rinvia a istruttoria Adp
	9) (2.2) vaghezza della prescrizione di modalità concorsuali	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp
	10) (2.3) modificare l'aggregazione dei comparti urbanistici, scorporando Romana da Genova e Rogoredo e accorpando in un unico ambito Genova e San Cristoforo	Variante Urbanistica	vedi risposte
	11) (3) carenza nelle valutazioni degli indicatori ambientali, in particolare qualità dell'aria e parametri energetici	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 10.1
	12) (3) nel R.A. carenza nell'esame dei fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	13) (3) insufficienza delle informazioni circa i parametri i utilizzati per la valutazione del verde pro capite	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	14) (3) incoerenza nel R.A. tra descrizione dello stato di fatto dei corsi d'acqua superficiali e la valutazione sintetica qualitativa	Rapporto Ambientale	modifica Sintesi non tecnica
	15) (4.1) incoerenza fra le criticità rilevate nel traffico e le politiche di riduzione della mobilità privata	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	16) (4.2) richiesta di prevedere parchi compatti, non attraversati da viabilità e protetti con barriere acustiche, garantire continuità paesaggistica e ecologica, limitare la previsione di verde pensile	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
	17) (4.2) recupero corsi d'acqua tombinati	Rapporto Ambientale	modifica RA capp. 5.4.2 e 9.2 modifica Linee-guida
	18) (4.2) innovare le procedure attuative nella direzione di una maggiore attenzione alla qualità ambientale, anche mediante il ricorso al sistema delle certificazioni ambientali	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida



		19) (4.4) prevedere Farini che le nuove strade di scorrimento vengano realizzate in sotterraneo per tutelare i valori ambientali	Variante Urbanistica	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
		20) (4.4) prevedere a Farini l'integrazione del parco con villa Simonetta, il fontanile san mamete e il Cimitero Monumentale	Variante Urbanistica	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
		21) (4.4) a Greco prevedere future connessioni fra i nuovi spazi verdi e le aree dello scalo Martesana di possibile futura trasformazione	Variante Urbanistica	modifica Linee-guida
		22) (4.4.) previsione di nuovi passaggi ciclo-pedonali est-ovest a Lambrate	Variante Urbanistica	vedi risposte
		23) (4.4) recupero dei corsi d'acqua presenti a Romana	Rapporto Ambientale Variante Urbanistica	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
		24) (4.4) eliminazione della previsione di connessione viaria tra via Bergognone e via C.Torre	Variante Urbanistica	modifica Linee-guida vedi risposte
ASSOLOMBARDA  Assolombarda	PG 444122/2009	1) necessità di approfondire nel R.A l'analisi delle alternative. e gli effetti sull'ambiente in particolare sul tessuto produttivo esistente	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		2) necessità che le opere infrastrutturali assunte nello scenario di progetto nel documento delle valutazioni trasportistiche siano effettivamente realizzate	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		3) necessità di verificare la fattibilità di mercato di nuove quote di terziario e prevedere funzioni ricettive in ambito Porta Genova	Variante Urbanistica	vedi risposte
		4) inserire destinazione produttiva in ambiti Farini, Romana e Lambrate	Variante Urbanistica	vedi risposte
		5) prevedere spazi dedicati alle utilities	Variante Urbanistica	vedi risposte
		6) possibile impatto negativo del verde e della residenza sociale sul contesto produttivo circostante, valutare localizzazione e dimensionamento	Rapporto Ambientale	vedi risposte

		7) prevedere piattaforme logistiche urbane, invito a definire strategie anche sovracomunali con Provincia e Regione	Variante Urbanistica	vedi risposte
		8) invito a rafforzare la circle-line	Accordo di Programma	si rinvia a istruttoria Adp
		9) poco chiara la normativa tecnica relativamente alle esclusioni di tipologie di attività industriali	Variante Urbanistica	vedi risposte
		10) specificare le quote di housing sociale negli ambiti	Variante Urbanistica	vedi risposte
		11) chiarire normativa in merito a cessioni esterne agli ambiti di trasformazione e alle Aree di riqualificazione esterne	Variante Urbanistica	modifica n.t.a. art. 9 d)
ATM spa  ATM	PG 459338/2009	1) in considerazione della improbabile realizzazione al 2015 delle linee metropolitane M6, M4 e prolungamento M5 , è più opportuno valutare l'impatto dei nuovi interventi edilizi ipotizzati con riferimento alla sola rete metropolitana esistente e già in corso di realizzazione	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		2) scalo Genova: nell'analisi del fabbisogno di trasporto pubblico valutare gli interventi edilizi in corso nella zona fra via Solari e il naviglio Grande, non serviti dalla rete metropolitana	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		3) scalo Romana: inserire nell'adp il progetto di ampliamento di viale Isonzo al fine del completamento della rete riservata alle linee 90/91 e 92	Variante Urbanistica	modifica Linee-guida
		4) scalo Greco-Breda: le nuove trasformazioni urbanistiche devono essere occasione di adeguamento della rete stradale e del trasporto pubblico in zona	Variante Urbanistica	vedi risposte
ASL MILANO  ASL Mi	15535/U	1) Si chiede che in fase attuativa vengano rilevate le funzioni, aree ed edifici nell'intorno di progetto che possano costituire danno per la salute e per il benessere psico-fisico degli abitanti (condizioni abitative degli stabili a ridosso degli scali e nelle aree interstiziali; poli di attrazione conflittuali con la fruibilità degli spazi urbani; aree ed edifici degradati)	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2


		2) si chiede che in fase progettuale si tenga conto, all'interno delle funzioni di interesse generale, di bisogni emergenti nella sfera socio-economica del territorio cittadino, in particolare prevedendo edifici polifunzionali per le popolazioni immigrate; che si preveda l'inserimento di strutture pubbliche da ricollocare e spazi attrezzati per mercati all'aperto.	Rapporto Ambientale Variante Urbanistica	vedi risposte
ARPA DP Milano  ARPA Mi	PG 120593/2009	1) opportuno che gli interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese siano puntualmente elencati nella documentazione di variante	Accordo di Programma	vedi risposte
		2) proposta di sottoporre a VAS i PII che attueranno la Variante	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		3) verificare che le aree ferroviarie che rimangono in esercizio siano idonee a garantire adeguamenti del servizio e a realizzare opere di mitigazione del rumore	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		4) considerare la possibilità di inserire tra le funzioni ammesse la realizzazione di piattaforme logistiche	Variante Urbanistica	vedi risposte
		5) riportare nelle 'linee guida' gli esiti della valutazione ambientale della variante e le indicazioni per le fasi successive di valutazione dei PII	Variante Urbanistica	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida
		6) integrare il set di indicatori riportati nel RA con indicatori che misurino anche le azioni di mitigazione e risparmio energetico	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 10.1
		7) non sono descritti i dettagli delle simulazioni modellistiche della dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico veicolare ; inoltre sono state eseguite simulazioni modellistiche solo per l'ambito dello scalo Farini;	Rapporto Ambientale	vedi risposte
		8) per quanto riguarda la modalità di utilizzo del modello aggiungere alla stima massimo orario e media annua, la valutazione dei valori percentili	Rapporto Ambientale	vedi risposte





	9) necessario valutare le emissioni attese derivanti dagli impianti di riscaldamento/climatizzazione dei nuovi edifici nella VAS dei PII per tutti gli inquinanti d'interesse e non solo per la CO2 e confrontare le emissioni previste per i tre scenari di riferimento	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	10) nel cap 4.5 del RA individuare le fasce di rispetto dei pozzi ad uso potabile	Rapporto Ambientale	modifica RA cap.5.4.3.1 Vedi risposte
	11) nel cap 5.7 del RA sconsigliare la realizzazione di edifici interrati nello scalo San Cristoforo; non consentire attività che interferiscono con acqua di falda a Porta Romana; sostenere anche per i pozzi idropotabili lo stesso discorso di valenza e vulnerabilità indicato per il Naviglio Grande; indicare come si intendono raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	12) non ci sono valutazioni sulla incidenza dei nuovi consumi d'acqua sul sistema di approvvigionamento idrico attuale ne' conseguenze che ne derivano sulla pianificazione dell'ATO Città di Milano;	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	13) riguardo l'allacciamento alla rete di teleriscaldamento comunale non ci sono indicazioni sull'ubicazione delle pompe di calore richiamate e/o che si intendono realizzare	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	14) non c'è stima sul prelievo di acqua sotterranea ne' considerazioni sull' incidenza dei prelievi sull'idrogeologia;	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	15) i dati forniti per i consumi di acqua potabile non sembrano corrispondere al numero di abitanti teorici insediabili calcolati trattando come residenza l'intera quota di SLP realizzabile	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	16) la capacità depurativa residua va verificata tenendo conto dello scenario 2015	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	17) indicare quanta superficie delle aree in ADP potenzialmente contaminate va sottoposta ad indagini preliminari	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2

	18) verificare l'eventuale incidenza delle opere di bonifica in progetto con la discarica Porto di Mare	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	19) ricreare nelle aree dell'ADP ambiti di naturalità indicando massima connessione tra le aree a verde, ricomprensione di eventuali corsi d'acqua, rinaturalizzazione delle sponde, e ove possibile se tominati, eliminazione della copertura	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	20) necessario nella futura progettazione e VAS dei PII porre vincoli alla localizzazione delle abitazioni che dovranno essere il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade più trafficate e dalle attività industriali	Rapporto Ambientale Variante Urbanistica	vedi risposte
	21) nel RA non si menzionano le possibili criticità dipendenti dagli impianti radio TV per gli scali Farini e Porta Genova per i quali si dovranno prevedere valutazioni di campo elettromagnetico; lo stesso per lo scalo San Cristoforo per la possibile vicinanza di elettrodotti	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 5.5.6
	22) tenere conto all'interno dei PII dell'inquinamento luminoso rispettando le previsioni del Piano d' Illuminazione di cui il Comune si deve dotare ai sensi della LR17/2000	Rapporto Ambientale	vedi risposte
	23) in sede di VAS dei PII si dovranno definire gli obiettivi minimi da raggiungere adottando azioni per il risparmio energetico tra le quali la realizzazione dei nuovi edifici a basso impatto ambientale anche in relazione ai materiali utilizzati e alle modalità costruttive	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
	24) per quanto riguarda i rifiuti speciali, sarebbe stata opportuna una stima preliminare e a seguire delle ipotesi di gestione di dette tipologie di rifiuti e verifiche sulla capacità residua degli impianti esistenti, tema da riprendere e approfondire nella pianificazione attuativa	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
	25) manca verifica di compatibilità con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti Urbani e confronto con lo scenario 2015 da riprendere in sede di pianificazione attuativa	Rapporto Ambientale	vedi risposte


		26) all'interno della VAS dei PII effettuare valutazioni relative alla compatibilità tra funzioni.	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 vedi risposte
		27) Nel RA definire le modalità di quantificazione delle aree da destinare alla compensazione; opportuno quantificare le misure di mitigazione necessarie privilegiando interventi di rinaturalizzazione il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti sia all'interno delle aree di intervento che in aree appositamente individuate	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 vedi risposte
		28) Il RA fornisce indicazioni per le fasi di valutazione ambientale che devono essere inserite nelle 'linee guida' allegate alle NTA allo scopo di dargli più immediata operatività	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee guida
		29) Proposta di monitorare lo stato e i consumi delle risorse ambientali impattate	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 10
SETTORE PII e-Servizio Piani di Bonifica  Serv Piani Bonifica		1) si auspica che in fase attuativa le scelte planivolumetriche siano orientate dalla preventiva valutazione della vicinanza con attività insalubri presenti, come da documento operativo sulle distanze minime fra queste e gli insediamenti residenziali	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 vedi risposte
		2) si auspica allo stesso modo che le scelte di localizzazione delle diverse destinazioni d'uso siano anticipate dalla indagine dei suoli, utili anche in relazione alla minimizzazione degli impatti dei cantieri e alla ottimizzazione della movimentazione di terre e rocce	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 vedi risposte
AMAT Ambiente e energia  AMAT Amb	90200003_00	1) Prevedere un'analisi più dettagliata nelle successive fasi di progettazione e di analisi ambientale, in particolare per gli ambiti Farini e Porta Genova, che appaiono i più critici per quanto riguarda la qualità dell'aria	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		2) Definire un adeguato piano di monitoraggio degli indici di traffico negli ambiti coinvolti dall'AdP, prevedendo (se necessario) l'installazione di nuove sezioni di conteggio in posizione adeguata in relazione agli obiettivi del programma di monitoraggio riportato nel Rapporto Ambientale	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 10.1



		3) Prevedere uno studio di specifiche misure di compensazione per contenere o azzerare l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area destinata a verde nell'ambito Farini (ove non altrimenti risolvibili le problematiche evidenziate nell'alinea precedente) nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		4) Prevedere la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento / raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		5) Prevedere uno studio di fattibilità per la creazione di nuove stazioni di bike-sharing in connessione con la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali e delle nuove stazioni di cintura ferroviaria	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		6) Per quanto riguarda il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale, è opportuno definire in modo più preciso gli incrementi in dB delle potenze acustiche relative agli archi stradali; tali incrementi sono stati infatti solo stimati ma non calcolati. E' inoltre opportuno chiarire la metodologia con cui sono stati determinati.	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 2.4.3
		7) Valutare le emissioni indirette associate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		8) Effettuare una valutazione dell'impatto dell'AdP sul bilancio energetico comunale e sul bilancio delle emissioni di gas serra era legata all'opportunità di definire, nell'ambito della Variante, degli obiettivi specifici di riduzione delle emissioni di gas serra e di risparmio energetico	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		9) Prevedere obiettivi o "standard" energetici da soddisfare con l'attuazione stessa dell'AdP, quali potrebbero essere ad esempio una classe minima di efficienza energetica degli edifici previsti (sia rispetto alla climatizzazione invernale sia rispetto alla climatizzazione estiva) o una quota minima di copertura dei fabbisogni energetici da fonti rinnovabili	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2 modifica Linee-guida

		10) Prevedere la possibilità di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 e in accordo con gli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Milano. Si dovrà pertanto valutare nella fase di attuazione dell'AdP la possibilità di allacciare le nuove volumetrie (non esclusivamente relative alle aree degli scali Farini e Lambrate) alla rete di teleriscaldamento	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		11) Prevedere la realizzazione di interventi di efficienza energetica innovativi su edifici particolarmente significativi (a.e edifici a destinazione pubblica) quali il solar cooling, gli edifici "a consumo zero", la trigenerazione, i tetti verdi, ecc.	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		12) Relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno non limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma prevedere, data anche la significatività della trasformazione urbanistica considerata, standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti.	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		13) Si ritiene che sia opportuno delineare, già in questa fase di approvazione dell'AdP, "un'attenta strategia energetica" (che nel Rapporto Ambientale viene invece rimandata in una fase successiva di valutazione ambientale degli strumenti attuativi (P.I.I.)) che dia indicazioni sugli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climalteranti e/o per la loro eventuale compensazione.	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 9.2
		14) Si ritiene necessario inserire fra gli indicatori di monitoraggio anche un indicatore relativo alle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'attuazione dell'AdP	Rapporto Ambientale	modifica RA cap. 10.1
<p>CdZ 2</p>  <p>CdZ 2</p>	PG 617858/2009	<p>(parere contrario con motivazioni e osservazioni)</p> <p>1) non corretta l'edificazione di nuove abitazioni per riqualificare le aree dismesse della città.</p>	Variante Urbanistica	presa d'atto

		2) insufficiente la quota di edilizia sociale prevista nella variante	Variante Urbanistica	presa d'atto
		3) richiesta l'istituzione di un tavolo di lavoro con il CdZ per le fasi successive	Variante Urbanistica	presa d'atto
CdZ 3  CdZ 3	PG 572753/2009	(parere favorevole con osservazioni) 1) prevedere la realizzazione di una connessione viaria parallela alla ferrovia	Variante Urbanistica	presa d'atto
		2) prevedere la realizzazione di nuovo fornice e allargamento fornici esistenti per collegamenti viari est-ovest	Variante Urbanistica	presa d'atto
		3) prevedere la realizzazione di parcheggio di interscambio	Variante Urbanistica	presa d'atto
CdZ 4  CdZ 4	PG 597684/2009	1) (parere favorevole senza osservazioni)	Variante Urbanistica	presa d'atto
CdZ 5  CdZ 5	PG 586784/2009	1) (parere favorevole senza osservazioni)	Variante Urbanistica	presa d'atto
CdZ 6  CdZ 6	PG 572957/2009	(parere favorevole con osservazioni) 1) prevedere con il progetto di trasformazione delle aree di P.ta Genova e San Cristoforo un'armonica continuità, anche funzionale, nell'inserimento nel contesto della zona	Variante Urbanistica	presa d'atto
		2) garantire una connessione ciclabile tra via Bergognone e l'alzaia del Naviglio, il parco Baden Powell, l'area del Sieroterapico e il Parco sud	Variante Urbanistica	presa d'atto
		3) prevedere la ristrutturazione delle aree di sosta esistenti con parcheggio pubblico a raso, in parte da riservare ai residenti, e parcheggi a rotazione e residenti in sottosuolo.	Variante Urbanistica	presa d'atto

	4) prevedere un'area per mercato settimanale in sostituzione di quello di Papiniano e Fiera di Senigallia	Variante Urbanistica	presa d'atto
	5) prevedere una vasta area a verde pubblico alberata, attrezzata per il gioco e lo sport e connessa con il Naviglio grande e le aree a verde esistenti da percorsi ciclo-pedonali	Variante Urbanistica	presa d'atto
	6) prevedere il recupero della stazione di P.ta Genova da trasformare a Centro Civico di zona, biblioteca, accoglienza turistica, con spazi espositivi anche ad uso delle attività nel campo della moda, arte e design presenti in zona	Variante Urbanistica	presa d'atto
	7) prevedere il riassetto del piazzale di porta Genova	Variante Urbanistica	presa d'atto
	8) prevedere varchi significativi per garantire la connessione fra i due quartieri Solari-Tortona e Navigli	Variante Urbanistica	presa d'atto
	9) valorizzare i ponti storici sopra i binari	Variante Urbanistica	presa d'atto
	10) prevedere indici a scarso impatto ambientale	Variante Urbanistica	presa d'atto
	11) garantire continuità paesaggistica tra le aree di trasformazione di P.ta Genova e San Cristoforo e le aree pubbliche esistenti e previste che andranno a formare complessivamente il Parco lineare dei Navigli"	Variante Urbanistica	presa d'atto
	12) circoscrizione dei flussi che insistono sulla stazione di San Cristoforo (pellegrini, accesso autovetture, servizi connessi al traffico ferroviario) separandoli dal resto delle aree di trasformazione	Variante Urbanistica	presa d'atto
	13) prevedere a San Cristoforo una sistemazione di tipo portuale a interscambio via d'acqua (Naviglio) e metropolitana, con aree a verde e attrezzature anche di servizio turistico integrate	Variante Urbanistica	presa d'atto

		14) prevedere il recupero e funzionalizzazione della ex stazione autocucette a San Cristoforo, ad es. con funzioni di accoglienza per comitive, centri giovani/anziani della Zona, spazi attrezzati sportivi e spazi di aggregazione sociale, residenza convenzionata, senza ulteriore consumo di suolo	Variante Urbanistica	presa d'atto
		15) prevedere la realizzazione di una connessione ciclo-pedonale in sottopasso alla linea ferroviaria a San Cristoforo, per connettere le funzioni da insediare nell'ex stazione delle autocucette e la pista di via Bisceglie	Variante Urbanistica	presa d'atto
		16) garantire il mantenimento e la fruibilità pubblica più ampia delle attrezzature sportive attualmente utilizzate come dopolavoro di FS	Variante Urbanistica	presa d'atto
		17) riordino della viabilità locale e collegamento a questa della rampa laterale del cavalcavia Giordani	Variante Urbanistica	presa d'atto
		18) riutilizzo come pista ciclo-pedonale del ramo ferroviario morto fra via Tolstoj e l'area di P.ta Genova e suo collegamento con le aree verdi esistenti e previste e l'alzaia del Naviglio	Variante Urbanistica	presa d'atto
		19) valorizzazione dell'area anche mediante il recupero dei corsi d'acqua esistenti e interrati, come il fontanile Corio	Variante Urbanistica	presa d'atto
 <p>CdZ 8</p>	PG 571771/2009	(parere favorevole con osservazioni)	Variante Urbanistica	presa d'atto
		1) tutelare maggiormente la Villa Simonetta, sede della Scuola Civica di musica, prevedendo distanze minime di almeno 3 metri per la nuova viabilità e adeguate barriere antirumore a salvaguardia dei concerti all'aperto		
		2) prevedere che le future opere di urbanizzazione primaria e secondaria vengano progettate e affidate dal Comune		
		3) prevedere la chiusura ad ovest della circle-line, coinvolgendo il CdZ 7	Variante Urbanistica	presa d'atto

<p>CdZ 9</p>  <p>CdZ 9</p>		<p>(parere contrario con osservazioni)</p> <p>1) insufficiente sviluppo e dimostrazione degli effetti positivi sul territorio circostante delle previsioni edificatorie della variante urbanistica</p>	<p>Rapporto Ambientale</p>	<p>presa d'atto</p>
<p>Commissione edilizia integrata</p>  <p>CE</p>	<p>PG 521389000/2009</p>	<p>1) (parere favorevole senza osservazioni)</p>	<p>Variante Urbanistica</p>	<p>presa d'atto</p>

RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI

Nell'ambito della procedura di valutazione ambientale strategica, a seguito della messa a disposizione del rapporto ambientale e della relativa proposta di Variante urbanistica agli enti competenti e ai soggetti interessati al procedimento, sono pervenuti diversi contributi e osservazioni articolate in vari punti.

E' utile sintetizzare le osservazioni e riconoscerne tre tipologie: 1) quelle che vertono sul rapporto ambientale e relativi allegati, 2) quelle che interessano le scelte urbanistiche e quindi la variante al PRG, e 3) quelle che interessano altri temi dell'Accordo di Programma. A queste vengono affiancati i pareri espressi dalle Zone di Decentramento, che acquisiti nell'ambito delle procedure di pianificazione urbanistica, acquistano rilevanza anche nel procedimento di Vas in quanto soggetti istituzionali, le Zone, interessati anche a tale procedimento.

Per quanto riguarda le prime, quelle espresse in merito al Rapporto Ambientale, e che interessano pertanto il rapporto fra le scelte urbanistiche e l'analisi degli effetti ambientali nonché delle azioni da prevedere per il corretto svolgersi del processo di pianificazione, si è proceduto a valutare e recepire le istanze compatibili con le scelte di fondo, quelle istanze cioè che correttamente contribuiscono a migliorare il Rapporto stesso o comunque intervengono positivamente nella dialettica fra questo e le scelte urbanistiche.

Per quanto riguarda le seconde, ovvero le istanze a specifico contenuto urbanistico, si è cercato di recepire contributi e apportare miglioramenti alla formulazione delle previsioni compatibilmente con gli obiettivi strategici di base, considerando tuttavia che proposte e contributi verranno ulteriormente valutati e approfonditi nella fase di pubblicazione propria della variante al PRG.

Per quanto riguarda le osservazioni in merito ai temi dell'AdP, in particolare relativamente a problematiche trasportistiche di ampio raggio, o tematiche di processo e con valenza negoziale, si è preso atto delle proposte e delle osservazioni critiche, con la finalità di riportarle nell'ambito della elaborazione e del procedimento specifico dell'Adp.

I pareri e i contributi delle Zone di Decentramento, acquisiti sulla proposta di Variante e relativi allegati di VAS definitivamente messa a punto, in molti casi possono essere lette come sviluppo di tematiche già presenti nella variante ed espresse nelle Linee-guida e quindi hanno soprattutto valore nell'orientare le tematiche progettuali specifiche che verranno approfondite in sede di pianificazione attuativa; pertanto vengono acquisite per tenerne conto in quella fase.

Di seguito si sviluppa una sintesi per punti delle singole osservazioni, con indicazione degli elaborati e documenti che vengono modificati in seguito ad accoglimento, anche parziale, delle stesse, e risposte

e chiarimenti alle osservazioni che non vengono recepite o non incidono sui documenti di variante e di vas.

Nella tabella riassuntiva sono presenti anche i pareri espressi dalla Commissione Edilizia e dai Consigli di Zona interessati dal provvedimento. Si tratta di pareri, osservazioni e suggerimenti, che, salvo nel caso di quelli contrari, si riferiscono a tematiche di dettaglio proprie della fase di approfondimento progettuale e che pertanto vengono acquisiti per essere valutati in sede di redazione dei PII.

Le osservazioni espresse si articolano in vari punti, dando rilievo particolare alle tematiche urbanistiche e paesistiche ed evidenziando alcune criticità specifiche relative a singoli ambiti. In via generale viene rilevata la necessità che il quadro conoscitivo si riferisca all'area metropolitana e regionale per valutare gli effetti e le ricadute del programma a questa scala. Nello specifico, sono riconoscibili i seguenti punti nel testo del contributo.

1. *Integrazione fra i sistemi insediativi e della mobilità. Si auspica un rafforzamento del trasporto pubblico, approfondendo la relazione fra valorizzazione delle aree e gli interventi di potenziamento del nodo ferroviario.*

A tal proposito si chiarisce che tale aspetto costituisce l'argomento centrale dell'accordo di programma di cui la variante al PRG, con il relativo Rapporto Ambientale, per le aree ferroviarie dismesse presenti in Comune di Milano rappresenta la componente urbanistica. Oltre alle strategie complessive relative al potenziamento del sistema ferroviario metropolitano e regionale che motivano e sostengono il riuso urbano degli scali dismessi e che pertanto saranno oggetto del testo dell'accordo di programma che verrà sottoscritto con la Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato, la variante urbanistica e il rapporto ambientale si pongono correttamente l'obiettivo della relazione fra nuovi insediamenti e accessibilità: prevedendo concentrazioni dei nuovi insediamenti in corrispondenza dei poli di maggior accessibilità rappresentati dalle stazioni ferroviarie, come auspicato nel PTCP. Infatti, i nuovi insediamenti si articolano in un preciso rapporto con le stazioni esistenti e previste, spesso in corrispondenza di stazioni di linea metropolitana: nell'ambito Farini in corrispondenza della stazione di Lancetti del Passante ferroviario, e connessi alle stazioni di Garibaldi e di Bovisa mediante nuovi collegamenti stradali, ciclo-pedonali e di trasporto pubblico, nell'ambito Romana vengono associati alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria, nell'ambito di Greco-Breda vengono integrati al rifacimento della stazione di Greco-Pirelli e al potenziamento della tratta Milano-Monza. ad eccezione dell'ambito di San Cristoforo, dedicato a funzioni di interscambio e di valorizzazione ambientale.

Più in generale, una delle tre linee di azione individuate per il potenziamento del sistema ferroviario è volta alla rivitalizzazione della cintura ferroviaria, oggi in stato di sottoutilizzo, e all'incremento dell'accessibilità della stessa con la creazione di nuove fermate. L'introduzione di nuovi servizi ferroviari sulla cintura porrà le basi per una struttura di offerta funzionale anche alla mobilità interna cittadina, andando a incrementare l'offerta di servizi proprio in prossimità dei principali ambiti di sviluppo cittadini.

2. *Si chiede inoltre, in considerazione dell'elevata accessibilità delle aree di trasformazione, l'inserimento nel mix funzionale di funzioni di eccellenza.*

A tal proposito si richiama la previsione di destinare 236.000 mq di s.l.p. dei 845.000 mq totali edificabili a funzioni di interesse generale. La Variante infatti prevede all'art. 9 della normativa tecnica che della capacità insediativa realizzabile una quota pari a circa il 28% sia destinata a edilizia convenzionata e/o agevolata, in vendita e in affitto, ma anche a funzioni di interesse generale e attrezzature di interesse pubblico di proprietà e gestione privata destinate all'istruzione, ad attività sanitarie, socio-assistenziali, culturali e ricreative, ad attività di ricerca.

Considerata la vastità e la complessità degli interventi, con la variante è stato scelto un metodo di avvicinamento alle tematiche progettuali e funzionali graduale; fissando in questa prima fase i parametri urbanistici più rilevanti (edificabilità massima, mix fra funzioni private e funzioni di interesse pubblico, quantità minima di spazi pubblici e a verde, infrastrutture, principali connessioni ciclo-pedonali, principali obiettivi di carattere morfologico e funzionale, ecc.) e demandando alla fase attuativa elementi di strategia funzionale che rischierebbero, se già definiti, di diventare presto obsoleti.

3. Contenimento dell'uso del suolo: si rileva un elemento di criticità associato alla impermeabilizzazione dei suoli, chiedendo di valutare il livello di permeabilità dei suoli e in particolare la quantità di aree impermeabili.

A questo proposito si richiama la previsione di elevate porzioni di aree destinate a parco nelle aree di trasformazione (Farini, Romana, San Cristoforo, Lambrate, soprattutto), per un complesso di almeno 600.000 mq, che consentiranno di garantire una buona permeabilità dei suoli. In questa fase di VAS lo stato attuale è stato definito sulla base di sopralluoghi e analisi aerofotogrammetria, mentre per le previsioni future si è fatto riferimento ai parametri del Regolamento Edilizio comunale (vedi RA Paragrafo 7.2.4.9). La problematica verrà comunque approfondita in sede di progettazione attuativa (vedi capitolo 9.2 del Rapporto Ambientale).

4. compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni: a tal proposito si chiede di approfondire nelle fasi successive il tema dell'integrazione tipologica e morfologica fra i nuovi interventi e i contesti esistenti e della ricostruzione e valorizzazione dei margini urbani degradati. Si chiede in particolare di prevedere forme insediative altamente qualificate sotto il profilo della sostenibilità ambientale.

Tale obiettivo, condivisibile, è già in parte presente nelle prescrizioni e obiettivi espressi dalla variante nelle Linee-guida, soprattutto nel contesto di Porta Genova, San Cristoforo, Porta Romana e Farini laddove sull'area ferroviaria si affacciano quartieri con una accentuata identità storico-morfologica.

Si ritiene peraltro che l'integrazione tipologico-morfologica con il contesto circostante sia un obiettivo che in sede attuativa possa essere declinato in modi diversi in funzione delle specificità presenti e quindi da approfondire caso per caso.

Viene pertanto recepita l'indicazione rafforzando le prescrizioni alla pianificazione attuativa introducendo una parte di indirizzo generale nel documento delle linee-guida, e nel Rapporto Ambientale al capitolo 9.2.

5. Si chiede di approfondire le indicazioni riguardanti quantità, morfologia e funzioni delle trasformazioni e delle aree a verde al fine di una migliore integrazione ambientale e sostenibilità territoriale degli interventi.

Come accennato sopra, con questa variante si è avviato un percorso di pianificazione di aree complesse. La variante prevede infatti nuove destinazioni funzionali e carichi urbanistici per ogni zona, nonché parametri minimi per le aree e le funzioni pubbliche e di interesse pubblico, accompagnando agli elementi di tipo quantitativo prescrizioni e indirizzi di carattere progettuale; ulteriori scelte di ripartizione quantitativa e di carattere morfologico e funzionale verranno effettuate nella fase della progettazione urbanistica esecutiva.

6. Ambito Farini-Lugano: oltre a richiamare le osservazioni generali relative alla permeabilità del suolo e al mix funzionale, si invita a migliorare l'articolazione dei percorsi ciclo-pedonali interni all'area anche in funzione di obiettivi di ricucitura dei sistemi urbani consolidati, a garantire un'ampia fruibilità degli spazi a verde, a potenziare il sistema del trasporto pubblico, al fine di bilanciare il peso del traffico veicolare generato dai nuovi insediamenti.

A tal proposito si richiamano le linee-guida che per l'ambito Farini-Lugano prevedono: la realizzazione di un parco unitario non inferiore al 50 % dell'area, la ricomposizione delle connessioni viarie e pedonali fra i tessuti urbani al margine, la realizzazione di una nuova connessione di trasporto pubblico tra la stazione FNM Bovisa, la Stazione FS Lancetti e la prevista nuova linea metropolitana M5 in via Cenisio. Si ritiene che tali indicazioni siano sufficienti in questa fase di pianificazione e come espresso al punto precedente tali indicazioni possano essere recepite in sede di pianificazione attuativa.

7. Ambito Porta Genova: si sottolinea l'opportunità di privilegiare per questo contesto destinazioni più legate alla naturalità e alla fruizione pubblica, al riequilibrio del rapporto fra territori più urbanizzati e meno urbanizzati, rispettando il paesaggio e le tipologie edilizie storiche, prevedendo che i nuovi interventi edilizi si inseriscano nel contesto storico-ambientale esistente confrontandosi sia con gli aspetti tipologico-funzionali che con quelli architettonico-espressivi; anche in questo ambito si chiede di potenziare il trasporto pubblico anche riutilizzando le sedi ferroviarie dismesse.

Si richiamano a questo proposito le previsioni della Variante per l'ambito di Porta Genova: per questa zona di trasformazione vengono limitate le potenzialità edificatorie rispetto ad altre aree del Adp, e aumentati i parametri minimi di spazi pubblici, proprio in funzione di un riequilibrio delle densità orientato a ricercare un'elevata qualità ambientale e un rapporto misurato con il contesto; tale obiettivo trova un ulteriore strumento nella possibilità di una parziale traslazione delle volumetrie edificabili all'interno del Comparto sud. Prescrizioni tipologico-ambientali più precise e dettagliate si

ritiene possano essere assunte in sede di pianificazione attuativa, peraltro soggetta a verifica di coerenza con i Criteri vigenti del Vincolo paesistico posto sull'area dei Navigli.

Inoltre la Variante prescrive con le Linee-guida l'attestamento in quest'area del parco lineare sul Naviglio e il rispetto delle caratteristiche paesaggistiche storiche e storico-testimoniali. Si ritiene inoltre l'area già sufficientemente servita dal trasporto pubblico in quanto accessibile dalla rete metropolitana e tranviaria, mentre si ritiene opportuno migliorare la circolazione viaria, storicamente interrotta per la presenza della linea ferroviaria, pur le rispetto dei valori ambientali presenti.

8. Ambito Porta Romana: si auspica un approfondimento del tema della compatibilità paesistico-ambientale, del rapporto con le aree a verde, anche attraverso percorsi ciclabili, nonché di integrare il nodo trasportistico di interscambio tra la S9 la MM3 e i mezzi di superficie

Anche a questo proposito si richiamano le linee-guida le cui indicazioni coincidono con gli obiettivi indicati nell'osservazione in quanto vengono previsti nuovi percorsi ciclo-pedonali sia paralleli alla linea ferroviaria, per mettere in relazione i nuovi quartieri ad est e ovest dell'area e per mettere a sistema le polarità funzionali e ambientali presenti nell'ambito urbano, sia perpendicolari alla linea ferroviaria che insieme alle nuove aree a verde che copriranno parte del fascio binari contribuiranno alle relazioni nord-sud e in particolare al sistema di piste ciclabili che metterà in relazione questa zona della città con le aree esterne del Parco sud. Ulteriori approfondimenti nel progetto del verde e dei percorsi ciclo-pedonali viene demandato dalla variante alla successiva fase progettuale, prevedendo in questa sede le sole linee generali di disegno e di connessione. La necessità del collegamento diretto tra la nuova stazione ferroviaria di Porta Romana e la M3 è stato individuato in sede di sviluppo progettuale della stazione ed è allo studio da parte dell'Amministrazione comunale, in quanto opportunità di miglioramento dell'interscambio.

COMITATO MILANO MORTARA

PG 423078/2009

1. si chiede di prevedere opere di mitigazione dell'impatto acustico della linea Mi-Mortara anche esternamente alle aree di trasformazione, in particolare prevedendo nuovi tratti in tunnel e nuove coperture praticabili

Sono previste misure di compensazione per gli ambiti Porta Romana, Farini e Greco, e verranno approfondite in sede attuativa per l'ambito di Lambrate, di San Cristoforo e di Rogoredo, non attraversate dalla linea ferroviaria ma laterali ad essa in relazione alle specificità locali e alle nuove funzioni insediate.

Per quanto riguarda l'ambito di Porta Genova non sono necessarie tali misure in quanto lo scalo sarà completamente dismesso.

- 2. al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, si chiede di escludere nei nuovi interventi parcheggi pubblici a pagamento e parcheggi pertinenziali relativi agli uffici, prevedendo solo parcheggi riservati agli handicappati*

Per quanto riguarda le osservazioni relative agli aspetti legati all'inquinamento atmosferico la affermazione per la quale "l'eliminazione dei parcheggi per gli addetti ... riduce di molto le emissioni di gas" va valutata adeguatamente in relazione al contesto nel quale si colloca l'insediamento.

Valutazioni di carattere ambientale relative a tali aspetti di dettaglio dovranno essere attentamente studiate nell'ambito delle successive fasi di VAS dei singoli Piani Integrati di Intervento (PII).

In via generale è stato previsto nel Rapporto Ambientale e nelle Linee - guida un orientamento verso la limitazione di nuovi parcheggi pubblici nelle aree con problemi di congestione stradale.

- 3. si chiede di prevedere l'esecuzione di studi acustici preliminari nelle altre tratte della cintura ferroviaria interessate da aumento del traffico ferroviario*

Si prende atto della richiesta peraltro non pertinente ai contenuti della variante urbanistica.

PROFF. DONATO / (...) / TACCHINI

PG 424533/2009

- 1. L'osservazione muove dai contenuti e dall'impostazione dell'accordo bilaterale tra Comune e FS del 20 marzo 2007, richiamandone in particolare lo stretto legame fra trasformazioni urbanistiche e strategie trasportistiche, nonché il percorso attuativo prospettato, ritenuti coerenti con la portata delle trasformazioni urbanistiche in programma. Viene a questo proposito rilevata una carenza formale e di documentazione nella formulazione della variante urbanistica messa a disposizione del pubblico; in sintesi si ritengono insufficienti le informazioni relative agli elementi che dovrebbero rappresentare quantitativamente e qualitativamente la componente di interesse pubblico a fondamento della urbanizzazione delle aree ferroviarie dismesse (stima della valorizzazione delle aree, interventi da finanziare). Si ritiene in conclusione non sia possibile valutare compiutamente la consistenza e la distribuzione degli interventi urbanistici proposti se non in rapporto ai benefici per la collettività derivanti dall'utilizzo dei ricavi in opere che non sono definite né per entità né caratteristiche, delle operazioni immobiliari (01- 02- 03.2).*

Premesso innanzitutto che l'accordo di programma promosso dal Sindaco di Milano in data 27.07.2007 con FS spa e Regione Lombardia si pone come compito di dare corso agli impegni concordati nell'accordo bilaterale di marzo 2007 citato, e che gli aspetti di contenuto e di dettaglio non possono che essere verificati e in parte riformulati nel nuovo confronto con la Regione Lombardia, la documentazione pubblicata rappresenta uno degli aspetti dell'accordo di programma (quello per l'appunto relativo alla proposta di variante al PRG delle aree ferroviarie dismesse presenti nel Comune di Milano), la cui componente trasportistica, ancorché presupposto e sfondo delle trasformazioni urbanistiche, non è oggetto della attuale fase di pubblicizzazione in quanto ancora in corso di verifica e confronto tecnico-istituzionale.

Si ritiene che ciò sia ammesso dalla vigente normativa in relazione agli aspetti programmatico - contrattuali che riveste tale atto e che ciò non pregiudichi la possibilità di confronto sulle scelte

urbanistiche, di altrettanto e diretto interesse da parte della cittadinanza, peraltro obbligatorio per legge. Si ritiene infatti che l'interesse pubblico del riuso degli scali dismessi possa essere riconosciuto nelle trasformazioni prospettate dalla variante al PRG indipendentemente dal programma di investimenti sul nodo ferroviario milanese; le scelte urbanistiche sarebbero state ugualmente rilevanti in caso di proprietà privata e non di società erogatrice di servizi pubblici. Tuttavia data la correlazione con le trasformazioni urbanistiche nella relazione illustrativa della variante, al cap. 6, sono stati inseriti alcuni cenni alle priorità e all'approccio sin qui condiviso dalle istituzioni in merito alle strategie trasportistiche per l'area metropolitana.

2. A proposito del rapporto ambientale, si fa notare come i nuovi carichi urbanistici proposti dalla variante costituiscano una parte (circa il 10%) dell'entità delle trasformazioni urbanistiche che complessivamente costituiscono lo scenario di reference al 2015, e che tali previsioni non sono state valutate per gli effetti indotti, più rilevanti di quelli operati dalle trasformazioni sugli scali.

A questo proposito si ritiene che le recenti positive innovazioni della legislazione del procedimento urbanistico, con l'introduzione della valutazione ambientale strategica, consentiranno di migliorare il rapporto fra contenuti dei programmi di trasformazione urbana e gli effetti sull'ambiente, aumentando la consapevolezza sulle scelte.

In merito alla valutazione degli effetti indotti dalla sommatoria di interventi diffusi, spesso di minor portata relativa, ma complessivamente incidenti in modo significativo, appare evidente che tale verifica non può che essere efficacemente operata in sede di pianificazione generale o di introduzione di fattori normativi che ne consentano la programmazione. In questo senso la variante alle aree ferroviarie non può che evidenziarli in uno scenario di reference, cercando, come ha proposto, di colmare per quanto possibile gap preesistenti (nella previsione di nuove infrastrutture viarie importanti per la città e il contesto ampio, come nel caso di Farini e Genova; nella previsione di nuovi significativi parchi di rilevanza cittadina, spazi e percorsi pedonali e ciclabili, come nel caso di Farini, Romana, San Cristoforo; nella realizzazione di quote significative di housing sociale).

3. Si ritiene poco credibile la realizzazione della M4 e M6 nello scenario di reference (2015) e si segnala l'omissione della M5 (03.1).

Il quadro di interventi previsti sulle reti della metropolitana utilizzato per le simulazioni modellistiche è coerente con il programma delle opere previste per Expo 2015, L'inserimento di queste opere nello scenario di *reference* ha il significato di consentire una valutazione corretta degli impatti delle trasformazioni oggetto della VAS rispetto alle tendenze evolutive più generali già in atto nella città, indipendentemente dall'ADP per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse. Si tenga presente, a tal riguardo, che l'orizzonte temporale del 2015 è da ritenersi puramente indicativo, non essendo possibile una previsione temporale certa neppure per le trasformazioni urbanistiche oggetto dell'ADP: l'orizzonte del 2015 è stato pertanto assunto come soglia temporale di riferimento alla quale, anche

per l'evento Expo, si ritengono presumibilmente completate le principali opere infrastrutturali programmate e oggi in fase di realizzazione o di progetto. Per quanto riguarda l'omissione della linea M5, si tratta effettivamente esclusivamente di un refuso del documento di *Analisi e valutazioni trasportistiche*, allegato al Rapporto ambientale. Si conferma che la linea M5 è stata considerata in tutte le analisi modellistiche per l'intero tratto San Siro-Bignami.

4. Parimenti si ritiene poco plausibile il servizio ipotizzato sulle linee S nello scenario di reference al 2015 (03.1)

Il modello del servizio ferroviario considerato nello scenario 2015 discende dalla programmazione della Regione Lombardia (Piani Triennali dell'S.F.R. e Delibera di avvio delle linee S), condivisa anche con il Comune di Milano per quanto attiene ai servizi di carattere metropolitano (linee S).

Tale sviluppo di servizio, tuttavia, potrà essere attuato nei prossimi anni se saranno completati alcuni importanti interventi infrastrutturali sul nodo di Milano e se verrà acquistato nuovo materiale rotabile. Proprio su questo elemento verte il lavoro impostato con l'Accordo di Programma: reinvestire i proventi delle plusvalenze per opere infrastrutturali strettamente funzionali all'attuazione del modello di servizio proposto da Regione e Comune, e acquisto di treni da dedicare a tali servizi.

Il piano dei servizi suburbani nello scenario di reference al 2015 prevede il cadenzamento ai 30' di ciascuna linea S, che determina corridoi di offerta di 15' lungo le direttrici a ridosso dell'area urbana: come detto, per attuarlo, sono però imprescindibili alcune opere di carattere infrastrutturale sulle reti RFI e FNM.

Per quanto riguarda i dubbi sollevati circa la potenzialità del Passante, il modello proposto è compatibile con le specifiche della tratta urbana Lancetti-Vittoria (sistema di segnalamento e di sicurezza).

5. Si sollevano dubbi sulla stima dell'indice di congestione al 2015 rispetto alla rilevanza dei nuovi carichi insediativi; mancano tabelle di dettaglio per i singoli ambiti; si segnala la necessità della stima degli effetti sugli ambiti tra scenario di progetto rispetto allo scenario attuale. (03.1)

Gli indici di congestione della rete stradale al 2015, sia per lo scenario di *reference*, sia per quelli di progetto, sono stati ricavati attraverso il procedimento di simulazione modellistica dettagliatamente descritto nel documento di *Analisi e valutazioni trasportistiche*, in allegato al Rapporto ambientale. Il modello utilizzato da AMAT calibrato sullo stato di fatto e correntemente utilizzato per tutte le valutazioni relative agli impatti trasportistici di progetti rilevanti di trasformazione urbana, nonché a supporto della progettazione di grandi opere infrastrutturali sia stradali che del trasporto pubblico.

Nel documento succitato, sono anche riportati alcuni indicatori sintetici per la valutazione dei singoli ambiti di trasformazione, nonché una breve descrizione delle criticità locali rilevate che dovranno essere considerate e risolte in fase di progettazione dei singoli interventi. L'analisi di maggior dettaglio

degli impatti sulla viabilità locale di ogni ambito avrebbe richiesto un dettaglio progettuale degli interventi e delle opere connesse ben maggiore di quello raggiunto in sede di definizione dell'Accordo di Programma. Si ricorda comunque che ciò non esclude la necessità di tali valutazioni che vengono demandate alle procedure di VIA necessarie in fase di definizione degli strumenti attuativi dell'ADP.

La scelta di limitare il confronto fra lo scenario di progetto e lo scenario di *reference* al 2015, tralasciando il confronto con lo stato di fatto, è stata fatta in sede di impostazione della VAS per consentire di discriminare ed individuare nello specifico gli impatti positivi e negativi ascrivibili alle trasformazioni urbanistiche oggetto dell'ADP da quelli più complessivi riconducibili al ben più ampio quadro di trasformazioni attese all'orizzonte temporale prescelto del 2015.

6. Si ritiene che debba essere chiarito che la realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire la funzionalità dei nuovi insediamenti sia a carico degli interventi, anche per costi eccedenti gli oneri di urbanizzazione tabellari. (03.3)

A questo proposito occorre osservare che la stretta correlazione fra gli interventi di nuova edificazione e le infrastrutture necessarie alla loro funzionalità è sancita, per i nuovi interventi soggetti a pianificazione attuativa, dalla legge urbanistica nazionale e regionale (cfr. convenzioni di lottizzazione art. 28 L.1150/1942 e LR 12/2005) ,ed è principio di base dell'Accordo di Programma e quindi della Variante urbanistica, che lo esplicita sia nella normativa tecnica di attuazione (art. 4 e 5), che viene integrata a maggior chiarimento, sia nelle linee-guida, dove prescrive gli interventi anche infrastrutturali da prevedere in fase attuativa e ne tiene conto nel Rapporto Ambientale (cfr allegato "Valutazioni trasportistiche, cap. 3.1). Occorre precisare che nelle Linee-guida, che costituiscono parte integrante della Variante urbanistica, la realizzazione delle opere infrastrutturali atte a consentire la funzionalità dei nuovi insediamenti all'interno del sistema della mobilità cittadina, non si limita alle urbanizzazioni primarie a diretto servizio dei nuovi lotti ma anche infrastrutture necessarie all'inserimento nelle rete urbana dei nuovi rilevanti insediamenti e pertanto al completamento della stessa; pertanto i costi di queste realizzazioni dovranno essere sostenuti dagli interventi. Tale impostazione che consente di motivare la sostenibilità ambientale degli interventi per quanto riguarda l'impatto sul traffico cittadino sarà ulteriormente rafforzata nell'Accordo di Programma e nei PII, in ragione del loro carattere negoziale.

7. Si chiede che vengano definite nell'adp condizioni che garantiscano la minimizzazione degli aggravii sul traffico e sulla qualità ambientale della fase di cantierizzazione (03.05).

A questo proposito, si prende atto della proposta, da valutare in sede di stesura dell'accordo di programma, e si modifica il rapporto Ambientale al cap. 9.2 inserendo tale problematica tra quelle che dovranno essere affrontate e approfondite nelle fasi successive.

Premesso che le osservazioni espresse affrontano temi di carattere urbanistico più che ambientale, considerato tuttavia l'intreccio di questi temi con gli aspetti ambientali si sono riconosciuti e valutati nove punti nel testo del contributo;

- 1. Premessa una valutazione positiva degli indici edificatori proposti dalla Variante al PRG, viene segnalata una incongruenza fra il fabbisogno di nuove aree a standard connesso alla nuova capacità insediativa (pari a 44 mq/ab), dovuto per legge e citato in relazione illustrativa, e il parametro minimo di aree pubbliche proposto nella normativa tecnica di attuazione per le trasformazioni urbanistiche (pari al 100 % della s.l.p. edificabile).*

Come illustrato nel corso di Forum pubblici tenutisi il 18 e 26 maggio 2009, il riferimento al parametro di legge 44 mq/ab, ritenuto peraltro prudenziale in un quadro legislativo e previsionale in forte evoluzione, si riferisce alla "riserva" o destinazione di aree ad uso pubblico in rapporto alle nuove funzioni residenziali, comprendendo sia le aree che verranno cedute o asservite a questo scopo all'interno dei piani attuativi (26,5 mq/ab), sia altre superfici destinate a funzioni e spazi di interesse cittadino (17,5 mq/ab).

Il fabbisogno previsto all'interno dei PII per le Zone Speciali, pari al 100 % della s.l.p. costituisce pertanto quota parte del fabbisogno generale di Variante, di competenza del singolo intervento, cui si aggiungono le superfici di aree destinate all'uso pubblico di interesse più cittadino e che verranno attuate nelle forme previste dall'adp (si tratta, come evidenziato dalla tabella del cap. 11 della relazione illustrativa, principalmente delle aree di San Cristoforo).

La somma di queste superfici consente di rispettare il fabbisogno generato dalla variante al PRG. In recepimento parziale dell'istanza, al fine di chiarire i criteri adottanti dalla variante urbanistica nella determinazione dei parametri minimi di aree pubbliche e di uso pubblico e la coerenza con la legislazione vigente è stata apportata una modifica alla Relazione illustrativa della Variante al cap. 11.

- 2. Viene obiettata la previsione di attuare le zone di trasformazione mediante PII e non con pianificazione attuativa ordinaria.*

La scelta di prevedere uno strumento di pianificazione negoziata in attuazione delle prescrizioni della Variante al PRG è associata principalmente alla complessità degli interventi. Come infatti previsto dalla legislazione urbanistica regionale, i PII si caratterizzano per la pluralità di destinazioni e di funzioni, comprese quelle inerenti alle infrastrutture pubbliche e d'interesse pubblico, la riqualificazione ambientale naturalistica e paesaggistica, per l'articolazione delle modalità di intervento e per la rilevanza territoriale, tale da incidere sulla riorganizzazione dell'ambito urbano, e possono prevedere il concorso di più soggetti; inoltre si ritiene che, al fine di garantire equilibrio tra obiettivi urbanistici e

fattibilità economica, tale complessità richieda un ulteriore livello di negoziazione con la proprietà delle aree.

Con la variante urbanistica si assumono infatti le scelte di base per lo sviluppo di queste aree, ovvero i "confini" entro cui si deve muovere l'approfondimento tecnico-economico e progettuale, che difficilmente può essere determinato univocamente dall'amministrazione pubblica (Piano Particolareggiato) o dal Proponente (Piano di Lottizzazione).

3. Viene obiettata la possibilità del ricorso alla monetizzazione delle aree pubbliche non cedute, essendo possibile, con gli indici proposti, l'attuazione integrale del fabbisogno.

Data la diversità delle singole aree, la possibilità di monetizzazione prevista per legge costituisce ulteriore elemento di tipo progettuale, da valutare in sede attuativa. Resta un'opzione residuale rispetto alla cessione o all'asservimento di aree pubbliche, in loco o altrove, qualora la cessione integrale delle quote previste non sia ritenuta idonea dall'amministrazione comunale.

4. Viene suggerito di mettere in relazione indici edificatori e valori immobiliari dei terreni edificabili: si ritiene infatti che sulla base della precedente esperienza della trasformazione dell'area della Fiera, le attese di valorizzazione della proprietà delle aree (FS) possano essere raggiunte da indici di edificabilità inferiori a quello proposto.

A prescindere da valutazioni specialistiche sull'andamento del mercato immobiliare, che rende assai difficile riferirsi ad un caso specifico come quello citato, si richiama uno degli obiettivi fondamentali dell'adp, che proprio su questi temi ha visto l'adesione della Regione Lombardia, e illustrato sinteticamente al capitolo 1 della Relazione di variante: lo sviluppo del trasporto pubblico dell'area metropolitana, in particolare del nodo ferroviario, per attuare il quale la riqualificazione urbanistica delle aree degradate viene considerata occasione storica di finanziamento, attraverso un piano di reimpiego delle plusvalenze immobiliari derivanti dalle trasformazioni urbanistiche.

In quest'ottica pertanto appare evidente l'utilità pubblica della massimizzazione della rendita fondiaria delle aree, nel rispetto degli obiettivi urbanistici e ambientali prefissati. Tuttavia le attese di valorizzazione economica delle aree non si pongono ex ante la definizione dei parametri di edificabilità urbanistica, ma derivanti da queste, semmai in questa fase stimabili per la definizione degli interventi da finanziare. La definizione dei pesi insediativi e delle necessità di dotazione di aree pubbliche e di nuove infrastrutture non può che essere determinata in funzione di obiettivi di tipo urbanistico, sia di carattere generale (coerenza con le scelte di PGT, con il Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali, con la legislazione vigente, ecc.) che locale (caratteristiche delle aree, vincoli, obiettivi specifici) e non tanto di "attese" predefinite di remunerazione, ancorché di interesse pubblico.

5. viene proposto di prevedere condizioni di alienazione delle aree che consentano di ottenere maggiori utilità sociali e minori pesi insediativi.

Premesso che tale osservazione non si riferisce alle specificamente all'ambito di influenza della variante urbanistica ma a quello dell'accordo di programma al quale si rimanda come accennato in premessa, possono valere anche per questa questione le valutazioni espresse al punto precedente, richiamando a questo proposito la scelta strategica di orientare i benefici economici della trasformazione urbanistica prioritariamente al finanziamento dello sviluppo del trasporto pubblico.

6. viene proposto di introdurre nell'adp obiettivi che vadano a risolvere problematiche urbanistiche pregresse esistenti nel contesto vasto degli scali dismessi (commercio comunità cinese, discoteche fonte di disturbo in zona, ecc.).

A questo proposito non si ritiene la soluzione di problematiche sociali complesse come quelle citate in linea con gli obiettivi di elevata riqualificazione urbanistico-ambientale delle aree oggetto dell'accordo, collocate in zone semicentrali per le quali si intende definire un assetto funzionale omogeneo al carattere residenziale del contesto. Eventuali approfondimenti di tale tematica potranno essere tuttavia affrontati in sede di pianificazione attuativa.

7. viene suggerito un metodo di individuazione dei carichi insediativi e dei parametri per le aree pubbliche che, partendo da un dato prefissato di edificabilità fondiaria massima, tenga conto del pubblico dibattito, evitando di attribuire eccessiva libertà progettuale ai privati proponenti.

