



GENNAIO 2022

**PROPOSTA DEFINITIVA PIANO ATTUATIVO
ZONA SPECIALE FARINI –UNITÀ VALTELLINA
COMUNE DI MILANO**

Mantova

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
ELABORATO 01
RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE
DOCUMENTO DI SCOPING
Allegato 01 – Quadro pianificatorio e
programmatico di riferimento**

Proponente:

Coima S.r.l.

Autorità Procedente:

Comune di Milano – Area Pianificazione Urbanistica Attuativa e Strategica

Autorità Competente:

Comune di Milano - Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Coordinamento

Ing. Santina Maddè n. ordine 21616

Codice elaborato

2624_4069_R01_rev0_A01_ALLEGATO 01.docx



INDICE

1. PREMESSA	5
2. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO NAZIONALE E SOVRAORDINATI	6
2.1 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)	6
2.1.1 Stato di Attuazione	6
2.1.2 Finalità e contenuti del piano.....	6
2.1.3 Obiettivi del Piano.....	6
2.1.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	6
2.2 PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)	7
2.2.1 Stato di attuazione.....	7
2.2.2 Finalità e contenuti del Piano.....	7
2.2.3 Gli Obiettivi del Piano	8
2.2.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	8
3. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO REGIONALE	10
3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)	10
3.1.1 Stato di Attuazione	10
3.1.2 Finalità e contenuti del Piano.....	10
3.1.3 Obiettivi del Piano.....	10
3.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (PPR)	12
3.2.1 Stato di Attuazione	12
3.2.2 Finalità e contenuti del Piano.....	13
3.2.3 Obiettivi del Piano.....	13
3.2.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	13
3.3 RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER)	15
3.3.1 Stato di Attuazione	15
3.3.2 Finalità e contenuti del Piano.....	15
3.3.3 Obiettivi del Piano.....	16
3.3.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	16
3.4 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)	17
3.4.1 Stato di attuazione.....	17
3.4.2 Finalità e contenuti del Piano.....	17
3.4.3 Obiettivi del Piano.....	17
3.4.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	18
3.5 PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRIA)	18
3.5.1 Stato di attuazione.....	18
3.5.2 Finalità e contenuti del Piano.....	18
3.5.3 Obiettivi del Piano.....	18
3.5.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	19
3.6 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE E PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE	19
3.6.1 Stato di attuazione.....	19
3.6.2 Finalità e contenuti del Piano.....	19
3.6.3 Obiettivi del Piano.....	19
3.6.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale.....	20



4. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO PROVINCIALE.....	21
4.1 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO (PTM)	21
4.1.1 Stato di attuazione.....	21
4.1.2 Finalità e contenuti del Piano.....	21
4.1.3 Obiettivi del Piano.....	21
4.1.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale	23
4.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP).....	28
4.2.1 Stato di attuazione.....	28
4.2.2 Finalità e contenuti del Piano.....	28
4.2.3 Obiettivi del Piano.....	29
4.2.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale	30
4.3 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2019 – 2021.....	33
4.3.1 Stato di attuazione.....	33
4.3.2 Finalità e contenuti del Piano.....	33
4.3.3 Obiettivi del Piano.....	33
4.3.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale.....	33
5. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO COMUNALE.....	36
5.1 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO 2030 DEL COMUNE DI MILANO.....	36
5.1.1 Stato di Attuazione	36
5.1.2 Finalità e contenuti del Piano.....	36
5.1.3 Obiettivi del Piano.....	36
5.1.4 Obiettivi e indicazioni alla scala di riferimento locale.....	37
5.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	41
5.2.1 Stato di Attuazione	41
5.2.2 Finalità e contenuti del Piano.....	41
5.2.3 Obiettivi del Piano.....	41
5.2.4 Obiettivi specifici e indicazioni alla scala di riferimento locale	42
5.3 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO.....	48
5.3.1 Stato di Attuazione	48
5.3.2 Finalità e contenuti del Piano.....	48
5.3.3 Obiettivi del Piano.....	48
5.3.4 Obiettivi specifici/strategie e indicazioni alla scala di riferimento locale	49
5.4 PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI	49
5.4.1 Stato di Attuazione	49
5.4.2 Finalità e contenuti del Piano.....	50
5.4.3 Obiettivi del Piano.....	50
5.4.4 Obiettivi specifici.....	50
5.5 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE	50
5.5.1 Stato di Attuazione	50
5.5.2 Finalità e contenuti del Piano.....	50
5.5.3 Obiettivi del Piano.....	51
5.5.4 Obiettivi specifici e classificazione dell'area di intervento	51
5.6 PIANO ARIA CLIMA.....	53



5.6.1 Stato di attuazione.....	53
5.6.2 Finalità e contenuti del piano.....	53
5.6.3 Obiettivi di piano.....	53
5.6.4 Obiettivi specifici e rilevanti alla scala di riferimento locale	54
5.7 ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO	55
5.7.1 Obiettivi dell’Accordo di Programma	55
5.7.2 Allegato J “Schede di Indirizzo per l’Assetto del Territorio” – Zona speciale Farini	56



1. PREMESSA

Il presente documento riporta l'analisi del quadro pianificatorio e programmatico di riferimento per il la proposta definitiva di Piano Attuativo per l'Unità Farini - Valtellina, sita all'interno del comune di Milano.

Nella valutazione del P.A. è necessario prendere in considerazione i riferimenti normativi, pianificatori e programmatici alle diverse scale (nazionale, regionale, provinciale e di settore) al fine di:

- costruire un quadro di riferimento essenziale per le scelte di pianificazione specifiche, individuando i documenti di pianificazione e di programmazione che hanno ricadute sul territorio di riferimento e che contengono obiettivi ambientali di rilevanza pertinente;
- garantire un adeguato coordinamento tra la Variante al PII 2021 e i diversi strumenti operanti sul territorio di interesse;
- assicurare un efficace tutela dell'ambiente;
- valutare, all'interno del processo di verifica di VAS, la coerenza esterna della variante rispetto agli obiettivi degli altri piani/programmi esaminati, evidenziando sinergie e punti di criticità.

Il quadro di riferimento programmatico del P.A. è costituito da un consistente numero di pianificazioni sovracomunali di settore o d'ambito descritti all'interno del presente documento. Per ogni piano analizzato è stato riportato:

- stato di attuazione;
- finalità e contenuti del piano;
- obiettivi del piano;
- obiettivi e indicazioni alla scala di riferimento comunale.



2. PIANI E PROGRAMMI DI LIVELLO NAZIONALE E SOVRAORDINATI

2.1 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

2.1.1 Stato di Attuazione

Il “Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico” (PAI) è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 183 dell’8 agosto 2001 del Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001, è stato adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 18 del 26 aprile 2001.

Successivamente al 2001 sono state approvate numerose Varianti al PAI e altre saranno predisposte in seguito dell’attuazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Rif. Par. 2.2). In data 7 dicembre 2016 con deliberazione n° 5 il Comitato Istituzionale ha adottato la variante alle norme del PAI e del PAI Delta.

Con decreto del Segretario Generale n. 248 del 19 dicembre 2017 è stato pubblicato lo schema del progetto di variante alle fasce fluviali del Torrente Seveso da Lucino alla confluenza nella Maresana in Milano. Il progetto è stato adottato con Decreto del Segretario Generale n. 287/2019.

2.1.2 Finalità e contenuti del piano

Il Piano rappresenta lo strumento che consolida ed unifica la pianificazione di bacino per l’assetto idrogeologico, coordinando le determinazioni del Piano Stralcio per le Fasce Fluviali, del Piano straordinario per le aree a rischio idrogeologico molto elevato e del Piano stralcio per la realizzazione degli interventi necessari al ripristino dell’assetto idraulico, alla eliminazione delle situazioni di dissesto idrogeologico e alla prevenzione dei rischi idrogeologici nonché per il ripristino delle aree di esondazione.

L’ambito territoriale di riferimento del PAI è l’intero bacino idrografico del fiume Po.

2.1.3 Obiettivi del Piano

Il Piano definisce e programma le azioni attraverso la valutazione unitaria dei vari settori di disciplina, con i seguenti obiettivi:

- garantire un livello di sicurezza adeguato sul territorio;
- conseguire un recupero della funzionalità dei sistemi naturali (anche tramite la riduzione dell’artificialità conseguente alle opere di difesa), il ripristino, la riqualificazione e la tutela delle caratteristiche ambientali del territorio, il recupero delle aree fluviali a utilizzi ricreativi;
- conseguire il recupero degli ambiti fluviali e del sistema idrico quale elementi centrali dell’assetto territoriale del bacino idrografico;
- raggiungere condizioni di uso del suolo compatibili con le caratteristiche dei sistemi idrografici e dei versanti, funzionali a conseguire effetti di stabilizzazione e consolidamento dei terreni e di riduzione dei deflussi di piena.

2.1.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

Le principali tipologie di dissesto sono rappresentate dalle esondazioni (in particolar modo dei fiumi Lambro, Seveso ed Olona). Nell’ambito della sottoperimetrazione delle aree in fascia C per il Fiume Lambro, le classi di rischio sono state suddivise in quattro categorie a valore crescente (da R1= rischio moderato a R4 = rischio molto elevato); i fenomeni di dissesto considerati sono principalmente esondazioni e dissesti lungo le sponde.

La valutazione dell'indice di pericolosità per la categoria "esondazioni" è stata effettuata considerando le aree storicamente allagate, in territori in cui il sistema di protezione risulta assente o parzialmente presente, e le aree di inondazione potenziale delimitate dalla fascia B lungo i corsi d'acqua.

Nella Figura 2.1 sono riportate le fasce fluviali PAI in prossimità del delimitato perimetro del P.A.. Si evidenzia che l'area di intervento è coinvolta dalla perimetrazione della fascia C¹, tuttavia si segnala che nella porzione di sito coinvolta non è prevista edificazione.

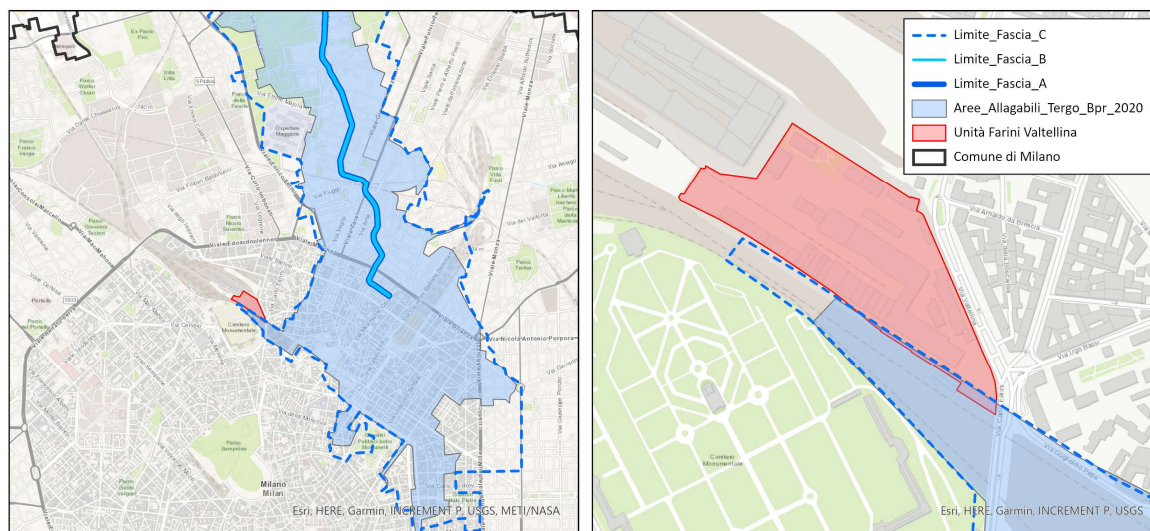


Figura 2.1 Fasce Fluviali PAI in prossimità dell'intervento – Elaborazione propria su dati AdbPo

2.2 PIANO DI GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)

2.2.1 Stato di attuazione

Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) è stato adottato con deliberazione n. 4/2015 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Po in data 17 dicembre 2015. Nella seduta di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016, con deliberazione n.2/2016, il piano è stato approvato.

In data 21 dicembre 2018 è stato avviato il processo di aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni del fiume Po che terminerà dopo 3 anni nel rispetto delle scadenze fissate dalla direttiva 2007/60/CE.

2.2.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PGRA è lo strumento previsto dalla Direttiva relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni, finalizzato a ridurre gli impatti negativi delle alluvioni sulla salute, l'economia e l'ambiente e favorire, dopo un evento alluvionale, un tempestivo ritorno alla normalità.

Il piano definisce la strategia generale a livello di distretto, individua gli obiettivi distrettuali e le misure per orientare e fare convergere verso il comune obiettivo della sicurezza delle popolazioni e del territorio tutti gli strumenti di pianificazione distrettuale, territoriale e di settore vigenti compresa la pianificazione di emergenza di competenza del sistema della Protezione Civile. Definisce inoltre le

¹ La normativa regionale demanda all'Amministrazione Comunale la definizione dei criteri di valutazione del rischio idraulico ed idrogeologico per i territori di fascia C, secondo quanto contenuto nell'Allegato 4 della richiamata DGRL n. VIII/1566 del 22.12.2005, aggiornata con DGRL n. VIII/7374 del 28.5.2008, (recante: "Criteri ed indirizzi per la definizione della componente geologica, idrogeologica e sismica del Piano di Governo del Territorio



priorità d'azione per le Aree a Rischio Potenziale Significativo, le infrastrutture strategiche, i beni culturali e le aree protette esposte a rischio, per i quali gli obiettivi generali di distretto devono essere declinati per mitigare da subito le criticità presenti con specifiche misure.

Tale strumento, che ad oggi contiene misure da adottare tra il 2016 ed il 2021 e che verrà periodicamente verificato ed aggiornato, prevede esplicitamente:

- la definizione dello stato di attuazione del PAI vigente e l'analisi della sua efficacia in relazione agli obiettivi del PAI stesso;
- l'analisi delle mappe di pericolosità e rischio e definizione del quadro delle criticità e conseguente proposta di aggiornamento dell'Atlante dei rischi Elaborato 2 del PAI fasce fluviali, aree allagabili in ambito collinare e montano e centri abitati a rischio;
- la revisione ed eventuale proposta di integrazione dei criteri e delle linee di intervento del PAI in relazione ai principi e agli obiettivi della Direttiva Alluvioni;
- la definizione dei criteri e individuazione delle aree a rischio rilevanti a livello di bacino (proposta di aggiornamento Allegato 1 alla relazione generale del PAI Atlante dei Nodi idraulici critici del PAI).

2.2.3 *Gli Obiettivi del Piano*

Gli obiettivi previsti dal PGRA sono:

- migliorare la conoscenza del rischio;
- migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti: assicurare la sorveglianza, la manutenzione, l'integrazione e l'adeguamento dei sistemi esistenti di difesa attiva e passiva dalle piene;
- ridurre l'esposizione al rischio: la riduzione della vulnerabilità e dell'esposizione al rischio costituiscono obiettivi fondamentali di una politica di prevenzione;
- assicurare maggiore spazio ai fiumi: promuovere pratiche sostenibili di utilizzo del suolo, migliorare la capacità di ritenzione delle acque nonché l'inondazione controllata di aree predefinite in caso di fenomeni alluvionali, promuovere uno sviluppo territoriale ed urbanistico resiliente;
- difesa delle città e delle aree metropolitane.

2.2.4 *Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale*

Dalla Figura 2.2 si rileva che parte dell'area del P.A. ricade in "Aree di pericolosità rare", con tempo di ritorno fino a 500 anni dall'evento (bassa probabilità) e in "Area a Potenziale Rischio Significativo"; in tali aree non è prevista nuova edificazione.

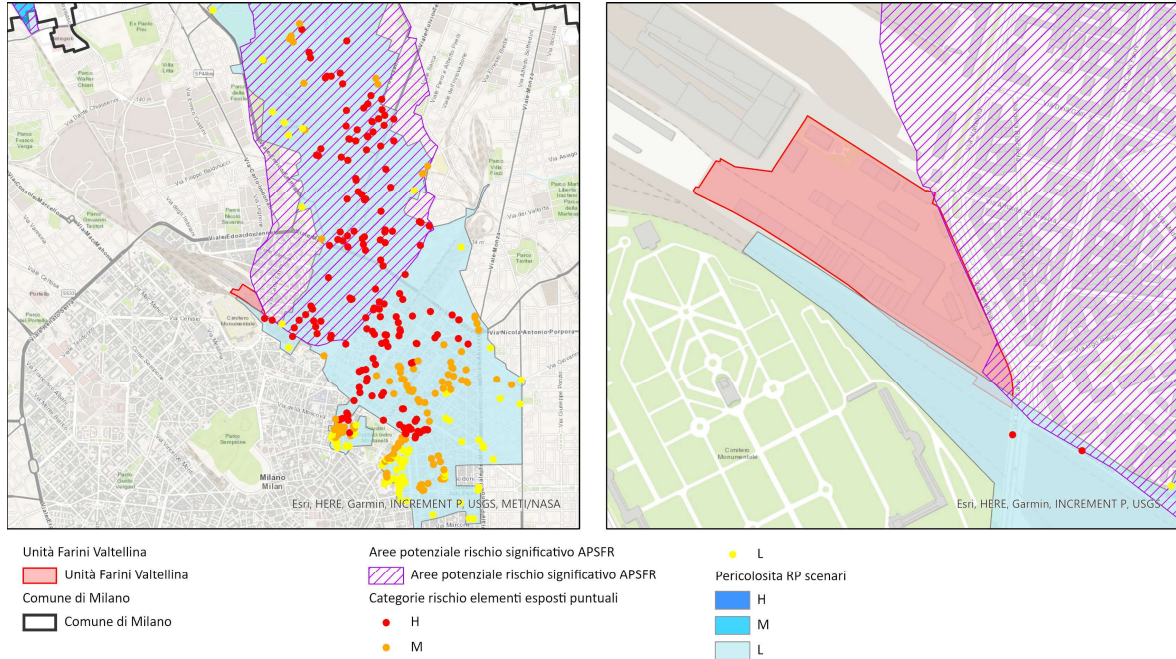


Figura 2.2: Mappe di pericolosità del PGRA



3. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO REGIONALE

3.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)

3.1.1 Stato di Attuazione

La Giunta Regionale ha approvato il PTR con deliberazione del 19 gennaio 2010, n. 951 (recante: “Approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni al Piano Territoriale Regionale adottato con DCR n. 874 del 30 luglio 2009 – approvazione del Piano Territoriale Regionale (articolo 21, comma 4, LR 11 marzo 2005 “Legge per il Governo del Territorio”)”, pubblicata - ai fini dell'efficacia - sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 6, III Supplemento Straordinario dell'11 febbraio 2010.

Il Consiglio regionale ha approvato l'aggiornamento annuale del Piano Territoriale Regionale (PTR), inserito nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) 2015, Aggiornamento PRS per il triennio 2016-2018, D.C.R. n. 897 del 24 novembre 2015 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regione Lombardia (BURL), serie ordinaria n. 51 del 19 dicembre 2015.

Si ricorda che con D.G.R.L. n. 367 del 4 luglio 2013, si è dato avvio ad un percorso di revisione del PTR, che si intende sviluppare attraverso il più ampio e costruttivo confronto con tutti i soggetti interessati. La Giunta regionale ha approvato con D.G.R.L. n. 2131 dell'11 luglio 2014 il Documento preliminare riguardante la variante di revisione del Piano Territoriale Regionale comprensivo del Piano Paesaggistico regionale e il relativo Rapporto preliminare VAS.

A seguito dell'approvazione della legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014 “Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato” sono stati sviluppati prioritariamente, nell'ambito della revisione complessiva del PTR, i contenuti relativi all'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31 del 2014.

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, oppure con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFER). L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato e dell'Unione Europea (art. 22, L.R. n.12 del 2005). L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato e stato approvato con D.C.R. n. 1443 del 24 novembre 2020 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 7 dicembre 2020), in allegato al Documento di Economia e Finanza regionale 2020.

3.1.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PTR costituisce il quadro di riferimento per l'assetto armonico della disciplina territoriale della Lombardia, e, più specificamente, per un'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP). Gli strumenti di pianificazione, devono, infatti, concorrere, in maniera sinergica, a dare attuazione alle previsioni di sviluppo regionale, definendo alle diverse scale la disciplina di governo del territorio.

Per rappresentare le potenzialità e le opportunità della Lombardia, affrontandone così le criticità attraverso la prevenzione, il Piano Territoriale Regionale vigente individua sei Sistemi Territoriali: Metropolitano, della Montagna, Pedemontano, dei Laghi, della Pianura Irrigua, del Po e dei grandi fiumi.

3.1.3 Obiettivi del Piano

L'area in esame ricade nel Sistema Territoriale Metropolitano – settore ovest. Il Sistema Metropolitano fa parte del più esteso Sistema Metropolitano del nord Italia, che attraversa Piemonte, Lombardia e Veneto e caratterizza fortemente i rapporti tra le tre realtà regionali, ma si “irradia” verso un areale

ben più ampio, che comprende l'intero nord Italia e i vicini Cantoni Svizzeri, intrattenendo relazioni forti in un contesto internazionale.

