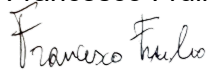
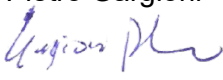
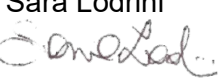
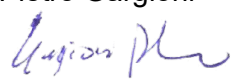


# Variante per aggiornamento di aspetti idrogeologici e relative norme di attuazione del Piano delle Regole

Verifica di assoggettabilità alla VAS

*Allegato 1 al Rapporto Preliminare – Quadro  
programmatico e pianificatorio di riferimento*

<i>Elaborato:</i>		<i>codifica:</i> 220600007_00	
Relazione		<i>revisione:</i> 00	
<i>Data:</i> 17/06/2022	<i>redatto:</i>	<i>verificato:</i>	<i>approvato:</i>
	Francesco Frulio  Pietro Gargioni  Sara Lodrini 	Pietro Gargioni 	Demetrio Scopelliti 





Il presente documento “Variante al Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano – Verifica di assoggettabilità alla VAS - Allegato 1 al Rapporto Preliminare – Quadro programmatico e pianificatorio 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*

Simona Collarini

**Autorità Competente per la VAS**

*Direttore Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale*

Angelo Pascale

*Responsabile Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio*

Caterina Colombo

**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 Ambientale**

Area di Sviluppo del Territorio: Francesco Frulio, Sara Lodrini

**Hanno inoltre fornito contributi specifici:**

Tema “Mobilità ed accessibilità”: Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità (Responsabile di Area: Valentino Sevino) - Roberto Porta, Giuseppe Tripodi

Tema “Emissioni atmosferiche da fonti fisse e mobili”: Area Transizione Ambientale (Responsabile di Area: Manuela Ojan) - Valentina Bani, Marco Bedogni, Roberto Caponio

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

Area Pianificazione Urbanistica Generale del Comune di Milano: Marino Bottini, Mariacristina Fumerio

**Si ringrazia per le informazioni e i dati forniti:**

Area Pianificazione Urbanistica Generale Comune di Milano: Saverio Cutrupi, Marco Pialorsi

AMAT Area di Sviluppo del Territorio: Roberto Raimondi

**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.

<b>1</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI SOVRAORDINATI/SOVRACOMUNALI</b> .....	6
1.1	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI .....	6
1.2	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD .....	9
<b>2</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE</b> .....	11
2.1	PIANO TERRITORIALE REGIONALE .....	11
2.2	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE .....	14
<b>3</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO PROVINCIALE/METROPOLITANO</b> .....	16
3.1	PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO .....	16
<b>4</b>	<b>PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE</b> .....	19
4.1	PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO .....	19
4.2	PIANO ARIA CLIMA.....	22
4.3	PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE .....	25

## 1 PIANI/PROGRAMMI SOVRAORDINATI/SOVRACOMUNALI

### 1.1 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

<b>Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>Il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) è stato adottato con deliberazione n° 4/2015 nella seduta di Comitato Istituzionale del 17 dicembre 2015; l'approvazione del Piano è avvenuta nella seduta di Comitato Istituzionale del 3 marzo 2016 (deliberazione n.2/2016) e con l'emanazione del successivo DPCM del 27/10/2016.</p> <p>In data 31 marzo 2021 con decreto n. 131 del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po sono stati approvati gli aggiornamenti cartografici alla Revisione 2019 delle mappe di pericolosità e del rischio di alluvioni del distretto idrografico del fiume Po –Direttiva 2007/60/CE e D.L gs. 49/2010 (Revisione 2020), nei quali sono confluite anche le modifiche conseguenti alla Variante al PAI relativa alle fasce fluviali del torrente Seveso, che ha interessato il Comune di Milano.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>La Direttiva Europea 2007/60/CE, recepita nel diritto italiano attraverso il 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"> <li>• 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);</li> <li>• armonizzare e facilitare il coordinamento delle politiche, delle iniziative e delle risorse già mobilizzate 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;</li> <li>• portare un valore aggiunto ai dispositivi vigenti sulla base dell'esperienza acquisita;</li> <li>• 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).</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>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.</li> </ol>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale e dell'area di variante</b>
<p>Per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, il PGRA prevede misure da attuare per ridurre il rischio nelle</p>

fasi di prevenzione e protezione (misure di tipo “M2” ed “M3”, riportate nella Sezione A del PGRA) e nelle fasi di preparazione, ritorno alla normalità ed analisi (misure di tipo “M4” ed “M5” riportate nella Sezione B del PGRA), sia di carattere generale, sia di carattere specifico.