La variante esprime l'edificabilità delle aree in superficie massima edificabile (s.l.p.) da applicare all'intera "zona speciale" di trasformazione, diversa per ogni zona in funzione di scelte progettuali; l'espressione della edificabilità media espressa in Relazione illustrativa non è un punto di partenza astratto ma una verifica, media appunto, per il confronto con altre trasformazioni e criteri di tipo generale. Data la vastità e la complessità degli interventi, con la variante è stato scelto un metodo di avvicinamento alle tematiche del progetto graduale; fissando inizialmente gli elementi di diritto e di progetto più rilevanti (edificabilità massima, funzioni private, funzioni di interesse pubblico, quantità minima di spazi pubblici e a verde, infrastrutture, principali connessioni ciclo-pedonali, principali obiettivi di carattere morfologico e funzionale, ecc.) e demandando alla fase attuativa elementi di dettaglio progettuale che verranno approfonditi nelle fasi di valutazione e confronto, tecnico e pubblico, previste.

8. Per lo sviluppo urbano del settore nord-ovest, si suggerisce di aggiornare le considerazioni espresse dal De Finetti tra le due guerre.

Gli obiettivi espressi per la trasformazione dello scalo Farini, inserito nel settore nord-ovest della città, tengono conto delle trasformazioni in atto sull'asse di sviluppo, già riconosciuto da De Finetti, che oggi parte da Repubblica fino alla zona individuata per l'Expo 2015. Esplicitamente nella variante si fa riferimento alla necessità di allacciare relazioni morfologiche e funzionali con le aree in trasformazione adiacenti (Porta Nuova a sud-est e Bovisa a nord-ovest); la scelta di realizzare un parco e connessioni

ciclopeditoni sull'asse parallelo alla linea ferroviaria ha infatti l'obiettivo, oltre alla riqualificazione delle aree contermini, quello della connessione di queste nuove polarità urbane.

Si ritiene che la lezione del De Finetti possa essere oggi utilmente colta nel suo significato generale e non tanto nelle suggestioni morfologiche, espresse in un ben preciso momento di sviluppo storico della città. Inoltre, come accennato sopra, in questa fase del processo di pianificazione, la variante non intende prescrivere elementi di disegno morfologico prefigurati, lasciando aperte maggiori opportunità di innovazione anche nella forma urbana.

9. Viene invitata l'amministrazione a non imporre il reinvestimento degli utili della valorizzazione economica alla sola città di Milano (finanziamento del secondo passante ferroviario) ma di privilegiare i rapporti metropolitano-regionali.

Si condivide l'approccio citato riguardo al tema del reinvestimento delle plusvalenze immobiliari, peraltro di competenza non della variante urbanistica ma dell'accordo di programma. Va considerato che già la prima formulazione di una strategia di sviluppo del nodo ferroviario milanese, espressa negli Accordi tra Comune e FS del 2005 e 2007, ed oggi in corso di revisione ed approfondimento anche con la Regione Lombardia, proprio nello spirito auspicato dall'osservazione si riferiva ad un quadro territoriale non limitato alla città di Milano ma assai più esteso. Tale strategia individuava nel Secondo Passante l'intervento che, oltre a migliorare la penetrazione e la capillarità dei servizi ferroviari nel tessuto cittadino, avrebbe soprattutto inciso sugli annosi problemi di congestione del nodo ferroviario milanese, con beneficio dell'intera area metropolitana e non solo. Successivamente, nell'ambito del tavolo di lavoro dell'Accordo di Programma, l'orientamento è quello di operare sull'attuazione di un piano di potenziamento del nodo ferroviario strutturato su interventi meno complessi e soprattutto realizzabili nel breve-medio termine, ma ugualmente in grado di portare benefici concreti e significativi proprio al territorio dell'area metropolitana. Per quanto possibile, in questa fase ancora di approfondimento delle strategie trasportistiche, viene comunque integrata la Relazione illustrativa della variante inserendo un capitolo che illustra le strategie al momento condivise del piano di potenziamento del sistema ferroviario (cap.6) .

CGIL-CISL-UIL-SUNIA-SICET-UNIAT di Milano

PG 439255/2009 CGIL-

1. In premessa si rileva, in relazione all'AdP, una mancata informazione preventiva alle Organizzazioni Sindacali Confederali da parte dell'Amministrazione Comunale come previsto dal 'protocollo di relazioni sindacali'.

Si ritiene a questo proposito che l'amministrazione abbia condotto la fase di formazione della proposta di variante al PRG in Accordo di programma con grande attenzione al confronto pubblico, nella direzione dell'intesa citata. Infatti, oltre ai momenti di presentazione e discussione politica da parte dell'assessorato con cittadini, associazioni e zone di decentramento, sono state seguite tutte le

procedure urbanistiche previste dalla legislazione vigente in materia di Vas che di fatto hanno ampliato il momento partecipativo dei procedimenti urbanistici alla fase di formazione delle proposte. L'Amministrazione Comunale infatti, dopo aver pubblicato, nel luglio 2008 l'avvio del procedimento di VAS (in applicazione del DGR 8/6420 del 2007) e nel dicembre 2008, l'avvio del procedimento di Accordo di Programma con contenuto di Variante, e il Documento di Scoping per la VAS, al fine di raccogliere proposte e orientamenti in fase iniziale, ha reso pubblici sul sito del Comune di Milano gli obiettivi e i principali contenuti della Variante al PRG già nel marzo 2009, poi ulteriormente approfonditi e messi a disposizione del pubblico sui siti web di Comune e Regione Lombardia e presso gli Uffici del Settore Progetti Strategici nel maggio 2009, con la Proposta di Variante, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica.

La stessa documentazione è stata presentata e discussa nel corso di Conferenze di valutazione con gli enti competenti e nei Forum pubblici del 18 e 26 maggio 2009, ai quali sono state invitate anche le organizzazioni sindacali, allo scopo di partecipare il processo di formazione del piano secondo le disposizioni di legge; della convocazione dei Forum sono stati informati numerosi enti, istituzioni, comitati cittadini, associazioni, tra cui anche le Organizzazioni Sindacali.

Tale processo partecipativo, che segue le procedure degli accordi di programma, si è svolto nella fase istruttoria della Variante e quindi preventivamente alla determinazione della Giunta Comunale, come previsto dal protocollo citato, e proseguirà con la pubblicazione della proposta di Accordo di Programma e della relativa Variante, ai fini della presentazione di ulteriori osservazioni da parte dei soggetti interessati.

2. Si propone che negli interventi di trasformazione urbanistica venga destinata una quota pari almeno al 40% della capacità edificatoria complessiva consentita ad alloggi di edilizia economico popolare, come previsto dalla L. 167/62, chiedendo di esplicitare il criterio con cui è stata definita nelle NTA una quota inferiore.

Premesso che la rilevanza del tema della casa e delle politiche connesse è uno dei temi centrali sia del Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali che del nuovo PGT in itinere, e in particolare al relativo Piano dei Servizi, richiamato inoltre che la trasformazione delle aree ferroviarie concorrerà a rispondere al fabbisogno di abitazioni a prezzi o canoni convenzionati e agevolati, con una quota della potenzialità edificatoria destinata a funzioni di interesse generale (236.000 mq di superficie lorda di pavimento su un totale di 845.000 mq) si ritiene non pertinente la richiesta di prevedere in queste zone le quote minime prescritte dalla L.167/62 per i Piani di Edilizia Economica e Popolare, con valenza cittadina o consortile.

Infatti si ritiene che l'art. 3 nel prevedere che "l'estensione delle zone da includere nei piani è determinata in relazione alle esigenze di edilizia economica e popolare per un decennio e non può essere inferiore al 40 per cento e superiore al 70 per cento di quella necessaria a soddisfare il

fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato" si riferisca allo strumento di pianificazione urbanistica generale, con valenza più ampia dell'accordo di programma in oggetto. Non è compito di questa variante specifica e parziale sul territorio cittadino, ancorché rilevante, dare risposta alla problematica dell'edilizia residenziale pubblica nei termini del disposto di legge citato. Anzi la giurisprudenza ha sancito il principio della non applicabilità di quote astratte nemmeno nelle zone di espansione. (cfr TAR Veneto, sent. 653/1997), dovendosi garantire la quota minima sopraindicata, data dalla sommatoria di tutte le zone destinate a edilizia economica e popolare, in rapporto appunto al "*fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato*". Inoltre il riferimento alla L. 167/62 è superato dalla normativa regionale in materia che con la l.r. 4 dicembre 2009, n.27, che ha ridefinito le competenze tra Regione, Aler e Comuni e ampliato lo spettro delle tipologie riconducibili all'edilizia residenziale pubblica.

Nella variante l'obiettivo di rispondere al fabbisogno abitativo a carattere sociale viene temperato nell'Adp, e nella relativa variante urbanistica, con altri importanti obiettivi di interesse pubblico, quali il potenziamento del nodo ferroviario di Milano, la realizzazione di nuove infrastrutture viabilistiche di completamento della rete cittadina, interventi di riqualificazione ambientale, prevedendo la parziale copertura dei binari e la realizzazione di consistenti aree a verde e servizi e collegamenti ciclo-pedonali, nonché la riqualificazione e realizzazione di nuove stazioni integrate con altre linee del trasporto pubblico; in questa prospettiva la quota di edilizia convenzionata e agevolata prospettata dalla variante partecipa all'equilibrio di tutti gli interessi individuati con l'adp, pubblici e della proprietà. La realizzazione di questi interventi è infatti onerosa e incide sull'equilibrio economico-finanziario dell'operazione.

Tuttavia, anche se non nella misura proposta, si ritiene che la Variante, nella presente formulazione, contribuisca in maniera significativa alla domanda di casa da parte di chi ha difficoltà di accesso al mercato libero (circa 3.000 nuovi alloggi in edilizia convenzionata e/o agevolata), anticipando i nuovi meccanismi operativi che faranno parte delle proposte contenute nel PGT.

WWF LOMBARDIA

PG 443976/2009

1. Si sostiene la necessità della pubblicazione dell'adp per valutare vincoli e impegni convenzionali in rapporto alla variante urbanistica (1.1)

A questo proposito si veda la risposta alla prima osservazione dei proff. Donato/Tacchini.

2. viene rilevata incoerenza tra la variante urbanistica e il rapporto ambientale nella numerazione dei comparti urbanistici (correggere RA) (1.2)

La variante urbanistica individua nuove zone speciali di attuazione del PRG per attuare gli obiettivi dell'accordo di programma; tali zone vengono aggregate in comparti edificatori per consentire la

migliore collocazione delle volumetrie edificabili e degli spazi da destinare a verde, lasciando pertanto al progetto di PII una relativa flessibilità nella scelte insediative oltre che progettuali: Nella formulazione definitiva della proposta di Variante al PRG vengono previste nove Zone Speciali e due comparti edificatori (cfr art.6 della normativa tecnica): *Comparto Nord* (formato dalle Zone *Farini* e *Greco-Breda*); *Comparto Sud* (formato dalle Zone *Genova*, *Romana* e *Rogoredo*) e le altre Zone Speciali ad attuazione autonoma (*Lugano*, *Lambrate*, *San Cristoforo - Interscambio*, *San Cristoforo - Parco Attrezzato*). La diversa aggregazione in tre comparti edificatori di cui parla il RA è un'impresione legata ad una relativa distanza temporale degli elaborati: il Rapporto Ambientale allegato alla Variante viene pertanto adeguato al contenuto della stessa con modifica della tabella 6.2.

3. (1.2) *carenza di informazioni riguardo ai meccanismi perequativi di PGT in rapporto ai carichi insediativi della variante urbanistica, in particolare prevedendo maggiori carichi insediativi maturati in altre aree.*

Premesso che i contenuti della variante al PRG per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse sono stati definiti facendo riferimento al grado di elaborazione del PGT al momento disponibile, e pertanto coordinandosi soprattutto con gli obiettivi e con le scelte di fondo e non con il dettaglio normativo non ancora definitivamente formulato (attualmente in fase di messa a disposizione del Rapporto ambientale), si precisa che la Variante in Adp per le aree ferroviarie dismesse non introduce elementi perequativi con aree esterne al perimetro definito, ammettendo esclusivamente una sorta di parziale "perequazione" interna nell'ambito dei propri comparti edificatori.

Inoltre, al fine di verificare la sostenibilità o le criticità sull'ambiente, come previsto dalla normativa vigente, i carichi insediativi assunti nel Rapporto Ambientale, pur con la precauzione cautelativa, usuale nell'applicazione modellistica, di un teorico arrotondamento in eccesso degli stessi (tabella 6.2), sono quelli della Variante in oggetto (la differenza tra la formulazione della messa a disposizione al pubblico a maggio 2009 e quella definitiva è minimale e in diminuzione, in particolare per l'area di San Cristoforo).

Diverse determinazioni del Documento di Piano del PGT, motivate da strategie più ampie sul territorio comunale, che determinino aumenti dei carichi insediativi su queste aree, maturati da aree esterne e traslati attraverso il meccanismo della perequazione di diritti edificatori, ha il valore di un obiettivo programmatico più vasto da attuarsi mediante le modalità previste dalla legge e dal PGT, in variante all'accordo di programma e alla relativa Vas.

A questo proposito è utile precisare la diversa efficacia dei due strumenti - l'ADP in variante al PRG e il Documento di Piano del PGT- dove il primo ha carattere conformativo dei suoli e, in quanto previsto da Adp, valore contrattuale tra le amministrazioni e i soggetti sottoscrittori, mentre il secondo individua gli obiettivi di sviluppo e gli ambiti di trasformazione, definendone gli indici urbanistico-edilizi

in linea di massima, le vocazioni funzionali e i criteri di negoziazione, e non contiene previsioni che producano effetti diretti sul regime giuridico dei suoli (L.R. 12/2005, art.8, commi 2 e 3).

Pertanto si ritiene che il PGT abbia facoltà di integrare le previsioni dell'ADP, e di contenerle come nel caso citato, in una prospettiva più ampia e programmatica, e che il consolidamento e la verifica delle formulazioni del PGT, possa avvenire nella fase attuativa, in cui le stesse potranno assumere carattere conformativo e verranno definiti i termini normativi e procedurali derivanti dal confronto alle determinazioni dell'ADP.

4. (1.2) viene contestata una carenza di informazioni in merito alle modalità di redazione dei PII, in particolare si chiede se saranno unici in caso di Comparti con più zone, e in merito ai soggetti che presenteranno i PII e li attueranno; si chiede a questo proposito se sono previste forme di evidenza pubblica per la vendita delle aree e se tali forme vedranno la partecipazione del Comune e quali saranno i criteri di scelta dei soggetti attuatori.

Tutti gli interventi edilizi, con eccezione della Zona Speciale San Cristoforo – Parco attrezzato, sono subordinati all'approvazione di un PII, o strumento equivalente; i Comparti edificatori si attuano mediante il ricorso ad un unico PII esteso a tutte le Zone del Comparto stesso (rif. art. 10, a) L'aggregazione di alcune Zone Speciali in Comparti Edificatori risponde una specifica strategia urbanistica finalizzata alla migliore ripartizione dei carichi insediativi e al raggiungimento di obiettivi progettuali nell'accorpamento delle aree pubbliche fra aree con vocazione differente.(rif. capp. 8 e 15 della Relazione illustrativa della Variante). Le altre questioni sollevate non hanno diretta pertinenza con la Variante urbanistica, in parte dipendono dalla proprietà degli immobili (soggetti attuatori) e in parte da determinazioni dell'Accordo di Programma non ancora assunte (modalità di evidenza pubblica). In ogni caso in caso i soggetti attuatori (privati) fossero diversi da quelli sottoscrittori (FS spa) si dovranno assumere gli impegni sottoscritti nell'AdP.

5. (1.3) Si ritiene che la variante non sia adeguata, nei contenuti, alle prescrizioni della legge regionale per il governo del territorio, con riferimento ai PII in variante al PRG in accordo di programma; in particolare si ritiene che i contenuti minimi del PII in variante al PRG, per l'approvazione del quale si ricorre alla fattispecie dell'accordo di programma, non siano contenuti nella variante proposta.

A questo proposito si chiarisce che l'Accordo di programma promosso, come si può evincere dall'avviso di avvio del 31.12.2008, non assume come riferimento gli articoli della legge regionale 12/2005 citati, e a parere dell'osservante non rispettati, promuovendo non un PII in variante al PRG ma una Variante al PRG, con valore di destinazione di piano generale. Ciò è possibile in forza dell'art. 25, comma 1 (norma transitoria per le varianti al PRG) della succitata legge regionale e dell'art. 34 del D.lgs 267/2000, in quanto connessa alla tematica del potenziamento del trasporto ferroviario

milanese, di interesse regionale. Inoltre tale impostazione dell'accordo di programma in variante al PRG, che costituisce per l'appunto un atto di negoziazione di iniziativa pubblica di rilevanza strategica e regionale, da attuarsi, per quanto riguarda le aree ferroviarie dismesse mediante successivi PII in conformità, è coerente al Documento di Inquadramento che, al capitolo X – Regole, al comma 13, lett. d), prevede che i PII per le aree ferroviarie *"si attuino nel rispetto di quanto definito dagli atti di programmazione negoziata di iniziativa pubblica che, a loro volta, devono essere finalizzati ad un insieme complesso di interventi urbanistici, al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese"*.

6. *(1.3) si sostiene la debolezza del riferimento della variante urbanistica al PGT ancora in corso di formazione, in quanto ancora passibile di forti cambiamenti.*

Come esposto più sopra, alla nota 3, il riferimento al PGT, visto il parziale sovrapporsi delle rispettive fasi di formazione, è necessario per coordinare gli obiettivi e le strategie generali per queste aree (illustrate al cap. 9 della Relazione di Variante), nonché per l'inquadramento delle strategie specifiche per le singole aree nella prospettiva di sviluppo delineata dallo strumento generale; come illustrato in Relazione tale compito è garantito dalle Linee-guida. In ogni caso, il riferimento a scelte di carattere generale non pregiudica il naturale approfondimento e verifica di dettaglio nelle fasi successive.

7. *(1.4, 4.3) Stante le finalità dell'accordo e quanto dichiarato nel Documento di Inquadramento (par. X comma 13) si ritiene insufficiente ed illogica la documentazione presentata, mancando completamente ogni riferimento alle strategie e alle singole scelte relative al potenziamento ferroviario; la non trattazione di questa problematica è confermata dalla parallela assenza di valutazioni in merito alla futura offerta di trasporto ferroviario nel Documento delle Valutazioni trasportistiche. Si contesta inoltre la mancata previsione di stazioni ferroviarie e metropolitane nelle aree interessate da maggiore edificazione.*

In merito alla carenza di documentazione, in particolare relativa agli interventi di potenziamento ferroviario, a maggior chiarimento delle scelte dell'adp viene integrata la Relazione della Variante con un capitolo (cap. 6) che illustra le strategie assunte per il potenziamento del sistema di trasporto ferroviario. Va tuttavia chiarito che l'Accordo di Programma ha contenuti di carattere urbanistico, che interessano il territorio comunale e contenuti di carattere trasportistico che interessano un territorio e tematiche sovracomunali. La proposta pubblicata di variante alle destinazioni di PRG si riferisce alla sola componente urbanistica comunale, nell'ambito della procedura di definizione dell'Accordo di Programma, che verrà sviluppato anche per gli aspetti negoziali e di strategia trasportistica.

Nel merito, il quadro di potenziamento del servizio ferroviario, assunto come riferimento per le analisi trasportistiche condotte, ha ripreso ed implementato le linee programmatiche della Regione

Lombardia contenute nel Piano Triennale dei Servizi e nei Documenti di Giunta relativi all'avvio delle linee S. Proprio il modello di esercizio assunto come obiettivo - rivolto alla crescita dell'offerta delle linee S - ha determinato gli ambiti e le strategie d'intervento da finanziarsi con le plusvalenze generate dall'Adp.

Per quanto riguarda, invece, le obiezioni specifiche relative alla mancata previsione di stazioni ferroviarie e metropolitane nelle aree a maggior carico urbanistico, si fa presente quanto segue. Nello scalo Farini è già presente la stazione Lancetti del Passante ferroviario (confluenza delle reti RFI e FNM), e nelle Linee-guida è previsto il raccordo con una nuova linea di trasporto pubblico di superficie che la connetta con la stazione di Bovisa e la futura linea M5 presso via Cenisio; nello scalo di Porta Romana è prevista la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria, in sostituzione dell'esistente fermata, che sorgerà ad ovest di Corso Lodi, e da raccordarsi con la fermata della M3 e con il capolinea della circolare filoviaria 90-91; a San Cristoforo è già presente una stazione, peraltro in fase di adeguamento, che avrà maggiore valenza grazie allo sviluppo dei servizi ferroviari e all'interscambio con la M4; negli scali di Lambrate, Rogoredo e Greco, infine, sono già presenti stazioni ferroviarie (nei primi due casi anche stazioni della metropolitana), in posizione prossima alle aree oggetto di trasformazione. Unica eccezione lo scalo di Porta Genova, servito comunque dalla linea M2 e dalle linee di superficie di ATM.

8. *(2.1) si chiede di integrare il contenuto dell'accordo di programma con una serie di norme puntuali di tutela dei valori ambientali, tale richiesta viene motivata dal fatto che le aree ferroviarie rappresentano sotto vari aspetti un sistema unitario e comunque connesso, specificando tali norme non solo nei singoli PII relativi alle aree dell'accordo ma anche a future dismissioni ferroviarie; in particolare si propone la trasformazione progressiva dell'"anello ferroviario" in "anello ecologico" attraverso un sistema di aree verdi connesse e l'introduzione di una norma convenzionale che attribuisca anche alle aree strumentali di futura dismissione una funzione di connessione ecologica.*

Si recepisce l'osservazione nella direzione di un maggiore orientamento della pianificazione attuativa alla tutela ambientale, integrandone obiettivi e prescrizioni di tipo generale; e modificando in questo senso il Rapporto Ambientale al cap. 9.2 e le Linee-guida nella parte iniziale. Norme puntuali verranno definite altresì negli strumenti di pianificazione attuativa, in funzione delle specificità locali. Strategie di miglioramento ambientale delle strutture ferroviarie esistenti esterne alle aree oggetto della variante urbanistica sono invece riconducibili alle strategie di PGT e ai contenuti convenzionali dell'accordo di programma, cui si rinvia.

9. *(2.2) si chiede di definire le modalità concorsuali, chiarendo se si applicheranno anche alla alienazione delle aree o solo alle fasi progettuali, con quali criteri di aggiudicazione e se e in che modo parteciperà il pubblico o i Consigli di Zona; si propone di associare alla procedura concorsuale l'obiettivo del raggiungimento di una qualità progettuale elevata e le trasformazioni degli scali occasione esemplare di sostenibilità e innovazione ambientale.*

Le modalità concorsuali non sono ancora state fissate in quanto esse fanno parte dei temi contrattuali e in discussione in sede di AdP. Si concorda con l'obiettivo di qualità progettuale e ambientale, in parte già contenuto negli indirizzi alla pianificazione attuativa; per le modalità di traduzione in elementi convenzionali dell'adp si rinvia all'istruttoria dello stesso.

10. (2.3) modificare l'aggregazione dei comparti urbanistici, scorporando Romana da Genova e Rogoredo e accorpando in un unico ambito Genova e San Cristoforo, al fine di una maggiore aderenza alle problematiche progettuali unitarie, assenti nel primo caso e presenti nel secondo.

Come illustrato nella relazione di variante al cap. 8, la inclusione di zone diverse non limitrofe allo stesso comparto, consente di raggiungere obiettivi specifici espressi per i singoli ambiti anche quando questi siano "sbilanciati" verso maggiori finalità pubbliche, assicurandone la fattibilità economica. Ciò consente nel caso del Comparto sud, formato dagli ambiti di Genova, Romana e Rogoredo, di concentrare le volumetrie edificabili e gli spazi pubblici secondo obiettivi più mirati e flessibili di quanto non avverrebbe con un'attuazione autonoma dei singoli ambiti, disponendo una densità massima edificabile più alta negli ambiti di Romana e Rogoredo e minore nel caso dell'ambito di porta Genova, inserito in un contesto problematico e di valore ambientale, per il quale si ritiene importante la realizzazione prevalente di spazi e attrezzature pubbliche a servizio dei quartieri circostanti.

Per quanto riguarda l'ambito di San Cristoforo, è stata parzialmente modificata la normativa di attuazione, escludendo il ricorso a PII, il cui perimetro non rispetterebbe il perimetro definito dai Criteri di attuazione del Vincolo dei Navigli; per quest'ambito viene prevista la prevalente destinazione a parco, in conformità al vincolo paesistico; si ritiene che un'attuazione diretta da parte dell'amministrazione, nell'ipotesi di acquisire la proprietà dell'area direttamente da FS in accordo di programma, non sia in contrasto con finalità di coordinamento progettuale con l'ambito di Porta Genova, in quanto riconducibile alle tematiche del progetto della "via d'acqua" da sviluppare nel programma Expo 2015.

La proposta di inserire meccanismi perequativi che consentano di spostare volumetrie tra gli ambiti appare più complessa e non risolutiva: in caso di proprietà differenti di fatto comporterebbe accordi tra le proprietà delle aree non dissimili da compartecipazione allo stesso PII; nel caso di proprietà unica si lascerebbe all'iniziativa privata l'avvio e la sequenza degli interventi di pianificazione, potendosi configurare un'attuazione prioritaria degli interventi con maggiori potenzialità edificatorie e differita nel tempo per quelli di maggior interesse pubblico; dove invece la determinazione delle fasi di intervento all'interno di un unico PII diventa oggetto della convenzione attuativa.

11. (3) Le valutazioni degli indicatori ambientali, in particolare qualità dell'aria e parametri energetici vengono giudicate carenti e illogiche, in particolare ritenendo non corrette le valutazioni sintetiche a pag. 20 della Sintesi non tecnica.

Viene recepita l'indicazione nel programma di monitoraggio incluso nel Rapporto ambientale modificando il capitolo 10.1.

12. (3) nel R.A. carenza nell'esame dei fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico

I fattori che possono incidere sulla mitigazione del traffico, al di fuori di quelli connessi con il potenziamento del servizio ferroviario oggetto dell'ADP, sono stati volutamente e cautelativamente trascurati in sede di analisi trasportistica del Rapporto ambientale. Tali azioni, dipendenti da indirizzi di pianificazione strategica della mobilità urbana, non risultano direttamente connessi o condizionabili dal contenuto dell'ADP in oggetto e introdurrebbero pertanto un elemento di alterazione della valutazione condotta, basato su fattori non controllabili nel quadro di questo processo. Anche in questo caso, locali e specifiche azioni di orientamento della domanda di mobilità o di mitigazione degli impatti negativi derivanti dalla congestione da traffico dovranno essere adottate e valutate in sede di progettazione e di adozione degli strumenti urbanistici attuativi di ogni singolo intervento.

13. (3) insufficienza delle informazioni circa i parametri utilizzati per la valutazione del verde pro capite

I dati riportati al cap. 4.4.10 del Rapporto Ambientale si riferiscono alla pianificazione in corso e alla verifica di coerenza rispetto alla variante in oggetto; nel merito sono stati citati quelli elaborati nel contesto del Piano per il verde di Milano, i cui contenuti e strategie confluiranno nel Piano di Governo del Territorio; la fonte degli studi è citata e, come dichiarato, il piano è in corso di elaborazione. Il riferimento citato è in ogni caso influente ai fini della variante, essendo riportato ai fini del confronto fra atti di pianificazione, in questo caso tra l'altro non approvata.

14. (3) incoerenza nel R.A. tra descrizione dello stato di fatto dei corsi d'acqua superficiali e la valutazione sintetica qualitativa; si propone di recuperare i corsi d'acqua tombinati.

Si ritiene che la valutazione sintetica citata fosse effettivamente fuorviante e non completamente rappresentativa dell'effettivo stato di fatto, pertanto si elimina la tabella di sintesi.

15. (4.1) incoerenza fra le criticità rilevate nel traffico e le politiche di riduzione della mobilità privata; si propone di prevedere in normativa tecnica o in sede di gara che i PII prevedano progetti in grado di ridurre l'uso dell'auto al 15/20%.

Valgono le considerazioni fatte in riferimento al precedente punto 12 (3). Nello specifico dei singoli strumenti attuativi, più che una generica riduzione percentuale dell'uso dell'auto potranno essere definiti obiettivi di ripartizione modale per gli spostamenti originati e destinati da ogni intervento, coerenti con l'accessibilità e con i livelli di servizio locali del trasporto pubblico, sulla base dei quali orientare le scelte progettuali relative alle dotazioni di parcheggi pertinenziali e pubblici.

16. (4.2) Si chiede di prevedere parchi compatti, non attraversati da viabilità e protetti con barriere acustiche, di garantire continuità paesaggistica e ecologica, di limitare la previsione di verde pensile.

A questo proposito si richiamano le indicazioni e proscrizioni espresse nelle Linee-guida, in particolare per l'ambito Farini che appunto vanno nella direzione segnalata. Si integrano tuttavia tali prescrizioni con un dettato di tipo generale orientativo di tutti gli interventi. In merito alla limitazione di verde pensile, previsto dalla variante in corrispondenza della copertura dei fasci binari, si ritiene che questo invece possa costituire valore aggiunto nella qualità ambientale e morfologica.

17. (4.2) Viene proposto di prevedere il recupero corsi d'acqua tombinati negli interventi di trasformazione urbanistica.

Si condivide l'obiettivo generale di un recupero ambientale dei corsi d'acqua presenti nelle aree di trasformazione, soprattutto nel settore sud della città; tuttavia si rimanda alla pianificazione attuativa per norme e progetti di dettaglio, recependo l'obiettivo generale sia nel testo a valenza generale delle Linee-guida che modificando il Rapporto Ambientale al cap. 5.4.2 e 9.2.

18. (4.2) Si chiede di innovare le procedure attuative nella direzione di una maggiore attenzione alla qualità ambientale, anche mediante il ricorso al sistema delle certificazioni ambientali.

A questo riguardo si recepisce l'indicazione inserendo prescrizioni specifiche nel rapporto ambientale al cap. 9.2 e di indirizzo della pianificazione attuativa nelle Linee-guida.

19. (4.4) prevedere a Farini che le nuove strade di scorrimento vengano realizzate in sotterraneo per tutelare i valori ambientali.

Considerata la necessità delle infrastrutture previste, la complessità della problematica, la complessità dei nodi, si ritiene di confermare le previsioni della variante urbanistica che individuano il solo tracciato indicativo e la funzionalità delle nuove strade, rimandando alla pianificazione attuativa gli approfondimenti in merito alle caratteristiche geometriche e tecnologiche; si rimanda in ogni caso alle prescrizioni orientative inserite al riguardo nel rapporto ambientale (cap. 9.2) e nelle Linee-guida.

20. 4.4) Prevedere a Farini l'integrazione del parco con villa Simonetta, il fontanile di San Mamete e il cimitero Monumentale

Analogamente anche gli elementi di disegno del parco e le connessioni pedonali e ciclopedonali nell'ambito Farini dovranno confrontarsi con il contesto e con le presenze storico-architettoniche, in sede di valutazione dei progetti attuativi si valuteranno le differenti soluzioni possibili in funzione della salvaguardia delle presenze di valore ambientale. Si inserisce pertanto anche questo

obbiettivo/prescrizione alla pianificazione attuativa nel rapporto ambientale (cap. 9.2) e nelle Linee-guida.

21. (4.4) a Greco prevedere future connessioni fra i nuovi spazi verdi e le aree dello scalo Martesana di possibile futura trasformazione.

La connessione con aree di trasformazione esterne, attualmente non previste, può essere prevista nelle strategie di lungo periodo del Piano di Governo del Territorio, e quindi in quella sede formulata; attualmente l'area dello scalo Martesana infatti non è oggetto dell'accordo di programma né è prevista la sua prossima dismissione.

22. (4.4.) previsione di nuovi passaggi ciclo-pedonali est-ovest a Lambrate.

Analogamente agli altri ambiti e per altre questioni progettuali, anche gli elementi di disegno e le connessioni pedonali e ciclopedonali nell'ambito Lambrate verranno approfondite in sede attuativa, tenendo conto di tutti i fattori tecnologico-progettuali e di fattibilità economica.

23. (4.4) recupero dei corsi d'acqua presenti a Romana.

Si condivide l'obiettivo generale di un recupero ambientale dei corsi d'acqua presenti nelle aree di trasformazione, soprattutto nel settore sud della città; tuttavia si rimanda alla pianificazione attuativa per norme e progetti di dettaglio, recependo l'obiettivo generale sia nel testo a valenza generale delle Linee-Guida che modificando il Rapporto Ambientale al cap. 5.4.2 e 9.2., ritenendo che tale questione costituisca una opportunità da valutare in termini di fattibilità e di progetto ma non una scelta aprioristicamente determinata.

24. (4.4)eliminazione della previsione di connessione viaria tra via Bergognone e via C. Torre.

La finalità della connessione citata è associata al completamento del reticolo stradale interrotto dalla linea ferroviaria e dal Naviglio Grande, con lo scopo di garantire le continuità della rete stradale in quest'ambito particolarmente rade e critiche, tenendo conto dei caratteri ambientali da tutelare. Dalle prime valutazioni modellistiche effettuate, la connessione Bergognone-Torre consentirebbe una significativa decongestione della cerchia dei Bastioni e della circonvallazione filoviaria. La dismissione della linea ferroviaria in questo tratto, non richiedendo altezze di imposta del manufatto elevate, consentirà la realizzazione di manufatti più consoni alle caratteristiche della zona. In fase attuativa, con valutazioni di merito più di dettaglio, potranno essere valutate l'effettiva rispondenza agli obiettivi di questa previsione, le alternative praticabili e il relativo impatto sul contesto storico-ambientale.

Viene pertanto parzialmente recepita l'istanza modificando il testo delle linee-guida: la previsione stradale non viene eliminata ma viene condizionata ad una verifica preliminare sulla effettiva funzionalità di rete e di impatto sul contesto.

ASSOLOMBARDA

PG 444122/2009

1. Si sottolinea la necessità di approfondire nel R.A l'analisi delle alternative e gli effetti sull'ambiente relativi all'area vasta e alle aree di trasformazione.

In relazione alle alternative e agli scenari si veda il Capitolo 7.2.3 del RA. In merito agli effetti ambientali si ricorda che l'ambito della VAS costituisce il primo livello di valutazione ambientale cui seguirà quello della valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa nell'ambito delle procedure di V.I.A..

2. necessità che le opere infrastrutturali assunte nello scenario di progetto nel documento delle valutazioni trasportistiche siano effettivamente realizzate.

In merito si ribadisce che tale aspetto costituisce l'argomento centrale dell'accordo di programma. Di conseguenza la sottoscrizione del testo dell'accordo di programma conterrà tutte le misure necessarie all'attuazione degli impegni, individuati dai firmatari, finalizzati al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

3. Si chiede di verificare la capacità di assorbimento di nuove quote di terziario e direzionale nelle aree di trasformazione, in particolare Farini, in considerazione delle recenti trasformazioni urbanistiche e d'uso e delle soglie di saturazione del mercato. Si invita a prevedere nuove funzioni ricettive legate alla vocazione consolidata in campo creativo nell'ambito di Porta Genova

Al pari delle altre funzioni ammesse, il dimensionamento della quota di terziario nelle destinazioni d'uso in queste zone non viene determinato dalla variante nella normativa tecnica, ma viene solo stimata nel rapporto ambientale ai fini delle valutazioni di merito. Ciò risponde a una precisa scelta della variante, peraltro corrispondente alle impostazioni della legislazione regionale recente, che sanciscono in sede di pianificazione generale l'intercambiabilità funzionale tra destinazioni d'uso compatibili. La verifica e la determinazione delle quote effettive di terziario negli interventi, dipendendo da molteplici fattori, anche di politica urbanistica e di carattere progettuale, verranno svolte in sede di pianificazione attuativa.

Riguardo alle funzioni da prevedere a Porta Genova, la proposta è coerente con gli obiettivi espressi nelle linee-guida allegate alle norme tecniche per l'ambito di Porta Genova dove si prospetta "un nuovo assetto urbanistico caratterizzato dalla presenza di funzioni legate alla creatività e alla

produzione/esposizione del sistema moda-design". In tale prospettiva si ritiene possano rientrare le funzioni di ricettivo specializzato suggerite.

4. *Si chiede di inserire tra le destinazioni possibili nelle zone di trasformazione quella produttiva, in particolare negli ambiti di Farini, Romana e Lambrate; ciò in considerazione della opportunità di mantenere in ambito urbano tipologie produttive evolute e qualificanti (connesse alla moda e al design, alla ricerca scientifico-tecnologica, all'università, ecc.) sia per fornire un'opportunità localizzativa a funzioni produttive presenti nei contesti circostanti, interessati da fenomeni di trasformazioni urbanistico-funzionali che non rendono economicamente competitivo il mantenimento dell'attività produttiva rispetto alle funzioni residenziali e terziarie.*

A questo riguardo si sottolinea che la variante nella normativa tecnica di attuazione prevede fra le funzioni ammesse anche quella artigianale, escludendo invece le attività industriali e produttive inquinanti, rumorose e incompatibili con la residenza. Tale impostazione non esclude pertanto le categorie citate ma impone la verifica della loro compatibilità con il tessuto residenziale. Tale problematica potrà essere approfondita in sede di valutazione specifica delle osservazioni urbanistiche.

5. *Servizi e imprese. Si invita a questo proposito a dimensionare nella capacità edificatoria anche gli spazi tecnici funzionali alle utilities, impianti tecnologici, ecc.*

A questo proposito si ritiene corretto riferirsi all'impianto delle norme tecniche del PRG e al Regolamento Edilizio vigenti che escludono il computo degli spazi tecnologici nel calcolo della slp con la precisa volontà di lasciare libero il dimensionamento di tali spazi, da determinarsi pertanto sulla base di valutazioni esclusivamente tecniche. In ogni caso un eventuale revisione di tale approccio non può che essere operata da un provvedimento regolamentare di tipo generale (PGT, RE) e non parziale come la presente variante.

6. *Servizi e verde. Si accenna ad una possibile influenza, anche negativa, degli spazi a verde e di funzioni di residenza sociale o universitaria sul tessuto circostante, in particolare quello produttivo, che può determinarsi in caso di non adeguata manutenzione e sicurezza; si invita quindi a valutare attentamente dimensionamento e inserimento di questi nuovi spazi pubblici soprattutto nel Comparto Sud e nell'ambito di San Cristoforo.*

A questo proposito si ritiene che le problematiche evidenziate relative alla progettazione e alla gestione del verde o alla previsione di quote di edilizia convenzionata o agevolata, non possano che essere demandate alla fase attuativa, confermando in questa sede l'utilità sociale e ambientale delle nuove aree a verde e di residenza di interesse pubblico, soprattutto per contesti ormai significativamente residenziali come quelli delle aree in oggetto.

7. *Logistica e mobilità. Si sottolinea la necessità di prevedere almeno in parte la realizzazione di piattaforme logistiche urbane, pur condividendo il presupposto generale di decentrare tali funzioni*

che storicamente hanno caratterizzato le aree degli scali, in particolare a Rogoredo e Romana. Si invita l'amministrazione a definire, con Regione e Provincia, una strategia generale di pianificazione dei terminal-merci della regione milanese.

In merito alle politiche generali relative alla logistica delle merci e alle nuove infrastrutture ferroviarie esterne alle aree di trasformazione, si ritiene che tali problematiche, pur di sfondo alle scelte della presente variante, non possano essere affrontate in modo organico con questo progetto. Tale problematica va affrontata ad un livello più ampio, di concerto con i livelli amministrativi superiori di Provincia e Regione, in coerenza con gli obiettivi di FS di futura razionalizzazione del trasporto merci nelle aree urbane, che per l'area milanese significa la realizzazione di una gronda merci esterna e l'esclusivo utilizzo per treni passeggeri della cerchia interna .

Per quanto invece attiene alla proposta di localizzare piattaforme logistiche urbane negli scali interessati dalla variante urbanistica, l'ipotesi è stata valutata in quanto già formulata nella sottoscrizione dell'accordo tra Comune e FS nel 2007. Dai confronti e dagli approfondimenti risulta problematico l'inserimento di funzioni di questo tipo, sia per la struttura e il livello di congestione della viabilità all'intorno, sia per il carattere fortemente qualificato in senso urbano/residenziale che con la variante si intende attribuire a queste aree, che dovranno avere un'elevata valenza ambientale, con presenza di abitazioni e servizi alla residenza (asili e servizi sociali, servizi alla persona, funzioni connesse all'università e alla creatività, ecc.), nonché funzioni di eccellenza .

8. Si invita l'amministrazione a rafforzare il progetto di circle-line attraverso la chiusura dell'anello ferroviario ad ovest della città.

Il progetto di circle-line, ovvero l'introduzione di nuovi servizi suburbani e di nuove stazioni ferroviarie sulla cintura, è una delle tre linee di azione strategiche individuate per il potenziamento del sistema ferroviario milanese. L'ipotesi di chiusura dell'anello ferroviario ad ovest della città non viene meno, tale opera, tuttavia, per valenza, costi, complessità e ricadute sulla rete ferroviaria regionale (e sull'assetto globale dei servizi), si collocherebbe necessariamente in uno scenario di molto più lungo periodo, non affrontato quindi nell'ambito dell'Accordo di Programma.

La chiusura dell'anello ferroviario è infatti una delle ipotesi formulate dallo studio di fattibilità del secondo passante elaborato da Metropolitana Milanese nell'ambito dei lavori coordinati dalla Segreteria Tecnica del secondo passante ferroviario. Le valutazioni relative alle soluzioni di secondo passante seguiranno pertanto il proprio iter all'interno della Segreteria Tecnica del Secondo Passante.

Si sottolinea come le azioni di potenziamento del sistema ferroviario individuate nell'accordo di programma in itinere prendano spunto dagli scenari di base dello studio di fattibilità sopra richiamato e siano coerenti e compatibili con gli scenari di sviluppo del secondo passante.

Pertanto, in questa prima fase attuativa, il progetto denominato "circle-line" prevede, così come indicato anche nel PGT, in primo luogo la valorizzazione (anche con nuovi servizi e nuove fermate) delle esistenti linee ferroviarie di Cintura facendole diventare parte integrante della rete di forza del trasporto pubblico su ferro, e determinando, al contempo, un miglioramento complessivo dell'accessibilità alla città.

9. Normativa tecnica. Si chiede di chiarire i criteri di inclusione/esclusione delle tipologie di attività industriali, per evitare interpretazioni che escludano in toto la destinazione industriale.

Si veda a questo proposito la risposta al punto 4.

10. Si chiede di specificare le quote di housing sociale nei singoli ambiti di trasformazione in raccordo al piano dei servizi e in relazione ad obiettivi specifici per le aree.

Gli obiettivi per le singole aree sono in parte già espressi nelle Linee-guida, il dimensionamento preciso, come per altri aspetti che richiedono un approfondimento progettuale, viene demandato alla pianificazione attuativa. Tuttavia si prende atto della richiesta di precisare le quote di edilizia sociale nella riserva per funzioni di interesse generale, da valutare in sede di definizione degli aspetti convenzionali dell'adp.

11. Si chiede di precisare se la cessione o l'assoggettamento di aree pubbliche può avvenire anche in aree esterne a quelle perimetrare e in particolare nelle aree di Riqualficazionee se queste ultime possono pertanto essere considerate aree di perequazione per la quota di slp destinata alle funzioni di interesse generale.

A chiarimento dell'osservazione viene integrata la normativa tecnica precisando che la cessione o l'assoggettamento ad uso pubblico in aree esterne a quelle soggette a pianificazione attuativa può essere ammessa in altro ambito interessato dall'accordo di programma. La possibilità di interessare le Aree di Riqualficazione esterne è invece prevista al fine di realizzare, mediante l'utilizzo di oneri urbanizzativi derivanti dagli interventi edificatori interne alle zone edificabili, connessioni ciclo-pedonali e sistemazioni delle aree prossime già di proprietà comunale o ferroviarie-strumentali. In tal senso tali aree non possono essere considerate perequative delle aree edificabili e quindi appartenenti alla superficie territoriale che sviluppa edificabilità.

AZIENDA TRASPORTI MILANESI s.p.a.

PG 459338/2009

1. PG in considerazione della improbabile realizzazione al 2015 delle linee metropolitane M6, M4 e prolungamento M5, è più opportuno valutare l'impatto dei nuovi interventi edilizi ipotizzati con riferimento alla sola rete metropolitana esistente e già in corso di realizzazione.

Il quadro dell'offerta del trasporto pubblico ha tenuto conto delle linee metropolitane pianificate al 2015, ovvero la M5 – già in corso di realizzazione –, la M4, per la quale nel 2010 si prevede l'inizio della cantierizzazione, e la M6 è prevista nel documento di candidatura per Expo 2015. Per quanto attiene la M5 e la M4, l'impegno dell'Amministrazione è sempre più diretto alla loro realizzazione entro il termine del 2015, e di recente si è avuta conferma della partecipazione governativa ai fini della copertura dei finanziamenti statali. Per quanto attiene alla M6, la sua realizzazione è prevista ai fini di migliorare l'accessibilità al sito dell'Expo. Al momento sono al vaglio dell'Amministrazione delle alternative di pari efficacia trasportistica e allo stesso tempo meno impegnative economicamente e dal punto di vista tecnico-realizzativo.

2. scalo Genova: nell'analisi del fabbisogno di trasporto pubblico valutare gli interventi edilizi in corso nella zona fra via Solari e il naviglio Grande, non serviti dalla rete metropolitana.

L'area in oggetto potrà trovare un'adeguata offerta di trasporto pubblico con la realizzazione della prima tratta della linea metropolitana 4, la cui costruzione è prevista in sintonia temporale con la trasformazione dello scalo ferroviario di Porta Genova.

3. scalo Romana: inserire nell'adp il progetto di ampliamento di viale Isonzo al fine del completamento della rete riservata alle linee 90/91 e 92.

Premesso che l'Amministrazione comunale ritiene fondamentale la protezione delle citate linee filoviarie ed è già attivamente impegnata in tal senso, si precisa che la realizzazione delle opere da prevedere nell'accordo di programma, anche in relazione alle disponibilità finanziarie generate dall'accordo stesso, sono prioritariamente di natura ferroviaria o comunque in stretta connessione col servizio ferroviario.

4. scalo Greco-Breda: le nuove trasformazioni urbanistiche devono essere occasione di adeguamento della rete stradale e del trasporto pubblico in zona.

Si veda la risposta al punto 3. Per quanto attiene la rete stradale, le valutazioni trasportistiche sono state occasione, a seguito di dettagliate verifiche, per ribadire la necessità di realizzare alcune continuità di rete inerenti la viabilità primaria. Per quanto riguarda la scala locale, l'iter tecnico-amministrativo dei singoli PII sarà occasione per approfondire le soluzioni ottimali a livello di connessione stradale e di trasporto pubblico.

1. *Si chiede che in fase attuativa vengano rilevate le funzioni, aree ed edifici nell'intorno di progetto che possano costituire danno per la salute e per il benessere psico-fisico degli abitanti; con particolare attenzione alle condizioni abitative degli stabili a ridosso degli scali e nelle aree interstiziali; poli di attrazione conflittuali con la fruibilità degli spazi urbani; aree ed edifici degradati.*

A recepimento di questa richiesta si modifica il Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2.

2. *si chiede che in fase progettuale si tenga conto, all'interno delle funzioni di interesse generale, di bisogni emergenti nella sfera socio-economica del territorio cittadino, in particolare prevedendo edifici polifunzionali per le popolazioni immigrate; che si preveda l'inserimento di strutture pubbliche da ricollocare e spazi attrezzati per mercati all'aperto.*

Le problematiche evidenziate riguardando tematiche funzionali specifiche, non possano che essere demandate alla fase attuativa e ai relativi agli approfondimenti. Con le integrazioni al rapporto ambientale, cap. 9.2 e alle Linee-guida sono stati indicati tuttavia gli aspetti e i temi progettuali ed ambientali sottolineati dall'osservazione che dovranno essere affrontati nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa. In quella sede verrà pertanto valutato se il singolo piano attuativo richiederà approfondimenti e procedure sitospecifiche (VAS/VIA) in conformità della legislazione vigente.

ARPA DP Milano

Prot 120593/2009

- 1) *opportuno che gli interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese siano puntualmente elencati nella documentazione di variante.*

Si veda a questo proposito la risposta alla osservazione n. 7 di Assolombarda.

- 2) *proposta di sottoporre a VAS i PII che attueranno la Variante.*

Con le integrazioni al rapporto ambientale, cap. 9.2 e alle Linee-guida sono stati indicati gli aspetti/temi progettuali ed ambientali che dovranno essere affrontati e/o approfonditi nelle successive fasi di valutazione ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa. In quella sede verrà pertanto valutato se il singolo piano attuativo richiederà approfondimenti e procedure sitospecifiche (VAS/VIA) in conformità della legislazione vigente.

- 3) *verificare che le aree ferroviarie che rimangono in esercizio siano idonee a garantire adeguamenti del servizio e a realizzare opere di mitigazione del rumore*

La variante è stata elaborata nell'ambito dei lavori della Segreteria Tecnica istituita per la predisposizione dell'Accordo di Programma, in cui sono rappresentati il Comune, la Regione e

Ferrovie. Nel percorso istruttorio e progettuale gli enti hanno verificato le possibilità di razionalizzazione delle strutture ferroviarie in rapporto alle previsioni di potenziamento della rete e dei servizi, con particolare attenzione a quelli metropolitani e regionali, commisurando le esigenze di sviluppo del trasporto pubblico con quelle della riqualificazione urbana. Nella normativa tecnica di variante è stata prevista una certa flessibilità in sede di progetto: sono ammesse traslazioni del confine ferroviario indicato nelle tavole di piano fino al 10% della superficie delle aree strumentali o di 5 m, per le aree strumentali interne o laterali alle aree di trasformazione urbanistica, in funzione di specifiche esigenze ferroviarie. La mitigazione del rumore sarà uno dei temi progettuali centrali del riutilizzo urbano di queste aree, che, tenendo conto delle specificità locali, contemplerà in sede attuativa soluzioni diversificate, progettate insieme agli insediamenti, tra cui aree a verde, coperture del fascio-binari, disposizione dei lotti, ecc..

Gli interventi nelle aree di trasformazione dovranno attenersi alla vigente normativa in tema di inquinamento acustico, adottando le opportune misure ed opere di mitigazione. Sotto questi aspetti concorre, fra l'altro, anche il D.P.R. 753/80, il quale impone una fascia minima di rispetto di 30 m, calcolata dalla rotaia in esercizio più esterna. In sede di pianificazione esecutiva (P.I.I.) sarà esaminato il rapporto tra le nuove volumetrie ed il sedime ferroviario per i singoli ambiti territoriali sia nel rispetto degli obiettivi del potenziamento dei servizi (attinenti anche alle possibili linee di azione connesse con gli sviluppi di più lungo periodo) che per quanto riguarda l'inquinamento acustico.

4) considerare la possibilità di inserire tra le funzioni ammesse la realizzazione di piattaforme logistiche.

Si veda a questo proposito la risposta data all'osservazione di Assolombarda.

5) riportare nelle 'linee guida' gli esiti della valutazione ambientale della variante e le indicazioni per le fasi successive di valutazione dei PII.

Gli esiti della valutazione ambientale sono state riportate nel RA, che è stato adeguatamente integrato ai capitoli 9.2 e 10.1, in particolare. Una sintesi dei contenuti è stata inserita nelle linee guida della Variante Urbanistica.

6) integrare il set di indicatori riportati nel RA con indicatori che misurino anche le azioni di mitigazione e risparmio energetico

Questa indicazione è stata recepita nel programma di monitoraggio: Vedi capitolo 10.1 del Rapporto Ambientale.

7) non sono descritti i dettagli delle simulazioni modellistiche della dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico veicolare ; inoltre sono state eseguite simulazioni modellistiche solo per l'ambito dello scalo Farini.

Le simulazioni sono state effettuate solo per lo scalo Farini in quanto esso rappresenta la situazione potenzialmente più critica dal punto di vista dell'incremento delle emissioni legate al traffico autoveicolare. Accordi in tal senso sono stati presi in fase di scoping con AMAT settore Ambiente e energia che aveva fatto esplicita richiesta in tale senso. Dal punto di vista modellistico le simulazioni sono state svolte, come indicato nel RA, mediante il modello CALPUFF utilizzando sorgenti lineari. Le sorgenti lineari di CALPUFF non sono pensate espressamente per le sorgenti da traffico autoveicolare, anche se esistono applicazioni a livello internazionale soprattutto laddove la necessità non è quella di simulare una singola strada, ma una rete stradale complessa, come quella oggetto di studio. Nel caso specifico, i parametri delle sorgenti lineari sono state "tarate" confrontando i risultati di CALPUFF su situazioni meteorologiche tipo, con modelli progettati per la simulazione della dispersione di inquinanti da traffico autoveicolare (CALINE4). La taratura dei parametri delle sorgenti lineari di CALPUFF ha permesso di ottenere risultati del tutto in linea con quelli ottenibili con strumenti dedicati quali CALINE4.

8) Per quanto riguarda la modalità di utilizzo del modello aggiungere alla stima massimo orario e media annua, la valutazione dei valori percentili.

Il modello CALPUFF è stato utilizzato proprio per avere la possibilità di calcolare i percentili. Il massimo orario per gli NOX cui si fa riferimento è proprio quello definito dalla normativa e quindi il 99,79° percentile.

9) necessario valutare le emissioni attese derivanti dagli impianti di riscaldamento/climatizzazione dei nuovi edifici nella VAS dei PII per tutti gli inquinanti d'interesse e non solo per la CO2 e confrontare le emissioni previste per i tre scenari di riferimento.

L'indicazione è stata recepita al Capitolo 9.2 del Rapporto Ambientale.

10) Si chiede di individuare nel cap 4.5 del RA le fasce di rispetto dei pozzi ad uso potabile.

Le fasce di rispetto sono individuate nel RA nei capitoli relativi alle acque sotterranee e suolo e sottosuolo (RA Capitolo 5.4.3.1).

11) Si sconsiglia la realizzazione di edifici interrati nello scalo San Cristoforo; non consentire attività che interferiscono con acqua di falda a Porta Romana; sostenere anche per i pozzi idropotabili lo stesso discorso di valenza e vulnerabilità indicato per il Naviglio Grande; indicare come si intendono raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati.

In parte l'indicazione è stata recepita per la fase attuativa al Capitolo 9.2 del Rapporto Ambientale. A san San Cristoforo è prevista la realizzazione di un parcheggio di interscambio interrato.

12) Non ci sono valutazioni sulla incidenza dei nuovi consumi d'acqua sul sistema di approvvigionamento idrico attuale ne' conseguenze che ne derivano sulla pianificazione dell'ATO Città di Milano.

In sede di pianificazione attuativa verranno richiesti i pareri preliminari agli enti competenti. ATO città di Milano è tra gli enti competenti convocati in sede di conferenza di valutazione.

13) Riguardo l'allacciamento alla rete di teleriscaldamento comunale non ci sono indicazioni sull'ubicazione delle pompe di calore richiamate e/o che si intendono realizzare.

In questa fase di variante urbanistica non vi sono indicazioni di carattere progettuale né a livello di fattibilità, tantomeno di ubicazione. In sede di PII, quando queste verranno precisate, la strategia energetica dovrà essere sufficientemente dettagliata da consentire valutazioni di fattibilità progettuale.