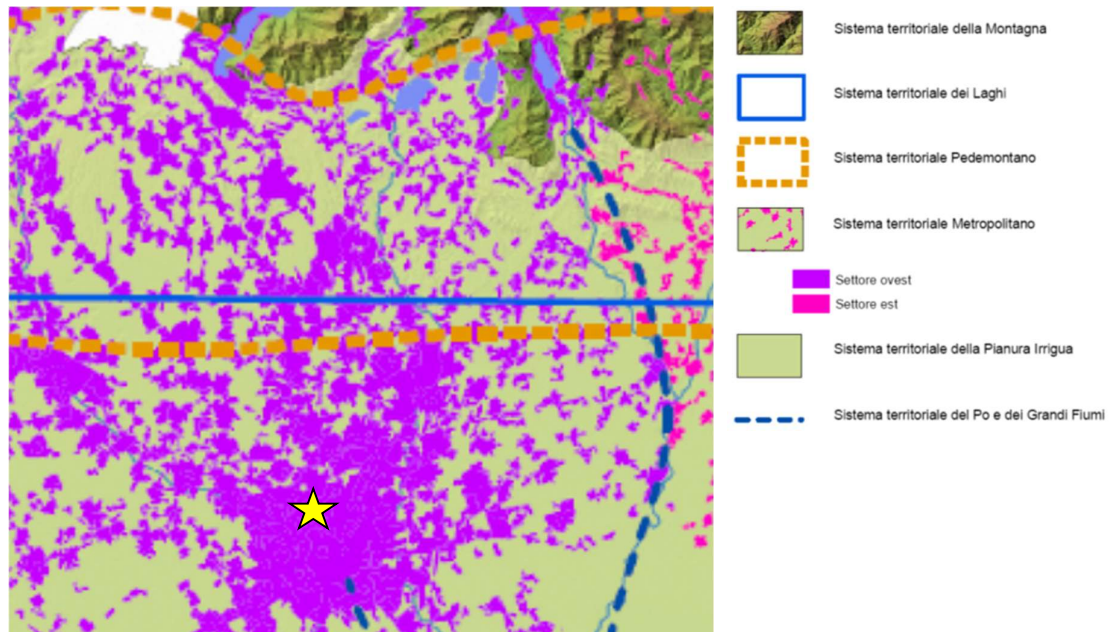


Figura 3.1 Estratto Tavola 4 Sistemi territoriali – PTR Lombardia 2010 (la stella individua l'area di intervento)

Per quanto concerne l'assetto del territorio, il Piano indica i seguenti orientamenti generali da seguire:

- porre particolare attenzione, relativamente al sistema rurale – paesistico – ambientale, agli spazi aperti ed alla tutela dell'ambiente naturale;
- individuare i poli di sviluppo regionale quali motori della competitività territoriale;
- valorizzare le infrastrutture prioritarie quali la rete del verde, le infrastrutture per la sicurezza del territorio, le comunicazioni e l'accessibilità, come strumento di conoscenza del territorio;
- fare della qualità del territorio il modo "lombardo" di leggere la competitività, attraverso le zone di preservazione e salvaguardia ambientale;
- porre particolare attenzione al riassetto idrogeologico, al fine di garantire la sicurezza dei cittadini a partire dalla prevenzione dei rischi.

I **tre macro-obiettivi**, individuati dal PTR quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, sono:

- **rafforzare la competitività** dei territori della Lombardia;
- **riequilibrare il territorio lombardo**;
- **proteggere e valorizzare le risorse della regione**.

Questi macro - obiettivi vengono dettagliati in 24 obiettivi, a loro volta declinati in obiettivi tematici ed in linee di azione. Per ciascun Sistema Territoriale vengono inoltre riconosciuti obiettivi territoriali specifici. Tutti gli obiettivi specifici del PTR, appartenenti al Sistema Metropolitano, possono essere contestualizzati nel territorio della città di Milano.

Si riportano gli obiettivi rilevanti per il Piano Attuativo:

- riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale. Si intende la possibilità di migliorare la funzionalità della rete ecologica e dei corridoi di



connessione, favorire la presenza di un settore agricolo o riqualificarlo qualora fosse già esistente. Un'ulteriore forma di sviluppo sostenibile consiste nel miglioramento dell'efficienza energetica nel settore edilizio e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili;

- favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee. Si tratta, in particolare, di sviluppare politiche territoriali, ambientali ed infrastrutturali per rendere il sistema metropolitano lombardo competitivo con le aree metropolitane europee di eccellenza, valorizzando il patrimonio storicoculturale e paesaggistico e perseguendo strategie atte al miglioramento della qualità della vita;
- ridurre la congestione del traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile. Il potenziamento del trasporto pubblico locale (linee metropolitane, linee di superficie e reti ferroviarie) in termini di efficienza e sostenibilità è uno dei requisiti per limitare l'utilizzo dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, limitare il traffico e ridurre l'inquinamento atmosferico. Ai fini del contenimento della congestione stradale da traffico viene incentivato lo sviluppo delle applicazioni ICT (telelavoro, e-commerce, e-government) e dei percorsi ciclopeditoni di adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale e suburbano;
- applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio. Le linee di azione che maggiormente possono essere contestualizzate nella realtà milanese si riferiscono:
 - al recupero di aree dismesse o degradate prevedendo la realizzazione non solo di aree edificate, ma anche di verde e servizi;
 - [...]
 - alla realizzazione di strutture congressuali a livello internazionale (l'EXPO è l'esempio più significativo), valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche del territorio e realizzando opere infrastrutturali e servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, ma attente alla costruzione del paesaggio complessivo;
 - alla valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per evitare o, perlomeno limitare, i fenomeni di conurbazione.
 - a favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati per ridurre la disparità sociale ed il fenomeno della marginalità
- valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio. La promozione degli elementi paesaggistici, naturali ed architettonici contribuisce ad un complessivo miglioramento della qualità ambientale e determina una maggior attrazione per il turismo e per l'insediamento di attività di eccellenza;
- limitare l'ulteriore espansione urbana. Il suolo è considerato una risorsa non rinnovabile. La minimizzazione del consumo di suolo, attraverso interventi di riqualificazione di aree dismesse e/o sottoutilizzate ed interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente, è uno degli obiettivi dell'amministrazione comunale. Il completamento del margine urbano verterà prevalentemente su aree già raggiunte dall'urbanizzazione e prive di valore ambientale significativo, in modo da garantire la salvaguardia di aree ad interesse paesaggistico.

3.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (PPR)

3.2.1 Stato di Attuazione

Il Piano Territoriale Regionale, ai sensi della LR 12/2005, ha natura ed effetto di Piano Territoriale Paesaggistico. Il nuovo PTR integra e aggiorna il precedente Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), approvato nel 2001. La Regione Lombardia ha provveduto all'aggiornamento del PTPR mediante:



- la predisposizione di integrazioni ed aggiornamenti del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela del PTPR del 2001, che risultano immediatamente operativi;
- l'approvazione della proposta complessiva di Piano Paesaggistico integrato al PTR.

La Giunta regionale ha dato avvio al procedimento di approvazione della variante finalizzata alla revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo di Piano Paesaggistico Regionale (PPR), e alla relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS), con la D.G.R. n. 937 del 14 novembre 2013. Il 17 agosto 2017 la proposta di Piano e di Rapporto Ambientale è stata messa a disposizione per la presentazione di osservazioni.

Si segnala che i documenti che compongono la Variante finalizzata alla revisione del PTR, comprensiva di contenuti paesaggistici (Progetto di Valorizzazione del Paesaggio) ed il relativo Rapporto Ambientale, sono stati messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti e del pubblico interessato dal 4 marzo 2021. Ad oggi la Variante non è stata ancora adottata.

I documenti di variante messi a disposizione non evidenziano l'interferenza dell'area di intervento con ambiti di valorizzazione (elementi qualificanti il Paesaggio lombardo, ambiti e componenti di particolare pregio del Paesaggio di Lombardia – Tavola PR2) e promozione paesaggistica (rete verde regionale – Taole PR3.1 e PR3.2). La Tavola QC7.1_C evidenzia la presenza, all'interno dell'area, di un bene di interesse storico architettonico, da tutelare ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. n. 42/2004: si tratta dell'edificio della Dogana di via Valtellina, già segnalato all'interno della Tavola di PGT R06 "Vincoli di Tutela e Salvaguardia".

3.2.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PPR (ai sensi del DLgs n. 42/2004 e dell'art. 19 della LR n. 12/2005), rappresenta una sezione specifica del PTR, quale disciplina paesaggistica dello stesso, pur mantenendo una sua compiuta unitarietà ed identità, con la duplice natura di quadro di riferimento ed indirizzo e di strumento di disciplina paesaggistica. Esso è lo strumento attraverso il quale Regione Lombardia persegue gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio in linea con la Convenzione europea del paesaggio, fornendo indirizzi e regole per la migliore gestione del paesaggio, che devono essere declinate e articolate su tutto il territorio lombardo attraverso i diversi strumenti di pianificazione territoriale.

3.2.3 Obiettivi del Piano

Le finalità del PPR sono:

- la conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia, attraverso il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze e dei relativi contesti;
- il miglioramento della qualità paesaggistica e architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la diffusione della consapevolezza dei valori del paesaggio e la loro fruizione da parte dei cittadini.

3.2.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

La città di Milano si colloca in posizione intermedia tra l'Alta Pianura Asciutta e la Bassa Pianura Irrigua e si caratterizza, al pari dell'area metropolitana, per un paesaggio edilizio di scarsa identità, con segni di un passato industriale in via di trasformazione e di un nuovo sviluppo commerciale di carattere transitorio, contraddistinto dalle iniziative di tutela dei Fiume Adda e Ticino e di salvaguardia dei territori agricoli a corona della città inseriti nel perimetro del Parco Agricolo Sud.

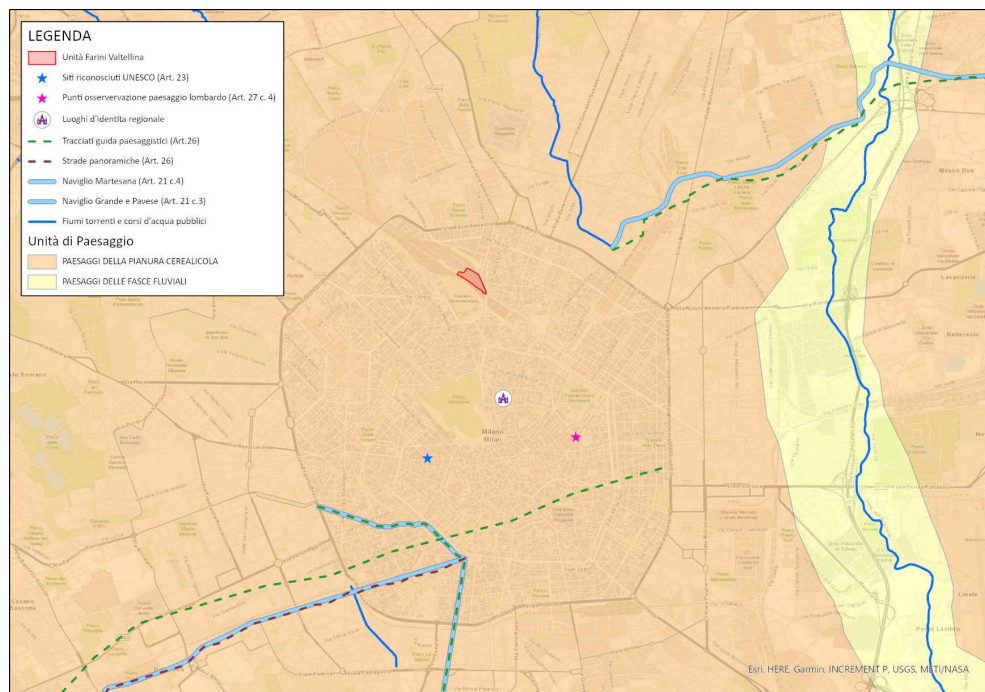


Figura 3.2: Stralcio Beni e Unità di Paesaggio individuati dal PPR - Fonte dati: Geoportale Lombardia –
Elaborazione Montana

Al fine di individuare i beni paesaggistici da tutelare e valorizzare in prossimità del sito oggetto di studio ci si è affidati al Il S.I.B.A.

In particolare contiene:

- le informazioni utili all'esatta individuazione di aree e immobili tutelati ai sensi di legge, i cosiddetti "vincoli ex L. 1497/39 e L. 431/85", vale a dire i beni paesaggistici tutelati ai sensi della legislazione nazionale (D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i.), che rappresentano quelle parti del territorio, aree o complessi di cose immobili di singolare bellezza o valore estetico, bellezze panoramiche, ecc., nonché elementi specifici del paesaggio quali fiumi, laghi, territori alpini, ghiacciai, parchi, ecc., che sono oggetto di particolare attenzione ai sensi di legge, e come tali sono soggetti per ogni trasformazione alle procedure di preliminare autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004 e della disciplina che ne governa la tutela;
- le informazioni relative agli ambiti e agli elementi di prioritaria attenzione che il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sezione specifica del Piano Territoriale Regionale approvato dal Consiglio regionale il 19 gennaio 2010, individua e disciplina, ad integrazione del sistema dei beni paesaggistici tutelati per legge o riconosciuti con specifico atto amministrativo (dichiarazioni di notevole interesse pubblico).

Nel territorio prossimo all'Unità farini - Valtellina non si evidenziano elementi vincolati.

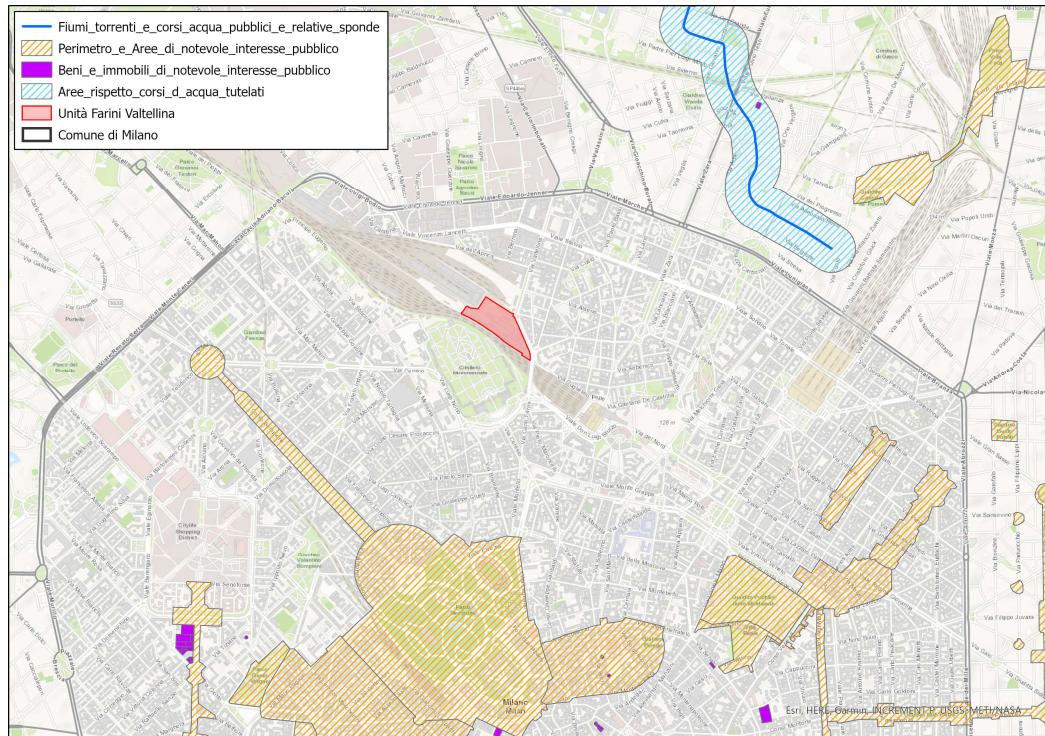


Figura 3.3: Beni paesaggistici individuati dal SIBA e loro interferenza con le aree interessate dal P.A.

Si segnala tuttavia che all'interno della tavola R06 "Vincoli di Tutela e Salvaguardia" del PGT 2030 segnala la presenza di un vincolo di interesse storico artistico ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 rappresentato **dall'edificio della Dogana di via Valtellina**, che è considerato un "pregevole edificio risalente ai primi decenni del secolo XX, dalle spiccate eclettiche, che presenta il corpo principale arretrato rispetto al fronte stradale e alle due ali laterali" (Fonte: relazione storico-artistica del Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 23 dicembre 2004).

Si rimanda al paragrafo 5.1 per ulteriori approfondimenti in merito alla pianificazione di carattere comunali e relativi vincoli.

3.3 RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER)

3.3.1 Stato di Attuazione

Con la deliberazione n. 8/8515 del 26 novembre 2008, la Giunta Regionale ha approvato i prodotti realizzati nella seconda fase del progetto Rete Ecologica Regionale, come già previsto nelle precedenti deliberazioni n. 6447/2008 (documento di piano del PTR contenente la tavola di Rete Ecologica) e n. 6415/2007 (prima parte dei Criteri per l'interconnessione della Rete con gli strumenti di programmazione degli enti locali).

Il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale, comprensivo dell'area alpina e prealpina è stato approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/10962 del 30.12.2009.

3.3.2 Finalità e contenuti del Piano

La Rete Ecologica Regionale è riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.



3.3.3 *Obiettivi del Piano*

Gli obiettivi generali perseguiti dalla RER sono sintetizzabili nei seguenti:

- riconoscere le aree prioritarie per la biodiversità;
- individuare un insieme di aree e azioni prioritarie per i programmi di riequilibrio ecosistemico e di ricostruzione naturalistica ai vari livelli territoriali;
- fornire lo scenario ecosistemico di area vasta e i collegamenti funzionali per:
 - l'inclusione dell'insieme dei SIC e delle ZPS nella Rete Natura 2000 (Direttiva Comunitaria 92/43/CE);
 - il mantenimento delle funzionalità naturalistiche ed ecologiche del sistema delle Aree Protette nazionali e regionali;
 - l'identificazione degli elementi di attenzione da considerare nelle diverse procedure di Valutazione Ambientale;
 - l'integrazione con il Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) del Po, che costituisce riferimento per la progettazione e la gestione delle reti ecologiche (comma 12, art.1, N.A. del PAI);
- articolare il complesso dei servizi ecosistemici rispetto al territorio, attraverso il riconoscimento delle reti ecologiche di livello provinciale e locale (comunali o sovracomunali).

3.3.4 *Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale*

A livello comunale vengono definiti i criteri e sono date indicazioni per l'individuazione della Rete Ecologica Comunale.

Il progetto di rete ecologica di livello comunale deve prevedere le seguenti azioni di carattere generale:

- una verifica di adeguatezza del quadro conoscitivo esistente, ed eventualmente un suo completamento ai fini di un governo efficace degli ecosistemi di pertinenza comunale;
- la definizione di un assetto ecosistemico complessivo soddisfacente sul medio periodo;
- la definizione di regole per il mantenimento della connettività lungo i corridoi ecologici del progetto di REC, o del progetto eco-paesistico integrato;
- la definizione di regole per il mantenimento dei tassi di naturalità entro le aree prioritarie per la biodiversità a livello regionale;
- la realizzazione di nuove dotazioni di unità polivalenti, di natura forestale o di altra categoria di habitat di interesse per la biodiversità e come servizio ecosistemico, attraverso cui potenziare o ricostruire i corridoi ecologici previsti, e densificare quelle esistenti all'interno dei gangli del sistema.

In seguito si riporta un inquadramento dell'area oggetto di intervento rispetto agli elementi della Rete Ecologica Regionale. Non si rilevano interferenze con la Rete Ecologica Regionale.

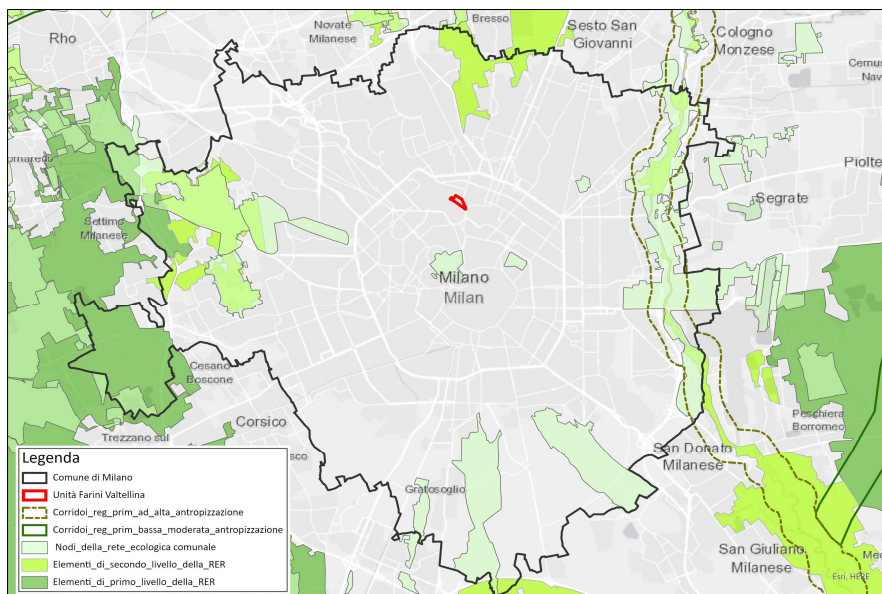


Figura 3.4: La Rete Ecologica Regionale rispetto al P.A.

3.4 PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)

3.4.1 Stato di attuazione

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) della Lombardia è stato approvato in data 12 giugno 2015 con D.G.R. n. 3706.

3.4.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PEAR richiama, nella definizione dei propri principi e obiettivi, il contesto europeo e nazionale, facendo proprie alcune priorità individuate dalla SEN (Strategia Energetica Nazionale) al 2020:

- La promozione dell'efficienza energetica;
- Lo sviluppo sostenibile delle energie rinnovabili;
- Lo sviluppo del mercato elettrico pienamente integrato con quello europeo.

