

Aggiornamento del Piano di Governato del Territorio del Comune di Milano

*Valutazione Ambientale Strategica
Rapporto Preliminare - Documento di
Scoping*

*Allegato 1 - Quadro pianificatorio e
programmatico di riferimento*

<i>Elaborato:</i> Relazione		<i>codifica:</i> 2306000011_00	
		<i>revisione:</i> 00	
<i>Data:</i> 24/08/2023	<i>redatto:</i> Francesco Frulio Pietro Gargioni	<i>verificato:</i> Pietro Gargioni	<i>approvato:</i> Demetrio Scopelliti

Il presente documento “Aggiornamento del Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano - Rapporto Preliminare (Documento di Scoping) - Valutazione Ambientale Strategica - Allegato 1 - Quadro pianificatorio e programmatico di riferimento” è stato predisposto da Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio per conto del Comune di Milano - Assessore alla Rigenerazione Urbana

Comune di Milano

Sindaco

Giuseppe Sala

Assessore alla Rigenerazione Urbana

Giancarlo Tancredi

Direttore Urbanistica

Simona Collarini

Autorità Procedente

Direttore Area Pianificazione Urbanistica Generale

Marino Bottini

Responsabile Unità Pianificazione Generale

Pietro Guermandi

Autorità Competente per la VAS

Direttore Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Paola Cossettini

Responsabile Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio

Paola Turato

AMAT – Agenzia Mobilità Ambiente Territorio

Direttore Generale

Valentino Sevino

Responsabile dell'Area Sviluppo del Territorio e Urbanistica

Demetrio Scopelliti

Coordinamento tecnico-scientifico

Pietro Gargioni

Hanno collaborato alla redazione del Rapporto Preliminare

Area Sviluppo del Territorio: Roberto Raimondi

Hanno inoltre fornito contributi specifici:

Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità (Responsabile di Area: Valentino Sevino): Sara Boccia, Alberto Carangelo, Eleonora Frigerio, Veronica Gaiani, Adriano Loporcaro, Alessandra Porro, Roberto Porta, Luca Redaelli, Giordano Ricchiuti, Aurora Zeller Celso

Area Transizione Ambientale (Responsabile di Area: Manuela Ojan): Valentina Bani, Marco Bedogni, Silvia Moroni, Marta Papetti

Area Ispezioni Impianti Termici, Agenti Fisici e Rumore, Risorse Idriche (Responsabile di Area: Bruno Villavecchia): Simone Radaelli

Si ringrazia per le informazioni e i dati forniti:

Area Pianificazione Urbanistica Generale Comune di Milano: Matteo Rovera, Saverio Cutrupi

Centro Studi PIM: Elisa Torricelli

Tutti i diritti sono riservati

Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole o delle tabelle dovrà prevedere la citazione della fonte.

1	PIANI PROGRAMMI A LIVELLO DI BACINO/SOVRACOMUNALI	6
1.1	PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO	6
1.2	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI.....	7
1.3	PROGRAMMA DI BACINO DELL'AGENZIA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO DI MILANO, MONZA-BRIANZA, LODI E PAVIA.....	10
1.4	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO.....	11
1.5	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD	13
1.6	PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLA MEDIA VALLE DEL LAMBRO	15
1.7	PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE EST DELLE CAVE	16
1.8	PIANO COMPrensoriaLE DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI	17
2	PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE.....	19
2.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE	19
2.2	PIANO PAESISTICO REGIONALE	26
2.3	RETE ECOLOGICA REGIONALE	30
2.4	PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA "NAVIGLI LOMBARDI"	31
2.5	PROGRAMMA REGIONALE ENERGIA AMBIENTE E CLIMA	33
2.6	PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI.....	34
2.7	PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA	36
2.8	PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITA' DELL'ARIA.....	37
2.9	PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE E PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE	38
2.10	PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E DELLE BONIFICHE	39
2.11	PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE.....	42
2.12	PROGRAMMA REGIONALE FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE	44
2.13	PROGRAMMA REGIONALE INTEGRATO DI MITIGAZIONE DEI RISCHI.....	45
3	PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO METROPOLITANO	46
3.1	PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2022-2024	46
3.2	PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO	48
3.3	PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	51
3.4	CAMBIO – BICIPLAN DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO 2022 – 2037	55
3.5	PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE	57
3.6	PIANO ITTICO PROVINCIALE	58
3.7	PIANO FAUNISTICO VENATORIO.....	59
3.8	PIANO PROVINCIALE CAVE.....	60
3.9	PROGRAMMA DI PREVISIONE E PREVENZIONE DEI RISCHI.....	62
4	PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE	64
4.1	PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	64
4.2	PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO	66
4.3	PIANO ARIA CLIMA	68
4.4	PIANO D'AMBITO DELL'ATO CITTA' DI MILANO	71
4.5	CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO.....	72

1 PIANI PROGRAMMI A LIVELLO DI BACINO/SOVRACOMUNALI

1.1 PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico
Stato di attuazione
<p>La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n° 183 dell'8 agosto 2001 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001 sancisce l'entrata in vigore del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico - brevemente denominato PAI - adottato con Deliberazione del Comitato Istituzionale n° 18 del 26 aprile 2001.</p> <p>Successivamente al 2001 sono state approvate numerose Varianti al PAI e altre saranno predisposte a seguito dell'attuazione del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). In particolare si ricorda che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in data 3 marzo 2004 con Deliberazione n° 25 il Comitato Istituzionale ha adottato la variante alle norme del PAI – Fasce Fluviali del Fiume Lambro nel tratto dal Lago di Pusiano alla confluenza con il Deviatore Redefossi; • 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. 484 del 30 dicembre 2020 è stata approvata una variante di aggiornamento alla delimitazione delle fasce fluviali del PAI per il Torrente Seveso da Lucino alla confluenza nella Maresana in Milano.
Finalità e contenuti del Piano
<p>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.</p> <p>L'ambito territoriale di riferimento del PAI è l'intero bacino idrografico del fiume Po.</p>
Obiettivi del Piano
<p>Il Piano si propone di assicurare, attraverso la programmazione di opere strutturali, vincoli, direttive, la difesa del suolo rispetto al dissesto di natura idraulica ed idrogeologica mediante la realizzazione dei seguenti obiettivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>garantire un livello di sicurezza adeguato sul territorio;</u> 2. <u>conseguire un recupero delle funzionalità dei sistemi naturali;</u> 3. <u>consentire il recupero degli ambiti fluviali e del sistema idrico quali elementi centrali dell'assetto territoriale del bacino idrografico;</u> 4. <u>raggiungere condizioni d'uso del suolo compatibili con le caratteristiche dei sistemi idrografici e dei versanti per consentire la stabilizzazione e il consolidamento dei terreni.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Le principali tipologie di dissesto sono rappresentate dalle esondazioni (in particolar modo dei fiumi Lambro, Seveso ed Olona). 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 sporadicamente presente, e le aree di inondazione potenziale delimitate dalla fascia B lungo i corsi d'acqua.</p>

1.2 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)
Stato di attuazione
<p>Nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015, con deliberazione n° 4/2015, è stato adottato il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA).</p> <p>Con DPCM del 27 ottobre 2016 è stato poi approvato il Piano (valevole per il semestre 2016 -2021) ed in data 20 dicembre 2021 ne è stato adottato il primo aggiornamento (2021 – 2027) da parte della Conferenza Istituzionale Permanente.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>La Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010, ha dato avvio ad una nuova fase della politica nazionale per la gestione del rischio di alluvioni, che il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) deve attuare, nel modo più efficace.</p> <p>Il PGRA, introdotto dalla Direttiva per ogni distretto idrografico, dirige l'azione sulle aree a rischio più significativo, organizzate e gerarchizzate rispetto all'insieme di tutte le aree a rischio e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento a scala distrettuale, in modo concertato fra tutte le Amministrazioni e gli Enti gestori, con la partecipazione dei portatori di interesse e il coinvolgimento del pubblico in generale.</p> <p>Le finalità generali del PGRA valide per l'intero territorio del distretto sono individuate come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valorizzare la pianificazione di bacino vigente (PAI e PAI DELTA) e promuoverne l'attuazione attraverso la programmazione in corso di revisione e aggiornamento (Accordi di Programma MATTM 2010 e 2015); • armonizzare e facilitare il coordinamento delle politiche, delle iniziative e delle risorse già mobilitate attraverso i finanziamenti regionali e locali per la messa in sicurezza del territorio e per un uso del territorio compatibile con le condizioni di rischio presenti; • portare un valore aggiunto ai dispositivi vigenti sulla base dell'esperienza acquisita; • costituire un quadro di riferimento sia per la gestione delle alluvioni che, in attuazione dei dispositivi nazionali, per tutte le politiche di gestione, tutela e risanamento del territorio (Legge 225/1992).
Obiettivi del Piano
<p>Il PGRA si propone di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>migliorare la conoscenza del rischio</u> attraverso l'interrelazione tra gestori del rischio e operatori della comunicazione, la formazione sul rischio e la diffusione della conoscenza della materia tra i cittadini, la sensibilizzazione e il coinvolgimento di sindaci e operatori economici; 2. <u>migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti</u> attraverso la conoscenza e gestione delle opere di difesa idraulica, la protezione delle zone di espansione dalle piene e il loro controllo nei bacini di monte, il rallentamento dello scorrimento delle acque di pioggia nelle aree urbane, l'approccio integrato alla gestione del rischio; 3. <u>ridurre l'esposizione al rischio</u> partendo dalla conoscenza della vulnerabilità di territori, edifici e attività economiche, condividendo le conoscenze acquisite, evitando/riducendo/compensando l'impatto sul deflusso e l'espansione delle piene dovuto alla realizzazione di opere in fascia fluviale; 4. <u>assicurare maggiore spazio ai fiumi</u> attraverso opere di riqualificazione e ripristino della funzionalità idraulica delle fasce fluviali, il ripristino della funzionalità idromorfologica e dell'assetto morfologico naturale dei corsi d'acqua, la promozione di usi del suolo di pertinenza fluviale compatibile con i processi idromorfologici; 5. <u>difendere le città e le aree metropolitane</u>, promuovendo la cultura del rischio nelle aree a maggior densità abitativa e una gestione globale del bacino in relazione all'esposizione delle aree metropolitane alle inondazioni, riducendo la vulnerabilità delle funzioni strategiche e di quelle strutturanti l'area urbana, integrando la pianificazione vigente con piani di delocalizzazione delle infrastrutture interferenti e di riqualificazione dei corsi d'acqua nell'area metropolitana.
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, il PGRA prevede misure da attuare per ridurre il rischio nelle fasi di prevenzione e protezione (misure di tipo "M2" ed "M3") e nelle fasi di preparazione, ritorno alla normalità ed analisi (misure di tipo "M4" ed "M5"), sia di carattere generale, sia di carattere specifico.</p> <p>Le misure messe a punto per la scala regionale sono di carattere generale, trasversali e indipendenti sia dalle aree a rischio significativo, che dalla tipologia di aree; si dividono tra quelle relative agli aspetti di difesa del suolo (afferenti a quelle di prevenzione e protezione) e quelle a carattere generale per gli aspetti di protezione civile (afferenti a quelle di preparazione, ritorno alla normalità ed analisi).</p>

Per le misure specifiche riconducibili alla scala locale/comunale (anche in questo caso distinte per difesa del suolo e protezione civile), in occasione del primo PGRA la Regione aveva individuato 27 aree a rischio significativo (ARS) di valenza “regionale” e 7 ARS di importanza di distretto, caratterizzate da un rischio molto elevato ove si prevede il coinvolgimento di insediamenti abitativi e produttivi di grande importanza, infrastrutture strategiche e le principali vie di comunicazione.

Successivamente, all'interno dell'aggiornamento del PGRA a partire dalle ARS sono state definite Aree a Potenziale Rischio Significativo (APSFR) individuate sulla base della gerarchizzazione delle aree a potenziale rischio significativo già effettuata nel PGRA del primo ciclo, aggiornata sulla base degli esiti della Valutazione preliminare del 2018, così suddivise:

- 22 APSFR distrettuali: corrispondono ad aree di rilevanza strategica a scala di distretto che richiedono misure di mitigazione complesse per le quali è necessario il coordinamento delle politiche di più Regioni. Le APSFR distrettuali riguardano le grandi città (Milano, Torino, Alessandria, Novara, Brescia, Mantova, Lodi, ecc.), i principali fondovalle alpini (Val d'Aosta, Val d'Ossola, Valtellina, ecc.), il fiume Po da Torino al mare, i suoi affluenti emiliani nei tratti arginati, il Reno ed infine la costa marina nell'intero territorio del distretto;
- 132 APSFR regionali: corrispondono ad aree in cui le condizioni di rischio elevato o molto elevato richiedono il coordinamento delle politiche regionali alla scala di sottobacino. Le APSFR regionali riguardano tratti critici, più o meno estesi, di corsi d'acqua principali e secondari in pianura o in ambito montano, ovvero riguardanti città o agglomerati urbani caratterizzati da elevate condizioni di rischio. In particolare, nei territori delle UoM (Unif of Management) recentemente confluite nel Distretto, le APSFR sono state individuate ex novo in quanto non presenti nel primo ciclo.

Il Piano individua una specifica APSFR (es ARS) distrettuale della Città di Milano (“nodo”) che comprende tutti i comuni dell'Unità di gestione Lambro – Olona interessati dalle aree inondabili dei corsi d'acqua del reticolo principale che si originano a Nord di Milano o in Milano. In particolare interessa i Comuni attraversati dai seguenti corsi d'acqua:

- naturali: Lambro (fino alla confluenza del Cavo Redefossi), Seveso, torrenti delle Groane (Garbogera, Pudiga, Guisa e Nirone), Lura, Bozzente, e Olona;
- artificiali: Canale Scolmatore di Nord - Ovest (CSNO), Deviatore Olona, Naviglio della Martesana (tratto terminale), Cavo Redefossi e Deviatore Redefossi.

Il territorio interessato comprende 111 Comuni Lombardi della Città Metropolitana di Milano e delle Province di Monza-Brianza, Como, Lecco e Varese. L'estensione delle aree allagabili del reticolo naturale principale comprese nell'ARS è di circa 110 km² (escludendo le aree interessabili da allagamenti per fuoriuscita nelle strade cittadine dai tratti tombinati al di sotto della città di Milano).

Per questa APSFR il Piano prevede le seguenti specifiche misure di prevenzione e protezione:

- completare la progettazione delle vasche di laminazione del T. Seveso a Paderno Dugnano, Varedo e Lentate, a monte della presa del CSNO, con una destinazione naturalistica e multifunzionale;
- pianificare ed attuare una adeguata manutenzione dei sistemi difensivi esistenti e dei corsi d'acqua;
- realizzare gli interventi di riqualificazione idraulica e ambientale del Fiume Lambro in comune di Milano (Linate – Ponte Lambro) per il miglioramento della capacità di deflusso;
- realizzare gli interventi di esondazione controllata e riqualificare ambientalmente l'area interna al parco di Monza sul fiume Lambro;
- realizzare gli interventi riguardanti l'area di esondazione controllata lungo il torrente Lura nei comuni di Caronno Pertusella e Lainate;
- realizzare gli interventi di sistemazione idraulica dell'intersezione tra il fiume Lambro e il Naviglio della Martesana (nodo di Cascina Gobba) in Comune di Milano;
- realizzare gli interventi riguardanti la vasca di laminazione e la ricalibratura della sezione di deflusso del fiume Olona in Comune di Gorla Maggiore (VA);
- predisporre la progettazione di una vasca di laminazione per le piene del fiume Olona in Comune di Lozza;
- realizzare aree di esondazione controllata per la laminazione di parte dei volumi di piena del Rio Brovada per alleggerire il tratto di confluenza in Lambro presso l'abitato di Ponte di Triuggio soggetto a frequenti esondazioni;
- realizzare l'area di laminazione del Fiume Lambro nelle aree golenali della Cascinazza a Monza;
- predisporre la progettazione dell'area di esondazione controllata del Torrente Bozzente in corrispondenza della Frazione Biringhella di Rho;
- predisporre la progettazione degli interventi di sistemazione e ripristini arginature ed eliminazione

delle traverse sul fiume Lambro;

- predisporre la progettazione degli interventi di sistemazione idraulica e riqualificazione degli affluenti del Torrente Seveso a monte di Cesano Maderno;
- predisporre la progettazione degli interventi di sistemazione del "ramo Olona" del Canale Scolmatore Nord Ovest;
- realizzare gli interventi già programmati e finanziati riguardanti le aree di laminazione del torrente Guisa a Garbagnate Milanese e Bollate per la protezione dell'area EXPO;
- completare la progettazione ed avviare i lavori di realizzazione della vasca di laminazione di Senago sul CSNO, con una destinazione naturalistica e multifunzionale;
- realizzare gli interventi già programmati e finanziati riguardanti la realizzazione della vasca di laminazione del Torrente Bozzente a Nerviano;
- predisporre la progettazione dell'area di esondazione controllata della Bevera di Renate in comune di Briosco;
- realizzare gli interventi già programmati e finanziati relativi al fiume Lambro riguardanti la vasca di laminazione della Bevera di Molteno nella miniera di Brenno in Comune di Costa Masnaga con una destinazione naturalistica e multifunzionale;
- realizzare gli interventi già programmati e finanziati del 1° lotto dell'area di laminazione del fiume Olona a San Vittore Olona, Legnano, Canegrate e Parabiago ed individuare le fonti di finanziamento per il completamento dell'opera stessa;
- completare la progettazione delle aree di laminazione del torrente Bozzente ad Origgio e Uboldo;
- censire il patrimonio culturale, valutarne la vulnerabilità rispetto alle alluvioni e avviare le attività necessarie per definire un programma di interventi strutturali/non strutturali finalizzati a ridurre la vulnerabilità;
- realizzare gli interventi diffusi di laminazione e fitodepurazione delle acque di drenaggio urbano su Seveso, Olona e Lambro, mediante opere di volanizzazione e di riqualificazione naturalistica e paesaggistica, previsti nei Contratti di fiume;
- progettare un'area di laminazione del Torrente Terrò a monte del depuratore in comune di Mariano Comense;
- progettare aree di laminazione nell'alto Seveso in comune di Montano Lucino;
- realizzazione di interventi di potenziamento della naturale capacità di laminazione delle aree golenali del T. Seveso, nei comuni di Cantù, Carimate e Vertemate con Minoprio;
- realizzare le aree di laminazione del torrente Bozzente ad Origgio e Uboldo;
- realizzare la vasca di laminazione del Seveso a Paderno Dugnano-Varedo;
- realizzare la vasca di laminazione del Seveso a Lentate;
- realizzare la vasca di Laminazione del Seveso nel Parco Nord Milano;
- realizzazione dell'area di esondazione controllata del Torrente Bozzente in corrispondenza della Frazione Biringhello di Rho;
- realizzazione aree di laminazione nell'alto Seveso in comune di Montano Lucino;
- attuazione degli interventi di sistemazione e ripristini arginature ed eliminazione traverse sul f. Lambro in comune di Monza;
- realizzazione di una vasca di laminazione per le piene del Fiume Olona in Comune di Lozza;
- progettare interventi riguardanti la vasca di laminazione e la ricalibratura della sezione di deflusso del fiume Olona in Comune di Gorla Maggiore (VA);
- aggiornare lo studio di fattibilità del Torrente Garbogera e progettare interventi (area di laminazione nel Comune di Limbiate);
- aggiornare lo studio di fattibilità Torrente Pudiga e progettare aree di laminazione nei comuni di Baranzate, Bollate, Novate e Milano;
- realizzare interventi di sistemazione idraulica e riqualificazione degli affluenti del T. Seveso a monte di Cesano Maderno.

Gli obiettivi di preparazione e ritorno alla normalità previsti sono invece:

- realizzare interventi di sistemazione del "ramo Olona" del CSNO.

1.3 PROGRAMMA DI BACINO DELL'AGENZIA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO DI MILANO, MONZA-BRIANZA, LODI E PAVIA

Programma di Bacino dell'Agencia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia	
Stato di attuazione	
Il 10 gennaio 2019, l'Assemblea ha approvato il nuovo Programma dei Servizi del Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, attualmente vigente.	
Finalità e contenuti del Piano	
Il Programma di Bacino dei servizi di trasporto pubblico locale è il principale strumento di programmazione delle reti e dei servizi di competenza. Il Bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia comprende 438 comuni, con una popolazione di 4,9 milioni di abitanti, su una superficie di 5.729 kmq, con estreme differenze al suo interno. Ad oggi, sono attivi sul territorio 20 contratti di servizio, con 8 diverse aziende di trasporto pubblico, a cui si aggiungono i 23 contratti relativi ai servizi urbani di Comuni non capoluogo, per un totale di circa 130 milioni di vetture*km reali.	
Obiettivi del Piano	
<p>Il riordino della rete TPL extraurbana del bacino di Milano, Monza-Brianza, Lodi e Pavia assume l'obiettivo generale della gerarchizzazione della rete e della sua integrazione con i servizi ferroviari, secondo quanto disposto dalle linee-guida regionali, a loro volta ispirate alle linee strategiche del Piano di riprogrammazione regionale, identificate nell'ottica di garantire la continuità e l'attuazione dell'impianto normativo della L.R.6/2012. Tale apparato normativo, vigente nell'intero territorio del bacino, richiede di attivare politiche volte a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>mantenere e migliorare, laddove possibile, i livelli raggiunti di sostenibilità economica del sistema;</u> 2. <u>aumentare la domanda complessivamente servita, migliorando l'attrattività del TPL;</u> 3. <u>rinforzare i segmenti di offerta oggi non pienamente rispondenti alle esigenze della domanda, utilizzando le modalità di trasporto più efficaci;</u> 4. <u>operare attraverso mirate razionalizzazioni finalizzate all'eliminazione delle duplicazioni di offerta;</u> 5. <u>individuare soluzioni alternative ed integrative per i segmenti di offerta dove la limitata domanda attuale e prospettica pone vincoli di sostenibilità complessiva.</u> 	
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	
All'interno della rete di progetto è stata identificata, tra le altre, una sottorete specifica urbana di Milano (sottorete "E") che si riferisce ad una apposita relazione di piano, all'interno della quale, oltre alla descrizione dell'inquadramento territoriale, alla rete di TPL esistente ed alla domanda di mobilità, è contenuta una proposta di revisione della rete articolata per singole linee (scenario diurno - pre e post M4 - e notturno), per la quale sono stati presi in considerazione i nuovi sviluppi urbanistici già in fase di realizzazione alla data della redazione della proposta; ulteriori potenziamenti, legati a sviluppi futuri saranno valutati sulla base dell'attuazione degli stessi.	

1.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano Piano di Settore Agricolo
Stato di attuazione
Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Sud è stato approvato con DGR n° 7/818 del 3 agosto del 2000. Il Parco regionale di cintura metropolitana "Parco Agricolo Sud Milano" è stato istituito con LR n° 24 del 23 aprile 1990.
Finalità e contenuti del Piano
Il Piano Territoriale di Coordinamento ha effetti di piano paesistico coordinato con i contenuti paesistici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (ora Piano Territoriale Metropolitano della Città Metropolitana). Per un miglior assetto del parco stesso, il Piano ne individua e delimita il perimetro e ne articola le aree suddividendole in "territori", in funzione degli obiettivi di tutela e valorizzazione dell'attività agricola, dell'ambiente e della fruizione. Il Parco Agricolo Sud Milano è classificato ai sensi della LR 8 novembre 1996 n° 32 come "Parco regionale agricolo e di cintura metropolitana": al suo interno sono inoltre delimitate le riserve naturali e le aree che costituiscono il parco naturale.
Obiettivi del Piano
<p>Ai sensi dell'art. 2 della LR 24/1990 le finalità del Parco Agricolo Sud Milano, in considerazione della prevalente attività agro-silvo-colturale del territorio a confine con la maggior area metropolitana della Lombardia, sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>la tutela ed il recupero paesistico ed ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, nonché la connessione delle aree esterne con i sistemi verdi urbani;</u> 2. <u>l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana;</u> 3. <u>la salvaguardia, il potenziamento e la qualificazione delle attività agro-silvo-culturali, in coerenza con la destinazione dell'area;</u> 4. <u>la fruizione culturale e ricreativa dell'ambiente da parte dei cittadini.</u> <p>Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco, approvato con DGR 7/818 del 3 agosto 2000:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) persegue l'obiettivo primario di tutelare l'attività agricola (art.15); b) persegue l'obiettivo generale di tutela ambientale e paesaggistica orientando e guidando gli interventi ammessi (art. 16); c) dispone che l'Ente Gestore ed i Comuni collaborino per tutelare, valorizzare e recuperare il patrimonio storico-architettonico del Parco, favorendone l'accessibilità pubblica (art. 17); d) individua tra gli obiettivi prioritari il miglioramento qualitativo delle acque superficiali e sotterranee ed il riequilibrio del bilancio idrico (art.18); e) prevede come principale finalità del piano la fruizione del parco in funzione ricreativa, educativa, sociale e culturale (art.19); f) persegue l'obiettivo generale di tutelare gli elementi vegetazionali di alto interesse naturalistico e paesistico esistenti e di programmare il potenziamento e l'arricchimento del patrimonio naturalistico (art.20), di tutela specifica di formazioni vegetali (artt. 21 e 22); g) dispone la salvaguardia ed il controllo del patrimonio faunistico in base alla legislazione vigente (art.23). <p>Il Piano di Settore Agricolo, approvato dal Consiglio Direttivo del Parco con delibera n° 33 del 17 luglio 2007, ai sensi dell'art.7 delle NTA del PTC, "...è lo strumento attraverso il quale la gestione del Parco orienta, indirizza e mette in pratica tutta la complessa manovra degli strumenti a disposizione, ricercando in particolare le modalità per un impiego ai fini del Parco delle risorse di diversa provenienza, da quelle comunitarie a quelle nazionali e regionali, che si rivolgono al mondo agrario". Gli obiettivi fondamentali del PSA sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) organizzazione tecnica delle produzioni agricole (assicurando e tutelando la competitività delle aziende, garantendo l'evoluzione tecnologica dell'attività agricola, supportando e integrando le opportunità per aziende marginali, potenziando e recuperando le infrastrutture agrarie, intese come reticolo irriguo, strade vicinali, fabbricati rurali e infrastrutture in generale); b) tutela e conservazione qualità acqua e suolo; c) tutela e conservazione degli ecosistemi presenti nel Parco; d) valorizzazione del paesaggio agrario; e) sviluppo delle attività connesse con l'agricoltura nell'area del Parco;

f) incentivazioni delle attività agricole eco-compatibili.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

La LR 86/83 prevede, tra gli strumenti e i procedimenti di attuazione del Parco, l'istituzione dei Piani di Cintura Urbana. La delimitazione di queste aree viene proposta di concerto tra l'ente gestore (la Città Metropolitana di Milano) ed i Comuni interessati, tra cui Milano, in coerenza con gli obiettivi di qualificazione ambientale e paesistica.