14) Non c'è stima sul prelievo di acqua sotterranea ne' considerazioni sull' incidenza dei prelievi sull'idrogeologia;

Il fabbisogno idropotabile verrà soddisfatto mediante allacciamento alla rete dell'acquedotto comunale. Sarà compito dell'ente gestore valutare l'eventuale necessità di nuovi pozzi idropotabili. (vedi anche punto 12). In merito agli eventuali prelievi per altri scopi, questi potranno essere valutati soltanto in fase di pianificazione attuativa quando saranno definite le effettive destinazioni e funzioni insediate.

15) I dati forniti per i consumi di acqua potabile non sembrano corrispondere al numero di abitanti teorici insediabili, calcolati trattando come residenza l'intera quota di SLP realizzabile.

Non tutta la quota di SLP realizzabile è stata considerata residenza: la superficie è stata trattata interamente come residenza soltanto nel caso di mix funzionali non ancora definiti (Vedi paragrafo 7.2.4.4. del Rapporto Ambientale).

16) La capacità depurativa residua va verificata tenendo conto dello scenario 2015.

A questo riguardo si ritiene che in sede di pianificazione attuativa verrà richiesto parere preliminare agli enti gestori dei sistemi di depurazione.

17) indicare quanta superficie delle aree in ADP potenzialmente contaminate va sottoposta ad indagini preliminari.

Al momento tale superficie non è nota. Gli scali rappresentano un elemento di attenzione da questo punto di vista. Sarà cura delle fasi di attuazione sviluppare le attività di caratterizzazione in confronto con ARPA. (vedi anche Capitolo 9.2 del RA).

18) verificare l'eventuale incidenza delle opere di bonifica in progetto con la discarica Porto di Mare.

La valutazione si ritiene possa essere rinviata alla fase attuativa.

19) ricreare nelle aree dell'ADP ambiti di naturalità indicando massima connessione tra le aree a verde, ricomprensione di eventuali corsi d'acqua, rinaturalizzazione delle sponde, e ove possibile se tombinati, eliminazione della copertura.

Si veda a questo proposito la risposta alla osservazione del WWF, punti 16 e 17.

20) necessario nella futura progettazione e VAS dei PII porre vincoli alla localizzazione delle abitazioni che dovranno essere il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade più trafficate e dalle attività industriali.

In sede di PII verrà predisposta la valutazione previsionale di clima e impatto acustico finalizzata, tra le altre cose, alla verifica della compatibilità acustica delle funzioni.

21) nel RA non si menzionano le possibili criticità dipendenti dagli impianti radio TV per gli scali Farini e Porta Genova per i quali si dovranno prevedere valutazioni di campo elettromagnetico; lo stesso per lo scalo San Cristoforo per la possibile vicinanza di elettrodotti.

L'indicazione viene recepita. Sono state aggiunte le indicazioni sulla presenza degli impianti radio TV e sulle possibili future linee AT negli ambiti di intervento (cfr. paragrafo 5.5.6 del RA). Le valutazioni in merito ad eventuali criticità richiedono però la conoscenza della localizzazione e della geometria degli edifici (planivolumetrico), informazioni non disponibili in sede di variante. In sede di valutazione

ambientale degli strumenti di pianificazione attuativa verranno predisposte le valutazioni in tal senso.
(vedi anche Capitolo 9.2 del RA)

22) Tenere conto all'interno dei PII dell'inquinamento luminoso rispettando le previsioni del Piano d'Illuminazione di cui il Comune si deve dotare ai sensi della LR17/2000

Di tale indicazione se ne terrà conto in sede di PII , si veda a tal proposito anche il capitolo 9.2 del rapporto ambientale.

23) In sede di VAS dei PII si dovranno definire gli obiettivi minimi da raggiungere adottando azioni per il risparmio energetico tra le quali la realizzazione dei nuovi edifici a basso impatto ambientale anche in relazione ai materiali utilizzati e alle modalità costruttive

Di tale indicazione se ne terrà conto in sede di successiva valutazione ambientale dei PII (si veda a proposito anche RA capitolo 9.2)

24) Per quanto riguarda i rifiuti speciali, sarebbe stata opportuna una stima preliminare e a seguire delle ipotesi di gestione di dette tipologie di rifiuti e verifiche sulla capacità residua degli impianti esistenti, tema da riprendere e approfondire nella pianificazione attuativa

Al momento le tipologie insediative non sono sviluppate a livella progettuale e qualsiasi stima non sarebbe attendibile. In sede di P.I.I., la definizione puntuale delle funzioni consentirà di stimare anche questo aspetto anche alla luce delle previsioni del Piano Gestione Rifiuti Provinciale.

25) Manca la verifica della compatibilità con il Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti Urbani e confronto con lo scenario 2015 da riprendere in sede di pianificazione attuativa

L'indicazione viene recepita. Se ne terrà conto in sede di PII (si veda RA capitolo 9.2)

26) all'interno della VAS dei PII effettuare valutazioni relative alla compatibilità tra funzioni

L'indicazione viene recepita. (si veda RA capitolo 9.2)

27) Nel RA definire le modalità di quantificazione delle aree da destinare alla compensazione; opportuno quantificare le misure di mitigazione necessarie privilegiando interventi di

rinaturalizzazione il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti sia all'interno delle aree di intervento che in aree appositamente individuate.

L'indicazione viene recepita. Se ne terrà conto in sede di valutazione ambientale di PII (si veda RA capitolo 9.2)

28) Il RA fornisce indicazioni per le fasi di valutazione ambientale che devono essere inserite nelle 'linee guida' allegate alle NTA allo scopo di dargli più immediata operatività

L'indicazione viene recepita nelle Linee guida allegate alla variante, introducendo una parte generale di orientamento dei piani.

29) Proposta di monitorare lo stato e i consumi delle risorse ambientali impattate

L'indicazione viene recepita. (si veda il capitolo 10.1 del RA)

SETTORE PII e-Servizio Piani di Bonifica

1) si auspica che in fase attuativa le scelte planivolumetriche siano orientate dalla preventiva valutazione della vicinanza con attività insalubri presenti, come da documento operativo sulle distanze minime fra queste e gli insediamenti residenziali;

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

2) si auspica allo stesso modo che le scelte di localizzazione delle diverse destinazioni d'uso siano anticipate dalla indagine dei suoli, utili anche in relazione alla minimizzazione degli impatti dei cantieri e alla ottimizzazione della movimentazione di terre e rocce.

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

AMAT

Ambiente e energia

1) Prevedere un'analisi più dettagliata nelle successive fasi di progettazione e di analisi ambientale, in particolare per gli ambiti Farini e Porta Genova, che appaiono i più critici per quanto riguarda la qualità dell'aria.

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

- 2) *Definire un adeguato piano di monitoraggio degli indici di traffico negli ambiti coinvolti dall'AdP, prevedendo (se necessario) l'installazione di nuove sezioni di conteggio in posizione adeguata in relazione agli obiettivi del programma di monitoraggio riportato nel Rapporto Ambientale;*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 10.1)

- 3) *Prevedere uno studio di specifiche misure di compensazione per contenere o azzerare l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area destinata a verde nell'ambito Farini (ove non altrimenti risolvibili le problematiche evidenziate nell'alinea precedente) nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi;*

L'indicazione viene recepita (Vedi RA Capitolo 9.2)

- 4) *Prevedere la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento / raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza;*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

- 5) *Prevedere uno studio di fattibilità per la creazione di nuove stazioni di bike-sharing in connessione con la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali e delle nuove stazioni di cintura ferroviaria.*

La problematica viene rinviata alle competenze del Settore di Pianificazione della Mobilità.

- 6) *Per quanto riguarda il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale, è opportuno definire in modo più preciso gli incrementi in dB delle potenze acustiche relative agli archi stradali; tali incrementi sono stati infatti solo stimati ma non calcolati. E' inoltre opportuno chiarire la metodologia con cui sono stati determinati*

Le precisazioni sono contenute nella revisione del Rapporto Ambientale (si veda RA capitolo 7.2.4.3).

- 7) *Valutare le emissioni indirette associate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2).

8) *Effettuare una valutazione dell'impatto dell'AdP sul bilancio energetico comunale e sul bilancio delle emissioni di gas serra era legata all'opportunità di definire, nell'ambito della Variante, degli obiettivi specifici di riduzione delle emissioni di gas serra e di risparmio energetico.*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

9) *Prevedere obiettivi o "standard" energetici da soddisfare con l'attuazione stessa dell'AdP, quali potrebbero essere ad esempio una classe minima di efficienza energetica degli edifici previsti (sia rispetto alla climatizzazione invernale sia rispetto alla climatizzazione estiva) o una quota minima di copertura dei fabbisogni energetici da fonti rinnovabili.*

Viene recepita l'indicazione introducendo in generale l'obiettivo di classe energetica A, inteso come standard per gli edifici pubblici e come obiettivo prioritario tendenziale per gli edifici privati.

10) *Prevedere la possibilità di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 e in accordo con gli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Milano. Si dovrà pertanto valutare nella fase di attuazione dell'AdP la possibilità di allacciare le nuove volumetrie (non esclusivamente relative alle aree degli scali Farini e Lambrate) alla rete di teleriscaldamento;*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

11) *Prevedere la realizzazione di interventi di efficienza energetica innovativi su edifici particolarmente significativi (ades. edifici a destinazione pubblica) quali il solar cooling, gli edifici "a consumo zero", la trigenerazione, i tetti verdi, ecc.*

L'indicazione viene recepita (si veda RA capitolo 9.2)

12) *Relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno non limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma prevedere, data anche la significatività della trasformazione urbanistica considerata, standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti.*

Si rimanda alla risposta al punto 9.

13) *Si ritiene che sia opportuno delineare, già in questa fase di approvazione dell'AdP, "un'attenta strategia energetica" (che nel Rapporto Ambientale viene invece rimandata in una fase successiva di valutazione ambientale degli strumenti attuativi (P.I.I.)) che dia indicazioni sugli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climalteranti e/o per la loro eventuale compensazione.*

In questa fase è difficile definire una strategia energetica in quanto ancora non strettamente determinate le destinazioni funzionali e le scelte planivolumetriche; gli interventi dovranno comunque uniformarsi alla strategia di promozione dell'efficienza energetica in edilizia e al "Piano Clima" espressi dal Comune di Milano.

14) *Si ritiene necessario inserire fra gli indicatori di monitoraggio anche un indicatore relativo alle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'attuazione dell'AdP.*

15)

L'indicazione viene recepita. (si veda il capitolo 10.1 del RA)

CONSIGLIO DI ZONA 2

1) *si ritiene non corretta l'edificazione di nuove abitazioni per riqualificare le aree dismesse della città.*

A questo proposito si richiama un principio generale della pianificazione urbanistica comunale, quello che associa lo sviluppo urbano al riuso dei grandi comparti funzionali dismessi, superando le strategie di sviluppo fondate sull'espansione e sul consumo di territorio; con lo sviluppo urbano si prevede quindi l'inserimento di nuove funzioni anche abitative e nuove attrezzature pubbliche. Questa strategia è espressa in tutti i più importanti atti di pianificazione recenti e meno recenti, e in particolare nel Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali e nel PGT in itinere.

2) *si ritiene insufficiente la quota di edilizia sociale prevista nella variante*

A tal proposito si rinvia alla risposta all'osservazione n.10 di Assolombarda, richiamando la scelta di non specificare in questa sede la quota di edilizia sociale all'interno della riserva per funzioni di interesse generale, rinviando tale determinazione alla sede negoziale.

CONSIGLIO DI ZONA 9

3) *insufficiente sviluppo e dimostrazione degli effetti positivi sul territorio circostante delle previsioni edificatorie della variante urbanistica*

A tal proposito si rinvia ai contenuti del Rapporto Ambientale, che mette in luce il bilancio qualitativo degli effetti delle scelte urbanistiche; va considerata la difficoltà oggettiva di computare effetti qualitativi sulla morfologia urbana e sul contesto socio-economico derivanti dalla riqualificazione ambientale, della eliminazione di barriere ferroviarie, dalla realizzazione di nuovi quartieri, nuove attrezzature e spazi a verde per i cittadini, dalla ricucitura e completamento della rete viaria e ciclo-pedonale.

In merito alle osservazioni e contributi espressi dalle zone 3,4,5,6,8 si rimanda alla premessa del presente documento.

Settore
pianificazione urbanistica
e paesistica

Direzione centrale
pianificazione e
assetto del territorio

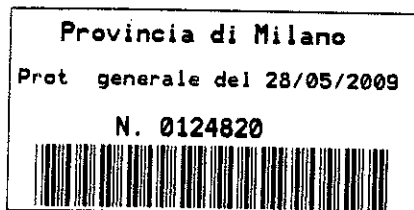
Viale Piceno 60
20129 Milano

Telefono 02-7740 3355/3014
Fax 02-7740 3066
r.parma@provincia.milano.it



Provincia
di Milano

Fascicolo 7.4/2008/281



Dott. Andrea Zelioli

Responsabile della segreteria tecnica VAS
del Comune di Milano
P.zza Duomo, 21 - Milano

anticipata via fax al n. 02 88454309

Oggetto: 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 – Conferenza di Valutazione.

Con riferimento alla Vostra nota del 14/05/2009 ns. prot. Prov.le 0119702 di convocazione della Conferenza di Valutazione conclusiva in oggetto, si evidenzia quale contributo al processo di VAS, quanto segue.

In via preliminare si precisa che, ai sensi della LR 12/05, la Provincia si esprimerà formalmente con valutazione di compatibilità dello strumento urbanistico rispetto al vigente PTCP secondo le modalità previste dalla LR 12/05; si ribadisce altresì l'importanza che anche nell'ambito del processo di VAS vengano complessivamente verificati gli obiettivi ed i contenuti della proposta di piano rispetto al vigente PTCP.

A questo proposito si richiama, per gli aspetti procedurali, la DGP n.332 del 24 maggio 2006, all'indirizzo: http://www.provincia.mi.it/pianificazione_territoriale.html.

In generale, considerata la dimensione, la localizzazione e l'accessibilità strategica delle aree oggetto di intervento, si ritengono necessari approfondimenti del quadro conoscitivo e previsionale che valutino le ricadute degli interventi alla scala metropolitana e regionale, data anche l'entità della valorizzazione e delle possibili ricadute di interesse pubblico. Nell'elaborazione degli scenari, si evidenzia quindi l'esigenza di riferirsi ad un ampio ambito di influenza, esteso, oltre che all'intera città ed ai Comuni di prima corona, alle direttrici di traffico dell'area metropolitana.

Nella valutazione delle differenti componenti ambientali e territoriali, si evidenzia inoltre l'opportunità di completare il quadro informativo con dati quantitativi che inquadrino i diversi ambiti di trasformazione e li descrivano per soglie dimensionali, anche attraverso indicatori territoriali e urbanistici ed in riferimento agli indicatori di sostenibilità del PTCP.

Ai fini della compatibilità con gli obiettivi di sostenibilità del PTCP, in prima analisi, si evidenziano i seguenti principali elementi:



Provincia
di Milano

- Integrazione fra i sistemi insediativi e della mobilità

Premesso che l'obiettivo dell'Accordo di Programma è il "riassetto urbanistico e il potenziamento del sistema ferroviario milanese", evidenziando altresì che uno dei principali obiettivi del PTCP è lo "*sviluppo della mobilità a supporto dello sviluppo socio - economico, secondo criteri di compatibilità territoriale e ambientale*", si ritiene opportuno che, oltre agli approfondimenti relativi al traffico veicolare, si dedichi particolare attenzione alle correlate indicazioni sulla qualificazione e/o sviluppo delle infrastrutture su ferro e sulla qualità del servizio.

Il ripensamento di tali importanti aree ferroviarie dovrà infatti essere accompagnato da una generalizzata politica di rafforzamento del trasporto pubblico metropolitano, che può avvenire anche attraverso il riutilizzo delle infrastrutture ferroviarie del nodo milanese e del sistema su ferro di livello metropolitano. È necessario pertanto approfondire la relazione tra la valorizzazione delle aree e gli interventi di potenziamento delle infrastrutture su ferro, realizzabili anche con le risorse derivanti dall'intervento.

Per una miglior coerenza con l'obiettivo 2 del PTCP vigente (art.20 delle NdA) "*Integrazione fra sistema insediativo e della mobilità*", si ritiene opportuno che i progetti valutino prioritariamente la necessità di armonizzare le scelte urbanistiche, con i requisiti di accessibilità proprie di ciascuna funzione, perseguendo l'obiettivo della minimizzazione della generazione di nuova domanda di traffico e della concentrazione nei nodi a maggior accessibilità, delle funzioni impattanti sul sistema della mobilità. Con riferimento all'elevata accessibilità delle aree di trasformazione, si impone inoltre una ponderata valutazione della futura destinazione, con l'inserimento di alcune funzioni di eccellenza o comunque di rilevanza sovracomunale, ad integrazione del mix funzionale previsto dalla variante.

- Contenimento del consumo di suolo

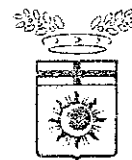
Per quel che riguarda la problematica "consumo di suolo", rilevato che gli interventi si configurano come recupero di aree già utilizzate, si evidenzia un potenziale elemento di criticità connesso alla problematica dell'impermeabilizzazione dei suoli, di particolare rilievo data l'estensione degli ambiti. Si ritiene pertanto opportuno specificare ed approfondire tale questione, valutando in particolare il livello di permeabilità delle aree verdi e più in generale la quantità delle aree impermeabili.

- Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni

Nel rilevare che i progetti prevedono, in linea generale, la restituzione alla città di importanti e consistenti parti di territorio precedentemente non accessibili e generalmente dequalificate, risulta opportuno che nelle successive fasi di definizione progettuale sia approfondito, con puntuali indicazioni, il tema della qualificazione tipologica e morfologia delle trasformazioni, in coerenza con gli obiettivi di integrazione della nuova edificazione con i contesti esistenti e di ricostituzione e valorizzazione dei margini urbani oggi spesso degradati.

I progetti dovranno prevedere prioritariamente la qualificazione degli interventi, sotto il profilo paesistico-architettonico-ambientale tenendo conto delle opportunità connesse alla valorizzazione di consistenti porzioni di città. Gli interventi dovranno essere altresì occasione per sperimentare forme insediative altamente qualificate dal punto di vista della sostenibilità ambientale degli stessi interventi.

Pur rilevando negli elaborati del Rapporto Ambientale la previsione generale di fasce filtro di mitigazione paesistico - ambientale e aree a parco, risulta opportuno approfondire le indicazioni



Provincia
di Milano

riguardanti quantità, morfologia e funzioni delle trasformazioni e delle aree a verde proposte, al fine di garantire una migliore integrazione ambientale e sostenibilità territoriale delle previsioni insediative stesse.

Per quanto riguarda infine i potenziali pericoli di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee, derivato dalle passate attività ferroviarie che interessavano gli ambiti, si rappresenta la necessità di procedere ad adeguate verifiche.

Più nel dettaglio, si evidenziano elementi di potenziale criticità relativi ad alcuni ambiti che necessitano di attente valutazioni e approfondimenti, soprattutto per quel che riguarda la coerenza delle strategie territoriali comunali rispetto agli obiettivi generali del PTCP:

SCALO FARINI – LUGANO

La realizzazione degli spazi a parco, per una miglior qualificazione degli interventi sotto il profilo paesistico-architettonico-ambientale, deve tener conto della fruibilità del verde garantendo possibilmente ampie superfici filtranti.

Inoltre si evidenzia l'opportunità di migliorare l'articolazione dei percorsi ciclo-pedonali interni all'area anche in funzione della possibile creazione di un sistema di reti che procedano alla ricucitura dei sistemi urbani consolidati.

Per quanto riguarda la viabilità, si ritiene opportuno che vengano simulate ulteriori e differenti soluzioni di "mix funzionale" e dislocazione delle diverse funzioni, per individuare condizioni ottimali di accessibilità dei comparti interessati e delle aree limitrofe; dovranno essere inoltre verificate soluzioni relative al trasporto pubblico, in grado di bilanciare il peso del traffico veicolare indotto dai nuovi insediamenti.

Difatti, il sensibile aumento dell'indicatore di congestione della viabilità evidenziato nella VAS rappresenta un elemento di criticità al quale lo scenario progettuale sembra non fornire risposta adeguata. Risulta perciò opportuno potenziare il sistema del trasporto pubblico, sia attraverso il riutilizzo delle linee ferroviarie, già presenti nello scalo in questione, che delle infrastrutture di trasporto pubblico su ferro (metropolitane e metro tranvie) con l'obiettivo primario di ridurre il numero degli spostamenti auto.

PORTA GENOVA

Considerata la natura dei luoghi interessati dagli interventi che ricadono nella cerchia del "centro storico e dei nuclei di antica formazione" (art.36 delle NdA del PTCP vigente), si rappresenta l'opportunità che, considerato l'elevato livello di antropizzazione e problematicità dei contesti con i quali gli interventi si rapportano, il recupero possa essere interpretato come possibile strumento per riequilibrare il rapporto tra territori urbanizzati e non urbanizzati, in una logica di ricostruzione di spazi di qualità, distribuendo in maniera ottimale i pesi insediativi nei differenti ambiti del "Comparto Sud" e privilegiando per i contesti più pregiati (Porta Genova e San Cristoforo) destinazioni legate alla fruizione ed alla naturalità.

Data la tipicità dei luoghi, secondo gli indirizzi del PTCP, per tali ambiti sarà auspicabile puntare al mantenimento del paesaggio urbano storico e delle tipologie edilizie storiche, all'identificazione degli originari caratteri dei centri attraverso la valorizzazione dei segni storici e la conservazione degli elementi architettonici di dettaglio; gli interventi di nuova



Provincia
di Milano

edificazione dovranno cercare l'inserimento nel tessuto edilizio esistente, sia per gli aspetti tipologico-funzionali, che per quelli architettonico-espressivi.

Anche in tale ambito si rileva un'apprezzabile aumento della congestione veicolare, peraltro in un'area di pregio per la quale è prevista nel PICP la tutela dell'integrità del reticolo viario e dell'impianto urbano e l'evidenziazione degli assi stradali che hanno determinato l'impianto originario, ragion per cui risulta importante considerare il potenziamento del trasporto pubblico anche attraverso il riutilizzo delle linee ferroviarie, già presenti, che delle infrastrutture di trasporto pubblico su ferro (metropolitane e metro tranvie)

PORTA ROMANA

Si evidenzia la necessità di approfondire il tema della compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni in particolare per quel che riguarda i rapporti con l'asse di Via Ripamonti e tenendo in considerazione le aree limitrofe recentemente recuperate (aree industriali dell'O.M. e della T.I.B.B.) e le grandi funzioni urbane di eccellenza quali l'Università Bocconi e lo I.U.L.M.

Particolare cura dovrà essere posta nel mantenimento delle relazioni con il verde, anche attraverso percorsi ciclabili, affinché il recupero possa essere interpretato come possibile strumento per riequilibrare il rapporto tra territori urbanizzati e non urbanizzati a Nord ed a Sud dell'area d'intervento. Anche in questo caso, si evidenzia l'opportunità di migliorare l'articolazione dei percorsi ciclo-pedonali interni all'area in funzione della possibile creazione di un sistema di reti che procedano alla ricucitura dei sistemi urbani consolidati esterni all'area stessa.

Il progetto dovrà farsi carico di approfondire e rendere funzionale il nodo trasportistico tra la linea metropolitana M3, la linea ferroviaria S9 e i mezzi di superficie.

Rimanendo a disposizione per eventuali e ulteriori approfondimenti e confronti che si rendessero necessari, si porgono distinti saluti

(arch. G. Roberto Parma)

Visto
Il Direttore Centrale
Pianificazione e Assetto del Territorio
(Dott. Emilio De Vita)

Referente VAS:

Arch. Marco Felisa *responsabile servizio azioni per la sostenibilità territoriale*
Tel 02/7740 3063 - Fax 02/7740 3066 - e-mail: m.felisa@provincia.milano.it

COMUNE DI MILANO

ACCORDO DI PROGRAMMA COMUNE DI MILANO - RFI

RECUPERO FUNZIONALE DELLE AREE DI SCALI DISMESSI

OSSERVAZIONI ALLA VAS DA COMITATO MILANO MORTARA

Il comitato Milano Mortara, è composto da cittadini interessati allo sviluppo del traffico ferroviario sulla tratta cittadina della Milano Mortara, per il tratto da Viale Puglie a san Cristoforo, confine comunale. I membri del comitato sono residenti od operanti in edifici posti accanto al sedime ferroviario.

Il comitato è portatore d'interessi di circa 2.500 famiglie in due differenti argomenti: la salute ed i valori fondiari.

I PRECEDENTI

E' in corso un contenzioso con RFI, poiché le proposte di interventi d'insonorizzazione, a causa dell'aumento dichiarato di convogli da 2 a 153 nelle 24 ore, oltre ad un numero incerto di treni merci di notte, sono considerate da noi insufficienti.

RFI propone un tunnel nel tratto Puglie-Lodi, alcune coperture molto corte, barriere di diverse altezze ed anche nessuna protezione, nel tratto verso ovest fino al confine comunale. Si fa presente che vi sono lunghi tratti, tra Ripamonti e san Cristoforo, nei quali distanza dai binari e morfologia degli edifici sono identiche a quelle del tratto più ad est nel quale RFI inserisce nel progetto un tunnel. Non si vede ragione per la quale sia stato applicato un trattamento differente a situazioni identiche.

Il Comitato ritiene che queste soluzioni non garantiscano il diritto alla salute ed inoltre producano un ingente danno ai valori immobiliari, quantificabili in circa 200 milioni di € di diminuzione di valore delle abitazioni poste lungo la linea a causa dell'aumento del traffico.

E' stato elaborato un progetto alternativo che prevede, in sintesi, la costruzione di altri tratti di copertura totale, l'aumento in altezza di diverse barriere, l'installazione di barriere suppletive.

In allegato il progetto alternativo elaborato dai tecnici del Comitato.

IL RAPPORTO CON LA VAS DELL'AdP.

Il tratto urbano della Milano Mortara è l'evidente anticipazione del piano complessivo di riutilizzo degli scali ferroviari inutilizzati. RFI afferma di voler impiegare le risorse nello sviluppo delle infrastrutture a servizio della mobilità milanese. Tutte le operazioni previste rientrano perciò concettualmente nel progetto generale.

OSSERVAZIONI ALLA VAS.

1) L'acustica

Il documento si occupa di mitigazioni e compensazioni, all'interno delle aree di trasformazione.

Se i nuovi insediamenti e le trasformazioni nei flussi ferroviari seguenti al più esteso uso urbano delle tratte, richiedono "compensazioni" all'interno delle aree di trasformazione, si riconosce esplicitamente che lo stretto rispetto dei valori di legge è insufficiente a garantire adeguate condizioni di vivibilità negli edifici adiacenti alle linee.

Di conseguenza le "compensazioni" devono essere estese a tutte le tratte interessate.

La proposta di compensazione per la tratta Puglie - San Cristoforo è riportata nel già citato nostro allegato.

Si chiede l'esecuzione di studi acustici preliminari nelle altre tratte della cintura ferroviaria nella quale si verificano situazioni simili a quella descritta.

2) La mobilità

Il documento di scoping afferma di occuparsi di area vasta ma sembra trattarsi di un'enunciazione alla quale non corrispondono indicazioni. L'aumento di traffico successivo agli interventi è trattato come inevitabile. A nostro parere adatte prescrizioni generali potrebbero invece modificare profondamente la mobilità.

Esaminando l'osservazione di a2a, nella quale dichiara l'intenzione di ingrandire la sede di piazza Trento, passando da 400 a 1.200 addetti si nota che dovrà essere risolto il problema dei parcheggi di dipendenti. Soluzioni già adottate nella City di Londra per uffici per 2.500 addetti, con servizi di metropolitana e mezzi pubblici a disposizione, hanno portato alla costruzione di soli 25 parcheggi in tutto, riservati agli handicappati, inducendo l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico anziché dell'auto privata. Piazza Trento avrà la stazione della Milano - Mortara, le filovie 90 e 91, la fermata della linea 3 in Piazza Lodi.

Rimangono accettabili solo i parcheggi interrati per i residenti, escludendo parcheggi a pagamento. Si chiede l'applicazione della stessa filosofia applicata a Londra e la sua estensione a tutte le altre aree nelle quali potranno essere previsti insediamenti che potevano un tempo essere considerati attrattori di traffico veicolare privato.

3) L'inquinamento atmosferico

La città di Milano presenta livelli d'inquinamento così elevati che insediamenti anche di notevole dimensione, producono variazioni di decimali nelle concentrazioni degli inquinanti. Le autorità di controllo sono portate quindi a ritenere tali differenze trascurabili.

Se si instaurassero procedure che ritengano accettabili solo interventi che riducano le concentrazioni, sarebbe possibile innescare un meccanismo di risanamento, del quale si sente la necessità.

L'eliminazione dei parcheggi per gli addetti in grandi o piccoli complessi di uffici, riduce di molto le emissioni di gas.

Si chiede una prescrizione riguardante l'obbligatorietà degli studi preliminari sulle variazioni dell'inquinamento atmosferico, con l'obiettivo obbligatorio della diminuzione delle emissioni di inquinanti gassosi e polveri sottili. Se si introduce la prescrizione sopra descritta, facendo un'eccezione per veicoli elettrici, a due o quattro ruote, che hanno il vantaggio di azzerare l'inquinamento gassoso locale, ci si può attendere una riduzione dell'inquinamento atmosferico locale.

4) La riconnessione del territorio

Nelle osservazioni di ASL ed ARPA, si coglie un'indicazione che riteniamo utile, anche se deriva da considerazioni più urbanistiche che sanitarie.

E' indicata l'utilità di copertura dei binari, con possibilità di attraversare l'area dai binari occupata, per ottenere la riconnessione di aree ora separate, fra le quali la comunicazione è ostacolata.

Concordiamo con questa indicazione, estendendola ai tratti nei quali proponiamo di costruire tunnel. Adatti sistemi di passaggio, scale, rampe, elevatori, tapis roulants, potranno svolgere questa importante funzione.

5) L'impatto visivo

Alcune obiezioni alla costruzione di tunnel sulla ferrovia, citano l'impatto visivo creato dalle barriere alte ed ancor più dai tunnel, come ostacolo assoluto alla loro costruzione.

Si tratta invece di scegliere fra possibili danni, il male minore.

Riteniamo preferibile che venga mantenuto il concetto ed ampliata l'applicazione della filosofia che privilegia il sistema di trasporto pubblico su ferro come elemento di sviluppo e risanamento ambientale.

Se si privilegia un ridotto impatto visivo, si dovranno subire elevati livelli sonori in corrispondenza delle abitazioni.

Ridurre a trascurabile l'impatto acustico comporta invece l'inserimento di oggetti con volumi importanti nel tessuto urbano.

Milano, 03 giugno 2009

Per il Comitato Ferrovia Milano - Mortara tratto cittadino zone 4/5/6
La Segreteria

Luciana Marini	zona 5	cell. 348-3527314
Anna Spallitta	zona 5	cell.333-5212999
Daniela Rossi	zona 6	cell.347-2380565
Enrico Morretta	zona 4	cell. 348-0803384

Email: comitatoferrovia@fastwebnet.it

Tecnico Acustico: Folco de Polzer

Via Brioschi 45, 20124 Milano - tel/fax 0289512742

Email: info@depolzer.it

Consulente per la VAS: Prof. Mario Polelli c/o Politecnico di Milano

NOTE:

A) Si é tenuta un'assemblea popolare nella sera del 26/5/2009 presso il CAM del Consiglio di Zona 5, con i partecipanti del Comitato Ferrovia Milano Mortara zone 5 e 6 e i rappresentanti del Comitato della zona 4 di Milano.

Dopo aver ampiamente descritto la situazione, anche con i contributi forniti a seguito della partecipazione dei "tecnici del Comitato" al forum pubblico VAS Scali ferroviari tenutosi lo stesso giorno 26 maggio 2009, è stata votata dall'assemblea popolare all'unanimità una mozione che ha confermato la necessità di inviare entro i tempi richiesti un documento di Osservazioni alla VAS con la richiesta di un tunnel e accorgimenti tecnici per le vibrazioni.

COMITATO MILANO-MORTARA

**OSSERVAZIONI ALL' ACCORDO DI PROGRAMMA
COMUNE DI MILANO-RFI**

ALLEGATO 1

COMITATO MILANO MORTARA

**PROGETTO ACUSTICO
ALTERNATIVO**

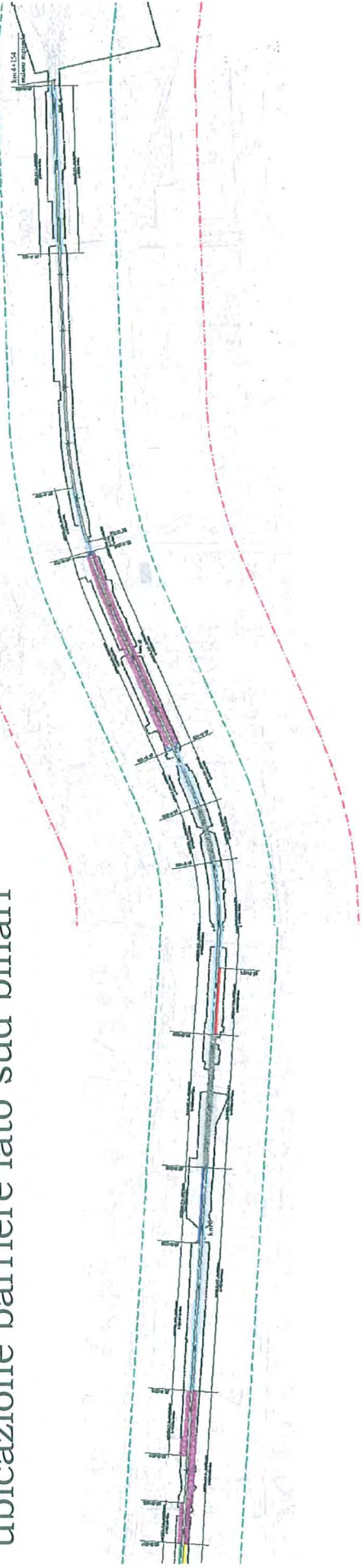
da Corso Lodi a Viale Puglie



via Pompeo Leoni



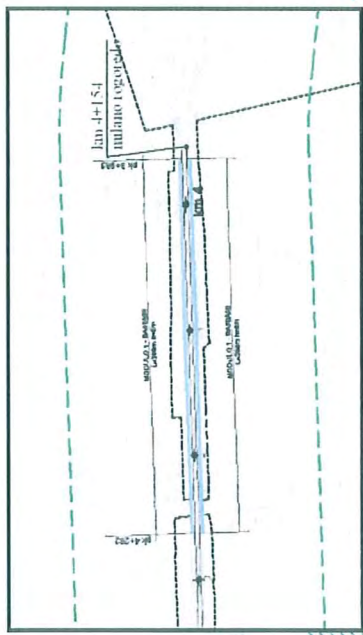
proposta Tunnel_2 TRATTO: manufatto
 insistente su via Pompeo Leoni +
 ubicazione barriere lato sud binari



BARRIERE ANTIRUMORE - LEGENDA

	Barriera antirumore H=3m sul piano del ferro
	Barriera antirumore H=4m sul piano del ferro
	Barriera antirumore H=4.5m sul piano del ferro
	Barriera antirumore H=5m sul piano del ferro
	Barriera antirumore H=7m sul piano del ferro
	Tunnel alto 7,5 m. sul piano del ferro
	Barriera antirumore H=5m sul piano del ferro integrata alla pensilina H= 7,5 m

Proposta Tunnel_2: Barriera a sud (lato ovest IED) h 5 m. L 430 m. + Tunnel_2 (tunnel fronte IED) h 7,5 L 207 m. + Barriera a sud (lato est IED) h 5 m. e L 170 m. (fino a cavalcavia via Ripamonti)

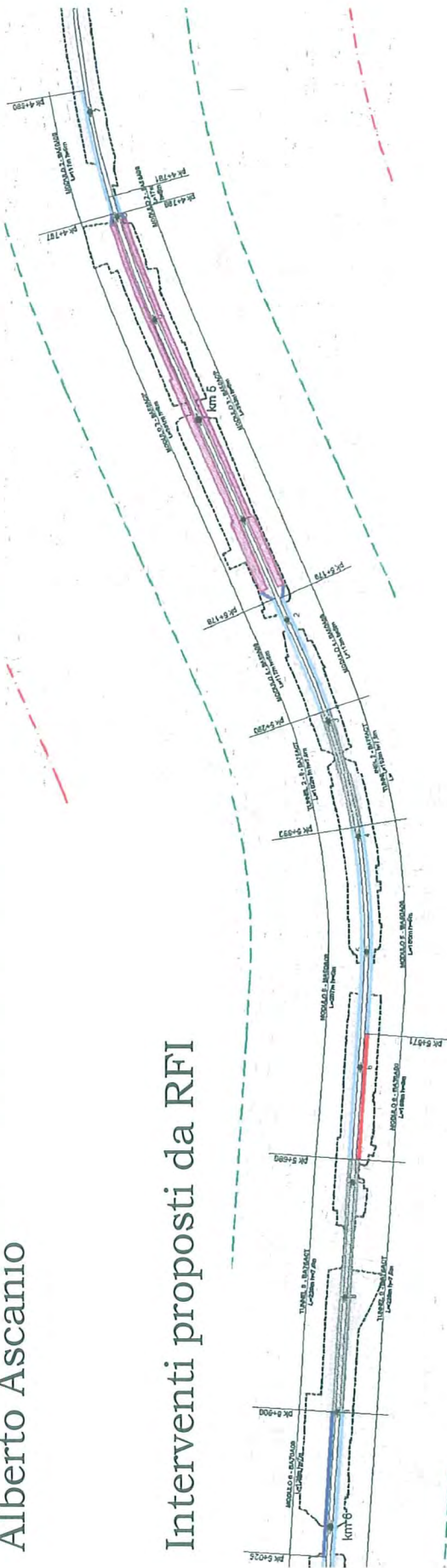


da via Carlo Bazzi a “Romolo” Largo Antonio ed Alberto Ascanio



proposta Tunnel_3 TRATTO: da via Carlo Bazzi a "Romolo" Largo Antonio ed Alberto Ascanio

Interventi proposti da RFI



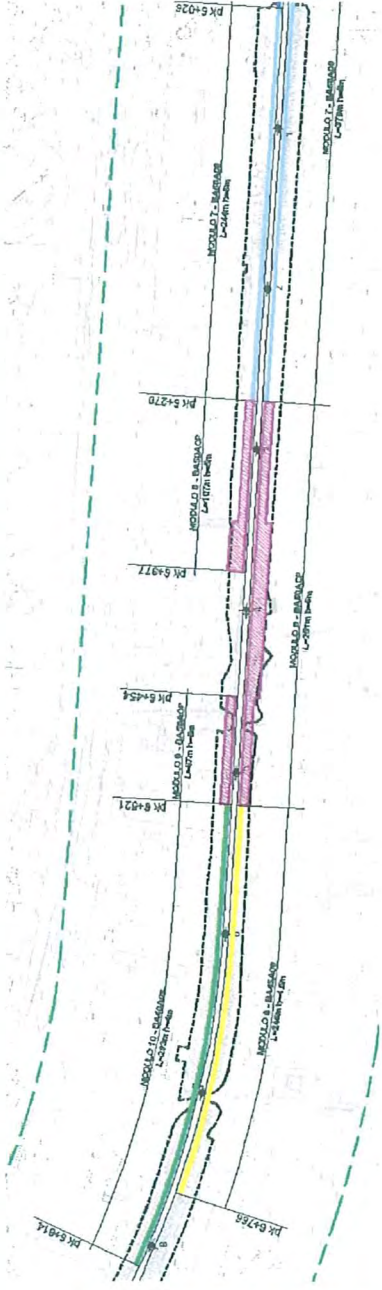
Proposta Tunnel_3(tunnel da via Carlo Bazzi a "Romolo" Largo Antonio ed Alberto Ascanio) h 7,5 m. L 1.576 m.



Stazione di Romolo MM

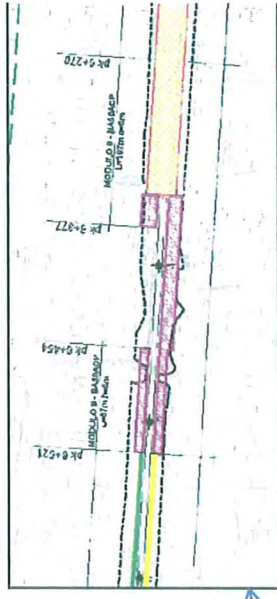


Fermata Romolo (Stazione di Romolo MM) estrema proposta Tunnel_3



Proposta Barriere banchina: nord-est h 5 L integrata a pensilina con h max 7,5 ; nord-ovest h 5 L integrata a pensilina con h max 7,5 ; sud h 5 L integrata a pensilina con h max 7,5.

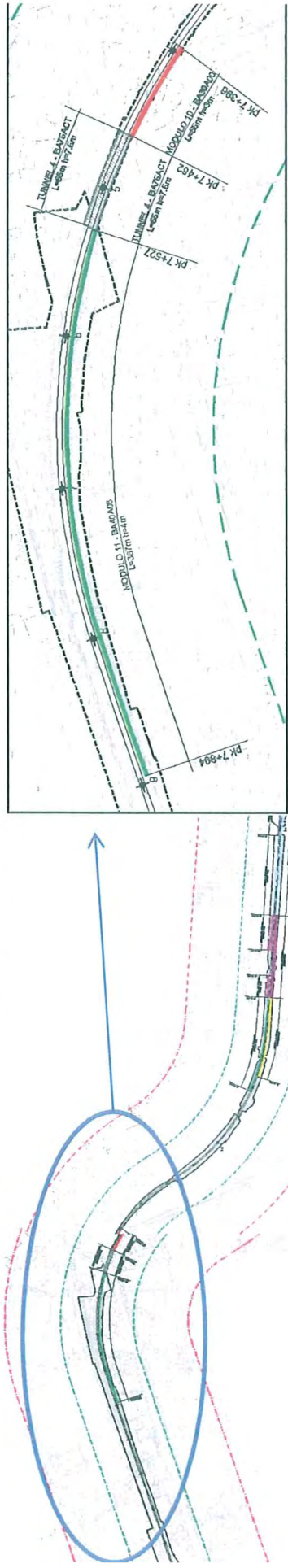
estrema proposta Tunnel_3 integrata a progetto RFI



ponte in ferro naviglio grande



Tunnel_4 (ponte in ferro naviglio grande) come da proposta RFI con integrazione di barriere



Rispetto a progetto RFI : allungamento barriera verso ovest lato sud (h4m) x 42 ml ed aggiunta di barriere lato nord binari, altezza 5m x 235 ml. e 342 ml.

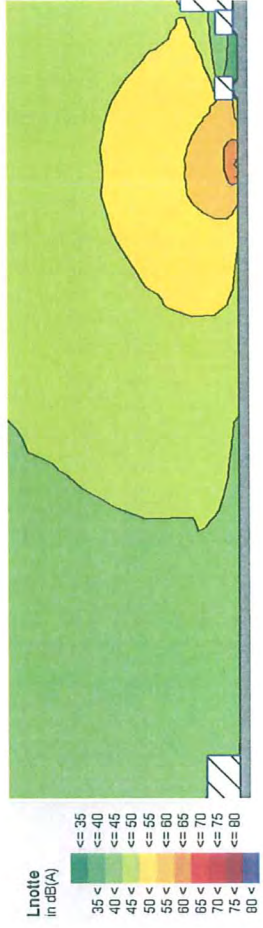
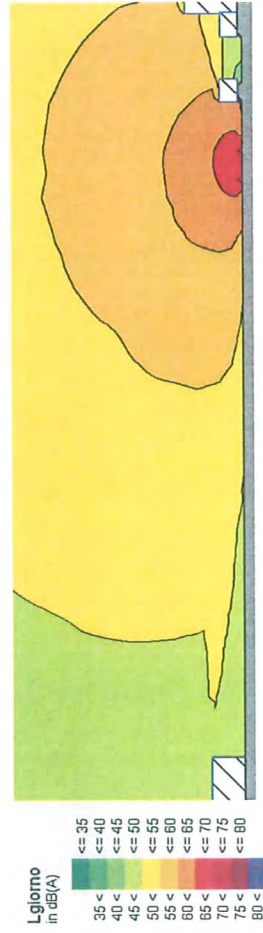


MAPPE CON ISOFONICHE
IN SEZIONE

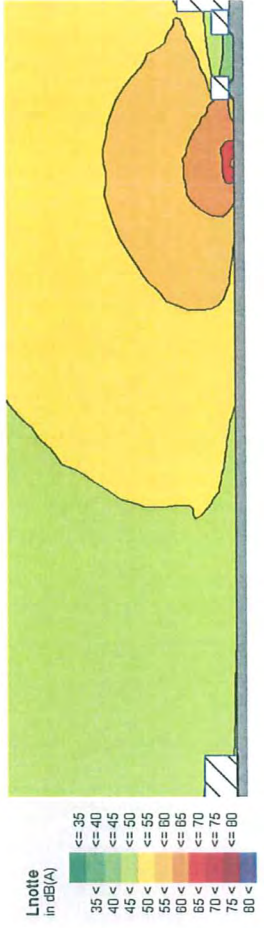
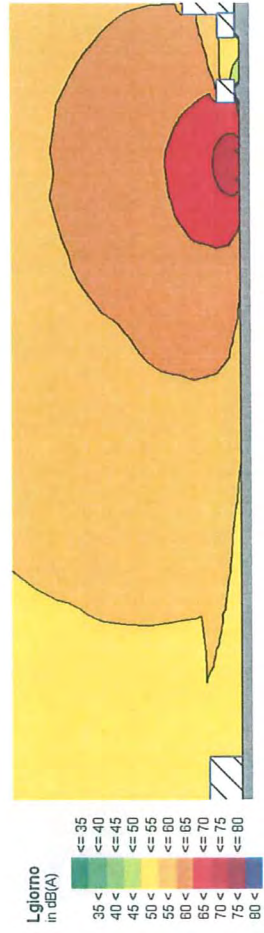
Sezione N2 via Longanesi angolo via Gonzales



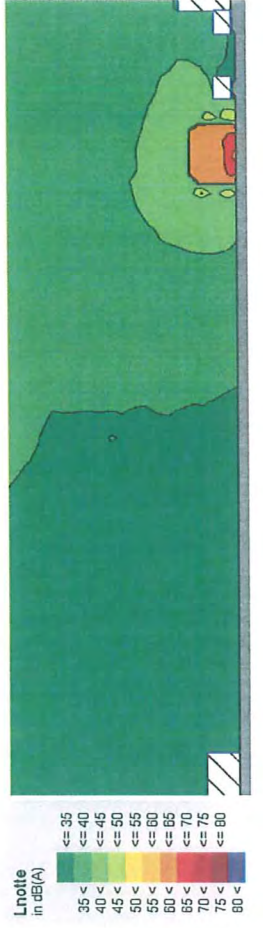
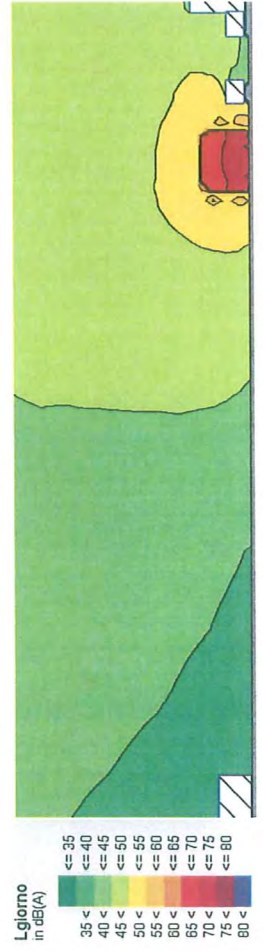
ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N2 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



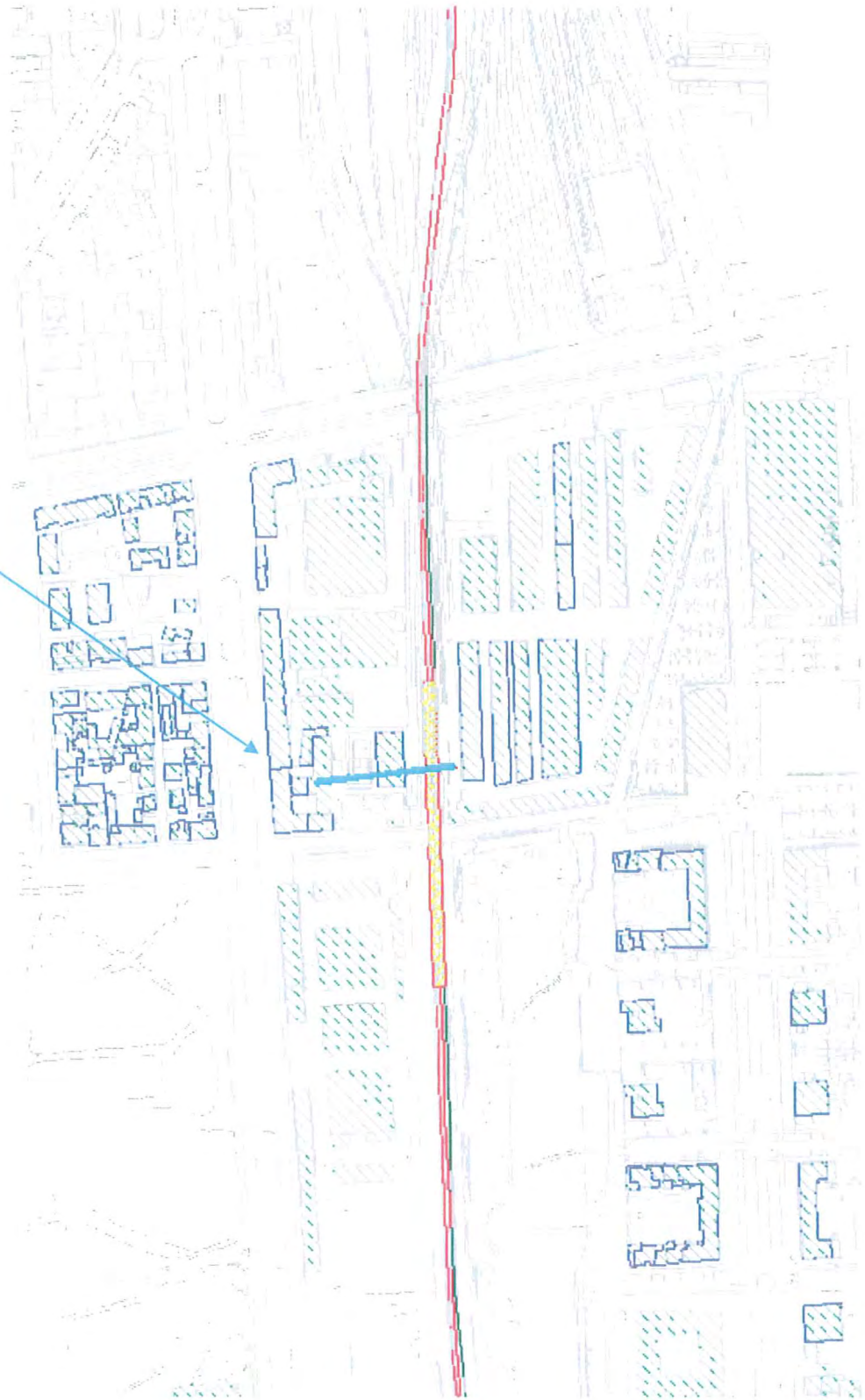
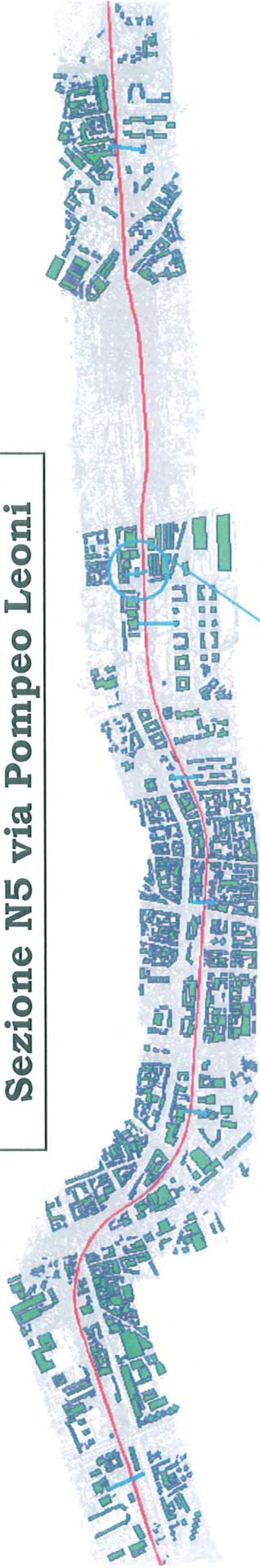
ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N2 Scenario FUTURO



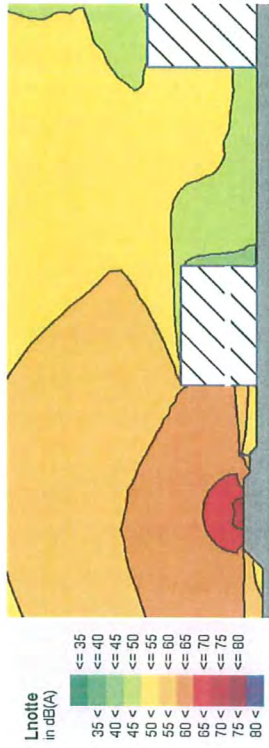
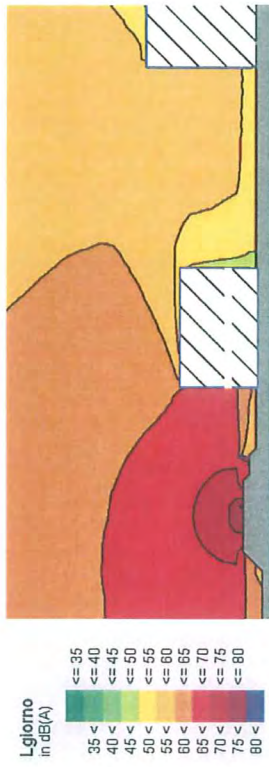
ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N2 Scenario FUTURO con TUNNEL



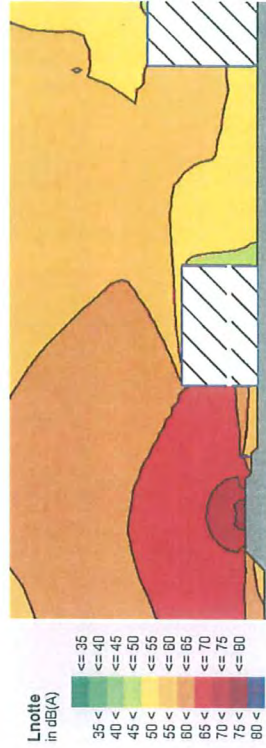
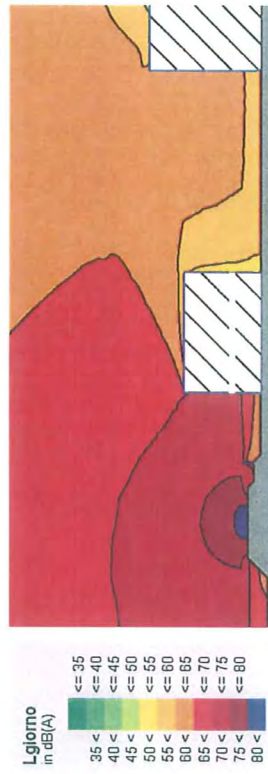
Sezione N5 via Pompeo Leoni