Inoltre assume, in ottica regionale, tre dei quattro obiettivi principali della SEN:

- La riduzione significativa del gap di costo dell'energia per i consumatori e le imprese, con un allineamento ai prezzi e costi dell'energia europei;
- Il raggiungimento e superamento degli obiettivi ambientali definiti dal Pacchetto europeo Clima-Energia 2020;
- L'impulso alla crescita economica e sostenibile attraverso lo sviluppo del settore energetico e delle filiere collegate al risparmio energetico.

3.4.3 Obiettivi del Piano

I macro-obiettivi individuati dal piano sono:

- Governo delle infrastrutture e dei sistemi per la grande produzione di energia;
- Governo del sistema di generazione diffusa di energia, con particolare riferimento alla diffusione delle fonti energetiche rinnovabili;
- Valorizzazione dei potenziali di risparmio energetico nei settori d'uso finale;
- Miglioramento dell'efficienza energetica dei processi produttivi;



- Qualificazione e promozione della “supply chain” lombarda per la sostenibilità energetica.

3.4.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

Regione Lombardia assegna rilevanza alla pianificazione urbanistica delle città, ritenendo che possa fornire interessanti opportunità sul contenimento dei consumi. Il rinnovo delle strategie a cui le Amministrazioni pubbliche sono chiamate richiede la necessità di ripensare gli strumenti urbanistici in chiave energetica e di costruire strumenti innovativi che siano in grado di incentivare il risparmio energetico.

Le prospettive future sono quelle di un'urbanistica incentrata su interventi di rigenerazione urbana e gli stessi dovranno essere orientati in modo da contribuire al raggiungimento di più elevati standard prestazionali.

L'integrazione tra energia e territorio si esplica declinando due complementari tipologie di sistemi, ovvero:

- sistemi energetici a scala urbana e territoriale - perché il risparmio, l'efficienza e lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili avviene e si ritrova sul territorio;
- sistemi energetici a scala di edificio e quartiere – perché spesso si oscilla all'interno di questi due tipi di contesti.

Si possono quindi delineare due linee di azione che tra loro non sono disgiunte:

- ripensare gli strumenti urbanistici in chiave energetica;
- rigenerare e dare luogo all'upgrade urbano.

Gli Enti locali operano tramite i propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e i regolamenti urbanistici ed edilizi, al fine di assicurare il contenimento dei consumi energetici nei tessuti urbani, nonché favorire la valorizzazione delle fonti rinnovabili di energia, anche nell'ambito degli interventi di riqualificazione del tessuto edilizio e urbanistico esistente. Inoltre, nel rispetto degli obiettivi e indirizzi del PEAR, gli strumenti urbanistici comunali dovranno favorire interventi di efficientamento energetico.

3.5 PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRIA)

3.5.1 Stato di attuazione

Il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) è stato approvato con D.G.R. n. X/593 del 06/09/2013. Con Delibera di Giunta Regionale n. 3523 del 20/04/2015 è stato approvato il primo monitoraggio dello stato di attuazione del PRIA, che ha aggiornato il quadro conoscitivo e ha analizzato lo stato di attuazione delle misure approvate; con delibera n. 5299 del 13 giugno 2016 è stato poi approvato il secondo monitoraggio dello stesso PRIA, aggiornato al 2015.

3.5.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PRIA costituisce il nuovo strumento di pianificazione e di programmazione regionale in materia di qualità dell'aria, aggiornando ed integrando quelli già esistenti; è lo strumento specifico mirato a prevenire l'inquinamento atmosferico e a ridurre le emissioni a tutela della salute e dell'ambiente.

3.5.3 Obiettivi del Piano

L'obiettivo strategico del PRIA è quello di raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e l'ambiente, lo stesso è perseguibile attraverso i seguenti obiettivi strategici:



- Rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;
- Preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

3.5.4 *Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale*

Il territorio del comune di Milano appartiene all'Agglomerato di Milano.

Ciascun agglomerato è costituito dalla città di cui al nome dell'agglomerato stesso e dall'area contigua che può essere considerata, con la città, come un unico conglomerato urbano. Gli agglomerati sono caratterizzati, oltre che da un'elevata densità abitativa e di traffico, dalla presenza di attività industriali e da elevate densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV. Inoltre si tratta di aree che presentano maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale organizzato (TPL).

3.6 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE E PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE

3.6.1 *Stato di attuazione*

Al fine di perseguire obiettivi di tutela quantitativa e qualitativa, nonché per la pianificazione dell'uso della risorsa idrica, la LR 26/2003 (art. 45) individua, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, il Piano di Gestione del Bacino Idrografico, la cui prima redazione costituisce il Piano di Tutela delle Acque (PTA) di cui al D.Lgs. 152/1999. Il PTA è costituito da un Atto di Indirizzo e da un Programma di Tutela ed Uso delle Acque (PTUA) che individua le azioni per il raggiungimento degli obiettivi contenuti nell'Atto di indirizzi. Con DGR n. 6990 del 31 luglio 2017 è stato approvato il nuovo Programma di Tutela ed Uso delle Acque 2016 (riferito al periodo 2016-2021) che costituisce la revisione del precedente PTUA approvato con DGR n. 2244 del 29 marzo 2006.

3.6.2 *Finalità e contenuti del Piano*

Il PTUA è un atto comprensivo delle diverse discipline che attengono alla pianificazione della tutela della risorsa idrica. La pianificazione è caratterizzata da un approccio, in linea con la disciplina comunitaria, per aree di bacino idrografico e con la necessità di tener conto del livello più appropriato per la gestione delle acque. Fondamentale è l'impegno all'integrazione delle politiche per le acque con le altre politiche, tra cui la gestione del rischio idraulico, la pianificazione urbanistica, la protezione civile, la gestione del demanio idrico, l'agricoltura, l'energia, le infrastrutture e trasporti e la tutela della salute del cittadino. Risulta quindi necessario garantire un impegno straordinario per limitare gli ulteriori fattori di impatto e ottenere invece un miglioramento, superando il divario esistente tra lo stato ambientale delle risorse idriche e gli obiettivi di qualità indicati dalla Direttiva Quadro sulle Acque (Direttiva 2000/60/CE).

3.6.3 *Obiettivi del Piano*

Il PTUA indica gli obiettivi di qualità da perseguire per ciascun corpo idrico, definiti tenendo conto degli obiettivi strategici della Regione, degli obiettivi previsti in linea generale dalla legislazione comunitaria e nazionale, oltre che degli ulteriori obiettivi definiti dal Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po. Gli obiettivi strategici della proposta del nuovo PTA sono:

1. promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
2. assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
3. recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;



4. promuovere l'aumento della fruibilità degli ambienti acquatici nonché l'attuazione di progetti e buone pratiche gestionali rivolte al ripristino o al mantenimento dei servizi ecosistemici dei corpi idrici;
5. ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, temperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.

3.6.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

Il Piano contiene un'accurata analisi del quadro conoscitivo territoriale. I corsi d'acqua superficiali dell'area milanese, ad esclusione del canale Villoresi, si caratterizzano per condizioni ecologiche "cattive o scarse". Gli obiettivi della programmazione regionale, in linea con le indicazioni comunitarie, prescrivono che entro il 2027 la qualità ecologica dei corsi d'acqua debba raggiungere il livello ambientale "buono".

Il monitoraggio delle acque sotterranee del capoluogo segnala uno stato chimico "scarso" e si prevede entro il 2027 il raggiungimento del giudizio "buono".



4. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO PROVINCIALE

4.1 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO (PTM)

4.1.1 Stato di attuazione

Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) della Città metropolitana di Milano è stato approvato dal Consiglio Metropolitan nella seduta dell'11 maggio 2021, con Deliberazione n.16/2021 ed ha acquisito efficacia il 6 ottobre 2021 con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e concorsi n. 40, secondo quanto prescritto all'art. 17, comma della LR 12/2005.

4.1.2 Finalità e contenuti del Piano

I principali elementi innovativi del PTM rispetto al PTCP sono essere così sintetizzati:

- la definizione di norme che disciplinano specificatamente le emergenze ambientali (introduzione dell'obiettivo di invarianza delle risorse ambientali non rinnovabili);
- l'articolazione delle soglie di riduzione del consumo di suolo al 2020, partendo dalle indicazioni contenute nell'integrazione del PTR;
- l'introduzione dei temi di rigenerazione urbana e territoriale, con l'obiettivo di trasformare in normale prassi applicativa le esperienze maturate con i progetti del Bando Periferie;
- la definizione di nuove regole per gli insediamenti di rilevanza sovracomunale al fine di tenere conto delle nuove competenze in materia assegnate al PTM dall'articolo 5 della LR 32/2015;
- il progetto della rete verde metropolitana, intesa non solo come estensione agli aspetti fruitivi e paesaggistici della rete ecologica, ma più in senso lato come il vero e proprio progetto di lungo termine per garantire nel loro complesso l'integrità e continuità degli spazi non costruiti;
- il potenziamento dei servizi di mobilità pubblica.

4.1.3 Obiettivi del Piano

In seguito si riportano i principi e gli obiettivi della proposta di PTM:

PRINCIPI	AZIONI DI ATTUAZIONE
Principi sulla tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua aria, energia da fonti fossili)	a1. trasmissione alle generazioni future delle risorse non riproducibili a garanzia di eguali opportunità di benessere e di un flusso adeguato di servizi ecosistemici; a2. invarianza delle risorse non rinnovabili, bilanciando nei piani i nuovi consumi con equivalenti azioni di risparmio; a3. utilizzo di risorse rinnovabili in tutti i casi in cui esistano alternative tecnicamente fattibili; a4. limitazione e mitigazione delle pressioni sull'ambiente e sul territorio e compensazione degli effetti residui non mitigabili delle trasformazioni; a5. mitigazione e compensazione del carico aggiuntivo sulle componenti ambientali e territoriali, preventivamente all'attuazione delle previsioni insediative; a6. priorità al recupero delle situazioni di abbandono, sottoutilizzo e degrado e alle azioni finalizzate alla rigenerazione urbana e territoriale; a7. Rafforzamento della capacità di resilienza del territorio rispetto ai mutamenti climatici.



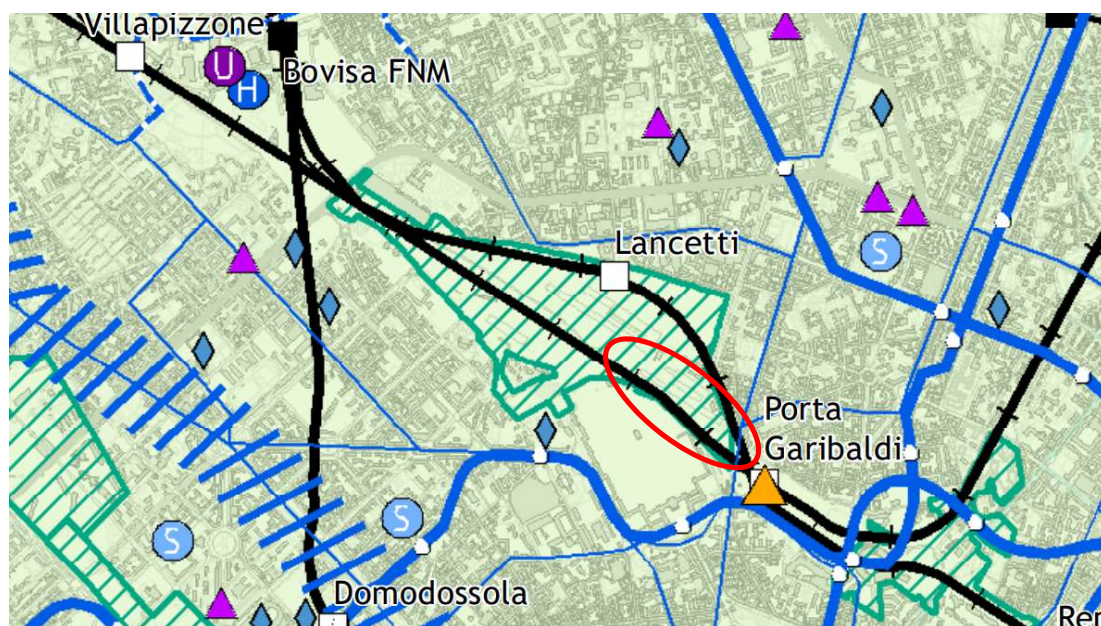
PRINCIPI	AZIONI DI ATTUAZIONE
Principi di equità territoriale	<p>b1. garanzia di uguali opportunità di accesso da tutto il territorio alle reti di mobilità e tecnologiche dell'informazione e comunicazione e superamento delle condizioni di marginalità;</p> <p>b2. ripartizione equa tra i comuni delle utilità e degli effetti derivanti dagli interventi di trasformazione del territorio di rilevanza sovracomunale;</p> <p>b3. adeguata dotazione di servizi alla persona e di supporto alle imprese secondo i fabbisogni dei diversi contesti territoriali;</p> <p>b4. distribuzione equilibrata e policentrica dei servizi di rilevanza sovracomunale, anche al fine di evitare l'ulteriore congestione della Città centrale;</p> <p>b5. equilibrata coesistenza in tutto il territorio delle diverse forme di commercio, grandi e medie strutture di vendita, esercizi di vicinato singoli e organizzati in reti.</p>
Principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale	<p>c1. tutela dei beni paesaggistici e dei paesaggi individuati da norme e provvedimenti sovraordinati e dei contesti in cui sono inseriti;</p> <p>c2. riconoscimento, valorizzazione e potenziamento degli elementi costitutivi dei diversi paesaggi urbani, naturali e agricoli che caratterizzano l'identità del territorio metropolitano e recupero dei paesaggi degradati;</p> <p>c3. potenziamento della rete ecologica metropolitana e incremento del patrimonio boschivo e agronaturale;</p> <p>c4. salvaguardia del territorio agricolo e delle aziende agricole insediate.</p>
Principi per l'attuazione e la gestione del piano, inerenti la semplificazione delle procedure, la digitalizzazione degli elaborati, il supporto ai comuni e alle iniziative comunali	<p>d1. supporto tecnico alle azioni coordinate intercomunali dei comuni associati;</p> <p>d2. modalità semplificate di variazione del piano quando le modifiche incidono su aspetti marginali o circoscritti geograficamente;</p> <p>d3. elaborati del PTM di immediata e semplice leggibilità e costantemente aggiornati e consultabili sul sito internet dell'ente;</p> <p>d4. rinvio, nei casi in cui è necessario, alle norme sovraordinate senza duplicazione dei relativi testi;</p> <p>d5. coinvolgimento delle risorse attivabili sul territorio, pubbliche e private, nell'attuazione degli obiettivi e delle azioni del PTM;</p> <p>d6. integrabilità del PTM da parte dei comuni secondo il principio di migliore definizione e a mezzo di contributi derivanti da soggetti istituzionali e da altri attori sul territorio.</p>

OBIETTIVI
Obiettivo 1 – Coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e ai tempi degli accordi internazionali sull'ambiente.
Obiettivo 2 – Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni
Obiettivo 3 – Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo.
Obiettivo 4 – Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato.
Obiettivo 5 – Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano.

Obiettivo 6 – Potenziare la rete ecologica.
Obiettivo 7 – Sviluppare la rete verde metropolitana
obiettivo 8 – Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque
obiettivo 9 – Tutelare e diversificare la produzione agricola
obiettivo 10 – Potenziare gli strumenti per l’attuazione e gestione del piano

4.1.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

In seguito si riportano gli stralci cartografici del PTM vigente che rappresentano l’area di intervento e il suo intorno.



LEGENDA

LUOGHI URBANI DELLA MOBILITA' - LUIM [art. 35]

ESISTENTI	PREVISTI
Rilevanza metropolitana [400 m]	Rilevanza metropolitana [400 m]
Rilevanza sovracomunale [200 m]	Rilevanza sovracomunale [200 m]

SISTEMA INSEDIATIVO

Città centrale [art. 24]
Poli urbani attrattori [art. 25]

ELEMENTI ATTRATTORI ESISTENTI

Istituti di istruzione superiore
Università
Cinema multisala
Grandi strutture di vendita con superfici alimentari >500 mq
Grandi strutture di vendita con superfici alimentari >500 mq
Centri sportivi

ELEMENTI ATTRATTORI PROGRAMMATI

Aree ex Falck e Scalo Ferroviario GGV, ASD, Centri sportivi, Cinema multisala, Istituti di istruzione, Strutture sanitarie, Università e Istituti di ricerca scientifica

Strutture sanitarie

Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico - IRCCS
Ospedali

SISTEMA DELLA MOBILITÀ [art. 34]

Tracciati linee ferroviarie esistenti [linee S - altri servizi]
Tracciati linee metropolitane [esistente - in progetto o realizzazione]
Corridoi principali di estensione del trasporto pubblico [alternative da valutare]
Tracciati linee tram e metrolinie [esistente - in progetto/da riqualificare o realizzazione]

Tracciati stradali [autostrada - superstrada - extraurbana - urbana]

STAZIONI

Stazioni ferroviarie [esistenti - programmate/in fase di studio]
Stazioni metropolitane esistenti [esistenti - programmate/in fase di studio]



Figura 4.1: Stralcio tav. 2 "Servizi Urbani e linee di forza per la mobilità" – Fonte: PTM – in rosso l'area oggetto di intervento

Come evidenziato in Figura 4.1 l'area oggetto di intervento ricade all'interno di aree dismesse oggetto di Accordo di Programma con superficie superiore a 100.000 mq.

L'area è contornata dal passaggio di due linee ferroviarie esistenti (linee S) e dalle relative stazioni esistente Lancetti e Porta Garibaldi poste in prossimità dell'Unità Farini - Valtellina.

Si segnala inoltre la prossimità di centri sportivi e istituti di istruzione superiore e la presenza di linee metropolitane esistenti (linea 5 e linea 2) e della linea metropolitana in costruzione (linea 4).

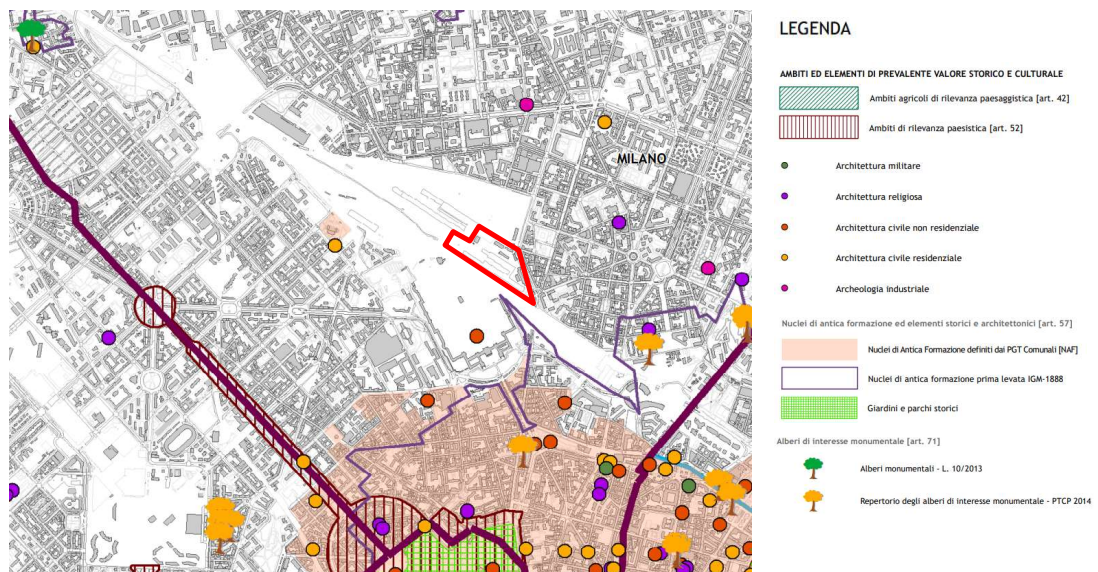


Figura 4.2: Stralcio Tav. 3b "Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" – Fonte: PTM – In rosso l'area oggetto di intervento

Come evidenziato in Figura 4.2 presso l'area oggetto di intervento non si rileva la presenza di elementi tutelati e beni di carattere paesaggistico individuati dal Piano Territoriale Metropolitano.

La Tavola 4 (Figura 4.3) del PTM individua la rete ecologica metropolitana. Si segnala che non si rilevano elementi di interesse in prossimità dell'area oggetto di intervento.