Nel territorio del Comune di Milano, nell'ambito del Parco Sud, è prevista l'istituzione di 5 Piani di Cintura Urbana.

Tra gli ambiti di rilevanza storica e paesistica quello più rilevante è l'Abbazia di Chiaravalle con l'annesso Mulino risalente al XIII secolo, che sorgono in un'area oggi degradata ed in attesa di riqualificazione.

Sono segnalate anche aree verdi di interesse naturalistico o aree verdi fruibili per attività di educazione ambientale:

- a) Parco Trenno: parco urbano che occupa un'area piantumata a verde pubblico con percorsi pedonali e ciclabili;
- b) Bosco in città: parco urbano che propone attività di educazione ambientale;
- c) Parco Forlanini;
- d) Laghetto delle Vergini: area che sorge in prossimità dell'Idroscalo, costituita da un laghetto e da un bosco di latifoglie.

1.5 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord
Stato di attuazione
<p>Il Parco Nord è stato istituito con LR n° 78 dell'11 giugno 1975 ed il relativo Piano Territoriale di Coordinamento è stato approvato con DCR n° II/633 del 22 dicembre 1977, modificata dalla Variante al PTC di cui alla DGR n° VII/10206 del 6 agosto 2002.</p> <p>Con Deliberazione di Consiglio di Gestione n° 5 del 9/2/2016 è stato avviato il procedimento relativo alla variante del piano territoriale di coordinamento del Parco Regionale Nord Milano – in adeguamento rispetto alla disciplina paesaggistica vigente - unitamente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS); detta variante è stata adottata con atto deliberativo della Comunità del Parco n. 17 del 27 novembre 2017 e approvata con DGR XI/3485 del 05/08/2020.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Parco Nord costituisce un'area protetta regionale classificata dalla LR 8 novembre 1996 n° 32 come "Parco di cintura metropolitana", che trova il proprio sviluppo mediante progettazione, realizzazione e gestione del Parco stesso e fornitura al pubblico dei servizi ambientali idonei e compatibili.</p> <p>Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) del Parco Regionale Nord Milano recepisce il Piano Paesaggistico Regionale ed integra il Piano del Paesaggio Lombardo per il territorio interessato; ha natura ed effetti di piano paesaggistico, coordinato con i contenuti paesistici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (ora PTM).</p>
Obiettivi del Piano
<p>Scopo dell'istituzione è <u>tutelare e valorizzare le risorse ambientali e paesistiche del Parco Nord Milano</u>,</p> <p>Il Piano delimita il territorio del parco individuandone il perimetro e ne articola le aree suddividendole in "zone" in funzione degli obiettivi di riorganizzazione funzionale, dell'esercizio dell'attività agricola e della fruizione a livello urbano e metropolitano. Il territorio è suddiviso in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>zona parco attrezzato</u>: aree destinate al recupero naturalistico e ambientale, attraverso il potenziamento delle macchie boscate esistenti, i nuovi rimboschimenti, la salvaguardia e la formazione di nuovi prati e radure calpestabili; ad attrezzature per il verde, il gioco e lo sport; alla fruizione da parte del pubblico per il tempo libero e la ricreazione; ai parcheggi ed altre attrezzature di supporto alle attività per il tempo libero; • <u>zona parco agricolo</u>: aree per le quali l'attuazione del Piano viene effettuata con il mantenimento dell'agricoltura, nel rispetto dei caratteri del paesaggio agrario, nonché mediante l'inserimento di funzioni correlate al mondo agricolo, la formazione di percorsi, collegamenti e attrezzature per la pubblica fruizione e mediante la formazione di fasce verdi funzionali alla continuità ecologica del sistema delle aree del Parco e della rete ecologica locale e regionale; • <u>zona monumentale</u>: comprende i complessi di interesse storico, monumentale, culturale, paesaggistico ed artistico esistenti nel parco che devono essere conservati e valorizzati, sia per quanto concerne l'inserimento architettonico, paesaggistico e ambientale nel Parco, sia favorendone l'uso o l'accessibilità pubblica; • <u>zona di riorganizzazione funzionale</u>: in questi ambiti il Piano persegue l'obiettivo di garantire nel tempo un'adeguata operazione di riqualificazione ambientale, morfologica e funzionale delle attività e delle strutture esistenti o una più razionale ed efficiente organizzazione degli ambiti di Parco profondamente correlati al tessuto urbanizzato interessato, occorrendo anche con trasferimento degli edifici e/o delle funzioni dichiarate incompatibili in ambiti esterni al Parco; • <u>zona edificata</u>: i cui immobili sono destinati al mantenimento della residenza e delle attività insediate compatibili con il Parco, mentre gli edifici ospitanti attività incompatibili sono soggetti ad interventi, di iniziativa pubblica o privata, per il mutamento delle attività in corso o il recupero delle relative aree da integrare al Parco. <p>Oltre a quanto sopra riportato, la normativa di ciascuna zona è integrata da norme di settore inerenti la salvaguardia della vegetazione, la tutela del patrimonio faunistico, la prevenzione incendi, la realizzazione di infrastrutture ferroviarie, viabilistiche e reti di distribuzione/tecnologiche, la disciplina degli impianti gestione rifiuti e la tutela idrologica e idrogeologica (recependo le disposizioni del PGRA, del PAI approvato con DPCM 24 maggio 2001 e della variante alle norme del PAI e del PAI Delta PAI adottata il 7 dicembre 2016).</p>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Le NTA di attuazione della Variante al PTC del Parco (art.5) prevedono che, in sede di adeguamento del proprio PGT al PTC del Parco, di adozione o revisione degli strumenti urbanistici comunali, i Comuni il cui territorio sia compreso nel perimetro del Parco debbano osservare i criteri e gli indirizzi dettati dal PTC e dalle relative NTA per le aree esterne confinanti con il Parco, e che per le aree esterne al Parco debbano coordinare le proprie previsioni urbanistiche al Piano del Parco, con riferimento a:

- a) parcheggi perimetrali;
- b) accessi e permeabilità dei confini;
- c) continuità delle piste ciclabili;
- d) sistema del verde e delle attrezzature ludico-sportive;
- e) sistema delle acque superficiali;
- f) insegne pubblicitarie e cartellonistica.

1.6 PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE DELLA MEDIA VALLE DEL LAMBRO

Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Media Valle del Lambro
Stato di attuazione
<p>Il Piano Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) della Media Valle del Lambro è stato ufficialmente riconosciuto con DGR n° VII/8966 del 30 Aprile 2002 (Brugherio e Cologno Monzese) e con successiva Delibera della Giunta Provinciale n° 954/06 del 4 dicembre 2006 per l'ampliamento in Sesto San Giovanni. In seguito, con Decreto del Sindaco Metropolitano n° 131/2016 del 19/05/2016 il PLIS si è ampliato nel territorio del Comune di Milano e con Decreto Deliberativo Presidenziale della Provincia di Monza e Brianza n° 81 del 24/10/2016 è stato riconosciuto il nuovo perimetro con l'ampliamento al Comune di Monza.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>L' area protetta si estende per circa 660 ettari lungo il corso del fiume Lambro, tra i Comuni di Monza, Brugherio, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni e Milano e costituisce una cerniera di un sistema verde di scala metropolitana: a nord si collega, attraverso i terreni della Cascinazza, con il centro di Monza e poi con il Parco della Villa Reale; a sud confina con il parco del nuovo quartiere di via Adriano, e si collega, attraverso il Canale Martesana, con il centro di Milano; a ovest, attraverso il parco previsto sulle aree Falck, arriverà a poche centinaia di metri dal Parco Nord; ad est, sempre attraverso la Martesana, si collegherà al PLIS Est delle Cave</p> <p>Rappresenta quindi la connessione verde di un sistema articolato, formato dai centri di Milano, Monza, Sesto San Giovanni, Brugherio e Cologno Monzese e dal sistema dei parchi del Nord Milano. Tale sistema di aree verdi, comprendendo anche il Parco di Monza, raggiunge una superficie territoriale complessiva di grande rilievo, pari a circa 3500 ettari.</p>
Obiettivi del Piano
<p>In virtù delle caratteristiche sopra descritte gli obiettivi principali risultano essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>il recupero di aree fortemente degradate attraverso un ridisegno complessivo delle aree che compongono il territorio in questione;</u> 2. <u>il riequilibrio ambientale del tessuto conurbato circostante e di quello in cui si trova.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Il parco si sviluppa nella prima cintura orientale di Milano, all'interno di un continuum urbanizzato che ne ostacola l'integrazione con la rete provinciale e sovraprovinciale, il cui confine meridionale coincide con quello nord-orientale del capoluogo lombardo, verso il quartiere di Crescenzago. Il parco dovrebbe "ricucire" i territori di frangia lungo l'asta del fiume ed in prospettiva dovrebbe fungere da collegamento orizzontale tra il Parco Nord Milano, le aree verdi di Sesto e, più ad est, il PLIS Est delle Cave, il PLIS Parco delle Cascine di Pioltello e la Martesana. È inoltre fondamentale nel proprio ruolo di collegamento longitudinale tra il Parco Regionale della Valle del Lambro ed il Parco Agricolo Sud Milano.</p> <p>L'unico elemento di continuità ecologica del PLIS è rappresentato dal corso del fiume Lambro e dalla fascia boschiva ripariale, su cui intervenire per implementare le connessioni orizzontali e verticali sopra configurate.</p>

1.7 PARCO LOCALE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE EST DELLE CAVE

Parco Locale di Interesse Sovracomunale delle Cave Est
Stato di attuazione
<p>Il PLIS delle Cave Est è stato riconosciuto dalla Giunta Provinciale il 25 maggio 2009. Con successiva Deliberazione di Giunta Provinciale n. 337 del 25 novembre 2014 è stato riconosciuto l'ampliamento del PLIS nel territorio del Comune di Cernusco sul Naviglio. Con Decreto del Sindaco Metropolitano n. 213/2017 del 27 luglio 2017, la Città Metropolitana di Milano ha riconosciuto l'ampliamento del Parco Locale di Interesse Sovracomunale Est delle Cave nel territorio del Comune di Cologno Monzese. Infine con Decreto Deliberativo Presidenziale R.G n. 52 del 05 giugno 2018, la Provincia di Monza e della Brianza ha riconosciuto l'ampliamento del Parco Locale di Interesse Sovracomunale Est delle Cave nel territorio del Comune di Brugherio.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il PLIS delle Cave Est interessa i comuni di Brugherio, Carugate, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese e Vimodrone ed interessa una superficie totale di circa 843 ettari, distribuiti nel territorio dei comuni sopra citati. Si trova in un contesto fortemente urbanizzato ed infrastrutturato, tagliato diagonalmente dalla Tangenziale Est Milano e delimitato verso nord dal tracciato dell'autostrada Milano-Venezia, verso sud dal tracciato della ex "Padana superiore", verso ovest dai comuni di prima cintura milanese (Cologno e Brugherio), mentre ad est si trovano i due nuclei ancora distinti di Cernusco e Carugate. Il PLIS si caratterizza per la presenza di un paesaggio provvisto sia di elementi tipici del margine urbanizzato, che di peculiarità della pianura irrigua orientale, con fontanili e rogge derivate dal Naviglio Martesana e dal Canale Villoresi; forti segni territoriali sono inoltre i numerosi ex ambiti di attività estrattiva, soprattutto nella parte centrale e meridionale.</p>
Obiettivi del Piano
<p>Sono obiettivi del Parco:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>la funzione sportiva e ricreativa sostenibile;</u> 2. <u>la tutela e la riqualificazione paesaggistica;</u> 3. <u>la conservazione dei beni storici legati alla tradizione rurale;</u> 4. <u>la tutela del patrimonio agrario;</u> 5. <u>l'incremento delle connessioni ecologiche;</u> 6. <u>il recupero naturalistico e forestale.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Il parco si sviluppa a cavallo delle province di Monza e Milano, in senso longitudinale, giungendo, nelle sue propaggini meridionali, fino alla zona di Cascina Gobba in Milano. La sua costituzione è fondamentale per l'implementazione del sistema di connessione orizzontale che si sviluppa tra il Parco Nord Milano, il PLIS della Media Valle del Lambro (verso ovest) ed i PLIS delle Cascine di Pioltello e del Parco Agricolo di Nord Est, oltre che della connessione Nord-Sud tra aree protette della Brianza, Est Milano e Parco Sud.</p>

1.8 PIANO COMPENSORIALE DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI

Piano Compensoriale di Bonifica Est Ticino Villorosi
Stato di attuazione
Con DGR del 19 giugno 2023 - n. XII/478 è stato approvato il piano compensoriale di bonifica, di irrigazione e di tutela del territorio rurale del Consorzio di Bonifica Est Ticino Villorosi, ai sensi dell'art. 88 della LR 31/2008.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il piano compensoriale di bonifica è lo strumento di pianificazione consortile in cui si individuano le strategie che il Consorzio di bonifica intende mettere in atto nei successivi dieci anni e le azioni di massima che intende intraprendere per garantire:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la sicurezza idraulica del territorio; b) l'uso plurimo e la razionale utilizzazione a scopo irriguo delle risorse idriche; c) la provvista, la regimazione e la tutela quantitativa e qualitativa delle acque irrigue; d) il risparmio idrico, l'attitudine alla produzione agricola del suolo e lo sviluppo delle produzioni agro-zootecniche e forestali; e) la conservazione e la difesa del suolo, la tutela e la valorizzazione del paesaggio rurale ed urbano anche ai fini della fruizione turistico-ricreativa e sportiva, nonché la costruzione di corridoi ecologici e di percorsi per la mobilità lenta.
Obiettivi del Piano
<p>Sono obiettivi del Piano:</p> <p><u>1. la sicurezza idraulica del territorio:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) miglioramento della funzionalità idraulica della rete di bonifica/promiscua per il controllo delle piene e degli eventi alluvionali – BP zona ovest Olonetta; b) protezione dei centri urbani attraverso la realizzazione di opere per la laminazione e collettamento delle portate di piena – Martesana zona Trobbie, zona di Settala, Trucazzano, Mediglia; c) verifica e controllo delle portate di pioggia (sfioratori di troppo pieno delle reti fognarie in collaborazione con Gestori SII) o delle grandi aree impermeabilizzate, soprattutto in relazione agli accrescimenti dei volumi dovuti sia per l'aumento delle superfici impermeabili (trasformazioni urbanistiche), sia per il modificarsi del regime di pioggia; d) riorganizzazione e taratura delle connessioni tra le reti fognarie e la rete di bonifica (in collaborazione con Gestori SII); e) difesa delle aree pedecollinari (verifica degli scarichi del Deviatore Acque Alte zona a valle della collina di San Colombano che in assenza del Deviatore, possono creare allagamenti o peggiorare la situazione di criticità sulla rete); f) ripristino o adeguamento (rete storica colatori villoresi o nuova rete acquisita a seguito del trasferimento operato da Regione del reticolo principale a reticolo di bonifica – Navigliaccio, Barona, Carona, ecc.) dei colatori o della rete ad uso promiscuo per la raccolta, collettamento e laminazione diffusa delle acque di piena; g) adeguamento in genere della rete di colo/promiscua dovute a criticità localizzate o a mancanza di opere idrauliche puntuali quali manufatti di regolazione, telecontrollo, telecomando, telemisura; <p><u>2. l'uso plurimo e la razionale utilizzazione a scopo irriguo delle risorse idriche:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) modifica/trasformazione modalità di irrigazione da scorrimento ad aspersione, subirrigazione, microirrigazione, in zone particolarmente idonee per caratteristiche territoriali e produttive al fine di contenere l'utilizzo della risorsa idrica e meglio far fronte alle possibili crisi idriche, al fine di utilizzare la risorsa risparmiata grazie alla conversione del metodo di irrigazione in zone con carenza idrica, per la riduzione dell'uso di fonti che richiedono il sollevamento delle portate (pozzi); b) rifacimento della rete terziaria, particolarmente deteriorata, in canalette nei comizi specificatamente vocati alla produzione agricola al fine di contenere l'utilizzo della risorsa idrica e meglio far fronte alle possibili crisi idriche, di riduzione dell'uso di fonti che richiedono il sollevamento delle portate (pozzi); c) sviluppo e programmazione dell'interconnessione dei sistemi irrigui (CAPV Villorosi e rete Navigli) per ottimizzare l'utilizzo della risorsa e meglio far fronte alle possibili crisi idriche, di utilizzare la risorsa risparmiata grazie al rifacimento della rete in zone con carenza idrica, di riduzione dell'uso di fonti che richiedono il sollevamento delle portate (pozzi) d) utilizzo dei salti presenti sulla rete per produzione energia idroelettrica; e) adeguamento della rete consortile e riorganizzazione della modalità di gestione al fine dell'utilizzo

della rete consortile con particolare riguardo al mantenimento delle portate immesse nella stagione invernale (servizi ecosistemici);

3. la provvista, la regimazione e la tutela quantitativa e qualitativa delle acque irrigue:

- a) adeguamento e realizzazione di opere per la bacinizzazione anche dei canali derivatori, finalizzata a una maggiore e più efficace gestione dei periodi di emergenza idrica;
- b) sistemi di telecontrollo e telecomando che possano ridurre le criticità di somministrazione delle dispense irrigue soprattutto nei periodi di carenza idrica;
- c) implementazione e sviluppo di una rete di monitoraggio qualitativa e quantitativa della risorsa immessa nella rete irrigua consortile, mitigazione delle possibili cause di inquinamento attraverso sistemi di fitodepurazione o trattamento delle acque di scarsa qualità;

4. il risparmio idrico, l'attitudine alla produzione agricola del suolo e lo sviluppo delle produzioni agro-zootecniche e forestali:

- a) riutilizzo di acque di scarico meteoriche, di falda, reflue depurate o di altri scarichi di acque idonee alla irrigazione;
- b) incentivazione dell'utenza di buone pratiche gestionali finalizzate al risparmio idrico o all'accrescimento di produzioni agricole meno idroesigenti, mediante studi, ricerche e finanziamenti specifici, riduzione dei costi di produzione anche attraverso degli impianti dei contributi consortili;
- c) vedi anche punto 2 lettere a e b;

5. la conservazione e la difesa del suolo, la tutela e la valorizzazione del paesaggio rurale ed urbano anche ai fini della fruizione turistico-ricreativa e sportiva, nonché la costruzione di corridoi ecologici e di percorsi per la mobilità lenta:

- a) ripristino/manutenzione edifici e manufatti aventi interesse storico, culturale, paesaggistico, ecc. da adibire anche a scopi didattici, divulgativi, museali;
- b) realizzazione/manutenzione di opere per la fruizione turistica della rete e del paesaggio;
- c) valorizzazione delle funzionalità ambientali soprattutto in relazione alla "fornitura di servizi ecosistemici", di mantenimento della biodiversità, di mantenimento di corridoi ecologici, del mantenimento della connettività tra i sistemi acquatici e il territorio circostante;
- d) tutela e valorizzazione dei fontanili, risorgive, marcite, ambienti umidi;

6. la manutenzione diffusa del territorio.

- a) collaborazione con Enti locali e Regione Lombardia per interventi e gestione reticolo idrico minore e reticolo idrico principale.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

All'interno delle schede delle azioni di piano sono specificatamente riferiti al territorio del Comune di Milano o a quello della Città Metropolitana incluso il capoluogo:

- studio conoscitivo del nuovo reticolo irriguo di competenza nelle province di Milano e Pavia;
- interventi per la regolazione dei livelli del Naviglio Grande e automazione delle derivazioni;
- completamento del collegamento idraulico tra il Canale Villoresi ed il Naviglio Grande attraverso il sito Expo 2015 - Via d'Acqua Sud;
- azione AQST M1.A1.1: recupero e valorizzazione dell'alveo della Roggia Vettabbia Alta;
- azione AQST M1.A1.2: connessione idraulica Martesana/Seveso con la Roggia Vettabbia e il Sistema Navigli;
- studio per la ricostituzione della continuità idraulica interrotta dall'area metropolitana milanese;
- proposta di riordino irriguo nell'area sud Milano;
- azione AQST M1.A1.3: potenziamento reticolo idrico minore Chiaravalle/Carpianese;
- studio conoscitivo delle problematiche idrauliche del nuovo reticolo di competenza del Consorzio;
- azione AQST M1.A3.1: Interventi di difesa idraulica nel borgo di Chiaravalle-Vettabbia bassa;
- progettazione degli interventi di restauro e adeguamento funzionale delle conche del Naviglio Martesana e rizezionamento del tratto a valle di via Idro a Milano;
- interventi di restauro e adeguamento funzionale delle conche del Naviglio Martesana e rizezionamento del tratto a valle di via Idro a Milano;
- azione AQST M2.A1.9: Sviluppo connessioni ecologiche - Valle del Ticinello.

2 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE

2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Piano Territoriale Regionale
<p>Stato di attuazione</p>
<p>Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato approvato dal Consiglio regionale con DCR n° 951 del 19 gennaio 2010; l'Integrazione ai sensi della L.R. n. 31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo è stata approvata dal Consiglio regionale con delibera n. 411 del 19 dicembre 2018 ed ha acquistato efficacia il 13 marzo 2019 con la pubblicazione sul BURL.</p> <p>Il PTR integrato è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), oppure con il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER); l'ultimo aggiornamento è stato effettuato tramite DCR n. 42 del 20 giugno 2023.</p> <p>Infine con DCR n. 2137 del 2 dicembre 2021 il Consiglio regionale ha adottato la variante finalizzata alla revisione generale del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP), includendo quanto già approvato con l'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31 del 2014.</p> <p>La Giunta regionale ha successivamente approvato la proposta di revisione generale del PTR (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.</p>
<p>Finalità e contenuti del Piano</p>
<p>Il PTR è lo strumento di governance della Regione; si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e settoriale con il contesto territoriale, ambientale, sociale ed economico, analizzando i punti di forza e le debolezze, evidenziando le criticità e le potenzialità dell'intero sistema regionale.</p> <p>Il PTR si pone l'obiettivo di coerenzarsi con le strategie della programmazione comunitaria e nazionale che interessano il territorio regionale, procedendo ad eventuali adeguamenti di sistemi ed azioni. Come definito dall'art. 19 della LR 12/2005, il PTR "<i>costituisce atto fondamentale di indirizzo, agli effetti ambientali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province</i>". Il PTR "<i>...indica gli elementi essenziali del proprio assetto territoriale e definisce altresì i criteri e gli indirizzi per la redazione degli atti di programmazione territoriale di province e comuni</i>".</p> <p>Ai sensi del D.Lgs. 42/04 e della vigente legislazione, il PTR possiede valenza di piano paesaggistico, confermando, in tal senso, la profonda interazione tra i temi della pianificazione territoriale e la tutela ambientale.</p>
<p>Obiettivi del Piano</p>
<p>Il Sistema degli obiettivi di Piano si pone come fine ultimo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Tale intendimento si articola in 3 macro-obiettivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) <u>rafforzare la competitività dei territori della Lombardia</u>. Per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività rispetto ad altri territori, incrementando anche gli standard di qualità della vita dei cittadini; 2) <u>riequilibrare il territorio lombardo</u>. Con tale affermazione non si intende perseguire una qualsivoglia forma di omologazione delle caratteristiche regionali esistenti, ma valorizzare i punti di forza di ogni sistema territoriale e favorire il superamento delle debolezze. "Equilibrio" è, quindi, inteso come lo sviluppo di un sistema policentrico; 3) <u>proteggere e valorizzare le risorse della regione</u>. La Lombardia possiede notevoli ricchezze che necessitano di essere valorizzate, siano esse risorse primarie (naturali, ambientali, capitale umano) o prodotte dalle trasformazioni avvenute nel tempo (paesaggistiche, culturali, d'impresa). <p>I 3 macro-obiettivi sopra citati vengono a loro volta descritti in 24 obiettivi generali di Piano.</p> <p>La declinazione degli obiettivi è stata realizzata secondo due sistemi di lettura, il primo dal punto di vista tematico ed il secondo dal punto di vista territoriale; quest'ultima classificazione ha provveduto alla suddivisione del territorio lombardo in 6 sistemi territoriali spazialmente riconoscibili: Sistema Metropolitano, Sistema della Montagna, Sistema Pedemontano, Sistema dei Laghi, Sistema della Pianura Irrigua, Sistema del Fiume Po e Grandi Fiumi di Pianura.</p>

La città di Milano rappresenta il fulcro del Sistema Territoriale Metropolitan lombardo storico ad ovest del Fiume Adda, a costituire un triangolo industriale con l'ambito Varesino e quello del Lecchese; detto territorio si caratterizza essenzialmente per le elevatissime densità insediative, la presenza di vaste aree verdi tra le diverse polarità e l'elevato grado di infrastrutturazione.

Grande importanza riveste l'asse del Sempione, che collega Milano con la conurbazione di Legnano-Busto Arsizio-Gallarate, l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e, più recentemente, il nuovo polo fieristico di Rho-Però.

