



## COMMITTENTE

REDO

**REDO SGR**  
S.p.a.Viale Vittorio Veneto 2,  
20124 Milano  
email: info@redosgr.it  
tel. 02 30372 800

## FONDO

**FIL1**  
Fondo immobiliare di  
Lombardia Comparto 1Viale Vittorio Veneto, 2  
20124 Milano  
email: info@redosgr.it  
tel. 02 30372 800

## PROGETTO URBANISTICO

**Stantec**Centro Direzionale Milano 2,  
Palazzo Canova, 20054 Segrate  
email: italia.info@stantec.com  
tel. +39 02 94757240

## MOBILITA' E PROGETTO URBANIZZAZIONI PRIMARIE

**MIC HUB****MIC-HUB**  
s.r.l.Via Ciovasso 4, 20121, Milano  
email: info@mic-hub.com  
tel. +39 02 49530500

## PROGETTO URBANISTICO

**Barreca  
& La Varra**Via Tito Vignoli 9, 20146, Milano  
email: studio@barrecaelavarra.it  
tel. +39 02 48029050

## PROGETTO SOTTOSERVIZI URBANIZZAZIONI PRIMARIE

**J+S**  
S.p.a.Via dei Mestieri 13, 20863  
Concorrezzo (MB)  
email: info@jplus.it  
tel. +39 68 86381

## PROGETTO URBANISTICO E LANDSCAPE

**Snøhetta**Akershusstranda 21, Skur 39  
N-0150 Oslo, Norway  
email: europe@snohetta.com  
tel. +47 24 156060

## CONSULENZA IDROGEOLOGICA E PROGETTO RETI ECTOGRID E ACQUA DI FALDA

**Studio  
Idrogeotecnico**  
s.r.l.Via Bastioni di Porta Volta 7,  
20121 Milano  
email: stid@fastwebnet.it  
tel. +39 02 6597857

## STRATEGIA IMPIANTISTICA E STRUTTURALE

**Mpartner**Viale Sarca 336/f, 20126 Milano  
email: mpartner@mpartner.it  
tel. +39 02 36564377

## CONSULENZA GEOTECNICA

**I.C.**  
s.r.l.Viale Frua 22, 20146 Milano  
email:  
ut\_milano@ingegnericonsulenti.com  
tel. +39 02 48518862

## PROGETTO URBANIZZAZIONI SECONDARIE E CONSULENZA AGRONOMICA

**AG&P  
greenscape**Via Savona 50, 20144 Milano  
email: info@agep.it  
tel. +39 02 4229 0252

## CONSULENZA AGRONOMICA

**P'arcnoveau**  
landscape design studioVia Vela 1, 20133, Milano  
email: info@parcnoveau.com  
tel. +39 02 83548848

## COORDINAMENTO URBANISTICO

**Arch.  
Luca Mangoni**Via Carlo Poerio 41, 20129, Milano  
email: mangoni@foastudio.it  
tel. +39 02 58305202

## VAS | VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

**U.lab**  
s.r.l.Via Brera 3, 20121 Milano  
email: info@u-lab.it  
tel. +39 348 6953492

## CONSULENZA ACUSTICA

**PRO.TECNO.**  
s.r.l.Via Garda 11/2, 30027,  
San Donà di Piave  
email: info@protecno.info  
tel. +39 0421 225755

SCALA	-	OGGETTO ELABORATO						CODICE ELABORATO	
FORMATO	A4	PA3 - Viale Molise						REL-GEN-13-AII.1	
DATA EMISSIONE	Settembre 2023	VAS - Documento di scoping - Allegato 1							
REV	00	Quadro normativo e pianificatorio di riferimento							
		IDENTIFICATIVO FILE REL-GEN-13_SCOPING-Allegato 1							
FONDO	COMMESSA	LOTTO	EDIFICIO	FASE PROG.	DISCIPLINA	DOCUMENTO	N. PROG.	REVISIONE	
FIL1	EXM	000	000	PA	AM	REL	02	00	

# **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

## **DOCUMENTO DI SCOPING**

### **ALLEGATO 1 - QUADRO NORMATIVO E PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO**

#### **Autorità Procedente:**

COMUNE DI MILANO – AREA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA 1

#### **Autorità Competente:**

COMUNE DI MILANO - AREA RISORSE IDRICHE E IGIENE AMBIENTALE

Settembre 2023

**U.lab S.r.l.**



**Via Brera 3 - 20121 Milano**

e-mail: [info@u-lab.it](mailto:info@u-lab.it)