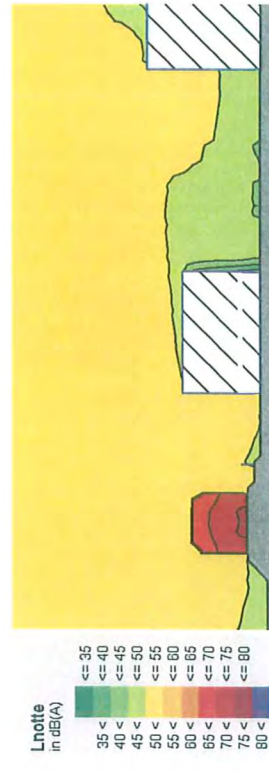
ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N5 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N5 Scenario FUTURO



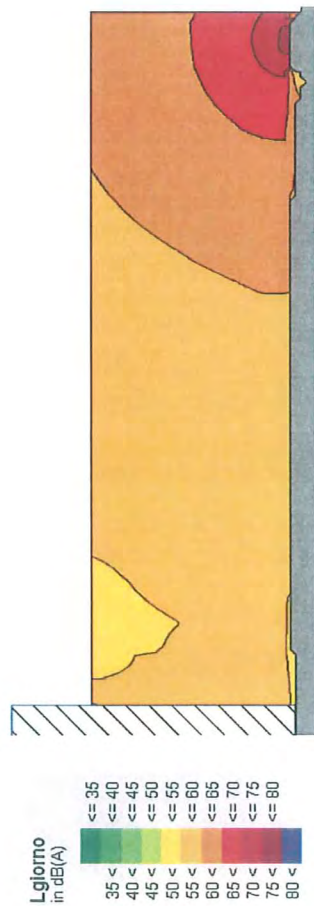
ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N5 Scenario FUTURO con TUNNEL e BARRIERE



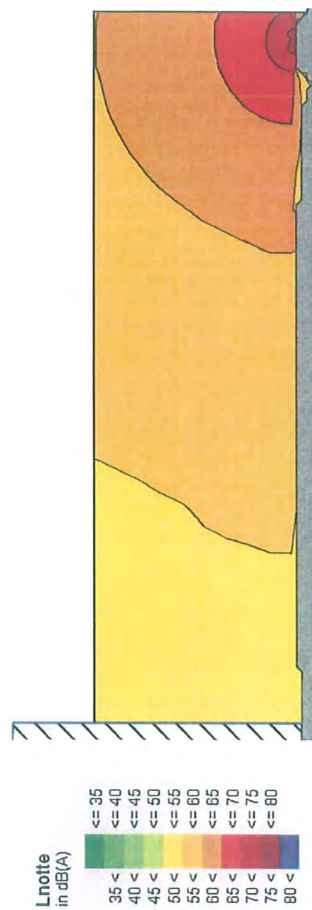
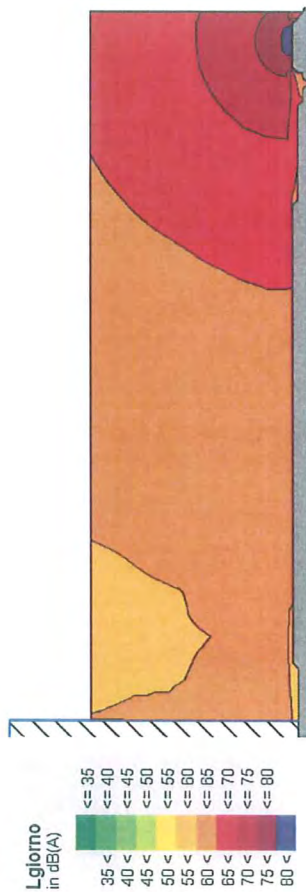
Sezione N6 via Spadolini



ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N6 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE

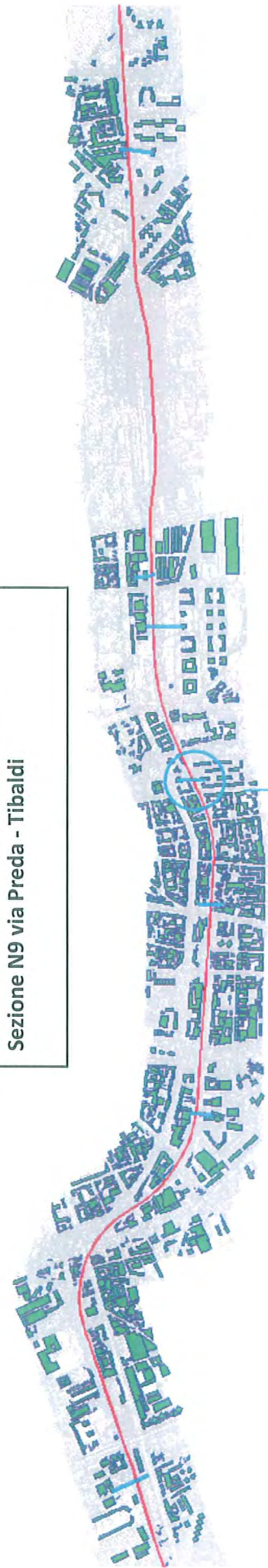


ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N6 Scenario FUTURO secondo RFI



ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N6 Scenario FUTURO con BARRIERE

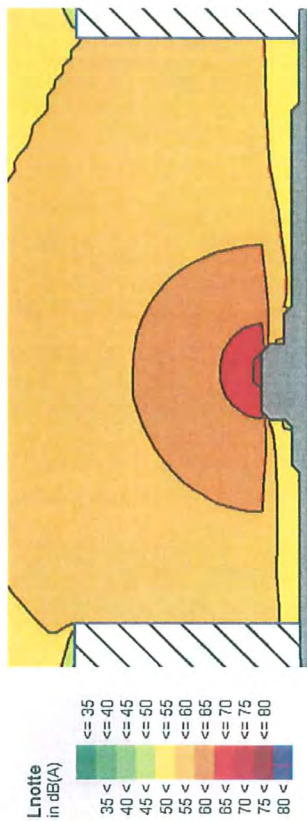
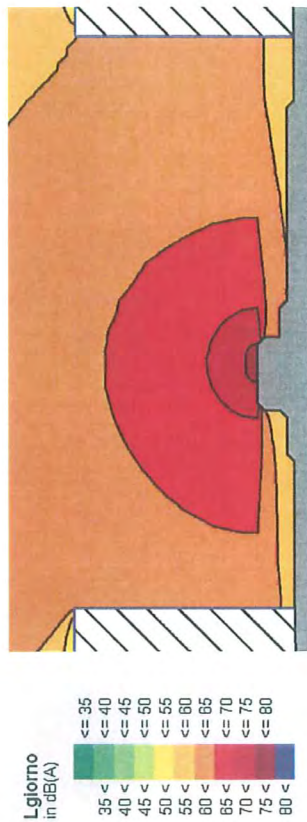




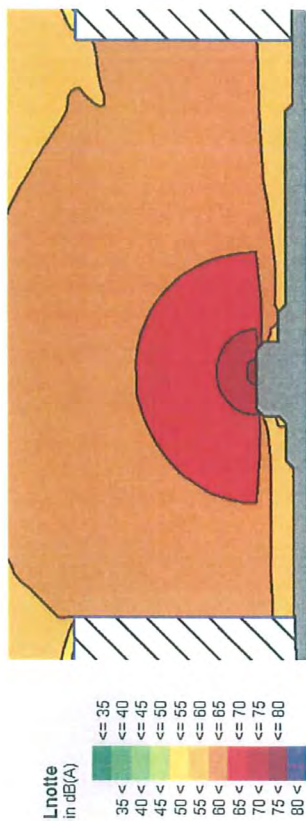
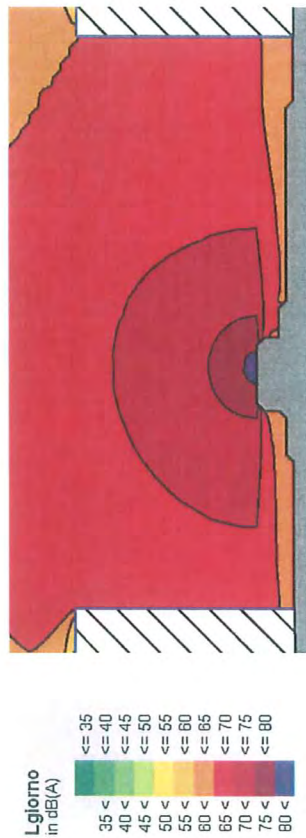
Sezione N9 via Preda - Tibaldi



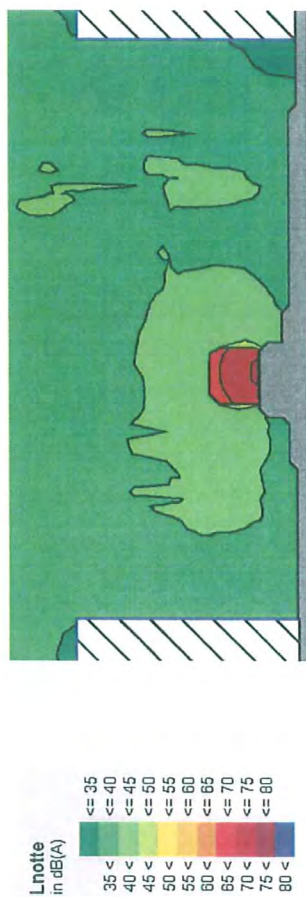
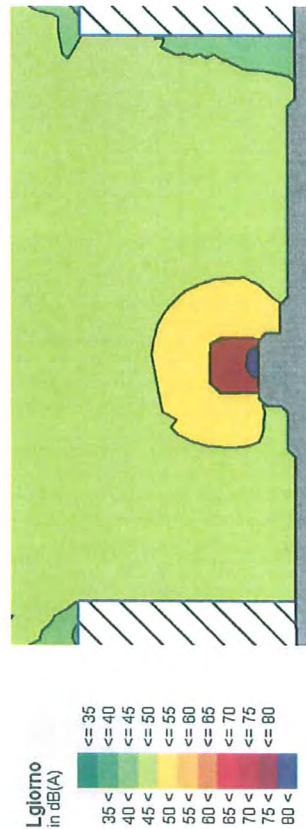
ISOFOUNE SEZIONE VERTICALE_N9 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



ISOFOUNE SEZIONE VERTICALE_N9 Scenario FUTURO



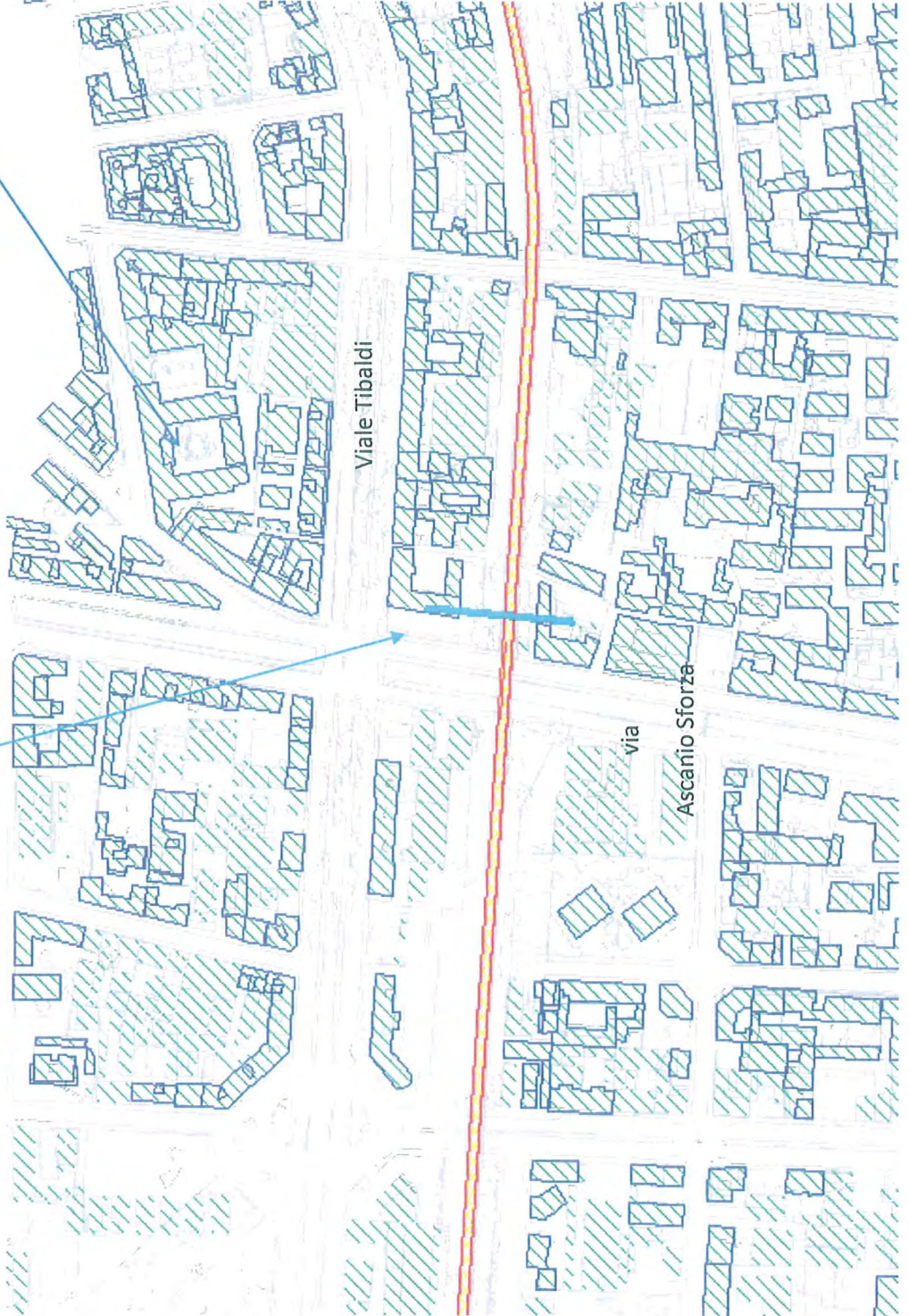
ISOFOUNE SEZIONE VERTICALE_N9 Scenario FUTURO con TUNNEL





Sezione N12 via Ascanio Sforza - Viale Tibaldi

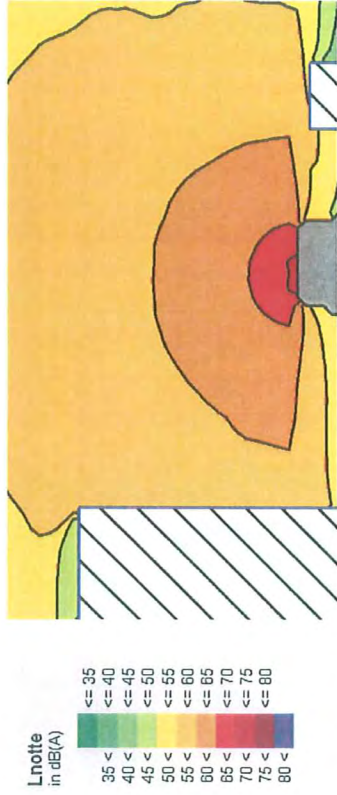
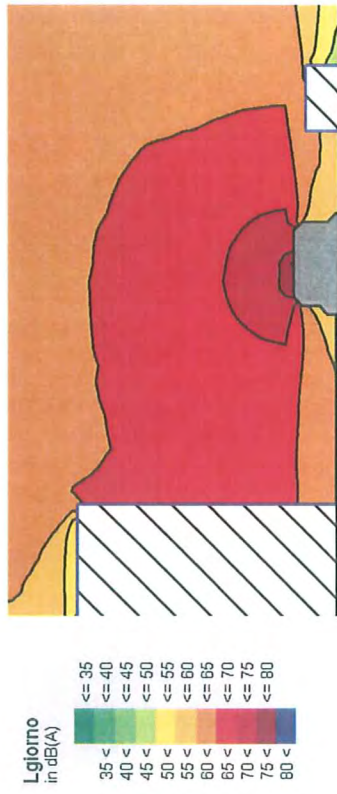
scuola



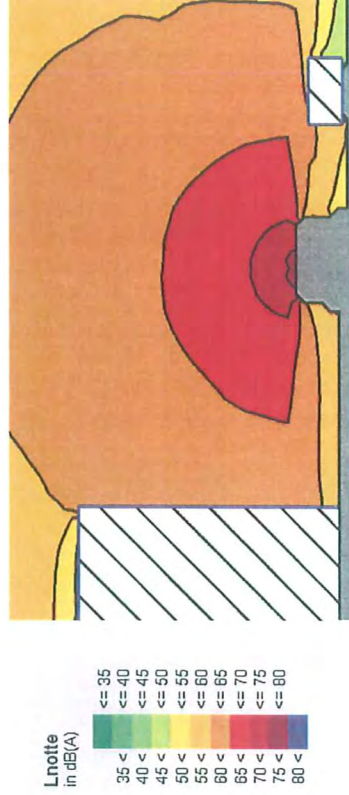
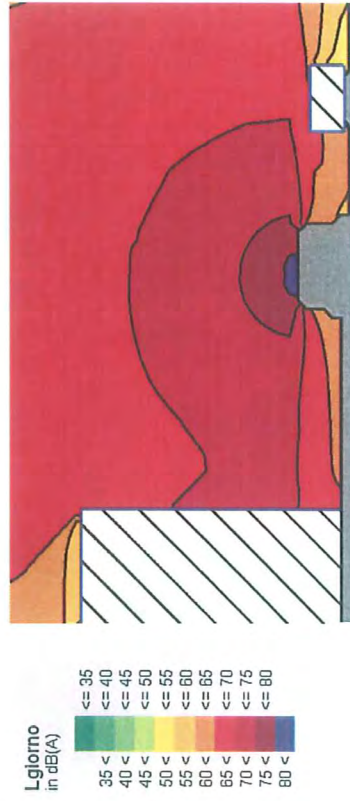
Viale Tibaldi

via
Ascanio Sforza

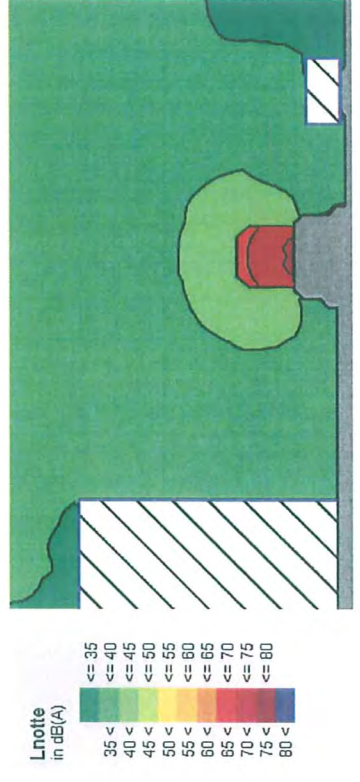
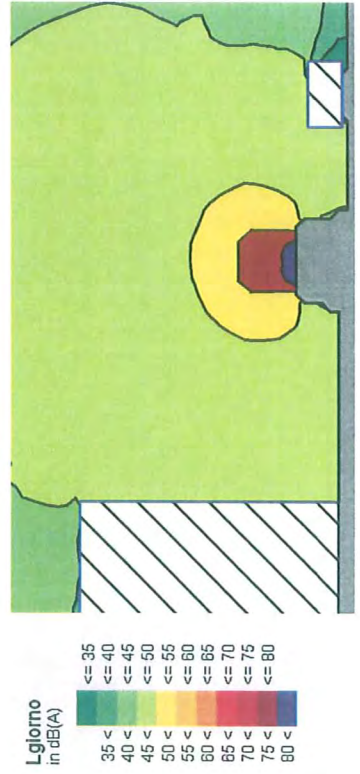
ISOFOSE SEZIONE VERTICALE_N12 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



ISOFOSE SEZIONE VERTICALE_N12 Scenario FUTURO



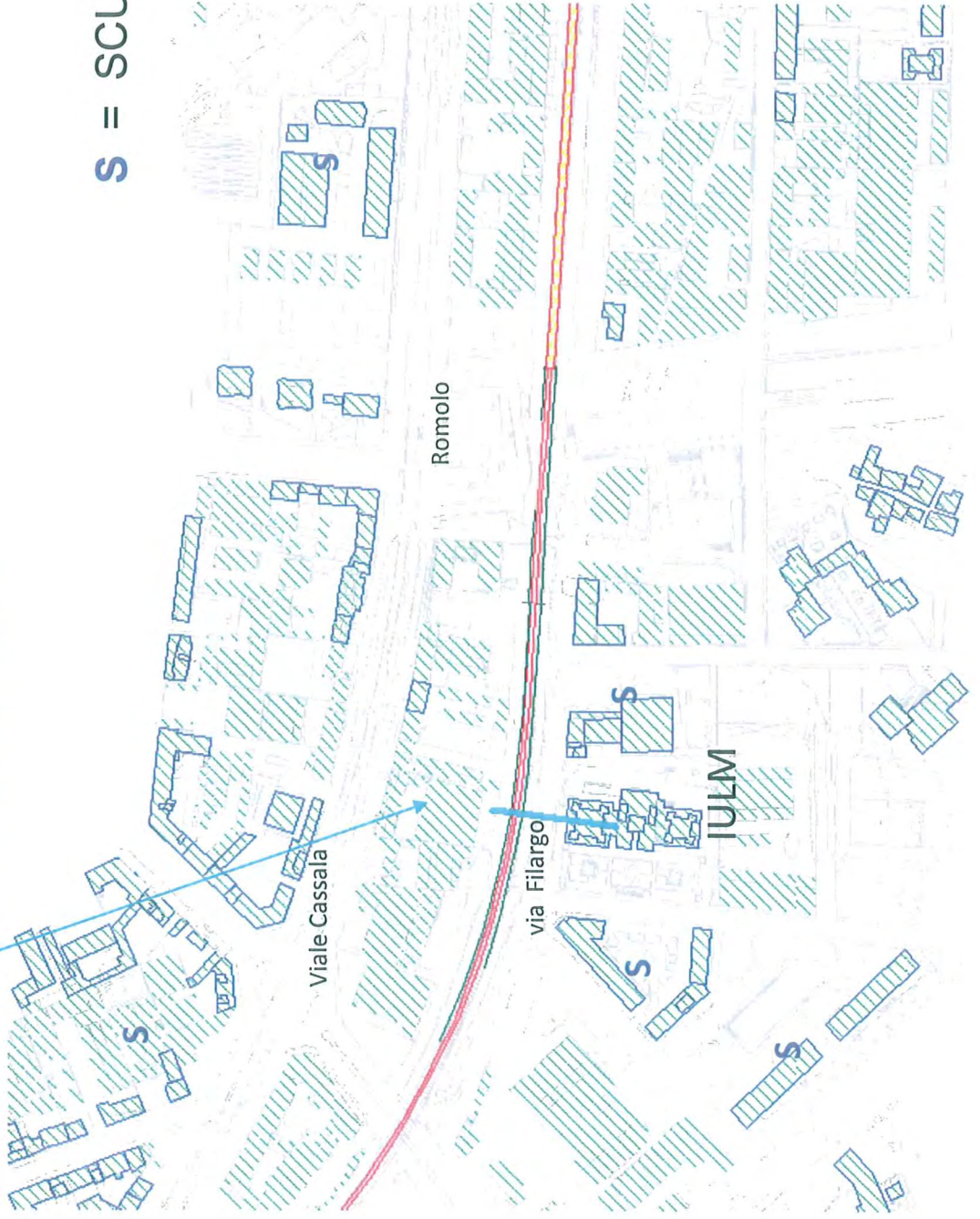
ISOFOSE SEZIONE VERTICALE_N12 Scenario FUTURO con TUNNEL + SOLUZIONE SPECIALE PONTE



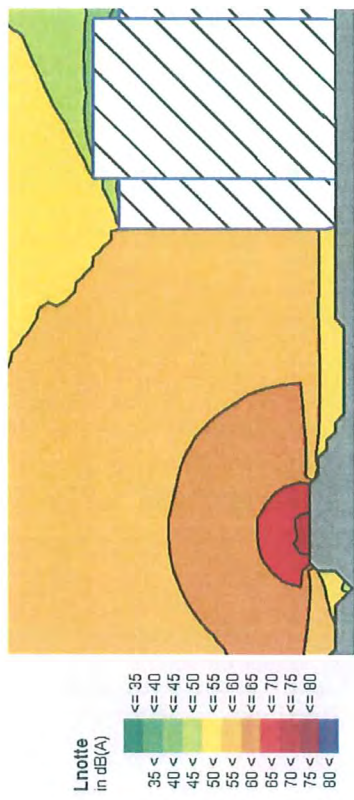
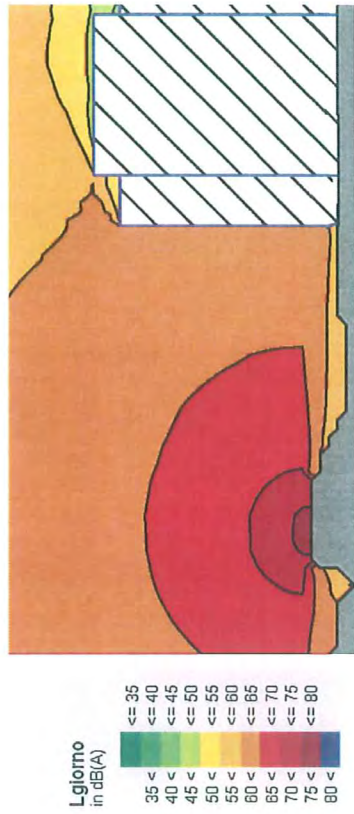
Sezione N14 IULM via Filargo



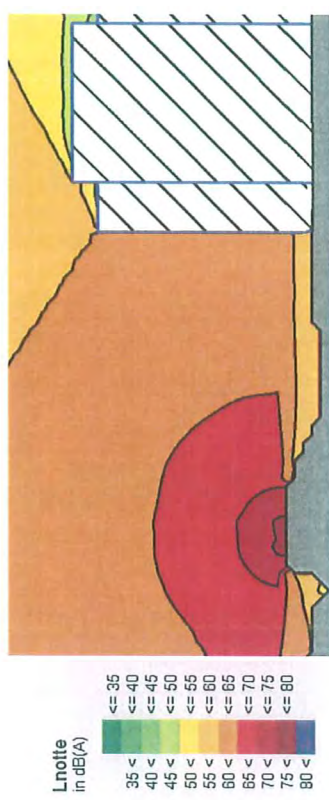
S = SCUOLE



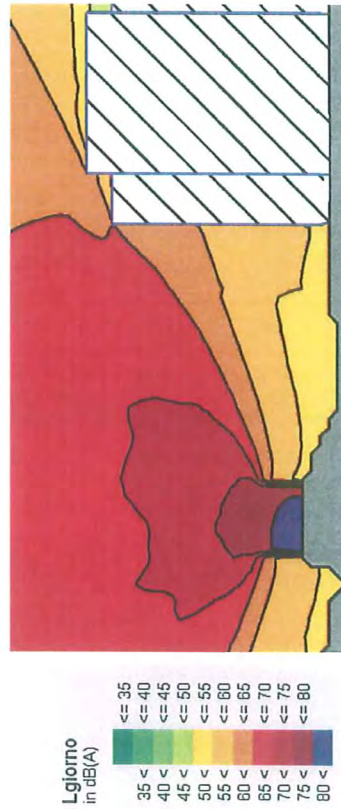
ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N14 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N14 Scenario FUTURO



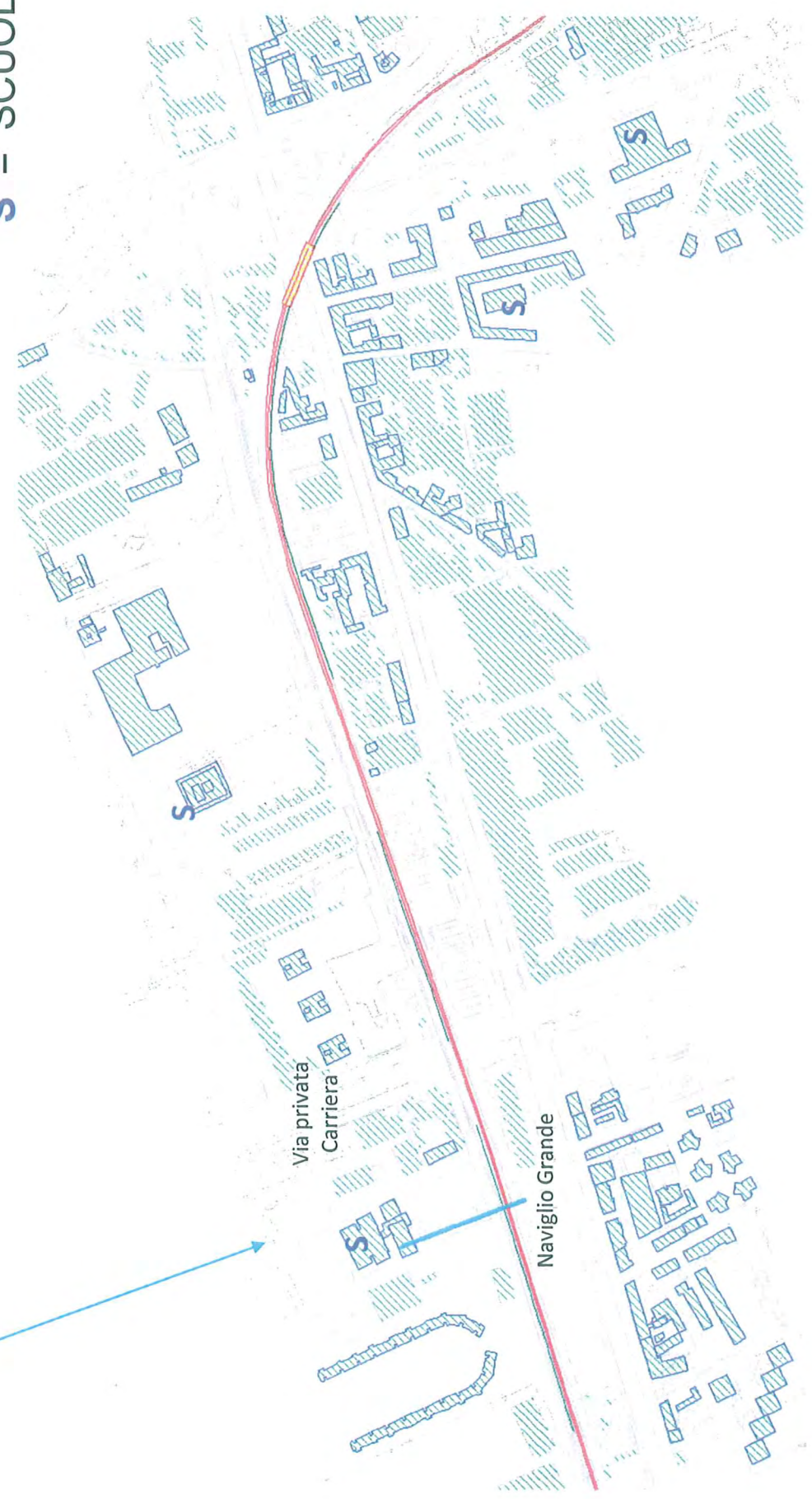
ISOFORE SEZIONE VERTICALE_N14 Scenario FUTURO con BARRIERE



Sezione N15 Via privata Carriera; zona Naviglio Grande



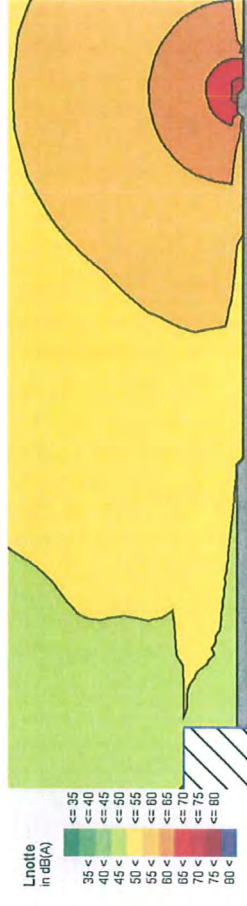
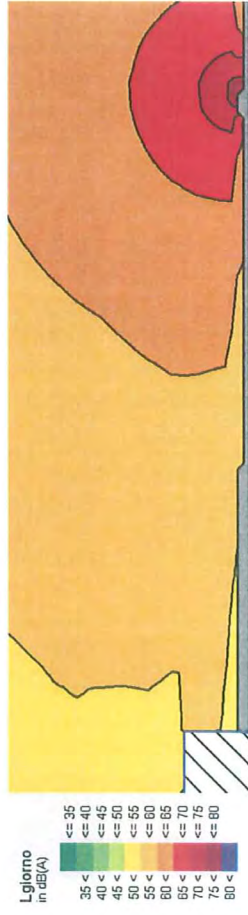
S = SCUOLE



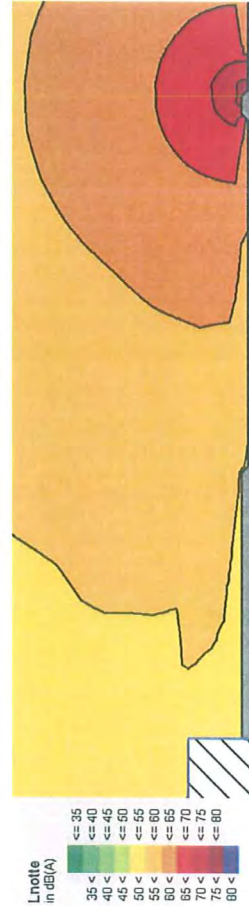
Via privata Carriera

Naviglio Grande

ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N15 Scenario Stato di Fatto GIORNO e NOTTE



ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N15 Scenario FUTURO



ISOFONE SEZIONE VERTICALE_N15 Scenario FUTURO CON BARRIERE

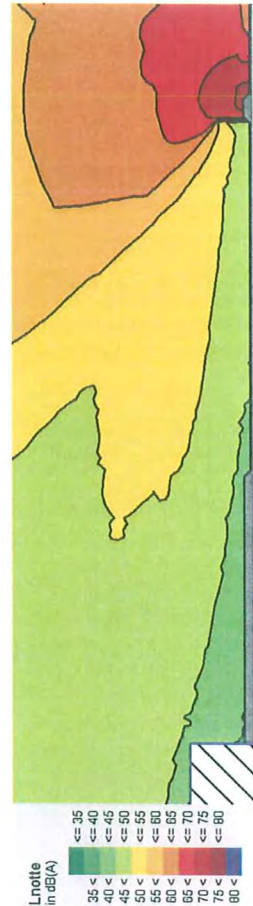
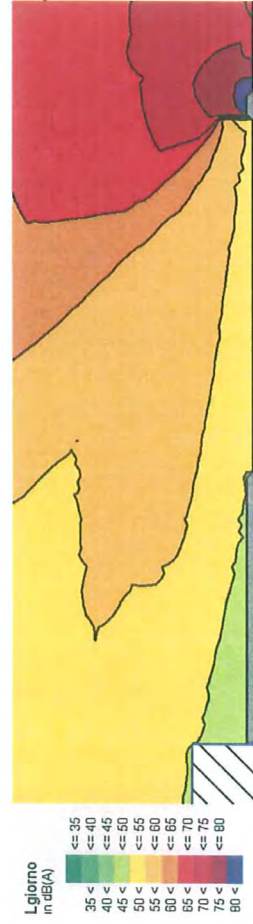


Tabella sintesi risultati simulazione



ID punto	simulazione					
	Scenario Stato di Fatto		Scenario Futuro		Scenario Futuro proposta Mitigazioni	
	giorno	notte	giorno	notte	giorno	notte
P1	53	46	58	51	47	38
P2	61	55	65	59	43	34
P3	65	59	69	63	47	38
P4	62	56	67	61	45	35
P5	60	54	65	59	55	49

ID punto	incremento rispetto allo Stato di Fatto		riduzione ottenibile rispetto allo Stato di Fatto	
	giorno	notte	giorno	notte
P1	5	5	-6	-8
P2	4	5	-18	-21
P3	4	5	-18	-21
P4	5	5	-17	-21
P5	5	5	-5	-5

Al Comune di Milano

Direzione Centrale Sviluppo del Territorio

Settore Progetti Strategici

COMUNE DI MILANO
DC SVILUPPO DEL TERR
PG 424533/2009
ARCH. DONATO VINCENZ
Del 03/06/2009
(S) PROT PROG STRATEGICI
03/06/2009

Oggetto

Considerazioni ed osservazioni alla messa a disposizione del pubblico della Proposta di Variante Urbanistica, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica nell'ambito del procedimento di Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs n. 267 del 18 agosto 2000 promosso dal Sindaco del Comune di Milano in data 27 luglio 2007 e integrato in data 18 luglio 2008.

01 Premessa

La proposta di Variante urbanistica nell'ambito del procedimento di Accordo di Programma (AdP), messa a disposizione del pubblico il 30 aprile scorso, procede, come è noto, dalla sottoscrizione dell'accordo detto Moratti-Moretti del 20 marzo 2007, che stabiliva in otto articoli gli elementi e le procedure da seguire per attuare l'oggetto dell'accordo sugli scali ferroviari.

All'articolo 3 ("Contenuti dell'accordo operativo") le parti si impegnavano alla sottoscrizione di un ulteriore Accordo Operativo entro il luglio 2007 per definire (si cita):

- *l'individuazione planimetrica degli ambiti di intervento;*
- *i tempi, le modalità e le garanzie per la dismissione delle aree di trasformazione;*
- *le destinazioni, i parametri urbanistici e le regole generali per le aree di trasformazione;*
- *le procedure urbanistiche finalizzate all'attuazione degli interventi;*
- *gli interventi di potenziamento del sistema ferroviario;*
- *le modalità di impiego delle plusvalenze che derivano dalla valorizzazione delle aree;*
- *le ripartizione delle spese concernenti alle attività/studi relative all'attuazione del presente accordo.*

Il successivo articolo 4, "Costituzione della società", prevede:

Per ottimizzare le fasi di gestione del programma, le Parti definiranno, entro luglio 2007, previo studio di fattibilità finanziato da entrambi, lo statuto e patti parasociali di una società mista FS-Comune, con partecipazione paritaria

Infine l'articolo 8, l'ultimo del documento, intitolato "Il percorso attuativo", descrive l'iter procedurale per la trasformazione delle aree e, dal primo al quarto capoverso, definisce i passi per la predisposizione della Variante urbanistica nell'ambito dell'Accordo di Programma:

L'iter procedurale e attuativo per la trasformazione delle aree sarà così articolato:

Comune ed FS predispongono uno studio di fattibilità per la costituzione di una Società Mista per la gestione delle fasi attuative (luglio 2007);

Comune ed FS definiscono e sottoscrivono un Accordo Operativo integrativo del presente, finalizzato a specificare gli aspetti quantitativi urbanistici, nonché le stime della valorizzazione delle aree e il dettaglio degli interventi sul sistema ferroviario (luglio 2007);

Il Comune avvia un dibattito pubblico e attiva le forme di pubblicità necessarie, relativamente alle tematiche di trasformazione urbanistica (luglio 2007).

Il Sindaco promuove nei confronti della Regione Lombardia l'Accordo di Programma finalizzato, attraverso la definizione di una o più Varianti al PRG, finalizzate ad attribuire alle aree una destinazione urbanistica idonea alla riqualificazione delle stesse, nonché a definire ulteriori eventuali profili di rilevanza regionale che dovessero interessare le aree (luglio 2007);

Il Sindaco e il Presidente della Regione Lombardia sottoscrivono l'Accordo di Programma che conferisce alle aree la nuova destinazione in Variante al PRG. L'A di P è successivamente sottoposto a ratifica del Consiglio Comunale (aprile 2008);

La procedura richiamata nell'Accordo citato e i contenuti dello stesso, apparivano coerenti all'entità delle trasformazioni implicate dalla dimensione delle aree in gioco, ben più di un milione di metri quadrati, e dagli effetti che se ne potrebbero attendere.

In particolare si vuole far notare che l'attuale forma e documentazione della proposta di Variante urbanistica nell'ambito del procedimento di Accordo di Programma, risultano del tutto insufficienti alla esauriente cognizione delle trasformazioni implicate proprio per quanto riguarda gli aspetti che dovrebbero rappresentare quantitativamente e qualitativamente gli interventi pubblici per i quali ci si appresta ad urbanizzare una così rilevante superficie territoriale.

Pur ammettendo che non si sia potuto, per ragioni diverse, ottemperare alle procedure e ai passi previsti nell'Accordo del marzo 2007 e, precipuamente alla costituzione di una Società mista per la gestione del programma¹, non appaiono allo stato degli atti esplicitate le condizioni peculiari dell'operazione stessa. In particolare, oltre agli aspetti quantitativi urbanistici – indicati agli atti solo in termini generali – non si esplicita alcuna stima di valorizzazione delle aree, né il dettaglio degli interventi sul sistema ferroviario che i plusvalori derivanti dovrebbero poter finanziare.

Per quanto riguarda le volumetrie ipotizzate in questa Variante al PRG, non volendo entrare nel merito degli indici e dei parametri urbanistici proposti, si sottolinea che la consistenza delle operazioni di trasformazione urbanistica che vanno a comporre lo scenario di reference (11,1 milioni mq di slp, rispetto a 1,1 milioni di mq di spl ipotizzati dalla Variante al PRG vigente) di fatto costituiscono la più cospicua trasformazione urbanistica in Milano che, a differenza di quanto messo in atto in questa circostanza, non ha beneficiato di nessuna valutazione complessiva rispetto alla quantità degli interventi in atto e programmati.

Questi interventi di fatto, costituiscono nel loro insieme, trasformazioni che, per la loro complessiva entità e per le ricadute sulla città avrebbero dovuto essere valutate per gli effetti indotti ben più pertinentemente di quanto non si faccia per la singola variante in oggetto.

Solo oggi, in occasione della valutazione di questa Variante (che rappresenta il termini di slp aggiuntiva solo il 10,3% delle trasformazioni urbanistiche complessive da qui al 2015), si enunciano, nella loro totalità, questi sconcertanti dati.

Infine si vuole sottolineare come, nonostante i regolamenti sulle procedure di formazione di un Accordo di Programma definiscano "opzionale" la presenza, in questa fase del testo dell'AdP (Schema di Convenzione) che definisce gli obblighi e gli oneri tra le parti contraenti, la consistenza e la distribuzione degli interventi proposti non può che essere valutata compiutamente solo in presenza di tale documento, che avrebbe consentito

¹ Come per altro, e per le stesse finalità operative, si è effettuato nelle principali operazioni urbanistiche internazionali assimilabili per dimensioni all'AdP Scali ferroviari: SEMAVIP (Parigi), LLDC (Londra), HYDC (New York-Manhattan), BARCELONA SAGRERA ALTA VELOCITAT (Barcellona), ecc.

valutazioni pertinenti e di merito sull'ammissibilità degli interventi rispetto ai benefici per la collettività.

02 Osservazioni di carattere generale

La "Proposta di Variante al PRG vigente-Relazione illustrativa" affronta l'argomento come se si trattasse di una puntuale "variante" del PRG e non, come di fatto é, un rilevante insieme di interventi che riguarda una quota importante di aree strategiche per la città di Milano. Si tratta invece una normale relazione urbanistica fatta con un approccio tradizionale che di fatto ignora o sottovaluta:

- la dimensione dell'operazione e le opportunità che é in grado di generare;
- la specificità dell'operazione;
- la specificità del contesto milanese;
- la necessità di un nuovo radicale approccio alla progettazione, gestione e realizzazione degli interventi.

Sono del tutto assenti i seguenti aspetti, assolutamente rilevanti e determinanti, al fine della valutazione dell'AdP, peraltro in buona parte esplicitati nei contenuti del citato "Accordo Moratti-Moretti":

- Aspetti economici: Studi di mercato e Bilancio Benefici/Costi (BBC);
- Aspetti finanziari;
- Organizzazione della realizzazione degli interventi;
- Organizzazione e gestione del Project & Construction Management (PCM);
- Tipologie di gare da porre in essere;

In particolare, vista l'importanza dello sviluppo immobiliare prevedibile in aggiunta al ben più rilevante sviluppo già in atto o programmato, è di fondamentale importanza (al fine di valutare la fattibilità economica del progetto) uno studio di mercato approfondito sulla domanda e offerta immobiliare, in particolare sui prezzi dei valori immobiliari a Milano e sulla possibile loro evoluzione. Questo perché i valori immobiliari a Milano sono assolutamente anomali rispetto ad altre realtà metropolitane². E' fondamentale visti gli sviluppi immobiliari in essere e prevedibili capire le cause di queste anomalie.

03 Osservazioni di carattere specifico

03.1 Assetto infrastrutturale previsto nello scenario "reference"

Per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale complessivo ipotizzato nello scenario di riferimento (2015), nel documento "Proposta variante AdP aree ferroviarie_valutazioni trasportistiche", alla pag. 15 ed alla pag. 19 vengono elencate le infrastrutture che sono state inserite nei modelli di simulazione per generare l'indice di congestione della rete: per quanto riguarda la rete di trasporto pubblico (non considerando il probabile lapsus relativo

² Infatti, a puro titolo di esempio, i valori immobiliari di Milano (prima cerchia) sono del tutto comparabili monetariamente con quelli delle zone più appetibili di Manhattan che, per altro, ha un reddito pro capite superiore a quello di Milano del 60%

all'omissione della MM5) si ritiene poco credibile, alla luce delle esperienze passate, sia il completamento della MM4 che quello della MM6.

La frequenza ipotizzata sulle Linee S (1 treno ogni 15 minuti, il doppio rispetto al servizio attualmente offerto) risulta essere poco plausibile in ragione della mancanza di materiale rotabile omogeneo per tipi e caratteristiche di prestazioni (peraltro confermata sia dalla Società Ferrovie che dall'assessorato regionale dei trasporti in più di una recente occasione), sia per l'incapacità del passante ferroviario di sostenere dal punto di vista degli impianti, nel medio periodo, il carico generato dalla somma di tutte le linee confluenti con le dichiarate nuove frequenze.

Se a questo si aggiunge che nella "Proposta variante AdP aree ferroviarie-valutazioni trasportistiche" si dichiara che sono stati considerati, negli scenari di trasformazione per Milano (popolazione, addetti, SIp aggiuntive ecc.), 362 interventi di trasformazione urbana, inclusi quelli derivanti dalle trasformazioni delle aree ferroviarie in oggetto, che comportano un incremento di SIp di 12 milioni di metri quadri, che indurrebbero una crescita potenziale del 17,3% della popolazione residente (rispetto al 2008 circa 223.000 abitanti in più) e del 20% degli addetti, e del 16,3% della mobilità totale fanno sì che l'indice di congestione ipotizzato al 2015 sia stato, con tutta probabilità, significativamente sottovalutato nelle simulazioni modellistiche illustrate.

Non può non farsi notare che, per quanto riguarda gli intorni delle singole aree di intervento, manchino le tabelle illustranti le modificazioni dei carichi degli spostamenti, della mobilità, degli indici di congestione.

Tali dati, in generale per quanto riguarda gli effetti sull'intera rete viaria e in particolare per quanto riguarda gli effetti negli intorni di interesse degli ambiti di trasformazione, devono essere valutati, non solo, nel confronto fra scenario di "reference" e di "progetto" (come esclusivamente avviene nel rapporto), ma anche e principalmente, a partire dal quadro mancante nella documentazione dello stato di fatto 2008.

03.2 Quantificazione e destinazione delle plusvalenze

In tutto il documento si fa spesso richiamo al fatto che le plusvalenze verranno utilizzate per finanziare interventi di miglioramento del nodo ferroviario. Non si quantificano però mai gli ordini di grandezza delle plusvalenze né tantomeno le opere sulle quali si intende destinare i ricavi; opere che, per entità e caratteristiche, costituiscono il principale parametro di accettabilità degli interventi di trasformazione proposti.

03.3 Individuazione delle opere infrastrutturali connesse all'attuazione degli interventi

Altra considerazione riguarda la necessità di ipotizzare per ogni comparto le relative infrastrutture necessarie a rendere "trasformabile" l'area.

Questo significa attribuire con chiarezza ad ogni comparto il carico economico della realizzazione, delle relative infrastrutture ritenute indispensabili per la trasformazione dell'area, non realizzabili con i soli oneri di urbanizzazione (a Farini per esempio una quota parte del ponte Caracciolo-Lancetti e le due vie diagonali interne).

In altre parole, trattandosi di Accordo di Programma, le infrastrutture necessarie a rendere funzionale l'edificabilità dell'area, devono essere pagate dall'operatore e non dalla collettività³.

03.4 Individuazione delle procedure pubbliche per la trasformazione delle aree

Per quanto riguarda l'eventuale cessione da parte delle Ferrovie dei diritti edificatori, bisognerà attuare procedure selettive per l'individuazione delle offerte più congrue alle finalità complessive, che contemplino la valutazione della quota di plusvalenza attribuita quale finanziamento per le opere di interesse pubblico, la quota di edilizia agevolata e la qualità complessiva degli interventi proposti. La quota di plusvalenza così individuata dovrà essere immediatamente corrisposta dall'operatore immobiliare, contestualmente all'aggiudicazione della gara affinché si possa procedere alla programmazione ed all'attuazione degli interventi infrastrutturali sul sistema dei trasporti dell'intera città.

03.5 Costi e congestione in fase di cantierizzazione

Uno degli aspetti critici degli interventi di questa dimensione è l'aumento della congestione del traffico e lo scadimento della qualità ambientale⁴. Tali aggravii si traducono in costi "esterni" al progetto che, in assenza di un Project Construction Management efficiente, ricadono direttamente sulla collettività, ed in certi casi possono compromettere la fattibilità economica e finanziaria del progetto. E' quindi essenziale definire nell'Accordo di Programma quali siano le condizioni che potranno garantire la minimizzazione di questi costi. Nulla di tutto ciò viene trattato nei documenti messi a disposizione.

Milano, 1 giugno 2009

Prof. Arch. Vincenzo Donato, docente di Progettazione Urbanistica
(coordinatore del Comitato Tecnico istituito dalla Facoltà di Architettura Civile del Politecnico di Milano sul tema AdP Scali ferroviari di Milano)

Prof. Arch. Marita Baggio, docente di Progettazione Urbanistica

Arch. Umberto Bloise, docente a contratto di Progettazione Urbanistica

Ing. Gianni Grassi, docente a contratto di Pianificazione dei Trasporti

Prof. Arch. Sara Protasoni, docente di Architettura del Paesaggio

Dott. Renato Pugno, docente a contratto di Valutazione Economica dei Progetti

Arch. Stefano Recalcati, docente a contratto di Progettazione Urbanistica

Prof. Arch. Gianni Tacchini, docente di Architettura del Paesaggio

³ Si rimanda alle esperienze degli anni Cinquanta e Sessanta relative alle "convenzioni di urbanizzazione" i cui contenuti sono stati recepiti nella così detta Legge Ponte (765/1967).

⁴ Quello che sta succedendo nel cantiere di Garibaldi-Rerpubblica ne è un esempio sotto gli occhi di tutti

**AL COMUNE DI MILANO
DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
SETTORE PROGETTI STRATEGICI**

COMUNE DI MILANO
DC SVILUPPO DEL TERR
PG 433443/2009
ARCH. BRENNI SERGIO
Del 05/06/2009
(S) PROT PROG STRATEGICI
05/06/2009

OGGETTO:

SUGGERIMENTI E PROPOSTE DEL PROF. ARCH. SERGIO BRENNI ALLA MESSA A DISPOSIZIONE DEL PUBBLICO DELLA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA, DEL RAPPORTO AMBIENTALE E DELLA SINTESI NON TECNICA NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI ACCORDO DI PROGRAMMA AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267 DEL 18 AGOSTO 2000 PROMOSSO DAL SINDACO DEL COMUNE DI MILANO IN DATA 27 LUGLIO 2007 E INTEGRATO IN DATA 18 LUGLIO 2008 CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONE DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO", CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.

Ai fini di cui all'avviso pubblico del 30.04.2009, il sottoscritto prof. Arch. Sergio Brenna, residente a Milano in viale Lazio 6a, c.a.p. 20135, professore ordinario di urbanistica presso il Dipartimento di Progettazione dell'architettura del Politecnico di Milano (e-mail: sergio.brenna@polimi.it), formula le seguenti osservazioni e proposte relative all'argomento in oggetto.

Premesso che gli indici urbanistici indicati nella relazione alla Variante al PRG relativa alle aree in questione ($I_{ct}= 0,66$ mq/mq; $I_{Sp}=44$ mq/ab; $slp/ab= 25\div 33$ mq; $S_p= \text{min } 60\%$ di S_i) appaiono correttamente determinati sia nei rapporti di congruenza reciproca, che rispetto agli obiettivi generali di attuazione delle previsioni di PRG e di sostenibilità insediativa e ambientale, cosicché si devono ritenere positivamente accolte le osservazioni al riguardo formulate dallo scrivente in sede di istanza preventiva di partecipazione alla determinazione delle scelte urbanistiche (2.2.2009), si osserva, tuttavia che tali indicazioni non appaiono correttamente tradotte in sede di prescrizioni contenute nelle NTA.

Infatti, $I'_{Sp}= 100\%$ slp ivi prescritto per ogni tipo di destinazione funzionale non è congruente con quello di 44 mq/ab indicato in relazione: è facile, invece, determinare che – considerando mediamente 30 mq slp/ab – I'_{Sp} congruente espresso in forma percentuale è il 146% della slp ($44:30 \times 100$).

Non si comprende, inoltre, lo scopo e l'utilità di prevedere che i Piani attuativi della Variante siano costituiti da PII (benché in alternativa si consentano strumenti attuativi diversi), anziché normali Piani attuativi (PPE, PL), dal momento che non si ravvisano motivi di necessità di discostamento dalle previsioni della attuale Variante e che gli impegni aggiuntivi a quelli normati dalle NTA (cessioni di aree per EEP o PIP, STU, ecc.), sulla cui opportunità si argomenterà in seguito, possono essere regolamentati mediante l'Accordo di Programma in itinere.

Non si comprende neppure la necessità di prevedere modalità di monetizzazione di aree pubbliche non cedute, dal momento che, con gli indici previsti, gli strumenti attuativi sono in grado di garantire l'autosufficienza realizzativa delle dotazioni di aree pubbliche sia per servizi connessi ai nuovi insediamenti (26,5 mq/ab) sia per servizi urbani generali (17,5 mq/ab), anche quando si ritengano opportune compensazioni tra i diversi comparti della Variante.

Non appaiono, invece, essere state prese in considerazione le argomentazioni, formulate in sede di istanza preventiva alla partecipazione nella determinazione dei contenuti dell'Accordo di Programma, riguardanti le modalità di determinazione della quota di edificabilità privata sia in relazione all'attendibile remunerazione di mercato della rendita fondiaria che alle esigenze di massimizzazione delle contropartite di utilità sociale.