Il Sistema Metropolitan occidentale, insieme a quello Orientale che si appoggia sulle polarità di Bergamo e Brescia, costituisce il tratto centrale di un continuum insediativo ed industriale che attualmente si estende da Torino a Venezia e prosegue, a sud, verso Bologna.

Milano è, inoltre, il centro di una vasta rete di connessioni infrastrutturali a carattere internazionale, grazie all'apertura dei trafori del Gottardo e del Sempione; il Sistema Metropolitan lombardo diventerà, in prospettiva, cerniera tra alcuni grandi collegamenti transeuropei: il corridoio V Lisbona-Kiev, il Corridoio I, che collega il Mediterraneo con il Nord Europa tramite il Brennero ed il Corridoio Genova-Rotterdam, destinato a collegare le due principali porte europee verso l'Asia e l'Atlantico.

Il PTR evidenzia, inoltre, il ruolo di motore dello sviluppo economico svolto dal Sistema Metropolitan lombardo all'interno del contesto europeo, in virtù della presenza della Borsa, dei maggiori centri decisionali imprenditoriali, del nuovo polo fieristico Rho-Però e dell'ambito FieraMilanoCity, di centri di ricerca e università, di una rete sanitaria e scolastica di qualità.

Tra le criticità del milanese collegabili al comparto ambientale si rilevano la mancanza di un sistema logistico lombardo in grado di alleggerire il nodo ferroviario di Milano, la congestione da traffico stradale sulle principali arterie viabilistiche, la scarsa qualità territoriale in termini di inquinamento, frammentazione degli spazi aperti, erosione di suolo e periurbanizzazione, il pericolo della banalizzazione del paesaggio, nonché della perdita di specificità storiche e culturali, tipici delle zone ad alta densità edilizia ed in rapida trasformazione. In campo economico e sociale si deve inoltre sottolineare la permanenza di sacche di disparità sociale sia tra la popolazione italiana, sia tra gli immigrati, ancora relativamente poco inseriti dal punto di vista sociale, in contrasto con l'acclarato ruolo dell'area nel sistema economico nazionale ed europeo.

Per il sistema territoriale metropolitan all'interno del PTR sono stati individuati i seguenti obiettivi:

- 1) tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- 2) riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale;
- 3) tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità;
- 4) favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del Nord Italia;
- 5) favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;
- 6) ridurre la congestione del traffico privato, potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile;
- 7) applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio;
- 8) riorganizzare il sistema del trasporto merci;
- 9) sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso sistemi di cooperazione, verso un comparto produttivo di eccellenza;
- 10) valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;
- 11) Post EXPO: creare le condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio;
- 12) limitare l'ulteriore espansione urbana (favorire riqualificazione e riuso, conservare i varchi liberi, evitare sprawl, mantenere la riconoscibilità dei centri urbani, promuovere edilizia sostenibile, contenere i fenomeni di degrado in aree periurbane e di frangia).

Data l'importanza che riveste il tema del consumo di suolo nel territorio lombardo (ma non solo, dato che la Commissione europea ha posto un obiettivo quantitativo esplicito: consumo di suolo "zero" nel 2050) si riporta di seguito l'obiettivo prioritario dichiarato nella proposta di Piano e di VAS per l'Integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n° 31 del 28 novembre 2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato, i cui elaborati sono stati approvati dalla Giunta regionale con D.G.R. n° 6095 del 29/12/2016 e recentemente adottati dal Consiglio regionale con D.C.R. n° X/1523 del 23/05/2017: la rigenerazione territoriale e urbana e il riuso delle aree dismesse e da bonificare, sostanziali per il contenimento del consumo di suolo.

L'integrazione del PTR mette in campo una pluralità di azioni accomunate dalla finalità di ottenere una riduzione del consumo di suolo, quantitativamente significativa, mirata alla salvaguardia dei suoli più critici e di maggiore qualità, ed efficace sotto il profilo della razionalità e dell'efficienza dell'assetto insediativo. Il consumo di suolo è affrontato sia nella sua dimensione quantitativa che qualitativa esplicitando la connessione fra sviluppo insediativo e qualità di suoli liberi rimasti per un assetto territoriale sostenibile.

L'assetto insediativo della Lombardia, connotato da aree a fortissima concentrazione e nello stesso tempo da un'amplessima diffusione degli insediamenti in gran parte nella pianura e da un'alta qualità del suolo libero, agrario e naturale, rende evidente l'aspetto qualitativo del problema.

È a partire da queste considerazioni, che l'integrazione del PTR procede lungo un filo logico che affronta le questioni della "soglia" di riduzione del consumo di suolo, della quantità e della qualità dei suoli liberi attualmente interessati da previsioni di trasformazione dei PGT (e di cui la LR 31/2014 dispone l'obiettivo di riduzione), della rigenerazione, come efficace uso del suolo urbanizzato in quanto alternativa al consumo di territorio, della qualità generale dei suoli "in gioco", e del monitoraggio dell'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo. Il PTR organizza l'azione alle diverse scale territoriali e ai diversi livelli amministrativi; stabilisce i criteri per ridurre il consumo di suolo differenziati per Ambiti territoriali omogenei e fornisce alle Province, alla Città Metropolitana e ai Comuni i criteri per adeguare la pianificazione in atto, impostare i nuovi PTCP/PTM/PGT e rigenerare il suolo urbanizzato.

Si ricorda che la LR 31/2014 affida al Piano Territoriale Regionale (PTR) il compito di stabilire i criteri per ridurre il consumo di suolo differenziati per Ambiti territoriali omogenei; il PTR deve anche fornire alle Province, alla Città Metropolitana e ai Comuni i criteri per adeguare la pianificazione in atto, impostare i nuovi PTCP/PTM/PGT e rigenerare il suolo urbanizzato.

Si segnala infine che la nuova proposta di PTR - basata sull'identificazione di 7 sistemi territoriali (tra cui il sistema territoriale metropolitano) e di 40 ambiti territoriali ottimali per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo (tra cui quello della città Metropolitana di Milano – Milano e città metropolitana) – si basa sull'individuazione di 5 "pilastri" definiti in relazione alla Strategia Regionale dello Sviluppo Sostenibile:

1. coesione e connessioni;
2. attrattività;
3. resilienza e governo integrato delle risorse;
4. riduzione del consumo di suolo e rigenerazione;
5. cultura e paesaggio.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Tutti gli obiettivi specifici del PTR, appartenenti al Sistema Metropolitano, possono essere contestualizzati nel territorio della città di Milano:

- a) tutelare la salute e a sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale. Nello specifico si fa riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare, alla tutela del suolo e delle acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione degli inquinanti, alla bonifica dei siti contaminati, alla gestione integrata dei rischi;
- b) 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, sfruttando, ad esempio, l'energia solare termica, l'energia geotermica a bassa entalpia e le acque di falda tramite le pompe di calore;
- c) tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità. L'analisi delle acque superficiali di Milano mostra un quadro generale estremamente negativo: lo stato di qualità di tutte le acque superficiali è "scadente" o "pessimo". Le linee di azione mirano a ripristinare gli alvei dei fiumi e ad implementare politiche per la tutela dei fiumi e la prevenzione del rischio idraulico, in particolare nel milanese, anche attraverso una maggior integrazione dei progetti nel contesto ambientale e paesaggistico;
- d) favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del Nord Italia Lo scopo è il potenziamento dei poli secondari complementari (l'area di Malpensa, l'area della fiera di Rho-Però) senza depotenziare il capoluogo lombardo. È quindi fondamentale realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma, potenziando la rete stradale e realizzando opere per perfezionare le relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano;
- e) 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 storico-culturale e paesaggistico e perseguendo strategie atte al miglioramento della qualità della vita;
- f) 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 ciclo-pedonali di adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale e suburbano;
- g) 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 tutela del suolo libero esistente e alla preservazione dell'edificato per evitare fenomeni di sprawl urbano in particolare sulle aree agricole;
 - alla realizzazione di strutture congressuali a livello internazionale, 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. Il Parco Agricolo Sud Milano, che circonda il territorio comunale, garantisce una discontinuità con i comuni di prima cintura;
 - a favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati per ridurre la disparità sociale ed il fenomeno della marginalità;
- h) riorganizzare il sistema del trasporto merci. Il tema della riorganizzazione del sistema logistico è uno degli obiettivi prioritari della mobilità milanese: la realizzazione di infrastrutture logistiche esterne a Milano o la costruzione di efficaci nodi di interscambio, porterebbe ad una diminuzione del traffico derivante dal trasporto merci. Lo sgravio del traffico attraverso il nodo Milano, già sovraccarico, può essere realizzato anche mediante il potenziamento della rete ferroviaria e la creazione di nuove infrastrutture di collegamento che by-passino il capoluogo lombardo, evitando la penetrazione delle merci non dirette alla regione urbana;
- i) sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso sistemi di cooperazione, verso un comparto produttivo di eccellenza. La realizzazione di strutture di ricerca applicata, in collaborazione con il sistema universitario milanese, è un obiettivo che consentirebbe di potenziare e strutturare economie di scala altrimenti irrealizzabili. Il capoluogo lombardo è già oggi considerato un centro d'eccellenza sia nel settore terziario, sia nei settori industriali avanzati (elettronica, comunicazioni, editoria). L'ulteriore rafforzamento di queste politiche economiche renderebbe Milano competitiva non solo a livello nazionale, ma anche a livello europeo;
- j) 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. Per poter favorire politiche finalizzate alla sensibilizzazione sui temi ambientali ed il patrimonio culturale è necessario promuovere iniziative e programmi di formazione, coinvolgendo differenti settori di intervento (operatori di settore, professionisti, studenti, operatori pubblici);
- k) post EXPO: creare le condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivo e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio. Accanto a questioni più sito specifiche, come la governance dei processi di trasformazione e riqualificazione dell'ex sito espositivo e la promozione della qualità progettuale e dell'inserimento paesistico dell'intervento, la riqualificazione sarà l'occasione per affrontare e definire questioni afferenti ad un contesto più allargato e strategico per la Lombardia ed il Nord Italia, come la progettazione di una Rete Verde Regionale coordinata con la valorizzazione del sistema agricolo-forestale e delle acque, la riqualificazione paesistico/ambientale dei bacini di riferimento, il potenziamento della Rete Ecologica e la realizzazione di Sistemi Verdi, oltre alla messa a sistema dei grandi interventi di trasformazione urbanistica nel quadrante Nord-Ovest (Area ex sito Expo 2015, Area ex Fiat – Alfa Romeo di Arese, PII Cascina Merlata), ed al perseguimento di un idoneo sistema di accessibilità al quadrante potenziando il sistema del TPL.
- l) 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.

Per quanto riguarda la nuova proposta di PTR, per il sistema territoriale metropolitano sono stati individuati una serie di indirizzi di carattere generale per ciascuno dei pilastri sopra riportati, tutti contestualizzabili anche alla scala di Milano:

Coesione e connessioni:

- perseguire una maggiore coesione tra gli attori territoriali (amministrazioni locali, parti sociali, attori territoriali) per migliorare la vita dei cittadini e i servizi disponibili;
- perseguire la definizione di ruolo dei poli attraverso percorsi condivisi di partecipazione tra le amministrazioni finalizzata ad ottimizzare le potenzialità e ridurre le criticità;
- promuovere la copertura della banda ultra larga mediante reti multifunzione nell'ottica della promozione di smart city;
- valorizzare la rete delle polarità urbane minori preservandone i valori storico-culturali messi a rischio dalla pressione insediativa derivante dallo spostamento della popolazione dai centri maggiori a più alta densità, alla ricerca di più elevati standard abitativi;
- completare e mettere a regime un sistema logistico lombardo che incentivi l'intermodalità ferro/gomma con la realizzazione sia di infrastrutture logistiche esterne al polo centrale di Milano, atte a favorire l'allontanamento dal nodo del traffico merci di attraversamento, sia di infrastrutture di interscambio prossime a Milano atte a ridurre la congestione derivante dal trasporto merci su gomma;
- riorganizzare i sistemi di distribuzione delle merci in ambito urbano (city logistic) al fine di ridurre gli impatti ambientali;
- potenziare il Servizio Ferroviario Regionale, atto a favorire le relazioni interpolo, ed estensione dei Servizi Suburbani a tutti i poli urbani regionali;
- sviluppare le applicazioni ICT (telelavoro, smart-working, e-commerce, e-government), al fine di ridurre la domanda di mobilità.

Attrattività:

- promuovere reti di percorsi culturali ed eno-grastronomici tra le regioni confinanti;
- ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR;
- applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;
- promuovere iniziative di cooperazione con altri sistemi metropolitani italiani ed europei finalizzata a conseguire più elevati livelli di innovazione tecnologica, formativi, di condivisione della conoscenza, di competitività, di sviluppo;
- garantire il mantenimento di attività agricole in funzione di miglioramento della qualità ambientale complessiva e di valorizzazione del paesaggio;
- migliorare la qualità della vita attraverso una rete di parchi e aree a verde pubblico supportati da una rete di collegamenti ciclabili sicuri;
- promuovere forme sostenibili di abitazioni e quartieri attraverso l'utilizzo di tecnologie smart;
- promuovere la qualità della vita attraverso spazi pubblici di qualità;
- facilitare l'interazione digitale tra amministrazioni e cittadini/impresе per servizi pubblici di alta qualità;
- favorire la mobilità transfrontaliera con servizi pubblici digitali interoperabili al fine di migliorare il funzionamento del mercato unico della UE;
- applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati delle periferie;
- favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atte a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione;
- valorizzare e riqualificare le aree di particolare pregio nell'ambito del Sistema Metropolitano attraverso progetti che consentano la fruibilità turistica-ricreativa;
- sviluppare la rete ecologica regionale attraverso la tutela e il miglioramento della funzionalità

ecologica dei corridoi di connessione e la tutela e valorizzazione delle aree naturali protette, con particolare riguardo a quelle di cintura metropolitana, che rivestono un ruolo primario per il riequilibrio per la fruizione e la ricreazione dei residenti costituendo ambiti privilegiati per la sensibilizzazione ambientale e fattore di contenimento delle pressioni generate dalla tendenza insediativa.

Resilienza e governo integrato delle risorse:

- realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi;
- prevenire il rischio idraulico attraverso un'attenta pianificazione del territorio;
- prevenire con interventi tempestivi la situazione delle aree urbane e periurbane critiche del milanese (bacino Lambro-Seveso-Olona) e del bresciano (Bacini Mella e Chiese) sia sotto il profilo del rischio idraulico sia sotto il profilo della qualità delle acque;
- promuovere piani di sottobacino idrografico per approfondire problematiche legate di pericolosità e rischio a scala di dettaglio, favorendo anche la messa a sistema delle informazioni prodotte a livello locale;
- promuovere una semplificazione delle procedure per una maggiore celerità delle azioni di intervento e per una maggiore flessibilità nella definizione e attuazione degli obiettivi da perseguire;
- favorire una integrazione maggiore tra le materie di sicurezza idraulica e idrogeologica con quelle dell'uso delle acque, dell'ambiente e del paesaggio;
- sviluppare politiche per la conoscenza e la tutela della biodiversità vegetale e animale sostenuta dal mosaico di habitat che si origina in città;
- sviluppare le reti ecologiche urbane e le infrastrutture verdi, con ecosistemi in grado di offrire servizi multifunzionali;
- valutare attentamente le esternalità sull'ambiente, anche cumulative, generabili dal recupero delle aree dismesse;
- integrare la funzionalità ecologica nelle trasformazioni del territorio, privilegiando l'utilizzo di soluzioni basate sulla natura (NBS);
- integrare nella definizione delle trasformazioni urbane e territoriali gli elementi di naturalità / paranaturalità esistenti, valorizzandone struttura e ruolo;
- tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;
- tutelare il suolo e le acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione e bonifica dei siti contaminati anche attraverso la creazione di partnership pubblico-private sostenute da programmi di marketing territoriale;
- promuovere il tema della sicurezza come una politica esercitata e sostenuta da un ampio fronte istituzionale;
- promuovere una "cultura della resilienza" intesa come capacità del sistema socio-economico territoriale di convivere con i vari tipi di rischio e farvi fronte in caso di emersione;
- promuovere una cultura della sicurezza su vari fronti: stradale, urbana, sul lavoro...;
- incentivare politiche per la salute a differenti livelli per contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici;
- tutelare e salvaguardare il ciclo delle acque e la gestione dei rifiuti.

Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione:

Oltre ai criteri dettati dalla specifica sezione sulla riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione definiti in applicazione alla lett. b-bis) comma 2 art. 19 della l.r. 12/05 si forniscono i seguenti indirizzi:

- applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio contrastando il consumo di suolo;
- recuperare e rifunzionalizzare le aree dismesse o degradate, con attenzione a previsioni d'uso che non si limitino ad aree edificate ma prendano in considerazione l'insediamento di servizi pubblici e di verde;
- tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'edificazione e dai fenomeni di dispersione insediativa, in particolare per quanto riguarda le aree agricole periurbane;
- limitare l'espansione urbana: coerenzare le esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo;
- promuovere la forestazione diffusa o la forestazione urbana;
- applicare sistematicamente modalità di progettazione integrata che assumano la qualità paesistico/culturale e la tutela delle risorse naturali come riferimento prioritario e opportunità di qualificazione progettuale, particolarmente nei programmi di riqualificazione degli ambiti degradati.

Cultura e paesaggio:

Oltre agli obiettivi generali e alla disciplina definita dal “Piano Paesaggistico Regionale (PPR)” valgono i seguenti indirizzi:

- valorizzare il sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura;
- risignificare nel paesaggio la presenza delle numerose attività produttive;
- tutelare e valorizzare gli spazi aperti periurbani;
- promozione dell'integrazione del “progetto strategico” Spazi Aperti, e Rete Verde Regionale all'interno di piani e politiche locali e regionali;
- tutela degli spazi verdi e delle aree interstiziali ricercando una ricomposizione delle lacerazioni derivate dalle espansioni recenti;
- promuovere il recupero di aree ed edifici abbandonati/non utilizzati anche attraverso la promozione di politiche incentivanti e collaborazioni interistituzionali;
- promuovere la tutela delle aree agricole;
- articolare, qualificare, promuovere azioni e politiche per i territori periurbani, sia all'interno degli strumenti di governo del territorio e attraverso azioni, politiche e progetti, coordinate forme di governance; armonizzando e integrando in questo modo i due tradizionali profili del sistema agricolo dell'agricoltura-produzione e dell'agricoltura protezione;
- promuovere la multifunzionalità dei territori periurbani in relazione alla capacità di produrre un flusso di beni e servizi utili alla collettività legati non solo alla produzione primaria, ma anche al riciclo e alla ricostituzione delle risorse di base (aria, acqua, suolo), al mantenimento degli ecosistemi, della biodiversità, del paesaggio.

La visione di futuro declinata nel PTR si attua attraverso i Progetti strategici, che trovano nella pianificazione territoriale regionale e in quella di settore, diretto riferimento. I Progetti strategici rappresentano le scelte regionali per lo sviluppo del territorio e sono i riferimenti fondamentali per orientare l'azione dei soggetti che operano e hanno responsabilità di governo del territorio in Lombardia. Con specifico riferimento anche alla città di Milano si ricordano:

- Olimpiadi invernali 2026 Milano Cortina;
- Milano Innovation District;
- PGRA 2021-2027: attuazione e realizzazione delle misure per la prevenzione del rischio idraulico nelle APSFR Città Metropolitana di Milano e Città di Brescia;
- Progetto Spazi aperti metropolitani;
- Rete Verde Regionale (RVR);
- Rete Ecologica Regionale (RER);
- Nodo ferroviario e stradale di Milano;
- Sistema del trasporto pubblico integrato dell'area metropolitana milanese.

Vi sono, inoltre, alcune categorie di progetti, azioni, strumenti che concorrono, nel loro complesso, ad attuare gli obiettivi del Piano, relazionandosi in modo sistemico e trasversale a diversi pilastri. Ai progetti strategici si affiancano, quindi, le Azioni di sistema, che, pur essendo già in buona parte previste e disciplinate dalla pianificazione di settore, trovano nel PTR un quadro di riferimento complessivo.

Il PTR individua le seguenti Azioni di sistema vevole anche per Milano:

- progetti per la mitigazione dei rischi idrogeologici, la difesa del suolo e la riqualificazione ambientale del territorio;
- areali di programmazione della rigenerazione territoriale;
- tutela e sviluppo della rete stradale regionale;
- sistema di trasporto pubblico su gomma regionale;
- sistema ciclabile regionale e sovraregionale;
- sistema logistico intermodale sostenibile, integrato e competitivo;
- sviluppo impiantistica per l'economia circolare;
- sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili;
- Banda Ultra Larga;
- sviluppo dell'Infrastruttura per l'Informazione Territoriale;
- distretti commerciali;
- piani integrati della Cultura.

2.2 PIANO PAESISTICO REGIONALE

Piano Paesaggistico Regionale
Stato di attuazione
<p>Il Piano Territoriale Regionale, ai sensi della LR 12/2005, ha natura ed effetto di piano territoriale paesaggistico. Il nuovo PTR, dunque, integra ed aggiorna il precedente Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), approvato nel 2001. La Regione Lombardia ha provveduto all'aggiornamento del PTPR mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Con DCR n. 2137 del 2 dicembre 2021 il Consiglio regionale ha adottato la variante finalizzata alla revisione generale del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP), includendo quanto già approvato con l'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31 del 2014).</p> <p>La Giunta regionale ha successivamente approvato la proposta di revisione generale del PTR (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Piano Paesaggistico Regionale ha la duplice natura di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo e, nel contempo, di strumento di disciplina paesaggistica del territorio.</p> <p>Il Piano tratta i temi legati alle specificità paesaggistiche del territorio lombardo, segnala i valori ed i fattori di identità territoriali, i processi di degrado e di banalizzazione del paesaggio in atto e propone strategie atte a conseguire obiettivi di tutela e di recupero.</p> <p>Il PPR per quanto concerne la riqualificazione paesaggistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • introduce i concetti di degrado paesaggistico, compromissione paesaggistica e rischio di degrado/compromissione; • indica le aree di prioritaria attenzione e indica i compiti della pianificazione locale anche in correlazione con quanto contenuto nella specifica parte degli Indirizzi di tutela; • indirizza verso una maggiore attenzione paesaggistica i progetti e gli interventi inerenti il recupero di ambiti o aree degradati al fine di elevarne l'efficacia migliorativa del paesaggio; • individua alcune cautele in merito a specifiche tipologie di intervento (recupero aree dimesse, piani cave, nuovi impianti rifiuti, infrastrutture a rete e impianti tecnologici, infrastrutture della mobilità ecc.) al fine di prevenire future forme di degrado. <p>Rispetto al precedente piano, in termini di disciplina normativa viene confermata l'attenzione regionale per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la tutela degli ambiti di elevata naturalità della montagna; • il riconoscimento e la tutela della viabilità storica e d'interesse paesaggistico; • l'individuazione e tutela dei centri e nuclei storici. <p>I temi di nuova attenzione introdotti, con riferimento alle priorità di salvaguardia e preservazione ambientale e paesaggistica del PTR e alle disposizioni del D. Lgs. 42/2004 e della L.R. 12/2005, riguardano invece prioritariamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'idrografia naturale e artificiale; • la rete verde, in termini di ricomposizione dei paesaggi rurali ma anche di ridefinizione dei rapporti tra città e campagna, fruizione dei paesaggi di Lombardia e tutela della biodiversità regionale; • geositi, non solo in termini di rilevanze significative paesaggistiche del territorio, ma anche di connotazione storico-sociale dello stesso; • siti inseriti nell'elenco del patrimonio dell'UNESCO, quali rilevanze identitarie di valore sovranazionale; • la rete dei luoghi di contemplazione, percezione e osservazione del paesaggio; <p>il tema della riqualificazione delle situazioni di degrado paesaggistico di contenimento dei processi che potrebbero portare a nuove forme di degrado, abbandono o compromissione dei valori e delle diverse connotazioni paesaggistiche regionali.</p>
Obiettivi del Piano

Le finalità del PPR si uniformano a quanto previsto per gli obiettivi del Piano del Paesaggio Lombardo nel suo complesso ed agli strumenti pianificatori, programmatori e progettuali che lo compongono:

1. 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;
2. miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio (innovazione, costruzione di nuovi paesaggi);
3. aumento della consapevolezza dei valori paesistici e la loro fruizione da parte dei cittadini.

Obiettivo fondamentale della revisione del PTR è quello di conseguire una maggiore integrazione della componente paesaggistica: il PPR si arricchirà, a tal fine, di strumenti operativi e di approfondimento conoscitivo e di indirizzo (Ambiti geografici di paesaggio - AGP) rivolti agli Enti locali finalizzati ad orientare la pianificazione del paesaggio.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

La città di Milano (rif. tav. A) 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. All'interno dei Repertori del PPR sono riconosciuti come componenti e caratteri percettivi del paesaggio:

- luoghi dell'identità locale come Piazza del Duomo, Piazza della Scala, il Castello Sforzesco ed il sistema dei Navigli;
- la strada panoramica Alzaia Naviglio Grande;
- I tracciati guida paesaggistici della Greenway del Ticino e del Naviglio Grande (partenza da Sesto Calende, arrivo alla Darsena di Milano) della pista ciclabile della Martesana e della Greenway Milano-Varzi;
- i siti Unesco di S. Maria delle Grazie ed il Cenacolo vinciano;
- il punto di osservazione del paesaggio lombardo riferito a "paesaggio metropolitano-Milano".