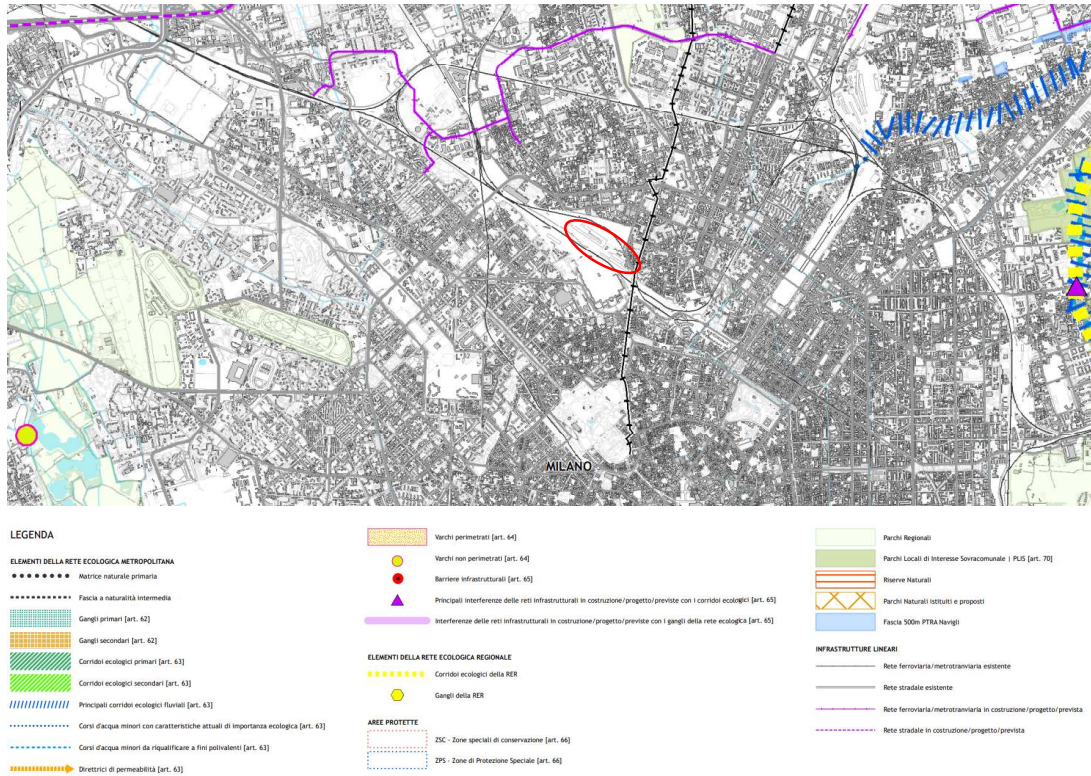


Figura 4.3: Stralcio Tav. 4 "Rete Ecologica Metropolitana" – Fonte: PTM – In rosso l'area oggetto di intervento



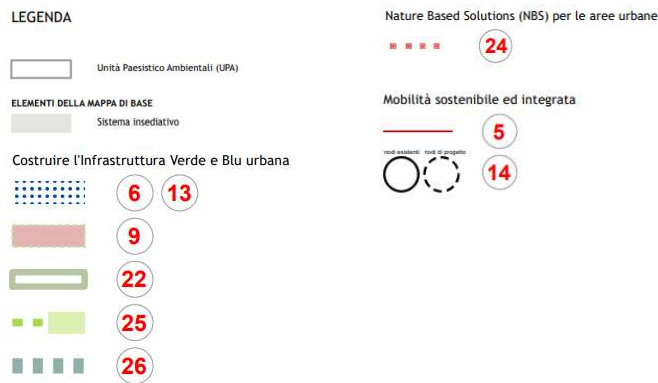


Figura 4.4: Stralcio Tav. 5.2 “Rete Verde Metropolitana – Quadro di insieme” – Fonte: PTM – in rosso l’area oggetto di intervento

La Tavola riportata in Figura 4.4 definisce lo scenario complessivo del progetto di Rete Verde Metropolitana. Presso l’area oggetto di intervento si rileva la presenza di elementi individuati come “Infrastrutture verdi e blu urbane”.

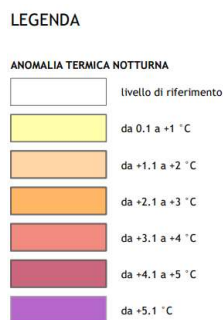
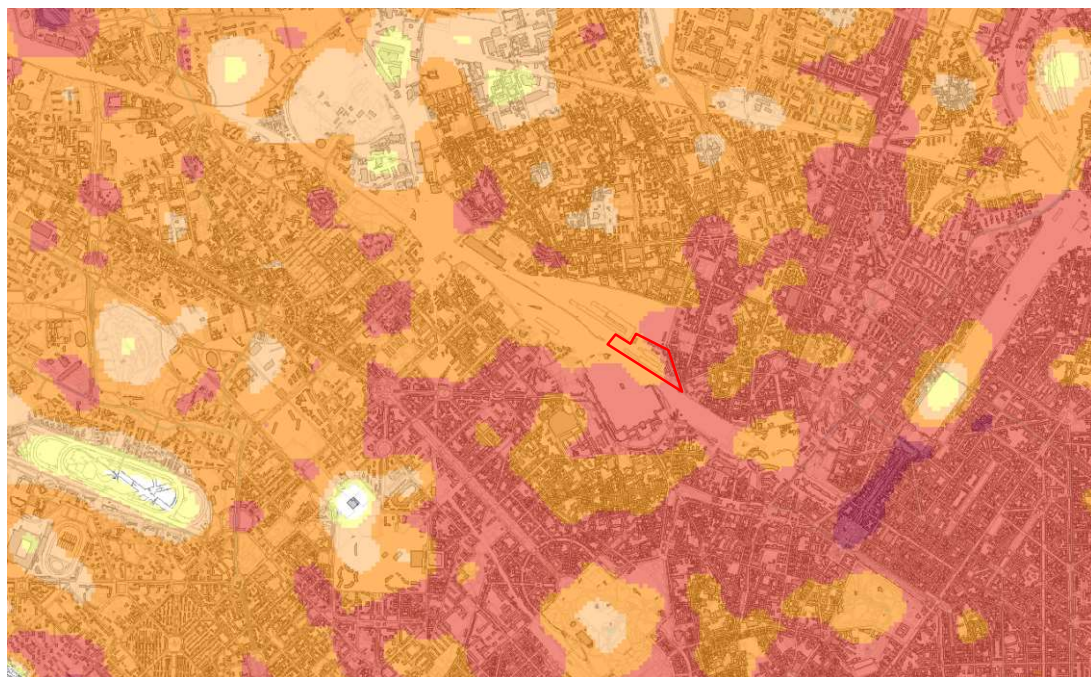


Figura 4.5: Stralcio Tav. 8 “Cambiamenti climatici” – Fonte: PTM – In rosso l’area oggetto di intervento

Come evidenziato in Figura 4.5 l’area oggetto di intervento presenta in parte un’anomalia termica notturna variabile tra i 2,1 e i 3 °C e una parte, prossima a Via Valtellina, dove l’anomalia termica notturna varia tra i 3,1 e i 4°C. Per tali aree l’art. 23 delle NTA del PTM specifica quanto segue: “Il PGT definisce misure per incrementare la resilienza agli effetti dell’isola di calore nelle aree dove l’anomalia di temperatura notturna di cui alla tavola 8 è superiore di 3° C rispetto al livello di riferimento preso in considerazione. A tal fine integra il Documento di Piano con uno studio che definisce le misure di mitigazione e le strategie di adattamento da applicare per contenere l’anomalia al di sotto dei 3°C, e per minimizzare gli effetti generati dai cambiamenti climatici. Misure e strategie sono riferite alle tipologie di seguito elencate e vengono integrate negli elaborati del PGT e nel Regolamento edilizio comunale:

- a) creazione di corridoi verdi di ventilazione per favorire la circolazione dell’aria e lo scambio notturno con le zone più fresche della campagna;
- b) adozione di materiali con albedo più elevato nelle pavimentazioni stradali e nelle pareti degli edifici, allo stesso tempo evitando o contenendo quanto più possibile le pavimentazioni in asfalto;
- c) incremento della superficie schermata dall’irraggiamento diretto nelle pareti degli edifici e nelle pavimentazioni utilizzando filari arborei, soprattutto nelle strade con pavimentazioni e cortine edilizie continue da entrambi i lati o con elevato rapporto tra altezza degli edifici e ampiezza della sezione stradale;
- d) adozione nella progettazione delle strade di valori più contenuti del rapporto tra altezza degli edifici e ampiezza della sezione stradale;
- e) utilizzo di tetti e pareti verdi o tetti freddi ad alta riflettanza;
- f) adozione di pavimentazioni permeabili, dove tecnicamente fattibile, soprattutto nelle aree di parcheggio e di manovra di grandi dimensioni;
- g) interventi di de-impermeabilizzazione nelle aree abbandonate, sottoutilizzate o dismesse.

Nelle stesse aree il PGT e il Regolamento edilizio comunale adottano apposite misure di mitigazione e strategie di adattamento per incrementare la resilienza alle anomalie termiche diurne, con riferimento in via orientativa alle seguenti tipologie:

- a) creazione di zone in ombra negli spazi pubblici, attraverso l’inserimento di filari e aree verdi alberate e di porticati;
- b) creazione di ventilazioni naturali utilizzando le differenze di temperatura tra zone contigue;
- c) adozione di materiali con albedo più elevata nelle pavimentazioni stradali e nelle pareti degli edifici, evitando o contenendo quanto più possibile le pavimentazioni in asfalto;
- d) inserimento di fontane e superfici idriche in movimento.”

Infine la Tavola 9 del Piano Territoriale Metropolitan identifica la Rete Ciclabile Metropolitana.

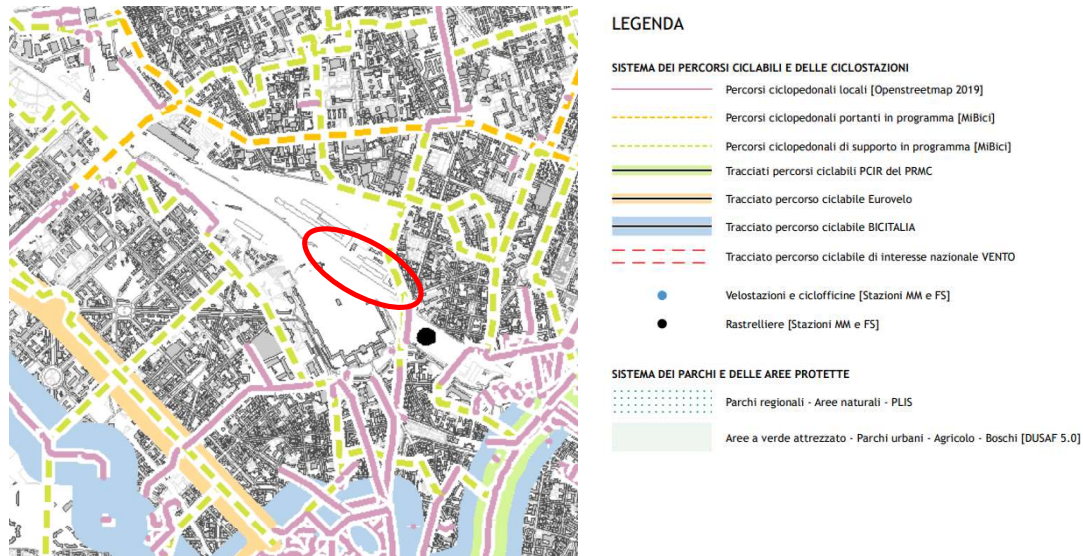


Figura 4.6: Stralcio Tav. 9 “Rete Ciclabile Metropolitana” – Fonte: PTM – in rosso l’area oggetto di intervento.

Lungo Via Valtellina è previsto un percorso ciclopedonale di supporto (MIBici) che passerà perimetralmente all’area di intervento collegandosi con i numerosi percorsi previsti ed esistenti identificati in Figura 4.6.

4.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

4.2.1 Stato di attuazione

La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) il 17 dicembre 2013 con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93. Il nuovo PTCP ha acquistato efficacia il 19 marzo 2014, con la pubblicazione dell’avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e Concorsi, n.12, secondo quanto prescritto all’art. 17, comma 10 della LR 12/2005. IL PTCP è stato sostituito dal PTM, ma può comunque essere mantenuto come riferimento.

4.2.2 Finalità e contenuti del Piano

La strategia di fondo che orienta e caratterizza l’adeguamento del PTCP e il rafforzamento del policentrismo costitutivo e storicamente determinatosi nella costruzione del territorio milanese, oggi appannato dallo sviluppo più recente concentrato in forma radiale sul polo regionale di Milano, puntando prevalentemente su:

- potenziamento della “densità qualificata” dei poli del sistema urbano policentrico articolato in una Città centrale, che comprende Milano e altri 24 comuni, e in 10 Poli attrattori;
- qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali, rafforzando le connessioni trasversali, prolungando verso l’esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi;
- qualificazione dell’ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico salvaguardando gli spazi aperti tra polo e polo e tra questi e il polo centrale;



- potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale con la costruzione di un sistema a rete degli spazi verdi articolato in una Rete verde, nelle Grande Dorsali Territoriali (Dorsale Verde Nord, Dorsali Est e Ovest rappresentate dalle valli dell’Olona e del Lambro), nel Sistema dei Navigli.

4.2.3 Obiettivi del Piano

I macro-obiettivi del PTCP enunciati nell’art. 3 delle NdA, sono i seguenti:

MACRO-OBIETTIVI	DESCRIZIONE
01. Compatibilità paesistico ambientale delle trasformazioni	Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell’agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso.
02. Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo.	Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative.
03. Potenziamento della rete ecologica	Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.
04. Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo	Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture.
05. Innalzamento della qualità dell’ambiente e dell’abitare	Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l’incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l’impiego di tecniche urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.
06. Incremento dell’housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa	Favorire la diversificazione dell’offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l’introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi

4.2.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale e locale

Il PTCP definisce la struttura paesistica del territorio provinciale mediante la suddivisione in unità tipologiche. Il Comune di Milano ricade nella “media pianura irrigua e dei fontanili”, per la quale valgono i seguenti indirizzi:

- tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- salvaguardare la struttura del paesaggio agrario del Naviglio Grande, le visuali percettive e tutelare gli insediamenti rurali storici, le partiture poderali compatte, la rete irrigua, la vegetazione, la rete viaria minore e le marcite;
- salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Pauslese, ad est.

In seguito si riportano gli stralci cartografici del PTCP vigente che rappresentano l’area di intervento e il suo intorno.

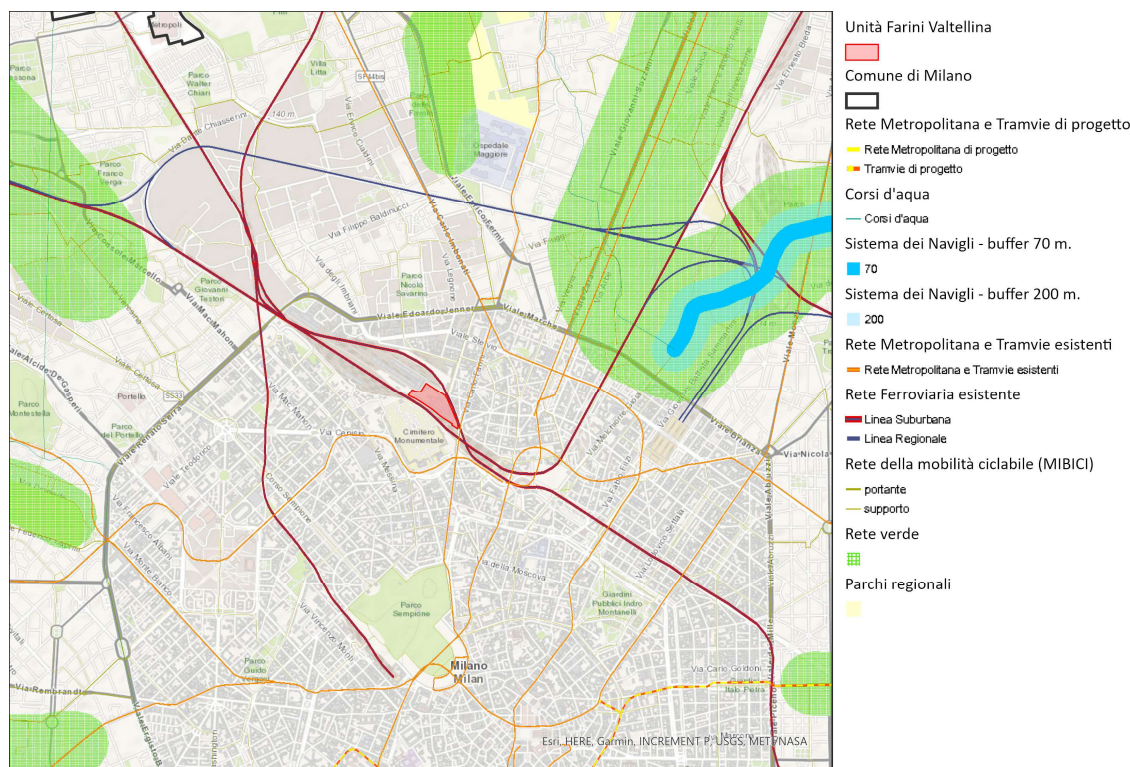


Figura 4.7: PTCP Tavola 0 - Strategie di Piano

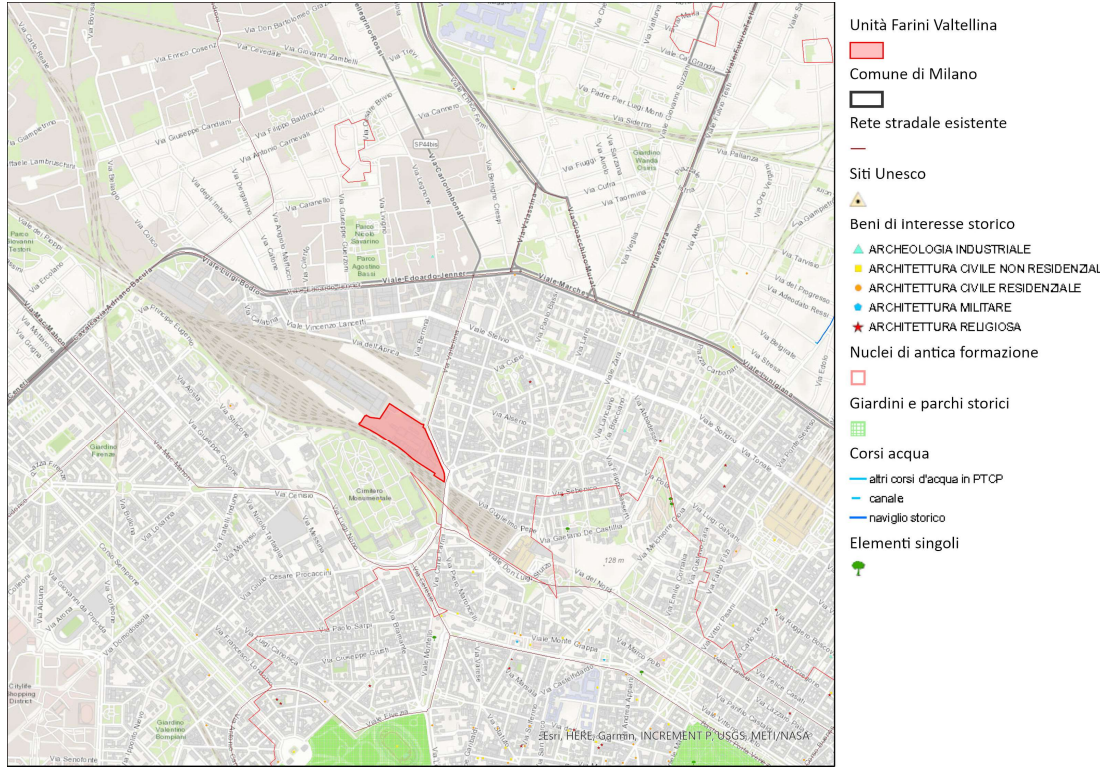


Figura 4.8: PTCP Tavola 2 -Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica

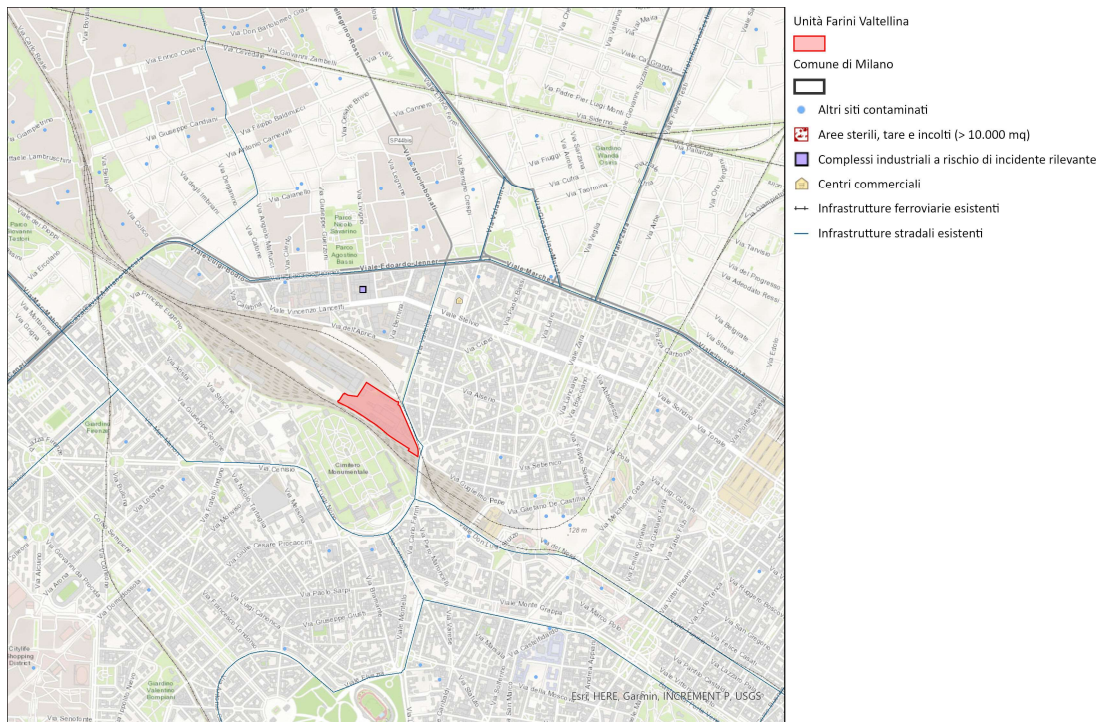


Figura 4.9: PTCP Tavola 3 – Ambiti, sistemi ed elementi di degrado o compromissione paesaggistica