Gruppo di lavoro

**Ing. Stefano Franco  
Arch. Silvia Ghiringhelli  
Dott. Filippo Bernini**

---

# INDICE

<b>1. QUADRO NORMATIVO E PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO</b> .....	<b>5</b>
1.1. Quadro Pianificatorio e programmatico di riferimento.....	5
1.1.1. Premesse .....	5
1.2. Temi e Obiettivi delle Politiche di Scala Europea e Nazionale .....	6
1.2.1. Green Deal .....	6
1.2.2. NextGenerationEU.....	6
1.2.3. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).....	6
1.2.4. 'Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile' .....	7
1.2.5. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) .....	8
1.2.6. Programmazione europea, accordo di partenariato (AP) 2021-2027.....	8
1.2.7. Le Policy Regionali: il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFRR) .....	9
1.3. Le Politiche Urbane: il Ruolo delle Città .....	9
1.3.1. L'Agenda Urbana per l'UE .....	9
1.3.2. I Piani Integrati per le Città Metropolitane.....	10
1.3.3. Le Politiche Urbane di Città Metropolitana.....	10
1.4. Piani e Programmi di Rilevanza Strategica e Urbanistico-Territoriale .....	11
1.4.1. Il Piano Territoriale Regionale (PTR) .....	11
1.4.2. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR).....	15
1.4.3. Il Piano Territoriale Regionale integrato dalla LR 31/2014 (PTR/31) .....	20
1.4.4. I Piani Territoriali Regionali in fieri .....	21
1.4.5. Piano Strategico Triennale del territorio Metropolitan (PSTTM).....	30
1.4.6. Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) .....	30
1.4.7. BICIPLAN: Cambio .....	43
1.4.8. Piano di Indirizzo Forestale (PIF).....	44
1.5. Comune di Milano, Piani e Linee Guida.....	46
1.5.1. Piano aria e clima (PAC) .....	46
1.5.2. Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS) .....	46
1.5.3. Spazio pubblico .....	51
1.6. Il Piano di Governo del Territorio del Comune Di Milano .....	52
1.6.1. Il Documento di Piano.....	52
1.6.2. il Piano delle Regole .....	54
1.6.3. il Piano dei Servizi .....	56
1.6.4. Il Sistema dei Vincoli.....	58
1.7. Sintesi del Quadro Pianificatorio e programmatico di riferimento .....	63
1.8. La VAS del PGT Vigente .....	63
1.8.1. Sintesi della Valutazione.....	64
1.8.2. Le misure di sostenibilità .....	66

# 1. QUADRO NORMATIVO E PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

## 1.1. Quadro Pianificatorio e programmatico di riferimento

### 1.1.1. Premesse

Il presente contributo è funzionale a definire il 'quadro programmatico' a cui riferirsi ai fini della valutazione della Proposta Definitiva di PA sull'area identificata dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano come 'PA3 Viale Molise'.

Tale valutazione, che non costituisce una 'verifica di conformità' della Proposta Definitiva di PA (che attiene ai procedimenti istruttori in ambito urbanistico), è funzionale non solo alla verifica di compatibilità con le politiche urbanistiche e territoriali, ma anche alla **valutazione di come la Proposta Definitiva di PA entri in sinergia e risonanza con il più ampio campo del multi-tematico scenario programmatico definito dalle politiche pubbliche**; ovvero, alla **verifica di come la proposta si configuri fattore abilitante il perseguimento di un orizzonte programmatico di rilevanza collettiva**.

È evidente come il quadro programmatico di seguito sviluppato non abbia aspirazioni 'compilative' di ricomprendere in modo capillare l'intero campo delle politiche pubbliche; al contrario, si ritiene più efficace (anche in ragione dei principi di proporzionalità e adeguatezza dell'azione amministrativa) operare una **focalizzazione sulle politiche che costituiscono riferimento prioritario e prevalente** sia ai fini del quadro dispositivo relativo agli endo-procedimento di valutazione ambientale sia in relazione al peculiare spazio di azione dello specifico strumento oggetto del procedimento, che è un piano attuativo dello strumento urbanistico comunale.