Dal punto di vista delle unità tipologiche di paesaggio, Milano viene collocata all'interno di una apposita categoria denominata "Paesaggi Urbanizzati-Poli Urbani ad alta densità" (rif. documento "I paesaggi di Lombardia"): all'interno di questo ambito gli indirizzi di tutela sono rivolti agli elementi paesaggistici non ancora edificati, al recupero di valori perduti, alla valorizzazione delle aree degradate o dimesse: il riferimento è in particolare alla valorizzazione delle vie d'accesso alla città e dei collegamenti con stazioni ferroviarie ed aeroporti, alla ricostruzione di una "trama verde della città" attraverso il ridisegno e l'arricchimento del verde urbano, al recupero delle aree dimesse industriali, agricole o abitative.

Lungo l'asse del Sempione, della Brianza e la direttrice Bergamo-Brescia-Verona, il milanese si distingue per il degrado paesistico dovuto ai "processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani", con un forte consumo di suolo e concentrazione di aree di frangia destrutturate, cave, discariche, insediamenti commerciali ed altri elementi detrattori puntuali o a rete (es. sistema delle tangenziali); per quanto riguarda "gli ambiti di degrado paesistico provocato da criticità ambientali" si sono individuati i corsi d'acqua dell'Olonza, Lambro Settentrionale e Meridionale ed il sito da bonificare di interesse nazionale della Bovisa (ora sito di interesse regionale).

Per Milano, e più in generale per gli ambiti di degrado sopra descritti (tavv. F, G ed H), gli indirizzi di tutela del PPR prevedono l'integrazione di aspetti paesistici nelle politiche e nelle azioni di pianificazione e governo locale del territorio, con esplicito riferimento agli atti del PGT e di pianificazione attuativa (es. PRU e PII), al PTCP e alla pianificazione provinciale e regionale di settore (es. cave, rifiuti, aree agricole), nonché agli strumenti di programmazione delle aree protette ed in tema di protezione civile.

Per quanto riguarda la revisione del PTR, la Città di Milano (rif. tavola PR1) ricade all'interno dell'Ambito Geografico di Paesaggio n. 26.1 (Conurbazione di Milano) tra i paesaggi della pianura – conurbazione metropolitana.

Per quanto riguarda gli interventi sugli elementi strutturanti, la scheda d'ambito prevede in particolare:

- definire strategie di ricucitura paesaggistico-ambientale che consideri gli esigui tratti strutturanti del paesaggio ancora riconoscibili come risorse non rinnovabili preziose e pertanto da valorizzare e risignificare;
- riconoscere la bipartizione dell'ambito in alta pianura asciutta e in bassa pianura irrigua, il cui confine è definito dalla linea di affioramento dei fontanili. Riconoscere inoltre i tre sub-ambiti dell'AGP: la corona esterna, quella interna, rappresentata dai Corpi Santi, e l'area inclusa nel

perimetro delle mura spagnole;

- valorizzare, anche in rapporto alla Rete Verde, le direttrici storiche di comunicazione (Sempione, Varesina, Comacina, Via dello Spluga) verso il Lago Maggiore, le Prealpi Varesine, il lago di Como e il triangolo lariano e anche gli itinerari verso i quadranti occidentali (via Vercellina) e occidentali (itinerario burdigalense, poi strada per Venezia). Riconoscere nella fitta rete viaria storica che permea i quadranti settentrionali della corona esterna un elemento primario della trama geo-storica locale, in quanto lungo i tracciati si sono sedimentate numerose testimonianze geo-storiche e architettoniche che dall'epoca romana giungono fino a quella contemporanea;
- nel settore meridionale dell'Ambito, valorizzare gli itinerari storici verso il Po e le valli appenniniche, così come le strade Romana, Vigentina e Vigevanese;
- valorizzare l'importante ruolo paesaggistico non solo dei palazzi aristocratici, connotati da giardini, parchi e viali alberati prospettici di raccordo tra interno ed esterno, ma anche degli edifici di culto antichi (pievi, monasteri e altri complessi religiosi) che oggi paiono dispersi e avulsi da ogni logica territoriale e necessitanti di significazione geografica funzionale al recupero della razionalità dei luoghi;
- definire strategie paesaggistiche finalizzate alla ricucitura delle cesure e frammentazione determinate dalla diffusa presenza di corridoi infrastrutturali;
- ricercare un maggior dialogo con le persistenze e non perseguire solo obiettivi di sostituzione e di rinnovo, soprattutto in presenza di testimonianze di interventi significativi per la storia urbanistica (quartieri Milanino a Cusano - tra i più precoci esempi in Italia di 'città giardino' - dei Giornalisti a Greco, nuova Bicocca, ecc.);
- riqualificare, anche in ottica di qualità paesaggistica, le aree degradate (es. le cave) presenti nell'Ambito;
- risignificare nel paesaggio la presenza delle numerose attività produttive, sorte lungo il corso del Naviglio Pavese (ma anche in altri contesti), che sovente rivestono una valenza di archeologia industriale;
- valorizzare le presenze storico-architettoniche, particolarmente importanti, presenti all'interno dell'ex-cerchia dei Corpi Santi, oggi in parte inglobate all'interno della diffusa urbanizzazione contemporanea che ne indebolisce la riconoscibilità e i valori storico-paesaggistici;
- i 'settanta borghi' di Milano censiti nei Corpi Santi e ai loro margini devono essere considerati i perni a cui appoggiare la Rete Verde. Accanto ad essi, una particolare attenzione va data a: reticolo idrografico naturale e artificiale (Olona, Lambro Meridionale, Lambro, Naviglio Grande, Naviglio pavese, Vettabbia, Redefossi, ecc.), fontanili (fulcri territoriali legati, oltre che agli aspetti naturalistici, alla rete irrigua, alla localizzazione dei nuclei demici, al paesaggio del lavoro, alle architetture del sacro). Sono altresì gangli della Rete Verde anche i grandi parchi urbani e suburbani (di Trenno, delle Cave, Bosco in Città, della Vettabbia, del Ticinello, delle Risaie, Forlanini, Lambro ecc.), l'area agricola di Muggiano e quelle di maggior integrità paesaggistica del Parco Agricolo sud di Milano;
- all'interno delle mura spagnole di Milano valorizzare il significato paesaggistico dei giardini e degli spazi verdi compresi tra la cerchia dei Navigli e la cinta Cinquecentesca, i manufatti storici legati al sistema difensivo (Iacerti dei Bastioni spagnoli, Castello Sforzesco, ecc.) e la rete di canali ancora a cielo aperto;
- valorizzare il paesaggio materico dell'ambito, che è dominato dal mattone, le cui tonalità si fanno meno brunite passando da nord a sud, in funzione delle caratteristiche dei depositi d'argilla utilizzati;
- tutelare i paesaggi minimi costituiti dai manufatti legate ai navigli, ai fontanili, alle chiusure, alle partizioni (siepi, alberate, ecc.) del sistema agrario e agli assi prospettici che circondano le ville e i palazzi storici.

La scheda contiene inoltre obiettivi ed orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore, in particolare per:

- sistema idro-geo-morfologico (salvaguardia di elementi idro – geo - morfologici e di ambienti naturali, mitigazione degli impatti da attività estrattive);
- ecosistemi, ambiente e natura (valorizzazione di aree agricole, di aree prioritarie per la biodiversità, dei varchi della RER, degli spazi naturali residui, del reticolo idrografico, promozione di sentieri e tracciati di valore paesaggistico);
- impianto agrario e rurale (salvaguardia di ambienti, elementi e manufatti, del sistema dei Navigli e dei canali storici, riordino dei paesaggi periurbani, contrasto della perdita di biodiversità paesaggistica, valorizzazione dei tracciati di interesse storico e culturale);
- aree antropizzate e sistemi storico-culturali (salvaguardia dell'immagine dei luoghi, promozione di

percorsi di fruizione paesaggistica, contenimento dei processi conurbativi, miglioramento della compatibilità paesistico-ambientale di insediamenti produttivi e commerciali, valorizzazione dei beni archeologici).

Contiene infine indirizzi per l'attuazione della Rete Verde Regionale (soprattutto consistenti, per quanto riguarda le prime 4 voci, nella realizzazione di nuovi sistemi ciclopedonali e nel potenziamento delle attrezzature vegetazionali per quanto concerne le successive 5 voci):

- collegare il settore sud-est del centro storico di Milano con la RVR rurale inclusa nel Parco Agricolo Sud Milano a nord di Chiaravalle;
- collegare il corridoio del Lambro all'altezza del Parco Forlanini con il bordo orientale del centro storico di Milano, a ovest, e con gli areali del Parco Agricolo Sud Milano a sud di Pioltello, a est;
- collegare il bordo nord del centro storico di Milano con gli spazi verdi del Parco Nord Milano;
- collegare la RVR del corridoio del Lambro Meridionale a nord di Assago con il corridoio del Lambro a ovest di Linate, tangenzialmente all'abitato di Milano;
- potenziare la RVR lungo il Naviglio Pavese lungo il suo tragitto a sud del centro di Milano;
- potenziare la RVR lungo il Naviglio Grande lungo il suo tragitto a sud-ovest del centro di Milano;
- potenziare la RVR lungo il Naviglio Martesana lungo il suo tragitto a nord-est del centro di Milano;
- potenziare la RVR lungo il percorso ciclabile esistente dal settore nord-ovest del centro di Milano verso Cascina Merlata, il torrente omonimo e il corridoio dell'Olonza;
- potenziare la RVR lungo il percorso ciclabile esistente dall'asse del Naviglio Grande verso Pero e Cascina Merlata;
- ricomporre e potenziare la RVR lungo il corridoio del Lambro, nel settore orientale dell'AGP;
- prevedere il corretto inserimento dell'opera variante alla S.P. 103 Cassanese rispetto ai brani di territorio rurale superstiti.

2.3 RETE ECOLOGICA REGIONALE

Rete Ecologica Regionale	
Stato di attuazione	Con la deliberazione n° 8/8515 del 26 novembre 2008, la Giunta regionale ha approvato i prodotti realizzati nella 2 ^a 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). Con la deliberazione n. 8/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale, aggiungendo l'area alpina e prealpina. Successivamente con BURL n. 26 Edizione speciale del 28 giugno 2010 è stata pubblicata la versione cartacea e digitale degli elaborati.
Finalità e contenuti del Piano	La Rete Ecologica Regionale (RER), riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.
Obiettivi del Piano	<p>Gli Obiettivi generali della RER sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>il consolidamento ed il potenziamento di adeguati livelli di biodiversità vegetazionale e faunistica, attraverso la tutela e la riqualificazione di biotopi di particolare interesse naturalistico;</u> • <u>il riconoscimento delle aree prioritarie per la biodiversità;</u> • <u>l'individuazione di un insieme di aree e azioni prioritarie per i programmi di riequilibrio ecosistemico e di ricostruzione naturalistica attraverso la realizzazione di nuovi ecosistemi o di corridoi ecologici funzionali all'efficienza della Rete, anche in risposta ad eventuali impatti e pressioni esterni;</u> • <u>la fornitura dello 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);</u> • <u>il mantenimento delle funzionalità naturalistiche ed ecologiche del sistema delle Aree Protette nazionali e regionali, anche attraverso l'individuazione delle direttrici di connettività ecologica verso il territorio esterno rispetto a queste ultime;</u> • <u>la previsione di interventi di deframmentazione mediante opere di mitigazione e compensazione per gli aspetti ecosistemici, e più in generale l'identificazione degli elementi di attenzione da considerare nelle diverse procedure di valutazione ambientale;</u> • <u>l'articolazione del complesso dei servizi ecosistemici rispetto al territorio, attraverso il riconoscimento delle reti ecologiche di livello provinciale e locale (comunali o sovracomunali);</u> • <u>la limitazione del "disordine territoriale" e il consumo di suolo contribuendo ad un'organizzazione del territorio regionale basata su aree funzionali, di cui la rete ecologica costituisce asse portante per quanto riguarda le funzioni di conservazione della biodiversità e di servizi ecosistemici.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	<p>Il Comune di Milano contrae relazione diretta con alcuni elementi della Rete Ecologica Regionale, come nel caso del corridoio ecologico del Fiume Lambro e dei due grandi parchi regionali quali il Parco Nord ed il Parco Agricolo Sud Milano (tutti classificati come elementi di secondo livello). Nella zona di Cusago e a cavallo del tracciato della tangenziale ovest in adiacenza ai comuni di Settimo Milanese e Rho il territorio è interessato dalla sussistenza di due porzioni dell'elemento di primo livello "Ecoregione Pianura Padana e Oltrepò".</p> <p>A livello comunale vengono definiti i criteri e sono date indicazioni per l'individuazione della Rete Ecologica Comunale.</p> <p>Il progetto di rete ecologica di livello comunale deve prevedere le seguenti azioni di carattere generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

2.4 PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA “NAVIGLI LOMBARDI”

Piano Territoriale Regionale d'Area “Navigli Lombardi”	
Stato di attuazione	Il Piano è stato approvato dalla Regione Lombardia con DCR n° 72 del 16 novembre 2010. È stato pubblicato un ulteriore volume nel 2014, in vista di EXPO, contenente un monitoraggio dell'attuazione del PTRA dopo quattro anni dall'approvazione. Il piano è stato parzialmente e puntualmente aggiornato, da ultimo, nel 2017 e nel 2020.
Finalità e contenuti del Piano	L'obiettivo generale del PTRA è quello di valorizzare e preservare i Navigli come elemento di identità storica, territoriale e culturale della Lombardia.
Obiettivi del Piano	<p>Gli obiettivi principali riconoscibili nel piano sono rivolti a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>potenziare la fruizione del patrimonio storico/architettonico e naturalistico/ambientale che caratterizza le aree dei Navigli;</u> 2. <u>salvaguardare il complesso delle risorse e del patrimonio culturale dal degrado, dalla scarsa tutela e dall'uso improprio del territorio circostante;</u> 3. <u>coordinare gli interventi e gli strumenti di pianificazione intercomunali e interprovinciali, per creare opportunità di sviluppo sostenibile e migliorare la qualità della vita.</u> <p>Gli obiettivi generali, specifici e le linee operative si riferiscono a 6 aree primarie di attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) tutela del territorio dei navigli; b) tutela dell'ambiente (acqua, biodiversità, risorse naturali ed ambientali); c) tutela del paesaggio (qualità territoriale, culturale e paesaggistica); d) tutela dell'agricoltura; e) incentivazione del turismo (forme di promozione territoriale, costruzione del sistema turistico sostenibile dei Navigli); f) interventi sul comparto energetico (migliorare la qualità energetica e ambientale del sistema navigli: riduzione emissioni climalteranti, dipendenza dai combustibili fossili, ecc.).
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	<p>Per l'area paesaggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • deve essere perseguita la conservazione delle sponde sulla scorta di quanto già previsto dal “Master Plan Navigli” del 2004 redatto per il territorio milanese; • sono individuate, soprattutto all'interno del territorio di Milano, varie aree di degrado paesistico/discariche per cui devono essere definiti, caso per caso, interventi di riqualificazione; le eventuali nuove edificazioni dovranno essere morfologicamente e tipologicamente congruenti con il contesto e risolvere margini incompiuti; • dovranno essere verificati gli impatti paesaggistici di nuove infrastrutture di mobilità, con particolare riferimento per il Comune di Milano, al raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara-Alessandria. <p>Per quanto concerne l'area territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la fascia di tutela di 100 m dalle sponde dei navigli viene apposta per i tratti del Naviglio Pavese non già vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art.136 (ex Legge 1497/39); • si prevede un nuovo punto di approdo per la navigazione (Assago/Milanofiori); • per quanto concerne l'individuazione di ambiti della Rete Verde e della Rete Ecologica Regionale vengono individuati ambiti agricoli e naturalistici all'interno di una fascia di 500 metri dalle sponde dei navigli (fascia esterna al tessuto urbano consolidato); come area di criticità della Rete Ecologica Regionale viene individuato l'ambito di attraversamento del Naviglio Martesana sul fiume Lambro; • il Piano contiene una proposta di sistema ciclabile regionale che interessa anche la città di Milano, in senso sia radiale che trasversale (in particolare si propongono 2 anelli, di cui uno lungo l'antica cerchia dei Navigli, che congiungano tra loro i Navigli e la connessione Nord-Sud tra Expo e l'oasi di Lacchiarella lungo la “Via d'Acqua”); • per l'obiettivo del recupero delle aree dimesse e di territori degradati, in Milano si segnalano le aree di Expo 2015 e degli ex scali ferroviari oltre ad aree a sud di Conca Fallata, oggi in fase di trasformazione; • il Piano comprende la previsione di un” grande corridoio sostenibile” definito in due areali denominati rispettivamente “A” - per il quale PTRA ha efficacia diretta e cogente - e “B”;

- per quanto riguarda, infine le azioni di approfondimento, vengono segnalate:
 - azione 2: riqualificazione e nuovo ruolo urbano per le stazioni della MM2;
 - azione 9: distretto agricolo del Comune di Milano.

Infine, per l'area turismo:

- per lo sviluppo della navigazione tra Locarno, Milano e Pavia, si prevedono interventi lungo il Naviglio Grande tra Abbiategrasso e la Darsena di Milano per la stabilizzazione delle sponde, la riqualificazione degli approdi e delle infrastrutture di servizio; si ipotizza lo sviluppo di un percorso canoistico dal Lago Maggiore a Milano; si propone inoltre il ripristino della navigabilità tra il Lario, l'Adda e Milano;
- risultano già completati gli itinerari ciclopedonali lungo i navigli;
- per quanto riguarda la realizzazione di circuiti turistici culturali, il centro storico di Milano viene considerato tra i principali di attrattività storica ed architettonica;
- il Piano propone l'istituzione di un'isola pedonale permanente nell'area dei navigli milanesi.

2.5 PROGRAMMA REGIONALE ENERGIA AMBIENTE E CLIMA

Programma Regionale Energia Ambiente e Clima Ambientale
Stato di attuazione
Il PREAC è stato approvato definitivamente con DGR n.7553 del 15 dicembre 2022 in esito alla sua Valutazione Ambientale Strategica ed è stato pubblicato sul BURL n. 52 S.O. del 27 dicembre 2022.
Finalità e contenuti del Piano
L'Atto di Indirizzi del Consiglio regionale, approvato nel 2020, ha indicato il percorso che la Lombardia deve seguire per affermarsi come "regione ad emissioni nette zero" al 2050, indicando quattro direttrici fondamentali: <ul style="list-style-type: none"> • riduzione dei consumi con incremento dell'efficienza nei settori d'uso finali; • sviluppo delle fonti rinnovabili locali e promozione dell'autoconsumo; • crescita del sistema produttivo, sviluppo e finanziamento della ricerca e dell'innovazione al servizio della decarbonizzazione e della green economy; • risposta adattativa e resiliente del sistema lombardo ai cambiamenti climatici.
Obiettivi del Piano
Il PREAC, rafforzando gli obiettivi proposti dall'atto di indirizzi in funzione dell'evoluzione della politica nazionale ed europea, si pone l'obiettivo di <u>ridurre al 2030 le emissioni di gas climalteranti fino a 43,5 milioni di tonnellate</u> (escluso il settore soggetto ad ETS, Emissions Trading Scheme), che significa una riduzione del 43.8% rispetto al 2005. L'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti è conseguito mediante la riduzione del 35,2% dei consumi negli usi finali di energia ed il perseguimento di una produzione di energia da fonti rinnovabili pari al 35,8% del consumo finale di energia.
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
Le Misure di attuazione del PREAC, di carattere marcatamente trasversale e tutte potenzialmente applicabili alla scala comunale, sono contenitori comprensivi di più azioni e interventi, che saranno dettagliati e concretizzati successivamente attraverso la costruzione di interventi specifici e che richiederanno la partecipazione di cittadini, imprese e tutti i portatori di interesse economici e sociali. L'elenco completo delle azioni è il seguente: <ul style="list-style-type: none"> • sviluppo del teleriscaldamento; • sviluppo delle comunità energetiche rinnovabili; • efficientamento dell'edilizia privata; • efficientamento dell'edilizia pubblica; • sviluppo del fotovoltaico; • sviluppo delle biomasse solide; • decarbonizzazione dell'industria; • sviluppo della mobilità a basse emissioni; • misure in ambito agricolo e assorbimenti di carbonio; • misure di economia circolare (ambito rifiuti); • sviluppo dell'idroelettrico; • sviluppo della filiera dell'idrogeno; • filiere della transizione ecologica; • semplificazione normativa e strumenti di regolazione; • contrasto alla povertà energetica; • adattamento al cambiamento climatico; • le 17 Aree territoriali per la Transizione Energetica.

2.6 PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI

Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)
Stato di attuazione
Il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) è stato approvato in data 20/09/2016 con DCR. n° 1245.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Programma orienta le scelte infrastrutturali e rafforza la programmazione integrata di tutti i servizi (trasporto su ferro e su gomma, navigazione, mobilità ciclistica) per migliorare la qualità dell'offerta e l'efficienza della spesa, per una Lombardia "connessa col mondo", competitiva e accessibile.</p> <p>Le scelte compiute nel Programma considerano la sua complessità e l'articolato contesto territoriale allargato con cui la Lombardia si confronta.</p> <p>Con il supporto di modelli di previsione specifici sono stati stimati i benefici che deriveranno dagli interventi programmati entro il 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ridurre la congestione stradale, principalmente nelle aree e lungo gli assi più trafficati; • migliorare i servizi del trasporto collettivo; • incrementare l'offerta di trasporto intermodale; • contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente; • favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE.
Obiettivi del Piano
<p>Obiettivi del PRMT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria;</u> 2. <u>migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;</u> 3. <u>sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;</u> 4. <u>realizzare un sistema logistico e dei trasporti integrato, competitivo e sostenibile;</u> 5. <u>migliorare le connessioni con l'area di Milano e le altre polarità regionali di rilievo;</u> 6. <u>sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;</u> 7. <u>intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.</u> <p>Obiettivi ambientali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>favorire il riequilibrio modale verso forme di trasporto più efficienti e meno emissive e conseguire una riduzione delle distanze percorse con veicoli motorizzati individuali per il trasporto di persone e su gomma per il trasporto merci;</u> 2. <u>favorire la riduzione della congestione stradale, con particolare riferimento alle zone densamente abitate;</u> 3. <u>favorire lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione veicolare più efficienti e a minor impatto emissivo;</u> 4. <u>ridurre l'esigenza di ulteriore infrastrutturazione del territorio in favore di servizi, misure organizzative e gestionali e all'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti preservandone e incrementandone funzionalità e capacità;</u> 5. <u>nella progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, curarne l'inserimento ambientale e paesistico, tenendo conto delle caratteristiche proprie di vulnerabilità e resilienza degli ambiti territoriali interessati;</u> 6. <u>migliorare la sicurezza nei trasporti, riducendo il numero di morti e feriti e prestando particolare attenzione agli utenti vulnerabili;</u> 7. <u>migliorare il livello di accessibilità ai servizi, in particolare con il trasporto collettivo, e assicurare una qualità adeguata degli spostamenti;</u> 8. <u>favorire modelli di mobilità che comportino uno stile di vita attivo e un cambiamento culturale verso comportamenti più sostenibili, anche attraverso lo sviluppo di un ambiente urbano di qualità.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>L'area di Milano interagisce significativamente con molte delle dinamiche di mobilità esistenti su scala regionale. In questo senso Milano svolge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un importante ruolo di attrattore/generatore di mobilità (come evidenziato dalla Matrice regionale

Origine /Destinazione 2014, circa il 30% della mobilità complessivamente generata e circa il 40% della mobilità complessivamente attratta in Lombardia sono correlate all'area milanese) in relazione alla sua dimensione di riferimento socioeconomico per la Lombardia e per l'Italia;

- la funzione di punto di snodo di buona parte del traffico - stradale e ferroviario – di interesse regionale, nazionale e internazionale, in relazione alla struttura del sistema infrastrutturale lombardo.

Il territorio milanese è quindi interessato da significativi flussi (di accessibilità e di attraversamento) rispetto ai quali è necessario dare risposte in termini di alleggerimento delle componenti di transito e di gestione delle componenti di penetrazione/egresso, anche in un'ottica di sostenibilità ambientale.

Tra gli obiettivi/strategie del PRMT riguardanti Milano si ricordano:

- sgravare il nodo di Milano dagli attraversamenti;
- rafforzare le linee ferroviarie suburbane;
- realizzare nodi di interscambio e sinergie di rete.