Al riguardo, in quella sede lo scrivente segnalava che nell'offerta pubblica di vendita condotta da Fondazione Fiera, gli aspiranti acquirenti hanno offerto più del doppio di quanto la proprietà fondiaria dichiarava di aspettarsi (cioè - anziché 250 Milioni di €, pari a circa 900 €/mq di slp - 523 Milioni di € da parte di Citylife - ma tutte le altre offerte si attestavano tra i 378 e i 480 Milioni di € - pari a circa 2000 €/mq di slp) e che ciò costituisce la prova provata che nelle trasformazioni urbane di grande dimensione e lungo periodo i grandi investitori finanziari sono disposti a remunerare la rendita fondiaria circa il doppio che negli interventi a breve e di più modesta dimensione (probabilmente non credendo affatto nel lungo periodo ai ventilati allarmi di sgonfiamento della cosiddetta bolla speculativa immobiliare).

Stando così le cose, l'aspettativa dichiarata da FS di realizzare circa 800 milioni di € dalla cessione ai promotori immobiliari di circa 1.340.000 mq di scali ferroviari in dismissione, sulla base della dimostrata attendibile remunerazione di circa 1.800 €/mq di slp realizzabile (pari a 600 €/mq), potrà essere soddisfatta con un indice edificatorio non superiore a 0,33 mq/mq¹ pari a circa 400.000 mq di slp.

Anche a voler adottare stime più prudenziali, si può comunque ritenere che un'equa remunerazione della rendita fondiaria non richieda un indice di edificabilità maggiore di 0,40 mq/mq², destinando la rimanente edificabilità sostenibile sino al limite di 0,66 mq/mq ad edilizia sociale (rispettando così la quota minima del 40% prescritta dalla L. n. 167/62) o incentivi premiali per l'adozione di particolari qualità ambientali. All'incentivazione di queste ultime sarebbe bene, tuttavia, destinare, piuttosto che incrementi di edificabilità - ciò che appare logicamente assai contraddittorio con lo scopo perseguito³ - lo scomputo del contributo commisurato al costo di costruzione (pari a circa il 4-6% del costo corrente di edificazione), evitando inoltre di intaccare gli oneri urbanizzativi che finanziano la qualità urbana dell'intervento.

Per conseguire coerentemente un obiettivo di massimizzazione dell'utilità sociale nelle operazioni di trasformazione urbanistica delle aree in questione è necessario che l'AdP concordi con la proprietà l'individuazione di criteri di alienazione delle aree in base all'offerta complessivamente e non solo economicamente più vantaggiosa (cioè, la prefissata remunerazione della rendita fondiaria al proprietario dell'area + il massimo valore dei servizi pubblici proposti), scegliendo un criterio che, ferme restando la base d'asta ritenuta necessaria a remunerare le aspettative della proprietà fondiaria e il rispetto delle quantità edificatorie e delle dotazioni pubbliche prescritte, basi l'alienazione delle aree agli operatori su una gara al ribasso nella quota di quantità edificatorie private rispetto a quelle massime consentite e, quindi, la massimizzazione delle contropartite di utilità sociale.

Si tratta certo di discutere dove localizzare quantità edificatorie e dotazioni pubbliche di aree e servizi, quanto e dove concentrarle più opportunamente e quali rapporti promuovere tra funzioni, tipologie edilizie e spazi pubblici: compito che deve necessariamente spettare alla pubblica decisione e non al promotore immobiliare, che non è in grado di perseguirli con concorsi di architettura che si limitino alla ricerca di una facile ed effimera immagine-spettacolo, com'è accaduto nel caso dell'area ex Fiera.

Inoltre, tra gli scopi che l'AdP dovrebbe perseguire dovrebbe collocarsi anche la risoluzione di alcune situazioni di incoerenza socio-urbanistico-ambientale esistenti ai margini delle aree

¹ $800.000.000\text{€} : 1.800\text{€/mq slp} = 440.000\text{mq slp} : 1.340.000\text{mq} = 0,33\text{ mq/mq}$

² Corrispondenti a 500.000 mq di slp e ad una remunerazione della rendita fondiaria di circa 1.500 €/mq slp

³ Che si direbbe, infatti, se qualcuno proponesse che, di fronte ad una riduzione dell'edificabilità o un aumento delle dotazioni pubbliche, si potesse inquinare di più?

oggetto di trasformazione (ad esempio il commercio all'ingrosso gestito dalla comunità cinese in zona Paolo Sarpi o altre attività di svago notturno quali le discoteche negli ex hangar di via Valtellina, fonte di disagio insediativo per frequentazione e rumore), incentivandone la ricollocazione sull'area dell'ex scalo Farini (per contiguità urbana) o su quello dell'ex scalo Romana (per la possibile assistenza alla comunità etnica data dalla vicinanza della sede diplomatica del paese d'origine)⁴.

Infine, se non si vuole ridurre la discussione sulla morfologia urbana che si vuol ottenere a mero pettegolezzo sulle personali preferenze estetiche di questo o quel pubblico amministratore, di questo o di quell'architetto di grido, forse occorrerebbe rovesciare il ragionamento, partendo dall'indice U_f (edificabilità fondiaria) massimo che s'intende ammettere e, tenuto conto della necessità di rispettare il disposto dell'art. 9 del DM 1444/68 (limiti di distanza tra i fabbricati: distanza minima pari all'altezza del fabbricato più alto) e quello della L. 122/89 sui parcheggi pertinenziali (1 mq/10 mc), desumerne (nel pieno rispetto delle norme vigenti) l'indice U_t e la conseguente quantità di aree pubbliche connesse, come proposto da uno studio del prof. Luigi Falco, del Politecnico di Torino⁵, anziché partendo da una predefinita percentuale tra aree pubbliche e private, ancorché correttamente determinata.

E', quindi, del tutto legittimo ed opportuno che il Comune di Milano discuta degli indici edificatori di queste aree, della dotazione quantitativa e della qualificazione funzionale delle aree e dei servizi pubblici che devono essere realizzati, persino delle tipologie edilizie e del tessuto insediativo delle edificazioni private, come ho cercato di argomentare più sopra.

Se, com'è accaduto in precedenti casi (ex Fiera di Milano), in una sorta di frenesia di privatismo, il Comune delegasse totalmente alla proprietà fondiaria o agli aspiranti acquirenti l'impostazione dei progetti, nemmeno le idee sarebbero più pienamente in libera disponibilità al reciproco confronto, come accade – invece – quando la pianificazione è definita su proposte dall'Ente pubblico. Infatti, esse, in quel modo, apparterebbero invece a qualcuno e sia il Comune sia i cittadini sarebbero liberi di discutere solo le impostazioni progettuali dell'acquirente con cui il proprietario dell'area abbia stretto un contratto, cioè quelle di chi – col più caro prezzo pagato alla proprietà fondiaria – si è comprato anche il diritto di essere padrone delle idee della città e suo interlocutore unico.

Senza un orientamento urbano e metropolitano che dia senso generale e di medio-lungo periodo alle scelte localizzative che si vanno operando, è inevitabile che a prevalere nell'uso della città sia l'ottica dell'immagine effimera, affine a quella del logo pubblicitario⁶, che orienta la speculazione immobiliare a breve, di cui il Comune finisce per essere succube, anziché svolgere un ruolo anticongiunturale e di tutela della espressione di lungo periodo di una cultura collettiva della comunità insediata.

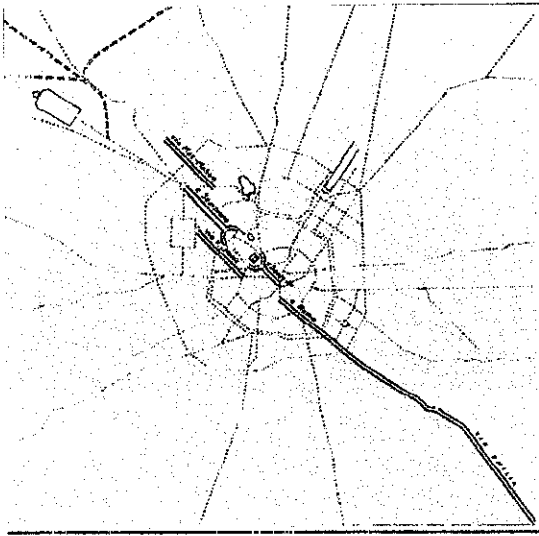
Da questo punto di vista, se per un verso appare apprezzabile che nella Relazione si faccia riferimento alle analisi di de Finetti sull'evoluzione storica del sistema ferroviario milanese in rapporto al suo ruolo di conformazione urbana, per altro verso appare limitativo che non si riportino anche le sue considerazioni sulla necessità di una impostazione insediativa delle direttrici di Nord Ovest che ricostruiscano l'andamento (da lui allusivamente definito *neoclassico*) secondo fasce di *cardi* e *decumani*, orientati parallelamente e ortogonalmente a

⁴ A tale scopo, sarebbe opportuno, quindi, prevedere nell'ambito dell'AdP una STU (Società di Trasformazione Urbana) tra Comune, FS e proprietari degli immobili oggi usati impropriamente che gestisca la vendita e il reinvestimento dei proventi in nuove e più adeguate edificazioni sulle aree FS in trasformazione, trovando le opportune leve finanziarie che facilitino il buon esito dell'operazione ed evitino ogni rischio speculativo.

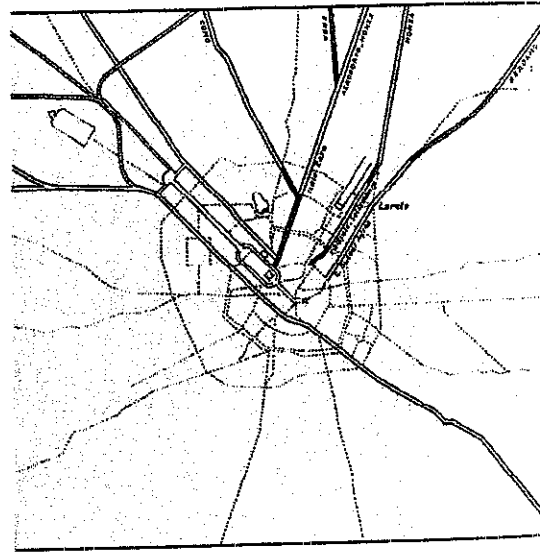
⁵ Cfr. L. Falco, *L'indice di edificabilità*, Utet, Torino 1999, p. 111: "Può essere utile, a partire dall' I_{ef} ($=U_t$), e cioè da una definita immagine dell'insediamento residenziale e della sua morfologia (pur con quella approssimazione che è rappresentata dal definire l'immagine attraverso il solo I_{ef}), arrivare all' I_{et} ($=U_t$) e alla quantità complessiva di aree pubbliche connesse a quell' I_{ef} ."

⁶ Cfr. S. Brenna, *Città degli uomini o delle immobiliari? Architettura della città o degli architetti?* in *La strana disfatta dell'urbanistica pubblica*, pp. 69-76, Maggioli, 2009

quello di corso Sempione (cfr. immagini seguenti, da G. de Finetti, *La città sulla via delle genti*, in *Milano costruzione di una città*, Hoepli 2002, figg. 157 e 159, pp. 471 e 472)



157 Arterie antiche e recenti indirizzate come il «cardo» della romanità.



159 Sistemazione delle arterie del nord e del nord-est

L'attualizzazione di tali considerazioni renderebbe opportuno che la Variante fornisca indicazioni unitariamente coerenti ad un impianto urbano generale negli orientamenti delle scelte infrastrutturali ed insediative non solo dello specifico caso in esame, in particolare per il comparto di Scalo Farini, ma, in prospettiva temporale e sulla stessa direttrice, per i futuri progetti per Nuova Bovisa ed Expò 2015, e retroattivamente – per quanto ancora possibile – per il completamento dell'area di Garibaldi-Repubblica, nonché, dall'altro lato di corso Sempione, per il riassetto dell'area del vecchio recinto fieristico.

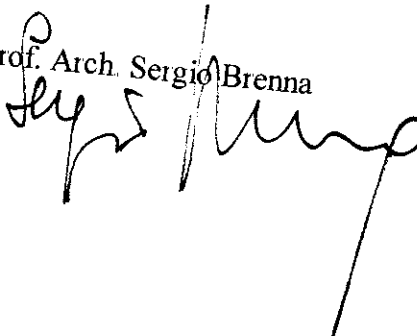
Un primo fattore, in tal senso, sarebbe quello ridefinire nell'ambito di questa direttrice e opportunamente coordinata alle sue scelte insediative, l'attuale estemporanea ed incongrua previsione di tunnel stradale sotterraneo da nord-ovest a sud est.

Appare, al contrario, del tutto improprio e inopportuno che il Comune pretenda di subordinare il proprio assenso all'edificazione di tali aree al fatto che la proprietà – che in questo caso non è un immobilista puro, ma un erogatore del servizio pubblico ferroviario – debba reinvestire la rendita immobiliare derivante (si parla, appunto, di 800 Milioni di €) prioritariamente a Milano nell'attuazione del Secondo Passante ferroviario, anziché secondo le priorità della propria logica imprenditoriale d'azienda che dovrebbe privilegiare il quadro dei rapporti metropolitano-regionali (la Gronda Ferroviaria Malpensa-Orio al Serio e il nodo di Seregno dove interseca la nuova linea ad alta capacità Alp Transit, in corso di realizzazione da parte delle Ferrovie Svizzere attraverso il nuovo valico del San Gottardo, e i nuovi intrecci funzionali e tipologico-progettuali che potrebbero trarne incentivo, secondo le indicazioni già segnalate nel DIU del 2000).

Sarebbe l'effetto più stravolgente e persino più grave di un non accorto uso edificatorio delle aree oggetto di trasformazione, col Comune che indurrebbe FS a comportarsi prevalentemente da immobilista e a confrontarsi unicamente con esso, in quanto detentore del potere decisionale sull'edificabilità delle aree, anziché da soggetto istituzionale erogatore della mobilità pubblica territoriale, che deve interloquire prioritariamente nella definizione dei propri programmi d'investimento con le istituzioni provinciali e regionali in funzione di un riequilibrio dei rapporti tra interessi comunali e metropolitano-regionali.

Il Comune finirebbe così per essere, anziché controparte delle aspettative di rendita fondiaria delle proprietà in funzione di tutela dell'interesse generale ad un ordinato assetto ambientale ed urbano, connivente con la massimizzazione delle aspettative di rendita fondiaria e in contrasto di interessi con la tutela istituzionale di quelli pubblici, rappresentati da un assetto urbano e ambientale sostenibile.

Milano, 28.05.2009

Prof. Arch. Sergio Brenna


Milano, 01 Giugno 2009

Prot. 461
Clas. I

AL COMUNE DI MILANO
DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
SETTORE PROGETTI STRATEGICI
Via Pirelli, 39 – 4° Piano
MILANO

COMUNE DI MILANO
DC SVILUPPO DEL TERR
PG 439255/2009
Del 09/06/2009
CGIL-CISL-UIL-SUNIA-
(S) PROT. PROG. STRATEGICI
09/06/2009

OGGETTO:

Suggerimenti e proposte da parte delle sottoscritte Organizzazioni Sindacali, in rappresentanza degli interessi diffusi espressi dai potenziali utenti degli alloggi di edilizia economico popolare alla messa a disposizione del pubblico della proposta di variante urbanistica, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica nell'ambito del procedimento di accordo di programma ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 promosso dal sindaco del comune di Milano in data 27 luglio 2007 e integrato in data 18 luglio 2008 con contenuto di variante urbanistica al piano regolatore generale vigente per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in comune di Milano, denominate "scalo Farini, scalo romana, scalo e stazione di porta Genova, scalo basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e rogoredo, aree ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

I sottoscritti Antonio Larena Segretario CGIL Milano – Danilo Galvagni Segretario CISL Milano – Giuseppe Doria Segretario UIL Milano e Lombardia – Stefano Chiappelli Segretario Generale SUNIA Milano – Leo Spinelli Segretario Generale Sicut Milano – Mario Savy Segretario Generale UNIAT Milano e Lombardia ,in rappresentanza degli interessi diffusi espressi dai potenziali utenti degli alloggi destinati a edilizia economico popolare, in relazione alla Variante al PRG vigente contenuta nella proposta di Accordo di Programma tra FS e Comune di Milano inerente alle aree degli scali ferroviari dismessi e relativa procedura di VAS

premesse che

- E' in essere con l'Amministrazione Comunale di Milano un protocollo di relazioni sindacali che impegna la stessa a informare in via preventiva le Organizzazioni Sindacali Confederali sulle principali proposte della Giunta di Milano anche in relazione alle politiche di valorizzazione delle aree "dimesse";
- in relazione all'ADP in epigrafe questa procedura è stata disattesa;
- il territorio Comunale di Milano soffre di cronica mancanza di edilizia economica popolare come evidenziato ad esempio dal C.I.M.E.P. (Consorzio intercomunale Milanese per l'edilizia popolare);

- i Sindacati Inquilini in epigrafe hanno formalizzato all'Amministrazione Comunale precise rivendicazioni relative alla possibilità di colmare il differenziale fra domanda ed offerta di edilizia economica e popolare.

osservano

che la quota di edilizia residenziale convenzionata e sovvenzionata prescritta dalle NTA della Variante ammonta a 244.000 mq di slp su una previsione complessiva di 847.000 mq di slp ammessi, pari al 28,8% di quest'ultima.

Poiché il Comune di Milano rientra tra quelli che, ai sensi dell'art. 1 della L. n. 167/62 è tenuto "alla formazione di un piano delle zone da destinare alla costruzione di alloggi a carattere economico popolare, nonché alle opere e servizi complementari, urbani e sociali, ivi comprese le aree a verde pubblico", nel quale, ai sensi dell'art. 3 della medesima legge, "l'estensione delle zone da includere nei piani è determinata in relazione alle esigenze dell'edilizia economica e popolare per un decennio e non può essere inferiore al 40% e superiore al 70% di quella necessaria a soddisfare il fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato", e le aree oggetto della presente Variante costituiscono una parte rilevante, se non addirittura preminente, di quelle che verranno poste in attuazione nel prossimo decennio, si chiede in base a quale criterio il Comune ritenga di destinare a tale finalità una quota percentuale inferiore a quella minima del 40%, ciò che renderebbe indispensabile, per adempiere al disposto di legge, destinare in altre previsioni pianificatorie quote di aree a ciò destinate fortemente superiori a quella minima, rischiando con ciò di determinare ambiti di disagio ed emarginazione insediativa e sociale degli utenti di tale tipo di alloggi.

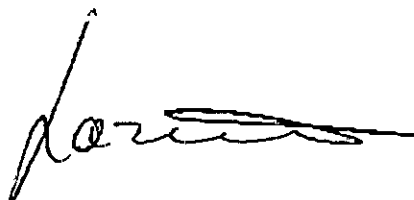
Si fa presente, per altro, che una corretta determinazione della quota edificatoria da destinare ad alloggi di edilizia economica popolare influisce anche sulla correttezza delle procedure di valutazione delle esigenze trasportistiche e ambientali, come dimostrato dal fatto che la Tab. 2.1 a p. 8 della relazione "Valutazioni trasportistiche" (ma è da supporre, per coerenza, più in generale anche quelle relative alla procedura di VAS) stimano correttamente una densità insediativa di 25 mq slp/residente per l'edilizia convenzionata e sovvenzionata ed una densità di 33 mq slp/residente per l'edilizia libera. Non apparirebbe, quindi, corretto procedere successivamente ad aggiustamenti della previsione di tale quota di estensione delle zone destinate a tale scopo, per adeguarsi all'adempimento dell'obbligo di legge, poiché ciò comprometterebbe la fondatezza delle valutazioni trasportistiche ed ambientali condotte.

In considerazione di quanto sopra esposto

propongono

che nelle prescrizioni dell'Accordo di Programma tra Comune di Milano e FS per il riutilizzo urbanistico degli scali ferroviari milanesi la quota destinata ad alloggi di edilizia economico popolare venga determinata almeno al 40% della capacità edificatoria complessiva consentita, pari cioè a circa 400.000 mq di slp.

p. CGIL - CISL - UIL di MILANO
SUNIA - SICET - UNIAT di MILANO





WWF Italia

Via Orseolo, 12
20144 Milano

Tel: 02831331

Fax: 0283133202

e-mail: wwf@wwf.itsito: www.wwf.it

SPETTABILE COMUNE DI MILANO

- DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
Settore Progetti Strategici
- DIREZIONE CENTRALE MOBILITA' TRASPORTI AMBIENTE
Settore Attuazione Politiche Ambientali

Oggetto: Procedimento di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione Site in Comune Di Milano, denominate "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione Di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese

OSSERVAZIONI SULLA PROPOSTA DI VARIANTE, SUL RAPPORTO AMBIENTALE E SULLA SINTESI NON TECNICA

Dalla lettura della documentazione resa disponibile da codesta Amministrazione circa la dismissione degli scali ferroviari milanesi Farini-Lugano, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, Romana, Genova e San Cristoforo, si rileva che vi sono due obiettivi principali per tale operazione. Un obiettivo è la riqualificazione urbana che, se ottenuti in modo sostenibile, certamente riscontra il nostro favore. L'altro obiettivo è il potenziamento della rete ferroviaria: anch'esso pienamente condivisibile.

Si auspica affinché questi miglioramenti non mirino ad un ennesimo consumo di suolo ma di una riqualificazione ambientale che tenga conto in primis del miglioramento della qualità della vita dei cittadini tramite interventi rivolti al trasporto pubblico (innanzitutto su ferro), alla presenza di polmoni verdi che siano la colonna portante di tutto il progetto, visti anche gli obiettivi dell'Expo 2015 verso cui il Comune di Milano si è impegnato a livello internazionale.

Ciò premesso, e richiamato il contenuto delle osservazioni già depositate dalla scrivente associazione in data 2 febbraio 2009 con atto P.G. 76480/2009, occorre evidenziare gli aspetti che già fin d'ora paiono problematici e che quindi impongono modifiche alla documentazione in fase di redazione, o comunque chiarimenti.

(1) LE AMBIGUITÀ E LE CARENZE DELL'ATTUALE PROCEDURA DI ACCORDO DI PROGRAMMA

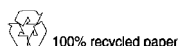


La gestione dei Soci e del Tesseramento WWF è certificato ISO 9001:2000 (cert. n. 03.845)

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Registrato come:
WWF Italia
Via Po, 25/c
00198 Roma

Cod.Fisc. 80078430586
P.IVA IT 02121111005



100% recycled paper

Ente morale riconosciuto con
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le
Ricerche N. H 1890ADZ.

O.N.G. idoneità riconosciuta
con D.M. 2005/337/000950/5
del 9.2.2005 – ONLUS di
diritto



1.1 Occorre anzitutto evidenziare come non sia stato depositato in visione alcun materiale afferente al contenuto dell'accordo di programma in corso di redazione, né tanto meno in relazione agli accordi già intercorsi a partire dal 2005 tra codesta Amministrazione e l'ente proprietario delle aree ferroviarie.

Ciò, anche se non richiesto dalla normativa, pare comunque grave nel caso in esame, in quanto è probabile che alcune clausole degli accordi precedenti vincolino già oggi le scelte di codesta Amministrazione, senza tuttavia che il pubblico sia stato informato sull'effettiva portata di tali "vincoli" convenzionali.

1.2 La Relazione Illustrativa della Proposta di Variante individua sette scali in dismissione ("Farini", "Greco Breda", "Lambrate", "Romana", "Rogoredo", "Genova" e "San Cristoforo"), che sono in vario modo aggregati e frazionati per dar luogo a cinque "comparti"¹:

- "Nord" (composto dallo scalo Farini, senza la porzione Lugano, e dallo scalo Greco-Breda; al suo interno risulta ulteriormente suddiviso in tre "unità");
- "Lugano";
- "Lambrate";
- "Sud" (composto dagli scali Romana, Rogoredo e Genova);
- "San Cristoforo" (a sua volta suddiviso in due "ambiti": "San Cristoforo-Interscambio" e "San Cristoforo Parco Attrezzato").

Nella documentazione della Valutazione Ambientale Strategica, invece, **i comparti edificatori sono solo tre**: "Nord" (composto da "Farini" e "Greco"), "Est" ("Lambrate") e "Sud" ("Romana", "Rogoredo", "Genova" e "San Cristoforo")².

La Normativa Tecnica di Attuazione (N.T.A.) – che fa riferimento alla suddivisione in comparti indicata nella suddetta Relazione Illustrativa – prevede che i (cinque) comparti costituiscano "Zone Speciali", caratterizzate da mix funzionale, che vengano classificati come zone "B" ai sensi del DM 1444/68 e come "Zone di recupero" ai sensi della legge 457/1978. Secondo il punto 9 della N.T.A., gli interventi edilizi in tali comparti sono subordinati all'approvazione di programmi integrati di intervento (P.I.I.) o di strumento equivalente.

¹ La Relazione Illustrativa parla indifferentemente di "comparti urbanistici" (pag. 12), "comparti di attuazione" e "comparti edificatori" (pag. 17).

² Rapporto Ambientale, Sintesi Non Tecnica, pagg. 23 e ss.



Per ciascuno dei suddetti comparti edificatori sono previste la quantità di slp massima insediabile³ e quella minima di slp per funzioni di interesse generale o analoghe⁴. **Non è specificato tuttavia se, e se si in che modo, tali aree parteciperanno ai meccanismi perequativi previsti dal Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) in corso di redazione, ossia se sarà possibile “caricare” su queste aree anche volumetrie prodotte da aree esterne all’ambito dell’accordo di programma.**

La documentazione disponibile, inoltre, non chiarisce le modalità di redazione di tali P.I.I. (che saranno unici anche nel caso di comparti che riuniscono più scali? Quali sono le caratteristiche delle procedure concorsuali previste?), né specifica quali saranno i soggetti che presenteranno e attueranno tali P.I.I. (sarà direttamente la società oggi proprietaria delle aree ferroviarie a redigere i P.I.I.? Oppure essa venderà le aree ad altri soggetti privati prima ancora di redigerli? Sono previste forme di evidenza pubblica per la vendita delle aree? Il Comune sarà coinvolto anche nella fase di gestione di queste forme di evidenza pubblica? Quali saranno i fattori di scelta dei soggetti attuatori?), né infine in che fase verrà svolta la valutazione di impatto ambientale sugli interventi previsti.

1.3 Ciò posto, si sollevano numerose perplessità circa la sufficienza della documentazione predisposta da codesta Amministrazione a configurare un’effettiva variante urbanistica che potrà poi essere semplicemente “attuata” con successivi programmi integrati di intervento in conformità con lo strumento urbanistico.

Innanzitutto, ai sensi dell’articolo 92, comma 4 della legge regionale 11 marzo 2005 n. 12 (applicabile nel caso in esame in forza dell’articolo 88, comma 2-bis della medesima legge), “*qualora il programma integrato di intervento comporti variante agli strumenti urbanistici vigenti o adottati ed abbia rilevanza regionale ..., per la sua approvazione il sindaco promuove la procedura di accordo di programma...*”. Da tale norma si desume pertanto che, dovendo l’accordo di programma accompagnare l’approvazione del P.I.I., il contenuto di quest’ultimo (ed in particolare quello “minimo”, che è menzionato sia dalla delibera di Giunta Regionale 9 luglio 1999 n. 6/44161, sia dal Documento di Inquadramento di codesta Amministrazione, par. X.22) deve essere già chiaro e conosciuto al momento dello svolgimento della procedura di accordo di programma (pur rimanendo possibili modificazioni in tale sede). Nel caso in esame, a fronte di una procedura di accordo di programma già avviata, **la proposta di variante urbanistica rimane invece ad oggi del tutto vaga circa gli effettivi contenuti dei P.I.I. relativi alle aree oggetto del medesimo accordo.**

In secondo luogo, si rileva che la variante in esame prende come riferimento non tanto il P.R.G. vigente, quanto il P.G.T. in corso di redazione. Sennonché, considerato proprio che tale strumento non è

³ “Nord”: 550.000 mq.; “Lugano”: 16.000 mq.; “Lambrate”: 34.000 mq.; “Sud”: 232.000 mq.; “San Cristoforo”: 15.000 mq.

⁴ “Nord”: 138.000 mq.; “Lugano”: 5.000 mq.; “Lambrate”: 34.000 mq.; “Sud”: 54.000 mq.; “San Cristoforo”: 13.000 mq.



ancora stato neppure presentato pubblicamente in forma completa o discusso nelle sedi politiche, i suoi contenuti sono ancora passibili di grandi modificazioni. E, cambiando la sostanza del P.G.T., cambierà anche il quadro di riferimento della variante in esame.

Oltre a ciò, una parte della documentazione della proposta di variante appare già oggi priva di riferimenti certi: laddove ad esempio si esaminano le “Linee Guida”, le aree oggetto di variante sono spesso interessate da indicazioni progettuali derivanti dal P.G.T. di cui non è possibile definire la portata.

1.4 Il “*potenziamento del sistema ferroviario milanese*” compare nel titolo della variante e in alcune dichiarazioni di principio, **senonché pare essersi “smarrito” nella progettazione della variante che stiamo esaminando.**

Nella documentazione finora presentata **non** risultano presenti interventi di potenziamento del sistema del “ferro” né per il trasporto passeggeri, né per il trasporto merci! In modo del tutto assurdo, peraltro, sol che si consideri che l’orizzonte temporale della pianificazione e programmazione di codesta Amministrazione è tutto rivolto al 2015, **non** sono neppure previsti sistemi su “ferro” per supportare l’EXPO⁵! Non solo, in **nessuno** degli scali interessati da maggiore edificazione (“Farini” con 533.000 mq. di s.l.p. e “Romana” con 190.000 mq. di s.l.p.) è prevista la realizzazione di fermate ferroviarie (o di metropolitana), pur essendo costruiti proprio su linee di binari attivi!

Sotto questo aspetto la lettura del materiale di variante e della connessa valutazione ambientale strategica è davvero desolante, in quanto continua a basarsi sulle attuali forme di mobilità; così anche il documento “VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE” (che accompagna la proposta di variante) è rivolto ad esaminare i futuri incrementi di traffico privato e non contiene alcuna accenno ad interventi di potenziamento del sistema ferroviario!

Quanto alla destinazione delle ricavi derivanti dallo sviluppo o dalla vendita delle aree in dismissione comprese nei suddetti comparti, si rileva come, in modo del tutto assurdo e contraddittorio, la documentazione prodotta da codesta Amministrazione non preveda finora alcunché al riguardo.

⁵ Al riguardo basterebbe citare l’esperienza di Londra nell’affrontare i trasporti connessi alle prossime Olimpiadi, per i quali ha riattivato alcuni canali abbandonati e coperti, proprio per trovare alternative al trasporto su gomma.



Tale carenza pare del tutto illogica ed immotivata, posto che proprio il Documento di Inquadramento di codesta Amministrazione prevedeva che gli *“atti di programmazione negoziata ... devono essere finalizzati ... al potenziamento e alla riqualificazione del sistema ferroviario milanese, del trasporto pubblico e della mobilità in generale, anche mediante il re-impiego delle plusvalenze derivanti dalla valorizzazione delle aree”* (par. X.13). E tale carenza è ancor più illogica laddove si consideri che le aree in esame sono oggi destinate dal P.R.G. a funzioni di interesse pubblico, sicché codesta Amministrazione, che avrebbe ogni diritto di imporre alle aree una nuova funzione di interesse pubblico, deve giustamente richiedere che il passaggio ad usi privati (certamente redditizi) delle aree venga connesso al re-investimento dei proventi in infrastrutture di cui la cittadinanza possa beneficiare.

(2) IL CONTENUTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA E LE MODALITÀ CONCURSUALI

2.1 INTEGRARE IL CONTENUTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA - Le aree ferroviarie in dismissione rappresentano sotto numerosi aspetti un “sistema unitario”, o comunque “connesso” (dal che, peraltro, può derivare anche il fondamento giuridico per procedere a sottoscrivere un accordo di programma unico per più programmi integrati di intervento), sicché appare evidente come sia necessario prevedere già nell'accordo di programma da firmarsi con la proprietà delle aree ferroviarie (prima ancora che nella N.T.A. della variante) una serie di norme puntuali volte a tutelare i valori (anche ambientali) connessi con tale unitarietà o connessione di sistema. Tali norme devono quindi essere “specificate” non solo nei singoli P.I.I. riferiti alle aree in esame, ma anche in eventuali ulteriori dismissioni ferroviarie che interessino il medesimo sistema.

Da un punto di vista ambientale è quindi necessario che già nell'accordo di programma (prima ancora che nella Normativa Tecnica di Attuazione della variante), siano inserite disposizioni volte a:

- [da “anello ferroviario” ad “anello ecologico”] prevedere la formazione progressiva in un sistema di aree verdi tra loro connesse ecologicamente, comprendenti sia gli scali in dismissione oggetto della presente variante, sia le aree e i fasci di binari che, pur esterni a tale aree, possono servire da connessione interna (tra gli scali) ed esterna (con gli ambiti ambientali esterni alla città).

In questa direzione già la Relazione Illustrativa (pag. 7) afferma che è previsto il coordinamento progettuale per una parte delle aree lineari a binari esterne alla variante in esame (tra la Stazione di Garibaldi e il Ponte di Via Farini). Approfittando della circostanza che il proprietario delle aree in oggetto è ancora oggi proprietario (o comunque parte del gruppo proprietario) delle ulteriori aree ferroviarie, si tratterebbe di includere nell'accordo di programma una norma “orientativa” che vincoli – in via convenzionale – a tale destinazione di “connessione” ecologica anche le aree lineari a binari interessate da future dismissioni;

- realizzare un tracciato ciclo pedonale all'interno di queste aree e nelle connessioni tra esse. Infatti l'attuale rete ciclo pedonale comunale risulta essere fortemente frammentata senza apportare quindi



reali vantaggi ai cittadini che spesso sono costretti a sottoporsi ai pericoli del traffico automobilistico che ha una forte prevalenza sia nei percorsi, sia nelle dimensioni sui tracciati ciclo pedonali che risultano pertanto penalizzati e spesso pericolosi.

Questi interventi pertanto potrebbero anche essere ricollegati al lavoro che sta svolgendo la D.G. Ambiente della Regione Lombardia, tramite un tavolo permanente sul tema infrastrutturale che ha come obiettivo la diminuzione dell'inquinamento su tutto il territorio regionale e che già ha discusso sulla grande utilità di impiego delle aree dismesse per raggiungere tale obiettivo.

2.2 DEFINIRE LE MODALITÀ CONCORSALE - A pagina 13 della Relazione Illustrativa si afferma che vi sarà un “*obbligo del ricorso a procedure concorsuali nella selezione dei progetti o progettisti*”, ma tale previsione, se pur lodevole, è totalmente vaga ed indefinita.

I. Si farà una gara per individuare i **soggetti attuatori**, sulla base dei **progetti** di P.I.I. che essi presenteranno?

Se fosse così:

- I P.I.I. saranno unitari anche nel caso di comparti comprendenti più scali?
- Con quali criteri di aggiudicazione: maggiore volumetria? Maggiore s.l.p. di servizi pubblici ed edilizia convenzionata? Migliore e maggiore progetto del verde? Minore dipendenza dalla mobilità e dalla logistica privata su gomma?
- La procedura concorsuale sarà gestita solamente dall'ente proprietario delle aree o – in considerazione della loro attuale destinazione a servizio pubblico e della loro rilevanza strategica – anche da parte di codesta Amministrazione?
- Che modalità di coinvolgimento della popolazione locale (ad es. Consiglio di Zona) vi saranno?

II. Oppure, le procedure concorsuali interverranno solo dopo che le aree saranno già state vendute dalla proprietà con procedure ordinarie (trattativa privata, asta) e riguarderanno quindi solamente l'individuazione dei **progettisti**?

Se fosse così, analogamente con quanto già esposto poc' anzi:

- con quali criteri di aggiudicazione si valuterebbero i progetti: maggiore volumetria? Maggiore s.l.p. di servizi pubblici ed edilizia convenzionata? Migliore e maggiore progetto del verde? Minore dipendenza dalla mobilità e dalla logistica privata su gomma?
- La procedura concorsuale sarà gestita dai nuovi proprietari delle aree o anche da parte di codesta Amministrazione?
- Che modalità di coinvolgimento della popolazione locale (ad es. Consiglio di Zona) vi saranno?



Le suddette domande devono trovare un chiarimento che possa poi tradursi in specifiche disposizioni da inserire nel corpo dell'accordo di programma (così come poi nella Normativa Tecnica di Attuazione della variante).

L'obiettivo della procedura concorsuale dovrebbe essere quello di favorire il raggiungimento di **qualità progettuale elevata** e di fare delle aree ferroviarie in dismissione un **esempio di sostenibilità ed innovazione ambientale**.

Occorre quindi prevedere **procedure concorsuali che interessino tutte le fasi dell'intervento, compresa quella della scelta degli operatori, e quindi criteri di aggiudicazione completamente "sbilanciati" in favore di soluzioni ecologiche innovative ed integrate**, con utilizzo delle certificazioni non solo ecologiche ma anche ambientali in senso più ampio, anche al fine di bilanciare le deficienze ambientali cittadine che da troppo tempo ci trasciniamo.

2.3 MODIFICARE L'INDIVIDUAZIONE DEI COMPARTI – Ciò premesso, l'individuazione di cinque "comparti" operata nella proposta di variante, con le relative conseguenze sugli ambiti di definizione dei P.I.I., appare sotto alcuni aspetti immotivata ed illogica, poiché comporta conseguenze negative sia sull'effettiva gestione progettuale ed attuativa delle problematiche ambientali. Ancora più illogico sarebbe procedere con un ulteriore accorpamento (in tre comparti), come viene fatto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica.

- **SCORPORARE IL COMPARTO "SUD"** – La scelta di raggruppare nel comparto "Sud" tre scali tra loro diversi e lontani ha possibili non ha alcuna giustificazione sotto il profilo progettuale e neppure sotto quello esecutivo. È di tutta evidenza che la progettazione di quei tre scali dovrà essere autonoma. È parimenti di tutta evidenza che se un solo soggetto (pare ovvio ritenere che non sarà Ferrovie dello Stato) dovrà presentare un solo P.I.I. per le tre aree, quando poi entrerà nella fase attuativa si baserà sulle proprie valutazioni imprenditoriali per decidere quale area sviluppare per prima, quale area investire di più, in quale area costruire con migliori contenuti progettuali ed ambientali.... Anche da un punto di vista concorrenziale, dovrebbe quindi essere di tutta evidenza che solo scegliendo – con apposite procedure concorsuali – operatori diversi per ciascuno scalo è possibile attivare quel meccanismo virtuoso che porta ogni operatore a dare il meglio di se per esaltare le potenzialità ambientali di ogni area.

Quand'anche codesta Amministrazione volesse mantenere indici flessibili tra i diversi scali, **potrebbe comunque fissare dei meccanismi – trasparenti e/o concorsuali – di tipo perequativo, che consentano il movimento di volumetrie tra i diversi scali o l'attribuzione di quote di volumetrie variabili direttamente connesse alla sostenibilità degli interventi.**



- **ACCORPARE GLI SCALI “GENOVA” E “SAN CRISTOFORO”** – Come spesso rilevato da codesta Amministrazione, uno degli elementi progettuali di maggiore interesse (anche ambientale e paesaggistico) è il “parco lineare” lungo il Naviglio Grande. Esso infatti rappresenta una risorsa unica di connessione della città con l’esterno. Un elemento di inestimabile importanza sotto il profilo delle connessioni ecologiche e delle possibilità di fruizione da parte dei cittadini. Orbene, è del tutto assurdo che la progettazione di quest’ambito lineare venga arbitrariamente diviso in pezzi, e che manchi quindi una progettazione unitaria dell’intervento!

Stando a quanto è possibile desumere dalla Normativa Tecnica di Attuazione, saranno predisposti per tale ambito due P.I.I. distinti: uno per il comparto “Sud” e uno per il comparto “San Cristoforo”. Non vi può essere alcun dubbio sulla circostanza che così procedendo tutta una serie di sinergie e di possibilità che deriverebbero dal lavorare su un’asta continua si perderanno, in quanto gli elementi di connessione tra le due aree invece di sorgere sotto un profilo progettuale, deriveranno da “vincoli” e non da progetto, ossia con una modalità che proprio codesta Amministrazione ha infinite volte affermato di voler abbandonare. Si rileva che oggi **proprio il confine tra i due P.I.I. previsti costituisce una delle “principali interferenze” della rete ecologica** (vd. Tavole 2Da-b, Allegati Cartografici della V.A.S.).

(3) ASPETTI CARENTI NELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Occorre innanzitutto richiamare quanto già evidenziato circa la discrasia tra il materiale della proposta di variante urbanistica, che individua **cinque** comparti edificatori, e il materiale della VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, che di comparti ne individua solo **tre**, con ogni conseguenza circa lo scenario di riferimento che varia e risulta internamente contraddittorio.

LA SITUAZIONE AMBIENTALE ATTUALE DI RIFERIMENTO DELLA V.A.S. – Si evidenzia quindi che una variante urbanistica – e soprattutto se dell’entità di quella in esame – non può essere giustificata sotto un profilo ambientale se non prendendo in esame la situazione ambientale dell’intera città, in quanto tra gli obiettivi che deve porsi vi deve essere proprio quello di andare a sopperire le deficienze ambientali esistenti e quello di non aggravare i problemi esistenti.

Prendendo quindi in esame gli indicatori ambientali di sintesi (Rapporto Ambientale – Sintesi Non Tecnica, pagina 20) si rileva che essi sono indicati (su una scala progressiva da “- -” a “+ +”) nel seguente modo:



<i>Componente</i>	<i>Stato Attuale</i>
Qualità dell'aria	- (lievemente inferiore alla qualità accettabile)
Ambiente Idrico Superficiale	- (lievemente inferiore alla qualità accettabile)
Ambiente Idrico Sotterraneo	- (lievemente inferiore alla qualità accettabile)
Suolo	- (lievemente inferiore alla qualità accettabile)
Rifiuti e Bonifiche	= (analogo alla qualità accettabile)
Rumore	- (lievemente inferiore alla qualità accettabile)
Energia	+ (lievemente migliore della qualità accettabile)
Mobilità e Trasporti	= (analogo alla qualità accettabile)
Paesaggio e Natura	+ (lievemente migliore della qualità accettabile)

Orbene, tali valutazioni appaiono **carenti**, **illogiche** e comunque **contraddittorie** con le informazioni in possesso di codesta Amministrazione, e quindi volte a “indorare” la situazione ambientale attuale.

Pare infatti del tutto assurdo – ad anche illegittimo – poter affermare oggi in un documento ufficiale, approvato da codesta Amministrazione, che la “Qualità dell’aria” cittadina è oggi semplicemente “*lievemente*” inferiore alla qualità accettabile.

Scriviamo di cose ben note quando richiamiamo la circostanza che la soglia legale di 50 µg/m³ PM10 al giorno è stata superata ben **132** giorni nel 2007 e **102** giorni nel 2008 (a fronte di un massimo di 35 superamenti consentiti), che la media annuale di PM10 è stata di **51** µg/m³ nel 2007 e ancora **44** µg/m³ nel 2008 (a fronte di un massimo consentito di 40 µg/m³). Analoghe dati possono essere citati per PM2,5, NOx e Ozono.

Come altrettanto noto a codesta Amministrazione, la A.S.L. Città di Milano pubblica ogni anno un documento intitolato “*Stima dell’impatto dell’inquinamento atmosferico su mortalità e morbosità nella città di Milano*”, dove si prendono in esame i tassi di mortalità e morbosità derivanti direttamente dal superamento dei limiti legali per i singoli inquinanti. Orbene, il documento del 2007 indica che **ogni anno** ci sono **676 morti** per PM10, **220 morti** da PM2,5, **74 morti** per ozono e **174 morti** per biossido d’azoto (NO₂).

Non si comprende davvero come questa emergenza sanitaria possa essere trascurata in questa sede, dove devono essere fatte scelte rilevanti con riferimento sia alla crescita urbanistica della città, sia ai suoi aspetti trasportistici.



Analoghe considerazioni possono essere svolte con riferimento all'indicatore "Mobilità e Trasporti", che, addirittura, viene definito "analogo alla qualità accettabile"!

Ci si chiede come possa giustificarsi tale valutazione in una città che è stata commissariata per i problemi del traffico dal 2001 al settembre 2006, e cioè fino a che il Sindaco, **pur in presenza di problemi immutati**, ha deciso di procedere ad affrontarli con i poteri ordinari. In una città dove il pur auspicato "Ecopass" stenta ancora a dare i frutti previsti proprio sul traffico a causa di esenzioni immotivate e del mancato allargamento dell'area a tariffazione (nonostante la proiezione originaria di -50% PM10, nel primo anno di sperimentazione all'interno della zona "Ecopass" si è avuta una riduzione effettiva del traffico e quindi del PM10 di solo -19%). In una città in cui circa l'assoluta maggioranza degli ingressi in entrata avviene ancora con l'auto privata. In una città in cui i trasporti ciclistici rappresentano meno del 10% del totale. In una città in cui l'indice di congestione è in massima parte della rete viaria superiore alla portata massima.

Più in generale, sotto il profilo della "Mobilità e Trasporti" la V.A.S. finora svolta appare del tutto carente. Basti pensare che, in violazione dei principi di efficienza dell'azione amministrativa, nel documento "VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE" il sistema "Ecopass" non è neanche considerato, ma, in modo del tutto illogico, viene sostituito con una "*applicazione di extracosto generalizzato di 1 € a tutti gli spostamenti con auto*"... (pag. 16 del documento cit.). Si fa presente che il sistema "Ecopass", già parte del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria di cui alla delibera di Giunta Regionale n. 8/5547 del 10 ottobre 2007, è stato pensato come sistema ad espansione, e quindi è quanto mai necessario che le valutazioni trasportistiche prendano in esame sia la situazione attuale che quella allargata su un'area più ampia (codesta Amministrazione ha più volte ipotizzato la cerchia ferroviaria 90/91). Non prendere in esame la presenza dell'Ecopass pare del tutto assurdo, anche perché è proprio a partire da esso che codesta Amministrazione ha avviato la propria politica di gestione del traffico privato in un'ottica di sostenibilità ambientale e decongestionamento.

Quanto poi al parametro "Energia", esso viene definito finanche "*lievemente migliore della qualità accettabile*" in modo del tutto immotivato. Basti pensare che il Rapporto Ambientale al riguardo dedica solo 6 pagine su 298, senza peraltro affrontare la questione cruciale della produzione di CO2 e delle politiche per la sua riduzione ai fini del raggiungimento degli obiettivi di Kyoto (al cui riguardo le deficienze regionali e cittadine sono già state sottolineate, www.kyotolombardia.org). La richiesta energetica negli ultimi anni è ancora aumentata (Figura 5-74 del Rapporto cit.) e non sono riportati interventi attuali o futuri (tranne quelli di AEM per il teleriscaldamento) volti a ridurre in modo significativo i consumi energetici e il maggiore utilizzo di fonti rinnovabili.



Quanto quindi al parametro “Paesaggio e Natura”, anch’esso viene definito “*lievemente migliore della qualità accettabile*”, nonostante ancora oggi i cittadini milanesi soffrono una cronica carenza di verde utilizzabile. I dati presentati da codesta Amministrazione parlano di 12,7 mq. per abitante (pag. 90 del Rapporto Ambientale), ma non vengono specificati i parametri di tale calcolo, né le caratteristiche di tale “fruibilità”! A ciò si aggiunga, che tra i parametri per individuare il verde vi è anche quello della vicinanza agli abitanti (a livello europeo si indica spesso il range di 300/600 metri di distanza dalle abitazioni): sulla base di queste premesse è quindi agevole ritenere che quantitativamente i metri effettivi sono molto meno di quelli indicati.

La percentuale di suolo urbanizzato è elevatissima e, tranne che a sud e a ovest della città, prossima alla saturazione. Le caratteristiche naturali della città di Milano – fino ad un recente passato molto forti, anche rispetto ad altre realtà italiane – sono state quasi completamente cancellate. Ne è un macroscopico esempio la situazione drammatica delle cascine urbane e suburbane, che potrebbero rappresentare un enorme potenziale per la città e che sono invece neglette. Gli stessi parchi urbani sono poveri sotto un profilo biologico e mantenuti con qualità ben al di sotto delle potenziali. Negli ultimi anni il principale caso di rinaturalizzazione di un’area urbana è avvenuto in modo del tutto involontario alla Darsena, dove sono state asportate porzioni delle coperture in cemento con l’effetto di aver riportato varietà botanica e faunistica a meno di due chilometri dal Duomo.

Tutti questi elementi quindi sottolineano come il deficit di “Natura e Paesaggio” a Milano sia forte, e proprio interventi come quello sugli scali ferroviari in dismissione servirebbero per colmarlo.

La valutazione del parametro “Ambiente Idrico Superficiale” come “*lievemente inferiore alla qualità accettabile*” pare comunque contraddittoria alla luce delle valutazioni espressa in sede di Rapporto Ambientale (pag. 146), dove le acque dei principali corpi d’acqua superficiali (Vettabbia, Redefossi, Lambro, Olona) sono qualificate di qualità “*scadente*” o “*pessima*”.

Quanto all’individuazione del Reticolo Idrico che attraversa le aree ferroviarie in dismissione (parametro “Ambiente Idrico Superficiale”), si segnala che essa è incompleta. In aggiunta ai corpi d’acqua indicati alla Tabella 5-12 del Rapporto Ambientale, sono anche presenti:

- scalo Porta Romana: Cavo Annoni-Melzi (attraversa lo scalo), Roggia dell’Ospedale (attraversa lo scalo) e Cavo Botagnos (pochi metri);
- scalo San Cristoforo: Fontanile Corio (attraversa lo scalo).

La variante in esame certamente rappresenta una grande opportunità per recuperare i corpi d’acqua oggi tombinati, che ancora oggi scorrono in percorsi autonomi e spesso hanno capacità ecologiche ancora elevate.



(4) LE IPOTESI PROGETTUALI CHE DEVONO ESSERE CONSIDERATE DALLA PROPOSTA DI VARIANTE, DALLA V.A.S. E NELLA REDAZIONE DEI P.I.I.

Pur rinviando le proprie valutazioni sul contenuto progettuale della variante a quando sarà effettivamente individuato il contenuto minimo dei P.I.I. è comunque già oggi possibile svolgere alcune considerazioni di carattere generale su certi aspetti ambientali che – anche ai fini della progettazione attuativa – è necessario che già in questa fase vengano presi in esame.

4.1 CIRCA GLI ASPETTI “QUALITÀ DELL’ARIA”; “MOBILITÀ E TRASPORTI” - La variante in esame pare ancora muoversi in un orizzonte culturale, sociale e forse anche normativo che fa del trasporto privato con auto il centro della vita cittadina, e che non riesce a prendere in seria considerazione la possibilità – reale, come dimostrano tante realtà cittadine rigogliose – di strutturare la città in modo diverso, sì da incrementare la qualità della vita dei suoi cittadini, presenti e futuri.

Prendiamo il documento “VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE” (pag. 16 e seguenti): davvero codesta Amministrazione da oggi al 2015 mira – a livello cittadino – a diminuire di solo il 3% il trasporto passeggeri con auto, sicché esso rimanga pari al **36%** del totale? Davvero si accontenta che la percentuale di trasporti “bici + piedi” rimanga ferma alla percentuale odierna, ossia all’**11%**?

Dov’è il progetto di città sostenibile? Dove il nuovo P.G.T. che darà una nuova direzione di sviluppo alla città? Dove l’EXPO dell’innovazione e della cultura della sostenibilità?

Com’è possibile che codesta Amministrazione pensi a progetti per lo scalo Farini che in un’area di contorno amplissima genereranno incrementi di traffico di **oltre il 50%**⁶? Ed è mai possibile che un incremento di traffico di **oltre il 50%** venga persino progettato nell’ambito Genova, dove le nuove edificazioni saranno ridotte⁷?

Gli interventi previsti hanno una percentuale di spostamenti su auto dal 30% al 41% (vd. il documento “VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE”): **occorre fare uno sforzo, richiedere in sede di N.T.A. e/o in sede di gara che i progetti di P.I.I. possano portare alla creazione di interventi dove l’uso dell’auto si attesti al 15/20%!**

4.2 CIRCA I FATTORI “ENERGIA”, “SUOLO”, “PAESAGGIO E NATURA”, “AMBIENTE IDRICO (SUPERFICIALE E SOTTERRANEO)” - I parchi devono essere compatti, non attraversati da strade,

⁶ Documento “VALUTAZIONI TRASPORTISTICHE”, pag. 25.

⁷ Ibidem.



protetti rispetto alle strade con barriere acustiche. La percentuale di parco pensile (sui binari ancora in attività) deve essere limitata. Occorre garantire la continuità non solo paesaggistica, ma anche ecologica degli spazi verdi, sia all'interno degli scali, sia nelle loro connessioni.

La dismissione degli scali ferroviari rappresenta l'occasione per recuperare – con costi contenuti e con possibilità di strutturare attorno ad essi i sistemi ambientali e di fruizione – cavi, rogge e fontanili oggi tombinati (con percorso autonomo e quindi generalmente non inquinati) all'interno degli ambiti in dismissione. Ci si riferisce in particolare, con riferimento alla documentazione recentemente acquisita da codesta Amministrazione circa il “Reticolo Idrico” di competenza comunale:

- scalo Farini: Fontanile San Mamete;
- scalo Rogoredo: Roggia Gerenzana;
- scalo Porta Romana: Cavo Annoni-Melzi, Roggia dell'Ospedale e Cavo Botagnos;
- scalo San Cristoforo: Fontanile Corio.

Esistono certificazioni ambientali (ad esempio, la certificazione LEED che è stata recentemente allargata anche al “Neighborhood Development”, ossia per interi interventi urbanistici e non solo edilizi) che consentono di garantire la sostenibilità degli sviluppi immobiliari e che dovrebbero rappresentare un punto di partenza per la scelta dei progetti.

Occorre innanzitutto avere la forza di innovare, di fare della variante una mostra di miglior pratiche ambientali! Ma ciò va deciso adesso, che c'è un solo interlocutore (l'attuale unico proprietarie delle aree), sì da dare coerenza all'intero processo.

4.3 PROPOSTE PER LA DESTINAZIONE DELLE RISORSE

Ciò posto, anche alla luce delle problematiche di mobilità comunale e sovracomunale, appare opportuno che le risorse prodotte dalla trasformazione delle aree vengano destinate in via prioritaria a un potenziamento della mobilità ferroviaria d'area metropolitana, anche in conseguenza del fatto che dalle infrastrutture individuate per l'Expo2015 sono previsti finanziamenti sia per le linee metropolitane che per nuove autostrade, ma non per le ferrovie. Si prevedono infatti ingenti risorse per 3 nuove autostrade e diversi interventi di potenziamento della rete viaria esistente, mentre il DPCM sull'Expo ignora completamente ogni intervento di tipo ferroviario finalizzato al miglioramento della mobilità pendolare e turistica su ferro nell'area metropolitana. Ci sono solo alcuni interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità ferroviaria su Malpensa, interventi che non si giudicano sufficienti per dare un quadro di sistema ferroviario funzionante per i 29 milioni di visitatori attesi per l'Expo.

Segnaliamo quindi come prioritario il finanziamento di questi interventi:



1) linea suburbana da (Carnate) Monza per la connessione della zona della Brianza. Potenziando la linea esistente Milano-Garibaldi - Monza - Carnate sarebbe possibile liberare i binari della linea per Lecco, migliorando quindi la mobilità pendolare. La Linea passando da Garibaldi potrà connettersi con l'Expo passando dalle stazioni di Villapizzone e Certosa già esistenti.