Da sottolineare, in questo senso, che le coerenze e le compatibilità di carattere urbanistico-pianificatorio del PA3 (Viale Molise) rispetto alla pianificazione urbanistico-territoriale e settoriale di scala sovraordinata sono state verificate in sede di sviluppo e deliberazione del PGT. In quella sede, supportata dai procedimenti istruttori sia in ambito urbanistico sia in relazione all'endo-procedimento di valutazione ambientale strategica, è stata accertata:

- la compatibilità dello strumento urbanistico, e quindi delle sue puntuali determinazioni, rispetto agli strumenti, generali e settoriali, di programmazione e pianificazione di scala metropolitana e regionale
- l'adeguatezza del suo profilo di integrazione ambientale rispetto ai principi sottesi dalle politiche e dai piani di tutela e salvaguardia delle componenti ambientali

Anche per questa ragione **si evita di riproporre entro questo quadro programmatico una 'stanca analisi' degli innumerevoli piani e programmi di settore**, che nulla aggiungerebbe di utile allo scopo della valutazione del profilo di integrazione ambientale della Proposta Definitiva di PA.

Al fine di meglio valutare, quindi, come la Proposta Definitiva di PA concorra a perseguire i principi e gli obiettivi dei livelli di programmazione e pianificazione di scala sovraordinata, la ricostruzione dei temi programmatici a cui riferirsi viene sviluppata attraverso **tre campi tematici e tre livelli istituzionali**.

I campi tematici riguardano i quadri programmatici:

- delle politiche socioeconomiche e territoriali, che riguardano lo scenario, i paradigmi e gli obiettivi definiti nel più ampio campo delle politiche 'di sistema' e funzionali a definire l'orizzonte di senso dell'azione istituzionale
- delle politiche urbane, che focalizzano l'attenzione sul ruolo delle città nel perseguire le politiche di sistema
- delle politiche urbanistiche, che più da vicino riguardano obiettivi, indirizzi, condizionamenti e regole per gli interventi di modificazione dei caratteri spaziali della piattaforma territoriale

Tali politiche hanno diversa derivazione in relazione ai livelli istituzionali che ne hanno responsabilità deliberativa; nella scansione che viene di seguito sviluppata, le politiche che restituiscono il quadro programmatico di riferimento della Proposta Definitiva di PA si sviluppano a partire dal livello delle politiche dell'Unione Europea e nazionale, attraversano la scala intermedia degli strumenti di programmazione di Regione Lombardia e Città metropolitana di Milano e approdano alla declinazione che ne viene data alla scala amministrativa comunale.

## 1.2. Temi e Obiettivi delle Politiche di Scala Europea e Nazionale

### 1.2.1. Green Deal

Green Deal è un pacchetto di politiche finalizzate a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, diminuendo del 55% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030. Visione olistica, prevede che tutte le strategie europee si adeguino alle sue priorità. Il Green Deal richiede di:

- elaborare una serie di politiche profondamente trasformative
- attuare lo “Zero Pollution Action Plan”
- realizzare la strategia “Dal produttore al consumatore” (Farm to Fork)
- potenziare la “mobilità sostenibile”
- sviluppare le potenzialità dell’economia circolare e dell’intelligenza artificiale nell’industria
- procedere con la ristrutturazione degli edifici
- realizzare la transizione energetica verso l’energia pulita
- proteggere la biodiversità e gli ecosistemi, le foreste e le aree marittime

### 1.2.2. NextGenerationEU

NextGenerationEU – NGEU (luglio 2020) è il piano di risposta alla crisi pandemica, che stanziava ulteriori risorse al quadro complessivo già stabilito nel QFP 2021-2027, portando il totale dell’investimento europeo a 1.824,3 miliardi di €. Questo strumento di emergenza stanziava risorse pari a 750 miliardi di euro (il 5% del PIL comunitario), e si compone di 390 miliardi a fondo perduto (i cosiddetti *grants*) e 360 miliardi di prestiti.

È uno strumento pensato per stimolare una “ripresa sostenibile, uniforme, inclusiva ed equa”, volta a garantire la possibilità di fare fronte a esigenze impreviste, il più grande pacchetto per stimolare l’economia mai finanziato dall’UE.