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).

Per le misure specifiche riconducibili alla scala locale/comunale (anche in questo caso distinte per difesa del suolo e protezione civile), la Regione ha individuato 27 aree a rischio significativo (ARS) di valenza “regionale” e 7 ARS di importanza di distretto, che si caratterizzano per 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.

Il Piano individua una specifica 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 km<sup>2</sup> (escludendo le aree interessabili da allagamenti per fuoriuscita nelle strade cittadine dai tratti tombinati al di sotto della città di Milano).

Per questa ARS il Piano prevede i seguenti obiettivi specifici per il conseguimento della mitigazione del rischio:

migliorare la conoscenza del rischio:

- aggiornare la conoscenza del funzionamento dei sistemi di drenaggio urbano e la loro interazione con i corsi d'acqua naturali (misure da adottare: continuare studi su reticolo nord Milano);

migliorare la performance dei sistemi difensivi esistenti:

- adeguare strutturalmente e funzionalmente le opere di difesa passiva e le sezioni di deflusso;
- completare il sistema di laminazione in relazione alla capacità di deflusso dei corsi d'acqua (misure: aree golene in Cantù, Carimate e Vertemate e vasche di laminazione a Paderno, Varedo, Lentate, Milano per il Seveso, aree di laminazione a Cesate, Bollate, Garbagnate per il Guisa, vasca di laminazione CSNO a Senago);
- garantire una adeguata manutenzione dei sistemi difensivi (misure: programma di gestione vegetazione ripariale, programma di manutenzione opere di difesa, sistemazione idraulica degli affluenti del Seveso a nord di Cesano);

ridurre l'esposizione al rischio:

- proteggere il patrimonio culturale esistente;
- proteggere le aree protette;
- ridurre l'interferenza dei manufatti di attraversamento e trasversali con il deflusso delle piene;

assicurare maggiore spazio ai fiumi:

- preservare le aree esterne all'alveo inciso compatibili con l'espansione e la laminazione della piena di riferimento (misure: delimitare le fasce fluviali per corsi d'acqua ancora sprovvisti, aggiornare quelle esistenti);

difendere le città e le aree metropolitane:

- riduzione della pericolosità all'interno dei centri urbani mediante azioni normative e amministrative (misure: norme e regolamenti per il rispetto dell'invarianza idraulica e per il controllo delle portate recapitate nelle reti di drenaggio urbano);
- riduzione della pericolosità mediante interventi di laminazione e di fitodepurazione delle acque di drenaggio urbano (misure: interventi diffusi di laminazione e fitodepurazione delle acque di drenaggio urbano mediante opere di volanizzazione e di riqualificazione naturalistica e paesaggistica previsti nei Contratti di fiume).

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

migliorare la conoscenza del rischio:

- previsione delle inondazioni e allarmi – messa in opera o miglioramento di un sistema di previsione o di allerta (misure: predisposizioni reti di monitoraggio idrometeorologico);

- pianificazione della risposta alle emergenze – misure per stabilire o migliorare un piano istituzionale di risposta in caso di inondazione (misure: controllo dei piani di emergenza comunali e sovracomunali);
- altre forme di preparazione per ridurre le conseguenze negative delle inondazioni (misure: migliorare trasversalità delle politiche regionali);

ridurre l'esposizione al rischio:

- previsione delle inondazioni e allarmi – messa in opera o miglioramento di un sistema di previsione o di allerta (misure: avviso di criticità localizzato nodo idraulico milanese, sistema di supporto alle decisioni per valutazione del rischio idraulico nell'area milanese, sistemi di supporto alla valutazione del rischio in tempo reale e condivisione informazioni in ambito di protezione civile);
- pianificazione della risposta alle emergenze – misure per stabilire o migliorare un piano istituzionale di risposta in caso di inondazione (misure: servizio di piena regionale e presidi territoriali idraulici regionali prioritariamente sulle ARS di distretto).