2) Linea suburbana Rogoredo-cintura nord-Expo.

Anche in questo secondo caso, usando i binari ferroviari già esistenti, e realizzando pochi interventi strutturali, tra cui la realizzazione di alcune stazioni di interscambio tra il metro esistente e i binari ferroviari esistenti, sarebbe possibile realizzare una nuova linea di trasporto pubblico nell'area metropolitana al servizio dell'Expo che potrà assicurare corse ogni 15 minuti. La tratta, senza necessità di mettere in esercizio nuovi binari, parte da Rogoredo (interscambio con FS) passando per la fermata Forlanini (da realizzare), poi Lambrate FS, Turro (da realizzare in coincidenza con la fermata M1), passando per la fermata Istria della M5 in costruzione, per quella di Dergano della M3 in costruzione e poi dalle stazioni di Villapizzone e Certosa già esistenti.

3) l'acquisto di almeno 30 treni, da utilizzare per potenziare la rete ferroviaria regionale e migliorare nel complesso il servizio offerto;

4.4 QUANTO AI SINGOLI SCALI – Prendendo innanzitutto in esame “**Farini**”, si rileva che le strade di scorrimento che attraverseranno lo scalo dovranno essere costruite in sotterraneo, con modalità tali da ridurre le emissioni atmosferiche e acustiche.

Inoltre, il parco compatto in previsione dovrebbe trovare contatto – come già storicamente – con la Villa Simonetta; parimenti dovrebbe integrare il Fontanile San Mamete, da recuperare. Peraltro, si potrebbe sfruttare un percorso che congiunga il parco con un nuovo accesso al Cimitero Monumentale.

Quanto allo scalo “**Greco-Breda**”, si rileva che a sud-est delle aree in dismissione c'è un'ampissima area che rimane in utilizzo ferroviario. Occorre quindi prevedere che gli spazi verdi possano in futuro congiungersi con quest'area, quando ne verrà eventualmente decisa la dismissione.

Con riferimento allo scalo “**Lambrate**”, pare del tutto opportuno che in sede di accordo di programma si concordi l'apertura di alcuni passaggi ciclo-pedonali che colleghino le aree poste a est (a partire da Rubattino) con quelle a ovest, maggiormente servite da servizi (Città Studi).



Quanto allo scalo “**Romana**”, si è già evidenziata la grande ricchezza di corpi d’acqua che possono essere recuperati, anche per metterli in relazione (paesaggistica e ambientale) con la Roggia Vettabbia che scorre poco più a sud. Al riguardo si rileva che proprio quest’asse di è ricompreso tra le “principali linee di connessione del verde” a livello sovracomunale (vd. Tavole 2Da-b, Allegati Cartografici della V.A.S.).

Quanto allo scalo “**Porta Genova**” alcune delle previsioni della variante sono del tutto anacronistiche e totalmente illogiche. Il prolungamento di via Bergognone verso via Torre e quindi viale Cassala rappresenta un residuo delle peggiori indicazioni del Piano Regolatore del 1953, che, non a caso, prevedeva la contestuale demolizione dell’intero primo tratto di Ripa di Porta Ticinese! Pare del tutto assurdo che ancora oggi – con l’area Navigli che, oltre ad essere sottoposta a vincolo, è uno dei principali poli turistici – si voglia procedere con tale progetto, che comporterà un enorme incremento di traffico e il danneggiamento di aree verdi già esistenti...

Le asserite esigenze di “mobilità” e “accessibilità” (che giustificerebbero l’apertura di nuovi assi viari di “congiunzione” della zona di via Tortona e di una nuova strada sul tracciato dei binari in dismissione) comportano solamente una perdita di qualità urbana dei quartieri interessati e si pone in contrasto con altre indicazioni di codesta Amministrazione, che ben più recentemente ha affermato di voler favorire la nascita (e il mantenimento) di zone a mobilità dolce. Si fa inoltre presente che tale ipotesi si pone in aperto contrasto con le “*Linee guida di progetto per l’isola ambientale “Porta Genova”*” recentemente deliberate dal Consiglio di Zona 6, dove, peraltro, in modo del tutto sensato l’unica connessione tra via Bergognone e il Naviglio è di tipo ciclo-pedonale.

Infine, quanto allo scalo “**San Cristoforo**”, in attesa di maggiori indicazioni sulle modalità di realizzazione del parco lineare fino alla Darsena, si concorda con le riflessioni svolte da codesta Amministrazione circa il valore del progetto “*Ecomostro addomesticato: Milano San Cristoforo uno scheletro edilizio abbandonato diventa una casa*”. Tale progetto tratta in modo molto intelligente la problematica del riutilizzo del patrimonio edilizio esistente al fine di evitare ulteriori costi in termini di consumo di suolo. Il suo riuso (anche a funzioni residenziali convenzionate, come proposto nel progetto con specifiche valutazioni di compatibilità economica dell’operazione), che potrebbe avvenire in tempi rapidi, risulta certamente conforme all’interesse pubblico che codesta Amministrazione dovrebbe perseguire con la variante in esame.

Avv. Paola Brambilla

Presidente WWF Lombardia



**ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE AL PRG VIGENTE PER LA
TRASFORMAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE
E IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE**

**PARERE SUI DOCUMENTI RELATIVI
ALLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PRG VIGENTE IN RIFERIMENTO
ALL'AVVISO DELLA DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO
SETTORE PROGETTI STRATEGICI DEL COMUNE DI MILANO
DEL 30 APRILE 2009**

PREMESSA

La scelta di procedere per ambiti di trasformazione allargati al contesto urbano nel quale le aree ferroviarie dismesse sono localizzate risulta particolarmente opportuna, in quanto permette di cogliere l'occasione dell'Accordo di Programma per ripensare e rilanciare parti consistenti di città e per sperimentare all'interno di comparti estesi l'uso di regole perequative. In questo senso, è chiara quanto necessaria la connessione con il Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio, mentre rimane da approfondire il riferimento al Piano dei Servizi. Quest'ultima relazione, proprio per la prospettiva nella quale si pone la proposta di variante urbanistica, andrà maggiormente articolata, anche considerando che queste trasformazioni si configurano quali opportunità eccezionali e uniche per il futuro di Milano e lo sviluppo di tutte le componenti produttive della città.

In ragione dell'ampiezza e della complessità dei documenti predisposti dal Comune di Milano per la proposta di variante al PRG, relativa alle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, il presente parere è così strutturato:

1. Documenti relativi alla Valutazione Ambientale Strategica

- 1.1 Commento al Rapporto Ambientale
- 1.2 Commento alle Valutazioni Trasportistiche di supporto alla VAS

2. Documenti relativi alla proposta di variante al PRG vigente

- 2.1 La relazione illustrativa - considerazioni tematiche
- 2.2 Commento alla Normativa Tecnica di Attuazione

1. Documenti relativi alla Valutazione Ambientale Strategica

1.1 Commento al Rapporto Ambientale

Il Rapporto Ambientale è ricco di dettagli per quanto riguarda la sua fase più propriamente descrittiva (normativa di riferimento, quadro procedurale e conoscitivo), mentre meno strutturato risulta nell'analisi degli scenari che si potrebbero prospettare, trascurando l'analisi delle alternative e gli approfondimenti sugli impatti ambientali relativi all'area vasta e alle singole aree di trasformazione.

Quello che emerge dall'esame della documentazione disponibile è l'assenza di previsioni per l'insediamento di attività più propriamente produttive. Si ritiene che non prendere in considerazione questa possibile destinazione d'uso possa costituire un limite della proposta di variante urbanistica.

Altro aspetto da approfondire riguarda le attività produttive esistenti adiacenti alle aree oggetto di trasformazione. Tali attività vengono correttamente prese in considerazione per il rispetto delle distanze dei futuri interventi, senza tuttavia trattare interventi che ne garantiscano la conservazione nonché una, seppur limitata, futura possibile espansione.

Il futuro di alcune di queste attività sarà fortemente connesso anche all'impostazione della zonizzazione acustica comunale, attualmente in fase di preparazione e probabilmente già parzialmente utilizzata nel rapporto ambientale, ma in modo frammentario e rimandando in alcuni casi a modifiche di un provvedimento ancora non in vigore.

L'indeterminatezza del quadro di riferimento non rende possibile allo stato un approfondimento del tema che si ritiene opportuno nelle prossime fasi del procedimento.

1.2 Commento alle Valutazioni Trasportistiche di supporto alla VAS

Si segnala che l'analisi trasportistica relativa alla proposta di variante degli scali ferroviari dismessi prende in considerazione, nello scenario 2015, l'esistenza delle seguenti principali infrastrutture e dei seguenti servizi di trasporto, previsti dai vari piani e programmi a tale orizzonte temporale.

- Prolungamento della linea M1 a Monza Bettola;
- Prolungamento della linea M2 ad Assago;
- Prolungamento della linea M3 a Comasina;
- Linea metropolitana M4 S. Cristoforo-Linate;
- Linea metropolitana M5 Bignami-Garibaldi-San Siro;
- Linea metropolitana M6 Baggio-Quintosole;
- Sistema del passante ferroviario con tutte le linee ferroviarie suburbane attivate e con frequenza di ognuna pari a 15', con le nuove stazioni ferroviarie di cintura di Tibaldi e Forlanini, Dergano e Istria e la chiusura della stazione di p.ta Genova;
- nuova viabilità prevista nell'area Expo (compreso il nuovo assetto per l'area di Cascina Merlata);
- strada interquartiere Zara-Expo;
- viabilità di collegamento via Aldo Moro – via Bovisasca;
- collegamento via Buccinasco –via Corsico - via Faenza;

- sistema di ingresso della Paullese e connessione con la rete stradale urbana;
- riqualificazione asse di via Ripamonti;
- sistemazione del nodo di Cascina Gobba e collegamento Gobba-Adriano (ex interquartiere nord);
- connessione Rombon – Bassini;
- collegamento in tunnel sotto via Gattamelata tra via De Gasperi e via Teodorico e suo prolungamento sino a l.go Domodossola;
- nuovo sistema viabilistico in area Citylife;
- nuova viabilità connessa alla riqualificazione dell'area Bovisa.

Si sottolinea, pertanto, la necessità che questi interventi vengano effettivamente programmati, finanziati e realizzati nei tempi previsti, al fine di confermare le previsioni che indicano una variazione di congestione contenuta tra lo scenario “senza AdP” e lo scenario “con AdP”¹.

A maggior ragione la realizzazione di queste opere si rende non rinviabile nel momento in cui le valutazioni trasportistiche evidenziano nell'ambito dello **scalo Farini** (già oggi caratterizzato da una forte congestione della rete stradale esistente) e, in minor misura, in quello di **Porta Genova**, alcune criticità derivanti dall'incremento dell'indice di congestione della rete a seguito dell'ipotesi di variante urbanistica in oggetto.

2. Documenti relativi alla proposta di variante al PRG vigente

2.1 Commento alla relazione illustrativa - considerazioni tematiche

Alcune questioni percorrono trasversalmente le ipotesi di variante urbanistica dei diversi scali, sulle quali si suggeriscono le seguenti riflessioni.

Destinazioni d'uso e attività produttive

Nei diversi comparti le previsioni urbanistiche sono tese a dare un ulteriore forte impulso alle attività produttive terziarie. Certamente la trasformazione del tessuto economico di Milano degli ultimi 20 anni ha percorso questa direzione. Pare, tuttavia, opportuno porre all'attenzione alcuni elementi:

1. ciascuna delle grandi trasformazioni in corso a Milano prevede una quota rilevante di edifici con destinazione terziaria, a fronte del fatto che, tra quelli costruiti, ve ne sono di non utilizzati o sottoutilizzati. Inoltre il mercato immobiliare terziario presenta alcune tendenze rilevanti per i progetti in discussione:
 - il livello qualitativo richiesto per edifici terziari in Milano è molto elevato, anche in rapporto ai costi che le aziende devono sopportare per una location interna alla città;

¹ Gli esempi dell'annullamento da parte del Consiglio di Stato del progetto della Strada Interquartiere Nord, così come la recente decisione da parte del Tavolo Lombardia per le infrastrutture di posticipare la realizzazione della M6, entrambe citate tra le opere da realizzarsi al 2015, destano preoccupazione rispetto alla possibilità di realizzare il necessario potenziamento infrastrutturale di supporto al traffico generato dai nuovi insediamenti urbani.

- vi è una soglia di saturazione di alcuni segmenti di questo settore del mercato che va considerata;
- si assiste ad una nuova tendenza nelle scelte localizzative di aziende che stanno muovendo dalla città verso l'hinterland², dove i costi sono minori e si sta sviluppando un ventaglio di offerta sempre più ampio e di elevata qualità.

Da questo punto di vista, in particolare, l'ambito di **Farini del Comparto Nord** è interessato da una profonda trasformazione in senso direzionale che convive con aree dove ancora si trovano localizzate imprese produttive e residenze. Nelle destinazioni d'uso si prevedono ulteriori quote di terziario. Una verifica dello stock di terziario di recentissima costruzione o in via di realizzazione lì localizzato potrebbe contribuire a individuare la capacità di assorbimento di ulteriore direzionale nel settore urbano di Farini.

2. Sta maturando una richiesta di ricettività legata alla nuova vocazione di alcuni ambiti nel campo creativo, con connotati in parte differenti da quella della clientela business o turistica cui gran parte delle strutture di accoglienza di Milano si rivolge. In alcuni ambiti sembra opportuno invitare a una declinazione del terziario in questa direzione; in particolare, l'area di **Porta Genova del Comparto Sud** esercita già una notevole attrazione per le attività e gli eventi legati al settore creativo, che in questa parte di città stanno trovando una delle proprie collocazioni privilegiate.
3. L'evoluzione di Milano in nodo di rete nell'economia della conoscenza trova un riscontro anche nella produzione di matrice manifatturiera che si sta riavvicinando a Milano. L'evoluzione di molte piccole e medie imprese è stata influenzata dalla concentrazione di conoscenze e servizi a Milano e, allo stesso tempo, ha alimentato questo nodo grazie alla flessibilità produttiva delle aziende e alle competenze altamente specialistiche disponibili. La ricchezza della rete di conoscenze che attraversa Milano ha tra le sue componenti anche una produzione che permane o interagisce in modo molto stretto con essa e che va considerata e valorizzata come elemento essenziale della capacità competitiva della città. Queste imprese sono accomunate da produzioni ad elevato contenuto di innovazione e ricerca, che possiamo schematicamente raggruppare in produzioni connesse agli ambiti legati alla creatività (moda, media, design) e produzioni ad elevato contenuto scientifico-tecnologico (es. bio-medicale, componentistica meccanico-elettronica). In alcuni ambiti delle aree ferroviarie sono già visibili tracce di questa nuova vitalità produttiva che si alimenta di contesti fortemente misti³ (es. aree dell'ex sieroterapico, via Darwin; ex Richard Ginori, via Morimondo 76). Pertanto, sulla base di queste considerazioni, è opportuno che la variante al PRG vigente contempli tra le destinazioni possibili anche quote di produttivo non indirizzate al terziario⁴.

² In Milano sono già in corso operazioni immobiliari di trasformazione di edifici per uffici in edifici residenziali.

³ Su questo tema si fa riferimento ad alcuni casi considerati nello studio "Un atlante di luoghi della produzione contemporanea nella regione urbana milanese" Assolombarda-Politecnico di Milano, e presentato nel novembre 2008.

⁴ Nel corso degli ultimi 20 anni i cicli di produzione hanno subito una profonda trasformazione, in parte dovuta anche all'adeguamento alla normativa ambientale, sulla sicurezza e sul risparmio energetico che rende talune produzioni addirittura meno inquinanti di un normale edificio residenziale.

4. Infine, va considerato il tessuto spesso minuto di attività produttive ancora presenti all'interno dei comparti considerati dalla variante urbanistica, e per il quale è necessario pensare a meccanismi che ne garantiscano la sopravvivenza e, allo stesso tempo, rendano fattibili eventuali trasformazioni future in coerenza con le esigenze del contesto urbano e gli obiettivi strategici della variante. In tal senso si segnala il tema della bonifica: nelle aree dismesse di piccole dimensioni, infatti, essa può rivelarsi per il proprietario di ancora più difficile sostenibilità economica, non compensabile con una valorizzazione di tipo residenziale a causa degli elevati parametri di bonifica richiesti dalla normativa, molto maggiori, per esempio, di quelli necessari nel caso di reinsediamento di nuove attività produttive. Questa ulteriore constatazione induce a prendere in debita considerazione la possibilità di mantenere la destinazione in senso propriamente produttivo, in particolare all'interno di alcuni comparti quali l'ambito **Farini** nel **Comparto Nord**, l'ambito a sud dello **scalo Romana**, nel **Comparto Sud**, e il **Comparto Lambrate**, dove sono già avvenute trasformazioni in senso produttivo legate al settore creativo. Tali attività, inoltre, hanno caratteristiche con forti potenzialità sinergiche rispetto al Politecnico di Milano la cui sede di Città Studi è prossima al comparto.

Infine, facendo riferimento al settore Sud della città, il progetto di trasformazione/trasferimento dell'area dei **mercati generali** avrà delle ripercussioni sulle trasformazioni delle aree ferroviarie dismesse localizzate in tale quadrante di Milano.

Servizi e imprese

Si segnala che per ogni comparto va attentamente verificata la dotazione necessaria di impianti tecnologici dedicati alle utilities. Nella relazione della variante non si fa cenno a questa dotazione, che spesso risulta ancillare rispetto alla definizione della slp di progetto; queste infrastrutture, invece, sono di fondamentale importanza e hanno bisogno di spazi tecnici difficili da ricavare in modo adeguato se considerati solo in un momento successivo.

Servizi e verde

Il parco cittadino è un'importante risorsa per la città in particolare per la qualità della sua vivibilità, ma ne va considerato anche l'aspetto di effettiva fruibilità che per i parchi urbani dipende sostanzialmente dal livello di manutenzione e dal grado di sicurezza che si riescono a garantire. La qualità di questi elementi incide direttamente anche sulle attività produttive collocate in questi ambiti. Tutte le aree degli scali ferroviari prevedono ampie quote di verde; si sottolinea l'importanza di calibrarne adeguatamente dimensioni, progetto e attività da inserire al loro interno rispetto al contesto socio-economico nel quale sono inseriti. In questo senso, potrebbe essere opportuno un approfondimento in relazione al Piano dei Servizi in corso di elaborazione. Si fa riferimento, in particolare, al **Comparto Sud**, con un'attenzione specifica all'ambito di San Cristoforo.

Servizi e Housing Sociale

In tutte le aree produttive viene richiesta una quota minima di residenze sociali. In alcune zone, già fortemente compromesse dal punto di vista sociale e del patrimonio edilizio presente, andrà attentamente valutata l'opportunità di inserire ulteriori quote di housing sociale senza un approfondimento preliminare su questa criticità; in particolare si fa riferimento al contesto del **Comparto San Cristoforo**.

Per quanto attiene all'Housing Universitario, si suggerisce di tenere conto della particolarità di queste strutture e della loro gestione in rapporto alle esigenze di questa tipologia di utenza⁵. Sebbene ne sia auspicata la realizzazione, il loro inserimento va attentamente valutato, in particolare nel **Comparto Lambrate**, per la problematicità di alcune condizioni di contesto (sociale e infrastrutturale) che potrebbero pregiudicare la fattibilità e il buon esito di operazioni in questo settore immobiliare.

Logistica e mobilità

Condividendo che il presupposto alla trasformazione degli scali merci è quello di definire una strategia generale di individuazione all'esterno dell'area urbana congestionata di strutture logistiche, dalle quali le merci possano raggiungere la destinazione finale attraverso l'uso di mezzi "ecologici", e prendendo atto che un obiettivo dell'amministrazione comunale è il decentramento delle funzioni logistiche - in parte ancora presenti - ad aree esterne idonee dal punto di vista dell'accessibilità e delle caratteristiche ambientali, si rileva quanto segue:

- la necessità di un'ulteriore riflessione sulla possibilità di prevedere, almeno in parte e per alcuni scali, funzioni logistiche finalizzate alla costruzione della logistica urbana milanese. Da questo punto di vista si segnala che la stessa amministrazione comunale, nell'ipotesi di revisione del sistema di distribuzione delle merci in città, si è posta come obiettivo la predisposizione di un piano finalizzato alla realizzazione di un sistema di piattaforme logistiche di vicinato. In questa direzione, se lo scalo ferroviario di Certosa, a nord della città, continua a mantenere una funzione di logistica intermodale, sembra opportuno approfondire la possibilità di prevedere una analoga funzione anche a sud di Milano. Da questo punto di vista, attualmente gli ambiti territoriali in cui insistono gli scali ferroviari di **Rogoredo e Porta Romana**, a sud della città, evidenziano la persistenza di depositi e magazzini che potrebbero essere valorizzati in funzione della costruzione della city logistics urbana⁶;
- la necessità, indicata nella proposta di variante urbanistica, di definire una strategia generale di individuazione all'esterno dell'area urbana di strutture logistiche, pone la questione della necessaria pianificazione e programmazione dei terminali intermodali della regione urbana milanese, in raccordo con Regione, Provincia, gestori della rete e dei servizi ferroviari;

⁵ Assolombarda, "Housing universitario: un progetto da costruire per una città più attrattiva", Milano, luglio 2008.

⁶ Le merci arriverebbero via ferrovia ai magazzini e depositi della city logistics urbana, naturalmente raccordati ad un terminale ferroviario cittadino, e da qui sarebbero distribuite per l'ultimo miglio cittadino anche attraverso l'utilizzo di mezzi a basso o nullo impatto ambientale. Tale organizzazione permetterebbe una diminuzione del traffico dei mezzi pesanti lungo le tangenziali e le circonvallazioni della città, e dei costi, anche ambientali, della distribuzione in città.

- il fatto che tra le finalità della trasformazione degli scali ferroviari dismessi vi sia la realizzazione della *circle line*, attraverso la valorizzazione del tracciato della cinta ferroviaria come risorsa della mobilità urbana e territoriale. Per cogliere appieno le potenzialità date da una infrastruttura di questo tipo, va segnalata l'esigenza di rendere il nuovo asse di trasporto effettivamente circolare, attraverso la chiusura dell'anello ferroviario a ovest della città.

Trasformazioni urbanistiche e progetti infrastrutturali

Laddove la relazione urbanistica individua come elemento cruciale per l'esito della trasformazione la realizzazione di una specifica infrastruttura o di un intervento sulla mobilità, si suggerisce che ne siano approfonditi fattibilità e tempi di esecuzione, tenendo collegati e paralleli l'iter di programmazione dell'intervento infrastrutturale con l'iter di realizzazione della trasformazione. Qualora, infatti, emergessero fin dall'inizio elementi ostativi nella realizzazione di un'opera ritenuta determinante per la qualità dell'accessibilità ad un ambito di intervento, se è ancora in corso l'iter urbanistico è possibile ricalibrare il carico insediativo e le destinazioni d'uso in esso previste.

In particolare, per l'ambito di **Farini** è necessario che con l'intervento di trasformazione urbanistica trovino attuazione alcune importanti connessioni stradali previste dal PUM, e confermate dagli studi di PGT, quali le connessioni trasversali tra via Caracciolo e via Lancetti e tra Via Palizzi e il Cimitero Monumentale, il collegamento al sottopasso di via Lambruschini, la Strada Interquartiere Nord, una nuova connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la M5 in via Cenisio. Per l'ambito **Greco-Breda** si sottolinea la necessità di riqualificare Via Breda, eliminando le strozzature esistenti. Per il **Comparto Lambrate**, si considerano necessari il prolungamento di via Predil e il doppio senso di circolazione della strada previsto, così come un potenziamento del trasporto pubblico locale che colleghi meglio l'area destinata a servizi del PRU Rubattino, le aree in corso di trasformazione tra il PRU e la ferrovia, e la stazione di Lambrate; mentre nell'ambito di **Porta Genova del Comparto Sud** la prosecuzione di via Bergognone come nuovo sbocco verso la circonvallazione esterna costituisce uno snodo determinante: da un lato, infatti, questo intervento rende accessibile l'area di trasformazione, dall'altro, però, pone un problema di carico di traffico che verrebbe a crearsi. Si ritiene, dunque, indispensabile che venga approfondita la questione e individuata una soluzione percorribile.

2.2 Commento alla Normativa Tecnica di Attuazione

L'articolo 2 è poco chiaro nel definire le tipologie di attività produttive non ammesse come invece impone l'art. 51 L.R. 12/2005 s.m.i., secondo cui possono coesistere senza limitazioni percentuali le destinazioni principali, complementari, accessorie e compatibili, salvo quelle eventualmente escluse da P.G.T. e, fino all'approvazione dello stesso, dal P.R.G. vigente. Così espresso, infatti, vi possono rientrare tutte le categorie di imprese che non siano del settore terziario, risultando nella sostanza un divieto all'insediamento di attività diverse da questo settore.

L'articolo 8 assegna ad ogni Comparto una quota di slp per una serie di funzioni generali nonché di housing sociale. Poiché non vengono fatte specificazioni ulteriori, rimane da specificare l'obiettivo che si vuole raggiungere per ogni comparto. Il rischio

è di perdere un'occasione per rispondere a bisogni specifici dei diversi contesti della città di funzioni di interesse generale o di residenza convenzionata e agevolata; tale dotazione dovrebbe essere verificata in stretta connessione con il Piano dei Servizi.

Nel **comma d) dell'art. 8** non è chiaro se gli ambiti nei quali può avvenire la cessione o l'assoggettamento di aree per la realizzazione di spazi pubblici e di uso pubblico siano esclusivamente quelli delle aree ferroviarie dismesse, oppure se questa possa avvenire anche in ambiti ad esse esterni, quali le Aree di Riqualficazione citate nell'art. 11 *Prescrizioni particolari*.

L'art. 11 prevede Aree di Riqualficazione esterne agli ambiti di trasformazione e ai Comparti edificatori; andrebbe specificato a quali aree si fa riferimento e se, come sembra, sono da considerare aree di perequazione per la quota di slp da dedicare ai servizi di interesse generale e all'housing sociale.

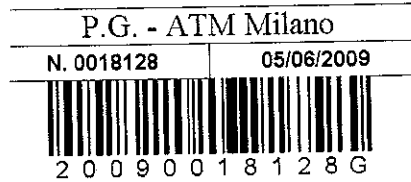
Infine, come argomentato nei paragrafi precedenti, andrebbe valutata l'opportunità di inserire anche nella Normativa Tecnica di Attuazione la necessità di verificare e programmare per ogni comparto gli spazi per la dotazione necessaria d **impianti tecnologici dedicati alle utilities**.

Milano, 3 giugno 2009

DPA - DSPA - 2009 - 17617

Milano, 5 giugno 2009

Egr. arch. Giancarlo Tancredi
Direttore Settore Progetti Strategici
Comune di Milano
Via Pirelli, 39
20124 MILANO MI



e p.c.

Egr. ing. Stefano Riazola
Settore Pianificazione Mobilità Trasporti
e Ambiente
Via Beccaria, 19
20122 MILANO MI

S. AMBA

Oggetto: proposte di variante urbanistica, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano, ai sensi di quanto previsto nell'allegato 1m (punto 6.5) della deliberazione della Giunta Regionale 27 dicembre 2007 n. VIII/6420

In relazione alla proposta in oggetto, esaminata la documentazione disponibile, in vista della Conferenza di valutazione si forniscono le considerazioni seguenti.

Una prima segnalazione di carattere generale riguarda l'apposito documento con le "valutazioni trasportistiche" predisposto dall'AMAT.

Il documento analizza l'impatto derivante dai nuovi insediamenti previsti sia sul traffico privato che sul trasporto pubblico mediante simulazioni con l'apposito modello matematico di generazione/espansione della domanda e di assegnazione dei flussi.

A tale scopo assume come scenario di riferimento per i trasporti pubblici una realtà temporale identificata nel 2015 che considera realizzate tutte le nuove tratte di metropolitana in costruzione o "decise".

Allo stato attuale e prevedibile dei finanziamenti, tenendo conto dei tempi di esecuzione necessari, al 2015 è difficilmente ipotizzabile la realizzazione delle 3 opere-chiave previste, e cioè:

- la linea M6 Baggio-Quintosole;
- la linea M4 S.Cristoforo-Linate;
- il prolungamento della M5 da Garibaldi a via Novara (Settimo Milanese).

Si riterrebbe pertanto opportuno valutare l'impatto degli interventi edilizi oggetto dell'accordo di programma anche in presenza della sola rete metropolitana esistente e in corso di realizzazione.

Per quanto riguarda specificamente le singole aree di intervento, premesso che per tutte le località si dovrà prevedere un adeguato approfondimento della situazione della rete del trasporto pubblico esistente, per alcune di esse valgono le considerazioni seguenti:

Scalo "Porta Genova"

Nell'analisi del fabbisogno di trasporti pubblici della zona occorre tenere conto di tutta la fascia compresa tra il naviglio Grande e via Solari, in cui sono già attualmente in corso di realizzazione rilevanti interventi edilizi (PII Savona-Brunelleschi e PII Savola-Tolstoj) ad una distanza dalle linee di trasporto pubblico nettamente superiore allo standard comunemente accettato (300 m) e che richiedono quindi una risposta operativa a brevissimo termine.

Scalo "Romana"

Negli accordi tra Comune di Milano e FS occorre inserire l'ampliamento della sede stradale di viale Isonzo, recuperando una fascia dell'ex scalo ferroviario, al fine di consentire il completamento della sede riservata alle linee 90/91 e 92; il relativo studio viabilistico è già stata fornito da tempo da ATM al Comune di Milano (Settore Pianificazione Trasporti e Mobilità e al Settore Tecnico Infrastrutture) e alle FS, che non hanno sollevato obiezioni.

Scalo "Greco-Breda"

L'area dispone di un servizio di trasporto pubblico decisamente modesto, a causa essenzialmente della rete stradale insufficiente della zona; il progetto dei nuovi insediamenti deve costituire l'occasione per un ripensamento complessivo della rete stradale e, conseguentemente, dei trasporti pubblici.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE PATRIMONIO
E AFFARI GENERALI
(dr. Giuseppe Pinna)



RD/sz



scalo Farini, scalo P.ta Romana, scalo P.ta Genova, Scalo San Cristoforo, Scalo Lambrate, Scalo Greco



- l'eventuale presenza di strutture pubbliche aventi particolari necessità di interventi di riqualificazione edilizia (scuole, edifici sociali, poliambulatori, centri aggregativi, ecc.).

- 3) oltre a quanto specificato al Cap. 6.2 (in particolare alle tabelle 6.4-6.5-6.6-6.7-6.8-6.9-6.10) che recepisce in parte i rilievi precedentemente proposti dallo scrivente ufficio, si ritiene che, nella redazione dei futuri piani attuativi, la scelta della destinazione d'uso della quota prevista di realizzazione di edifici di utilità pubblica debba tener conto anche di bisogni emergenti riferiti alla sfera sociale/economica del territorio cittadino aventi importanti implicazioni di carattere igienico-sanitario.

Oltre a quanto già specificato sul Rapporto Ambientale è auspicabile:

- contribuire alla risoluzione delle problematiche legate alla presenza di popolazione immigrata mediante la messa a disposizione di aree da destinare ad edifici polifunzionali atti a favorire l'integrazione di tali popolazioni consentendo d'altra parte la pratica, la conservazione delle culture e delle religioni dei propri paesi di provenienza;
- rispondere alla eventuale necessità logistica in ambito urbano della ricollocazione di strutture pubbliche attribuibile a comprovate esigenze territoriali;
- rispondere alla esigenza di spazi attrezzati per consentire lo svolgimento di mercati all'aperto che non interferiscano negativamente con la normale attività cittadina (sicurezza stradale, occupazione abusiva di spazi pubblici e privati, ecc.)

Il Direttore dell'Area Dipartimentale
Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro e del Territorio
Dott.ssa Susanna Cantoni

K 

Responsabili del procedimento: Dr.ssa Simonetta Chierici - Tel. 02/85789550
Responsabili dell'istruttoria: Arch. Michele Barletta tel. 02 85789584- dott. Maurizio Tadon 02 85789551
Segreteria: Loredana Magni 02 85783809

ASL di Milano
20122 Milano - Corso Italia 19 - Tel. 02.85.78.1
P. IVA 12319130154



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

COMUNE DI MILANO
DC SVILUPPO DEL TERR
PG 709385/2009
Del 24/09/2009
ARPA
(S) PROT PROG STRATEGICI
24/09/2009

Dipartimento Provinciale di Milano
Via Filippo Juvara, 22 - 20129 Milano
Tel: 0274872.1 - Fax: 0270124857

U.O. Territorio e Attività Produttive
Ufficio Pianificazione Territoriale e VAS
Via Filippo Juvara, 22 - 20129 Milano
Tel. 0274872.274.273 - Fax 0274872 308

Milano, 15 SET. 2009

Prot. n. 120593 Class. 3.1.3

Pratica n.

Responsabile del procedimento:
Giuseppe Campilongo
g.campilongo@arpalombardia.it
0274872240

Pratica trattata da:
Giuseppe Campilongo
g.campilongo@arpalombardia.it
0274872240

Comune di Milano
Settore Attuazione Politiche Ambientali
Segreteria Tecnica VAS
Dr. Andrea Zelioli
Piazza Duomo, 21
20121 Milano
Fax 0288454309



Comune di Milano
Settore Progetti Strategici
Arch. Michela Brambati
Via Pirelli, 39
20124 Milano
Fax 0288466921

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica dell'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica, in variante al PRG vigente, delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, correlate al potenziamento del sistema ferroviario milanese. Osservazioni al Rapporto Ambientale e alla relativa variante al PRG.

Sede Provinciale: Via Juvara, 22 - 20129 Milano - Tel 02748721
Sede centrale: Viale Francesco Restelli 3/1 - 20124 Milano - tel 02696661



registrazione n 6456

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del comune e tenuto conto di quanto esposto nella Conferenza di Valutazione conclusiva, si formulano le seguenti osservazioni e proposte di adeguamento del Rapporto Ambientale e degli elaborati di variante al PRG.

Premessa

Il riuso delle aree ferroviarie in oggetto è associato alla realizzazione d'interventi di potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario milanese, genericamente richiamati nella documentazione messa a disposizione.

A riguardo si ritiene opportuno che i suddetti interventi, pur non rientrando nella Valutazione Ambientale dell'AdP, siano almeno puntualmente elencati, potendo costituire un elemento rilevante ai fini della definizione della sostenibilità ambientale della variante al PRG, insieme alle azioni di mitigazione e compensazione individuate dalla VAS, essendo il trasporto pubblico su ferro la principale alternativa al trasporto su gomma e quindi alle conseguenze negative che da questo derivano a livello di qualità dell'aria, rumore, oltre che di congestione del traffico e quindi un fattore che può incidere positivamente nella valutazione ambientale degli interventi proposti.

La variante al PRG

La variante al PRG disciplina il riuso delle aree ferroviarie dismesse e consente la possibilità di realizzare nuovi insediamenti al fine di completare e riqualificare il tessuto edificato, dotandolo delle necessarie infrastrutture, servizi e aree verdi.

Le funzioni ammesse sono: residenza, terziario, ricettivo, commerciale, artigianale, attrezzature pubbliche o di uso pubblico e collettivo, funzioni d'interesse generale, servizi privati e funzioni complementari accessorie o compatibili.

Non sono invece ammesse: attività industriali e produttive inquinanti, rumorose e comunque incompatibili con la residenza, e centri commerciali e grandi strutture di vendita.

La s.l.p. massima ammessa è di 847.000 m² di cui una quota minima di 244.000 m² deve essere destinata a funzioni d'interesse generale, attrezzature d'interesse pubblico di proprietà e gestione privata destinate all'istruzione, ad attività sanitarie, socio-assistenziali, culturali e ricreative, ad attività di ricerca, e a residenza convenzionata e agevolata, destinata all'affitto e/o alla vendita.

L'attuazione degli interventi dovrà avvenire tramite PII o strumento equivalente per ogni singolo comparto e nel rispetto delle Linee Guida alla progettazione urbanistica.

Nei PII dovrà essere garantita una dotazione complessiva di aree e attrezzature pubbliche e di uso pubblico pari al 100% della s.l.p. per le funzioni residenziali, ricettive, direzionali e commerciali, localizzabile anche in altri ambiti o monetizzabile per la riqualificazione di aree esterne e per la realizzazione di nuove connessioni viabilistiche e ciclopedonali.

Negli ambiti Romana e Farini le coperture della ferrovia possono essere conteggiate come aree per servizi pubblici.

Le s.l.p. possono essere distribuite in maniera variabile all'interno dei comparti rispettando i parametri di concentrazione minima e massima e i limiti minimi per le funzioni d'interesse generale e per le attrezzature d'interesse pubblico private.

Gli effetti sull'ambiente che la variante può determinare dipendono quindi dalle attività legate all'abitare, alla produzione di beni e servizi e alla mobilità di persone e cose che le nuove funzioni genera.

A riguardo si precisa che l'ampio ventaglio di funzioni ammesse, la carenza d'indicazioni localizzative e di rapporto tra le stesse non consente di valutare in maniera puntuale gli effetti

che la variante può comportare sull'ambiente urbano. Pertanto si ritiene opportuno che i PII, che dovranno definire nel dettaglio le modalità di utilizzo dei comparti, siano sottoposti a VAS.

Inoltre essendo il trasporto su ferro la principale alternativa al mezzo privato su gomma per quanto riguarda la possibilità di risolvere le criticità che la circolazione dello stesso comporta, si auspica che le aree ferroviarie non interessate dalla dismissione siano idonee a garantire la possibilità di futuri adeguamenti e potenziamenti del servizio e a realizzare le opere necessarie per la mitigazione del rumore causato dalla circolazione dei treni.

Si propone altresì di prendere nuovamente in considerazione la possibilità di inserire tra le funzioni ammesse la realizzazione di piattaforme logistiche per la distribuzione delle merci in ambito urbano, di dimensioni compatibili con il contesto, rifornite prevalentemente dal treno, che consentano lo svolgimento di tale attività con mezzi di limitate dimensioni e a basso inquinamento.

Infine si ritiene opportuno che le "linee guida" allegate alle norme tecniche di attuazione riportino gli esiti della valutazione ambientale della variante, in particolare le indicazioni per le fasi successive di valutazione dei PII (vedi cap. 9.2 del RA) eventualmente integrate con le proposte contenute nelle presenti osservazioni.

La valutazione ambientale

In merito ai contenuti del Rapporto Ambientale (RA) e alle modalità di valutazione in esso illustrate si ritiene che la flessibilità prevista dalle norme in merito alla composizione del mix funzionale e alla sua localizzazione abbia reso di fatto difficoltoso effettuare una valutazione degli effetti sull'ambiente delle previsioni dell'AdP.

Pertanto si propone di sottoporre a VAS tutti i PII che dovranno definire, per ogni comparto, le suddette scelte pianificatorie.

IL RA da quindi atto delle valutazioni ambientali effettuate a partire dalla ricognizione dei piani e programmi di livello regionale, provinciale, comunale e dei vincoli paesaggistici e ambientali, dai quali sono stati estrapolati i relativi criteri/obiettivi di sostenibilità e dall'analisi del contesto territoriale e ambientale, lo stato delle aree oggetto dell'AdP, le sensibilità ambientali locali, dalla quale sono stati ricavati un insieme di obiettivi di sostenibilità.

Nel RA è quindi dimostrata, per grandi sistemi di riferimento, la coerenza degli obiettivi dell'AdP con gli obiettivi di sostenibilità.

Con una successiva matrice è stata verificata la relazione tra gli obiettivi ambientali emersi dall'analisi del contesto e gli obiettivi specifici dell'AdP. Dalla suddetta valutazione sono emersi livelli diversi di perseguimento degli obiettivi ambientali ma nessuna situazione di contrasto.

Si fa presente però che gli obiettivi specifici utilizzati risultano essere ancora di carattere generale.

Per quanto riguarda l'individuazione degli ambiti in cui possono manifestarsi gli effetti dell'AdP si osserva che l'ambito di influenza, dovrebbe derivare dall'analisi degli effetti delle funzioni previste per ogni area e non solamente dalla componente ambientale interessata, si fa comunque presente che la componente "Ambiente idrico superficiale e sotterraneo" non può avere effetti solo a livello di Ambito locale, ma anche di area vasta.

Nel RA è quindi riportato un set di indicatori da utilizzare per la valutazione, a riguardo si propone di integrarli con indicatori che consentano di misurare anche:

- le azioni che comportano la riduzione delle emissioni in atmosfera (estensione e densità delle piste ciclabili, entità delle fonti rinnovabili di energia utilizzate, superfici a verde piantumato, ecc.);
- le azioni finalizzate al risparmio dell'acqua (riuso dell'acqua piovana, reti duali, ecc.);

- le diverse tipologie di verde realizzato (verde piantumato in aree prive di edificazione e permeabili, verde attrezzato, filari alberati, aree verdi con funzione di filtro, aree verdi di arredo urbano);
- le situazioni di superamento dei limiti definiti dalla classificazione acustica;
- la percentuale di rifiuti riciclati.

Per quanto riguarda il confronto delle alternative il RA riporta solamente il confronto con l'eventuale mantenimento dello stato attuale.

Del resto ulteriori ipotesi potevano essere prese in considerazione solo se le destinazioni funzionali fossero state definite per le singole aree.

Inoltre si ribadisce quanto già segnalato in merito al documento di scoping per quanto riguarda gli scenari di riferimento ovvero che i tre scenari previsti (stato attuale, 2015 e 2015 con AdP) dovevano servire per valutare tutti gli effetti e non solo quelli sulle emissioni in atmosfera e il rumore.

Il RA riporta quindi le valutazioni effettuate per le diverse componenti ambientali trattate e attraverso un quadro sinottico esamina le pressioni attese.

Aria – Gli effetti sulla qualità dell'aria dovuti alla realizzazione delle opere previste dall'AdP sono legati alla variazione delle emissioni da traffico veicolare e alle emissioni degli impianti di riscaldamento necessari per i nuovi edifici.

Nel caso del traffico veicolare, la documentazione esaminata descrive una metodologia di valutazioni delle emissioni, basata su un dettagliato modello di mobilità e di assegnazione del traffico, che appare condivisibile.

Non sono invece descritti i dettagli delle simulazioni modellistiche della dispersione in atmosfera degli inquinanti emessi dal traffico veicolare, eseguite esclusivamente per l'ambito dello Scalo Farini: modalità di utilizzo del modello, opzioni, dati emissivi (sorgenti lineari, areali ...).

Inoltre, in aggiunta alla stima del semplice massimo orario (o giornaliero) e media annua, potrebbe essere utile la valutazione dei valori percentili, al fine di una realistica valutazione dell'impatto del traffico sulla qualità dell'aria.

Per quanto riguarda le emissioni derivanti dagli impianti di riscaldamento/climatizzazione legati ai nuovi edifici, non sono presentate valutazioni di alcun genere. In tab. 7-2 a pag. 254 del Rapporto Ambientale, per quanto riguarda le "emissioni associate al comparto edilizio" viene considerata solo la CO₂. Poiché il progetto prevede la realizzazione di circa 847.000 m² di slp per nuovi insediamenti, con diverse destinazioni d'uso, le esigenze di riscaldamento saranno tali da avere potenzialmente un impatto non trascurabile sulla qualità dell'aria. Pertanto, una volta meglio definite e descritte in sede di PII le caratteristiche quali-quantitative degli impianti che saranno asserviti alle nuove costruzioni, sarà necessario procedere ad una valutazione delle emissioni attese per tutti gli inquinanti d'interesse, naturalmente dipendenti dal tipo di impianto e dai combustibili previsti. Tale stima potrà anche essere utile per orientare la scelta degli impianti verso le soluzioni energeticamente più efficienti e meno impattanti dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico.

Anche nel caso del riscaldamento, dovranno essere confrontate le emissioni previste per i tre scenari definiti nella VAS (riferimento, scenario di progetto al 2015 e scenario al 2015 senza le opere previste dall'AdP).

A partire dalla stima delle emissioni, dovrà quindi essere effettuata una valutazione modellistica delle concentrazioni aggiuntive previste, da sommare a quelle ottenute per il traffico veicolare.

Acque superficiali e sotterranee - Il tema è affrontato in termini abbastanza generici (Cap. 4.1.5 Rapporto Ambientale), ritenendo sia la qualità delle acque superficiali che sotterranee oggetto d'impatti indiretti e individuando, tra i diversi piani e programmi attinenti, i seguenti obiettivi:

- ridurre il carico inquinante, tutelare e migliorare la qualità delle acque, anche attraverso la depurazione delle acque e degli scarichi, garantire la conservazione quali-quantitativa della risorsa idrica agendo sulla regolazione degli usi;
- ridurre il rischio idrogeologico e intervenire sulla rete idrica minore;
- riattivare i fontanili, al fine di ridurre il fenomeno della risalita dell'acqua superficiale.

Il quadro conoscitivo affronta tali aspetti in modo adeguato nei capitoli destinati a ciascuno di tali tematismi.

Nel capitolo relativo ai vincoli paesaggistici e ambientali, non sono state individuate le fasce di rispetto dei pozzi ad uso potabile (4.5 del RA).

Nel capitolo relativo alle sensibilità ambientali locali (5.7 RA) si evidenzia che nello scalo di San Cristoforo si è in presenza di aree a bassa soggiacenza della falda e pertanto si sconsiglia la realizzazione di edifici interrati.

La presenza di pozzi idropotabili presso lo scalo di Porta Romana, non consente inoltre lo svolgimento di attività che potrebbero avere interferenze con le acque di falda.

Viene inoltre indicato che la presenza del Naviglio Grande (scali di San Cristoforo e Porta Genova) rappresenta oltre che una valenza anche una vulnerabilità in quanto esposto a rischi di compromissione, qualora si producano determinati fattori di pressione. Lo stesso discorso può valere per i pozzi idropotabili.

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati sono condivisibili, ma mancano indicazioni su come s'intende raggiungere il risultato voluto.

Si prevedono consumi di acqua potabile per 2.800 m³/anno (come una centrale attuale ad uso potabile), ma non vi sono valutazioni sulla incidenza di questi nuovi prelievi sul sistema di approvvigionamento idrico attuale e quindi sull'impatto che le opere previste possono avere sulla pianificazione definita dall'ATO Città di Milano (Piano d'Ambito Agosto 2007).

Per la parte energia è stato riportato che, allo scopo di ridurre i consumi energetici e per ridurre le emissioni di PM10 dal settore del riscaldamento che, così come descritto nel paragrafo 5.5.8, gli obiettivi contenuti nel Piano di Sviluppo del Teleriscaldamento di AEM, prevedono la realizzazione di un elevato numero di nuovi impianti realizzati secondo una configurazione standard, che prevede una sezione di cogenerazione e una a pompa di calore ad acqua di falda, oltre a una sezione di integrazione dotata di serbatoi di accumulo (cfr. Figura 5-77). Secondo questa previsione si può, quindi, ipotizzare che almeno gli ambiti di Greco e di Lambrate possano allacciarsi alla rete di teleriscaldamento comunale. Al riguardo non vi sono indicazioni sull'ubicazione della pompa di calore richiamata, né su eventuali altre pompe di calore che si intendano realizzare a servizio delle nuove residenze e di conseguenza non vi è una stima sulla quantità d'acqua sotterranea prelevata che andrebbe ad aggiungersi a quella estratta per uso potabile, né su come questi prelievi possano incidere da un punto di vista idrogeologico (nel senso di variazioni sui deflussi sotterranei che potrebbero incidere negativamente sui prelievi limitrofi, es. effetto barriera idraulica).

Per quanto riguarda i consumi di acqua potabile i dati forniti non sembrerebbero corrispondere al numero di abitanti teorici insediabili, calcolati trattando come residenza l'intera quota di slp realizzabile, come dichiarato nel capitolo 7.2.4.4.

Infine in merito alla capacità di depurazione delle acque reflue si fa presente che la verifica della capacità depurativa residua sia da effettuare tenendo conto dello scenario al 2015.

Bonifiche - Nel capitolo "Stato delle aree oggetto dell'ADP" (cap. 5.6) viene indicato che le aree oggetto dell'AdP sono da considerarsi un elemento di criticità in quanto rientrano tra quelle aree potenzialmente contaminate in relazione al tipo di attività che le caratterizza o che le ha caratterizzate, ma non vi è una indicazione più precisa della quantità di superficie da sottoporre ad indagini preliminari.

Al cap. 4.1.4 viene richiamata la discarica Porto di Mare, nelle vicinanze dell'area Rogoredo, occorre pertanto verificare l'eventuale incidenza delle opere in progetto con la stessa.

Biodiversità - Il riuso delle aree ferroviarie dismesse può essere l'occasione per ricreare ambiti di naturalità all'interno della città, da quelle più pregiate, prive di edificazioni e drenanti, computabili anche ai fini della compensazione ambientale, alle altre tipologie di verde.

Possono rientrare tra queste ultime il verde attrezzato, i filari alberati, le aree verdi con funzione di filtro (ubicato ad esempio lungo strade e ferrovie), le aree verdi di arredo urbano (ad esempio le aree verdi eventualmente realizzate sulle coperture delle aree ferroviarie).

Le suddette aree verdi devono essere il più possibile connesse tra loro e ricomprendere, ove fattibile, eventuali corsi d'acqua. Si propone infatti di rinaturalizzare le sponde dei corsi d'acqua superficiali non tombinati e delle tratte degli stessi per cui dovesse risultare possibile l'eliminazione della copertura.

Rumore - Le criticità relative al tema acustico, che caratterizzano le aree dell'AdP, sono connesse principalmente al traffico veicolare, ferroviario ed allo svolgimento di attività antropiche.

Nello studio dello stato di fatto, relativo alla rete urbana stradale, si evidenzia come tutte le aree oggetto d'intervento presentano dei problemi più o meno rilevanti in termini di fluidità della viabilità cittadina. In tal senso, le azioni che verranno messe in atto, come ad esempio quelle che prevedono nuove connessioni viarie proposte per lo scalo Farini, potranno contribuire a ridurre l'impatto acustico su alcuni nodi ad oggi molto gravati dal traffico. Ciò è altamente auspicabile in considerazione del fatto che attualmente il traffico veicolare determina nella maggior parte dei casi il superamento dei limiti acustici di legge, così come dimostrato anche dai report di misura considerati dal relatore dello Studio Ambientale. Occorre osservare, tuttavia, che le stime delle variazioni di traffico, anche a seguito delle varianti viabilistiche che potranno essere introdotte, indicano un aumento degli indici di congestione nelle aree d'intervento; nel caso degli scali Farini e Porta Genova gli incrementi sono notevoli (+ 50%). Infatti, le nuove opere stradali ipotizzate, pur determinando un effetto complessivo positivo sulla rete stradale primaria, si rivelano d'altra parte dei forti attrattori di traffico, con effetti prevedibili sia sui nuovi insediamenti abitativi in progetto, sia su quelli esistenti adiacenti.

Le aree oggetto di AdP sono ad oggi quasi completamente dismesse; tuttavia manterranno il passaggio delle linee ferroviarie su cui insistono. Le linee ferroviarie non solo verranno mantenute, ma se ne dovrà prevedere un possibile futuro ampliamento, in termini di frequenza dei transiti, di nuove stazioni ed anche - si può supporre - di ampiezza del sedime occupato dai binari. Infatti, come auspicato anche nella VAS, l'incremento del trasporto pubblico su ferro può contribuire alla riduzione della pressione del trasporto privato su gomma. Ciò, d'altro canto, comporta il fatto che le aree in esame difficilmente vedranno una riduzione dell'impatto acustico ferroviario, se non opportunamente valutato in termini di interventi di bonifica/risanamento delle infrastrutture ferroviarie (che, come chiaramente messo in luce, saranno a carico del proponente degli interventi). Lo stesso traffico merci in transito in orario notturno non può a priori ritenersi eliminato semplicemente a seguito della dismissione degli scali, che di per sé

svolgono diversa funzione. Questo aspetto è fondamentale in relazione alle previsioni di edificazione residenziale indicate nell'AdP, ma anche in considerazione del tessuto residenziale presente intorno agli scali ferroviari stessi.

Infine, tutti gli ambiti d'intervento prevedono delle ipotesi di progetto che contemplano la presenza di funzioni residenziali, ma anche terziarie, commerciali e d'interesse generale (es. accoglienza, residenza convenzionata, espositivo). Ciò porta a ricordare che se nella città di Milano l'elemento globalmente più impattante dal punto di vista acustico è costituito dal traffico (soprattutto veicolare e ferroviario), certamente l'elemento che è alla base della maggior parte delle segnalazioni d'inquinamento acustico è la presenza contermina non compatibile, spesso in periodo notturno, d'insediamenti residenziali ed attività commerciali e/o servizi. Pertanto, la progettazione degli ambiti d'intervento, per quanto riguarda la frazione non residenziale, dovrà prioritariamente evitare di creare possibili situazioni di conflitto, sia rispetto alle residenze esistenti (soprattutto i numerosi recettori sensibili presenti), sia rispetto a quelle in progetto; situazioni critiche che a fatto compiuto risultano ostiche da risolvere sia sotto l'aspetto tecnico sia sotto quello economico. Ciò si aggiunge alla necessaria tutela dell'ambito residenziale in progettazione rispetto alle aree industriali esistenti, che risultano adiacenti in numero cospicuo praticamente a tutti gli scali in oggetto.

Per tutto quanto sopra si delineano dei vincoli abbastanza stringenti, che dovranno guidare le successive fasi di pianificazione attuativa da sottoporre a VAS e di progettazione e che dovranno essere opportunamente valutati per ciascun ambito d'intervento separatamente. In sintesi, così come già messo in luce nel rapporto ambientale, le abitazioni dovranno essere poste il più lontano possibile dal fascio dei binari, dalle strade più trafficate (cercando, in particolare, di fare previsioni cautelative sui flussi di traffico dei nuovi assi viari ipotizzati, tenuto conto che tali previsioni sono affette da un alto grado d'indeterminazione) e dalle aree industriali. In alcuni casi questi vincoli potranno condurre a privilegiare il solo insediamento terziario nei progetti o ridurre al minimo quello residenziale.

Campi elettromagnetici - Il Rapporto Ambientale si limita ad indicare che "da un primo esame dei tracciati degli elettrodotti ad alta tensione presenti all'interno del territorio comunale gestiti da Terna e da RFI ... le aree degli scali non sono attraversate da cavi aerei", non menzionando le possibili criticità dipendenti dagli impianti radio TV prossimi alle aree di intervento, che invece possono presentarsi per gli scali di:

FARINI: presenza degli impianti RF-TV di Via San Galdino e, seppure in minor misura, della RAI di Corso Sempione;

PORTA GENOVA: esistono due impianti RF in Via Valenza 5.

Pertanto si fa presente che le previsioni di collocazione, destinazione d'uso e di assetto planivolumetrico degli edifici dovranno essere subordinate a valutazioni di campo elettromagnetico, (DPCM 8 luglio 2003 - Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici generati a frequenze comprese tra 100 kHz e 300 GHz. - GU n. 199 del 28-8-2003).

Quanto sopra vale anche per la possibile vicinanza di elettrodotti, ad esempio presso lo SCALO SAN CRISTOFORO, la zona di futura riqualificazione potrebbe includere linee AT che partono dalla Cabina Enel di Corsico, come prescritto dall'art. 6 comma 1 del DPCM 8.7.2003 (Fissazione ... frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti. - GU n. 200 del 29-8-2003).