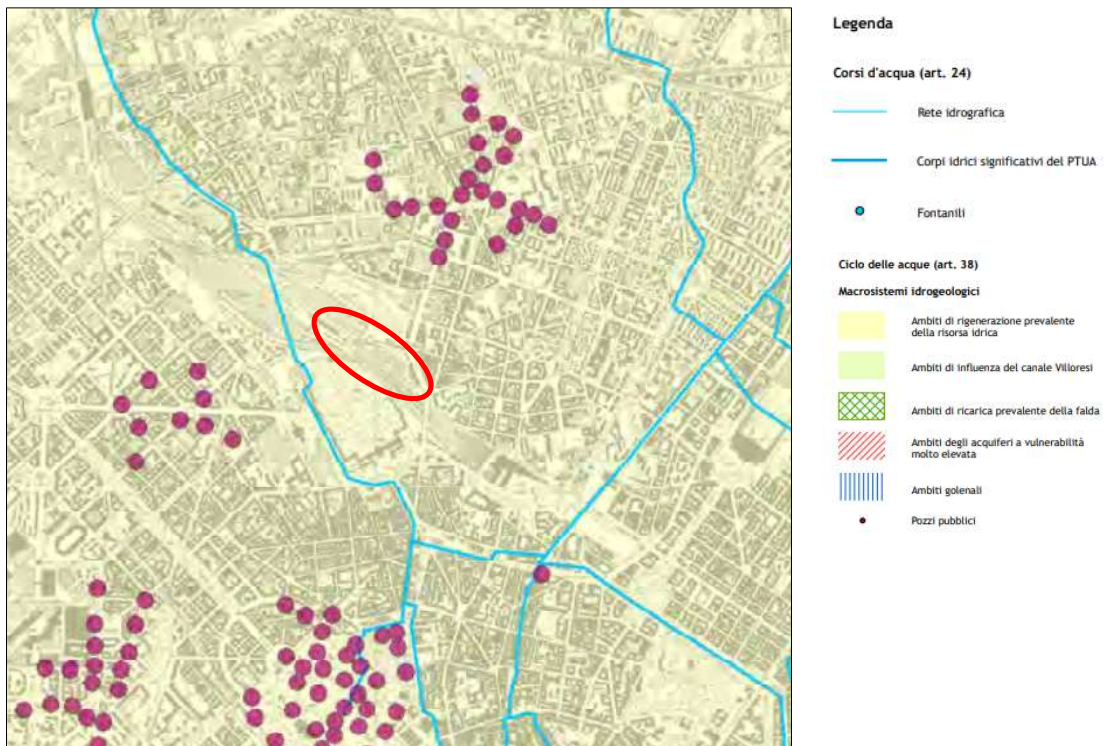


Figura 4.10: PTCP Tavola 7 – Difesa del Suolo

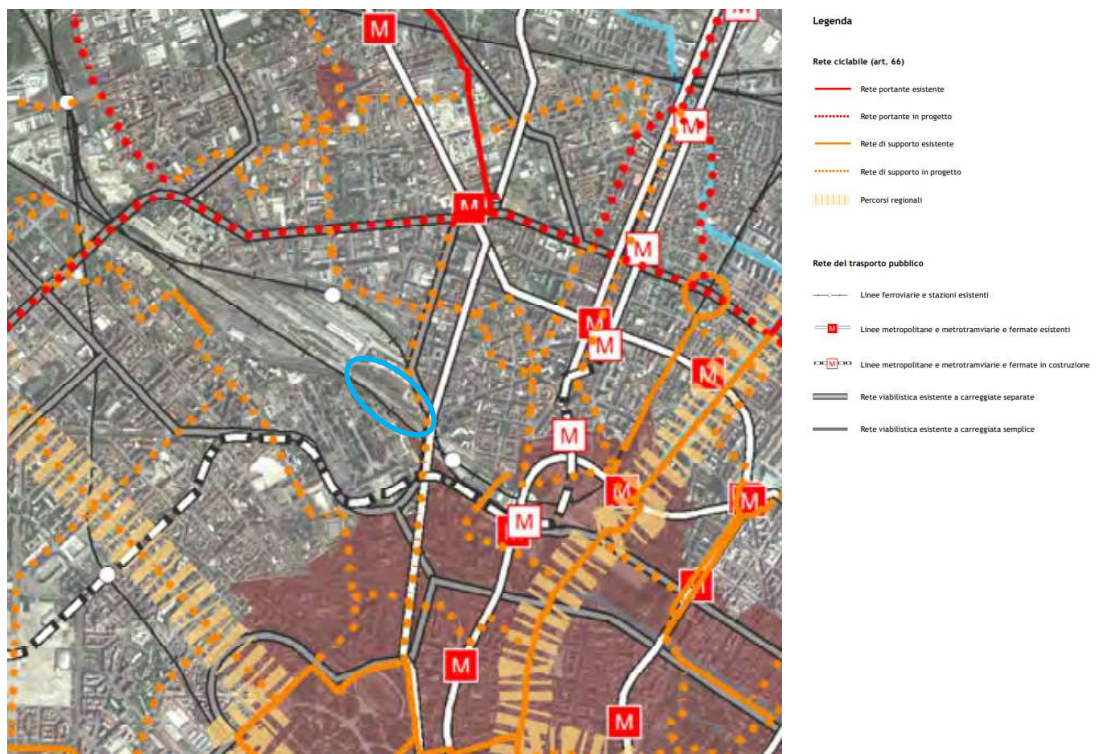


Figura 4.11: Stralcio Tav. 8 PTCP "Rete Ciclabili Provinciale" – In blu l'area oggetto di intervento



Dall'analisi delle relazioni, norme di attuazione e cartografia di piano non sono emerse particolari criticità o vincoli in riferimento alla proposta di Piano di Attuazione per l'Unità Valtellina.

4.3 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2019 – 2021

4.3.1 Stato di attuazione

Nell'ottobre 2019, il Consiglio metropolitano ha approvato, con Delibera n. 43 del 23/10/2019], il Piano Strategico 2019-2021 della Città Metropolitana di Milano.

4.3.2 Finalità e contenuti del Piano

La Città metropolitana di Milano individua nell'aggiornamento del Piano Strategico 2019-2021 l'occasione per riorganizzare la propria matrice programmatica e costruire un "patto di territorio" in cui ciascun attore metropolitano si possa riconoscere e assumere responsabilità e impegni precisi per realizzarlo. Città metropolitana vuole essere l'interlocutore per il rilancio di forme sostenibili di sviluppo strategico del territorio e per dare migliori e più adeguate risposte ai bisogni dei Comuni, delle imprese e dei cittadini, anche nell'ottica di rendersi soggetto attivo del programma Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile sottoscritto nel settembre 2015 dai Governi dei 193 Paesi membri dell'ONU e che fissa 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile.

4.3.3 Obiettivi del Piano

La L. 56/2014 definisce le Città Metropolitan "enti territoriali di area vasta" con le seguenti finalità istituzionali generali: cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano, promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana, cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee.

In particolare, la Città metropolitana di Milano, alla luce di quanto previsto all'art. 3 del suo Statuto (approvato dalla Conferenza metropolitana dei Sindaci il 22/12/2014 con Deliberazione n. 2/2014 e successivamente modificato il 25/09/2018 con Deliberazione n. 6/2018), persegue i seguenti obiettivi:

- la felicità e il benessere della popolazione, la cura e lo sviluppo strategico del territorio metropolitano, anche attraverso l'integrazione dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione;
- la valorizzazione delle vocazioni produttive del territorio nell'ottica di un posizionamento del contesto metropolitano nel quadro della competizione internazionale;
- lo sviluppo sostenibile, la qualità urbana diffusa, la promozione della cultura, dei talenti, delle diversità e della qualità della vita sociale, della salute, dell'ambiente, della difesa del suolo, dell'assetto idrogeologico, come fattori abilitanti del profilo originale del territorio metropolitano;
- la realizzazione di un'amministrazione pubblica più efficiente attraverso interventi di radicale semplificazione del quadro normativo, regolamentare e organizzativo.

4.3.4 Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Per quanto attiene la città di Milano il Piano individua i seguenti indirizzi e relativi obiettivi:

- sviluppo economico, formazione e lavoro: promuovere uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico, sociale e territoriale-ambientale, combinando politiche finalizzate a favorire l'innovazione, l'attrattività e la competitività con misure volte a promuovere inclusione, equità e riequilibrio tra centro e periferie a scala sia urbana che metropolitana.



- integrare “sapere e saper fare”, attraverso la riproduzione e la densificazione delle connessioni tra cultura tecnica e umanistica tipica di Milano e dei contesti metropolitani;
- agevolare la crescita dei settori consolidati (scienze della vita, moda e design, media e comunicazione, chimica e farmaceutica, meccanica di precisione e strumentale, macchine utensili, ecc. connessi alla rete di servizi di rango superiore), insieme alle attività commerciali di vicinato e all’artigianato di servizio, in un rapporto di mutuo vantaggio con i territori metropolitani;
 - creare occasioni per chi investe nell’economia del futuro allo scopo di generare lavoro soprattutto per i più giovani, coordinando politiche ed azioni a scala metropolitana;
 - rafforzare il sistema dei servizi con una visione di scala metropolitana;
 - promuovere e gestire flussi turistici in chiave metropolitana, sviluppando integrazione con i valori artistici, architettonico-monumentali e ambientali presenti nel territorio metropolitano;
- pianificazione territoriale, welfare metropolitano e rigenerazione urbana: gli scali ferroviari, insieme al completamento di alcune grandi aree di recente trasformazione, diventano perni di un vasto processo di rigenerazione urbana che interessa non solo la città, ma tutto il territorio metropolitano.
 - rafforzare i processi di cooperazione interistituzionale, trovando opportuno trattamento in fase di costruzione del PT, nonché negli AdP di eventuale definizione;
 - concepire progetti riguardanti le “grandi funzioni” in una logica di integrazione con altri progetti di rilevanza metropolitana in divenire;
 - promuovere interventi di rigenerazione urbana, coinvolgendo spazi ed edifici dismessi, sottoutilizzati, degradati o di insufficiente qualità, anche in chiave di risparmio di suoli liberi e di riequilibrio socio-abitativo;
 - sostenibilità ambientale e parchi
 - ridurre il consumo di suolo, anche al fine di migliorare il drenaggio delle acque meteoriche e contribuire a risolvere le attuali fragilità dell’assetto idrogeologico;
 - rafforzare le connessioni ecologiche, ridando spazio ai fiumi e al reticolo idrografico minore, anche in chiave di costruzione di un Parco metropolitano, aperto/connesso con la rete verde regionale;
 - valorizzare l’agricoltura multifunzionale periurbana, anche in chiave di “raccordo” tra la città e il territorio metropolitano;
 - adottare politiche di riduzione dei consumi energetici e di contenimento delle emissioni per migliorare la vivibilità e aumentare la resilienza del territorio ai cambiamenti climatici;
 - infrastrutture e sistemi di mobilità:
 - potenziare gli interventi del sistema del trasporto pubblico metropolitano, attraverso forme di pianificazione e progettazione condivisa a scala metropolitana;
 - sviluppare l’intermodalità, migliorando efficienza e qualità dei nodi di interscambio;
 - ampliare il raggio d’azione dei sistemi e dei servizi di smart mobility e a low emission, coinvolgendo i comuni metropolitani;
 - prevedere forme di raccordo tra la programmazione ciclo-viaria urbana e quella dei comuni vicini, con particolare riferimento all’apertura verso il sistema dei parchi territoriali;
 - supportare l’applicazione delle misure in tema di integrazione tariffaria all’interno del TPL, nella prospettiva del biglietto unico esteso anche alla mobilità ferroviaria;



- conferire una prospettiva metropolitana alle misure di contenimento della congestione e delle emissioni inquinanti, attraverso un intenso dialogo con Città metropolitana, comuni e regioni.

5. PIANI E PROGRAMMI A LIVELLO COMUNALE

5.1 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO 2030 DEL COMUNE DI MILANO

5.1.1 Stato di Attuazione

La Variante al Piano di governo del Territorio del Comune di Milano è stata adottata con Delibera di Consiglio Comunale n. 2 del 05/03/2019 ed approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 34 del 28/08/2019, ed è divenuto efficace a seguito di pubblicazione sul BURL n. 6 del 05/02/2020.

5.1.2 Finalità e contenuti del Piano

La revisione del PGT ha preso avvio a partire da alcune condizioni: adempimenti normativi e adeguamento al quadro pianificatorio sovraordinato; criticità attuative del piano; fattori di cambiamento del quadro socio-economico.

A fronte di un quadro normativo di riferimento disallineato, disorganico e, per alcuni versi contraddittorio, il Piano propone l'inversione fra "ciò che si deve fare perché una legge lo impone" e "ciò che occorre fare perché la città, i suoi abitanti, chi lavora, studia, si muove, si cura, si diverte" possa farlo in condizioni sempre più allineate alle nuove dinamiche in atto. Occorre rompere gli schemi, anche delle modalità di rappresentazione e racconto tecnico, semplificare e ridurre, eliminare le ridondanze, soprattutto nell'apparato regolativo, costruire un apparato documentale facile e leggibile, facendo sintesi fra gli adempimenti normativi sovralocali e gli obiettivi qualitativi locali.

La visione per Milano 2030 si basa su un disegno strategico del Documento di Piano esteso alla scala metropolitana ed a un disegno ancora più ampio di ruolo a scala globale.

Il nuovo PGT introduce i seguenti elementi:

- passaggio dalla previsione aprioristica di ambiti di trasformazione al concetto di rigenerazione urbana della città, anche sulla base della normativa sul consumo di suolo;
- previsione di ambiti di rigenerazione ambientale attraverso un meccanismo di diradamento delle edificazioni attraverso la possibilità di trasferire diritti edificatori in altri ambiti oggetto di rigenerazione;
- revisione delle politiche in tema di edilizia sociale da un lato privilegiando la riqualificazione del patrimonio pubblico esistente, dall'altra stimolando forme abitative convenzionate ed in affitto a canone moderato;
- misure atte a promuovere ed incentivare la sostenibilità ambientale degli edifici, in termini di efficienza energetica, principi di economia circolare, drenaggio urbano sostenibile,
- resilienza e cambiamento climatico, biodiversità, servizi ecosistemici;
- incentivi per l'insediamento di esercizi di vicinato a piano terra (se affacciati su spazio pubblico) negli ambiti di oggetto di rigenerazione attraverso lo scomputo delle superfici lorde e la limitazione di insediamento per le Grandi Strutture di vendita ai soli nodi di interscambio.

5.1.3 Obiettivi del Piano

L'aggiornamento del PGT si basa su 9 strategie e relativi dispositivi e ambiti di azione di seguito riportati e brevemente descritti:

- Rigenerare la città. Le periferie al centro.
- Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforma di sviluppo.
- Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani.
- Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro.
- Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale.
- Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune.

- Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini.
- Fare spazio all’ambiente. Progetti per suolo e acque.
- Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità.

5.1.4 Obiettivi e indicazioni alla scala di riferimento locale

Il Documento di Piano del PGT 2030 individua l’area di intervento come area destinata a “Grandi trasformazioni” normata nello specifico dall’art. 52 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole.

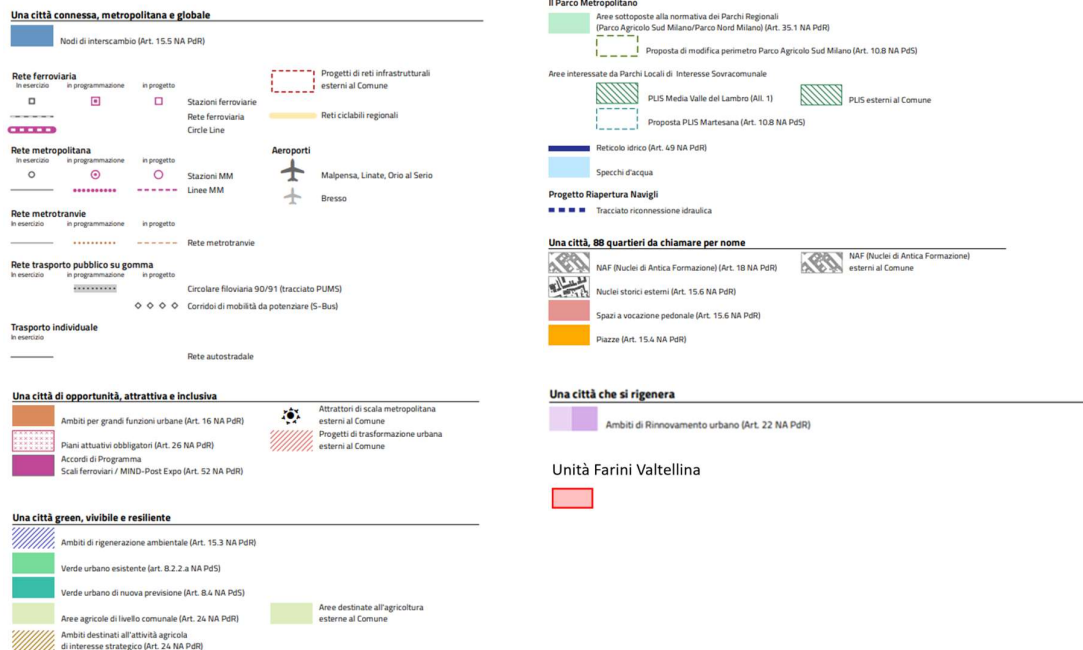
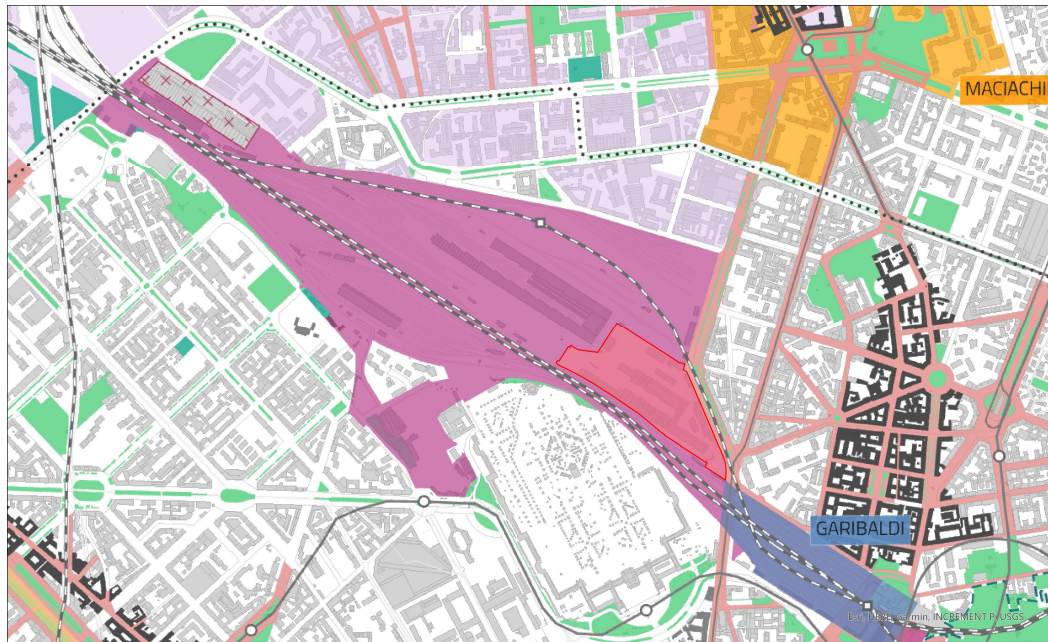


Figura 5.1: Stralcio Tavola D01 Documento di Piano “Progetto di Piano” – PGT 2030 Milano

Nello specifico l'art. 52 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole specifica al comma 4 "... per le aree ferroviarie dismesse e in dismissione denominate "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo Genova, Scalo Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Scalo S. Cristoforo-Parco attrezzato", come individuate nella Tav. R.02 del Piano delle Regole del PGT, vengono integralmente recepiti i contenuti della Delibera C.C. n°19 del 13.07.2017 e i relativi allegati. "ovvero a quando definito dall'Accordo di Programma.

La Tavola R01 del Piano delle Regole PGT 2030 anche in relazione alla prevenzione del rischio idrogeologico attribuisce su tutto il territorio di Milano un valore di classe di fattibilità geologica. Le classi di fattibilità geologica sono aree omogenee in cui è suddiviso il territorio comunale in funzione del grado di pericolosità di tipo geologico, idrogeologico e idraulico che insiste sulle aree stesse.




CLASSI DI FATTIBILITA' GEOLOGICA

Classi

 II - Fattibilità con modeste limitazioni (Art. 44)

 III - Fattibilità con consistenti limitazioni (Art. 45)

 IV - Fattibilità con gravi limitazioni (Art. 46)

Unità Farini Valtellina



Figura 5.2: Stralcio tavola R01 "Fattibilità geologica e idraulica" – Piano delle Regole PGT 2030

Come evidenziato dalla Figura 5.2 l'area di intervento ricade in area a "fattibilità con modeste limitazioni" (art. 44 NTA) e una piccola parte e sud-est in area a "fattibilità con consistenti limitazioni classe IIIa" (art. 45 NTA).

L' art. 44 comma 2 specifica: "La realizzazione e la modifica dei vani interrati e seminterrati, purché dotati di collettamento delle acque di scarico, che interferiscono con il livello della falda, è ammessa a condizione che vengano provvisti di sistemi di auto protezione. Gli scarichi delle acque superficiali e derivanti dal pompaggio delle acque sotterranee, anche in condizioni climatiche ed idrologiche avverse, devono essere comunque compatibili con la normativa regionale sull'invarianza idrologica e idraulica." Il comma 3 specifica: "E' vietata per contro la realizzazione e la modifica dei vani interrati e seminterrati che interferiscono con il livello della falda da adibire ad uso produttivo, nel caso prevedano attività che comportano l'utilizzo o lo stoccaggio di sostanze pericolose/insalubri."