## 1.2 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO NORD

<b>Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Nord</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<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>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Scopo dell'istituzione è <u>tutelare e valorizzare le risorse ambientali e paesistiche del Parco Nord Milano</u>, area protetta regionale classificata quale parco di cintura metropolitana, 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 della Città Metropolitana.</p>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<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"> <li>• <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;</li> <li>• <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;</li> <li>• <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;</li> <li>• <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;</li> <li>• <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.</li> </ul> <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>
<b>Obiettivi alla scala di riferimento comunale e dell'area di variante</b>
<p>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</p>

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.

## 2 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE

### 2.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

<b>Piano Territoriale Regionale</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	<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 D.C.R. n. 2064 del 24 novembre 2021.</p> <p>Infine con D.C.R. 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>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	<p>Il PTR è lo strumento di governance della Regione: si propone, da un lato, 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; dall'altro lato si pone l'obiettivo di coerenziarsi con le strategie della programmazione comunitaria e nazionale che interessano il territorio regionale, procedendo ad eventuali adeguamenti di sistemi ed azioni.</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>
<b>Obiettivi del Piano</b>	<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"> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>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).</li> </ol> <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> <p>La città di Milano rappresenta il fulcro del Sistema Territoriale Metropolitano 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.</p> <p>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.</p> <p>Il Sistema Metropolitano 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.</p>

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 Metropolitano 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 Metropolitano lombardo all'interno del contesto europeo, in virtù della presenza della Borsa, dei maggiori centri decisionali imprenditoriali, del 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.

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 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; 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.

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 nel Progetto di Piano e nella VAS per l'Integrazione del PTR: la rigenerazione territoriale e urbana e il riuso delle aree dismesse e da bonificare, sostanziali per il contenimento del consumo di suolo.

#### **Obiettivi alla scala di riferimento comunale e dell'area di variante**

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

- a) tutelare la salute e la 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 policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del nord Italia: lo scopo è il potenziamento dei centri secondari complementari (l'area di Malpensa, i comuni di prima cintura, l'area della fiera di Rho-Però) senza depotenziare il capoluogo lombardo. E' 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 (Tangenziale est esterna, collegamento Milano-Bergamo-Brescia, Autostrada Pedemontana);
- 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, ridurre il traffico e 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 (l'EXPO è l'esempio più significativo), valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche del territorio e realizzando opere infrastrutturali e servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, ma attente alla costruzione del paesaggio complessivo;
  - alla valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per evitare o, perlomeno limitare, i fenomeni di conurbazione. 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) EXPO: accanto a questioni più site specifiche come la promozione della qualità progettuale dell'intervento e l'inserimento paesistico del progetto, l'evento sarà l'occasione per affrontare e definire questioni afferenti ad un contesto più allargato e strategico per la Lombardia ed il Nord Italia, come gli interventi per la riqualificazione paesistico/ambientale e il riassetto idrogeologico e idraulico di Milano e dei sottobacini del Po, Olona e Lambro, la corretta integrazione tra funzioni urbane e spazi aperti e di valore naturalistico, anche per la realizzazione delle reti verdi e ecologiche, il completamento e la riorganizzazione della mobilità, lo sviluppo dei servizi e della ricettività;
- 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.