Il piano si regge su tre pilastri:

- Sostegno agli Stati membri per investimenti e riforme
- Rilanciare l’economia dell’UE incentivando l’investimento privato
- Trarre insegnamento dalla crisi

Il NGEU prevede 6 macroaree di intervento, sulle quali i vari Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza devono aggregare gli interventi:

- 1) Transizione verde, almeno 37% della spesa
- 2) Trasformazione digitale, almeno il 20% della spesa
- 3) Crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva
- 4) Coesione sociale e territoriale
- 5) Salute e resilienza economica, sociale ed istituzionale
- 6) Politiche per le nuove generazioni, l’infanzia e i giovani

### 1.2.3. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

Nel contesto del NextGenerationEU si iscrive il PNRR, strumento funzionale a tracciare gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l’Italia intende realizzare grazie all’utilizzo dei fondi europei per attenuare l’impatto economico e sociale della pandemia e rendere l’Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un’economia più competitiva, dinamica e innovativa<sup>1</sup>.

Il Piano si articola in 6 Missioni, che rappresentano le aree “tematiche” strutturali di intervento:

- Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo
- Rivoluzione verde e transizione ecologica
- Infrastrutture per una mobilità sostenibile
- Istruzione e Ricerca
- Inclusione e Coesione
- Salute

Sono previste tre tipologie di riforme: le riforme orizzontali (pubblica amministrazione e giustizia), le riforme abilitanti (semplificazione e concorrenza) e le riforme settoriali (fiscale, family act, sostegno al reddito dei lavoratori, legge su consumo di suolo – rigenerazione urbana).

<sup>1</sup> La Commissione europea ha lanciato il 15 dicembre 2021 il quadro di valutazione della ripresa e della resilienza, una piattaforma pubblica online per tracciare i progressi compiuti nell’attuazione del dispositivo per la ripresa e la resilienza nel suo complesso e dei singoli piani nazionali in materia.

Il Piano si articola poi in sedici Componenti, raggruppate in sei Missioni. Queste ultime sono articolate in linea con i sei Pilastri dal Regolamento RRF<sup>2</sup>.

 <b>M1. DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ, CULTURA E TURISMO</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M1C1 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E SICUREZZA NELLA PA	9,72	0,00	1,40	11,12
M1C2 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ NEL SISTEMA PRODUTTIVO	23,89	0,80	5,88	30,57
M1C3 - TURISMO E CULTURA 4.0	6,68	0,00	1,45	8,13
<b>Totale Missione 1</b>	<b>40,29</b>	<b>0,80</b>	<b>8,73</b>	<b>49,82</b>
 <b>M2. RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M2C1 - AGRICOLTURA SOSTENIBILE ED ECONOMIA CIRCOLARE	5,27	0,50	1,20	6,97
M2C2 - TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE	23,78	0,18	1,40	25,36
M2C3 - EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI	15,36	0,32	6,56	22,24
M2C4 - TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA	15,05	0,31	0,00	15,36
<b>Totale Missione 2</b>	<b>59,46</b>	<b>1,31</b>	<b>9,16</b>	<b>69,93</b>
 <b>M3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M3C1 - RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ/CAPACITÀ E STRADE SICURE	24,77	0,00	3,20	27,97
M3C2 - INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA	0,63	0,00	2,86	3,49
<b>Totale Missione 3</b>	<b>25,40</b>	<b>0,00</b>	<b>6,06</b>	<b>31,46</b>
 <b>M4. ISTRUZIONE E RICERCA</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M4C1 - POTENZIAMENTO DELL'OFFERTA DEI SERVIZI DI ISTRUZIONE: DAGLI ASILI NIDO ALLE UNIVERSITÀ	19,44	1,45	0,00	20,89
M4C2 - DALLA RICERCA ALL'IMPRESA	11,44	0,48	1,00	12,92
<b>Totale Missione 4</b>	<b>30,88</b>	<b>1,93</b>	<b>1,00</b>	<b>33,81</b>
 <b>M5. INCLUSIONE E COESIONE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
MSC1 - POLITICHE PER IL LAVORO	6,66	5,97	0,00	12,63
MSC2 - INFRASTRUTTURE SOCIALI, FAMIGLIE, COMUNITÀ E TERZO SETTORE	11,22	1,28	0,34	12,84
MSC3 - INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE	1,98	0,00	2,43	4,41
<b>Totale Missione 5</b>	<b>19,86</b>	<b>7,25</b>	<b>2,77</b>	<b>29,88</b>
 <b>M6. SALUTE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M6C1 - RETI DI PROSSIMITÀ, STRUTTURE E TELEMEDICINA PER L'ASSISTENZA SANITARIA TERRITORIALE	7,00	1,50	0,50	9,00
M6C2 - INNOVAZIONE, RICERCA E DIGITALIZZAZIONE DEL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE	8,63	0,21	2,39	11,23
<b>Totale Missione 6</b>	<b>15,63</b>	<b>1,71</b>	<b>2,89</b>	<b>20,23</b>
<b>TOTALE</b>	<b>191,5</b>	<b>13,0</b>	<b>30,6</b>	<b>235,1</b>

Figura 1—1. Composizione e risorse (mld di €) per missioni e componenti

Il PNRR, entro la componente 'Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore' della missione 'Inclusione e coesione' sostiene 'Progetti di rigenerazione urbana volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale'.