2.7 PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)	
Stato di attuazione	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) è stato approvato con delibera n° X /1657 dell'11 aprile 2014.
Finalità e contenuti del Piano	Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) definisce indirizzi per l'aggiornamento della pianificazione degli Enti locali e norme tecniche per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale, con l'obiettivo di favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e nel tempo libero. Il Piano individua il sistema ciclabile di scala regionale mirando a connetterlo e integrarlo con i sistemi provinciali e comunali, favorisce lo sviluppo dell'intermodalità e individua le stazioni ferroviarie "di accoglienza"; propone una segnaletica unica per i ciclisti; definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.
Obiettivi del Piano	Obiettivo del PRMC è <u>favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	Non sono specificati particolari obiettivi alla scala comunale. Il PRMC individua tre percorsi che coinvolgono il territorio di Milano: <ul style="list-style-type: none"> • n° 5 "Via dei Pellegrini" (tra Como e Piacenza); dalla stazione MM1 Rho-Fiera e del Passante Ferroviario e dall'ingresso sud dell'attuale insediamento fieristico, si dirige verso la stazione MM1 Molino Dorino dopo aver superato l'Olona, la Linea ferroviaria e il Sempione. Il percorso attraversa Milano percorrendo la Via Gallarate, Viale Certosa e Corso Sempione per poi costeggiare il Parco fino alla Via XX Settembre (percorso ciclabile esistente) che percorre fino a Piazza Conciliazione dove imbecca Porta Vercellina, Viale Papiniano fino alla Darsena. Da qui il percorso prosegue lungo il Naviglio Pavese; • n° 9 "Navigli" (tra Abbiategrasso e Cassano d'Adda): l'attraversamento della città di Milano per chi proviene dall'Alzaia del Naviglio Martesana (da nord) avviene dalle Vie San Marco, Ancona, Tessa, Garibaldi, Visconti e Gadio, per poi raggiungere Piazza Castello, la Via Minghetti e Piazzale Cadorna. In Via Carducci si prosegue su corsia ciclabile fino a Sant'Ambrogio. A partire da Via Olona, si percorre la pista ciclabile esistente fino a Viale Papiniano dove, svoltando a sinistra, si raggiunge la Darsena per poi imboccare il Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso; • n°15 "Lambro" (da Costa Masnaga a Peschiera Borromeo/Paullo e Pero): costeggiando il fiume Lambro, il percorso si immette, per un breve tratto, sul naviglio Martesana (PCIR 9 "Navigli"), in direzione est. Giunto a Vimodrone piega verso sud in direzione Segrate e successivamente, poco prima di lasciare Peschiera Borromeo, si dirama: verso est, per raggiungere Paullo e verso sud/ovest, lungo la cintura milanese, alla ricerca delle Abbazie di Viboldone, Chiaravalle e Mirasole. Il percorso, in buona parte inserito nel Parco Agricolo sud Milano, incontra il Naviglio Pavese (PCIR 5 "Via dei Pellegrini") e il Naviglio Grande (PCIR 9 "Navigli"). A nord del Naviglio Grande il percorso attraversa il Parco delle Cave, il Parco di Trenno e il Bosco in Città. A sud dell'attuale Polo fieristico, intercetta il PCIR 05 "Via dei Pellegrini" che consente al ciclista due alternative: procedere verso nord per raggiungere l'area espositiva Expo 2015, oppure piegare verso sud-est (progetto preliminare Provincia di Milano ottobre 2010) in direzione Milano (MM1 Molino Dorino) per poi raggiungere il centro cittadino seguendo percorsi esistenti/programmati dal Comune di Milano (asse Via Gallarate, Viale Certosa e Corso Sempione).

2.8 PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA

Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria
Stato di attuazione
Il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA) è stato approvato con DGR n° X/593 del 06/09/2013. L'aggiornamento del PRIA è stato approvato con DGR n. 449 del 2 agosto 2018.
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.
Obiettivi del Piano
L'aggiornamento 2018 conferma gli obiettivi del PRIA sotto riportati. Obiettivo strategico: <ul style="list-style-type: none"> • <u>raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente.</u> Obiettivi generali: <ul style="list-style-type: none"> • <u>rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;</u> • <u>preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
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). Tra le azioni di piano riprese dal PRIA ed interessanti anche il comune di Milano si citano: <ul style="list-style-type: none"> • Macrosettore Energia: <ul style="list-style-type: none"> ○ perseguimento di interventi di efficienza energetica negli edifici scolastici provinciali; • Macrosettore Trasporti Strada e Mobilità: <ul style="list-style-type: none"> ○ potenziamento del sistema delle linee metropolitane di Milano; ○ sviluppo delle metrotranvie extraurbane di Milano; ○ sviluppo del sistema ferroviario suburbano; ○ potenziamento tecnologico tratta ferroviaria Chiasso-Monza, fermate Tibaldi e Romana in comune di Milano; ○ quadruplicamento MI Rogoredo-Pavia; ○ realizzazione del terzo binario da Milano Affori a Cormano – Cusano Milanino; ○ aggiornamento del PRMC.

2.9 PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE e PROGRAMMA DI TUTELA E USO DELLE ACQUE

Piano di Tutela delle Acque e Programma di Tutela e Uso delle Acque
Stato di attuazione
<p>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.</p> <p>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.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>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.</p> <p>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).</p>
Obiettivi del Piano
<p>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.</p> <p>Gli obiettivi strategici della proposta del nuovo PTA sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;</u> 2. <u>assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;</u> 3. <u>recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;</u> 4. <u>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;</u> 5. <u>ripristinare e salvaguardare un buono stato idromorfologico dei corpi idrici, contemperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>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".</p> <p>Il monitoraggio delle acque sotterranee del capoluogo segnala uno stato chimico "scarso" e si prevede entro il 2027 il raggiungimento del giudizio "buono".</p> <p>All'interno dello stesso sono indicate le "Misure di risanamento dell'inquinamento diffuso delle acque sotterranee da attuare per l'area vasta comprendente i comuni di Brugherio, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Milano, Monza, Nova Milanese, Sesto San Giovanni (art. 239, comma 3 del d.lgs. 152/2006)" approvate con D.G.R. n. 6737 del 16/06/2017. Con tale deliberazione, Regione Lombardia ha formalmente delimitato un'area della Provincia di Milano e di Monza e Brianza come affetta da inquinamento diffuso delle acque sotterranee, dettando al contempo la relativa disciplina ai sensi dell'art. 239, comma 3 del d.lgs. 152/2006 (Allegato 2 alla sopra citata DGR).</p>

2.10 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI E DELLE BONIFICHE

Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche
<p>Stato di attuazione</p>
<p>Il Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e delle Bonifiche è stato approvato con DGR n° 1990 del 20/06/2014; con Delibera di Giunta Regionale n° 6408 del 23/05/2022 ne è stato approvato l'Aggiornamento.</p>
<p>Finalità e contenuti del Piano</p>
<p>Il Programma concorre all'attuazione delle strategie comunitarie di sviluppo sostenibile, oltre a rappresentare lo strumento di programmazione attraverso il quale Regione Lombardia definisce in maniera integrata le politiche in materia di prevenzione, riciclo, recupero e smaltimento dei rifiuti, nonché di gestione dei siti inquinati da bonificare.</p> <p>L'aggiornamento del Programma dei Rifiuti si allinea alle Direttive di cui al “Pacchetto per l'Economia Circolare”, facente parte di una più ampia strategia europea che mira a realizzare un profondo cambiamento dei modelli di produzione e di consumo, secondo la nuova ottica della cosiddetta “Circular Economy”.</p> <p>Il programma contiene scenari evolutivi al 2027 sia per i rifiuti urbani che per i rifiuti speciali, definendo specifici obiettivi e strumenti attuativi, che puntano a favorire i processi di riciclo effettivo e a limitare la realizzazione di nuove volumetrie di discariche.</p> <p>Il PRGR è corredato anche dai criteri localizzativi da applicare per i nuovi impianti e per le modifiche degli impianti esistenti ed è inoltre composto da specifici piani: Programma di prevenzione rifiuti - Programma di gestione dei rifiuti da imballaggi - Programma di riduzione dei RUB (rifiuti urbani biodegradabili) - Programma di gestione dei fanghi - Programma di gestione dei rifiuti contenenti amianto - Programma PCB.</p> <p>Il Programma regionale di Gestione dei Rifiuti include, inoltre, quale parte integrante, il Programma regionale di bonifica delle aree inquinate (PRB). A partire dall'analisi del contesto territoriale, il PRB mira a delineare un quadro aggiornato delle criticità presenti sul territorio lombardo e a proporre un organico insieme di azioni da attuare nel breve e medio termine volte a garantire e migliorare lo svolgimento dei procedimenti di bonifica e a perseguire più efficacemente l'obiettivo generale di eliminare, contenere o ridurre le sostanze inquinanti in modo da prevenire e/o limitare i rischi per la salute umana e per l'ambiente connessi alla contaminazione dei suoli, restituendo ai legittimi usi e funzioni porzioni di territorio attualmente compromesse.</p>
<p>Obiettivi del Piano</p>
<p>Gli obiettivi generali del Piano per la componente Rifiuti Urbani e Rifiuti Speciali sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>aggiornare le previsioni degli andamenti della produzione di rifiuti nell'orizzonte di Piano</u>, sulla base dei fattori socio-economici e delle politiche e azioni di Piano; 2. <u>raggiungere elevati standard qualitativi delle raccolte differenziate</u> così da garantire gli obiettivi normativi, tra cui l'obiettivo di preparazione per il riutilizzo e riciclo per i RU; 3. <u>rispettare la gerarchia di gestione dei rifiuti</u>; 4. <u>garantire l'autosufficienza del trattamento del RUR (rifiuto urbano residuo)</u>, terre da spazzamento, FORSU/verde, della fase di selezione delle altre RD e della gestione degli scarti da trattamento dei RU; 5. <u>confermare la completa autosufficienza nella gestione dei RU e puntare ad una “teorica autosufficienza” per il trattamento di tutte le tipologie di RS prodotti</u>, in ottemperanza al principio di “prossimità”; 6. <u>massimizzare l'avvio a recupero dei rifiuti</u>; 7. <u>ridurre i già bassi livelli di ricorso a discarica per i RU ed i RS privilegiando, nel rispetto della “gerarchia dei rifiuti”, il recupero di materia e di energia</u>; 8. <u>azzerare i quantitativi di RUB a discarica</u>; 9. <u>favorire la sinergia impiantistica nel trattamento dei rifiuti urbani e dei rifiuti speciali con generale ottimizzazione gestionale del sistema impiantistico e delle relative prestazioni</u>; 10. <u>sfruttare appieno le potenzialità di recupero degli impianti di coincenerimento esistenti</u>; 11. <u>favorire lo sviluppo delle nuove tecnologie volte ad incrementare ulteriormente il recupero</u>. <p>Relativamente alle aree inquinate da bonificare, il PRB promuove i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>definizione delle priorità di intervento regionali e gestione dei procedimenti di bonifica sul territorio</u>; • <u>rigenerazione delle aree contaminate dismesse, sottoutilizzate e degradate</u>;

- gestione dei rifiuti prodotti nel corso degli interventi di bonifica/sostenibilità degli interventi di bonifica;
- prevenzione della contaminazione (rafforzare le azioni di prevenzione volte ad evitare rischi di contaminazione delle matrici ambientali o comunque per correggere alla fonte i possibili danni da essa causati);
- tutela delle acque sotterranee dall'inquinamento con riferimento sia ai plume di contaminazione sia alle strategie di gestione delle situazioni di inquinamento diffuso;
- valori di fondo dei suoli (migliorare le attuali conoscenze circa i tenori di fondo di metalli, altri composti inorganici e composti organici nei suoli Lombardi, discriminando tra valori di fondo naturale e antropico).

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Non sono presenti sul territorio comunale siti di interesse nazionale o regionale da bonificare (allegati 1 e 2), mentre l' allegato 4 riporta, tra gli altri, l'elenco dei siti contaminati presenti a Milano (n.257).

L'allegato 9 al Piano fornisce inoltre una graduatoria dei siti contaminati di livello 1 – SER-APHIM (screening qualitativo); sul territorio comunale sono stati identificati: PII MONTECITY ROGOREDO, CROMATURA ANGELINI, OLEODOTTO ENI FERRERA-RHO, PARCO SIMONI, GALILEO AVIONICA ORA FINMECCANICA GROUP REAL ESTATE S.P.A, IMPIANTO API 40976 CANTALUPA EST, PII AREA EX PARCHEGGIO INNOCENTI, EX SAPONIFICIO, AREA DISMESSA SIRIO S.P.A., AREA EX ELECTROCLEANING S.R.L., SVERSAMENTO OLEODOTTO FERRERA-RHO - 14/08/2015 - ENI - HUB NORD, MAGNIFICA DOMUS S.R.L. - AREA EX OFFICINE MECCANICHE SACERDOTI, MILANFER S.R.L., GRUPPO DOLLMAR & C, DITTA LORENZI S.R.L., AREA DI VIA GALLARATE 263- 265-267-269-271- 273, AREA FERRARI, AREA DI VIA BOVIO N. 10 E VIA BOVIO N. 12/14/16, PUNTO VENDITA AGIP 54367, AREA DI VIA CHIESA ROSSA – SVERSAMENTO, STABILE PRIVATO, PROPRIETÀ MARYDOOR SRL, EX PLASMON, IMMOBILE DI PROPRIETÀ SOCIETÀ LOFT INN SRL, C.R.R.F. S.R.L, AREA DI VIALE FORLANINI 65-75, TEATRO ALLA SCALA, AREA PROPRIETÀ SOLEIL SRL, AREA DI VIA LIVRAGHI.

La Regione ha previsto l'istituzione di Tavoli tecnici per le singole aree interessate dall'inquinamento diffuso, come sede di coordinamento tra i diversi Enti interessati (Città Metropolitana di Milano, Provincie, ARPA Lombardia, ATS di Milano e di Varese, Comuni e i gestori del servizio idrico integrato) e di discussione e condivisione delle informazioni e delle proposte in materia. La prima situazione a essere affrontata in relazione alla situazione di inquinamento diffuso delle acque sotterranee riguarda l'area della Città Metropolitana di Milano, inizialmente l'Area Vasta del Nord-Est milanese - comprendente i territori dei Comuni di Brugherio, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Milano, Monza, Nova Milanese e Sesto San Giovanni - e successivamente l'area Nord-Ovest (territorio dei Comuni di Arese, Baranzate, Bollate, Caronno Pertusella, Garbagnate Milanese, Lainate, Milano, Novate Milanese, Origgio, Pero, Rho, Senago).

Con DGR n. 6737 del 19 giugno 2017 e s.m.i., sono state approvate le misure di risanamento dell'inquinamento diffuso delle acque sotterranee da attuare per la c.d. Area Vasta, mentre con deliberazione n. 2482 del 18 novembre 2019, sono state approvate le misure di gestione dell'inquinamento diffuso delle acque sotterranee da attuare nel Nord Ovest Milanese, individuando, tra l'altro, quali siti prioritari da bonificare ai fini della pianificazione regionale, le aree potenziale sorgente dei plume di contaminazione identificati nell'area.

Per quanto riguarda il Programma di intervento per la ricerca dei principali plume di contaminazione sul territorio lombardo, il Progetto PLUMES è stato finanziato da Regione Lombardia a partire dal maggio 2012 con lo scopo di indagare alcune contaminazioni presenti nelle acque sotterranee del territorio lombardo, ricercando le aree potenziali fonti di inquinamento per consentire l'avvio delle procedure di bonifica e di messa in sicurezza. Gli esiti di tali studi hanno permesso di individuare alcuni pennacchi di contaminazione delle acque sotterranee, nei territori indagati e di avviare le azioni di bonifica in capo ai soggetti responsabili dell'inquinamento

Nel 2015-2016, con il Progetto PLUME-Integrazione, nell'ambito delle attività legate al Programma Regionale approvato nel maggio 2014 (DGR del 30 maggio 2014 n. 1895 "Realizzazione degli interventi di bonifica ai sensi dell'art. 250 del d.lgs. 3 aprile 2006 n.152 – programmazione economico-finanziaria 2014/2016"), sono state condotte attività finalizzate all'approfondimento dello stato qualitativo delle acque sotterranee, nonché l'estensione delle valutazioni modellistiche, all'Area Vasta del Nord Est Milano (area di circa 264 Km2, comprendente i comuni di Brugherio, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Milano, Monza, Nova Milanese e Sesto San Giovanni) per solventi clorurati e cromo esavalente.

Sulla base delle elaborazioni e dell'analisi dei dati è stato caratterizzato l'inquinamento diffuso in Area Vasta Nord Est Milano da Tetracloroetilene (PCE), Tricloroetilene (TCE) e Triclorometano (TCM),

pervenendo alla delimitazione degli areali interessati dall'inquinamento con il decreto dirigenziale 5590/2017 (Tavola 5 – Aree di inquinamento diffuso).

Nel periodo 2016-2019 nell'ambito del programma europeo Interreg Central Europe, il progetto "AMIIGA - Integrated Approach To Management Of Groundwater Quality In Functional Urban Areas", cui Regione Lombardia e Politecnico di Milano hanno preso parte insieme ad altri 11 partner europei, sono state finanziate le attività di approfondimento conoscitivo necessarie per l'analisi e la definizione di inquinamento diffuso in un'area che include 14 Comuni del Nord Ovest milanese (Arese, Baranzate, Bollate, Caronno Pertusella, Garbagnate Milanese, Lainate, parte di Milano, Novate Milanese, Origgio, Pero, Rho, Senago), scelta quale una delle aree pilota, assieme ad altre aree italiane ed europee (Parma, area di Stoccarda), per la definizione di un approccio metodologico all'inquinamento diffuso, lo scambio di buone pratiche e la redazione di piani di gestione, da poter estendere ad altre realtà territoriali a livello comunitario.

Inoltre, sull'area Nord Milano, dall'aprile 2018, Regione ha anche attivato il progetto MIND, implementato da ARPA Lombardia, finalizzato al monitoraggio dell'inquinamento diffuso, all'approfondimento sui plume di contaminazione rilevati e la raccolta di ulteriori dati di monitoraggio idrogeologico e qualitativo delle acque sotterranee nelle aree nord-est e nord-ovest milanese.

Infine si ricorda che Regione Lombardia nell'ambito dell'applicazione del Programma di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) ha condotto con l'Università di Milano Bicocca, un primo studio per la valutazione dei valori di fondo naturale per As, Fe, Mn e ione ammonio per i corpi idrici sotterranei significativi.

2.11 PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE

Programma di Sviluppo Rurale 2014 – 2020 (PSR)
Stato di attuazione
Il Programma di Sviluppo Rurale 2014 – 2020 è stato approvato dalla Commissione Europea con decisione del 15 luglio 2015 e approvato da Regione Lombardia con DGR n° 3895 del 24 luglio 2015.
Finalità e contenuti del Piano
Il PSR (Programma di Sviluppo Rurale) 2014 - 2020 è un programma settennale di finanziamenti europei che nasce dal Regolamento (UE) n.1305/2013. Il PSR opera su tutto il territorio regionale lombardo e costituisce il principale strumento di programmazione e finanziamento degli interventi nel settore agricolo, forestale e dello sviluppo rurale. La finalità primaria del Programma è potenziare il settore agricolo e forestale lombardo perseguendo tre obiettivi trasversali dettati dal regolamento UE n. 1305/2013: innovazione, ambiente e mitigazione e adattamento climatico.
Obiettivi del Piano
<p>La strategia del Programma è costruita in coerenza con gli orientamenti per le politiche di sviluppo rurale, la normativa comunitaria in materia di fondi strutturali e l'inquadramento e l'analisi del contesto di riferimento regionale dal punto di vista socio economico, strutturale, ambientale e territoriale.</p> <p>La strategia è riassumibile in tre obiettivi trasversali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>innovazione</u> • <u>ambiente</u> • <u>mitigazione e adattamento climatico</u> <p>Tali obiettivi, da perseguire con il sostegno allo sviluppo rurale, si declinano in 6 priorità d'azione:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>formazione e innovazione;</u> 2. <u>competitività e reddito;</u> 3. <u>filiere agroalimentare e gestione del rischio;</u> 4. <u>ecosistemi;</u> 5. <u>uso efficiente risorse e cambiamenti climatici;</u> 6. <u>sviluppo economico e sociale delle zone rurali.</u> <p>Il Programma prevede l'implementazione di 14 "Misure":</p> <ul style="list-style-type: none"> • M01 - trasferimento di conoscenze e azioni di informazione • M02 - servizi di consulenza, di sostituzione e di assistenza alla gestione delle aziende agricole • M03 - regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari • M04 - investimenti in immobilizzazioni materiali • M05 - ripristino del potenziale produttivo agricolo danneggiato da calamità naturali e da eventi catastrofici e introduzione di adeguate misure di prevenzione • M06 - sviluppo delle aziende agricole e delle imprese • M07 - servizi di base e rinnovamento dei villaggi nelle zone rurali • M08 - investimenti nello sviluppo delle aree forestali e nel miglioramento della redditività delle foreste • M10 - pagamenti agro-climatico-ambientali • M11 - agricoltura biologica • M12 - indennità Natura 2000 e indennità connesse alla direttiva quadro sulle acque • M13 - indennità a favore delle zone soggette a vincoli naturali o ad altri vincoli specifici • M16 – cooperazione • M19 - sostegno allo sviluppo locale LEADER - (SLTP - sviluppo locale di tipo partecipativo). <p>Le misure vengono a loro volta declinate in 39 "sottomisure" e conducono all'attivazione di 60 "operazioni", che rappresentano le tipologie di sostegno offerte dal PSR 2014-2020. Le "operazioni" vengono attivate attraverso i bandi approvati dalla Direzione Generale Agricoltura di Regione Lombardia.</p>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Le zone rurali in Regione Lombardia sono state suddivise in quattro aree:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree A – Poli urbani; • Aree B – Aree rurali ad agricoltura intensiva specializzata; • Aree C – Aree rurali intermedie; • Aree D – Aree rurali con problemi complessivi di sviluppo.

Il territorio del Comune di Milano rientra nell'Area A - Poli urbani.

La declinazione territoriale delle misure (effettuata per tutte ad eccezione della M01, M02 e M16), è promossa sulla base delle seguenti parametri:

- a) altimetria, che differenzia le aree di montagna dalla pianura e dalla collina;
- b) ruralità, che differenzia le aree, secondo la definizione nazionale proposta nell'accordo di partenariato, in poli urbani (Area A), aree rurali ad agricoltura intensiva specializzata (Area B), aree rurali intermedie (Area C), aree rurali con problemi di sviluppo (Area D);
- c) livello di pressione e problematica ambientale (ad esempio, le zone vulnerabili ai nitrati, le fasce fluviali e le aree in dissesto del PAI);
- d) aree Natura 2000;
- e) aree protette;
- f) aree svantaggiate di montagna;
- g) aree selezionate per lo sviluppo locale CLLD.

2.12 PROGRAMMA REGIONALE FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE

Programma Regionale Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2021 – 2027 (PR FESR)
Stato di attuazione
Con DGR XI/6884 del 5 settembre 2022, la Giunta Regionale ha preso atto dell'approvazione da parte della Commissione europea del Programma regionale a valere sul Fondo Sociale Europeo Plus (PR FSE+) 2021-2027 e del Programma regionale a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (PR FESR) 2021-2027; contestualmente ha approvato i documenti previsti dalla Valutazione Ambientale Strategica del PR FESR 2021-2027.
Finalità e contenuti del Piano
Il Programma Regionale a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale - PR FESR 2021-2027 assegna 2 miliardi di euro per promuovere la ripresa economica e la competitività delle imprese del territorio, attraverso investimenti in ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico, efficientamento energetico e mobilità sostenibile, contrasto alle fragilità sociali e rigenerazione urbana.
Obiettivi del Piano
<p>Il programma è declinato su tre obiettivi, in continuità con il ciclo 2014-2020:</p> <p>1) <u>un'Europa più competitiva ed intelligente</u> (ASSE I):</p> <ul style="list-style-type: none"> • oltre il 50% delle risorse sono finalizzate al consolidamento della competitività e dell'attrattività del sistema produttivo lombardo. I bandi promuovono investimenti in ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico, attrazione degli investimenti, internazionalizzazione e rafforzamento delle competenze: le valutazioni sulle imprese finanziate sino ad oggi, infatti, evidenziano l'aumento dei portafogli brevettuali e del tasso di sopravvivenza, in particolare laddove si siano create condizioni favorevoli per l'aggregazione tra operatori; <p>2) <u>un'Europa più verde</u> (ASSE II ed ASSE III):</p> <ul style="list-style-type: none"> • quasi il 40% delle risorse sono indirizzate alla transizione verso un modello di sviluppo e di crescita sostenibili, attraverso la promozione dell'utilizzo consapevole delle risorse energetiche ed il ricorso alle fonti rinnovabili. Gli investimenti sono indirizzati a nuove tecnologie ed economia circolare, a supporto di progetti di efficientamento energetico, in particolare dell'edilizia pubblica e privata, nonché di mobilità multimodale sostenibile, anche in riferimento al miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza con il Programma Regionale di Gestione Rifiuti (PRGR); <p>3) <u>un'Europa più vicina ai cittadini</u> (ASSE IV):</p> <ul style="list-style-type: none"> • oltre il 10% delle risorse sono destinate al contrasto alle fragilità sociali, in sinergia con il PR FSE+, attraverso azioni di rigenerazione urbana e inclusione sociale, rafforzamento dei servizi essenziali di cittadinanza e di stimolazione di iniziative a supporto dell'economia e della società (attraverso le strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile nelle aree urbane, ove si concentrano quote di popolazione con minor capacità di far fronte a bisogni di cura e di sviluppare a pieno le proprie potenzialità).
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>All'interno del PR si prevede il supporto a specifiche azioni interessanti anche il territorio comunale di Milano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ASSE 4 - Obiettivo specifico: RSO5.1. promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale integrato e inclusivo, la cultura, il patrimonio naturale, il turismo sostenibile e la sicurezza nelle aree urbane - strategia di sviluppo urbano integrato sostenibile "Gli Anziani al centro. I centri in rete". <p>La strategia citata, come le altre individuate per l'area metropolitana di Milano, persegue tre obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la rigenerazione urbana sostenibile nelle dimensioni fisiche ed immateriali di ambiti caratterizzati da fragilità sociale, concentrazione di povertà e disuguaglianze, degrado o inadeguatezza dello spazio pubblico e del patrimonio abitativo pubblico, economia di quartiere e servizi commerciali insufficienti o a basso valore aggiunto; • la riduzione delle disuguaglianze e della povertà materiale e immateriale, ma anche della crescente fragilizzazione delle fasce di popolazione più vulnerabili; • il rafforzamento dell'inclusione sociale.