## 2.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Piano Paesaggistico Regionale
<p><b>Stato di attuazione</b></p>
<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"> <li>• la predisposizione di integrazioni ed aggiornamenti del quadro di riferimento paesistico e degli indirizzi di tutela del PTPR del 2001, che risultano immediatamente operativi;</li> <li>• l'approvazione della proposta complessiva di Piano Paesaggistico integrato al PTR.</li> </ul> <p>Con D.C.R. 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><b>Finalità e contenuti del Piano</b></p>
<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"> <li>• introduce i concetti di degrado paesaggistico, compromissione paesaggistica e rischio di degrado/compromissione;</li> <li>• 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;</li> <li>• 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;</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Rispetto al precedente piano, in termini di disciplina normativa viene confermata l'attenzione regionale per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la tutela degli ambiti di elevata naturalità della montagna;</li> <li>• il riconoscimento e la tutela della viabilità storica e d'interesse paesaggistico;</li> <li>• l'individuazione e tutela dei centri e nuclei storici.</li> </ul> <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"> <li>• l'idrografia naturale e artificiale;</li> <li>• 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;</li> <li>• geositi, non solo in termini di rilevanze significative paesaggistiche del territorio, ma anche di connotazione storico-sociale dello stesso;</li> <li>• siti inseriti nell'elenco del patrimonio dell'UNESCO, quali rilevanze identitarie di valore sovranazionale;</li> <li>• la rete dei luoghi di contemplazione, percezione e osservazione del paesaggio;</li> <li>• 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.</li> </ul>
<p><b>Obiettivi del Piano</b></p>
<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>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;</u></li> <li>2. <u>miglioramento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio (innovazione, costruzione di nuovi paesaggi);</u></li> </ol>

3. aumento della consapevolezza dei valori paesistici e la loro fruizione da parte dei cittadini.

**Obiettivi alla scala di riferimento comunale e dell'area di variante**

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

- la strada panoramica Alzaia Naviglio Grande e quella della Val Tidone;
- 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;
  - da salvaguardare, attrezzare e valorizzare secondo i contenuti dell'elaborato specifico "Tracciati base paesaggistici" e di cui alla specifica normativa d'attuazione del PPR;
- Parco Nord e del Parco Agricolo Sud Milano;
  - normati dai rispettivi PTC;
- il sistema dei Navigli;
- i siti Unesco di S. Maria delle Grazie ed il Cenacolo vinciano;
- il punto di osservazione del paesaggio lombardo riferito a "paesaggio metropolitano-Milano";
  - di cui alla specifica normativa d'attuazione del PPR;
- luoghi dell'identità locale come le abbazie milanesi e luoghi topici di Milano come Piazza del Duomo, Piazza della Scala, il Castello Sforzesco.

Dal punto di vista delle unità tipologiche di paesaggio (rif. documento "I paesaggi di Lombardia"), Milano viene collocata all'interno di una apposita categoria denominata "Paesaggi Urbanizzati-Poli Urbani ad alta densità": 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'Olona, 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, 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 (PTM) 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.



### 3 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO PROVINCIALE/METROPOLITANO

#### 3.1 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO

<b>Piano Territoriale Metropolitan (PTM)</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>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.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<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"> <li>• 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;</li> <li>• sostiene e valorizza le specificità e vocazioni delle diverse componenti territoriali e settoriali essenziali per il funzionamento del sistema metropolitano milanese;</li> <li>• interviene in modo diretto nei profili urbanistici, territoriali, ambientali e paesaggistici rilevanti per l'efficace raggiungimento degli obiettivi del sistema metropolitano.</li> </ul> <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"> <li>• principi per la tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, aria, energia da fonti fossili);</li> <li>• principi di equità territoriale;</li> <li>• principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale;</li> <li>• 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.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Gli obiettivi generali che il PTM sviluppa e approfondisce sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <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;</li> <li>• <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;</li> <li>• <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;</li> <li>• <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</li> </ul>



- 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 inedificati, 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 CO<sub>2</sub> 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 PGRA;
  - 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 e dell'area di variante**

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 Paultese, ad est.