#### 1.2.4. 'Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile'

L'Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile è il programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto il 25 settembre 2015 dall'Assemblea generale dell'Onu, ovvero dai governi dei 193 Paesi membri.

<sup>2</sup> Recovery and Resilience Facility.

Il suo cuore pulsante è rappresentato da 17 Obiettivi per lo Sviluppo sostenibile (Sustainable development goals, SDGs), inglobati in un grande programma d'azione che individua ben 169 target o traguardi.

I SDGs danno seguito ai risultati degli Obiettivi di Sviluppo del Millennio (Millennium Development Goals) che li hanno preceduti, e rappresentano obiettivi comuni su un insieme di questioni importanti per lo sviluppo: la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico, per citarne solo alcuni.

Di particolare interesse, in ambito di politiche urbane, è il Goal 11 'Città e comunità sostenibili', il cui obiettivo chiave è 'Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili'. L'obiettivo è articolato in specifici traguardi:

- abitazioni ad un prezzo equo per tutti
- trasporto locale accessibile, sicuro e sostenibile
- urbanizzazione inclusiva e sostenibile
- attenzione all'inquinamento dell'aria e alla gestione dei rifiuti
- verde urbano e spazi pubblici sicuri ed inclusivi

Nello specifico, la declinazione dei traguardi che più da vicino intercettano le scelte urbanistiche sono:

- garantire a tutti l'accesso ad alloggi adeguati, sicuri e convenienti e ai servizi di base e riqualificare i quartieri poveri
- garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani
- potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile
- potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale
- ridurre l'impatto ambientale negativo pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell'aria e alla gestione dei rifiuti urbani e di altri rifiuti
- fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili.

### 1.2.5. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS)

La Strategia rappresenta il primo passo per declinare a livello nazionale i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030.

La SNSvS, presentata al Consiglio dei Ministri il 2 ottobre 2017 e approvata dal CIPE il 22 dicembre 2017, è frutto di un intenso lavoro tecnico e di un ampio e complesso processo di consultazione con le amministrazioni centrali, le Regioni, la società civile, il mondo della ricerca e della conoscenza.

La SNSvS è strutturata in cinque aree, corrispondenti alle cosiddette '5P' dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace e Partnership.

Tra gli obiettivi della SNSvS cui riferirsi per la valutazione di coerenza delle iniziative urbanistiche sono da sottolineare:

- assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti
- rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni.

### 1.2.6. Programmazione europea, accordo di partenariato (AP) 2021-2027

Per questo nuovo periodo di programmazione l'accordo di partenariato si articola su cinque obiettivi strategici.

#### **1 | un'Europa più intelligente (a smarter Europe)**

Obiettivo funzionale alla promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente.

#### **2 | un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio (a greener, low-carbon Europe)**

L'AP pone come sfide cruciali del futuro il contrasto agli effetti negativi dei cambiamenti climatici, la tenuta del territorio, la disponibilità e qualità delle risorse idriche, la qualità dell'aria, la salvaguardia della biodiversità, la difesa del paesaggio.

#### **3 | un'Europa più connessa (a more connected Europe)**

Obiettivo è il rafforzamento della mobilità e della connettività regionale ai network infrastrutturali europei.

#### **4 | un'Europa più sociale e inclusiva (a more social Europe)**

Obiettivo funzionale all'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali.

#### **5 | un'Europa più vicina ai cittadini (a Europe closer to citizens)**

attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e costiere e delle iniziative locali.

### 1.2.7. Le Policy Regionali: il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR)

Il DEFR è il documento che annualmente aggiorna le linee programmatiche del PRS (Programma Regionale di Sviluppo) per il periodo compreso nel bilancio pluriennale.