2.13 PROGRAMMA REGIONALE INTEGRATO DI MITIGAZIONE DEI RISCHI

Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei rischi (PRIM)
Stato di attuazione
<p>Il Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi (PRIM) 2007-2010 è stato approvato con DGR n° 7243 del 8/05/2008. Nel 2015 è stata predisposta una proposta metodologica per l'aggiornamento dell'analisi di rischio condotta nel PRIM.</p> <p>Nel 2013 è iniziato un percorso per l'aggiornamento del piano, soprattutto per quanto concerne la mappatura e la restituzione cartografica dei rischi singoli e integrati.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il PRIM è una versione più attuale del Programma Regionale di Previsione e Prevenzione di cui all'art. 4 della LR 16/2004. Il Piano considera globalmente il problema della sicurezza dei cittadini e prevede un approccio allargato e trasversale a molteplici ambiti di rischio. Le principali innovazioni riguardano la nuova visione integrata del "rischio", ottenibile valutando l'impatto congiunto di differenti fattori di pericolo su una stessa area tramite l'utilizzo di metodi scientifici basati su indicatori di efficacia. Si prevede, inoltre, di condividere con i principali attori della prevenzione e con associazioni di consumatori gli interventi per la prevenzione del rischio, in modo da dare visibilità alle molteplici azioni.</p>
Obiettivi del Piano
<p>Le scelte di fondo introdotte nel PRIM 2007-2010 sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>confrontarsi in maniera appropriata con le caratteristiche del contesto in cui le politiche di sicurezza sono esercitate mediante migliori strumenti di conoscenza del rischio, approfondite analisi territoriali, trattamento e gestione integrata del rischio;</u> 2. <u>rispondere alle sollecitazioni presenti nelle società complesse ed avanzate, che richiedono di migliorare ed ampliare i processi curativi ed assicurativi;</u> 3. <u>fare della sicurezza una politica esercitata e sostenuta da un ampio fronte interistituzionale.</u> <p>All'interno del PRIM vengono considerati il rischio idrogeologico, sismico, meteorologico, tecnologico e gli incendi boschivi. Sono inoltre compresi tre tipologie di incidenti o eventi socialmente rilevanti: incidentalità stradale, sul lavoro e sicurezza urbana.</p>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>L'analisi integrata degli 8 fattori di rischio precedentemente elencati sul territorio regionale ha mostrato che:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) l'area di pianura di Milano, Varese, Bergamo e Como presenta una forte concentrazione di rischi di incidenti stradali, sul lavoro ed industriali; b) è possibile individuare 6 aree critiche sia per il numero di rischi, sia per il loro livello ed estensione areale (una di queste è rappresentata da Milano ed il suo hinterland), per le quali prevedere azioni specifiche attraverso studi su Piani di Rischio Integrato d'Area. <p>Negli allegati al Piano sono state condotte approfondite analisi sui fattori di rischio a livello provinciale. Da tali studi è emerso che il territorio della ex provincia di Milano è interessata da rischi di tipo idrogeologico, industriale, meteorologico (in particolare per la persistenza di nebbie sull'asse Milano-Brescia).</p> <p>L'incidentalità stradale ha subito una costante e progressiva diminuzione del numero di morti. Sono, al contrario, diffusi gli incidenti sul lavoro, aumentati nel triennio 2003-2005. La ex provincia di Milano è risultata la più problematica dal punto di vista della sicurezza sociale, legata soprattutto a fenomeni di criminalità.</p> <p>Tra le misure specifiche di mitigazione proposte dal PRIM interessanti per localizzazione o effetti anche il Comune di Milano sono comprese:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rischio incidentalità stradale: riqualificazione tronco Cinisello - Milano SP n.5 Villa di Monza; riqualificazione e potenziamento SP n. 46 Rho-Monza, realizzazione terza corsia superstrada Milano-Meda. <p>La proposta metodologica per l'aggiornamento dell'analisi di rischio del vigente PRIM comprende uno specifico approfondimento dedicato all'individuazione ed all'analisi dei rischi insistenti sulla cosiddetta "area vasta di EXPO 2015", predisposto sia nell'ottica dell'evento espositivo sia del post-operam, comprendente l'identificazione delle infrastrutture critiche di trasporto e di energia elettrica, nonché l'individuazione degli scenari incidentali naturali e antropici di riferimento (rischi naturali per alluvioni e risalita della falda, rischi antropici connessi alla presenza di industrie RIR ed al trasporto di merci pericolose su strada).</p>

3 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO METROPOLITANO

3.1 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2022-2024

Piano Strategico Triennale del territorio Metropolitano 2022-2024
Stato di attuazione
La Città metropolitana di Milano ha approvato in via definitiva il Piano strategico del territorio metropolitano con delibera di Consiglio del 13 giugno 2023.
Finalità e contenuti del Piano
Lo Statuto di Città metropolitana di Milano definisce il Piano strategico (PSTTM) come “l’atto fondamentale di indirizzo dell’azione della Città metropolitana”, incaricandolo di coordinare l’azione complessiva di governo delle amministrazioni locali del territorio metropolitano e di configurare gli scenari e gli obiettivi generali di sviluppo di lungo periodo della comunità metropolitana e le relative condizioni di sostenibilità economico-sociale e territoriale-ambientale. Ai fini della sua formulazione e modifica, lo Statuto prevede il coinvolgimento di altri enti pubblici, delle autonomie funzionali e dei corpi intermedi, delle forze economiche e sociali, delle associazioni e del terzo settore, assicurando, in particolare, la partecipazione dei Comuni e delle Unioni di comuni, organizzate attraverso le Zone omogenee. In questa luce, il Piano strategico si configura come un documento intersettoriale di indirizzi, che risponde a tre principali obiettivi: <ul style="list-style-type: none"> • definire la matrice generativa dei processi pianificatori di Città metropolitana in grado di orientare il Documento Unico di Programmazione (DUP); • costituire quadro di riferimento della programmazione comunale e intercomunale di rilevanza strategica; • delineare le condotte di Città metropolitana nel dialogo interistituzionale e sociale e, al contempo, prefigurare forme di raccordo con soggetti di diversa natura e statuto e con i relativi atti di pianificazione.
Obiettivi del Piano
Gli obiettivi strategici del Piano, in numero di 75, vengono organizzati secondo le Missioni del PNRR di seguito riportate <ul style="list-style-type: none"> • Missione 1: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura, turismo; • Missione 2: rivoluzione verde, transizione ecologica; • Missione 3: infrastrutture per la mobilità sostenibile; • Missione 4: istruzione e ricerca; • Missione 5: inclusione e coesione; • Missione 6: salute; e articolati in tre direzioni: funzioni proprie dell’Ente, funzioni dei Comuni e obiettivi condivisi con i corpi intermedi e con altri attori pubblici e privati.
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
Relativamente agli obiettivi strategici sopra citati, validi per tutto il territorio di città metropolitana inclusa Milano, si ritiene opportuno segnalare anche quelli maggiormente riferiti o riferibili a livello comunale sia per scala geografica e territoriale di intervento, sia per progettualità già in atto o previste, sia per attinenza all’ambito della pianificazione territoriale: <ul style="list-style-type: none"> • Missione 1: <ul style="list-style-type: none"> ○ creazione di nuovi spazi per il lavoro/coworking/near working; ○ valorizzazione dell’Idroscalo come grande infrastruttura verde e blu per lo sport e la fruizione, dando corso al processo di transizione verso la nuova governance deliberata dal Consiglio Metropolitano; ○ valorizzazione dei Navigli in chiave di turismo “di prossimità”; ○ valorizzazione in chiave metropolitana delle nuove infrastrutture/servizi previsti per le Olimpiadi invernali Milano – Cortina 2026. • Missione 2: <ul style="list-style-type: none"> ○ sviluppo di buone pratiche per il risparmio e l’efficientamento energetico a partire da edifici pubblici e plessi scolastici e sviluppo del Servizio DeciWatt, one-stop-shop metropolitano per gli edifici privati, anche attraverso audit energetici e diagnosi degli edifici, utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, collaborazione con enti locali e privati e

- sensibilizzazione dei cittadini e degli utenti;
- contenimento del consumo di suolo, rigenerazione “suoli grigi” e aumento del grado di permeabilizzazione;
- attuazione di misure di adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione delle isole di calore;
- completamento della cintura verde e realizzazione del Parco metropolitano, connettendo e rafforzando i vari PLIS;
- potenziamento degli interventi di forestazione e sviluppo della conoscenza dei servizi ecosistemici al fine della loro valorizzazione;
- promozione dell’agricoltura multifunzionale e di prossimità/filiera corta, con particolare riferimento al Parco Sud, promuovendo la creazione di marchi di prodotti tipici locali, creando programmi di formazione e assistenza tecnica, favorendo la creazione di una rete di punti vendita diretti al consumatore finale;
- Missione 3:
 - estensione delle linee di trasporto rapido di massa e sviluppo di collegamenti trasversali, con previsione di aree per deposito dei mezzi, al fine di rafforzare le interconnessioni di mobilità pubblica tra i Comuni metropolitana;
 - realizzazione di una rete ciclabile diffusa, continua, sicura e attrezzata, interconnessa con il trasporto pubblico e con i principali luoghi di interesse (servizi, poli produttivi, parchi, monumenti, ecc.);
 - definizione dei requisiti per la scelta di luoghi idonei alla realizzazione di “autostazioni merci”, fornendo indirizzi per la logistica sostenibile negli ambiti sia metropolitani che urbani e proponendo modalità di regolamentazione dei trasporti eccezionali;
- Missione 4:
 - disegno metropolitano per impianti sportivi, con particolare riferimento a quelli nelle scuole, aprendoli alle comunità locali e a quelli dedicati a persone con disabilità;
 - confronto e collaborazione costante tra il mondo della ricerca, dell’Università e dell’impresa attraverso lo svolgimento di attività di networking, la promozione di progetti speciali e la candidatura di progetti a valere su fondi nazionali e comunitari;
 - promozione di azioni, programmi e opere finalizzate al potenziamento dei servizi integrativi al sistema universitario;
- Missione 5:
 - potenziamento edilizia residenziale pubblica e sociale, casa in affitto a canone moderato e housing temporaneo, individuando le aree dismesse o gli edifici abbandonati, sviluppando forme di collaborazione e nuovi modelli di gestione con gli altri soggetti pubblici e con imprese locali;
 - recupero spazi aperti ed edifici in stato di degrado orientati alla creazione di nuovi servizi alla persona e miglioramento di quelli esistenti;
 - accessibilità ai servizi di prossimità anche nelle aree periurbane, in chiave di “città a 15 minuti”
- Missione 6:
 - coordinamento della Protezione civile e redazione di Piani di emergenza in funzione di orientamento dei Piani comunali.

3.2 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO

Piano Territoriale Metropolitan (PTM)
Stato di attuazione
Il Piano Territoriale Metropolitan è stato adottato con D.C.M. n.14 del 29/07/2020, successivamente approvato con D.C.M. n. 16 del 11/05/2021 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.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) è strumento di pianificazione territoriale generale e di coordinamento per la Città metropolitana di Milano, è coerente con gli indirizzi espressi dal Piano Territoriale Regionale e ad esso si conformano le programmazioni settoriali e i piani di governo del territorio dei comuni compresi nella Città metropolitana.</p> <p>Il PTM definisce gli obiettivi e gli indirizzi di governo del territorio per gli aspetti di rilevanza metropolitana e sovracomunale, in relazione ai temi individuati dalle norme e dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali. In particolare con riferimento agli aspetti metropolitani:</p> <ul style="list-style-type: none"> • promuove e coordina l'equilibrato e sostenibile sviluppo della comunità e del territorio, contribuendo a creare le condizioni per rafforzare il ruolo propulsore della Città metropolitana nel contesto regionale e nello scenario nazionale e internazionale; • sostiene e valorizza le specificità e vocazioni delle diverse componenti territoriali e settoriali essenziali per il funzionamento del sistema metropolitano milanese; • interviene in modo diretto nei profili urbanistici, territoriali, ambientali e paesaggistici rilevanti per l'efficace raggiungimento degli obiettivi del sistema metropolitano. <p>Il PTM e l'attività gestionale della Città metropolitana assicurano la cura degli interessi di scala metropolitana e sovracomunale, in coerenza con i principi di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • principi per la tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, aria, energia da fonti fossili); • principi di equità territoriale; • principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale; • 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 intercomunali.
Obiettivi del Piano
<p>Gli obiettivi generali che il PTM sviluppa e approfondisce sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e tempi degli accordi internazionali sull'ambiente</u>, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi delle agende europee, nazionali e regionali sulla sostenibilità ambientale e sui cambiamenti climatici, individuando e affrontando situazioni di emergenza ambientale non risolvibili dai singoli comuni (isole di calore, invarianza idraulica, rete verde, rete ecologica), verificando i nuovi interventi insediativi rispetto alla capacità di carico dei diversi sistemi ambientali, valorizzando i servizi ecosistemici potenzialmente presenti nella risorsa suolo; • <u>migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni</u>, verificando le scelte localizzative del sistema insediativo alla luce della tutela e della valorizzazione del paesaggio e dell'attività agricola e della difesa del suolo, evitando la saldatura tra abitati contigui e lo sviluppo di conurbazioni lungo gli assi stradali, riqualificando la frangia urbana al fine di un più equilibrato e organico rapporto tra spazi aperti e urbanizzati, mappando situazioni di degrado e prevedendo azioni di recupero; • <u>migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo</u>, potenziando i servizi della rete suburbana su ferro connettendola con il trasporto pubblico su gomma, con i parcheggi di interscambio e con l'accessibilità locale ciclabile e pedonale, assicurando che tutto il territorio metropolitano benefici di eque opportunità di accesso alla rete su ferro, dimensionando i nuovi insediamenti tenendo conto della capacità di carico della rete di mobilità; • <u>favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato</u>, definendo un quadro aggiornato delle aree dismesse, individuando gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di rilevanza strategica metropolitana e sovracomunale, assegnando priorità agli interventi insediativi nelle aree dismesse e già urbanizzate, supportando i comuni nel reperimento delle risorse necessarie per le azioni di rigenerazione di scala urbana; • favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano, sviluppando criteri per valutare e

individuare aree idonee alla localizzazione di insediamenti e servizi di rilevanza sovracomunale e metropolitana, distribuendo i servizi di area vasta tra i poli urbani attrattori per decongestionare la città centrale, coordinando l'offerta di servizi sovracomunali con le province confinanti, i relativi capoluoghi e le aree urbane principali appartenenti al più ampio sistema metropolitano regionale;

- potenziare la rete ecologica, favorendo la realizzazione di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità, di inversione dei processi di impoverimento biologico in atto e di salvaguardia dei varchi ineditati, valorizzando anche economicamente i servizi ecosistemici connessi con la rete ecologica metropolitana;
- sviluppare la rete verde metropolitana, avviando la progettazione di una rete verde funzionale a ricomporre i paesaggi rurali, naturali e boscati per salvaguardia dell'idrografia superficiale, biodiversità ed elementi naturali, per potenziamento della forestazione urbana, per contenimento dei processi conurbativi, per laminazione degli eventi atmosferici e mitigazione degli effetti da isole di calore, per contenimento della CO₂ e recupero paesaggistico di ambiti degradati, preservando e rafforzando le connessioni tra la rete verde in ambito rurale/naturale e verde urbano;
- rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque, orientando i comuni nella scelta di soluzioni territoriali e progettuali idonee secondo il contesto geomorfologico locale, sviluppando disposizioni per la pianificazione comunale volte a tutelare la risorsa idrica potabile attraverso la salvaguardia delle zone di ricarica degli acquiferi e recupero del reticolo irriguo per fini paesaggistici, ecologici e come invaso per la laminazione delle piene, sviluppando in dettaglio le indicazioni del PAI e del PGR;
- tutelare e diversificare la produzione agricola, creando le condizioni per mantenere la funzionalità delle aziende agricole insediate sul territorio anche come argine all'espansione urbana e presidio per l'equilibrio tra aspetti ambientali e insediativi, favorendo la multifunzionalità agricola e l'ampliamento dei servizi ecosistemici forniti dalle aziende agricole per il paesaggio, la resilienza ai cambiamenti climatici, l'incremento della biodiversità, la tutela delle acque, la manutenzione di percorsi ciclabili e la fruizione pubblica del territorio agricolo;
- potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del piano, fornendo supporto tecnico ai comuni nell'esercizio della funzione urbanistica, definendo modalità semplificate di variazione e aggiornamento degli elaborati del piano, garantendo ampia partecipazione dei portatori di interesse alle decisioni sul territorio sia in fase di elaborazione che di attuazione del PTM.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Il PTM 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:

- a) tutelare, valorizzare e riqualificare la rete idrografica naturale e artificiale;
- b) 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;
- c) salvaguardare i contesti paesistico-ambientali del Fontanile Nuovo e delle Sorgenti della Muzzetta;
- d) valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo lungo il Sempione e la Padana Superiore, a ovest, e lungo Cassanese, Rivoltana e Pallese, ad est.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità (tavv.1, 2 e 9), il PTM, oltre a rappresentare il futuro assetto della rete ciclabile metropolitana, riporta le previsioni del sistema infrastrutturale in termini di nuove viabilità e sistemi di trasporto pubblico.

Dal punto di vista della difesa del suolo il PTM (tavv. 2 e 7) recepisce i contenuti del PAI vigente e le relative disposizioni e le "mappe di pericolosità e di rischio di alluvioni" definite dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGR), recepisce i contenuti dei Progetti Strategici di Sottobacino dei torrenti Lura, Seveso e Lambro Settentrionale, individuando altresì i pozzi per l'approvvigionamento idrico.

Il PTM individua inoltre le Zone idrogeologiche omogenee e gli Ambiti di ricarica della falda del Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) della Regione Lombardia. La parte nord ovest del Comune di Milano ricade in zona di ricarica dell'Idrostruttura Sotterranea Intermedia (ISI), la parte nord, ovest e sud ovest in zona di ricarica/scambio dell'Idrostruttura Sotterranea Intermedia (ISI) e tutto il territorio ricade inoltre in zona di ricarica dell'Idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS).

Sono inoltre mappate aree dismesse (Es. Taliedo) ed aree sottoposte al regime di Accordo di Programma (es. zone speciali dell'AdP Scali, gli ambiti Rubattino, Palizzi, Porta Vittoria, Adriano, Citylife - Portello, MIND – Merlata).

Dal punto di vista degli ambiti di tutela, riporta inoltre (tav. 3) gli elementi di rilevanza paesaggistica ed individua (tav. 6) gli ambiti agricoli di interesse strategico all'interno ed all'esterno dei parchi: nella fattispecie di Milano il riferimento è al Parco Agricolo Sud Milano e Parco Nord Milano,

Per quanto concerne l'implementazione della rete ecologica metropolitana (tav. 4), il fiume Lambro ed i Navigli Grande, Pavese e Martesana sono considerati corridoi ecologici principali, insieme al fiume Lambro Meridionale ed alla Roggia Vettabbia. Oltre a questi, sono individuati alcuni corridoi ecologici secondari e direttrici di connessione verso i territori esterni quali zone poste al confine della Città metropolitana che rappresentano punti di continuità ecologica, tematismi questi ultimi che dovranno essere individuati a scala di maggior dettaglio da parte dei comuni nei propri atti di pianificazione.

Il PTM (tav. 5.2) dettaglia alla scala metropolitana le disposizioni della rete verde regionale attraverso la costruzione della Rete Verde Metropolitana (RVM), declinandone le priorità di pianificazione (tav. 5.3), come ad esempio, nel caso di Milano, l'adozione di Nature Based Solution per le aree urbane, la costruzione dell'infrastruttura verde urbana, la prevenzione e la mitigazione del rischio idrogeologico, l'adozione di pratiche colturali sostenibili.

E' infine stata mappata l'anomalia termica notturna (differenza tra la temperatura di riferimento misurata nelle zone di campagna e la temperatura misurata nelle zone urbane) nei comuni della città metropolitana, che per le aree di Milano presenta notevoli differenze (tav. 8): generalmente più marcata nelle aree centrali e via via meno intensa procedendo verso i quartieri esterni e la periferia, soprattutto con riferimento alle aree del Parco Sud, del PLIS della Media Valle del Lambro e del Parco Nord.

3.3 PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO

PUMS della città metropolitana di Milano
Stato di attuazione
<p>Il processo di formazione del PUMS della Città metropolitana e della relativa procedura di VAS, è stato avviato con le "Linee di indirizzo per la formazione del PUMS della Città metropolitana di Milano" approvate dal Consiglio metropolitano il 30/01/2019.</p> <p>Il PUMS metropolitano è stato adottato con Decreto del Sindaco metropolitano RG n. 230 del 30/12/2020 e successivamente approvato con Deliberazione di Consiglio della Città metropolitana di Milano, Rep. n. 15 del 28/04/2021.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>I Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) sono strumenti previsti dalla Commissione Europea e, a livello nazionale, attraverso il DM n. 397 del 04.08.2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile" viene introdotto per le Città metropolitane l'obbligo di redigere tale strumento.</p> <p>Il DM n. 396/2019, che modifica ed integra il DM n. 397/2017, indica i macro-obiettivi minimi obbligatori che devono essere raggiunti con l'attuazione dei PUMS, rispondenti a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socio-economica ed ambientale. Ciascun PUMS può poi individuare ulteriori obiettivi specifici, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.</p> <p>Il PUMS di Città metropolitana di Milano declina il sistema degli obiettivi dei DM n. 397/2017 e n. 396/2019 in funzione delle peculiarità del territorio di riferimento a partire dalle "Linee di indirizzo per la formazione del PUMS della Città metropolitana di Milano" affinate alla luce dei contributi derivanti dal processo di partecipazione/coinvolgimento degli stakeholders e coerenziate con gli obiettivi di natura territoriale del PTM, al fine di perseguire i seguenti intenti generali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • contribuire efficacemente all'esigenza di costruire un territorio metropolitano sostenibile per gli aspetti ambientali, infrastrutturali, economici, sociali, mettendo al centro la persona; • valorizzare il ruolo centrale del trasporto pubblico, favorendo il trasferimento modale privato/collettivo e l'interscambio fra le diverse modalità, superando il dualismo tra ambito urbano ed extraurbano; • incentivare i mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale, promuovendo la mobilità ciclistica e sviluppando le infrastrutture per l'alimentazione dei mezzi con combustibili alternativi; • migliorare la sicurezza, soprattutto della circolazione stradale.
Obiettivi del Piano
<p>Di seguito si riportano i 10 temi sviluppati dal PUMS metropolitano unitamente all'articolazione dei relativi obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trasporto pubblico ferroviario: <ul style="list-style-type: none"> ○ sviluppo, potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario suburbano/regionale, sia riguardo agli aspetti infrastrutturali che a quelli tecnologici, da attuare su linee, stazioni, fermate e nodi del sistema, anche adeguando quantità e qualità del materiale rotabile disponibile per l'effettuazione del servizio; ○ sviluppo e adeguamento della qualità e quantità dell'offerta di servizio ferroviario suburbano/regionale da garantire al territorio, sia con il recepimento critico dei programmi degli Enti che pianificano il servizio e delle Aziende che lo gestiscono, sia con la definizione, di concerto con i Comuni, di proposte per l'interlocuzione fra i soggetti titolari nell'ambito dei Tavoli interistituzionali attivati per la valutazione dei progetti per il potenziamento/riqualificazione delle linee ferroviarie e soprattutto, dei nodi di stazione; • trasporto pubblico rapido di massa: <ul style="list-style-type: none"> ○ sviluppo, potenziamento, estensione e riqualificazione della rete del Trasporto pubblico Rapido di Massa (TRM), sia riguardo agli aspetti infrastrutturali che a quelli tecnologici, da attuare su linee, stazioni, fermate e nodi della rete, con particolare attenzione al soddisfacimento della domanda di mobilità espressa da ambiti territoriali metropolitani ancora non adeguatamente serviti dall'esistente rete di forza del TPL, anche adeguando quantità e qualità del materiale rotabile disponibile per l'effettuazione del servizio; ○ sviluppo e adeguamento della qualità e quantità del servizio da garantire al territorio, sia con il recepimento critico dei programmi degli Enti che pianificano il servizio e dell'Azienda che lo gestisce, sia con la definizione, di concerto con i Comuni, di proposte di interventi di prolungamenti di linee radiali e di nuove linee tangenziali da valutare

nell'interlocuzione con i soggetti titolati, nell'ambito dei Tavoli attivati per lo sviluppo della rete del TRM;

- **trasporto pubblico su gomma:**
 - migliorare l'offerta del servizio di TPL, in particolare sulle direttrici dove la domanda è crescente e sulle direttrici che consentono di realizzare collegamenti trasversali, tangenziali rispetto all'area centrale;
 - individuare, di concerto con i Comuni, le indicazioni da fornire all'Agenzia per il TPL per l'aggiornamento del Programma di Bacino, al fine di soddisfare le esigenze di domanda di mobilità che emergono dal territorio;
 - migliorare le condizioni per favorire l'accessibilità alle fermate del TPL su gomma da parte di tutte le tipologie di utenza, in particolare delle fasce e categorie di popolazione più debole, delle persone con mobilità ridotta e di quelle con situazioni di riduzione delle capacità sensoriali, raggiungendo condizioni di inclusione sociale sul territorio;
 - migliorare il comfort, la sicurezza e l'informazione da fornire all'utenza presso le fermate extraurbane sulla viabilità di competenza dell'Ente;
 - offrire alla cittadinanza un'informazione inerente ai servizi di trasporto pubblico caratterizzata da semplice accessibilità e comprensione, dettagliata, diffusa, costantemente aggiornata e capace di attivare tutti i canali disponibili;
- **viabilità e sicurezza stradale:**
 - perseguimento della sicurezza delle persone nella circolazione stradale (art. 1 del D.Lgs n. 285/1992 "Codice della strada");
 - riduzione delle emissioni inquinanti provenienti dall'uso della autovettura privata per il trasporto di persone;
- **ciclabilità:**
 - promozione della ciclabilità e di forme di mobilità attiva e innovativa, sia per il tempo libero sia per gli spostamenti quotidiani, perseguendo la sicurezza degli utenti e in una visione integrata con le altre modalità di trasporto;
 - promozione dell'ampliamento dell'infrastruttura per la mobilità ciclistica, anche elettrica, con soluzioni intelligenti (anche di tipo innovativo per migliorare l'uso delle infrastrutture stesse e la qualità dei servizi afferenti);
- **mobilità condivisa ed elettrica/alimentata da carburanti alternativi:**
 - diffusione di sistemi di mobilità condivisa in ambiti territoriali più ampi ed esterni rispetto al capoluogo;
 - diffusione di mezzi di trasporto (pubblici, condivisi, privati e merci) a ridotto impatto inquinante;
- **nodi di interscambio:**
 - attribuzione ai nodi di interscambio del ruolo di snodo dell'offerta dei servizi integrati con elevati livelli di sostenibilità, in grado di incentivare il trasferimento dalla modalità privata e di rispondere alle previsioni di assetto e sviluppo del territorio;
 - garanzia di accessibilità alle fermate e alle stazioni per le persone con mobilità ridotta e ridotte capacità sensoriali e per le fasce di popolazione più debole, anche per ottenere l'inclusione sociale sul territorio delle persone delle categorie più svantaggiate;
 - potenziamento delle dotazioni infrastrutturali e delle funzioni degli interscambi, quali fulcri nodali di attestamento ed integrazione tra differenti sistemi modali, affinché diventino "hubs" in cui l'interscambio sia facile, sicuro, veloce, conveniente e attraente per tutte le categorie sociali, anche quelle più deboli;
- **Mobility Management:**
 - rafforzamento del management della mobilità presso aziende, Enti pubblici ed Università, in particolare promuovendo la mobilità condivisa (con effetti di decongestionamento del traffico per riduzione dell'uso del mezzo privato individuale);
 - raggiungimento di una maggiore equità, semplificazione e informazione nella tariffazione dell'offerta del TPL all'utenza;
- **trasporto delle merci:**
 - riduzione dell'apporto alla congestione stradale dovuta a circolazione e sosta dei veicoli impiegati nel trasporto merci, con riduzione delle lunghezze percorse dai veicoli merci, in particolare da parte di veicoli vuoti o parzialmente carichi, con conseguente aumento della competitività e sicurezza del territorio;
 - miglioramento delle performance ambientali e riduzione delle emissioni di CO2 e di altre esternalità negative connesse al trasporto delle merci, per contribuire alla tutela del clima e dell'ambiente;

- riduzione della dispersione/sprawl sul territorio degli impianti dedicati alla logistica delle merci, con minore uso del suolo, maggiore salvaguardia dell'ambiente, maggior efficienza del sistema e minori costi economici per le imprese;
- sviluppo del mercato della logistica per fornire un'offerta di trasporto merci con elevati livelli di servizio, anche riguardo le scelte localizzative di impianti/ sistemi logistici e delle relative infrastrutture di collegamento;
- razionalizzazione ed efficientamento dei meccanismi che regolano la logistica e la distribuzione delle merci, con particolare attenzione alle aree più urbanizzate ed alla distribuzione nell'ultimo miglio, per favorire l'attività delle imprese con modalità sostenibili;
- **compatibilità con il sistema territoriale:**
 - raccordo tra pianificazione territoriale e pianificazione della mobilità e dei trasporti, con convergenza tra il governo della domanda e quello dell'offerta, a garanzia di livelli sostenibili di accessibilità degli attrattori di mobilità e di un contemporaneo miglioramento della qualità della vita;
 - orientamento delle scelte insediative in modo da privilegiare luoghi di massima accessibilità del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle stazioni sulla rete del servizio ferroviario.