Per quanto concerne l'implementazione della rete ecologica provinciale, il fiume Lambro ed i Navigli Grande, Pavese e Martesana sono considerati corridoi ecologici fluviali principali, insieme al fiume Lambro Meridionale ed alla Roggia Vettabbia; un ulteriore corridoio ecologico interessa le aree del PASM in direzione nord/sud verso Locate Triulzi.

Il PTM dettaglia alla scala metropolitana le disposizioni della rete verde regionale attraverso la costruzione della Rete Verde Metropolitana (RVM); dall'analisi del quadro di insieme, per l'area oggetto di variante si identificano diverse priorità di pianificazione:

- attuare interventi di rigenerazione urbana finalizzata ad ampliare lo spazio fluviale di Lambro e Seveso anche mediante delocalizzazione dei volumi interferenti con dinamica fluviale e rischio idraulico (n.16);
- riportare alla luce la rete dei corsi d'acqua e del reticolo minore nei punti in cui è possibile – per riduzione del rischio ambientale, sfruttamento della possibilità di raffrescamento, paesaggio (n.23);
- realizzare torri del vento in corrispondenza dei corsi d'acqua tombati – raffrescare l'area e migliorare il comfort climatico urbano (n.24);
- costruire l'infrastruttura verde e blu del PGT di Milano progettata per fornire servizi ecosistemici: adattamento climatico, miglioramento gestione acque urbane con SUDS, aumento spazi della

natura urbana (n.25).

La tavola degli ambiti agricoli individua nel territorio di Milano gli ambiti agricoli di interesse strategico all'interno ed all'esterno dei parchi (Parco Agricolo Sud Milano e Parco Nord Milano), che tuttavia non interessano l'area oggetto della variante.

Dal punto di vista della difesa del suolo il PTM 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 (PGRA) e recepisce altresì i contenuti dei Progetti Strategici di Sottobacino dei torrenti Lura, Seveso e Lambro Settentrionale. Sono altresì individuati i pozzi per l'approvvigionamento idrico.

Il PTM individua inoltre le Zone idrogeologiche omogenee, con riferimento agli Elementi istruttori del Piano Cave 2019-2029 della Città metropolitana 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 individuate aree di trasformazione, aree dismesse ed aree sottoposte al regime di Accordo di Programma, come ad esempio, nell'area di variante o nelle immediate adiacenze, il PII Mind, il PRU Palizzi, l'AdP Scali Ferroviari, l'AdP Garibaldi Repubblica.

Infine, per quanto riguarda il sistema della viabilità, 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, tra i quali nell'area in oggetto si identificano:

- n. "26cm": Prolungamento Testi-Niguarda-Bovisa-Certosa del tram 7 Testi-Bicocca-Precotto;
- n. "19m": Nuova linea metropolitana M6 Molino Dorino/Baranzate/Noverasco/Ponte Lambro (alternative di tracciato);
- n. "29cf": Ammodernamento RFI Cintura di Milano (nuove fermate Milano Istria, Dergano, Stephenson).