L'art 45 comma 3b specifica che per le aree interessate valgono le seguenti disposizioni:

- "sono ammessi a condizione che la verifica di compatibilità idraulica degli interventi in progetto abbia esito positivo rispetto alle condizioni di pericolosità e di rischio esistenti; la verifica dovrà



- inoltre identificare eventuali variazioni delle caratteristiche idrodinamiche dell'inondazione indotte dagli interventi e, nel caso abbiano effetti negativi, definire gli interventi correttivi;*
- *devono avere il piano di accesso agli edifici posto a quota tale da consentire un franco di almeno 0,5 m rispetto al livello idrico massimo per l'evento con tempo di ritorno di 100 anni per i torrenti Seveso, Garbogera, Pudiga e Guisa e di 200 anni per il fiume Lambro;*
 - *devono ricercare prioritariamente una riduzione della vulnerabilità e contribuire, ove possibile, ad abbassare la pericolosità complessiva dell'area; le soluzioni progettuali devono ricercare caratteristiche compatibili con le condizioni di sommersione periodica e con le modalità di deflusso delle acque di esondazione;*
 - *la realizzazione e la modifica dei piani interrati e seminterrati è condizionata dal fatto che vengano dotati di sistemi di autoprotezione e che negli stessi si escludano funzioni e usi che prevedano la permanenza continuativa di persone;*
 - *sono da considerare prioritari gli interventi sulle aree a verde pubblico o comunque su aree non edificate adattati anche a svolgere funzioni di incremento di invaso temporaneo delle acque di esondazione; nella progettazione delle opere relative, va tenuto conto delle condizioni di inondabilità presenti per conformare tali aree, compatibilmente con le connessioni con le strutture circostanti, in modo da favorire le condizioni di invaso."*

Si evidenzia che per l'area soggetta a "fattibilità geologica con consistenti limitazioni" non è prevista nuova edificazione in base alla proposta di Piano Attuativo.

Il Piano delle Regole individua inoltre i vincoli presenti sul territorio Milanese. La Tavola R05 individua i vincoli amministrativi e di difesa del suolo mentre la tavola R06 individua i vincoli di tutela e salvaguardia. Gli stralci delle tavole con indicazione dei vincoli che insistono sul sito oggetto del P.A. sono riportati all'interno del capitolo 5, paragrafo 5.1 "Sistema dei Vincoli" all'interno del Documento di Scoping.

Il PGT, ai fini di accrescere la qualità ambientale ed ecologica nonché di ottenere effetti mitigativi dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento atmosferico e acustico, individua le Infrastrutture verdi e blu. L'obiettivo è quello di pianificare e gestire una rete multifunzionale di aree naturali e seminaturali, che fornisca una serie di servizi ecosistemici, assolva anche le funzioni di Rete Ecologica Comunale e si connetta alla rete ecologica dei comuni contermini e di area vasta (RER e REP).

Il Piano dei Servizi nella tavola S03 individua le infrastrutture verdi e blu previste dal PGT 2030 e definisce la Rete Ecologica Comunale.

In seguito si riporta uno stralcio cartografico della tavola che individua gli elementi presenti in prossimità dell'area oggetto di studio.

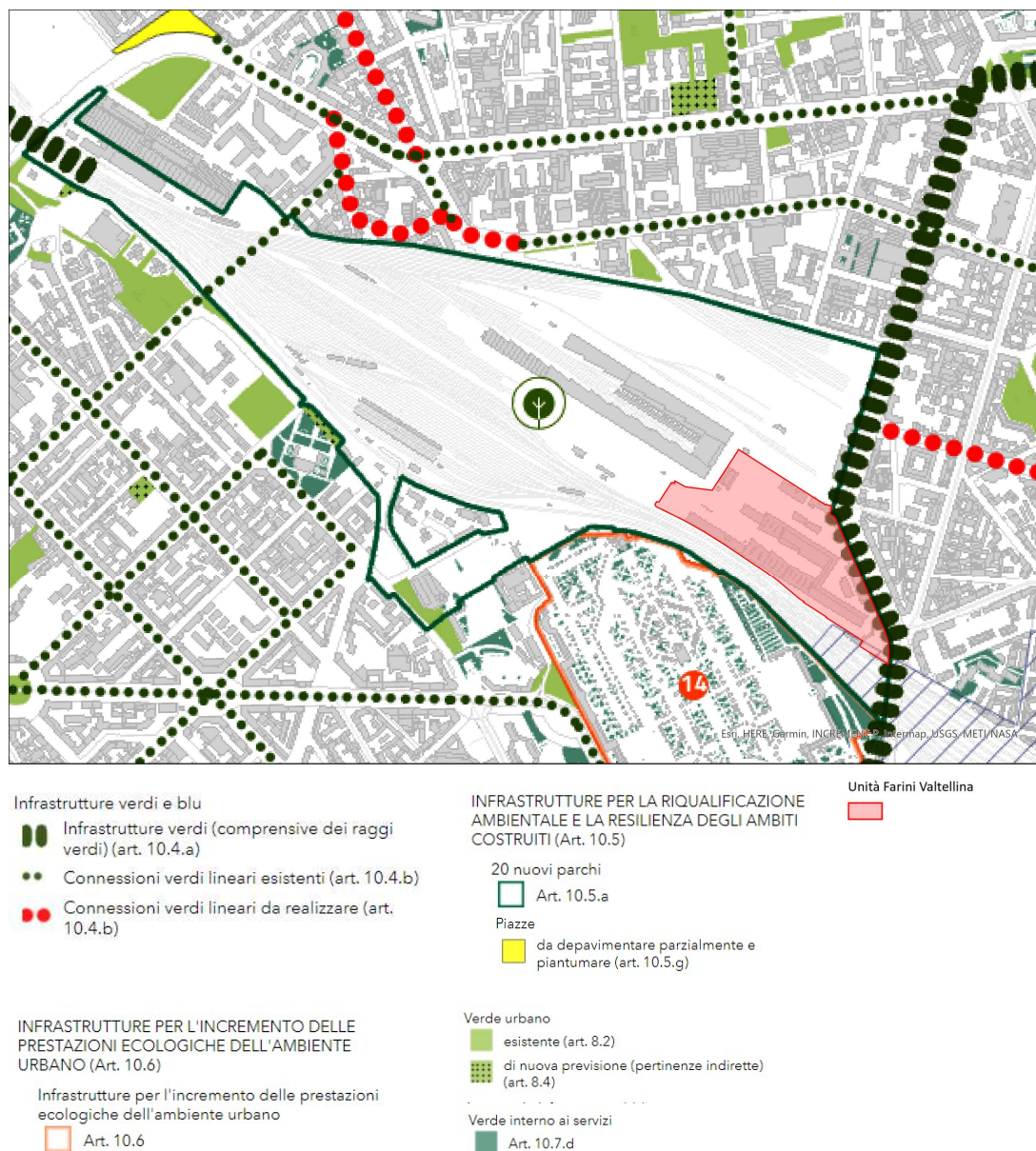


Figura 5.3: Stralcio Tavola S03 “Infrastrutture verdi e blu e rete ecologica comunale” – Piano dei Servizi PGT 2030

Come indicato dalla Figura 5.3 l’area “scalo Farini” compresa l’Unità Valtellina è normata dall’art. 10.5a delle Norme di Attuazione del PdS che prevede la realizzazione di uno dei 20 nuovi parchi previsti per la città di Milano.

Lungo la Via Valtellina è prevista la realizzazione di una delle “infrastrutture verdi”. L’art. 10 comma 4 lettera a prevede che:

- tutti gli elementi naturali esistenti dovranno essere preservati;
- sono consentiti interventi di piantumazione, forestazione, manutenzione straordinaria e, ove necessario, sostituzione delle alberature esistenti;



- *in occasione di interventi privati sulle aree prospettanti le infrastrutture verdi e blu, è data la facoltà di contribuire all’attuazione delle stesse realizzando servizi ecosistemici come dotazione di servizi, previa valutazione degli uffici competenti;*
- *in occasione di interventi di nuova costruzione, riqualificazione o di manutenzione straordinaria della viabilità, anche eseguiti da privati, dovranno essere realizzati spazi permeabili per il deflusso e l’infiltrazione delle acque meteoriche “rain gardens” e si dovrà incrementare la dotazione arborea.*

5.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

5.2.1 Stato di Attuazione

Con Deliberazione della Giunta Comunale n° 2342 del 9/11/2012 sono state approvate le linee di indirizzo per il riavvio, da parte del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano, del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM), denominato con successiva Determina Dirigenziale n° 33 del 2/05/13 “Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)”, e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Il PUMS è stato adottato dal Consiglio Comunale con Delibera n°13 dell’8 giugno 2017 e successivamente pubblicato per la presentazione di osservazioni dall’8 agosto al 9 ottobre 2017.

Con deliberazione n. 38 dell’12 novembre 2018 il Consiglio Comunale ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

5.2.2 Finalità e contenuti del Piano

Alla base degli indirizzi per la redazione del PUMS vi è l’indicazione di voler assicurare con il Piano “...un equilibrio effettivo tra domande di mobilità, di qualità della vita, di protezione ambientale e della salute”. I principali elementi di fondo assunti per lo sviluppo del Piano sono:

- riconoscimento pieno della scala territoriale metropolitana alla quale il sistema insediativo ed economico milanese è riferito;
- adozione di un orizzonte di pianificazione non limitato al breve medio periodo, ma capace di superare i ritardi e i condizionamenti che le scelte del passato ancora oggi comportano;
- consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;
- piena assunzione delle indicazioni emerse dalla consultazione referendaria del 2011, nella direzione di una decisa svolta ambientale nelle politiche sulla mobilità cittadina da attuare anche assegnando priorità alla Visione Zero Rischio (zero vittime di incidenti stradali) e alla riduzione del tasso di motorizzazione milanese, da ricondurre entro i livelli di molte altre capitali europee (oggi circa 30/40auto ogni 100 abitanti); assunzione della necessità di efficientamento nell’uso delle risorse finanziarie in costante diminuzione sia per finanziare nuove opere infrastrutturali, sia per garantire la manutenzione e l’esercizio dei sistemi attuali.

5.2.3 Obiettivi del Piano

Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:

- mobilità sostenibile - soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti;
- equità, sicurezza e inclusione sociale – garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;



- qualità ambientale - promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;
- innovazione ed efficienza economica - valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.

5.2.4 *Obiettivi specifici e indicazioni alla scala di riferimento locale*

Gli obiettivi specifici previsti dal PUMS sono così articolari:

- Mobilità sostenibile:
 - garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;
 - ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato a favore di modi di trasporto a minore impatto (con particolare attenzione agli spostamenti di scambio MI/area urbana e al trasporto merci), garantendo reti e servizi di mobilità adeguati;
 - riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, migliorarne la qualità e ottimizzarne la gestione, in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi;
 - incentivare i comportamenti "corretti" di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli.
- Equità, sicurezza e inclusione sociale:
 - ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli a cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali;
 - ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili;
 - ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità;
 - aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città dell'offerta dei servizi di mobilità.
- Qualità ambientale:
 - ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti "regionali" attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2,5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al "traffico di prossimità";
 - ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti;
 - prevenire e contenere l'inquinamento acustico;
 - migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione.
- Innovazione ed efficienza economica:
 - garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità (lotta all'evasione, innovazione tariffaria, preferenzialmente e razionalizzazione);
 - rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto;
 - promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico);

- o ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico-privati.

In seguito si riportano alcuni stralci cartografici del PUMS riferiti all'ambito oggetto di intervento.

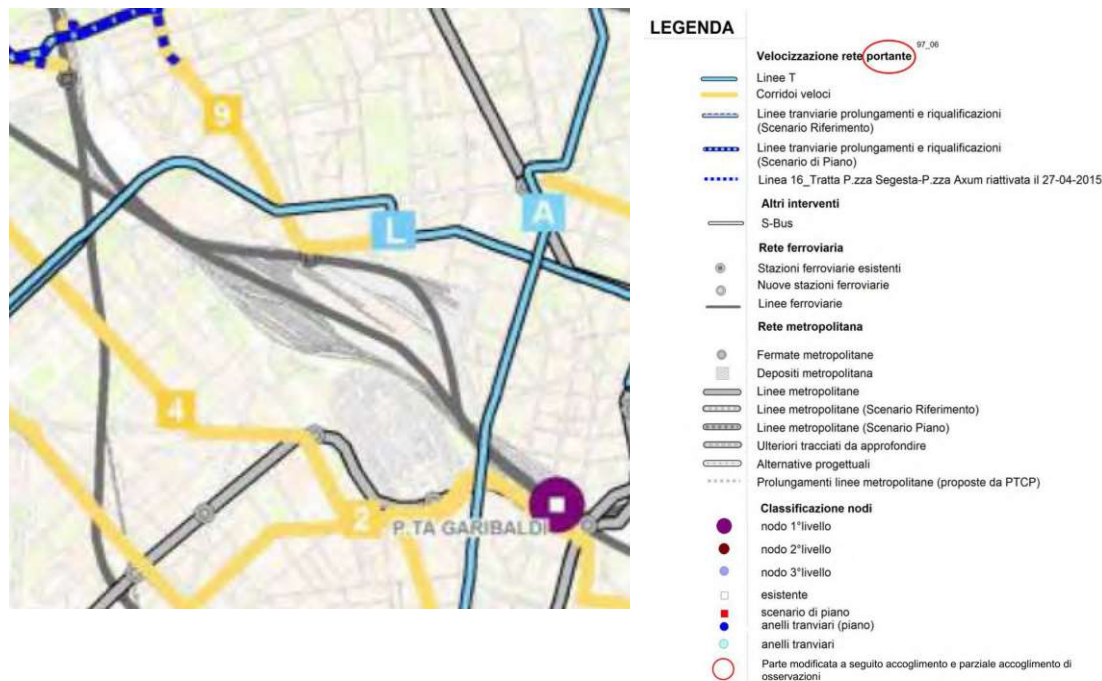


Figura 5.4: Stralcio Tav. 2 "Trasporto pubblico urbano – Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci"
Fonte: PUMS

Il Piano identifica delle linee di forza "Linee T" alle quali riconosce, oltre a più elevato valore trasportistico, la possibilità/opportunità di rappresentare l'elemento ordinatore dell'accessibilità dei comparti urbani serviti.

"Linea T" è quindi per il PUMS lo strumento per:

- integrare nel progetto di trasporto obiettivi di riqualificazione urbana, anche al fine di trasformare l'infrastruttura tranviaria e le sue fermate in elementi facilmente riconoscibili di forte caratterizzazione del sistema dei trasporti urbani e di concentrazione di altre funzioni e servizi (punti di interscambio, luoghi di incontro, infopoint, wi.fi.);
- caratterizzare e riconoscere ciascuna specifica linea all'interno del sistema dell'offerta di trasporto nell'area urbana;
- qualificare l'accessibilità, la messa in sicurezza, la riconoscibilità delle fermate;
- rendere accessibile a tutte le categorie di utenti sia le fermate che i mezzi di trasporto utilizzati;
- spostare la centralità nella gestione dello spazio pubblico a favore del modo collettivo, in particolare rispetto alla sosta e al traffico veicolare;
- dare priorità nello sviluppo e finanziamento dei progetti relativi all'attuazione del sistema;
- favorire le possibili sinergie fra le zone urbane periferiche e le aree della Città Metropolitana servite dalle linee ferroviarie che le attraversano.

Si tratta di linee che soddisfano relazioni non servite dalla rete metropolitana, i cui valori di carico (domanda potenziale in termini di passeggeri/ora) non ne giustificano la trasformazione in sistemi

pesanti. Su queste relazioni, il Piano punta a ridurre il differenziale di accessibilità e di prestazioni del servizio, approssimandolo a quanto offerto dal sistema delle metropolitane.

Come rappresentato in Figura 5.4 in prossimità dell'area oggetto di studio il PUMS prevede due linee T:

- Linea A, Bresso – Cadorna: riprendendo il percorso dell'attuale tram 4 serve la direttrice di penetrazione da Bresso passando dall'ospedale Niguarda, con sede già oggi protetta per gran parte del percorso;
- Linea L su percorso dell'attuale Cerchia Filoviaria della 90/91 con instradamento su percorso della 92 da Lodi a Loreto che verrebbe spostata sul percorso esterno oggi esercito dalla 90/91.

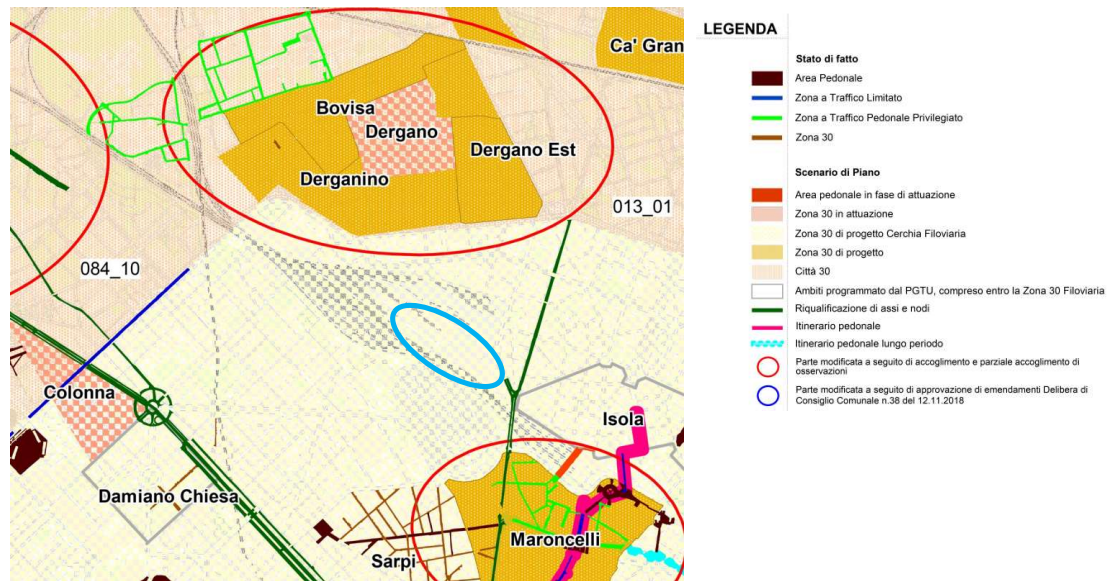


Figura 5.5: Stralcio Tav. 3 “Moderazione del traffico, Riqualificazione di assi, zone 30, itinerari pedonali” Fonte: PUMS – in blu l'area oggetto di studio

Come evidenziato in Figura 5.5 al fine di incentivare la mobilità lenta e moderare il traffico veicolare lo scenario di piano del PUMS prevede che tutta l'area all'interno della Cerchia Filoviaria, compresa l'area relativa allo Scalo Farini, diventi Zona 30. Le strade con funzione prevalentemente residenziale saranno interessate da interventi a favore della riduzione o eliminazione del traffico, della riduzione della velocità e da interventi di riuso e funzionalizzazione degli spazi a favore dell'uso pedonale e ciclistico. L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria dovrà essere supportata da un potenziamento del trasporto pubblico locale.

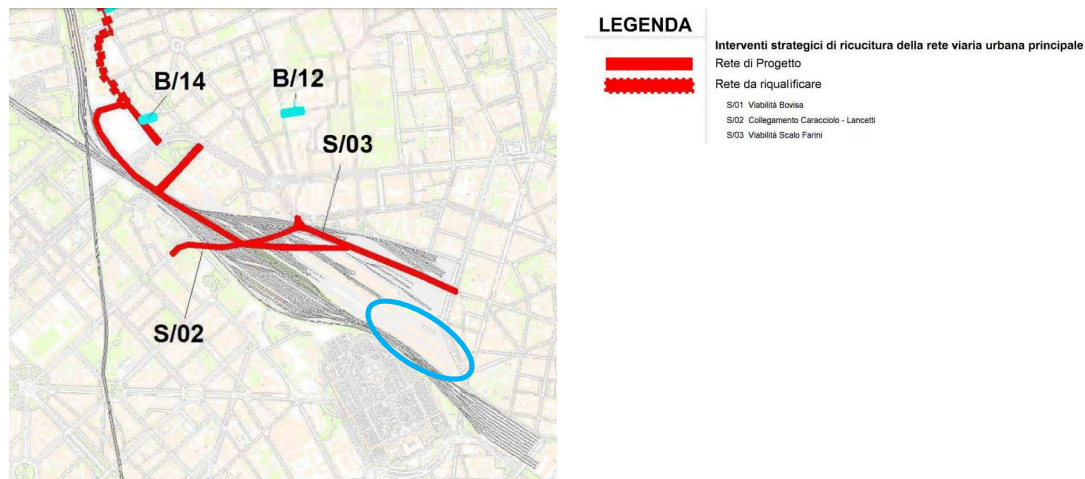


Figura 5.6: Stralcio Tav. 5 “Rete Stradale, Interventi di ricucitura e riqualificazione” Fonte: PUMS – In blu l’area oggetto di intervento

Come evidenziato in Figura 5.6 presso lo Scalo Farini si prevede un intervento di ricucitura della rete viaria nello specifico si prevede un riassetto della viabilità nell’ambito Farini-Bovisa con particolare riferimento alla valutazione della cosiddetta “diagonale”, il collegamento Caracciolo – Lancetti e la viabilità di accesso alla “goccia” di Bovisa.