Per gli obiettivi sopra riportati il PUMS declina specifiche strategie (attinenti agli obiettivi) e corrispondenti azioni che intende implementare, tenendo conto che una medesima azione può soddisfare strategie differenti, anche afferenti a temi diversi).

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Si riportano nel seguito i progetti di piano specifici interessanti anche il territorio del Comune di Milano suddivisi per obiettivi di appartenenza:

- **trasporto pubblico ferroviario:**
 - interventi tecnologici e infrastrutturali per lo sviluppo del SFR lungo la direttrice Milano-Monza (PRG di Monza e Sesto San Giovanni) (orizzonte biennale);
 - potenziamento linea FNM Milano-Asso (terzo binario Milano Affori/Cormano/Cusano) (orizzonte biennale);
 - ammodernamento RFI Cintura di Milano (nuova fermata MI P.ta Romana) (orizzonte quinquennale);
 - Potenziamento Nodo di Bovisa (aggiunta 4 binari di transito, scavalco linea veloce Saronno/Passante/Centrale e realizzazione interscambio tramviario) (orizzonte quinquennale);
 - nuova fermata Milano Stephenson lungo la linea RFI Milano-Rho (orizzonte decennale);
 - nuova stazione Milano Merlata-Mind, con orizzonte temporale decennale;
- **trasporto pubblico rapido di massa:**
 - linea metropolitana M1, prolungamento da Bisceglie a Baggio/ quartiere Olmi/ A50 Tangenziale Ovest (priorità elevata);
 - estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Bisceglie/quartiere Olmi/A50 Tang.Ovest M1-Cusago (priorità bassa);
 - estensione del servizio di trasporto rapido di massa sull'asta S.Donato M3- Paullo (priorità elevata);
 - linea metropolitana M3, prolungamento da Comasina a Paderno Dugnano (priorità media);
 - linea metropolitana M4, prolungamento da Lorenteggio in direzione Buccinasco/ Corsico-A50 Tang. Ovest/Trezzano S.N. (priorità media);
 - linea metropolitana M5, prolungamento da San Siro a A50 - Tangenziale Ovest (priorità elevata);
 - estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Settimo Milanese M5 - A50 Tangenziale Ovest - Cornaredo - Magenta (priorità media);
 - nuovo servizio di trasporto pubblico rapido di massa sulla direttrice MIND-Rho Fiera M1/RFI-Arese, con connessione verso Certosa/ Roserio (alternative tipologiche e di tracciato) (priorità elevata);
 - nuovo servizio di trasporto pubblico rapido di massa sulla direttrice Milano - Sesto San Giovanni (Città della Salute) (priorità media);
 - nuovo servizio di trasporto pubblico rapido di massa sulla direttrice trasversale MIND - Sesto San Giovanni (Città della Salute) (priorità elevata);
 - nuovo servizio di trasporto pubblico rapido di massa sulla direttrice Cassanese Lambrate-

- Segrate-Pioltello (priorità bassa);
- riqualificazione metrotranvia Milano (Parco Nord) – Calderara - Desio, prolungata fino a Seregno;
- riqualificazione metrotranvia Milano - Limbiate Ospedale (1° lotto Comasina - Varedo e 2° lotto), con ipotesi di deviazione fino a Varedo Stazione (priorità elevata – 2 anni);
- prolungamento Metrotranvia 24 a Noverasco (priorità bassa);
- prolungamento Precotto - Adriano del tram 7 Testi - Bicocca - Precotto (orizzonte quinquennale);
- estensione tram 27 Mecenate – Rogoredo - comparto Santa Giulia (orizzonte decennale);
- collegamenti tranviari con l'area Bovisa (orizzonte decennale);
- prolungamento Adriano-Gobba M2 del tram 7 Testi - Bicocca - Precotto (orizzonte decennale);
- prolungamento Testi – Niguarda – Bovisa - Certosa del tram 7 Testi - Bicocca - Precotto (orizzonte decennale);
- estensione tram 2 Negrelli - San Cristoforo (orizzonte decennale);
- **Viabilità e sicurezza stradale:**
 - potenziamento alla quarta corsia dinamica dell'autostrada A4 tra gli svincoli di Viale Certosa e di Cinisello/Sesto S. Giovanni (orizzonte biennale);
 - potenziamento SP103 Cassanese (Viabilità speciale Segrate - Tratto Giallo) (orizzonte biennale);
 - lotto di completamento 2.3 della quarta corsia sull'autostrada A4 Novara est - Milano (da barriera di Milano Ghisolfa a fine competenza) (orizzonte biennale);
 - 2° stralcio potenziamento SP114 Baggio-Castelletto (tratta B) della connessione Magenta - SP11 - SP114 - A50 e riqualifica SS494 con variante sud Abbiategrasso ("Viabilità Comparto sud-ovest Milano") (orizzonte decennale);
 - ristrutturazione svincolo A51 Cascina Gobba (stralcio 1) (orizzonte decennale);
- **ciclabilità:**
 - si rimanda all'analisi degli interventi puntuali previsti dal Biciplan;
- **compatibilità con il sistema territoriale:**
 - l'inserimento delle infrastrutture (nuove o oggetto di riqualificazione) nel contesto paesaggistico deve rispondere a caratteristiche e modalità degli interventi da attuare, che devono essere recepite nei PGT e che sono definite dal PTM nel suo Allegato "Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico ambientali", a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

3.4 CAMBIO – BICIPLAN DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO 2022 – 2037

Biciplan 2022 - 2037
Stato di attuazione
Il Biciplan della città Metropolitana di Milano (c.d. Progetto "Cambio") è stato approvato dal Consiglio Metropolitanò il 9 novembre 2021
Finalità e contenuti del Piano
La Visione del Biciplan è quella di cambiare il modo in cui le persone si spostano quotidianamente nel territorio della Città metropolitana di Milano aumentando la quota di spostamenti che vengono fatti in bicicletta, cosa che può trasformare positivamente non solo il settore dei trasporti ma l'intera società ed economia che ruota intorno al capoluogo milanese.
Obiettivi del Piano
<p>Obiettivo quantitativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a fronte della realizzazione di 750 km di infrastrutture, <u>raggiungere entro il 2035 il 20% degli spostamenti totali sul territorio in bicicletta e il 10% degli spostamenti intercomunali;</u> <p>obiettivo qualitativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>rendere la bicicletta la scelta di mobilità più veloce, sicura, divertente e attrattiva, la scelta più ovvia per ogni persona e per tutti gli spostamenti quotidiani, anche inter-comunali.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Il Biciplan della città Metropolitana di Milano identifica "corridoi super-ciclabili" di livello metropolitano (4 circolari, 16 radiali e 4 greenways) e li integra con le ciclabili comunali, per facilitarne l'uso. Sono state quindi delineate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • linea C1 "Milano circonvallazione esterna" e, più esternamente, Linee C2 (Milano e comuni di prima cintura) e linee C3 e C4; • linee radiali a partire dalla linea circolare C1 ,che intersecano ed oltrepassano le altre linee circolari sopra descritte: <ul style="list-style-type: none"> ○ Linea 1: Milano/Bresso/Cormano/Cusano Milanino/Paderno Dugnano, in direzione Desio/Cesano Maderno; ○ Linea 2: Milano/Sesto San Giovanni/Cinisello Balsamo, in direzione Lissone/Monza; ○ Linea 3: Milano/Cologno Monzese, in direzione Vimercate; ○ Linea 4: Milano/Vimodrone/Cernusco sul Naviglio/Cassina de Pecchi – Bussero/ Gorgonzola/Bellinzago Lombardo – Gessate/Masate-Basiano/Trezzano Rosa-Grezzago/ Trezzo sull'Adda, in direzione Bergamo; ○ Linea 5: Milano/Segrate/Pioltello/Vignate/Melzo/Pozzuolo Martesana/Cassano d'Adda, in direzione Treviglio; ○ Linea 6: Milano/Segrate/Pioltello/Rodano/Vignate-Settala/Liscate/Truccazzano, in direzione Caravaggio; ○ Linea 7: Milano/Aeroporto Linate/Peschiera Borromeo/Pantigliate-Mediglia/ Settala/Paullo, in direzione Crema; ○ Linea 8: Milano/San Donato Milanese/San Giuliano Milanese/Melegnano/Vizzolo Predabissi/San Zenone al Lambro, in direzione Lodi; ○ Linea 9: Milano/Opera/Locate di Triulzio/Pieve Emanuele/Lacchiarella, in direzione Pavia; ○ Linea 10: Milano/Assago/Rozzano/Zibido San Giacomo/Binasco/Casarile, in direzione Pavia; ○ Linea 11: Milano/Corsico – Cesano Boscone/Trezzano sul Naviglio/Gaggiano/Albairate – Vermezzo con Zelo/Abbiategrasso/Ozzero, in direzione Vigevano; ○ Linea 12: Milano/Cusago/Cislano/Albairate/Abbiategrasso, in direzione Vercelli; ○ Linea 13: Milano/Settimo Milanese/Cornaredo/Bareggio/Sedriano/Vittuone/ Corbetta/Magenta/Boffalora sopra Ticino, in direzione Novara/Treccate; ○ Linea 14: Milano/Settimo Milanese – Cornaredo/Pregnana Milanese/Sedriano/Arluno/ Ossona – Santo Stefano Ticino/Marcallo con Casone/Bernate Ticino, in direzione Novara; ○ Linea 15: Milano/Pero/Rho Fiera/Rho/Lainate – Pogliano Milanese/Nerviano/ Parabiago/Canegrate – San Vittore Olona/Legnano, in direzione Gallarate/Busto Arsizio; ○ Linea 16: Milano/Novate Milanese/Bollate/Garbagnate Milanese/Cesate/Solaro, in direzione Malpensa/Saronno; • 4 greenways non interessanti direttamente il territorio del Comune di Milano ma raggiungibili dal

capoluogo tramite alcuni fra gli itinerari radiali sopra descritti:

- Linea G1 “Greenway Villoresi”, tra Nosate e Cassano d’Adda;
- Linea G2” “Greenway Adda”, tra Trezzo sull’Adda e Paullo;
- Linea G3 “Greenway delle Risaie”, tra Ozzero – Abbiategrasso e Paullo;
- Linea G4 “Greenway Ticino”, tra Nosate e Motta Visconti.

3.5 PIANO DI INDIRIZZO FORESTALE

Piano di Indirizzo Forestale
Stato di attuazione
La Città metropolitana di Milano, con Deliberazione del Consiglio metropolitano n° 8 del 17 marzo 2016, ha approvato il Piano di Indirizzo Forestale (PIF), con validità di 15 anni, in revisione del previgente strumento, scaduto nel 2014, e in adeguamento ai contenuti delle nuove disposizioni di redazione dei Piani di Indirizzo Provinciale dettati dalla DGR 24 luglio 2008 n° 8/7728.
Finalità e contenuti del Piano
Il PIF costituisce uno strumento di analisi e di indirizzo per la gestione del territorio forestale ad esso assoggettato, di raccordo tra la pianificazione forestale e quella territoriale, di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi e per le attività silvicolture da svolgere. In relazione alle caratteristiche dei territori oggetto di pianificazione, delimita le aree in cui è possibile autorizzare le trasformazioni, definisce modalità e limiti per le autorizzazioni alle trasformazioni dei boschi e stabilisce tipologie, caratteristiche qualitative, quantitative e localizzative dei relativi interventi di natura compensativa. L'ambito di applicazione del PIF è costituito dalla superficie forestale di competenza amministrativa della Città metropolitana di Milano, compresa l'area del Parco Agricolo Sud Milano. Nei rimanenti parchi regionali presenti sul territorio provinciale valgono gli esistenti strumenti pianificatori (Piano settore boschi o PIF del parco regionale).
Obiettivi del Piano
Principi e finalità del Piano d'Indirizzo Forestale sono: <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>ridefinire ed aggiornare i contenuti del Piano secondo la nuova realtà amministrativa ed istituzionale della provincia, dopo l'istituzione della provincia di Monza e Brianza;</u> 2. <u>aggiornare lo stato delle foreste nel territorio provinciale a 10 anni dalla redazione del primo PIF;</u> 3. <u>verificare i risultati delle politiche forestali ed i processi di governance attuati con l'applicazione del primo PIF;</u> 4. <u>ridefinire il ruolo delle risorse forestali nell'ambito delle politiche territoriali, economiche ed ambientali della Città metropolitana;</u> 5. <u>integrare il Piano con le nuove disposizioni emanate da Regione Lombardia;</u> 6. <u>definire i criteri provinciali di redazione dei PAF (Piani di Assestamento forestale).</u> <p>I criteri guida per la redazione del piano sono così individuati:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) conferma degli indirizzi di redazione del Piano in vigore, di cui la revisione produrrà solo un aggiornamento all'attualità dei dati: <ul style="list-style-type: none"> - inventario delle risorse secondo le dinamiche di sviluppo in corso e secondo gli affermati criteri di interpretazione forestale (analisi multifunzionale, riscontro delle tipologie forestali, ecc.); - valutazione delle funzioni espresse dai boschi, con particolare riferimento non solo alla componente produttiva, di cui valutare ed indicare indirizzi operativi concreti e realizzabili, ma anche alla tutela e conservazione della biodiversità, alla protezione dell'ambiente dall'inquinamento, agli aspetti paesaggistici, ricreativi, didattici; - definizione dei criteri di miglioramento dei soprassuoli forestali in applicazione dei principi di pianificazione e gestione prossime alla natura; - indicazioni per una silvicoltura attiva ed attenta all'economia locale; b) articolazione ed adattamento del Piano alle previsioni della DGR n° 8/7728/2008, con uno specifico set di approfondimento e sviluppo nei seguenti temi: <ul style="list-style-type: none"> - coordinamento del Piano con la pianificazione territoriale sovraordinata e aggiornamento dello stato delle risorse forestali e loro classificazione funzionale; - pianificazione della trasformazione delle aree forestali; - integrazione verticale del Piano con la pianificazione comunale.
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
Il piano individua, entro i confini comunali, sia boschi che elementi boscati minori (macchie boscate, boschi in aree protette regionali, ambiti a parchi urbani e aree della fruizione, ambiti a parchi e giardini storici).

3.6 PIANO ITTICO PROVINCIALE

Piano Ittico Provinciale	
Stato di attuazione	Il nuovo Piano Ittico è stato approvato in data 21 ottobre 2010 dal Consiglio provinciale.
Finalità e contenuti del Piano	<p>Il Piano ittico provinciale è lo strumento fondamentale nel settore della gestione del patrimonio ittico e della pesca.</p> <p>Contiene misure specifiche relative sia al complesso del reticolo idrografico provinciale, sia al reticolo idrografico di interesse ittico, comprendenti azioni di gestione faunistica, di salvaguardia e di riqualificazione ambientale, oltre a misure di vigilanza sulla pesca ed alla predisposizione di misure di monitoraggio dei risultati delle azioni di piano.</p>
Obiettivi del Piano	<p>Le strategie fondamentali di Piano si riconoscono nei seguenti obiettivi generali:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>mantenere ed incrementare la popolazione ittica di pregio soggetta a pressione di pesca;</u> 2. <u>tutelare le specie ittiche di interesse conservazionistico;</u> 3. <u>sviluppare l'attività di pesca dilettantistica;</u> 4. <u>valorizzare e razionalizzare la pesca professionale (ove presente);</u> 5. <u>pianificare la gestione delle acque tutelando la sopravvivenza e la riproduzione della fauna ittica.</u>
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	<p>Anche se la rete idrografica del sistema Olona-Seveso-Lambro è caratterizzata in assoluto dalla maggiore pressione produttiva e dalla maggiore urbanizzazione riscontrabili in ambito provinciale e nonostante che le condizioni di gran parte dei corsi d'acqua risultino gravemente compromesse, con nessuna vocazione ittica, il Piano prevede i seguenti interventi nel comune di Milano o interessanti anche la rete idrografica milanese:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) azioni di riqualificazione morfologica dell'Idroscalo a fini ittici e di riequilibrio della comunità ittica; b) azioni volte alla promozione della Darsena e dei Navigli milanesi per la fruizione alieutica e turistica; c) caratterizzazione ecologica della roggia Vettabbia ed eventuale reintroduzione di fauna ittica; d) studio di fattibilità della reintroduzione di fauna ittica negli affluenti del Seveso dell'Alto Milanese (in particolare riferimento, per Milano, ai Torrenti Garbogera e Guisa).

3.7 PIANO FAUNISTICO VENATORIO

Piano Faunistico Venatorio	
Stato di attuazione	Il vigente Piano Faunistico Venatorio della Provincia di Milano è stato approvato con Delibera del Consiglio provinciale n° 4/2014 del 09/01/2014.
Finalità e contenuti del Piano	<p>Il PFV deve configurarsi come un piano di conservazione, intendendo il termine “conservazione” come comprensivo sia della tutela, sia dell'utilizzo della risorsa fauna. In sintesi è possibile quindi affermare che il Piano è rivolto all'individuazione di misure di “conservazione” che favoriscano le popolazioni animali e la loro armoniosa interazione con l'ecosistema naturale e con la presenza dell'uomo nell'area.</p> <p>Il Piano Faunistico Provinciale tiene quindi in considerazione, oltre che la tutela delle popolazioni animali, anche aspetti legislativi di base e le legittime attese di chi vive sul territorio.</p>
Obiettivi del Piano	<p>Gli obiettivi principali del Piano risultano essere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>la conservazione della fauna selvatica nel territorio della Provincia di Milano</u> (città metropolitana) attraverso azioni di tutela e di gestione; 2. <u>la realizzazione di un prelievo venatorio impostato in modo biologicamente ed economicamente corretto</u> e, conseguentemente, inteso come prelievo commisurato rispetto a un patrimonio faunistico di entità stimata, per quanto concerne le specie sedentarie, e di status valutato criticamente per quanto riguarda le specie migratrici.
Obiettivi alla scala di riferimento comunale	Il PFV inserisce il territorio di Milano dell'Ambito Territoriale di Caccia (ATC) della Pianura Milanese. Individua altresì Parchi naturali all'interno del Parco Nord e Parco Agricolo Sud Milano e le Oasi di protezione faunistica del Lambro Meridionale e di San Donato-San Giuliano e quella del Bosco in Città.

3.8 PIANO PROVINCIALE CAVE

Piano Provinciale Cave	
Stato di attuazione	
<p>Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. XI/2501 del 28 giugno 2022 è stato approvato il "Nuovo Piano cave della Città metropolitana di Milano - settore merceologico della sabbia e ghiaia - art. 8 della l.r. 8 agosto 1998, n. 14" pubblicato sul BURL - Serie Ordinaria n. 29 il 22/07/2022.</p> <p>Successivamente, sul BURL - Serie Ordinaria n. 34 del 25/08/2022 è stato ripubblicato il solo Allegato 1 del nuovo Piano cave ai fini di correggere gli errori contenuti nella precedente pubblicazione.</p>	
Finalità e contenuti del Piano	
<p>Il dettaglio dei contenuti e delle modalità di redazione di questo elaborato vengono definiti dalla L.R. n. 14/1998 "Nuove norme per la disciplina della coltivazione di sostanze minerali di cava" e dalla DGR n. IX/2752/2011 "Revisione della normativa tecnica di riferimento per la formazione dei piani provinciali delle cave, ai sensi del terzo comma dell'art. 2 e del secondo comma. Lettera g), dell'art. 6 della l.r. 8 agosto 1998, n.14".</p> <p>In particolare il Piano cave deve contenere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'identificazione degli ambiti territoriali estrattivi compresi quelli ubicati nelle aree protette. Tali ambiti devono accorpate aree contigue a quelle già oggetto di attività, con priorità rispetto all'apertura di altre aree, • la definizione dei bacini territoriali di produzione a livello provinciale; • l'individuazione di aree di riserva di materiali inerti, da utilizzare esclusivamente per le occorrenze di opere pubbliche; • l'identificazione delle cave cessate da sottoporre a recupero ambientale; • la destinazione d'uso delle aree per la durata dei processi produttivi e della loro destinazione finale al termine dell'attività estrattiva; nel caso di previsione di apertura di cave nelle aree protette il piano deve prevedere un ripristino ambientale adeguato alle esigenze dell'area protetta; • la determinazione, per ciascun ambito territoriale estrattivo, dei tipi e delle quantità di sostanze di cava estraibili, in rapporto all'attività estrattiva esistente, alla consistenza del giacimento, alle caratteristiche merceologiche, alle tecnologie di lavorazione, ai bacini di utenza; • l'indicazione delle norme tecniche di coltivazione e di recupero che devono essere osservate per ciascun bacino territoriale di produzione in rapporto alle caratteristiche idrogeologiche, geotecniche ed al tipo di sostanze di cava estraibili. <p>L'attenzione all'ambiente ed al territorio ha portato a codificare una serie di principi che hanno guidato fin dai suoi primi passi il processo formativo del Piano Cave di seguito riportato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mettere in atto azioni concrete atte a riequilibrare il territorio, proteggendo e valorizzando quanto più possibile le risorse ambientali esistenti; • soddisfare il fabbisogno di inerti per l'area metropolitana in modo congruo ed equilibrato, sulla base di una corretta analisi di tutti gli aspetti ambientali, territoriali e socio-economici previsti dalle indicazioni normative; • favorire il ricorso a fonti alternative nel rispetto delle indicazioni e delle prescrizioni di legge: impiego delle terre e rocce da scavo e dei materiali riciclati dagli scarti edilizi di costruzione e demolizione, • minimizzare gli impatti ambientali razionalizzando l'attività di escavazione in termini di massima profondità di scavo e minore consumo di suolo; • minimizzare il consumo di suolo preferendo laddove possibile l'ampliamento di attività esistenti, pianificando Ambiti Territoriali Estrattivi (ATE) in grado di permettere il recupero di aree degradate, non consentendo l'abbandono di giacimenti non ancora esauriti, concentrando le attività di escavazione in un numero quanto più contenuto di ambiti estrattivi e limitando il più possibile l'apertura di nuove cave; • limitare quanto più possibile gli impatti ambientali dell'attività di estrazione ed energetico-ambientali del trasporto delle materie estratte; • incentivare gli interventi finalizzati al ripristino di aree precedentemente interessate da attività estrattiva, individuando cave cessate o in esaurimento da sottoporre a interventi di coltivazione finalizzati esclusivamente al solo recupero ambientale; • identificare e salvaguardare i giacimenti di sostanze minerali di cava che essendo costituiti da materie prime non rinnovabili devono essere tutelati al fine di un possibile utilizzo futuro; • rendere coerenti i diversi livelli di pianificazione tra cui il Piano Territoriale di Coordinamento della 	

Città metropolitana, i Piani di Settore e gli strumenti di pianificazione comunale che perseguono gli stessi obiettivi della valorizzazione agricola, dello sviluppo della rete ecologica regionale, della realizzazione di zone umide d'interesse naturalistico in prossimità dei principali corsi d'acqua, della ricostituzione del suolo agricolo e del potenziamento delle reti ecologiche.