## 4 PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE

### 4.1 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

<b>Piano di Governo del Territorio (PGT)</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<p>Il Piano di Governo del Territorio (PGT) è stato adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 2 del 05/03/2019; l'approvazione del Piano è avvenuta con Delibera Consiglio Comunale n. 34 del 14/10/2019 e l'entrata in vigore a seguito di pubblicazione sul BURL serie Avvisi e Concorsi n.6 del 05/02/2020.</p>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<p>Il Documento di Piano (DdP) definisce obiettivi, strategie e azioni delle politiche urbanistiche comunali, unitamente al Piano delle Regole (PdR) e al Piano dei Servizi (PdS).</p> <p>Il Documento di Piano, oltre alle strategie comuni agli altri atti costituenti il PGT, individua gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione, anche tenendo conto dell'eventuale presenza di patrimonio edilizio dismesso o sottoutilizzato, allo scopo di garantire la reintegrazione funzionale entro il sistema urbano e incrementare le prestazioni ambientali, ecologiche, paesaggistiche ed energetiche. Il Piano vuole accompagnare Milano verso il 2030, proseguendo l'evoluzione positiva della città a partire da tre nuove finalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• estendere il buon momento di Milano a tutte le fasce anagrafiche e sociali;</li> <li>• allargare la crescita a tutti i quartieri;</li> <li>• coniugare lo sviluppo con il miglioramento delle condizioni ambientali, di qualità della vita, dell'offerta di verde.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Una città connessa, metropolitana e globale</u>: Milano metropolitana è un sistema territoriale integrato, alimentato da una fitta rete di relazioni materiali e immateriali, che stabiliscono stretti nessi di interdipendenza e complementarità tra i contesti urbani e territoriali che la compongono;</li> <li>2. <u>Una città di opportunità, attrattiva e inclusiva</u>: far coincidere le più importanti occasioni di rigenerazione con l'attrazione di grandi funzioni di rilievo metropolitano, pubbliche e private per attività legate a università, ricerca e innovazione, sport, cultura e salute;</li> <li>3. <u>Una città green, vivibile e resiliente</u>: Milano assume – per la prima volta – la produzione di servizi eco-sistemici come forma di dotazione territoriale utile a ridurre le emissioni di gas serra e di carbonio e mitigare gli eventi estremi;</li> <li>4. <u>Una città, 88 quartieri da chiamare per nome</u>; la Milano del futuro vuole rigenerarsi per crescere in maniera consapevole, nel segno della qualità urbana e territoriale, costruita attorno a comunità coese, servizi alla persona diffusi ed efficienti, spazi pubblici sicuri e fruibili, servizi di mobilità che garantiscano l'accessibilità a tutti i quartieri;</li> <li>5. <u>Una città che si rigenera</u>: accrescere la qualità edilizia e urbanistica, potenziare il mix funzionale e la presenza e varietà di servizi pubblici e privati, salvaguardare il commercio di vicinato, valorizzare la qualità dello spazio pubblico, rafforzare le connessioni verdi, così da facilitare lo sviluppo economico, sociale e culturale dei contesti più fragili.</li> </ol>
<b>Strategie e azioni alla scala di riferimento dell'area di variante</b>
<p>Per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, il PGT suddivide i cinque obiettivi in nove strategie, ognuna delle quali si esplica attraverso diverse azioni riferite all'articolato normativo di DdP, PdR e PdS:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo</u>. Lo sviluppo della Milano 2030 sarà incentrato sul forte rapporto tra progetto urbanistico e progetto di mobilità sostenibile così come tracciato dal PUMS. L'obiettivo è quello di costruire una città altamente accessibile, che riesca a definire un equilibrio effettivo tra densità, domanda di trasporto, qualità della vita, protezione ambientale e salute.</li> </ol> <p>Azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ nodi di interscambio (PdR - art.15) (Relazione di Piano - p.59) es. Garibaldi, Centrale e Stephenson;</li> <li>▪ indici di edificabilità e città accessibile (PdR - art.17);</li> <li>▪ dotazione di servizi e città accessibile (PdS - art.11);</li> <li>▪ grande commercio e accessibilità (PdR - art.30);</li> <li>▪ adattamento degli spazi del commercio urbano (PdR - art.30).</li> </ul>

2. Trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani. Milano sta tornando a crescere grazie a un modello fondato sulla concentrazione di servizi ed eccellenze che stanno facendo da motore per i processi di trasformazione della città.  
Azioni:
- usi temporanei (PdR - art.5);
  - sistema dei grandi servizi (PdR - art.40).
3. Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro. La combinazione tra “sapere” e “saper fare” – ovvero l'ibridazione tra competenze tecnico-scientifiche e umanistiche sia codificate sia di natura contestuale – ha storicamente rappresentato il vantaggio competitivo specifico di Milano sui mercati nazionali e mondiali.  
Azioni:
- indifferenza funzionale (PdR - artt.5 e 8);
  - integrazione tra le funzioni (PdR - art.8);
  - innovazione come servizio (PdS - art.5);
  - poli del lavoro (PdR - artt. 16 e 26);
  - tutela del commercio urbano esistente (PdR - Titolo III).
4. Rendere equa Milano. Più case in affitto sociale. Le città, anche Milano, sono luoghi che si sviluppano e si rafforzano proprio a partire dalla loro capacità di accoglienza, di ospitalità e di apertura. Questi caratteri vengono sollecitati e messi al lavoro quanto più un luogo si presenta come attrattivo ed interessante. Non solo per chi già lo abita ma anche per chi vorrebbe abitarlo.  
Azioni:
- riqualificazione dei servizi abitativi pubblici (PdR - artt.9 e 15) es. Ca Granda, Bruzzano, Quarto Oggiaro;
  - promozione dell'Edilizia Residenziale Sociale (ERS) (PdR - art.9);
  - nuove aree per ERS (PdR - art.8);
  - sostegno all'affitto accessibile (PdR - art.11);
  - obbligatorietà dell'Edilizia Residenziale sociale (PdR - artt.8 e 9).
5. Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque. Le ambizioni rigenerative di Milano 2030 riconoscono l'assoluta centralità del progetto di suolo e acque. Il contesto milanese, caratterizzato da alta urbanizzazione e condizioni di criticità ambientale, richiede che il Piano definisca scelte che non si limitino ad essere difensive.  
Azioni:
- ambiti di rigenerazione ambientale (PdR - art.15)\*;
  - aree destinate all'agricoltura (PdR - artt. 24 e 25)\*;
  - forestazione e drenaggio urbano (PdR - artt. 10 e 15)\*;
  - infrastrutture verdi e blu e Rete Ecologica Comunale (PdS - art. 10)\*;
  - gestione del verde (PdS - art. 11).
- \*per la ricaduta specifica sull'area di variante si rinvia al paragrafo “Fauna, flora, biodiversità” del QC*
6. Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità. Le criticità di natura idrogeologica e atmosferica impongono al Piano scelte attente e di lungo periodo dovute ai sempre più evidenti impatti dei cambiamenti climatici. Tali problemi possono portare ad aumentare le fragilità di considerevoli parti di città, con attenzione ad ambiti territoriali e popolazione più vulnerabili.  
Azioni:
- minimizzare le emissioni CO2 (PdR - art.10);
  - indice di “riduzione impatto climatico” (PdR - art.10);
  - sostegno alla realizzazione del futuro Parco Metropolitan (PdR - art.10) di cui il Parco Nord sarà parte integrante;
  - servizi ecosistemici (PdS - artt. 8 e 10);
  - forestazione urbana (PdR - art.10).
7. Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini. Milano 2030 sarà caratterizzata da una nuova e diversa domanda di servizi: insieme a un progressivo mutamento della popolazione, già in atto, ci sarà una redistribuzione dei residenti e della loro composizione sociale all'interno della città. Occorrerà lavorare sul fronte della riqualificazione dei servizi esistenti e sull'adattamento dell'offerta, ridefinendo la nuova programmazione.  
Azioni:
- ampliamento del catalogo dei servizi (PdS - artt.4 e 5);
  - convenzionamento servizi (PdS - art.4);
  - servizi abitativi pubblici (PdS - art.11; PdR - art.9);
  - programmazione dei servizi: le schede NIL (PdS - artt.4 e 5);
  - dotazioni di servizi (PdS - art.11).

8. Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune. La fase di crescita di Milano si esprime nella trasformazione fisica della città: non solo il suo “skyline”, ma soprattutto la “riscoperta” dello spazio pubblico.

Azioni:

- piazze (PdR - art.15) quali Loreto e Maciachini (limite est area variante);
- nuclei storici esterni e spazi a vocazione pedonale (PdR - art.15) quali Isola, Niguarda e Bruzzano; Istria, Valtellina-Lagosta, Stazione Centrale, Porta Venezia, Porta Nuova;
- valorizzazione dei piani terra (PdR - art.15);
- parcheggi privati e commercio (PdR - art.31);
- parcheggi per biciclette (PdS - art.11; PdR artt. 12 e 31).