Nello specifico per l’intervento “S/03 – Viabilità Scalo Farini” il PUMS specifica quanto segue:

“Le strategie espresse dal PGT, attraverso la revisione del quadro delle infrastrutture stradali è tale da far decadere, in ragione degli esiti delle valutazioni condotte dal PUMS, la necessità di confermare la “Diagonale” nella posizione indicata a sud del fascio dei binari essendo venuti a mancare gli agganci con l’interquartiere. Le valutazioni condotte dal PUMS definiscono un assetto che razionalizza e collega tra loro i tracciati confermati dal PGT e propone in questo settore di completare e razionalizzare la rete attraversando il comparto di Farini con un tracciato che presuppone la contestuale riqualificazione del nodo di piazzale Lugano e la realizzazione delle opere viabilistiche connesse con l’intervento di riqualificazione dell’area delle poste. Le valutazioni dimostrano il permanere di una condizione di criticità su viale Lancetti che potrà essere risolta potenziando la viabilità suddetta o, in alternativa, creando un ulteriore collegamento viabilistico tra via Alserio e l’intersezione Torelli/Lancetti/Aprica. Resta inteso che la posizione del tracciato indicato nelle figure è puramente indicativo, mentre è rilevante, rispetto alle valutazioni effettuate, il ruolo e il sistema degli agganci in particolare quello posto in corrispondenza di via Alserio è necessario per garantire un’intersezione in asse e un itinerario di collegamento verso est mediante la via Alserio stessa, elevata a strada interzonale. Il nuovo assetto definito all’interno dell’area dello scalo Farini può assolvere anche al ruolo di viabilità a servizio dell’accessibilità al comparto purché si tenga in conto la necessità di avere capacità sufficiente a garantire la tenuta dell’attuale viabilità Lancetti-Torelli. Per quanto attiene il collegamento di via Colico con il Bacula viene indicata la necessità di mantenere e migliorare tale collegamento mentre la definizione puntuale della soluzione viene rimandata ad un approfondimento progettuale proprio della questione relativa alla realizzazione dei fornici sotto la filoviaria. Il PUMS indica comunque la necessità di evitare il permanere della svolta a sinistra da Bacula verso via Scalvini. Tale necessità può essere risolta sia mediante un secondo fornice sia mediante un collegamento tra Scalvini e la nuova strada di gronda in fregio alla ferrovia da sviluppare nell’ambito della riqualificazione dell’area delle poste dello scalo Farini.”

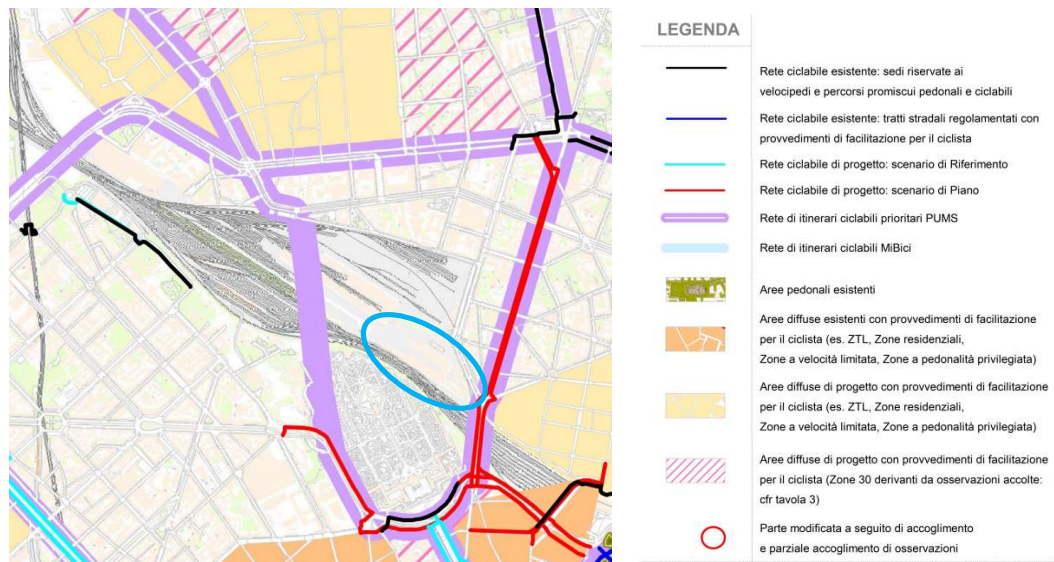


Figura 5.7: Stralcio Tav. 6 “Mobilità Ciclistica – Scenario di Piano” Fonte: PUMS – in blu l’area oggetto di intervento

Come evidenziato in Figura 5.7 il PUMS prevede in prossimità dello Scalo Farini molteplici tratti di itinerari ciclabili considerati prioritari. Lo sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa sono finalizzati a costruire condizioni delle strade tali per cui i ciclisti possano seguire, nei loro spostamenti e qualunque sia il motivo del viaggio, percorsi sicuri e che trasmettano senso di sicurezza e dove pedalare sia piacevole, semplice e confortevole.

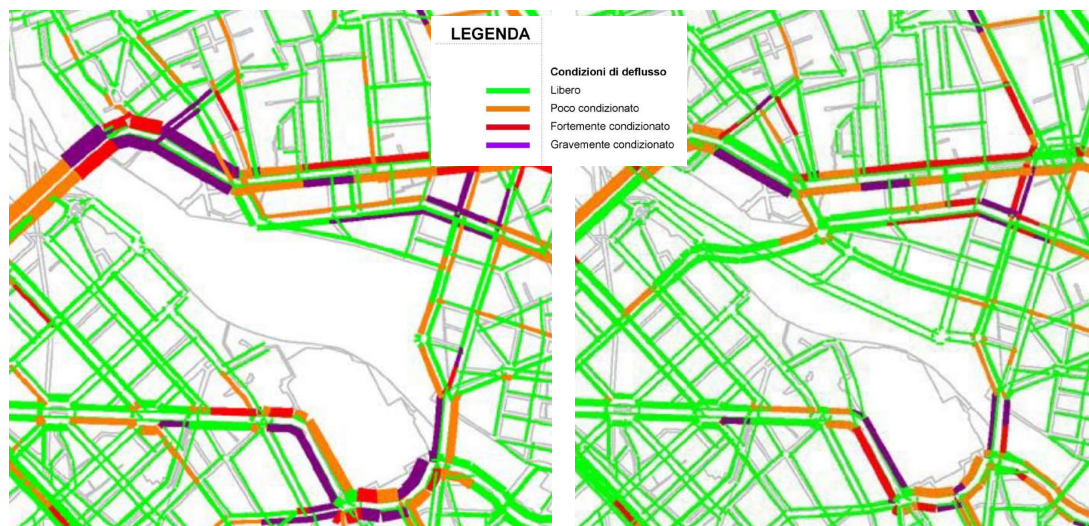


Figura 5.8: Stralcio Tavv.7 e 13 “Prestazioni Rete Stradale” a sinistra lo stato di fatto a destra lo scenario di progetto Fonte: PUMS

Come emerge dalla Figura 5.8 lo scenario di progetto (ottenuto attraverso valutazioni modellistiche) per la viabilità in prossimità allo Scalo Farini prevede delle condizioni di deflusso buone. Si osserva un miglioramento per le condizioni di flusso di Viale Jenner mentre si rilevano condizioni di deflusso ancora critiche presso Piazza Cimitero Monumentale.

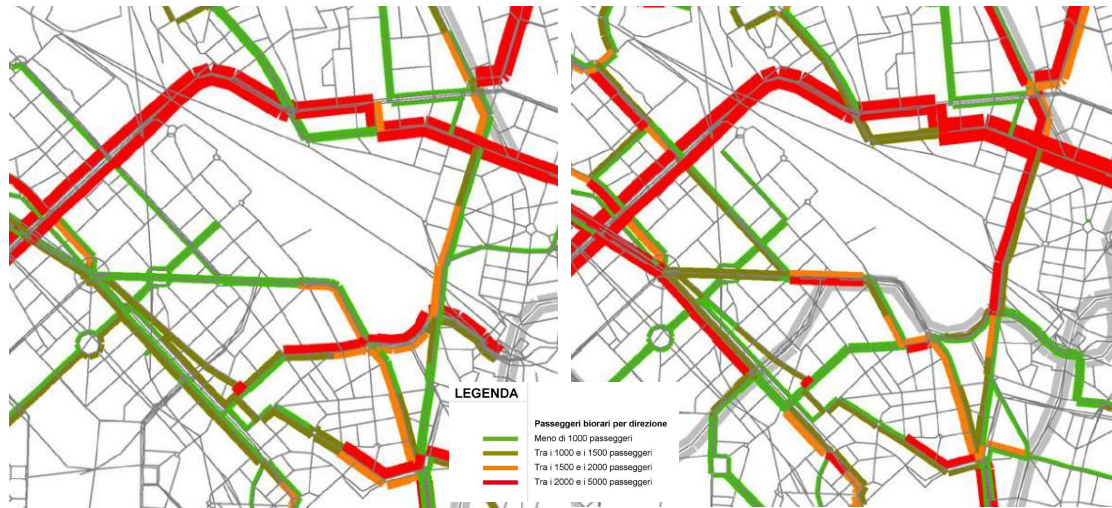


Figura 5.9: Stralcio Tavv. 8 e 14 “Flussi Passeggeri TPL superficie” a sinistra lo stato di fatto a destra lo scenario di progetto Fonte: PUMS

Le valutazioni modellistiche effettuate da AMAT identifica un aumento del flusso di passeggeri sui mezzi di trasporto pubblico locale di superficie, in particolare modo si rileva dalla Figura 5.9 un aumento dei passeggeri lungo l’asse di via Farini e in via Cenisio.

Non si rilevano invece differenze sostanziali relative ai flussi di passeggeri per le linee ferroviarie e metropolitane in prossimità dell’area oggetto di studio come riportato in Figura 5.10.

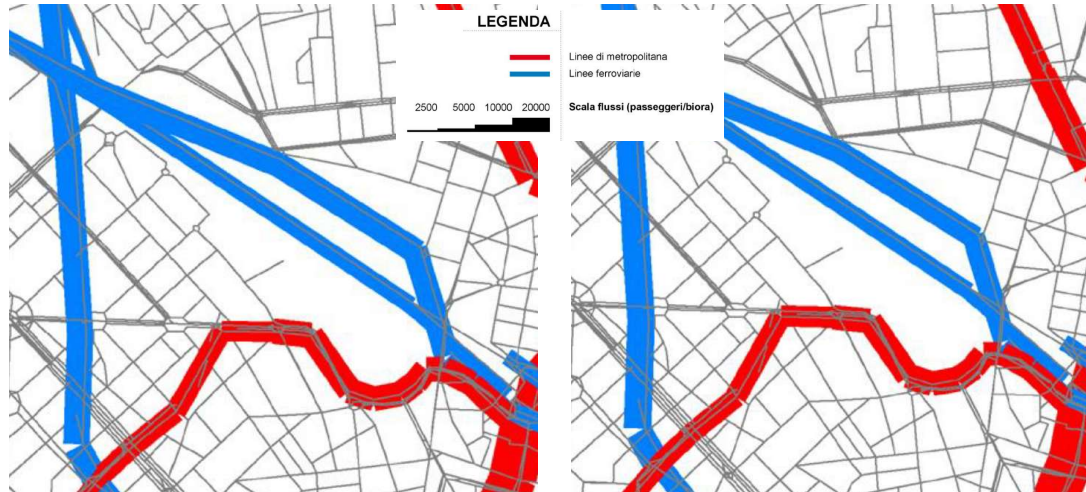


Figura 5.10: Stralcio Tavv. 9 e 15 “Flussi passeggeri metropolitane e ferrovie” a sinistra lo stato di fatto a destra lo scenario di progetto. Fonte: PUMS

5.3 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

5.3.1 Stato di Attuazione

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è stato adottato definitivamente con provvedimento n° 270 del 30 dicembre 2003 del Commissariato per l'emergenza del traffico e della mobilità nella città di Milano.

Con Deliberazione n.14 del 27 marzo 2013 è stato approvato in via definitiva da parte del Consiglio Comunale l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), comprensivo di Valutazione Ambientale Strategica.

5.3.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PGTU è uno strumento di programmazione di breve periodo. La struttura del Piano è orientata a coerenza con differenti livelli di pianificazione: il Piano Urbano del Traffico (che rappresenta la programmazione sul lungo periodo), il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico (che costituisce il riferimento esclusivamente per il servizio di trasporto pubblico), il Piano Urbano dei Parcheggi (strumento attuativo per le politiche di stazionamento e che costituisce un punto di riferimento per le nuove trasformazioni) ed i piani particolareggiati dello stesso PGTU.

L'aggiornamento del PGTU comprende:

- la verifica della congruenza del PGTU 2003 rispetto agli indirizzi di programmazione indicati dall'Amministrazione in carica;
- il monitoraggio e la quantificazione degli effetti derivanti dall'attuazione di interventi previsti dal PGTU nell'orizzonte di breve e di lungo periodo nel periodo fra il 2003, anno di adozione del piano, e il 2012;
- l'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU 2003.

Fra le azioni oggetto dell'aggiornamento di piano viene confermata la previsione del road pricing, quale misura necessaria per la riqualificazione ambientale del centro di Milano, individuandone come confine ottimale la Cerchia dei Bastioni (Area C).

5.3.3 Obiettivi del Piano

Il Piano si basa sui seguenti obiettivi di livello strategico:

- mantenimento di elevati livelli di accessibilità sia del centro che delle aree più esterne, attraverso collegamenti radiali e tangenziali con elevati livelli di servizio;
- miglioramento delle condizioni di circolazione viabilistica milanese;
- razionalizzazione del sistema della sosta, sulla base dell'attuazione del PUP e la regolamentazione della sosta in sede stradale;
- trasferimento modale: salvaguardia del trasporto pubblico, incrementandone l'offerta e risolvendone le criticità nei punti di maggior interferenza con la rete e le relazioni stradali;
- miglioramento delle condizioni ambientali in termini di protezione di pedoni e ciclisti, decongestionamento, contenimento di emissioni atmosferiche e rumore.

I temi progettuali individuati per le linee d'azione dall'aggiornamento del PGTU riguardano:

- la riqualificazione ambientale, attraverso la realizzazione delle isole ambientali e degli interventi a favore della pedonalità, lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'attuazione di interventi per la riqualificazione del centro e lo sviluppo di politiche a favore della mobilità sostenibile e di mobility management;



- il trasporto pubblico, con la realizzazione di interventi di protezione del TPL e interventi di incremento della capacità del trasporto pubblico;
- gli interventi sulla circolazione, con la riqualificazione degli ambiti locali, la realizzazione di interventi ai nodi e la razionalizzazione del trasporto merci;
- il sistema della sosta, attraverso la regolamentazione della sosta su strada e la realizzazione di parcheggi in struttura.

5.3.4 *Obiettivi specifici/strategie e indicazioni alla scala di riferimento locale*

Le strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con le linee programmatiche dell'Amministrazione sono le seguenti.

- Riquilificazione ambientale:
 - estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano;
 - riqualificare, in termini di fruibilità e di qualità ambientale, l'ambito del centro storico, riducendo il traffico veicolare e garantendo l'accessibilità prevalentemente mediante il trasporto pubblico, anche con il ricorso a sistemi innovativi di governo della mobilità.
- Trasporto pubblico:
 - migliorare il sistema complessivo della mobilità urbana, in termini di sicurezza e accessibilità, attraverso interventi di protezione della circolazione dei mezzi pubblici e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico.
- Interventi sulla circolazione:
 - realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni;
 - razionalizzare ed efficientare il sistema distributivo delle merci in ambito urbano, con l'obiettivo di migliorare le condizioni complessive della circolazione veicolare e ridurre l'impatto ambientale dovuto al traffico delle merci.
- Sistema della sosta:
 - estendere progressivamente gli ambiti di regolamentazione della sosta, attuando forme di razionalizzazione dell'uso della strada che inducano una diminuzione del numero di spostamenti veicolari e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico;
 - valorizzare e favorire l'offerta di parcheggio in struttura, riducendo l'occupazione di suolo pubblico dovuta alle auto in sosta, al fine di incrementare la capacità della rete stradale portante e di recuperare spazi da destinare alla protezione del trasporto pubblico e alla mobilità dolce/ciclistica e pedonale.

5.4 **PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI**

5.4.1 *Stato di Attuazione*

È stato approvato il settimo aggiornamento del Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), redatto ai sensi della legge 122/89 nel corso del 2003. Il PUP è stato poi integrato dalle seguenti revisioni:

- I Revisione VII Aggiornamento PUP, provvedimento del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità della città di Milano n° 453 del 13 Luglio 2005;



- Il Revisione VII Aggiornamento PUP, provvedimento del Commissario per l’Emergenza del Traffico e della Mobilità della città di Milano n° 591 del 26 Aprile 2006;
- III Revisione VII Aggiornamento PUP, Deliberazione di Consiglio Comunale n° 14 del 19 Aprile 2012;
- IV Revisione VII Aggiornamento PUP, Deliberazione di Consiglio Comunale n° 4 del 28 Gennaio 2013.

Con deliberazione della Giunta Comunale n° 567 del 27 marzo 2013 sono state approvate le linee di indirizzo per l’avvio del procedimento di aggiornamento del PUP e per l’avvio del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.

5.4.2 Finalità e contenuti del Piano

Il PUP rappresenta lo strumento di pianificazione fondamentale per il soddisfacimento dei fabbisogni di sosta in città; la strategia fondamentale dello strumento consiste nell’eliminazione del maggior numero possibile di autovetture dalle sedi stradali e dai marciapiedi, recuperando spazi per il trasporto pubblico, la circolazione veicolare, la mobilità ciclistica e pedonale.

5.4.3 Obiettivi del Piano

Il Piano ha lo scopo di:

- indicare le localizzazione ed i dimensionamenti dei parcheggi, le priorità di intervento e i tempi di attuazione;
- indicare le disposizioni per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane.

5.4.4 Obiettivi specifici

Il PUP prevede interventi relativi sia al sistema dei parcheggi per residenti, sia a quello dei parcheggi pubblici. In quest’ultimo caso sono contemplati:

- parcheggi di interscambio (Abbiategrasso, Quarto Oggiaro, Roserio, Negrelli, Affori, Comasina, Lampugnano2, Ornato, Bisceglie2, Rho-Pero);
- parcheggi di corrispondenza (San Leonardo, Certosa, Maciachini, Udine, Caterina da Forlì, Romolo2, Fornari/Gambara, Luigi di Savoia, Lambrate, Bovisa2, Rogoredo);
- parcheggi pubblici a servizio delle funzioni urbane (con sosta a rotazione per servizi cittadini, terziario-direzionale o loisir);
- parcheggi per i grandi servizi (Fiera, zone universitarie, aree ospedaliere);
- parcheggi a servizio delle aree centrali, assi commerciali, funzioni terziarie e per lo spettacolo.

Vengono inoltre recepite le previsioni di parcheggi pubblici contenuti in grandi progetti di intervento (PII, PRU, PP).

5.5 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE

5.5.1 Stato di Attuazione

La Classificazione acustica del territorio del Comune di Milano è stata approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 del 9 Settembre 2013.

5.5.2 Finalità e contenuti del Piano

La classificazione acustica, o azionamento acustico, consiste nell’assegnare ad ogni porzione omogenea di territorio una classe acustica tra le 6 individuate dal legislatore, all’interno delle quali si

applicano differenti valori limiti di rumorosità. La classificazione acustica è uno strumento di pianificazione che fornisce informazioni sui livelli di rumore esistenti o previsti nel territorio comunale. Tramite la Classificazione Acustica è possibile comprendere quali aree siano da salvaguardare dal punto di vista acustico, quali zone presentino livelli di rumore accettabili, quali siano a rischio, in quali sia permesso lo sviluppo di attività rumorose e dove sia necessario programmare e perseguire interventi di risanamento ambientale.

5.5.3 Obiettivi del Piano

Le strategie fondamentali sono:

salvaguardare le zone dove non si è riscontrato inquinamento acustico;

indicare gli obiettivi di risanamento acustico per quelle zone in cui sono stati riscontrati valori acustici in grado di produrre impatti negativi sulla salute pubblica.

5.5.4 Obiettivi specifici e classificazione dell'area di intervento

La zonizzazione del territorio in classi acustiche consente di programmare interventi e misure di tutela e di riduzione dell'inquinamento acustico mediante i Piani di Risanamento, riguardanti le aree in cui i valori di attenzione stabiliti dalla classificazione acustica non vengono rispettati o nel caso di contatto diretto tra aree i cui valori limite di esposizione al rumore differiscano per più di 10 dB (A).

L'area oggetto del P.A., essendo precedentemente considerata "scalo ferroviario", è classificata come "Area Ferroviaria" mentre il contesto circostante rientra in Classe IV "Aree di Intensa attività umana". Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie.

Sarà pertanto necessario riclassificare l'area in base alle nuove destinazioni d'uso insediate.