Nel novembre 2021 è stata approvata dal Consiglio regionale la Risoluzione concernente il DEFR 2021. Il DEFR, tra le altre cose, individua gli obiettivi strategici prioritari per l'azione regionale mettendo a fuoco, in una logica integrata e trasversale, le corrispondenti risorse provenienti da fonti diverse, come la nuova Programmazione Europea 2021 – 2027, il PNRR, le risorse nazionali e quelle autonome regionali, nonché gli strumenti attuativi per realizzarli.

Tra le linee di indirizzo strategico sono definite quattro sfide principali:

- il digitale per la ripresa e la resilienza
- transizione verde
- la rigenerazione urbana
- i territori dell'abitare e l'attrattività e competitività territoriale

Sono stati stanziati 100 milioni €, ripartiti sull'annualità 2021 e 2022, finalizzati a pro muovere un piano volto a valorizzare il territorio, riducendone il consumo e incentivando la rigenerazione, riqualificando aree dismesse e riconnettendole con il territorio circostante, valorizzando il paesaggio, le culture e le identità dei territori e delle comunità.

*[...] I programmi di rigenerazione urbana sono l'occasione per ripensare interi pezzi di città con soluzioni innovative in grado di integrare la rigenerazione dello spazio fisico dei quartieri di edilizia residenziale pubblica con servizi di gestione sociale, sanitari e sociosanitari di comunità, incrementandone l'accessibilità; prevedendo percorsi di accompagnamento alla formazione, al lavoro e all'imprenditorialità; sviluppando il welfare locale e migliorando la coesione sociale.<sup>3</sup>*

## 1.3. Le Politiche Urbane: il Ruolo delle Città

Le città sono considerate al contempo causa e soluzione delle difficoltà di natura economica, ambientale e sociale della contemporaneità. A livello continentale, le aree urbane ospitano oltre due terzi della popolazione dell'UE, utilizzano circa l'80% delle risorse energetiche e generano fino all'85% del PIL europeo.

Assieme alle regioni, motori dell'economia europea, le città catalizzano la creatività, la ricerca e l'innovazione, e al contempo sono i luoghi dove si manifestano in modo più intenso le esternalità negative sull'ambiente e sul sistema sociale, economico e occupazionale.

La Proposta Definitiva di PA riguarda un luogo fortemente urbano, localizzato nell'epicentro dell'area metropolitana milanese; per questo è di interesse segnalare quale sia, in sintesi, il quadro programmatico delle politiche urbane.

### 1.3.1. L'Agenda Urbana per l'UE

L'agenda urbana per l'UE affronta i problemi delle città creando partenariati tra la Commissione, le organizzazioni dell'UE, i governi nazionali, le autorità locali e le parti interessate, come ad esempio le organizzazioni non governative.

I 14 temi prioritari dell'agenda urbana europea sono:

- Qualità dell'aria nelle città
- Economia circolare nelle città
- Adattamento ai cambiamenti climatici nelle città
- Cultura nelle città
- Transizione digitale nelle città
- Transizione energetica nelle città
- Edilizia abitativa nelle città
- Appalti pubblici innovativi e responsabili nelle città
- Inclusione dei migranti e dei rifugiati nelle città
- Occupazione e competenze nell'economia locale
- Uso sostenibile del territorio e soluzioni ispirate alla natura nelle città
- Mobilità urbana

<sup>3</sup> Regione Lombardia, DGR n. XI / 4934 del 29.06.2021, Proposta di Documento di Economia e Finanza Regionale 2021 - da inviare al Consiglio Regionale

- Povertà urbana

Questi temi urbani sono stati ratificati nel Patto di Amsterdam dai ministri delle politiche urbane dei paesi membri dell'UE nel maggio 2016; successivamente, l'Accordo di Lubiana e il relativo Programma di lavoro pluriennale, rettificato il 26 novembre 2021, avvia una nuova fase di sviluppo dell'Agenda Urbana Europea, che integra le tematiche da trattare con le seguenti:

- Cities of Equality: si interverrà su istruzione, partecipazione al mercato del lavoro, fornitura di servizi, sicurezza, pianificazione urbana e progettazione di spazi pubblici accessibili e sicuri per mitigare le ineguaglianze esistenti
- Food: la sfida sarà quella di creare sistemi di produzione, consumo e distribuzione equi e sostenibili
- Greening Cities: sviluppare interventi volti a creare nuove aree verdi nelle città, ridurre l'inquinamento atmosferico, purificare l'acqua e arrestare la perdita di biodiversità, per migliorare la salute fisica e mentale dei cittadini
- Sustainable Tourism: introdurre azioni volte a gestire il fenomeno dell'overtourism, a garantire una maggiore sostenibilità, a favorire la digitalizzazione e l'utilizzo strumentale dei dati, anche a fronte delle nuove esigenze legate al COVID-19.