9. Rigenerare la città. Le periferie al centro. L'idea di città per Milano 2030 si costruisce attraverso una nuova forma di piano, un Piano rigenerativo. Un Piano urbanistico che riconosce articolati ambiti urbani poco consolidati, posti ai margini della città, entro cui ricomporre gli spazi di frattura con gli ambiti più centrali ed istituire nuove relazioni con la scala metropolitana, sostenendo modalità di riuso, riciclo e rinnovamento urbano.

Azioni:

- rigenerazione (DdP - art.3; PdR - art.13; PdR - art.15);
- perequazione e trasferimento dei diritti edificatori (PdR - art.15);
- facoltà di monetizzazione delle quote ERS (PdR - art.15);
- recupero degli edifici abbandonati e dismessi (PdR - art.11), identificati nella Tav. R10, tra l'altro, nelle zone di Niguarda, Isola e Centro Direzionale;
- dotazione di Servizi (PdS - art.11).

## 4.2 PIANO ARIA CLIMA

<b>Piano Aria Clima (PAC)</b>	
<b>Stato di attuazione</b>	
Il Piano Aria Clima (PAC) è stato adottato con Delibera Consiglio Comunale n. 79 del 21/12/2020, successivamente approvato il 21/02/2022.	
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>	
<p>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.</p> <p>La definizione di un piano per l'aria e il clima è legata a quattro motivazioni fondamentali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>impegni sovranazionali</u>: 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;</li> <li>2. <u>inquinamento atmosferico</u>: 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;</li> <li>3. <u>decarbonizzazione</u>: 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);</li> <li>4. <u>adattamento</u>: 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.</li> </ol>	
<b>Obiettivi del Piano</b>	
<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Milano sana e inclusiva: una città pulita, equa, aperta e solidale</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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;</li> <li>▪ 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;</li> <li>▪ 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.</li> </ul> </li> <li>2. <u>Milano connessa e altamente accessibile: una città che si muove in modo sostenibile, flessibile, attivo e sicuro</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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);</li> <li>▪ miglioramento delle condizioni ambientali della città con una trasformazione che interessi in modo omogeneo tutto il centro abitato;</li> <li>▪ riorganizzazione della città che contempli anche la visione "città 15 minuti".</li> </ul> </li> <li>3. <u>Milano a energia positiva: una città che consuma meno e meglio</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ riduzione delle emissioni di CO2 del 45% entro il 2030 e realizzazione di una città Carbon Neutral nel 2050;</li> </ul> </li> </ol>	

- 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 e strategie alla scala di riferimento dell'area di variante**

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

#### **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.



#### 4.3 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)</b>
<b>Stato di attuazione</b>
<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>
<b>Finalità e contenuti del Piano</b>
<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"> <li>• riconoscimento pieno della scala territoriale metropolitana alla quale il sistema insediativo ed economico milanese è riferito;</li> <li>• 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;</li> <li>• consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente sono obiettivi che si rafforzano a vicenda;</li> <li>• 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);</li> <li>• 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.</li> </ul>
<b>Obiettivi del Piano</b>
<p>Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. <u>equità, sicurezza e inclusione sociale</u>: garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;</li> <li>3. <u>qualità ambientale</u>: promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;</li> <li>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.</li> </ol>
<b>Obiettivi specifici</b>
<p>Gli obiettivi specifici previsti dal PUMS, validi anche in questo caso a tutta la scala comunale e non solo a quella di variante, sono così articolati:</p> <p>in tema di <u>mobilità sostenibile</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;</li> <li>• 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;</li> <li>• 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;</li> <li>• 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;</li> </ul> <p>in tema di <u>equità, sicurezza e inclusione sociale</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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”);</li> </ul>

- 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.

Per quanto riguarda gli interventi previsti nel Documento di Piano declinati nelle relative tavole allegate (riferibili all'area di variante), si rimanda all'analisi effettuata nel paragrafo del quadro conoscitivo dedicato alla mobilità.