Le fasce di rispetto sono prodotte dai proprietari/gestori delle linee interessate, in conformità alla metodologia di calcolo allegata al DM 29/5/2008 "(pubblicato in G.U. n. 156 del 05/07/2008 - Supplemento Ordinario n. 160).

Inquinamento luminoso - L'inquinamento luminoso riguarda il disturbo arrecato alla natura (fauna notturna, fotosintesi), al riposo notturno, alla osservazione della sfera celeste, ma coinvolge anche aspetti relativi al risparmio energetico.

Si fa pertanto presente che all'interno dei PII si dovrà tenere conto di questi aspetti e, se già vigente, si dovranno rispettare le previsioni del Piano d'Illuminazione di cui il comune si deve dotare ai sensi LR 17/2000 e s.m.i.

Energia e qualità edilizia - La valutazione ambientale degli aspetti energetici dovrebbe prendere in considerazione non solo i consumi (da verificare nei diversi scenari) ma soprattutto i risparmi che si ritiene di voler ottenere adottando adeguate azioni di mitigazione.

Rientrano tra queste l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sistemi passivi applicati agli edifici, l'orientamento degli stessi secondo l'asse eliotermico, impianti centralizzati di cogenerazione, allacciamento al teleriscaldamento, ecc.

Pertanto in sede di VAS dei PII si dovranno definire gli obiettivi minimi da raggiungere in tal senso.

Inoltre, si propone che i nuovi edifici vengano realizzati a basso impatto ambientale, non solo per quanto riguarda i consumi energetici, ma anche in relazione ai materiali utilizzati e alle modalità costruttive.

Ovviamente, la riduzione dei consumi di combustibili fossili incide positivamente anche sull'inquinamento atmosferico e sulla riduzione dei gas climalteranti.

Rifiuti - Il tema rifiuti è affrontato in termini abbastanza generici, ritenendolo generatore di impatti indiretti sul decoro stradale, aumento del traffico determinato dalla loro raccolta e trasporto, inquinamento atmosferico, delle acque e da rumore derivante dal loro trattamento. Tali aspetti vengono ritenuti sufficientemente indagati nei capitoli destinati a ciascuno di tali tematismi.

Conseguentemente nella parte specifica relativa ai rifiuti si sintetizzano i dati di produzione (complessivi e per Kg/ab/anno) dell'area milanese, e si fornisce il quadro degli impianti di smaltimento/trattamento utilizzati per la gestione dei rifiuti prodotti a Milano.

Quanto sopra limitatamente ai rifiuti urbani, non vi è infatti cenno alle problematiche connesse ai rifiuti speciali.

Sono inoltre da indagare i rapporti con i diversi livelli di programmazione e si ritiene che siano comunque evidenziate le correlazioni e gli impatti delle opere specificamente previste, successivamente da approfondire nella pianificazione attuativa.

In questa ottica sarebbe parsa opportuna una stima, sia pur preliminare, dei rifiuti speciali prodotti dalle opere previste nell'intervento, in particolare per quanto attiene le demolizioni e i movimenti terra.

Stima a cui sarebbero dovute seguire ipotesi di gestione di dette tipologie di rifiuti e verifiche sulla possibilità di smaltimento/trattamento in relazione all'attuale quadro impiantistico, con verifiche sulla capacità residua degli impianti esistenti (si rammenta che non vi è pianificazione per i rifiuti speciali).

Si rammenta inoltre che le opere previste prevedono la realizzazione di 850.000 mq di nuove edificazioni, destinate in parte a residenziale e in parte a terziario/commercio, si può ragionevolmente ipotizzare che una significativa quota parte di questa volumetria sarà utilizzata per nuovi insediamenti, con i conseguenti incrementi nelle quantità di rifiuti urbani da gestire da parte di AMSA, a tale proposito viene fatta una previsione di un incremento nella produzione di rifiuti urbani di 10.895 t/anno, sulla base di una produzione pro capite di 520 kg/ab/anno.

Si raffronta poi questo dato con una produzione complessiva del Comune di Milano, riferita all'anno 2006, di 765.000 t/anno (circa + 1.5%).

Si osserva che i dati pubblicati da ARPA Lombardia, in qualità di Sezione Regionale del Catasto Rifiuti, nella pubblicazione "La Gestione dei Rifiuti nella Regione Lombardia 2006 2007", oltre a riportare dati aggiornati al 2007, per l'annualità 2006 riporta dati significativamente diversi, una produzione complessiva di 736.017 t e pro capite di 564 kg/ab/anno.

Inoltre non è stata effettuata nessuna verifica di compatibilità col Piano Provinciale di gestione dei Rifiuti Urbani, ci si limita a sostenere che l'incremento è trascurabile, senza considerare che oltre all'incremento assoluto va "supportato" anche il trend di crescita della produzione pro capite. Manca anche per questa tematica il confronto con lo scenario al 2015.

Tali aspetti dovranno necessariamente essere ripresi e approfonditi nelle successive fasi pianificatorie.

Compatibilità tra funzioni - Per quanto riguarda questa tematica, vista la carenza di indicazioni in merito alla localizzazione delle funzioni previste dalla variante si ritiene di dover effettuare le valutazioni relative alla compatibilità tra funzioni all'interno della VAS dei PII entro cui saranno definiti gli assetti pianivolumetrici e quindi i rapporti con il contesto.

Mitigazioni e compensazioni ambientali

Per quanto riguarda le mitigazioni, il RA non le propone in relazione agli effetti negativi individuati, ma si limita solamente a illustrare quelle possibili o previste per il contenimento dell'inquinamento acustico e di tutela del paesaggio.

Sarebbe invece stato opportuno quantificare le misure di mitigazione necessarie per ridurre le emissioni in atmosfera, i consumi di acqua, di energia e dell'inquinamento luminoso.

Per quanto riguarda la compensazioni ambientali non si concorda con il considerare compensazioni gli obiettivi dell'AdP (vedi cap.17.4 del RA), ma a nostro avviso le compensazioni ambientali devono riguardare interventi di rinaturalizzazione che devono essere il più possibile continui, privi di edificazione e drenanti.

Possono essere localizzati in parte nelle aree oggetto di intervento ma anche in aree appositamente individuate da rinaturalizzare, al fine di conseguire un risultato qualitativamente più importante di quello che potrebbe derivare da un insieme disperso di piccole aree.

Inoltre, nel RA si dovranno definire le modalità di quantificazione delle aree da destinare alla compensazione, da applicare ai singoli interventi.

Indicazioni per le fasi successive di valutazione.

Il RA ambientale fornisce indicazioni per le fasi di valutazione ambientale degli strumenti attuativi che si propone di inserire nelle "linee guida" allegate alla norme tecniche di attuazione al fine di conferirgli una più immediata operatività.

Monitoraggio

Per quanto riguarda il monitoraggio si ricorda che l'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 prevede quanto segue:

Il monitoraggio e' effettuato avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali.

Il piano o programma individua le responsabilita' e la sussistenza delle le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio.

Delle modalita' di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive e' data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorita' competente e dell'autorita' procedente e delle Agenzie interessate.



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

Le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenute in conto nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e comunque sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Si propone infine di monitorare lo stato e i consumi delle risorse ambientali impattate.

Si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Distinti saluti

Il Responsabile dell'U.O.
Territorio e Attività Produttive
Santo Cozzupoli

Pratica trattata con la collaborazione di:

Silvana Angius – UO ARIA – s.angius@arpalombardia.it – tel. 0274872292

Nicoletta Dotti – UO SUOLO ACQUE SOTTERRANEE RIFIUTI – n.dotti@arpalombardia.it – tel 0274872401

Giuseppe Paone – UO SUOLO ACQUE SOTTERRANEE RIFIUTI – g.paone@arpalombardia.it – tel 0274872420

Cati Adriano – UO AGENTI FISICI – a.cati@arpalombardia.it – tel. 0274872306

Mario Piuri – UO AGENTI FISICI – m.piuri@arpalombardia.it – tel 0274872234

Mariaelena Zavatti – UO AGENTI FISICI – m.zavatti@arpalombardia.it – tel 0274872260

Sede Provinciale: Via Juvara, 22 – 20129 Milano – Tel 02748721
Sede centrale: Viale Francesco Restelli, 3/1 – 20124 Milano – tel 02696661



registrazione n 6456

**Settore Piani e Programmi esecutivi per l'Edilizia
Servizio Piani di Bonifica**

Milano

Comune
di MilanoMilano, 15 settembre 2009
P.G.Spett.le Segreteria Tecnica VAS
c.a. dott Zelioli
fax 54349Spett.le
Settore Progetti Strategici
c.a. Arch. Tancredi
Arch. Brambati
fax. 66921**Oggetto: Rapporto Ambientale procedura VAS AdP Scali ferroviari**

Con riferimento all'oggetto, per quanto di competenza del Servizio scrivente si esprime quanto segue.

La valutazione della vicinanza tra le aree di intervento e le attività di tipo insalubre dovrà essere effettuata in sede di predisposizione di proposta di programma integrato di intervento sui singoli scali. Nell'ambito delle proposte, anticipare il più possibile tale valutazione consentirà di orientare le scelte planivolumetriche, in un'ottica di compatibilità ambientale tra gli interventi ed il contesto.

Si precisa che il documento relativo alle distanze ottimali e minime è stato concepito per evitare fenomeni di molestia per i ricettori previsti dagli interventi di progetto e fa riferimento ad attività non solo di I classe ma anche di II. Ed inoltre, le distanze dovranno essere considerate in relazione a ricettori sensibili in generale, non solo ai residenti.

Per quanto riguarda la qualità di suolo e sottosuolo, gli eventuali interventi di bonifica che si renderanno necessari a valle di una attività di indagine ambientale sulle aree, seguiranno l'iter previsto dalla normativa in tema di bonifiche di siti contaminati.

Ma anche in questo caso, si suggerisce di anticipare il più possibile le attività di indagine dei suoli, al fine di poter ottimizzare le scelte relative alla localizzazione delle diverse destinazioni d'uso, minimizzare gli impatti dei cantieri sul contesto e ottimizzare le attività di movimentazione di terre e rocce.

Distinti saluti.

Il Responsabile del Servizio
Dott.ssa Annalisa GussoniResponsabile del procedimento: : Dott.ssa A. Gussoni - Tel. 02.88454307
Pratica trattata da: Ing. A. De Salvia - Tel. 02.884.54349



Comune
di Milano

OSSERVAZIONI IN MERITO AL RAPPORTO AMBIENTALE RELATIVO AL PROCESSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) DELL'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.

<i>elaborato:</i>		<i>codifica:</i> 90200003_00	
Relazione		<i>Revisione:</i> 00	
<i>data:</i> 10/09/09	<i>redatto:</i> Ing. Valentina Bani dott.ssa Paola Coppi dott. Marco Bedogni	<i>verificato:</i> Direttore Ambiente e Energia Dott. Bruno Villavecchia	<i>approvato:</i> Direttore Ambiente e Energia Dott. Bruno Villavecchia

1	PREMESSA	2
2	QUALITÀ DELL'ARIA	3
3	INQUINAMENTO ACUSTICO	13
4	ENERGIA	15

1 Premessa

Con la presente relazione si forniscono osservazioni sul Rapporto Ambientale relativo al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) dell'Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica, in variante al PRG vigente, delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano, correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

In particolare le osservazioni sono relative al Rapporto Ambientale presentato dall'autorità procedente (Settore Progetti Strategici del Comune di Milano) in data 28 maggio 2009 nell'ambito della Conferenza di Verifica conclusiva e alle prime indicazioni emerse in tale ambito da parte dei portatori d'interesse coinvolti.

La documentazione di riferimento è la seguente:

1. Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale (versione 1.0), relazione predisposta dalla società TEI e datata 30 / 04 / 2009;
2. Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale - Sintesi non tecnica (versione 1.0), relazione predisposta dalla società TEI e datata 30 / 04 / 2009;
3. Valutazioni Trasportistiche, relazione predisposta da AMAT (codifica 8006B0002_00) e datata 29/04/2009;
4. Allegati cartografici predisposti dalla società TEI (P348 – R140/09-REV.1 del 30 / 04 / 2009) e Tavola dei vincoli paesaggistici e ambientali.

Inoltre, per la formulazione delle presenti osservazioni, Agenzia fa riferimento anche alle indicazioni già fornite nell'ambito del Documento di scoping, messo a disposizione dell'autorità procedente in data 17 dicembre 2008 nell'ambito della Conferenza introduttiva di Valutazione. Su tale Documento, che delineava i contenuti e la portata delle informazioni da considerare nel Rapporto Ambientale, Agenzia ha formulato osservazioni di carattere

generale e indicazioni metodologiche in relazione alle tematiche 'Qualità dell'Aria', 'Energia' e 'Agenti Fisici' (si veda il documento AMAT con codifica 8022B0010_00).

2 Qualità dell'Aria

Qui di seguito si riportano le osservazioni sul Rapporto Ambientale per quanto riguarda le tematiche relative all'impatto del traffico veicolare e all'inquinamento atmosferico, in particolare:

- la verifica del recepimento delle osservazioni già formulate dalla scrivente Agenzia in relazione al Documento di Scoping (documento AMAT 8022B0010_00);
- la stima delle emissioni atmosferiche;
- lo studio della dispersione degli inquinanti atmosferici;
- le azioni di mitigazione e il piano di monitoraggio.

Verifica del recepimento delle osservazioni già formulate in relazione al documento di Scoping

In sede di esame del Documento di Scoping del procedimento di VAS oggetto della presente analisi, per quanto riguarda la valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria AMAT aveva suggerito (in aggiunta a quanto già proposto nel documento) di "..effettuare uno specifico studio di dispersione degli inquinanti onde valutare (anche localmente) i possibili effetti della variazione dei livelli emissivi sulla qualità dell'aria".

Lo studio modellistico è stato effettivamente eseguito, con il diretto coinvolgimento del personale AMAT per concordare le diverse ipotesi di lavoro adottate, quali: la scelta dei fattori di emissione da traffico veicolare da

utilizzare per la valutazione, la scelta del modello matematico per lo studio della dispersione, le modalità di applicazione dello stesso (estensione del dominio di calcolo, scelta della tipologia di sorgente da adottare per lo studio, semplificazioni introdotte per ridurre i tempi di calcolo necessari alla completa elaborazione, ...). In questo modo è stato possibile produrre mappe di impatto sulla qualità dell'aria su tutta la città, anche se si è tenuto conto delle emissioni del solo ambito Farini, risultato il più critico a seguito della stima complessiva delle emissioni da traffico.

Va sottolineato, inoltre, come tale valutazione sia stata eseguita limitatamente alle emissioni atmosferiche aggiuntive dovute al traffico autoveicolare indotto dai nuovi carichi urbanistici.

Per quanto riguarda, invece, le emissioni dirette ed indirette legate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti, la valutazione è stata limitata ai soli gas climalteranti (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.2.4.5); pertanto le emissioni atmosferiche degli inquinanti locali non sono state valutate né ovviamente incluse nell'ambito delle simulazioni modellistiche di dispersione. Questo non inficia la bontà dello studio modellistico, ma rappresenta una criticità da tener presente nel seguito della presente valutazione.

Stima delle emissioni atmosferiche

Come già accennato in precedenza, la stima delle emissioni atmosferiche è stata condotta per i seguenti aspetti:

- incrementi, assoluti e percentuali, delle emissioni legate al traffico stradale aggiuntivo nello scenario di progetto rispetto allo scenario di riferimento (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.2.4.2);
- emissioni di gas serra derivanti dal riscaldamento degli edifici previsti dall'AdP (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.2.4.5).

Per quanto riguarda gli inquinanti locali considerati (ossidi di azoto, PM10,

benzene, VOC non metanici totali), l'aumento stimato sulle emissioni complessive urbane dovute all'incremento del traffico veicolare tra scenario di progetto e scenario di riferimento va dall'1% all'1,5%. Si concorda con l'affermazione, contenuta nel Rapporto Ambientale della VAS, che tali incrementi sono modesti a livello urbano, tuttavia localmente l'aumento delle emissioni appare a volte molto più significativo, con valori massimi sugli ambiti Farini e Porta Genova. Se poi si aggiunge il fatto che tale aumento è dovuto esclusivamente al traffico stradale, non essendo disponibile la stima del contributo emissivo dei nuovi edifici, se ne può dedurre che localmente potrebbero sussistere alcune criticità. L'analisi su questo aspetto verrà completata successivamente in sede di valutazione dello studio modellistico di dispersione degli inquinanti atmosferici.

Per le emissioni di gas serra, invece, l'analisi ha riguardato i contributi sia del traffico stradale che dei nuovi edifici previsti dall'AdP.

Per quanto riguarda il traffico stradale, l'emissione complessiva aggiuntiva in termini di CO_{2eq} è stimata pari a circa 19 kt/anno, "equivalente a poco più dell'1% delle emissioni attuali" (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.2.4.5), intendendo per attuali gli ultimi dati ufficiali pubblicati da AMAT per Milano e relativi all'anno 2005. Per quanto riguarda le emissioni dei nuovi edifici, nello stesso paragrafo si riporta che, ipotizzando per il riscaldamento un mix di gas naturale e gasolio, si è stimato "un incremento di emissione di CO_{2eq} dello 0,3% rispetto alla situazione attuale" che, riferendosi alle stime al 2005 per il settore della combustione non industriale a Milano, equivarrebbe ad altre 9 - 10 kt/anno (CO_{2eq}) aggiuntive.

In totale, dunque, si potrebbe stimare un contributo aggiuntivo di emissioni di gas serra dell'ordine di 25-30 kt/anno (CO_{2eq}). A parità di ipotesi di progetto adottate, tale valore potrebbe risultare comunque sovrastimato per almeno due motivi:

- 1) come giustamente è riportato a pagina 261 del Rapporto Ambientale,

"..nella stima delle emissioni si è fatta l'ipotesi, cautelativa, che non vi sia evoluzione del parco circolante". Ci si attende, in realtà, che le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli stradali progressivamente diminuisca nel tempo. Il naturale ricambio del parco veicolare circolante induce di per sé una diminuzione dei consumi medi specifici e, quindi, delle emissioni di gas serra, in quanto gli standard normativi per i veicoli più recenti sono molto più restrittivi (e lo saranno sempre di più anche in futuro) in relazione ai consumi. Per di più, il Comune di Milano sta lavorando su un proprio Piano Clima, con obiettivi di riduzione di gas climalteranti molto ambiziosi che potrebbero richiedere politiche molto severe sulla tipologia di veicoli in circolazione a Milano;

2) il mix di combustibili considerato per la stima delle emissioni dovute al riscaldamento dei nuovi insediamenti è stato stimato a partire dalla ripartizione dei consumi energetici per vettore del comune di Milano relativa al 2005. Anche questa è da considerare un'ipotesi cautelativa, in quanto al 2015 si prevede una variazione del mix energetico considerato, derivante dal processo già in atto di trasformazione a metano degli impianti termici alimentati a combustibili liquidi, con una conseguente riduzione delle emissioni specifiche di gas serra;

3) alcuni ambiti oggetto dell'AdP potrebbero essere serviti dal sistema di teleriscaldamento comunale (nel Rapporto Ambientale vengono citati gli ambiti Greco e Lambrate), con conseguente riduzione dell'impatto in termini di emissione di gas climalteranti.

Tuttavia, anche supponendo che il contributo aggiuntivo sia dell'ordine della metà di quanto stimato, e cioè circa 15 kt/anno di gas serra, tale contributo non appare trascurabile, soprattutto nell'ottica degli obiettivi che si sta prefiggendo il Comune di Milano in termini di riduzione di gas climalteranti. Per dare un'idea della portata del problema, per sottrarre all'atmosfera una tal quantità di gas climalteranti, e compensarne così la maggior emissione dovuta

alle opere previste nell'AdP, indicativamente occorrerebbe dedicare almeno 3.000 ettari del territorio comunale a bosco d'alto fusto (l'intera superficie territoriale interessata dalle trasformazioni oggetto dell'AdP in studio ammonta a 1.200 ettari).

Pertanto si ritiene che la questione vada affrontata con estrema cura. Ogni singolo ambito in realtà dovrà costituire l'occasione per tendere all'obiettivo di incremento nullo delle emissioni o, ove questo non fosse possibile, per individuare le necessarie soluzioni di compensazione e includere così l'AdP nel quadro strategico complessivo che si sta delineando con il Piano Clima di Milano.

Studio della dispersione degli inquinanti atmosferici

Lo studio della dispersione degli inquinanti atmosferici è stato condotto limitatamente agli incrementi delle emissioni legate al traffico stradale aggiuntivo nello scenario di progetto rispetto allo scenario di riferimento, e limitatamente all'ambito Farini ".. che è quello per il quale si prevedono i maggiori carichi insediativi e le modifiche infrastrutturali più rilevanti (circa il 70% dell'aumento di emissioni dello scenario di progetto rispetto a quello di riferimento sono attribuibili a tale ambito)" (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.2.4.2, pag. 260).

Le conclusioni riportate dal Rapporto Ambientale in merito a tale punto si possono così riassumere: "Dall'analisi dei risultati emerge che il contributo in termini di modifiche alla qualità dell'aria risulta piuttosto modesto .. Si ricorda inoltre che i coefficienti di emissione considerati non tengono conto della possibile evoluzione del parco circolante. I risultati ottenuti sono pertanto da ritenersi cautelativi e si ritiene pertanto che il contributo complessivo dell'AdP alle modifiche alla qualità dell'aria del Comune di Milano sia da considerare trascurabile".

Esaminando in dettaglio i risultati, riportati nelle Tavole da 5-a a 5-e, si può

concordare che per la maggior parte degli inquinanti atmosferici locali (PM10 primario, benzene..) non dovrebbero sussistere particolari criticità, anche tenuto conto del fatto, come giustamente ricordato nel Rapporto Ambientale, che tale valutazione è stata eseguita sulla base di fattori di emissione riferiti all'anno 2005 e per i quali ci si attende una loro diminuzione nei prossimi anni.

Al contempo si ritiene che debba essere utilizzata maggior cautela nel formulare conclusioni circa gli ossidi di azoto, e più in particolare per il biossido d'azoto.

Le conclusioni riportate nel Rapporto Ambientale per questo inquinante recitano: ".. per quanto riguarda l'NO₂, la media annua presenta valori sempre inferiori di due ordini di grandezza rispetto al limite di legge; i valori massimi orari sono sempre inferiori a 15 µg/m³".

In realtà, valori massimi dell'ordine di 10-15 µg/m³ non sarebbero per nulla trascurabili se si pensa che, per esempio, nel corso del 2008 la media annua dei massimi orari su 24 ore per le stazioni di monitoraggio urbane più vicine all'ambito Farini (viale Marche e piazzale Zavattari) si aggira intorno a 115 - 120 µg/m³, con punte sui valori massimi orari sull'anno dell'ordine di 300 µg/m³; come a dire: l'impatto stimato sui massimi orari di NO₂ in zona Farini potrebbe arrivare fino al 5% di quanto già attualmente misurato. Tuttavia il parametro modellistico relativo ai massimi orari di concentrazione rischia di non essere particolarmente significativo, per almeno due motivi:

- a) tendenzialmente i massimi orari prodotti dai modelli di dispersione sono spesso sovrastimati;
- b) ciò può essere ancor più vero per un modello che viene utilizzato in una configurazione "non standard" (ovvero con una schematizzazione modellistica delle sorgenti emissive abbastanza particolare) che non è stato possibile validare sulla situazione corrente.

Si ritiene invece più significativo il parametro "media annua" di NO₂, sul

quale appunto si vorrebbe concentrare l'attenzione. L'aumento in concentrazione media annua di biossido d'azoto stimato dal modello di dispersione sul quadrante nord-ovest della città è dell'ordine di 1-2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, che non è un incremento da considerare trascurabile: si ricorda, infatti, che lo standard di qualità dell'aria a Milano per l' NO_2 non è rispettato né per il numero di superamenti delle medie orarie né come media annua. Per esempio, le già ricordate stazioni di viale Marche e piazzale Zavattari nel 2008 hanno rilevato rispettivamente 27 e 39 superamenti del limite di 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ come media oraria di NO_2 (contro un massimo ammesso di 18) e una media annua di NO_2 di 73 e 77 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (contro un limite di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Dunque tale incremento, strumentalmente rilevabile, risulterebbe contrario a quanto in realtà dovrebbe essere messo in atto per il risanamento della qualità dell'aria di Milano.

La possibile criticità di tale aspetto va evidenziata anche in relazione ad altre due considerazioni:

- 1) come già più volte ricordato, questi risultati si riferiscono allo studio modellistico della dispersione di inquinanti atmosferici dovuti al solo traffico stradale. Poiché le ultime stime consolidate per la città di Milano riportano che nel 2005 il contributo emissivo di NO_x degli impianti fissi di combustione ammontava al 20% circa delle emissioni totali urbane di ossidi di azoto su base annua (percentuale ovviamente più alta durante il periodo invernale, il più critico per quanto riguarda l'inquinamento di NO_x), ne consegue che l'impatto potrebbe risultare peggiore di quanto prospettato nel Rapporto Ambientale, soprattutto d'inverno;
- 2) è già stato ricordato come le simulazioni modellistiche qui analizzate siano state eseguite utilizzando i fattori di emissione da traffico stradale forniti dalla scrivente Agenzia e che si riferiscono all'anno 2005, mentre gli scenari analizzati sono riferiti indicativamente al 2015. Se per la maggior parte degli inquinanti ci si attende, per il prossimo futuro, un generale calo dei fattori di emissione da traffico, la situazione appare più complicata per il biossido di

azoto. Infatti già negli ultimi anni si è assistito ad un aumento dei livelli di inquinamento di NO₂ a livello urbano, e sembra che questo trend si debba confermare anche nei prossimi anni: infatti le proiezioni future sulle emissioni da traffico stradale nei Paesi europei danno, in generale, una decrescita delle emissioni atmosferiche sia di PM10 che di NO_x, mentre al contrario per l'NO₂ le proiezioni danno degli aumenti fino al 2015 (a tal proposito si veda, per esempio, Grice et al., "Recent trends and projections of primary NO₂ emissions in Europe", *Atm.Env.* 2009 43(13), 2154-2167). Ciò sembra sia dovuto soprattutto all'aumento del numero di autoveicoli diesel di nuova generazione, che presentano un rapporto NO₂/NO_x allo scarico molto più alto dei veicoli più datati.

Per queste ragioni si ritiene che il biossido d'azoto possa effettivamente costituire una criticità e che, pertanto, si renda necessaria un'analisi più dettagliata, soprattutto per gli ambiti per i quali si stima il maggiore impatto sull'inquinamento atmosferico, ovvero Farini e Porta Genova, nonché l'identificazione di eventuali azioni di mitigazione o di alternative progettuali.

Mitigazione e monitoraggio

Nelle azioni di mitigazione e compensazione (VAS Rapporto Ambientale, paragrafo 7.4) non sono riportate indicazioni circa l'inquinamento atmosferico, rimandando alle successive fasi di valutazione ambientale "eventuali altre misure mitigative degli impatti residui e di compensazione di quelli non mitigabili".

Il programma di monitoraggio è stato strutturato in due componenti:

- monitoraggio degli obiettivi ambientali dell'AdP;
- monitoraggio delle ricadute sullo stato dell'ambiente derivante dall'attuazione del progetto.

Per la prima componente si suggerisce di aggiungere, per quanto riguarda gli aspetti legati all'inquinamento atmosferico:

- stima delle emissioni atmosferiche dovute ai nuovi insediamenti abitativi e produttivi, in relazione anche agli indicatori di efficienza energetica degli edifici e all'utilizzo di sistemi efficienti per la produzione di energia, con la medesima frequenza di reporting;
- stima delle emissioni atmosferiche dovute al traffico veicolare circolante negli ambiti oggetto dell'AdP, in relazione agli indicatori di congestione del traffico e con la stessa frequenza di reporting;
- oltre che la lunghezza di percorsi ciclo-pedonali, anche dati sul loro effettivo utilizzo, con una frequenza di reporting la più simile possibile a quella relativa alla lunghezza dei percorsi;
- oltre che gli indicatori sui metri quadri di verde ricadenti negli ambiti di trasformazione, anche la superficie totale dedicata ad alberature nonché il numero e la tipologia di alberi piantumati;
- il numero e la tipologia di alberi piantumati in aree verdi private (per esempio, di pertinenza condominiale).

Per la seconda componente, nell'ambito delle campagne di monitoraggio delle concentrazioni di inquinanti atmosferici, si suggerisce di misurare, oltre agli inquinanti già elencati, anche il biossido d'azoto e l'ozono (se possibile, anche il benzene). Le campagne di monitoraggio dovrebbero essere eseguite almeno presso i due ambiti che appaiono i più critici dal punto di vista della qualità dell'aria, ovvero Farini e Porta Genova, o altri che dovessero risultare ancora più critici nelle successive fasi di valutazione ambientale.

Inoltre, se non già previsto per il monitoraggio degli obiettivi ambientali dell'AdP, andrebbero raccolti anche dati relativi ad indici di traffico veicolare presso sezioni di conteggio già disponibili o installate ex-novo nelle vicinanze degli ambiti di trasformazione.

Conclusioni

Con riferimento alla Relazione Ambientale, e relativi allegati, della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) dell'Accordo di Programma per la

trasformazione urbanistica, in variante al PRG vigente, delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site nel Comune di Milano, limitatamente all'impatto sulla qualità dell'aria si può segnalare quanto segue:

- le osservazioni formulate dalla scrivente Agenzia in relazione sia al documento di Scoping sia in itinere durante le elaborazioni modellistiche necessarie per la redazione della suddetta Relazione Ambientale sono state recepite;
- dal punto di vista degli inquinanti locali, il biossido d'azoto potrà costituire una criticità non trascurabile in relazione all'aumento dei valori di concentrazione, tenendo conto anche del non rispetto già in essere degli standard di qualità dell'aria per questo inquinante. Tale criticità sembra più evidente per alcuni ambiti, quali Farini e Porta Genova, mentre per gli altri ambiti gli effetti sembrano trascurabili;
- dal punto di vista degli inquinanti climalteranti, un aumento delle emissioni di gas serra dell'ordine di 10-20 kt/anno (CO₂eq) non può considerarsi trascurabile, visti gli ambizioni obiettivi che si sta ponendo l'amministrazione comunale di Milano in termini di riduzione di gas climalteranti.

Pertanto si raccomanda:

- un'analisi più dettagliata nelle successive fasi di progettazione e di analisi ambientale, in particolare per gli ambiti Farini e Porta Genova, che appaiono i più critici per quanto riguarda la qualità dell'aria. Ivi si dovrà tener conto anche del contributo emissivo dovuto agli impianti fissi di combustione e ai fattori di emissione previsti per l'anno di riferimento per l'attuazione dell'AdP. Inoltre l'analisi dovrebbe tener conto di eventuali alternative progettuali, soprattutto per l'ambito Farini. Infatti è in quest'area che "...si osservano le maggiori variazioni delle condizioni di traffico, per effetto combinato del forte incremento della domanda e delle significative opere stradali previste" e dove le nuove infrastrutture previste non sembrano

"..sufficienti ad assorbire l'intera domanda aggiuntiva generata in un ambito territoriale già interessato da significative criticità della rete stradale";

- la definizione di un adeguato piano di monitoraggio degli indici di traffico negli ambiti coinvolti dall'AdP, prevedendo (se necessario) l'installazione di nuove sezioni di conteggio in posizione adeguata in relazione agli obiettivi del programma di monitoraggio riportato nel Rapporto Ambientale;

- lo studio di specifiche misure di compensazione per contenere o azzerare l'incremento previsto delle emissioni di gas climalteranti, ivi incluse l'eventuale ampliamento dell'area destinata a verde nell'ambito Farini (ove non altrimenti risolvibili le problematiche evidenziate nell'alinea precedente) nonché la creazione di estese aree destinate a piantumazione permanente con alta densità di alberi;

- la contabilizzazione delle emissioni di gas serra dei nuovi insediamenti, includendo l'effettiva tipologia dei sistemi di riscaldamento / raffrescamento utilizzati nonché il numero e la tipologia di alberature piantumate nelle aree di pertinenza;

- lo studio di fattibilità per la creazione di nuove stazioni di bike-sharing in connessione con la realizzazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali e delle nuove stazioni di cintura ferroviaria.

3 Inquinamento Acustico

Il Piano di Azionamento Acustico è stato adottato dal Consiglio Comunale il 20 luglio 2009, ed è attualmente sottoposto a pubblica consultazione in vista della definitiva approvazione da parte del Consiglio Comunale.

La classificazione acustica delle aree interessate dai progetti di riqualificazione e di quelle adiacenti sarà ridefinita in relazione alle funzioni che verranno

insediate ed in relazione alla posizione delle fasce di pertinenza ferroviarie, che sarà modificata contestualmente alla modifica dell'area interessata dai binari.

Quindi, per quanto riguarda il Piano di Azionamento Acustico, le aree oggetto di trasformazione urbanistica nell'ambito dell'Adp saranno oggetto di variante, mentre si dovrà tener conto delle classi acustiche assegnate dal Piano stesso per quanto riguarda le zone circostanti.

Potrà essere a utile, al fine di una prima valutazione dei livelli di rumore esistenti e dell'individuazione di eventuali criticità già presenti, l'esame della Mappa Acustica Strategica delle zone interessate dall'AdP. Si fa presente a questo proposito che la "Mappa Acustica Strategica", prevista dalla Direttiva 2002/49/CE recepita dal D. Lgs. 29 Agosto 2005, è in fase di elaborazione e tiene conto del traffico ferroviario e stradale attuale.

In linea generale è sicuramente vero che l'impatto acustico delle strutture ferroviarie attuali si ridurrà radicalmente con la dismissione e la riqualificazione urbana degli scali, tenendo conto del mix funzionale previsto. Allo stato attuale non è però possibile stimare il clima acustico in seguito all'attuazione degli interventi previsti dai Piani attuativi dell'AdP. Sarebbe però opportuno prevedere degli obiettivi minimi in termini di riduzione del rumore attuale, in funzione di una riqualificazione globale delle aree.

Per quanto riguarda il rumore generato dalle infrastrutture di trasporto stradale (Fig. 7.3), è opportuno definire in modo più preciso gli incrementi in dB delle potenze acustiche relative agli archi stradali; tali incrementi sono stati infatti solo stimati ma non calcolati. E' inoltre opportuno chiarire la metodologia con cui sono stati determinati.

Per quanto riguarda i singoli ambiti di intervento, a partire dalle SLP minime e massime ipotizzate, è possibile esprimere alcune considerazioni di carattere

generale.

L'Ambito Lambrate appare il più critico in quanto è attualmente interessato da un intenso traffico ferroviario, che comprende anche il transito di treni merci notturni. Il Piano di Contenimento ed Abbattimento del rumore redatto da RFI in ottemperanza al D.M. 29/11/2000 individua per tale area una serie di interventi di risanamento. Tale Piano dovrà essere rivisto in tale area in quanto erano inizialmente state previste barriere antirumore in una delle zone interessate dalla dismissione di parte dei binari.

Dal punto di vista dell'esposizione al rumore andrebbe valutata attentamente l'ipotesi di realizzare funzioni residenziali nell'area interessata dalla riqualificazione, in quanto si tratta della zona immediatamente a ridosso dei binari.

Anche per quanto riguarda gli Ambiti Greco e Rogoredo si deve valutare con molta attenzione l'opportunità di realizzare funzioni residenziali, considerata anche in questo caso l'estrema vicinanza con i binari.

Per gli Ambiti Farini e Porta Romana, considerata l'estensione dell'area da riqualificare, l'adeguato clima acustico potrà essere conseguito anche valutando attentamente la distribuzione delle varie funzioni all'interno dell'area, considerata anche in questo caso la vicinanza con i binari ancora in uso.

4 Energia

Per quanto riguarda la tematica 'Energia', nel documento AMAT citato (8006B0002_00), contenente le osservazioni sul Documento di scoping, si suggeriva di effettuare una valutazione dell'impatto complessivo della variante sul bilancio energetico e sulle emissioni complessive di gas serra a livello comunale.

Tale valutazione è stata condotta nell'ambito del rapporto ambientale

relativamente alla stima delle emissioni dirette di gas serra, dovute al traffico indotto e ai fabbisogni energetici per il riscaldamento dei nuovi insediamenti previsti (si veda par. 7.2.4.5 da pag 267-270).

Occorre tuttavia fare le seguenti considerazioni:

1. nel documento di Scoping si enunciava anche l'intenzione di valutare le emissioni indirette associate ai fabbisogni energetici dei nuovi insediamenti. Tali emissioni, in particolare di gas serra, sono per la maggior parte connesse alla domanda di energia elettrica relativa ai nuovi insediamenti, sulla quale non è stata fatta nessun tipo di valutazione. Tale stima, seppur qualitativa dovrebbe essere effettuata in considerazione anche di una quota di SIp prevista dall'AdP non irrilevante destinata ad usi di tipo terziario e commerciale, che costituiscono settori caratterizzati da elevati consumi elettrici specifici.
2. la necessità di effettuare, così come proposto da AMAT, una valutazione dell'impatto dell'AdP sul bilancio energetico comunale e sul bilancio delle emissioni di gas serra era legata all'opportunità di definire, nell'ambito della Variante, degli obiettivi specifici di riduzione delle emissioni di gas serra e di risparmio energetico.

A tal proposito, si rileva che sono stati inseriti fra gli obiettivi specifici dell'AdP 'efficienza energetica degli edifici' e 'utilizzo di sistemi efficienti per la produzione di energia', che verranno monitorati in fase di attuazione dell'AdP attraverso la definizione di un set di indicatori (si veda paragrafo 10.1 del Rapporto Ambientale).

Tuttavia all'interno del rapporto non vengono date indicazioni su obiettivi o "standard" da soddisfare con l'attuazione stessa dell'AdP, quali potrebbero essere ad esempio una classe minima di efficienza energetica degli edifici previsti (sia rispetto alla climatizzazione invernale sia rispetto alla climatizzazione estiva) o una quota minima di copertura dei fabbisogni

energetici da fonti rinnovabili.

Si ritiene inoltre che debbano essere previsti i seguenti aspetti:

- la possibilità di concorrere ad attuare la strategia di sviluppo del teleriscaldamento nel comune di Milano avviata con la sottoscrizione della convenzione con A2A nel marzo del 2007 e in accordo con gli strumenti di pianificazione territoriale del Comune di Milano. Si dovrà pertanto valutare nella fase di attuazione dell'AdP la possibilità di allacciare le nuove volumetrie (non esclusivamente relative alle aree degli scali Farini e Lambrate) alla rete di teleriscaldamento;
- la realizzazione di interventi di efficienza energetica innovativi su edifici particolarmente significativi (a.e edifici a destinazione pubblica) quali il solar cooling, gli edifici "a consumo zero", la trigenerazione, i tetti verdi, ecc.

3. sempre in riferimento a quanto detto al punto 2, l'individuazione degli obiettivi dell'AdP dovrebbe essere coerente con gli obiettivi di sostenibilità previsti negli strumenti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale.

Relativamente all'obiettivo specifico 'efficienza energetica degli edifici' si ritiene opportuno non limitarsi al rispetto della normativa vigente (D.G.R. 8/5018 del 26/06/07 e s.m.i.), ma prevedere, data anche la significatività della trasformazione urbanistica considerata, standard energetici di livello più alto per gli edifici dei nuovi insediamenti.

Si precisa infatti che il Comune di Milano ha definito una strategia di promozione dell'efficienza energetica in edilizia, introducendo un sistema di incentivazione per la realizzazione di edifici efficienti, basato su una riduzione degli oneri di urbanizzazione (approvato dalla Giunta Comunale con Delibera n.. 73/2007). Il sistema incentivante è particolarmente vantaggioso rispetto alla copertura degli extra-costi aggiuntivi per la

realizzazione degli interventi di efficienza, a motivo della importanza che il Comune di Milano attribuisce agli obiettivi di risparmio energetico e di contenimento delle emissioni climalteranti.

La strategia di promozione dell'efficienza verrà completata attraverso la revisione del Regolamento Edilizio Comunale, che conterrà un capitolo espressamente dedicato all'edilizia sostenibile, anch'esso basato sul riconoscimento di incentivi a seguito della realizzazione di interventi volontari.

4. Per quanto riguarda le emissioni di gas serra, di cui si è ampiamente discusso nei paragrafi relativi alla tematica 'Qualità dell'aria', si ricorda nuovamente che l'Amministrazione comunale si sta prefiggendo nella propria politica energetica e ambientale obiettivi molto ambiziosi nell'ambito di diversi impegni a livello europeo e internazionale. In tal senso il Comune sta predisponendo un Piano per il contenimento delle emissioni di gas serra ('Piano Clima'), che individua le misure settoriali che devono essere intraprese per il raggiungimento dell'obiettivo complessivo di riduzione delle emissioni di anidride carbonica del 20% al 2020 rispetto ai livelli emissivi del 2005.

Il raggiungimento di tale obiettivo prevede uno sforzo ulteriore, rispetto alle misure attualmente messe in campo dall'amministrazione, soprattutto nei settori maggiormente responsabili in ambito urbano delle emissioni di gas serra, quali il settore dei trasporti e il settore del riscaldamento.

Si ritiene che sia opportuno delineare, già in questa fase di approvazione dell'AdP, "un'attenta strategia energetica" (che nel Rapporto Ambientale viene invece rimandata in una fase successiva di valutazione ambientale degli strumenti attuativi (P.I.I.)) che dia indicazioni sugli interventi/azioni per la mitigazione delle emissioni climalteranti e/o per la loro eventuale compensazione.

A tal proposito si ritiene necessario inserire fra gli indicatori di monitoraggio

anche un indicatore relativo alle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'attuazione dell'AdP.

COMUNE DI MILANO

CONSIGLIO DI ZONA N. 2

DELIB.

N.
72

ATTI P.G.

COMUNE DI MILANO
ZONA 2 DECENTRAMENTO
PG 617858/2009
AO ASSISTENZA ORGANI
Del 12/08/2009
(S) ARCH. ZONA 2 DECENTR
12/08/2009

OGGETTO:

PARERE SULLA VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G. PER LA
TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE
DISMESSE.

ATTI

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL 6/8/09

CONVOCATA CON AVVISO N. 583370 DEL 29/7/09

ATTI

/es

PRESIEDUTA DAL ^{VICE} PRESIDENTE
BARBARA CALZAVARA

PRESENTI I CONSIGLIERI:

AGNELLO, APREA, BECCARI, CALZAVARA, CAPOTOSTI, LANZILOTTI, MONTERISI,
MURACA, NAVA, PINARDI, PIROVANO, PIZZI, RE FRASCHINI, RUGGERI, TRENTIN.

15

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

ANDREI, BASSO, BONORA, CALIGARIS, CAMICIOTTI, CANINO, DEGRADI, DE ROSSI,
FERRARI, FRATTOLILLO, GANDOLFI, GIOIA, GIOVANELLI, GISMONDI, GUAZZARRI,
LA RUSSA, LEPORE, MAROTTA, ROCCATAGLIATA, ROMANELLI, SARDELLA,
SARDONE, SBLENDIDO, SILVI, TRANQUILLINO, VILLA.

26

E QUINDI ASSENTI IN N. DI

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

FILOMENA ANNA PIGNATARO

IL CONSIGLIO DI ZONA 2

- Visto l'art. 29 del Vigente Regolamento del Decentramento Territoriale;
- vista la richiesta di parere pervenuta dal Settore Progetti Strategici – Servizio Grandi Riqualficazioni con atti P.G. 521388/2009 dell'8/7/09 avente oggetto "Proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26/2/1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese";
- con votazione palese il cui esito, verificato dai 3 scrutatori: Ruggeri, Pizzi, Muraca e proclamato dal Vice Presidente, è il seguente:
 - Consiglieri presenti: n. 15
 - Consiglieri che hanno dichiarato di astenersi ai sensi dell'art. 8.4 del Reg. sul Decentramento: n. 1 (Nava)
 - Consiglieri votanti: n. 14
 - voti a favore: n. 9
 - voti contrari: n. 5 (Calzavara, Lanzilotti, Monterisi, Pizzi, Trentin)

DELIBERA

di esprimere **PARERE NEGATIVO** in merito alla "Proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26/2/1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese" per le seguenti motivazioni:

- ritenendo che il modo migliore per riqualificare le aree dismesse della nostra città non sia l'edificazione di nuove abitazioni e valutando comunque insufficiente la superficie edificata prevista per l'edilizia sociale della variante (28%), si considera non accettabile, nell'attuale formulazione, la variante proposta.

Il Consiglio di Zona 2, con spirito propositivo, si rende comunque disponibile a rivedere e monitorare le fasi di progettazione successive, attraverso l'istituzione di un tavolo di lavoro indispensabile per recuperare i vizi sia di partecipazione sia di forma della valutazione ambientale strategica.

RELAZIONE

Onorevole Consiglio,

con atti P.G. 521388/2009 dell'8/7/09, è pervenuta la richiesta di parere da parte del Settore Progetti Strategici – Servizio Grandi Riqualficazioni avente oggetto: "Proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26/2/1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese".

SCALO GRECO-BREDA

L'area di trasformazione dello scalo Greco-Breda si trova nel settore nord-orientale della città, ed è costituita da due parti separate che stanno a cavallo della ferrovia Milano-Monza. Una è compresa tra la ferrovia e il quartiere di via Rucellai, a est, l'altra tra la ferrovia e il quartiere della Bicocca, ad ovest.

L'ambito in cui lo scalo si colloca è stato investito, nell'ultimo decennio, da forti cambiamenti urbanistici: il progetto di riconversione che ha coinvolto l'enorme comparto industriale della Breda-Pirelli ha rappresentato uno dei progetti di trasformazione urbana più significativi della città. L'ambito urbano nel quale si colloca l'area di trasformazione è compreso tra gli assi storici di viale Fulvio Testi e viale Monza, caratterizzato da macro isolati produttivi della grande fabbrica da una parte e da un tessuto misto di maglia minuta residenziale e produttivo-artigianale dall'altra.

Linee guida contenute nella variante:

OBIETTIVI

- ♦ **NUOVO ASSETTO URBANISTICO**
cerniera fra quartieri separati.
- ♦ **RIQUALIFICAZIONE STAZIONE FS**
Greco Pirelli
- ♦ **RIDISEGNO DELLE AREE LIBERE**
- ♦ **COMPLETAMENTO EDILIZIO**

PRESCRIZIONI

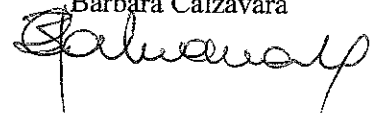
- ♦ **RIFACIMENTO STAZIONE FERROVIARIA**
e riqualificazione delle aree strumentali, coerenti con il nuovo ruolo urbano di "cerniera" fra i due quartieri e di nuova polarità funzionale.
- ♦ **ACCESSIBILITA' VIARIA:**
 - adeguamento di via Breda
 - raccordo con la strada Interquartiere Nord prevista.
- ♦ **CONTINUITA' CICLO-PEDONALE**
sia con tracciati trasversali che longitudinali.
- ♦ **AREE A VERDE E SPAZI PEDONALI DI SUPERFICIE NON INFERIORE**
al 50% della superficie della Zona Speciale.

La Commissione Urbanistica-Edilizia Privata-Demanio e Territorio si è riunita in data 24/7/09 per esaminare gli atti pervenuti.

IL SEGRETARIO
Filomena Anna Pignataro



IL VICE PRESIDENTE
Barbara Calzavara



IL DIRETTORE DI SETTORE ZONA 2
Pier Achille Lanfranchi



Copia della presente deliberazione viene inviata a:

- SIGNOR SINDACO
- ➔ ➤ SETTORE PROGETTI STRATEGICI
Servizio Grandi Riqualificazioni

LA PRESENTE DELIBERA VIENE ESPOSTA

ALL'ALBO ZONALE

DAL 24-8-09 AL 7-9-09

IL SEGRETARIO



VERDE

COMUNE DI MILANO

DELIB.
N.

CONSIGLIO DI ZONA N. 3

80

COMUNE DI MILANO
ZONA 3 DECENTRAMENTO
PG 572753/2009
UFF. ASSISTENZA ORGAN
Del 24/07/2009
DELIBERE CONSIGLIO ZONA 3
80/2009

OGGETTO: Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al prg vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n 29471 del 26.2.80 per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in comune di milano denominate "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo" correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese - Parere.

ATTI

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL 23.07.09

CONVOCATA CON AVVISO N. 551003/09 DEL 17.07.09

ATTI

PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE

Pietro Viola

PRESENTI I CONSIGLIERI:

Ampollare Ezio - Ancona Andrea - Andreoli Stefano - Angeloni Claudio - Berti Mario - Bissolati Pietro - Boari Gianluca - Borelli Patrizia - Borsani Benedetta - Cagnolati Marco - Casadei Jacopo - Casati Vincenzo - Certani Matteo - De Luca Cardillo Maria Grazia - Fachin Antonella - Farina Alberto - Franzese Gennaro - Maino Gustavo - Marelli Aldo - Martini Fernando - Merzagora Valter - Monti Cesare - Monzio Compagnoni Dario - Prini Luca - Scarinzi Massimiliano - Tarallo Italo - Tedesco Giovanna - Vitali Guido

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 29 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

Bosi Francesco - Calamida Franco - Celauro Egle - Colombo Clementina - Di Vittorio Marco - Marcellino Claudio - Negri Gianfranco - Paleari Simone - Rositano Massimiliano - Rossin Sara Siegel Leopoldo - Vescovi Matteo

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 12

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

Valentina Vezzoli

Oggetto: Parere relativamente accordo di programma in variante al PRG vigente per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione e il potenziamento del sistema ferroviario milanese - ZONA SPECIALE LAMBRATE: VARIANTE AL P.R.G. VIGENTE

La Commissione Urbanistica riunitasi in data 22/07/09 congiuntamente con la Commissione Ambiente, Parchi e Giardini, Arredo Urbano, Demanio e Patrimonio ha analizzato la proposta di variante al P.R.G. di cui all'oggetto relativamente la zona speciale Lambrate.

Dalla discussione sono emersi ancora una volta (visto il precedente sopralluogo effettuato sul sito lo scorso 1° Giugno dalle due commissioni) elementi atti a valorizzare il territorio zonale attiguo all'area dell'intervento volto al recupero dello scalo di Lambrate e richieste volte ad una migliore riqualificazione.

La Commissione Urbanistica, quindi, in votazione ha espresso **parere POSITIVO** a maggioranza visti gli obiettivi previsti nell'A.d.P. sulla zona speciale Lambrate:

- completamento edilizio, ridisegno del margine urbano spazi aperti e nuove aree a verde;
- funzioni di interesse generale orientate all'accoglienza sociale, alla residenza universitaria e ai servizi di carattere sociale.

A completamento del parere espresso e al fine di valorizzare ulteriormente il territorio zonale e il raggiungimento degli obiettivi previsti si **chiede** però:

- di prevedere nell'ambito del miglioramento della viabilità, in previsione delle nuove realizzazioni che coinvolgeranno il quartiere circostante la zona speciale, area ex-Colombo, area De Nora e area via San Faustino con relativo P.I.I.,
 - 1) la realizzazione di un asse viario che segua la massicciata delle ferrovie, tra Rimembranze di Lambrate e via San Faustino e di una relativa pista ciclopedonale;
 - 2) l'apertura di un fornice o sovrappasso della ferrovia per decongestionare l'area (area che risulta già satura di traffico);
 - 3) l'allargamento dei fornici adiacenti la zona speciale, in funzione di quanto già sottolineato;
 - 4) la realizzazione di un parcheggio di interscambio;
- di riservarsi la possibilità di esprimere una proposta dedicata e approfondita, per una visione d'insieme del quartiere circostante, relativamente alle funzioni di interesse generale prevista per la zona speciale e la corrispondente sistemazione a verde.

Il Presidente

IL CONSIGLIO DI ZONA 3

PRESENTI: 29

- Visto l'art. 17 del decreto legislativo n. 267/2000;
- Visto gli art. 96 comma 2 dello Statuto del Comune di Milano;
- Visti gli artt. 5 e 29 del vigente Regolamento del Decentramento Territoriale;
- Visto il Regolamento Interno;
- Vista la richiesta dal Settore Progetto Strategici, pervenuta in data 8 luglio 2009, concernente la proposta di accordo di programma, con contenuto di variante urbanistica al prg vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n 29471 del 26.02.80 per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo" correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese;
- Vista l'entroestesa relazione della Commissione Urbanistica;
- Visto l'esito della votazione, espressa nei seguenti termini:

FAVOREVOLI	N. 20
CONTRARI	N. 4 (De Luca Cardillo, Farina, Prini, Fachin)
ASTENUTI	N. 5 (Ancona, Andreoli, Casadei, Martini, Scarinzi)

DELIBERA

di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** alla proposta di accordo di programma, con contenuto di variante urbanistica al prg vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n 29471 del 26.02.80 per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo" correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese, **con le motivazioni e le richieste** di cui alla relazione entroestesa, la quale costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

IL SEGRETARIO
Valentina Vezzoli

IL PRESIDENTE
Pietro Viola

IL DIRETTORE DI SETTORE
Salvatore Sirna

- **AL SIG. SINDACO**
- **ALLA D.C. SVILUPPO DEL TERRITORIO - Settore Progetti Strategici**
- **AGLI ATTI DEL SETTORE ZONA 3**



VERDE

COMUNE DI MILANO

CONSIGLIO DI ZONA N. 4

DELIB.

N.

125

ATTI P.G.

OGGETTO:

COMUNE DI MILANO ZONA 4 DECENTRAMENTO
PG 597684/2009
(S) FUNZ CDZ
Del 03/08/2009
03/08/2009

Proposta di accordo di Programma con Variante Urbanistica al P.R.G., per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse: Scalo Romana - Scalo Rogoredo, correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese: parere di competenza

ATTI

23.07.09

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL

CONVOCATA CON AVVISO N. DEL

ATTI

PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE

DR. PAOLO ZANICHELLI

PRESENTI I CONSIGLIERI:

Alziati- Bernardi -Casiraghi - Celestino -Collinetti- D'Arezzo-Dell'Oro- Di Troia - Floriddia - Galimberti - Gentili - Grando - Labella - Lattante-Lupo - Mapelli - Massagli- Misani - Olivieri- Rizzo - Sacco - Tomellini -Villa -Zanichelli

24

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

Aleni- Amato - Bassi -Belloni- Brunacci-Cova - Di Pasquale- Greco -Martini - Milici -Molteni - Pezzaglia- Ragone- Rocca - Rota- Santoro -Tosi

PUBBLICATO ALL'ALBO PRETORIO DEL CONSIGLIO DI
ZONA 4 DAL 20/8/09 AL 24/8/09
Il Segretario

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 17

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

Dr. ALDO BRACCIO

RELAZIONE:

Onorevole Consiglio,

la Commissione Territorio, Viabilità, Ambiente e Arredo Urbano si è riunita in congiunta con le Commissioni competenti di Zona 5 e 6 presso l'Urban Center lunedì 20 luglio alla presenza dell'Assessore allo Sviluppo del Territorio, Ing. Carlo Masseroli, del Direttore del Settore Progetti Strategici, Arch. Giancarlo Tancredi, e del Responsabile del Servizio Grandi Riqualficazioni, Arch. Michela Bramati, per esaminare la proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie. Sul territorio della Zona 4 tale Variante contempla parte dello Scalo Rogoredo. La Zona 4 ha comunque chiesto di esprimere un parere anche sullo Scalo Romana, rientrando quest'ultimo nel cosiddetto Comparto Sud (oltre agli Scali San Cristoforo e Porta Genova).