### 1.3.2. I Piani Integrati per le Città Metropolitane

Con DL 6 novembre 2021, n. 152 'Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose' si introduce il tema dei Piani integrati per le città metropolitane (art.21), funzionali a favorire una migliore inclusione sociale riducendo l'emarginazione e le situazioni di degrado sociale, promuovere la rigenerazione urbana attraverso il recupero, la ristrutturazione e la rifunzionalizzazione ecosostenibile delle strutture edilizie e delle aree pubbliche, nonché sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti e al consumo energetico.

La linea progettuale di riferimento del PRNN è 'Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2', e le risorse messe a disposizione delle città metropolitane sono complessivamente 2,4 mld di euro per il periodo 2022-2026.

Per essere ammessi, i progetti devono avere un valore minimo di 50 milioni di euro e dovranno riguardare:

- la manutenzione per il riuso e la rifunzionalizzazione ecosostenibile di aree pubbliche e di strutture edilizie pubbliche esistenti per finalità di interesse pubblico
- il miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, con particolare riferimento allo sviluppo e potenziamento dei servizi sociali e culturali e alla promozione delle attività culturali e sportive
- interventi finalizzati a sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico

L'intervento del PNRR sui Piani urbani integrati prevede ulteriori 200 milioni di euro (M5C2 Investimento 2.2b) per un Fondo tematico dedicato alla rigenerazione urbana, da costituire nell'ambito del Fondo di Fondi gestito dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI). Il Fondo Tematico mira, in particolare, ad attrarre finanziamenti privati, a promuovere investimenti a lungo termine, a sviluppare canali di prestito nuovi e alternativi e ad accelerare gli interventi di risanamento urbano.

Con Decreto Dirigenziale dell'Area Ambiente e Tutela del Territorio del 14.03.2022 è stato approvato il 'Piano Integrato "Città Metropolitana Spugna", proposta di candidatura al finanziamento dei 'Piani Integrati' nell'ambito del PNRR, a cui hanno aderito 32 comuni metropolitani e composto da 90 interventi su aree di proprietà che prevedono la realizzazione di opere di drenaggio urbano sostenibile<sup>4</sup>.

### 1.3.3. Le Politiche Urbane di Città Metropolitana

Città metropolitana di Milano, all'interno del 'Progetto Welfare metropolitano e rigenerazione urbana', ha sviluppato una ampia progettualità sul fronte della rigenerazione urbana e delle iniziative funzionali a efficientare i processi di qualificazione urbana e territoriale.

Obiettivo generale è quello di consolidare e ampliare, attraverso la raccolta di informazioni, la lettura delle progettualità dei Comuni metropolitani e l'analisi dei dati relativi allo stato di avanzamento dei progetti relativi al Bando Periferie 2016, l'approccio strategico e il ruolo di regia che Città metropolitana di Milano ha assunto con la partecipazione al Bando Periferie e con la definizione del programma "Welfare metropolitano e rigenerazione urbana. Superare le emergenze e costruire nuovi spazi di coesione e di accoglienza".

Le azioni messe in campo dalla Direzione Progetto Welfare vanno dalle attività di pianificazione, marketing territoriale e formazione, allo sviluppo di una molteplicità di progetti indirizzati a cogliere le opportunità fornite

<sup>4</sup> Deimpermeabilizzazioni di superfici, aree di bioritenzione, trincee infiltranti e drenanti, box alberati, bacini di detenzione, zone umide, canali di drenaggio vegetati, sistemi di infiltrazione profonda, ritenzione sotto superficie stradale, pavimentazioni drenanti, serbatoi di accumulo o cisterne.

dall'entrata in vigore di nuove norme in materia di rigenerazione e di nuovi bandi di finanziamento. Tra i più significativi, anche nel definire il quadro programmatico degli interventi di rigenerazione urbana:

### **Bando periferie**

In totale più di 50 milioni per 51 interventi di rigenerazione urbana e riqualificazione di immobili pubblici degradati in tutte le sette zone omogenee in cui è suddivisa l'area metropolitana. Lo scopo è costruire nuove modalità abitative all'interno di un sistema di servizi per l'accoglienza e la coesione sociale promosso e gestito da una rete di Comuni. Il ruolo di Città metropolitana è quello di coordinare e supportare i Comuni nello sviluppo dei progetti attraverso il potenziamento dei sistemi di governance territoriale, la verifica dell'efficacia degli interventi e la creazione di una struttura tecnica per la loro rendicontazione.