Obiettivi del Piano

Tra i suoi indirizzi, il Piano cave si propone di:

- indirizzare l'attività estrattiva come opportunità per la valorizzazione ambientale, paesaggistica e per lo sviluppo della rete ecologica regionale;
- ottimizzare la localizzazione, il dimensionamento, la distribuzione degli ambiti estrattivi, nonché le modalità e le tecniche di intervento, recupero e trasporto;
- prevedere norme attuative, risorse e strumenti di controllo idonei a permettere di realizzare gli interventi di escavazione e di recupero nei termini e nei modi programmati al fine di ottenere il rispetto dei tempi e dei modi di intervento e di recupero delle aree interessate, nonché del loro riuso, promuovendo anche il recupero per fasi già durante l'estrazione;
- definire criteri per condizionare l'autorizzazione di nuove cave al recupero finale delle aree già scavate;
- sviluppare una fattiva collaborazione con i Comuni, gli altri Enti e le organizzazioni di categoria e ambientali, perseguendo la condivisione delle scelte, in particolare con i Comuni;
- garantire la maggiore informazione e partecipazione possibile dei soggetti interessati nei successivi passaggi di definizione di una autorizzazione e durante le fasi di monitoraggio.

Obiettivi alla scala di riferimento comunale

Città Metropolitana di Milano - settore sabbia e ghiaie - individua, nel proprio territorio di competenza, 24 Ambiti Territoriali Estrattivi (c.d. "ATE") per la coltivazione delle sostanze minerarie di cava, nonché 7 cave cessate in cui la ripresa dell'attività estrattiva è consentita esclusivamente per interventi di recupero ambientale (c.d. "Rg").

Il territorio di Milano è interessato unicamente dalla presenza ambito Rg11 (sito in località Cascina Bassa), nei pressi dell'autostrada Milano - Genova all'interno del Parco Agricolo Sud Milano e di ambiti agricoli strategici, mentre adiacente al confine comunale è situato l'ambito Rg9 sito in località Cascina Cassinella a Segrate.

3.9 PROGRAMMA DI PREVISIONE E PREVENZIONE DEI RISCHI

Programma di Previsione e Prevenzione dei Rischi
Stato di attuazione
Il vigente Programma (2013) rappresenta un aggiornamento del precedente PPPR approvato nel 2004.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione dei Rischi (PPPR), previsto dalla L.225/92 e sancito a livello regionale dalla L.R. 16/04, ha lo scopo di identificare i principali rischi, naturali ed antropici insistenti sul territorio provinciale.</p> <p>La determinazione degli scenari di rischio è stata basata sui seguenti step, comuni a tutte le categorie considerate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisi storico-statistica dei fenomeni; • analisi e valutazione della pericolosità territoriale; • analisi e valutazione della vulnerabilità territoriale; • individuazione dei sistemi di monitoraggio e valutazione delle attività di predizione; • indicazioni in ordine alle attività di mitigazione; • elaborazione degli scenari di rischio; • elaborazione e produzione di cartografie della pericolosità territoriale.
Obiettivi del Piano
<p>Il PPPR ha lo scopo di <u>individuare ed analizzare i rischi presenti sul territorio, in base alle loro peculiari caratteristiche e al livello di potenziale interazione con il tessuto antropico e con la presenza umana</u>. Sono stati analizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rischio idrogeologico-idraulico; • rischio chimico-industriale; • rischio da trasporto di sostanze pericolose; • rischio inquinanti (aria, acqua, suolo); • rischio incendi boschivi; • rischio incidenti stradali e ferroviari; • black-out elettrici e black-out dei servizi essenziali (oleodotti, metanodotti, ecc.); • atti terroristici; • eventi meteorologici eccezionali (trombe d'aria, grandinate, nevicata, gelate, siccità).
Obiettivi alla scala di riferimento comunale
<p>Con specifico riferimento al solo territorio comunale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rischio idrogeologico-idraulico: vengono descritti gli eventi già accaduti e gli scenari di rischio esondazione per Lambro, Vettabbia e Seveso; sono inoltre riportati interventi di tipo strutturale e normativo da applicare al reticolo idrografico Nord Milano, riguardanti in particolare la scolmatura delle piene e la riduzione dei colmi di piena; • rischio industriale: sono presenti industrie classificate a Rischio di Incidente Rilevante in città e nei comuni contermini; • trasporto sostanze pericolose: le classi di rischio più elevato si registrano sul sistema delle Tangenziali, nel tratto della A4 verso Brescia ed in corrispondenza del nodo ferroviario settentrionale di Milano compreso tra gli svincoli e le stazioni di Segrate, Lambrate, Centrale, Greco, Certosa, Rho-Pero); • inquinanti: si segnala in particolare il plume di contaminazione delle acque sotterranee nell'ambito dell'area EXPO, lo stato ecologico critico delle acque superficiali (Olona, Seveso, Lambro, Redefossi), il superamento dei limiti di qualità dell'aria e la presenza di siti contaminati; • incendi: la quasi totalità sia degli elementi puntuali presenti sul territorio (es. scuole, biblioteche, ecc.) sia degli elementi areali rientra in bassa fascia di rischio (R1 o R2); • incidentalità: sulla rete infrastrutturale automobilistica di Milano avviene il 66% di tutti gli incidenti provinciali (in particolare sulla Tangenziale Est); dal punto di vista del traffico aereo, oltre all'incidente di Linate del 2001 (118 vittime) si sono registrati altri due eventi nel corso del 2011 (12 aprile a Linate, 20 luglio a Bresso – entrambi senza conseguenze significative); • atti terroristici: Milano è "applicant organization" all'interno del progetto europeo "Smart Ciber" (System of Maps Assessing Risk of Terrorism against Critical Infrastructures in Big Events Rallies),

avente l'obiettivo di creare un sistema di mappatura per la prevenzione dei rischi sia di security sia di safety (Protezione Civile) in occasione dei grandi eventi;

- per quanto riguarda il rischio meteorologico da eventi di particolare intensità, se da un lato i temporali sono imprevedibili per intensità e localizzazione (e le associate intensità e tempistiche delle raffiche di vento o delle grandinate), la provincia di Milano ricade in zona di ventosità 1 (la più bassa), i fenomeni delle trombe d'aria sono in aumento sul nord Italia e si osservano in particolare tra luglio e agosto, mentre per quanto riguarda le neviccate il territorio milanese non è stato interessato negli ultimi decenni da particolari fenomeni di precipitazione e le gelate si presentano nel periodo tra dicembre e marzo; infine le condizioni ottimali per la formazione della nebbia sono le notti serene, lunghe e senza vento, autunnali e invernali in presenza di alta pressione atmosferica (condizione anticiclonica e di inversione termica con base al suolo).

4 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE

4.1 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)
Stato di attuazione
<p>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).</p> <p>Il PUMS è stato adottato dal Consiglio Comunale con Delibera n°13 dell’8 giugno 2017 e successivamente approvato dallo stesso Consiglio con Deliberazione n. 38 del 12 novembre 2018.</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>Alla base degli indirizzi per la redazione del PUMS sta 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 30/40 auto 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.
Obiettivi del Piano
<p>Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>mobilità sostenibile</u>: 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; 2. <u>equità, sicurezza e inclusione sociale</u>: garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti; 3. <u>qualità ambientale</u>: promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità; 4. <u>innovazione ed efficienza economica</u>: valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate.
Obiettivi specifici
<p>Gli obiettivi specifici previsti dal PUMS, validi a tutta la scala comunale, sono così articolati:</p> <p>in tema di <u>mobilità sostenibile</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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;

in tema di 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 ("Visione Zero");
- 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 sull'offerta dei servizi di mobilità;

in tema di 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;

in tema di 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, preferenziamento 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);
- 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 – privato.

4.2 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Piano Generale del Traffico Urbano
Stato di attuazione
<p>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 adottato in via definitiva da parte del Consiglio Comunale l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), comprensivo di Valutazione Ambientale Strategica.</p> <p>In data 22 maggio 2022 è stato avviato un nuovo procedimento di aggiornamento del PGTU e del Programma Urbano Parcheggio (PUP) e d in questo senso in data 30 giugno 2022 sono stati pubblicati il Documento di Indirizzo ed Orientamento ed il Documento di Scoping VAS</p>
Finalità e contenuti del Piano
<p>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.</p> <p>Il vigente aggiornamento del PGTU comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Fra le azioni oggetto dell'aggiornamento di piano viene confermata la previsione del <i>road pricing</i>, quale misura necessaria per la riqualificazione ambientale del centro di Milano, individuandone come confine ottimale la Cerchia dei Bastioni (Area C).</p>
Obiettivi del Piano
<p>Il Piano si basa sui seguenti obiettivi di livello strategico:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>mantenimento di elevati livelli di accessibilità</u> sia del centro che delle aree più esterne, attraverso collegamenti radiali e tangenziali con elevati livelli di servizio; 2. <u>miglioramento delle condizioni di circolazione viabilistica milanese</u>; 3. <u>razionalizzazione del sistema della sosta</u>, sulla base dell'attuazione del PUP e la regolamentazione della sosta in sede stradale; 4. <u>trasferimento modale</u>: salvaguardia del trasporto pubblico, incrementandone l'offerta e risolvendone le criticità nei punti di maggior interferenza con la rete e le relazioni stradali; 5. <u>miglioramento delle condizioni ambientali</u> in termini di protezione di pedoni e ciclisti, decongestionamento, contenimento di emissioni atmosferiche e rumore. <p>I temi progettuali individuati per le linee d'azione dall'aggiornamento del PGTU riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
Obiettivi specifici
<p>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.</p>

Riqualificazione ambientale:

1. 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;
2. 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:

3. 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:

4. realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni;
5. 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:

6. 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;
7. 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.

Gli obiettivi del nuovo aggiornamento del PGU sono invece riconducibili a:

- orientamento della domanda di mobilità privata, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di azione:
 - ridurre l'impatto del traffico veicolare privato;
 - riequilibrare il tasso di motorizzazione;
 - incrementare la sicurezza stradale;
 - ridurre la dipendenza dal mezzo privato;
- trasporto pubblico, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - migliorare la connessione con la scala vasta e le aree in cui non sono presenti sistemi di trasporto pubblico di forza (servizio ferroviario e metropolitano);
 - migliorare l'accessibilità ai territori;
 - migliorare la libertà di movimento con sistemi sostenibili;
- rete ciclabile, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - aumentare il numero di utenti che utilizzano la bicicletta/monopattino per gli spostamenti quotidiani;
 - aumentare gli spostamenti in bicicletta/monopattino rendendoli sicuri, efficaci, veloci, riconoscibili e attrattivi;
 - introdurre misure e servizi complementari a supporto della rete di itinerari;
- orientamento della domanda connessa alla logistica urbana, da sviluppare mediante la valutazione delle seguenti possibili linee di intervento:
 - migliorare le condizioni di circolazione dei veicoli commerciali adibiti al trasporto delle merci in ambito urbano;
 - migliorare la sicurezza stradale riducendo i fattori di rischio connessi ai veicoli adibiti al trasporto merci;
 - ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico indotto dai veicoli commerciali adibiti al trasporto di merce in ambito urbano;
 - sostenere la transizione verso l'utilizzo di mezzi di trasporto merci che favoriscano il raggiungimento della neutralità climatica.

Infine, l'obiettivo prioritario dell'aggiornamento del PUP è la definizione di nuovi criteri di identificazione delle aree da adibire a sosta che garantiscano la compatibilità ambientale e paesaggistica degli interventi, nonché l'aggiornamento della ricognizione della domanda di sosta, la ridefinizione degli ambiti di influenza, l'effettiva rispondenza alla domanda rilevata, informazioni derivanti dal PGU.

4.3 PIANO ARIA CLIMA

Stato di attuazione

Il Piano Aria Clima (PAC) è stato adottato con Delibera Consiglio Comunale n. 79 del 21/12/2020, successivamente approvato il 21/02/2022.

Finalità e contenuti del Piano

Il Piano è finalizzato a ridurre l'inquinamento atmosferico e contribuire alla prevenzione dei cambiamenti climatici attraverso politiche di mitigazione di adattamento per il territorio del Comune di Milano, nel rispetto dei principi di diritto alla salute, equità e giustizia e considerando i criteri prioritari dell'inclusione sociale e della tutela delle fasce deboli della popolazione. Il Piano è un dispositivo trasversale e di indirizzo strategico per gli strumenti di pianificazione e programmazione già previsti dall'Amministrazione. Li orienta 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. Il Piano punta a trasformare le azioni per la qualità dell'aria e il clima in un investimento sistemico che garantisca una società e un'economia urbana sostenibili e fiorenti, affrontando la transizione verso una città "a emissioni zero" in modo integrato anche sotto il profilo della giustizia ambientale e sociale.

La definizione di un piano per l'aria e il clima è legata a quattro motivazioni fondamentali:

1. impegni sovranazionali: Milano ha aderito a reti e iniziative internazionali, tra cui il network C 40 Cities Climate, la Urban Agenda Partnership on Air Quality, il Patto dei Sindaci, la rete 2020 Resilient Cities Network e l'iniziativa europea EIT Climate KIC;
2. inquinamento atmosferico: la qualità dell'aria a Milano non rispetta i valori limite previsti dalle norme UE e nazionali e le Linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS). Con la sottoscrizione della C40 Clean Air Cities Declaration, la città si è impegnata ad individuare una strategia finalizzata al rispetto delle Linee guida OMS;
3. decarbonizzazione: con il Piano Aria e Clima, il Comune di Milano si impegna a diventare una città Carbon Neutral nel 2050 (con l'eliminazione dei combustibili fossili), per contribuire al mantenimento dell'incremento della temperatura del pianeta entro 1,5° C (in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi del 2015);
4. adattamento: le misure di adattamento del sistema urbano sono un'occasione per avviare processi di riqualificazione della città e miglioramento della qualità della vita, sviluppando una maggiore consapevolezza riguardo alla vulnerabilità ai cambiamenti climatici.

Obiettivi del Piano

Il Piano, in sinergia con i 5 obiettivi del PGT e i 4 obiettivi del PUMS, identifica 5 ambiti prioritari d'azione, di seguito descritti:

1. Milano sana e inclusiva: una città pulita, equa, aperta e solidale:
 - trasformazione di Milano in una città sana, inclusiva e sicura che richieda un approccio circolare, orientato alla tutela della salute e del benessere dei cittadini;
 - raggiungimento di un ambiente urbano salubre e resiliente che garantisca una popolazione più sana, riducendo i tassi di malattia e mortalità, i ricoveri e i costi esterni dovuti all'inquinamento atmosferico e ai cambiamenti climatici;
 - individuazione di obiettivi di medio termine per ridurre gli aspetti critici, con particolare riguardo alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti, implementando in parallelo azioni di progettazione urbana sostenibile e misure efficaci di adattamento e gestione delle emergenze.
2. Milano connessa e altamente accessibile: una città che si muove in modo sostenibile, flessibile, attivo e sicuro:
 - creazione di una Milano "ciclo-pedonale", in linea con la visione di una città Carbon Neutral e capace di contrastare i cambiamenti climatici, limitando per quanto possibile il traffico al solo trasporto pubblico, merci, emergenziale, di servizi speciali (che sarà comunque elettrico o alimentato da altro combustibile non fossile);
 - miglioramento delle condizioni ambientali della città con una trasformazione che interessi in modo omogeneo tutto il centro abitato;
 - riorganizzazione della città che contempli anche la visione "città 15 minuti".
3. Milano a energia positiva: una città che consuma meno e meglio:
 - riduzione delle emissioni di CO2 del 45% entro il 2030 e realizzazione di una città Carbon Neutral nel 2050;
 - individuazione di una strategia per una nuova produzione di energia termica e per

- accelerare la riqualificazione energetica profonda degli edifici privati e del patrimonio edilizio pubblico;
 - promozione dell'utilizzo di fonti rinnovabili attraverso accordi per lo sviluppo di comunità energetiche;
 - definizione di una strategia per l'efficientamento degli usi elettrici nel terziario.
- 4. Milano più fresca: una città più verde, fresca e vivibile che si adatta ai mutamenti climatici:
 - misure per l'incremento del verde urbano (forestazione, tetti e pareti verdi) e delle superfici drenanti;
 - riduzione delle emissioni di calore, aumento del raffrescamento naturale nel periodo estivo;
 - incremento della vegetazione;
 - modifica dell'albedo (potere riflettente) e l'emissività degli elementi urbani ed edilizi;
 - sviluppo di una gestione integrata delle acque meteoriche che riduca fenomeni alluvionali e temperatura dell'aria.
- 5. Milano consapevole: una città che adotta stili di vita consapevoli:
 - coinvolgimento dell'intera città nel raggiungimento di ambiziosi obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica e di neutralità climatica tramite la partecipazione di tutti gli attori cittadini, a partire dagli abitanti e dagli utilizzatori della città;
 - informazione sul cambiamento climatico e creazione di consapevolezza, incoraggiamento, sensibilizzazione di stili di vita più corretti e positivi per l'ambiente.

Obiettivi specifici

Ai 5 ambiti sopra elencati, corrispondono complessivamente 22 obiettivi e 49 azioni, di seguito riportate (*vengono evidenziate in corsivo tutte le azioni con specifica inerente anche al PGT ed alla relativa disciplina normativa, potenzialmente interessanti tutto il territorio comunale*)

AMBITO 1

1. Riduzione degli impatti ambientali nella gestione dei tempi della città:
 - *revisione del Piano Territoriale degli Orari (PTO) in relazione al processo di transizione ambientale e alla situazione emergenziale dovuta al Covid 19.*
2. Sistema avanzato di supporto alle decisioni e alle valutazioni di efficacia negli interventi:
 - sistemi avanzati di misurazione multiparametrica della qualità dell'aria per la verifica degli effetti delle politiche locali alla microscala;
 - implementazione di un sistema modellistico per la qualità dell'aria a supporto delle decisioni.
3. Azioni finalizzate alla protezione degli ambiti sensibili, dei residenti e city user dall'esposizione all'inquinamento atmosferico:
 - *interventi di protezione degli ambiti sensibili esistenti dall'esposizione al traffico di prossimità.*
4. Azioni finalizzate al contenimento del fenomeno di risollevarimento delle polveri:
 - *azioni di riduzione del risollevarimento polveri atmosferiche da traffico stradale.*
5. Limitazione delle attività ad alte emissioni inquinanti diverse dal traffico veicolare:
 - *regolamentazione delle attività ad alte emissioni inquinanti diverse dal traffico veicolare;*
 - *tavoli di lavoro con gli Enti sovracomunali per lo sviluppo di un'agricoltura e una zootecnia sostenibili.*
6. Fondo per l'aria:
 - *studio di fattibilità per la costituzione di un fondo per l'aria.*
7. Economia Circolare:
 - *dotare l'amministrazione di un programma d'azione per l'economia circolare;*
 - *azioni per riduzione della produzione di rifiuti e per il minor consumo delle materie prime;*
 - *riduzione del 50% dello spreco alimentare in linea con la Food Policy;*
 - *applicazione di criteri green a tutti gli acquisti del Comune e Partecipate;*
 - *introduzione di criteri green per gli eventi pubblici o privati organizzati a Milano;*
 - *sviluppo di una multietichetta ambientale e sociale del settore HoReCa (hotel, ristoranti, caffè, catering).*
8. Progettazione Urbana Sostenibile:
 - *predisposizione di un bilancio ambientale integrato;*
 - *realizzazione di Linee Guida per la progettazione degli Spazi Pubblici e privati.*
9. Comunicazione del rischio e gestione resiliente delle emergenze:
 - *anticipazione e comunicazione del rischio e gestione resiliente delle emergenze.*

AMBITO 2

10. Riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato:
 - rimodulazione delle regole di Area B;
 - pianificazione di azioni per una mobilità urbana sostenibile;
 - accordi con Enti sovracomunali per il miglioramento del trasporto gravitante su Milano.
11. Istituire una “Zero Emission Zone”:
 - realizzazione di un’area a zero emissioni.

AMBITO 3

12. Trasformazioni territoriali Carbon Neutral:
 - *realizzazione di aree Carbon Neutral.*
13. Decarbonizzazione del 50% dei consumi degli edifici comunali:
 - riqualificazione del patrimonio edilizio comunale (ERP, Scuole, Uffici, musei);
 - progetto pilota di installazione di pannelli fotovoltaici a copertura dei consumi dell’amministrazione pubblica.
14. Riqualificazione del patrimonio edilizio privato:
 - *strategie di efficientamento del patrimonio edilizio privato;*
 - *istituzione dello Zero Carbon Fund;*
 - incentivazione basata su principi di equità.
15. Una nuova produzione di energia termica:
 - piano di decarbonizzazione dell’energia termica;
 - progetto pilota per lo sviluppo del Teleriscaldamento di quarta generazione;
 - bonus per la manutenzione degli impianti termici.
16. Copertura dei consumi elettrici con fonti rinnovabili per il 45% degli usi domestici e per il 10% per gli usi del settore terziario e industriale, post-efficientamento:
 - fondo di rotazione a copertura dei consumi elettrici delle case ERP con pannelli fotovoltaici;
 - accordi per lo sviluppo di Comunità energetiche;
 - efficientamento degli usi elettrici del settore terziario.

AMBITO 4:

17. Implementazione e monitoraggio del processo di adattamento ai cambiamenti climatici:
 - analisi e monitoraggio della variabilità climatica locale.
18. Raffrescamento urbano e riduzione del fenomeno “isola di calore”:
 - *interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi;*
 - *diffusione di tetti e pareti verdi;*
 - *raffrescamento delle scuole con interventi di forestazione urbana, NBS, efficientamento energetico e sistemi di ventilazione naturale;*
 - *riduzione della superficie dei parcheggi pubblici direttamente esposta al sole;*
 - *parcheggi e servizi connessi in strutture verticali per ridurre il consumo di suolo e l’impatto sul clima.*
19. Milano “Città Spugna”:
 - *depavimentazione: aumento della superficie drenante in città;*
 - *riduzione del rischio idraulico e diminuzione dell’afflusso d’acqua piovana alla rete fognaria.*

AMBITO 5

20. Cittadini consapevoli e resilienti:
 - piano di sensibilizzazione;
 - campagne di cambiamento comportamentale dei cittadini;
 - progetti di partecipazione della cittadinanza a sperimentazioni e pratiche locali;
 - organismo permanente di rappresentanza dei cittadini;
 - attività di formazione sui temi del Piano Aria e Clima;
 - attività di raccolta, condivisione e riuso di dati inerenti al Piano Aria e Clima.
21. Imprese consapevoli e responsabili:
 - informazione e comunicazione alle imprese.
22. Milano Consapevole e Innovativa:
 - istituzione di think tank.

4.4 PIANO D'AMBITO DELL'ATO CITTA' DI MILANO

Piano d'Ambito dell'ATO Città di Milano
Stato di attuazione
La Conferenza dei Comuni dell'ATO Città Metropolitana di Milano ha approvato l'aggiornamento delle tariffe del Sistema Idrico Integrato per il quadriennio 2020-2023 e l'aggiornamento del Piano d'Ambito in data 21 dicembre 2020.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Il Piano d'Ambito è lo strumento di pianificazione per la definizione degli obiettivi di qualità del Servizio Idrico Integrato e degli interventi impiantistici necessari per soddisfarli e costituisce pertanto il cuore della gestione del servizio idrico integrato. Il Piano d'Ambito è costituito dai seguenti atti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ricognizione delle infrastrutture: che individua lo stato di consistenza delle infrastrutture da affidare al gestore del Servizio Idrico Integrato, precisandone lo stato di funzionamento; • Programma degli Interventi: che individua sia le opere da sottoporre a manutenzione straordinaria e le nuove opere da realizzare, compresi gli interventi di adeguamento delle infrastrutture già esistenti, necessarie al raggiungimento almeno dei livelli minimi di servizio e al soddisfacimento della domanda complessiva dell'utenza; • Modello Gestionale e Organizzativo: che definisce la struttura operativa mediante la quale il Gestore assicura il servizio all'utenza e la realizzazione del programma degli interventi; • Piano Economico Finanziario: articolato nello stato patrimoniale, nel conto economico e nel rendiconto finanziario, che prevede, con cadenza annuale, l'andamento dei costi di gestione e di investimento al netto di eventuali finanziamenti pubblici a fondo perduto. <p>Il Piano d'Ambito è inoltre lo strumento di pianificazione a supporto della definizione della tariffa.</p>
Obiettivi del Piano
<p>Come sopra ricordato, nel piano d'ambito è contenuto, tra gli altri, un Programma degli Interventi relativo ad</p> <ul style="list-style-type: none"> • acquedotto • rete fognaria • impianti di depurazione <p>che individua sia le opere da sottoporre a manutenzione straordinaria e le nuove opere da realizzare, compresi gli interventi di adeguamento delle infrastrutture già esistenti, necessarie al raggiungimento almeno dei livelli minimi di servizio e al soddisfacimento della domanda complessiva dell'utenza.</p>

4.5 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MILANO

Classificazione Acustica del Territorio del Comune di Milano	
Stato di attuazione	
<p>La Classificazione Acustica del Comune di Milano è stata approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 32 del 9 settembre 2013.</p> <p>Il Consiglio Comunale con deliberazione n. 56 del 4 luglio 2022 ha adottato la proposta di aggiornamento del piano.</p>	
Finalità e contenuti del Piano	
<p>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.</p> <p>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.</p>	
Obiettivi del Piano	
<p>Le strategie fondamentali sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>salvaguardare le zone dove non si è riscontrato inquinamento acustico;</u> 2. <u>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.</u> 	
Obiettivi specifici	
<p>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).</p>	