Le aree ferroviarie già dismesse o di prossima dismissione site nel Comune di Milano ammontano complessivamente ad una estensione di 1.300.000 metri quadrati.

Lo Scalo Rogoredo è posto nel settore urbano sud est a nord della stazione "Milano-Rogoredo" tra la linea ferroviaria e la Via Toffetti per un'estensione di 22.570 mq.

Lo Scalo Romana è compreso tra corso Lodi-via Brembo- via Ripamonti e viale Isonzo e si estende sull'asse est-ovest per un'estensione di 216.000 mq.

Dal punto di vista urbanistico la Variante si pone l'obiettivo di restituire alla città queste aree, "ricucendo" tessuti urbani oggi separati dagli stessi scali ferroviari. I suoli ferroviari liberati e le aree degli scali merci in disuso entrano così nel disegno complessivo della città.

Dal punto di vista infrastrutturale ci si pone l'obiettivo, attraverso le plusvalenze derivanti dalla valorizzazione delle aree, di potenziare e riqualificare il sistema ferroviario milanese, soprattutto con la messa a regime della cd "Circle line" con la realizzazione di nuove stazioni urbane, la riqualificazione delle esistenti e l'integrazione con la rete metropolitana.

Con la Variante al PRG vengono proposti e definiti per i vari comparti e per le singole Zone Speciali, i carichi insediativi, le destinazioni funzionali, le modalità attuative; si indicano le scelte principali in merito agli interventi di connessioni viarie, pedonali e ciclopeditoni; si identificano gli obiettivi relativi allo spazio pubblico e alle aree a verde.

Per quanto riguarda lo **Scalo Rogoredo** le linee guida della Variante prevedono la realizzazione di nuovi complessi a destinazione terziaria e commerciale con una concentrazione minima di 16.000 mq di slp e una massima di 22.000 (per l'intero Comparto Sud sono previsti complessivamente 232.000 mq. di slp suddivisi tra lo Scalo Romana, lo Scalo P.ta Genova e lo Scalo Rogoredo). E' prescritto di destinare a verde almeno il 30% della superficie territoriale e di dare continuità alle connessioni ciclo-pedonali con il tessuto urbano esistente prestando soprattutto attenzione alla relazione con il Parco Alessandrini a nord, la stazione di Rogoredo e le aree a verde di Porto di Mare a sud.

Per quanto riguarda lo **Scalo Romana** le linee guida della Variante prevedono un mix funzionale costituito da residenziale (sia edilizia libera sia housing sociale), terziario e commerciale con una concentrazione minima di 163.000 mq di slp e una massima di 190.000. E' prescritto di destinare a verde non meno del 40 % della superficie totale, con la previsione di un nuovo parco urbano di connessione lungo l'asse nord-sud (via Brembo-viale Isonzo/piazzale Lodi). Sono prescritti anche assi ciclopeditoni sia lungo l'asse nord-sud che quello est-ovest, un collegamento diretto tra la nuova stazione fs e la fermata Lodi Tibb della linea 3 MM, accessi viabili in via Brembo e in viale Isonzo (escludendo quindi l'accesso diretto da corso Lodi e da via Ripamonti), la protezione e la

mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria. Infatti l'area sarà attraversata da est a ovest dalla linea ferroviaria (due binari) ed è quindi prevista una nuova stazione.

Il P.I.I. che riguarderà il Comparto Sud verrà proposto all'approvazione degli organi competenti e quindi anche al Consiglio di Zona 4 per il parere di competenza.

Tutto ciò premesso e considerato, il Consiglio di Zona 4 esprime **PARERE FAVOREVOLE** alla proposta di Variante al PRG.

L'accordo di programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e FS SpA viene considerata un'importante opportunità per riqualificare intere aree oggi sottratte al tessuto urbano.

Il Presidente della Commissione
Territorio, Viabilità, Ambiente
e Arredo Urbano
Giorgio Tomellini

IL CONSIGLIO DI ZONA 4

- visto l'art. 29 del Regolamento del Decentramento Territoriale;
- visto l'atto della D.C. Sviluppo del Territorio/ Settore Progetti Strategici/Servizio Grandi Riqualficazioni – P.G.: 521393/2009;
- vista l'entroestesa relazione che forma parte integrante della presente deliberazione;
- sulla base dell'esito della votazione palese, proclamata dal Presidente nei seguenti termini:

• Presenti 24

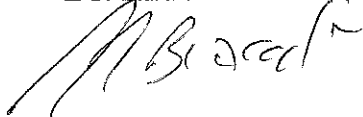
- voti favorevoli n. 17
- voti contrari n. 3 (Gentili, Olivieri, Rizzo)
- astenuti n. 4 (Alziati, Dell'Oro, Mapelli, Misani)

DELIBERA

di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** a quanto espresso in relazione.

IL SEGRETARIO

Dr. Aldo Braccio



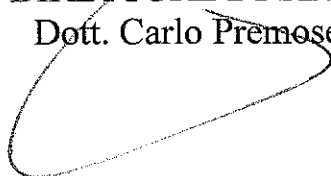
IL PRESIDENTE

Dott. Paolo Zanichelli



IL DIRETTORE DI SETTORE

Dott. Carlo Premoselli



- **ALL'ASSESSORE ALLO SVILUPPO DEL TERRITORIO – Ing. Carlo Masseroli**
- **ALLA D.C. Sviluppo del Territorio/Settore Progetti Strategici/Servizio Grandi Riqualficazioni – Direttore Centrale – ing. Paolo Simonetti**
- **ALLA D.C. Sviluppo del Territorio/Settore Progetti Strategici/Servizio Grandi Riqualficazioni – Direttore di Settore – Arch. Giancarlo Tancredi**
- **ALLA D.C. Sviluppo del Territorio/Settore Progetti Strategici/Servizio Grandi Riqualficazioni -Arch. Michela Bramati**



VERDE

COMUNE DI MILANO

DELIB.
N.

CONSIGLIO DI ZONA N. 5

104

ATTI P.G.

OGGETTO:
Direzione Centrale Sviluppo del Territorio Settore Progetti Strategici
Servizio Grandi Riqualificazioni: **Proposta di Accordo di programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26.02.1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema Ferroviario milanese.** **RICHIESTA PARERE**

COMUNE DI MILANO
ZONA 5 DECENTRAMENTO
PG 586784/2009
UFF. ASS. ORGANI POL
Del 29/07/2009
DELIBERE CONSIGLIO ZONA 5
104/2009

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL
23/07/2009
CONVOCATA CON AVVISO N. 550736 DEL 16/7/2009

ATTI

FP/rb

PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE

.....
GIOVANNI FERRARI

PRESENTI I CONSIGLIERI:

BEGHI, BOVE, BRAMATI, CRUPI, D'AMBROSIO, DE ALLEGRI, DENARI, DEVOTO, FASULO, FERRARI, GAMBUTO, GANDOLFI, GARUFI, GRASSI, LUPI, MORELLI, MUZZANA, PANELLA, PASSAVANTI, PAVONI, REPOSSI, SARINA, SCUGLIA, ZOLLA, ZUCCO.

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 25 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

ANGIULLI, BARONCINI, BERDOT, BRUSATORI, CAIME, CROCE, DECENSI, ESPOSTO, FUMAGALLI, GUSSONI, ITALIANO, LOMBARDELLI, LONOCE, MONDI, MORANA, SONCINI.

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 16

Milano, li 30 LUG. 2009
PUBBLICATA ALL'ALBO
ZONALE
dal 30 LUG. 2009
al 13 AGO. 2009

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

Federico Porciani

OGGETTO: Direzione Centrale Sviluppo del Territorio Settore Progetti Strategici Servizio Grandi Riqualficazioni: Proposta di Accordo di programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26.02.1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema Ferroviario milanese: RICHIESTA PARERE.

IL CONSIGLIO DI ZONA 5

VISTA

l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;

RITENUTO

che essa è obbligatoria e deve essere resa entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta da parte del protocollo della Circoscrizione;

VISTO:

- l'art. 29 comma 3 lettera b) del Regolamento del Decentramento Territoriale;

DATO ATTO dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese e a maggioranza dei Consiglieri votanti, verificata dagli scrutatori Sigg.ri Garufi, Grassi, D'Ambrosio.

CONSIGLIERI ASSEGNATI	41	
CONSIGLIERI PRESENTI	25	
CONSIGLIERI ASTENUTI	7	De Allegri, Devoto, Gandolfi, Garufi, Muzzana, Pavoni, Repposi.
CONSIGLIERI VOTANTI	18	
MAGGIORANZA RICHIESTA	10	
CONSIGLIERI FAVOREVOLI	18	
CONSIGLIERI CONTRARI	0	

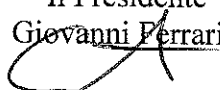
DELIBERA

- di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** alla proposta di accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano. La Commissione Urbanistica del Consiglio di Zona 5 si impegna a consegnare un documento da considerarsi parte integrante dell'approvazione della proposta di accordo di programma per far conoscere in maniera dettagliata le indicazioni opportune, considerato il tempo troppo stretto per esaminare tutta la documentazione.

Il Segretario
Dott. Federico Porciani



Il Presidente
Giovanni Ferrari



Visto
il Funzionario Amm.vo P.O.
Dott. Federico Porciani





Atti del Comune

Consiglio di Zona N. 6

COMUNE DI MILANO ZONA 6 DECENTRAMENTO
PG 572957/2009 Del 24/07/2009
DELIBERE CONSIGLIO ZONA 6 78/2009

COMUNE DI MILANO ZONA 6 DECENTRAMENTO
PG 572957/2009 Del 24/07/2009
(S) DELIB. VERDE 24/07/2009

Delibera N. 78

**Oggetto: PARERE SULLA PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA CON
CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G. PER LA
TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE
DIMESSE E IN DISMISSIONE**

Seduta del Consiglio di Zona del 23/07/2009 IN 1^a CONVOCAZIONE

Convocata con avviso del 16/07/2009

Presieduta dal Presidente MASSIMILIANO BOMBONATI

Presenti i Consiglieri

ACERBONI, ANTONINI, BASSETTI, BERGAMASCHI, BIANCHI, BOMBONATI,
BROGGI, CASTELLANZA, DANZI, DAVENIA, DI RENZO, FASANO, FORMAGGIO,
GARLASCHELLI, GOLDONI, GUARINO, LEANZA, MAPELLI, PERRI, PRATI,
ROVELLI, TASCIOTTI.

E così essendo presenti N. 22 Consiglieri, la seduta è legale.

Assenti i Consiglieri

AROSIO, BASSONI, BOGNANI, CAMERINI, CURCIO, DI MARIA, GIRTANNER,
GIUDICE, KHAFI, MARONE, MAURELLO, POLICASTRO, SCARANO, TAVOLATO,
TESTA, UNITI, VALDAMERI, VIGNOLA, ZANOLIO.

E quindi assenti in N. di 19

Assiste il sottoscritto Segretario

Flavio Galbiati

IL CONSIGLIO DI ZONA N. 6

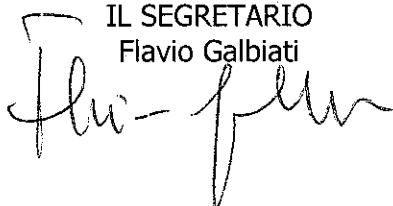
- **VISTA** l'allegata proposta di deliberazione concernente l'oggetto;
- **RITENUTO** che la stessa appare meritevole di approvazione;
- **VISTO** l'art. 29 del Regolamento sul Decentramento Territoriale;
- **VISTA** la richiesta di parere della Direzione Centrale Sviluppo del Territorio - Settore Progetti Strategici Servizio Grandi Riqualficazioni, pervenuta in data 9.07.09 - P.G. 521401/09;
- **DATO ATTO** dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese e a maggioranza dei
Consiglieri votanti: 22
Presenti: 22
Astenuti: 0
Votanti: 22
Maggioranza richiesta: 12
Voti favorevoli: 16
Voti contrari: 6

DELIBERA

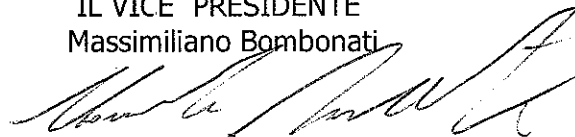
- di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** così come specificato nell'allegata proposta di deliberazione.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

IL SEGRETARIO
Flavio Galbiati



IL VICE PRESIDENTE
Massimiliano Bombonati



per competenza:

Al Sindaco

**Alla Direzione Centrale Sviluppo del Territorio - Settore Progetti Strategici
Servizio Grandi Riqualficazioni**

PUBBLICATA ALL'ALBO ZONALE DAL 25/07/09 AL 08/08/09

UNITAMENTE A N. ... ALLEGATO QUALE PARTE INTEGRANTE

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: **PARERE SULLA PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G. PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DIMESSE E IN DISMISSIONE**

Si propone di deliberare in merito a quanto in oggetto secondo lo schema che segue.

IL VICE PRESIDENTE
 Massimiliano Bombonati

IL CONSIGLIO DI ZONA 6

Premesso che la Direzione Centrale Sviluppo del Territorio - Settore Progetti Strategici – servizio Grandi Riqualificazioni - con atti PG 521401 del 8.07.09 ha richiesto a codesto Consiglio di esprimere parere di competenza ai sensi dell'art. 29 del Regolamento del Decentramento in merito alla Proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26.02.1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese;

Premesso inoltre che

con Deliberazione n. 27 del 03.03.09 il Consiglio di Zona ha approvato le "Proposte di linee guida di progetto per l'isola ambientale Porta Genova" inviate per competenza anche al Settore Progetti Strategici- Servizio Grandi Riqualificazioni;

Considerato che

- la Commissione Istruttoria Zonale Territorio Ambiente e Urbanistica in data 09.07.09 ha approfondito la proposta emersa dal gruppo di lavoro appositamente costituito per trattare la tematica del comparto urbanistico dell'area ferroviaria San Cristoforo approvando un documento di indirizzo;
- in data 20.07.09 presso l'Urban Center è stata presentata da parte dell'Assessore all'Urbanistica Masseroli la proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica relativa agli scali ferroviari, presenti anche i componenti della Commissione Istruttoria Territorio Ambiente e Urbanistica di Zona 6;

D E L I B E R A

di esprimere **PARERE FAVOREVOLE** alla Proposta di Accordo di Programma con contenuto di Variante Urbanistica al P.R.G. per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione, con le osservazioni allegate che costituiscono parte integrante del presente provvedimento:

Allegato A – Proposta di linee Guida di Progetto per L'Isola Ambientale Porta Genova e San Cristoforo, già approvate con Deliberazione del Consiglio di Zona 6 n. 27 del 03.03.09 pagg.4-5-6;
 Allegato B - Proposta di linee guida per la trasformazione urbanistica dello Scalo di San Cristoforo in conformità all'accordo di programma della variante al P.R.G. pagg.7-8-9.

ALLEGATO A

Proposta linee guida di progetto per l'isola ambientale "Porta Genova e San Cristoforo"

La dismissione programmata dello scalo ferroviario della Stazione Porta Genova, con l'eliminazione del ramo ferroviario che collega la stazione alla linea Milano-Mortara, rende prioritaria la predisposizione di un piano di riqualificazione ambientale e di riutilizzo funzionale dell'intero comprensorio.

Con Delibera n° 81 del 23.04.02, il Consiglio di Zona Sei aveva preventivamente proposto alla Giunta alcune indicazioni per un'innovativa riconversione dell'area indirizzate alla realizzazione di un'Isola Ambientale. Le indicazioni espresse sono state successivamente valutate favorevolmente tramite il documento del 30.10.02 dal Comitato Intersettoriale per la Mobilità e l'Ambiente.

L'affrancamento della grand'area dalle funzioni ferroviarie stabilisce l'opportunità per la pianificazione d'interventi di riqualificazione del tessuto urbano circostante, l'istituzione di nuovi servizi e funzioni pubbliche, nella prospettiva di continuità ambientale con la cintura dei parchi circostanti e con le aree verdi della Stazione San Cristoforo, in fase di nuova definizione funzionale.

Il tema prospettato è quello del risarcimento ambientale di un quartiere che ha subito nel tempo una rilevante trasformazione urbanistica non pianificata, alterandone le radici storiche, le consuetudini dell'abitare e dell'operatività e degradando le peculiarità dell'organizzazione sociale.

Il progetto di riqualificazione si propone di ricostituire Porta Genova quale porta d'ingresso per Milano in un contesto destinato al tempo libero e alla mobilità ciclabile e fluviale; nel comprensorio potranno trovare sede funzionale e informativa operatori di servizi differenziati, in un contesto ricco di valenze storiche, paesaggistiche e archeologiche. Preminente sarà il recupero dell'intero sedime ferroviario e la sua trasformazione in un ambiente di verde pubblico, arricchito da specchi d'acqua in richiamo e valorizzazione paesaggistica del Naviglio.

Il progetto di riqualificazione del comparto ferroviario dovrà insediarsi in un'armonica continuità con lo scenario presente nella zona, tra le più attraenti e caratteristiche dell'area milanese, dove si sviluppano importanti avvenimenti che richiamano numerosi cittadini da ogni parte della città: l'Isola Ambientale dei Navigli, le mostre dell'antiquariato, dei fiori, di pittura, iniziative commerciali e culturali di diverso genere, manifestazioni di cultura e d'arte, la citata Fiera di Senigallia e, nel viale attiguo, con cadenza bisettimanale, il grande mercato ambulante di Viale Papiniano.

L'assetto urbano presenta verso nord ovest, connesso all'area della Stazione San Cristoforo, il percorso a verde attrezzato della Via Bisceglie in continuità urbanistica con il Parco Blu e il Parco dei Fontanili; lungo il corso del Naviglio Grande si sviluppa il Parco Lineare, in corso di attuazione, che comprende i settori a verde pubblico di Piazzale delle Milizie e dei nuovi quartieri residenziali ex Osram e Loro Parisini.

L'apertura della Via Bergognone, allo stato di fatto sbarrata dalla muratura perimetrale dello scalo, consentirà l'interconnessione tra i quartieri della Zona Genova tramite l'installazione di un percorso pedonale e ciclabile. La direttrice avrà sbocco sulla pista ciclabile dell'Alzaia in corrispondenza, in direzione sud, della fascia ambientale dei parchi Robert Baden Powell, Sieroterapico, La Spezia, Cascina Bianca, sino alla congiunzione con il settore del Parco Sud "il Parco dei Navigli". La riunificazione tra i diversi settori di Porta Genova sarà favorita dalla creazione di varchi modulati da ricavare nel muro perimetrale dello scalo, attraverso i quali passeranno i percorsi pedonali /ciclabili in corrispondenza delle vie limitrofe.

L'area destinata alla dismissione si incurva verso nord tra gli immobili delle vie Savona, Tortona, Ventimiglia. In direzione opposta, superato il Piazzale Porta Genova, il territorio descrive un ampio arco che, affiancando Via Valenza nel punto di maggior ampiezza dello scalo (circa 90 metri), raggiunge l'Alzaia Naviglio Grande e l'alveo del canale seguendone il percorso sino alla stazione di San Cristoforo.

Allo stato di fatto nel comprensorio dello scalo si trovano la struttura della Stazione, il corpo adibito a magazzino per il carico/scarico delle merci, le aree destinate al parcheggio e la nuova sede della Fiera di Senigallia.

Prospiciente il corpo della Stazione si estende il Piazzale Stazione Porta Genova, un ambito dove si assemprano in un assieme disorganico e non qualificato i binari dei capolinea tranviari, le corsie di transito e di sosta degli autobus, l'edicola e il chiosco dell'ufficio ATM.

Nell'approssimarsi della data prevista per la smobilitazione dell'intero scalo e dello storico edificio della Stazione, si ritiene pertanto indifferibile l'esigenza di sottoporre ai Settori Comunali competenti e, conseguentemente, a Trenitalia/Ferrovie dello Stato, una proposta particolareggiata degli intenti espressi dal nostro Consiglio verso la ristrutturazione e la nuova destinazione d'uso del comparto ferroviario.

La proposta di progetto che si espone si articola nei seguenti componenti essenziali:

1 Ristrutturazione delle esistenti aree di sosta delle auto subordinata alla previsione di una vasta area di parcheggio a raso pubblico, in parte riservata per i residenti dei quartieri limitrofi, e, a livelli sotterranei, alla sosta a rotazione e per acquisizione privata, da collocare nei pressi della fermata della MM2.

2 Realizzazione di un comparto, collocato nella zona prospiciente l'immobile della Stazione, da attrezzare quale area di insediamento merceologico articolato, finalizzato alla surroga del mercato di Viale Papiniano e della Fiera di Senigallia. La vendita di frutta e verdura rimarrà nell'insediamento attuale. I percorsi destinati alla vendita si svilupperanno tramite percorsi ad andamento parallelo tra loro, quale richiamo alla conformazione dei binari della stazione, e saranno protetti tramite una caratteristica struttura metallica con copertura di materiale trasparente. La nuova collocazione del mercato si avvale della massiccia presenza sul Piazzale della Stazione di numerose linee di mezzi pubblici, quali la fermata della Metro 2, il transito e i capolinea degli autobus 47,59,74 e delle linee tranviarie 9,29, 30. Nei giorni liberi dal mercato l'area dovrà essere concepita come luogo di incontro, per il tempo libero, ecc..

3 Pianificazione di un vasto ambiente a verde pubblico alberato e arricchito di specchi d'acqua, quale richiamo al Naviglio, dove saranno collocati spazi attrezzati per il gioco e lo svago, percorsi ad uso sportivo, aree di sosta per il tempo libero e la ricreazione intervallati tra loro da zone boschive. Nella prospettiva paesaggistica questa area viene a trovarsi in posizione privilegiata lungo l'Alzaia Naviglio Grande, da Via Valenza in direzione Ovest verso Corsico, e in continuità ambientale con gli spazi verdi del Parco Lineare del Naviglio Grande e del prospiciente parco Robert Baden Powell. Inoltre si dovrà realizzare la pista ciclopedonale lungo il sedime ferroviario dimesso, che possa congiungersi con l'attuale pista ciclabile del Naviglio Grande e proseguire per Corsico, Abbiategrasso.

4 Restauro conservativo e ristrutturazione del corpo della Stazione Genova da adibire sia quale Centro Civico della Zona Sei e del Comune di Milano, sia per ambienti destinati ad attività pubbliche o private: auditorium, uffici amministrativi, di consulenza, biblioteca, sale di esposizione, museo permanente sulla storia dei Navigli, mostre d'arte, di artigianato, sfilate di moda, sale per convegni, centro di accoglienza turistica. Nella struttura dei Magazzini, riqualificata tramite restauro conservativo e conformata alla nuova destinazione d'uso, potranno trovare allocazione diversi servizi e laboratori di artigianato e del terziario. La Stazione di Porta Genova dovrà essere la porta di ingresso per Milano al raggio verde del tempo libero e della mobilità ciclabile e fluviale, in funzione dell'Expo 2015.

5 Riassetto del Piazzale di Porta Genova, da identificarsi in un progetto di razionale riqualificazione e riorganizzazione degli anelli tranviari, dei percorsi di transito degli autobus e di nuova collocazione dei chioschi di servizio, con la creazione di vaste aree pedonalizzate.

6 La realizzazione di alcuni varchi nel muro perimetrale di via Tortona con lo scopo di riunificare i due quartieri Solari-Tortona e Navigli, dovrà renderli permeabili.

7 Rivalutazione e valorizzazione funzionale delle permanenze storiche dell'area tra le quali il ponte sopra i binari e, nella parte più occidentale dello scalo verso Corsico, del reperto archeologico del ponte di ferro della Richard Ginori.

8 Previsione degli indici urbanistici sull'area di Porta Genova a scarso impatto territoriale, in una logica perequativa di un'effettiva riqualificazione dell'area in funzione della fruibilità pubblica.

9 Il Consiglio si impegna a formulare proposte e linee guida concernenti il nuovo assetto ambientale del comprensorio della Stazione di San Cristoforo, valutando primariamente gli interventi preordinati dal Settore Urbanistica e Pianificazione del Comune di Milano e delle FF.SS-Trenitalia riguardo il progetto della fermata della MM4, il pertinente parcheggio di interscambio, il potenziamento del servizio trasporto veicoli. La riqualificazione delle aree dimesse dovrà tener conto del recupero degli ambienti a verde pubblico in funzione del Parco Lineare del Navigli, la creazione della pista ciclabile del Naviglio.

In relazione all'importante mutazione della tipologia urbana avvenuta nelle Vie circostanti lo scalo Tortona, Tolstoj, Bergognone e Savona, in conseguenza della dismissione delle grandi aziende esistenti, si sono insediate nell'area importanti attività di produzione industriale e artigianale, oltre a funzioni di tipo sociale, culturale e istituzionale quali: la Città della Cultura del Comune di Milano, la Giorgio Armani, il Centro Congressi Magna Paris, la Domus Academy, il Museo della Fondazione Arnaldo Pomodoro, il Superstudio 13 e l'Industria Superstudio. Le iniziative e le funzioni di tali enti potranno trovare spazi e ambienti per l'allestimento di esposizioni di interesse pubblico o privato o l'attuazione di proprie attività sia nell'ambito delle strutture della Stazione, sia nello spazio aperto utilizzando i percorsi coperti nelle giornate festive e nei giorni liberi dai mercati.

ALLEGATO B

Proposta linee guida per la trasformazione urbanistica dello Scalo di San Cristoforo in conformità all'accordo di programma della variante al P.R.G.

La positiva attenzione contenuta nella proposta di restituzione alla Zona ed all'utilizzo pubblico degli scali ferroviari dismessi deve confrontarsi, nella particolare situazione dell'area dello Scalo San Cristoforo, con l'esatta identificazione dell'intero ambito territoriale costituito in parte preponderante dal triangolo tra la stazione sino al confine con Corsico.

Nella zona, non incluse nell'accordo di programma, si trovano, ai lati del tracciato ferroviario, un'area di terreno affacciata sul corso del Naviglio Grande e uno stretto corridoio, di circa 10/15 m di ampiezza, correlati al tratto di binario che non sarà più in funzione dal prossimo anno. Un altro tratto di terreno dal ponte Giordani sino ai capannoni in corrispondenza del sovrappasso di Via Brunelleschi, confinato dai binari del passante verso la Stazione Romolo, è, allo stato di fatto, a verde, fatta eccezione al deposito roulotte locato all'altezza del deposito ATM. Nella prospettiva della riqualificazione ambientale complessiva, anche questi settori di terreno dovranno trovare una specifica identificazione funzionale.

Il comprensorio urbano interessato dalla variante è di circa 160.000 mq di superficie e si impernia sulle funzioni ferroviarie della stazione/scalo San Cristoforo nella direttrice della linea ferroviaria Sud Milano Mortara. L'area si sviluppa sino allo snodo (all'altezza di Via Tolstoj) della diramazione verso la stazione Porta Genova allo stato attuale ancora in attività, ma che, come previsto, sarà dismessa a fine 2009.

Nel comprensorio della variante, oltre alle strutture e ai servizi funzionali delle ferrovie e al corpo della stazione San Cristoforo, è stato edificato un corpo di fabbrica di rilevanti dimensioni, allo stato di fatto ridotto solo a livello strutturale, previsto quale stazione autocucette. Per questa struttura, progettata nel 1983 e presentata alla Biennale, si prevede, come indicato dal Settore Urbanistica, il completamento edilizio con nuova tipologia di utilizzo.

Verso nord del tracciato ferroviario, dopo Piazza Tirana e sino alla parrocchiale di San Curato d'Ars, si estende un ampio settore dove sono insediati una serie di impianti sportivi ad usufrutto del personale delle Ferrovie.

Una diramazione che si stacca dalla corsia in direzione Giordani/Enna del nuovo cavalcavia, allo stato attuale ancora sbarrata al traffico, consente il raggiungimento del settore di terreno confinante con Corsico.

Da Piazza Tirana si accede agli impianti ferroviari e all'area di verde attrezzato sia attraverso il corpo della Stazione San Cristoforo, un architettura progettata nello stile tipico degli edifici ferroviari, sia da una struttura dove si trovano locali di ricevimento e la sede del CRAL delle Ferrovie.

Nel limite circoscritto della variante nell'accordo di programma sono inseriti la realizzazione di un parcheggio a più piani interrato per 1000 posti auto e, inoltre, l'insediamento della stazione della linea 4 della Metropolitana integrata da ambienti sotterranei di servizio per gli utenti.

La struttura della fermata MM sarà collegata agli accessi sia sull'Alzaia sia sulla Via Ludovico il Moro, tramite la costruzione di un passaggio sotterraneo, sottostante l'alveo del Naviglio Grande, pedonale di ampie dimensioni al fine di comprendere una corsia ciclabile in continuità a quella esistente lungo l'Alzaia

Poiché nell'accordo di Programma Comune/F.S i due Scali Porta Genova e San Cristoforo sono definiti progettualmente con 2 P.I.I. distinti, si ritiene essenziale che l'intendimento primario delineato sia quello di costituire un unicum da Porta Genova a San Cristoforo, ricercando un'armonica continuità paesaggistica con la prevista attuazione del "Parco lineare dei Navigli", costituito dalle aree a verde pubblico delle ex Loro Parisini, Osram, General Electric, allo scalo Stazione Porta Genova, con l'estensione, attraverso il percorso navigabile, sino alla Darsena.

Verso tale obiettivo si prospettano le seguenti proposte:

1 Tutte le attività concernenti il transito degli utenti locali, l'afflusso e trasposizione dei gruppi di pellegrini, il carico/scarico delle autovetture, le funzioni e i servizi propri del traffico ferroviario, dovranno essere circoscritte in un identificabile ambito delimitato dalla tipica recinzione caratteristica delle stazioni ferroviarie.

2 In correlazione e in corrispondenza con gli accessi alla stazione della linea 4 della Metropolitana si propone l'allestimento di un'ambientazione con caratteristiche portuali per la sosta dei battelli di navigazione sul Naviglio oltre a banchine di ormeggio per barche private. Si potranno insediare strutture di servizio della linea Metro 4, agenzie della navigazione sui Navigli, ambienti di limitata estensione per i gruppi di pellegrini e per scopi turistici.

L'ambientazione dell'intero territorio sarà caratterizzata da aree a verde per la ricreazione per il gioco, da isole boschive, spazi attrezzati per la ricreazione di libero accesso pubblico.

3 La pianificazione del settore confinante con Corsico sarà incentrata sul recupero e completamento edilizio dell'immobile ex stazione autocucette. Il nuovo edificio potrà essere destinato a funzioni diversificate: servizi di accoglienza e riposo per le comitive di pellegrini, centri giovani e anziani assegnati alla gestione della Zona Sei, attività sociali aggregate, spazi attrezzati per attività ginnico/sportive, funzioni residenziali convenzionate, in un'ottica di riuso compatibile con le esigenze costruttive, ma che non contempili consumo di ulteriore suolo a fini edificatori. Così come previsto nel progetto di utilizzo, prima ricordato e presentato alla Biennale (Studio Albori), particolare attenzione dovrà essere data all'individuazione di molteplici funzioni con caratteristiche di connettivo sociale, guidando le scelte di riutilizzo della struttura e delle circostanti aree esterne in considerazione soprattutto della carenza in zona di aree all'aperto per l'aggregazione.

4 Al fine di stabilire un funzionale collegamento tra la nuova ambientazione a verde, i servizi e/o la residenza previsti nell'edificio ex autocucette con il contiguo parco lineare e la pista ciclabile di Via Biseglie, dovrà essere realizzato un tunnel sotterraneo pedonale/ciclabile sottostante il rilevato ferroviario.

5 L'ampia area a verde attrezzato con strutture sportive di diverso tipo, attualmente gestita dal CRAL delle Ferrovie dello Stato, manterrà le stesse funzioni ludico/sportive per le diverse fasce di età e gli spazi per la ricreazione e l'aggregazione. L'utilizzo dell'area, sarà aperta a tutti i cittadini e potrà essere assegnata con gara di appalto sia alla gestione delle stesse Ferrovie sia ad altro Ente o Associazione privata.

6 Qualsiasi prospettiva di pianificazione razionale dovrà svilupparsi con la finalità della costituzione e riordino della viabilità dell'intero ambito locale e sulla esigenza di collegamento funzionale con il tratto esistente connesso con il cavalcavia Giordani, allo stato attuale sbarrato al traffico.

7 A seguito della dismissione dello Scalo di Porta Genova il ramo ferroviario non più utilizzato che si snoda da Via Tolstoj sino allo scalo, potrà essere destinato alla realizzazione di una pista ciclabile/pedonale. Particolare attenzione dovrà essere riservata al suo collegamento con le aree a verde pubbliche esistenti e future, nella funzione sia dell'annunciato parco lineare, sia del collegamento all'Alzaia Naviglio, nella prospettiva della sua integrazione con il resto del comprensorio. Il valore aggiunto dall'intera trasformazione dello Scalo San Cristoforo consisterà nell'integrazione a pieno titolo dell'affaccio Naviglio con il territorio così come, con diverse caratteristiche, è presente nel tratto Darsena-Ponte Valenza.

8 Un elemento di valorizzazione dell'area sarà costituito dal recupero dei corsi d'acqua esistenti e interrati quali il fontanile Corio.

9 Gli indici urbanistici pertinenti l'intero comprensorio dovranno essere previsti a scarso impatto territoriale, in una logica perequativa di valorizzazione e di effettiva riqualificazione in funzione della fruibilità pubblica.

Il Consiglio di Zona 6 auspica e ritiene importante che venga instaurato un rapporto ed un confronto continuativo con la Direzione Centrale Sviluppo del Territorio, la Pianificazione Urbanistica, il Settore Progetti Strategici, Procedimento di Accordo di Programma, in merito alle procedure di sviluppo delle proposte inerenti alla linee Guida espresse dalla presente Delibera del Consiglio e dall'analoga Delibera pertinente lo Scalo Porta Genova.

In conformità all'avvio del Procedimento di Accordi di Programma ai sensi dell'art.34 del D.LGS n°267 del 18 agosto 2000 si Delibera pertanto di conferire al pertinente Settore Direzione Centrale Sviluppo del Territorio, Settore Progetti Strategici, Servizio Grandi Riqualificazioni, il mandato di avviare, con il diretto coinvolgimento e corresponsabilità di Trenitalia/Ferrovie dello Stato, le appropriate procedure tecnico/amministrative per la predisposizione di un progetto preliminare di recupero e nuova destinazione funzionale del comprensorio dello scalo, nell'obiettivo primario della realizzazione di una nuova "Isola Ambientale".

COMUNE DI MILANO

CONSIGLIO DI ZONA N. 8

DELIB.

N.

134

COMUNE DI MILANO ZONA 8 DECENTRAMENTO
PG 571771/2009 Del 24/07/2009
(S) ALBO ZONALE 31/07/2009

OGGETTO:

PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA CON CONTENUTO
DI VARIANTE URBANISTICA AL P.R.G. VIGENTE PER LA
TRASFORMAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E
IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO. PARERE.

in seconda convocazione

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL 23/07/2009

CONVOCATA CON AVVISO N. 544867 DEL 15/07/2009

PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE

Stefano Rovelli

PRESENTI I CONSIGLIERI:

Santini Renato, Barbalinaro Palma Antonio, Bellon Romeo, Caroli , Daldosso Igor, Dani Angelo,
Girlanda Ermanno, Lombardi Renzo, Lovati Claudio, Magurno Raffaele, Maiellano Antonio, Righetti
Massimo, Rovelli Stefano,

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 13 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

Adreani Fabio, Anelli Ivan Giordano, Anguissola di San Damiano Marco, Benedetti Andrea, Bianchi
Luca, Biondi Fabrizio, Consolini Claudio, Cristadoro Giuseppina, D'Augusta Roberto, Dell'Orto
Eugenio, Di Clemente Luigi, Grillo Francesco B. G., Guarneri Gabriella, Guerriero Augusto, Lomuscio
Filomena, Marazita Vincenzo, Mardegan Nicolò, Melorio Generoso, Molinaro Valter, Reho Daniela,
Paladini Luca, Picozzi Massimo, Proto Dario, Ranzini Costante, Riva Stefano Filippo, Salerani Enrico
Maria, Sozzi Alfredo, Vartolo Silvio,

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 28

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

Dott. Giuliano Grasso



OGGETTO: Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in Comune di Milano. Parere

IL CONSIGLIO DI ZONA 8

- Visto il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, recante “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali” - Titolo III - Capo I
- Visto l’art. 29 comma 3 del Regolamento del Decentramento Territoriale

Preso atto che

Nella seduta del 23 luglio 2009 sono stati approvati gli emendamenti del Consigliere Barbalinardo e del Consigliere Caroli (all. 1)

DATO ATTO dell’esito della seguente votazione, a scrutinio palese dei Consiglieri

Presenti: 13
Astenuiti: ==
Votanti: 13
Maggioranza richiesta: 7
Voti favorevoli: 13
Voti contrari: ==

DELIBERA

di approvare il parere favorevole alla Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione nello specifico dello scalo Farini dell’area della Zona 8 site in Comune di Milano, tenendo conto delle seguenti indicazioni:

- Il lasso di tempo messo a disposizione dei consiglieri per lo studio della documentazione, peraltro molto ricca di dati interessanti e complessivamente di ottimo livello, è risultato molto esiguo. Non c’è stato assolutamente tempo per accennarne, seppur sommariamente, ai cittadini, almeno quelli direttamente “toccati” dal progetto. A pagina 285 del RAPPORTO AMBIENTALE è scritto che “devono” essere coinvolti comitati di quartiere e cittadini interessati alle trasformazioni urbanistiche.
- La data dell’invio (con diversi consiglieri già in ferie) non è stata felice.
- Nello specifico della Zona Otto abbiamo l’impressione che Villa Simonetta non risulti sufficientemente tutelata. Chiediamo che la futura strada (che passerà radente il bordo nord della villa) disti almeno tre metri dall’attuale confine. Chiediamo inoltre che vengano previste delle acconce barriere antirumore stante che, nel periodo estivo, vi si svolgono (all’aperto) dei magnifici e frequentatissimi concerti.
- Chiediamo che le opere di urbanizzazione primaria e secondaria vengano realizzate con progetto e affidamento comunali. Anche se in misura ridotta Ferrovie “dovranno” pagare subito gli oneri di urbanizzazione.
- Sarebbe auspicabile modificare il progetto in modo che la metropolitana di superficie – CIRCLE LINE – risulti un anello chiuso (e non aperto come quello attualmente previsto). Così, nel prossimo passaggio procedurale, anche ZONA SETTE sarà coinvolta e potrà contribuire all’approvazione del progetto finale.

Il Segretario
Giuliano Grasso

Il VicePresidente
Stefano Rovelli

AL SIGNOR SINDACO

ALL’ASSESSORE ALLE AREE CITTADINE E CONSIGLI DI ZONA

ALLA DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO - Settore Progetti Strategici.

Publicata all’albo pretorio dal _____ al _____

Publicata all’albo zonale dal 3 AGO. 2009 al 17 AGO. 2009



OGGETTO: Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano. Parere

Si propone di deliberare in merito a quanto in oggetto secondo lo schema che segue:

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
URBANISTICA – DEMANIO – TTV
Alfredo Gianbattista Sozzi

IL CONSIGLIO DI ZONA 8

VISTO la richiesta di parere pervenuta da parte del Settore Sviluppo del Territorio con atti del 9/07/2009 PG 521406/2009

VISTO l'art. 29 comma 3° del Regolamento del Decentramento Territoriale

PRESO ATTO CHE la Commissione Urbanistica Demanio e Patrimonio, nella seduta del 22 luglio 2009, ha espresso all'unanimità proposta di parere favorevole con la variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano

DELIBERA

di approvare il parere favorevole alla Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano.

EMENDAMENTO BARBALINARDO:

Inserire dopo aree ferroviarie dismesse e in dismissione:

“nello specifico dello scalo Farini dell’area della Zona 8”

EMENDAMENTO CAROLI:

Inserire:

- Il lasso di tempo messo a disposizione dei consiglieri per lo studio della documentazione, peraltro molto ricca di dati interessanti e complessivamente di ottimo livello, è risultato molto esiguo. Non c’è stato assolutamente tempo per accennarne, seppur sommariamente, ai cittadini, almeno quelli direttamente “toccati” dal progetto. A pagina 285 del RAPPORTO AMBIENTALE è scritto che “devono” essere coinvolti comitati di quartiere e cittadini interessati alle trasformazioni urbanistiche.
- La data dell’invio (con diversi consiglieri già in ferie) non è stata felice.
- Nello specifico della Zona Otto abbiamo l’impressione che Villa Simonetta non risulti sufficientemente tutelata. Chiediamo che la futura strada (che passerà radente il bordo nord della villa) disti almeno tre metri dall’attuale confine. Chiediamo inoltre che vengano previste delle acconce barriere antirumore stante che, nel periodo estivo, vi si svolgono (all’aperto) dei magnifici e frequentatissimi concerti.
- Chiediamo che le opere di urbanizzazione primaria e secondaria vengano realizzate con progetto e affidamento comunali. Anche se in misura ridotta Ferrovie “dovranno” pagare subito gli oneri di urbanizzazione.
- Sarebbe auspicabile modificare il progetto in modo che la metropolitana di superficie – CIRCLE LINE – risulti un anello chiuso (e non aperto come quello attualmente previsto). Così, nel prossimo passaggio procedurale, anche ZONA SETTE sarà coinvolta e potrà contribuire all’approvazione del progetto finale.

Punto 13

23.7.2009

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

OGGETTO: Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano. Parere

Si propone di deliberare in merito a quanto in oggetto secondo lo schema che segue:

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
URBANISTICA – DEMANIO – TTV
Alfredo Gianbattista Sozzi

IL CONSIGLIO DI ZONA 8

VISTO la richiesta di parere pervenuta da parte del Settore Sviluppo del Territorio con atti del 9/07/2009 PG 521406/2009

VISTO l'art. 29 comma 3° del Regolamento del Decentramento Territoriale

PRESO ATTO CHE la Commissione Urbanistica Demanio e Patrimonio, nella seduta del 22 luglio 2009, ha espresso all'unanimità proposta di parere favorevole con la variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano

DELIBERA

di approvare il parere favorevole alla Proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al P.R.G. vigente, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dimesse e in dismissione site in Comune di Milano.

VERDE

COMUNE DI MILANO

DELIBERA

CONSIGLIO DI ZONA N. 9

N. 166/09

ATTI P.G.

PG 739071/09

OGGETTO:

PARERE RELATIVO ALLA PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA G.R.L. N. 29471 DEL 26.02.1980, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DIMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONI DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARTE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO", CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.

ATTI

24/09/2009

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI ZONA DEL

CONVOCATA CON AVVISO N. 693766 DEL 18/09/2009

ATTI

PRESIEDUTA DAL PRESIDENTE

TC/dra

Beatrice UGUCCIONI

PRESENTI I CONSIGLIERI:

AMODIO Alessandro S. - BELLI Alberto - BERGAMASCHI Marco - BINA Andrea - BORG Enrico - CAPELLI Renato - CAVENAGO Franco - CLERICI Roberto - CODEGONI Sandro - DI BIASE Carlino - DOLGETTA Giovanni - DOTTI Luca - FAREGNA Giovanni - FEMMININO Vincenzo - FERRANDO Gianluca - LARDIERI Giuseppe - MEDOLAGO Roberto - MELONE Anna Maria - MERONI Roberto - MILILLO Vincenzo - MIOZZI Patrizia - MOTTA Andrea - MUCCIARELLI Maurizio - PARISE Massimo - QUATTROCIOCCHI Andrea - ROCCA Roberto - SIMI Luca - STANZANI Mattia - TAGLIABUE Alberto - TUCCI Gianfranco - UGUCCIONI Beatrice - VIGANO' Roberto.

E COSÌ ESSENDO PRESENTI IN 32 CONSIGLIERI LA SEDUTA È LEGALE

ASSENTI I CONSIGLIERI:

ANTONIAZZI Pier Vito - BERTOLI Simone - BUSACCA Giuseppe - CRIPPA Giancarlo - DE LORENZO Roberto - HENNIG Fabrizio - MIZZAU Giovanna - PEREGO Luca Edoardo - POIDOMANI Giorgio -

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 9

MILANO, IL 5-10-09
DELIBERA PUBBLICATA ALL'ALBO DELLA
ZONA N. 9
DAL 5-10-09 AL 20-10-09

ASSISTE IL SOTTOSCRITTO SEGRETARIO

Aurelia DE ROSA

IL CONSIGLIO DI ZONA 9

VISTI:

- l'art.17 del D.Lgs. 267/200;
- l'art. 130 del vigente Regolamento Edilizio del 20.06.99;
- gli artt. 5 e 29 del vigente Regolamento del Decentramento Territoriale;
- l'art. 95 dello Statuto del Comune di Milano;
- la richiesta di parere relativo alla proposta di accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente, approvato con deliberazione della G.R.L. n. 29471 del 26.02.1980, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in comune di Milano, denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazioni di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie S. Cristoforo", correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese, in atti P.G. 521410 dell'8/07/2009, della Direzione Centrale Sviluppo del Territorio - Settore Progetti Strategici - Servizio Grandi Riqualficazioni;
- l'allegata relazione del Presidente della Commissione "Per la Città del Vivere e dell'Abitare", a seguito della riunione tenutasi in data 27/07/2009, parte integrante del presente provvedimento;
- l'esito della votazione elettronica, verificato dagli scrutatori, Consiglieri: Femminino, Capelli, Di Biase ed espressa nei seguenti termini:

CONSIGLIERI

PRESENTI:	32
VOTANTI:	32
MAGGIORANZA RICHIESTA:	17
FAVOREVOLI:	19
CONTRARI:	13 (Belli, Cavenago, Clerici, Dolgetta, Dotti, Femminino, Ferrando, Lardieri, Milillo, Mucciarelli, Parise, Rocca, Tagliabue)
ASTENUTI:	==

D E L I B E R A

di esprimere **PARERE NEGATIVO** per la motivazione esposta in relazione, parte integrante del presente atto deliberativo.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

IL PRESIDENTE

Dott.ssa Beatrice UGUCCIONI



IL DIRETTORE DI SETTORE

Dott. Tommaso Cafagna



- AL SIGNOR SINDACO (A00)
- ALL'ASSESSORE AL DECENTRAMENTO (U00)
- ALLE AREE CITTADINE E CONSIGLI DI ZONA (U00)
- ALLA DIREZIONE CENTRALE SVILUPPO DEL TERRITORIO - Settore Progetti Strategici - Servizio Grandi Riqualficazioni
- ALL'ALBO ZONALE
- AGLI ATTI DEL SETTORE ZONA 9



Oggetto: PARERE RELATIVO ALLA PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA CON CONTENUTO DI VARIANTE URBANISTICA AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, APPROVATO CON DELIBERAZIONE DELLA G.R.L. N. 29471 DEL 26.02.1980, PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DIMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO, DENOMINATE: "SCALO FARINI, SCALO ROMANA, SCALO E STAZIONI DI PORTA GENOVA, SCALO BASSO DI LAMBRATE, PARIE DEGLI SCALI GRECO-BREDA E ROGOREDO, AREE FERROVIARIE S. CRISTOFORO", CORRELATA AL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA FERROVIARIO MILANESE.

RELAZIONE

On. le Consiglio,

la Commissione "Per la Città del Vivere e dell'Abitare", a seguito della riunione tenutasi in data 27/07/2009, esaminata la documentazione tecnica ha approvato a maggioranza la proposta di esprimere PARERE NEGATIVO in merito alle opere in oggetto per la seguente motivazione:

"non sono sufficientemente sviluppati gli effetti benefici sul territorio circostante. Si tratta di trasformazioni delle aree ferroviarie collocate in aree semicentrali e dimensionalmente rilevanti. La variante urbanistica immette nella città oltre 2,5 milioni di metri cubi di nuovi edifici che non è sufficientemente motivata dalla capacità del territorio di ricevere il nuovo stock edilizio".

Voglia, pertanto, codesto on le Consiglio approvare quanto proposto dalla Commissione

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
"PER LA CITTÀ DEL VIVERE E DELL'ABITARE"
Pier Vittorio Antoniazzi

Milano



Comune
di Milano

Settore Sportello Unico per l'Edilizia
Segreteria Commissione Edilizia/Ufficio Tutela Beni Ambientali

**FS SCALO FARINI;FS PORTA ROMANA;FS PORTA GENOVA;FS SCALO
LAMBRATE;FS GRECO PIRELLI;FS ROGOREDO;FS SAN CRISTOFORO**
P.G. 521389000/2009

**Estratto di verbale della Commissione Edilizia
Seduta n. 24 del 23/07/2009**

La Commissione Edilizia, integrata dall' esperto in materia paesaggistico - ambientale, commissario Rognoni, alla presenza dei rappresentanti dei consigli di zona 3 -5 - 9, sentita la relazione e la presentazione degli uffici, esaminato il materiale prodotto dagli uffici, dopo ampio dibattito, a maggioranza (costituita dal solo voto , prevalente, del vice presidente ai sensi dell' art. 127, comma 5 R.E.) esprime parere POSITIVO in quanto gli interventi riguardano l'individuazione delle linee guide generali urbanistiche che dovranno poi essere dettagliate nei successivi P.I.I. e limitatamente a tali linee guida, appaiono condivisibili.

Il Funzionario responsabile dell'Ufficio

arch. Marina Cattaneo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'MC' or similar initials, followed by a period.

Milano



Comune
di Milano

Settore Sportello Unico per l'Edilizia
Segreteria Commissione Edilizia/Ufficio Tutela Beni Ambientali

**FS SCALO FARINI;FS PORTA ROMANA;FS PORTA GENOVA;FS SCALO
LAMBRATE;FS GRECO PIRELLI;FS ROGOREDO;FS SAN CRISTOFORO
P.G. 521389000/2009**

Estratto di verbale della Commissione Edilizia

Seduta n. 24 del 23/07/2009

La Commissione Edilizia, integrata dall' esperto in materia paesaggistico - ambientale, commissario Rognoni, alla presenza dei rappresentanti dei consigli di zona 3 -5 - 9, sentita la relazione e la presentazione degli uffici, esaminato il materiale prodotto dagli uffici, dopo ampio dibattito, a maggioranza (costituita dal solo voto , prevalente, del vice presidente ai sensi dell' art.127,comma 5 R.E.) esprime parere POSITIVO in quanto gli interventi riguardano l'individuazione delle linee guide generali urbanistiche che dovranno poi essere dettagliate nei successivi P.I.I. e limitatamente a tali linee guida, appaiono condivisibili.

I Commissari Bay, Buccellati, Rognoni e Sartori si astengono dall'espressione del parere e voto in quanto si ritiene che una valutazione su una superficie così estesa, di fatto pari alle ultime aree libere della città, meriti un maggior approfondimento e inserimento in un'ampia strategia che coinvolga la politica urbanistica dell'intero territorio (P.G.T.). Anche in relazione alla necessità di approfondire le aree non nel loro complesso ma singolarmente in modo da potersi esprimere sui singoli aspetti e problemi di ciascuna area.

Il Commissario Bassani esprime parere NEGATIVO con la seguente motivazione. Tenuto conto del valore strategico delle varianti proposte rispetto al sistema di relazioni urbano e territoriale sia per gli aspetti dimensionali che qualitativi coinvolti, nonché, della localizzazione delle aree ai margini del centro storico (Farini, Romana, Genova), all'interno di tessuti consolidati (Greco, San Cristoforo, Lambrate) e in via di consolidamento (Rogoredo) si valuta che:

- Il sistema di relazioni implicate dalle varianti proposte implica un'azione a scala estesa, urbana e territoriale, gli effetti di tali condizioni non vengono considerati o sufficientemente approfonditi

lasciando a strumenti attuativi, inadatti a questo scopo, la loro risoluzione che per sua natura appartiene disciplinarmente alla descrizione e interpretazione della grande scala;

- Le prefigurazioni progettuali proposte, sembrano semplificate e risolvibili attraverso operazioni urbanistiche di carattere locale;

- Le prefigurazioni rappresentate dagli schemi e diagrammi di progetto non sono sostenute da un apparato descrittivo e interpretativo dei caratteri morfologici e sociali dei contesti coinvolti a livello globale e locale di riferimento, omogeneizzando, di fatto, i differenti caratteri che sono generati dalla stratificazione storica del disegno urbano e che necessariamente avrebbero dovuto stimolare una differenziazione dei metodi trasformativi proposti;

- La metodologia di lavoro perseguita nella definizione delle varianti non ha considerato l'opportunità di un coinvolgimento in iter della Commissione Edilizia, proprio per il suo compito consultivo si consiglia di conseguenza, di individuare forme operative di collaborazione tra gli Organismi coinvolti in opere così importanti di trasformazione urbana.

Il Rappresentante di zona 3 esprime il seguente parere: in merito alla variante di PRG interessante lo Scalo Ferroviario Lambrate, tecnicamente non si rileva obiezione al suo proseguo: si rinvia, comunque, alla valutazione del Consiglio di zona 3 nel merito delle scelte localizzative delle funzioni previste, ed eventuali richieste specifiche a favore della zona stessa.

Il Rappresentante di zona 5 concorda con il parere espresso dalla Commissione Edilizia in quanto è la presentazione delle linee guida generali.

Il Rappresentante di zona 9 esprime parere NEGATIVO in quanto non sono sufficientemente definiti gli effetti benefici sul territorio circostante. Si tratta di trasformazione delle aree ferroviarie collocate in aree semicentrali e dimensionalmente rilevanti. La variante urbanistica che immette nella città oltre 2,5 milioni di metri cubi di nuovo edificato non è sufficientemente motivata in merito alla capacità del territorio di ricevere il nuovo stock edilizio.

Il Rappresentante di zona 4 e il Presidente di zona 4, convocati regolarmente non sono presenti.

Il Presidente di zona 4 ha trasmesso una nota e-mail che riporta il seguente testo "alla luce della Commissione Territorio fatta lunedì 20 all'Urban Center con l'Assessore Masseroli e gli arch. Tancredi e Brambati possiamo dire di condividere l'impostazione generale della Variante al PRG contenuta nell'accordo di Programma che si pone principalmente l'obiettivo di restituire alla città le aree degli scali ferroviari saldando quartieri oggi divisi da tali aree".

Il Funzionario responsabile dell'Ufficio

arch. Marina Cattaneo



Milano



Comune
di Milano

**FS SCALO FARINI;FS PORTA ROMANA;FS PORTA GENOVA;FS SCALO
LAMBRATE;FS GRECO PIRELLI;FS ROGOREDO;FS SAN CRISTOFORO
P.G. 521389000/2009**

**Estratto di verbale della Commissione Edilizia
Seduta n. 23 del 16/07/2009**

La Commissione Edilizia, integrata dagli esperti in materia paesaggistico - ambientale, commissari Cremoli e Rognoni, alla presenza dei rappresentanti dei consigli di zona 2 - 3 - 4 -5 - 9, sentita la relazione e la presentazione degli uffici, sospende l'espressione del parere rimandandone la definizione alla prossima seduta e chiede che venga fornito ai Commissari e ai Rappresentanti dei consigli di zona il materiale necessario per effettuare approfondimenti .

Il Funzionario responsabile dell'Ufficio

arch. Marina Cattaneo

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MC' or similar initials, written over a horizontal line.