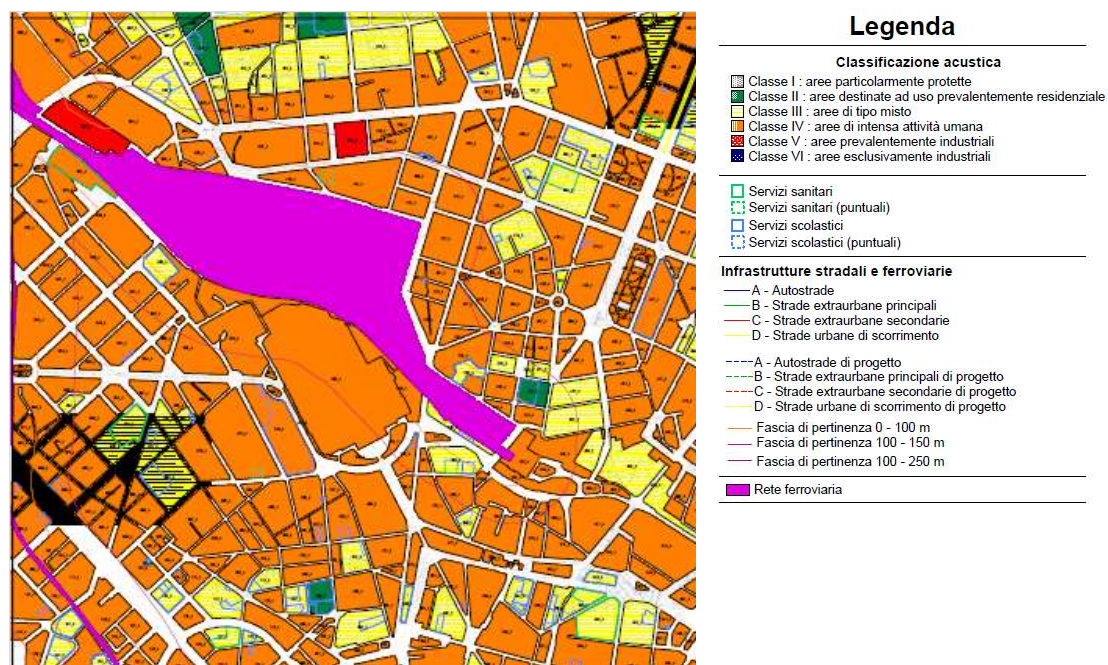


Figura 5.11: Stralcio del Piano di Classificazione acustica del Comune di Milano nei dintorni dell'area di interesse

Tabella 5.1: Valori limite per classe IV

VALORI LIMITE DI IMMISSIONE SONORA (CLASSE IV)	
65 dB(A) diurno	55 dB (A) notturno
VALORI LIMITE ASSOLUTU DI EMISSIONE (CLASSE IV)	
60 dB(A) diurno	50 dB (A) notturno
VALORI DI QUALITÀ (CLASSE IV)	
62 dB(A) diurno	52 dB(A) diurno

Il rumore derivante dall'esercizio delle infrastrutture ferroviarie è disciplinato dal DPR 18 novembre 1998, n.459 "Regolamento recante norme di esecuzione dall'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n.447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario"².

Il decreto prevede la definizione di fasce territoriali di pertinenza dell'infrastruttura all'interno delle quali il rumore generato dalla stessa deve rispettare specifici limiti di immissione.

Le fasce di pertinenza acustica sono così determinate a partire dalla mezzeria dei binari esterni e per ciascun lato dell'infrastruttura:

- fascia A ampia 100 metri dalla mezzeria del binario,
- fascia B ampia 150 metri dal limite esterno della fascia A.

Tabella 5.2: Fasce di pertinenza e relativi limiti di immissione per le infrastrutture ferroviarie

TIPO DI FERROVIA	AMPIEZZA FASCIA DI PERTINENZA ACUSTICA (m)	SCUOLE*, OSPEDALI, CASE DI CURA E DI RIPOSO		ALTRI RICETTORI	
		DIURNO dB(A)	NOTTURNO dB(A)	DIURNO dB(A)	NOTTURNO dB(A)
NUOVA REALIZZAZIONE VELOCITA' DI PROGETTO > 200 km/h	250	50	40	65	55
NUOVA REALIZZAZIONE VELOCITA' DI PROGETTO < 200 km/h	100 m (Fascia A)	50	40	70	60
	150 m (Fascia B)	50	40	65	55
ESISTENTI E ASSIMILABILI					

* Per le scuole vale solo il limite diurno

L'unità Valtellina rientra all'interno della fascia A e della fascia B. Risulta pertanto estremamente importante valutare opportune opere di mitigazione acustica a ridosso della ferrovia ed argomentarle all'interno della relazione di piano e nel relativo Rapporto Preliminare/Ambientale.

Per le sorgenti sonore non riconducibili alle infrastrutture ferroviarie, poste all'interno delle fasce di pertinenza, valgono i limiti di zona definiti dalla classificazione acustica.

² Art. 3 comma 2 del DPR 18 Novembre 1998 n. 459: "per le aree non ancora edificate interessate dall'attraversamento di infrastrutture in esercizio, gli interventi per il rispetto dei limiti di cui articoli 4 e 5 sono a carico del titolare della concessione edilizia rilasciata all'interno delle fasce di pertinenza di cui al comma 1."



All'esterno delle fasce di pertinenza acustica il contributo sonoro indotto dalle infrastrutture ferroviarie deve essere confrontato, congiuntamente alle altre sorgenti sonore presenti sul territorio, con i limiti di zona definiti dalla classificazione acustica.

5.6 PIANO ARIA CLIMA

5.6.1 Stato di attuazione

Con deliberazione n.1653 del 4 ottobre 2019 la Giunta Comunale ha approvato le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di elaborazione del Piano Aria e Clima e del relativo procedimento di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica.

In attuazione a quanto approvato con la suddetta deliberazione di Giunta Comunale, è stato elaborato il Piano Aria e Clima, quale strumento volto a ridurre l'inquinamento atmosferico, contribuire alla prevenzione dei cambiamenti climatici e definire le strategie di adattamento, nel rispetto dei principi di diritto alla salute, equità e giustizia e considerando quali criteri prioritari nell'individuazione delle azioni l'inclusione sociale e la tutela delle fasce deboli della popolazione.

Sempre in attuazione alla sopra citata deliberazione n. 1653/2019, è stata avviata la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che si è conclusa con il provvedimento di verifica di assoggettabilità n 6956 del 1° ottobre 2020, con il quale l'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, ha decretato di non assoggettare il piano Aria e Clima a VAS fatte salve alcune condizioni che sono state recepite all'interno del Piano.

Il Piano è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 79 del 21.12.2020.

5.6.2 Finalità e contenuti del piano

Il Piano Aria e Clima è un dispositivo trasversale e di indirizzo strategico per gli strumenti di pianificazione e programmazione già previsti dall'Amministrazione, orientandoli verso obiettivi comuni di riduzione delle emissioni di gas-serra, miglioramento della qualità dell'aria, adattamento ai cambiamenti climatici ed equità sociale e protezione della salute.

Individua specifiche azioni che mirano a integrare e consolidare piani e provvedimenti preesistenti: il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, il Piano di Governo del Territorio, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il Piano Generale del Traffico Urbano, il Piano Urbano dei Parcheggi, il Piano Territoriale degli Orari, la Food Policy Locale, il Programma Triennale delle Opere Pubbliche, il Piano Generale dei Servizi nel Sottosuolo, il Regolamento Edilizio, il Regolamento d'Uso e Tutela del Verde pubblico e privato, i provvedimenti viabilistici Area B e Area C.

Adempiendo alla conferma d'adesione di Milano al nuovo Patto dei Sindaci, che rilancia la sfida di riduzione della CO₂ al 2030, il Piano costituisce inoltre un aggiornamento del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n.43 del 13 dicembre 2018, che pone l'obiettivo di riduzione della CO₂ del 20% al 2020, in relazione alle azioni di mitigazione delle emissioni climalteranti.

Il Piano contempla l'orizzonte temporale del 2025 per il rientro nei limiti di qualità dell'aria e il 2030 per il consolidamento di un modello di città a basse emissioni, capace di far fronte ai cambiamenti climatici, attraverso l'implementazione di azioni di adattamento, come necessaria transizione energetica verso una città "carbon neutral" per il 2050. Un monitoraggio biennale del Piano permetterà di verificare l'attuazione delle azioni individuate e gli impatti.

5.6.3 Obiettivi di piano

Il Piano di propone di raggiungere tre obiettivi principali:



- rientrare nei valori limite delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici PM10 e NOx, fissati dalla Direttiva 2008/50/EC a tutela della salute pubblica,
- ridurre le emissioni di CO2 del 45% al 2030 e diventare una città *carbon neutral* al 2050,
- contribuire a contenere l'aumento locale della temperatura al 2050 entro i 2°C, mediante azioni di raffrescamento urbano e riduzione del fenomeno dell'isola di calore in città.

5.6.4 Obiettivi specifici e rilevanti alla scala di riferimento locale

Per trasformare la città di Milano entro il 2050 in città *carbon neutral* (a impatto climatico nullo), la lotta al cambiamento climatico deve integrare l'investimento in soluzioni tecnologiche innovative e il coinvolgimento di tutti gli attori. È necessario armonizzare gli interventi nei settori fondamentali (in particolare ricerca ed economia) e garantire equità sociale, affinché si compia una transizione energetica, ambientale ed ecologica efficace e giusta per tutti.

Questa visione di riferimento al 2050 di una città pulita e sana, prospera e moderna, competitiva e climaticamente neutra individua cinque ambiti prioritari per i quali sono stati individuati gli obiettivi intermedi al 2030 e per ciascun obiettivo sono state individuate le principali azioni necessarie.

Si riportano nella tabella seguente obiettivi e azioni che si ritiene possano avere influenza diretta o indiretta sulle previsioni del Piano Attuativo in oggetto:

AMBITI	OBIETTIVI	AZIONI
Ambito 1: Milano Sana e Inclusiva	Obiettivo 1.4 Azioni finalizzate al contenimento polveri atmosferiche da traffico stradale	Azione 1.4.1. Azioni di riduzione del risollevarimento polveri atmosferiche da traffico stradale
	Obiettivo 1.7 Economia Circolare	Azione 1.7.2. Azioni per la riduzione della produzione di rifiuti e dello spreco alimentare e per il minor consumo delle materie prime.
	Obiettivo 1.8 Progettazione urbana sostenibile	Azione 1.8.1 Bilancio Ambientale Integrato Azione 1.8.2 Realizzazione di linee guida per la progettazione degli spazi pubblici e privati
Ambito 2: Milano connessa e accessibile	Obiettivo 2.1 Riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato	Azione 2.1.2 Pianificazione di azioni di mobilità urbana
Ambito 3: Milano a energia positiva	Obiettivo 3.1 Trasformazioni territoriali Carbon Neutral	Azione 3.1.1 Realizzazione di aree carbon neutral
	Obiettivo 3.3 Riquilibrificazione del patrimonio edilizio privato	Azione 3.3.1 Strategie di efficientamento energetico del patrimonio edilizio privato
	Obiettivo 3.4 Una nuova produzione di energia termica	Azione 3.4.2 Progetti pilota per lo sviluppo del Teleriscaldamento di quarta generazione
Ambito 4: Milano più fresca	Obiettivo 4.2 Raffrescamento urbano e riduzione del fenomeno "isola di calore"	Azione 4.2.1 Interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi Azione 4.2.2. Diffusione di tetti e pareti verdi Azione 4.2.4 Riduzione della superficie dei parcheggi pubblici direttamente esposti al sole Azione 4.2.5 Parcheggi e servizi connessi in strutture verticali per ridurre il consumo di suolo e l'impatto sul clima



AMBITI	OBIETTIVI	AZIONI
	Obiettivo 4.3 Milano “città spugna”	Azione 4.3.1 Depavimentazione: aumento della superficie drenante in città Azione 4.3.2 Riduzione del rischio idraulico e diminuzione dell’afflusso d’acqua piovana alla rete fognaria

5.7 ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA TRASFORMAZIONE URBANISTICA DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE E IN DISMISSIONE SITE IN COMUNE DI MILANO

L’Accordo di Programma (AdP) ai sensi dell’art. 34 D.Lgs. n. 267/2000, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, e in dismissione, site in Comune di Milano, denominate “Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree Ferroviarie San Cristoforo” è stato sottoscritto il 23 giugno 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia, dalle società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di Savills IM SGR SpA e approvato con Decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 754 del 1 agosto 2017.

L’AdP riguarda sette scali cittadini:

- Farini – circa 468.000 m² (618.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno);
- Greco-Breda - circa 62.000 m² (73.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)
- Lambrate - circa 70.000 m²;
- Porta Romana - circa 187.000 m² (216.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)
- Rogoredo - circa 21.000 m²;
- Porta Genova - circa 89.000 m²;
- San Cristoforo - circa 140.000 m² (158.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno).

Per la trasformazione di queste aree, l’Accordo individua un complesso di previsioni urbanistiche puntuali e coordinate, urbanistiche e trasportistiche, finalizzate al miglioramento dell’assetto e della qualità urbana e ambientale, all’incremento delle aree a verde fruibili dai cittadini, al rafforzamento dei servizi pubblici, al potenziamento dell’offerta di edilizia residenziale sociale e del trasporto pubblico.

5.7.1 Obiettivi dell’Accordo di Programma

Gli obiettivi perseguiti dall’AdP possono essere così sintetizzati:

- la riqualificazione territoriale degli scali ferroviari dismessi mediante interventi di elevato valore ambientale, urbanistico e architettonico;
- lo sviluppo e il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese, con particolare riferimento al miglioramento dell’accessibilità tra l’area suburbana e il capoluogo, nonché all’aumento dell’accessibilità alle polarità funzionali presenti nelle zone periferiche;
- il miglioramento del rapporto fra ferrovia e città, mediante interventi di realizzazione di nuove stazioni e di riqualificazione di quelle esistenti ed il potenziamento delle connessioni e degli interscambi della rete ferroviaria con i vari sistemi di trasporto pubblico, i parcheggi di corrispondenza, le reti viarie, ciclabili e pedonali;
- la valorizzazione funzionale delle aree ferroviarie dismesse, in modo tale che si integrino al tessuto urbano circostante, in coerenza con il ruolo strategico che esse possono assumere nel quadro delle trasformazioni urbane;
- il perseguimento di uno sviluppo territoriale sostenibile, in grado di rispondere alle sfide poste dalle emergenze ambientali e sociali, che garantisca in particolare:
 - la ricucitura delle reti infrastrutturali, viarie e ciclabili urbane e locali;

- il potenziamento dell'utilizzo del trasporto pubblico, delle connessioni e degli interscambi della rete ferroviaria con i vari sistemi di trasporto pubblico;
- la creazione di nuovi spazi da destinare a verde, di nuove connessioni pedonali e ciclo-pedonali, di nuove strutture per servizi pubblici e di interesse generale, al servizio sia dei nuovi insediamenti che dei tessuti urbani circostanti;
- la ricerca di soluzioni atte a garantire il raggiungimento di obiettivi ambientali ed ecologici generali, con particolare riferimento ai temi del risparmio e dell'efficienza energetica e della riduzione delle emissioni climalteranti e della tutela del benessere dei cittadini;
- la previsione di una nuova rete ecologica lungo la linea ferroviaria;
- il perseguimento di un processo di sviluppo urbanistico partecipato, attento alle istanze espresse della collettività nonché coerente con i principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa;
- l'attenzione alla domanda di abitazioni in affitto e abitazioni in affitto a riscatto, in particolare per i giovani, le giovani famiglie e le fasce di popolazione che non hanno possibilità di accedere al libero mercato.

5.7.2 Allegato J “Schede di Indirizzo per l’Assetto del Territorio” – Zona speciale Farini

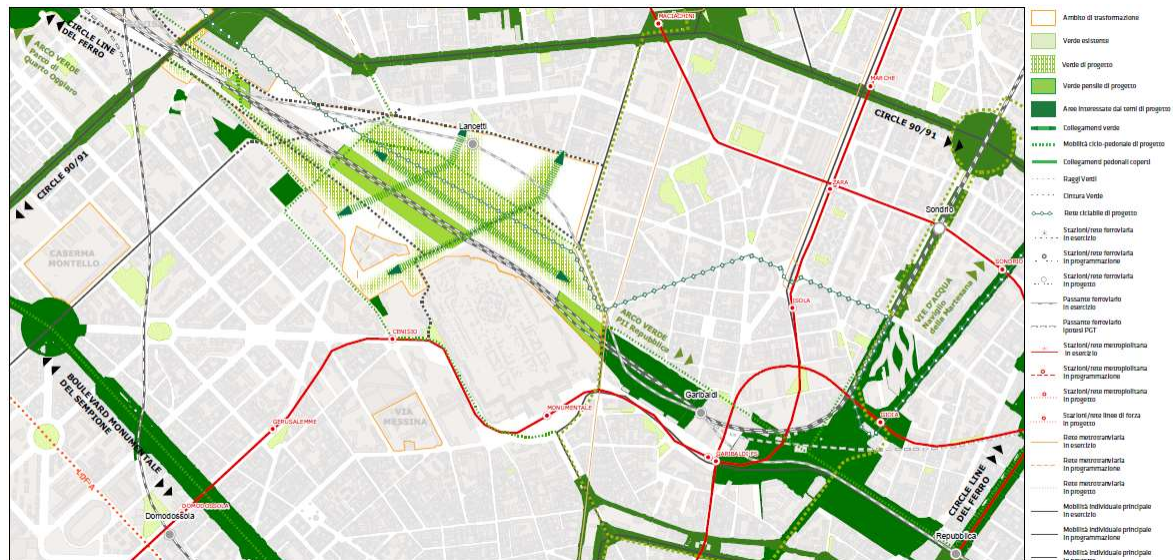


Figura 5.12: Planimetria Scheda “Zona Speciale Farini” allegato J Accordo di Programma

L’Ambito di Trasformazione Urbana “Farini Lugano” dovrà essere caratterizzata dalla presenza di un parco unitario, con sviluppo Porta Nuova – Bovisa, utile a garantire continuità rispetto all’asse “Arco verde” dei Giardini Lombardi, tema di progetto del PGT. L’area sarà servita dalla MM5 e dalla Circle line del ferro alla quale risulterà collegata attraverso interventi infrastrutturali di nuova realizzazione. L’attraversamento trasversale dell’area verrà garantito attraverso direttrici utili a canalizzare i flussi di traffico veicolare e reindirizzarli verso le arterie a maggior scorrimento a nord e a sud. All’interno dell’ambito di trasformazione la mobilità sarà lenta, garantita da attraversamenti ciclo-pedonali e da trasporti pubblici, utili a ricucire il rapporto tra diversi tessuti urbani cresciuti ai limiti dello scalo ferroviario.



5.7.2.1 *Obiettivi per la Zona Speciale Farini*

- Realizzazione di un nuovo assetto urbanistico con funzione di “cerniera” fra i quartieri oggi separati dalla linea ferroviaria, caratterizzato dalla presenza di funzioni urbane residenziali, terziarie e commerciali e qualificato dalla presenza di funzioni di interesse generale legate all’università e alla ricerca nonché da spazi a verde di rilevanza urbana.
- Le caratteristiche e la forma dello spazio aperto devono garantire un parco lineare unitario di dimensioni significative che connetta gli interventi Porta Nuova e Bovisa/Gasometri.
- Il disegno dei lotti edificabili deve tendere alla ricomposizione morfologica dei margini urbani, tenendo conto della presenza della linea ferroviaria e della presenza di suoli inquinati, e deve garantire le connessioni fra il nuovo parco e il sistema dello spazio pubblico esterno attraverso varchi di dimensione e conformazione significativa.
- L’area di Farini deve essere trattata come un’area ambientale all’interno della quale favorire la mobilità lenta e il trasporto pubblico concentrando il traffico di attraversamento su determinate direttrici.
- Realizzazione in elevata del tratto metro-tranviario previsto sull’attuale sedime dello scalo ferroviario, secondo soluzioni architettoniche tali da non costituire ostacolo al collegamento pedonale tra le aree attraversate.
- Una buona qualità architettonica deve essere garantita anche negli interventi destinati all’edilizia convenzionata e all’housing sociale.
- Riqualificazione delle aree esterne adiacenti all’Ambito di Trasformazione, con particolare attenzione alle aree comunali di via Stilicone e Cenisio, al ponte di via Pepe e alla connessione alla stazione Garibaldi.

5.7.2.2 *Prescrizioni per la Zona Speciale Farini*

- Realizzazione di un parco compatto pari al 65% della superficie territoriale, calcolata escludendo le aree destinate alla mobilità e le aree ferroviarie strumentali.
- Copertura parziale della linea ferroviaria in esercizio tale da consentire significative connessioni trasversali, prevalentemente sistemate a verde e spazi pedonali.
- Interventi di protezione o di mitigazione del rumore generato dalla linea ferroviaria per tutto l’ambito di trasformazione.
- Ricomposizione delle relazioni viarie e pedonali tra il tessuto urbano posto a nord e a est e tessuto urbano posto a sud-ovest e sud-est.
- Realizzazione di nuove connessioni viarie sia sull’asse nord-ovest/sud-est, collegandosi alla viabilità trasversale a nord e al sistema Farini – Monumentale, che sull’asse trasversale allo scalo, collegando le vie Caracciolo e Lancetti.
- Connessione di trasporto pubblico tra la stazione Bovisa, la stazione Lancetti e la MM5 di via Cenisio.
- Collegamento ciclo-pedonale tra Parco Porta Nuova e Parco Palizzi.
- Prevedere il ripristino del giardino all’italiana del 1500 di Villa Simonetta, gravemente mutilato con la realizzazione dello scalo ferroviario, aggiungendo un’area di circa 7.000 mq all’attuale superficie del giardino.
- La quantità minima obbligatoria di edilizia residenziale sociale da reperire all’interno dell’ambito è pari al 20% della S.I.p. totale.
- Gli interventi di trasformazione devono tenere conto degli elementi identificativi delle tre componenti del paesaggio di cui all’Allegato 2 “Carta di attribuzione del giudizio sintetico di sensibilità paesaggistica” del Piano delle Regole, nonché dei vincoli amministrativi, di difesa del suolo e di tutela e salvaguardia riportati nelle tavole R.05 “Vincoli amministrativi e per la



difesa del suolo”, R.06 “Vincoli di tutela e salvaguardia, R.07 “Vincoli aeroportuali, R.08 “Reticolo idrografico e fasce di rispetto” del Piano delle Regole.

- In caso di proposte di programmazione integrata, anche non contigue, necessitanti di coordinamento progettuale unitario, l’Amministrazione potrà predisporre, sulla scorta delle proposte presentate, un documento di progettazione unitario dell’intero ambito di trasformazione.