### **Re.mix**

L'incubatore metropolitano per la Rigenerazione Territoriale - Re.mix - nasce con l'obiettivo di assolvere a due importanti compiti tra essi complementari.

Da un lato, Re.mix è finalizzato ad implementare il sistema della conoscenza nel campo della rigenerazione urbana e territoriale, mediante l'offerta di occasioni di formazione/informazione e la ricognizione delle progettualità espresse dai Comuni metropolitani.

Al contempo, Re.mix si configura come una struttura a sostegno di Comuni e Zone omogenee nell'attivazione di progetti di rigenerazione e costruire partemariati tematici e territoriali, con il coinvolgimento del settore privato e del terzo settore.

### **Valo.ri**

Uno degli asset prioritari e dei 10 progetti strategici del Piano Strategico 2019-2021, è la valorizzazione dei beni pubblici (Progetto VALO.RI), in primis del patrimonio di Città metropolitana, che avviene seguendo due percorsi:

- l'alienazione dei beni mediante procedure di selezione strutturate in modo da focalizzare obiettivi di incremento di valore pubblico
- mantenimento dell'assetto proprietario dei beni ma con una revisione dei loro modelli d'uso e gestione, secondo forme di concessione degli spazi che prevedano l'ibridazione di funzioni sociali e di mercato e con partner profit e no-profit in grado di ottimizzarne l'uso nella direzione di una maggiore sostenibilità, generando nel contempo percorsi di innovazione e sviluppo.

### **PINQUA. Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare**

La Città metropolitana di Milano, con i Comuni di Baranzate, Cologno Monzese, Corsico, Legnano, Parabiago, Pieve Emanuele, Rescaldina, Rho e Solaro, ha partecipato al bando per il Programma Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PINQUA) del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile con tre proposte che sono state ammesse a finanziamento per la graduatoria. Le proposte comprendono 24 interventi di rigenerazione urbana.

Sotto la strategia intitolata "CO4REGENERATION.COllaborare tra generazioni, COabitare nei quartieri metropolitani, COstruire COmunità per la rigenerazione dei territori" sono stati selezionati interventi che riguardano principalmente l'edilizia residenziale pubblica e sociale, il riuso di aree, spazi e immobili pubblici e il miglioramento della dotazione di servizi e delle infrastrutture urbane, con un'elevata qualità dei progetti sotto il profilo ambientale e con l'adozione di soluzioni ecosostenibili, di efficientamento energetico, di miglioramento della resilienza ai cambiamenti climatici e potenziamento ecosistemico delle aree urbane.

Una particolare attenzione è stata assegnata a modelli intergenerazionali per la residenza che integrano soluzioni abitative per giovani, residenze universitarie, senior housing per anziani autosufficienti, nel solco dell'abitare collaborativo e a funzioni integrate come il co-working e i servizi a sostegno dei genitori lavoratori.

## **1.4. Piani e Programmi di Rilevanza Strategica e Urbanistico-Territoriale**

### **1.4.1. Il Piano Territoriale Regionale (PTR)**

Il Piano Territoriale Regionale (PTR)<sup>5</sup>, approvato nel 2010 dal Consiglio regionale e annualmente aggiornato, costituisce 'atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione,

<sup>5</sup> In relazione al percorso di revisione del PTR vigente, si veda il p.to 1.4.4.

nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province', come previsto dall'art. 19, comma 1, della L.R. n. 12 del 2005, *Legge per il governo del territorio*.

L'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con d.c.r. n. 42 del 20 giugno 2023 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 26 del 1° luglio 2023), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS).

Con DGR n.367 del 4 luglio 2013 Regione Lombardia ha dato avvio al percorso di complessiva revisione del PTR e il 14 novembre 2013 la Giunta Regionale ha approvato la delibera n. 937 che dà avvio al procedimento di approvazione della variante finalizzata alla revisione del PTR e della relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Il Consiglio regionale, giovedì 2 dicembre 2021, ha adottato gli elaborati della revisione del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivi del progetto di valorizzazione del paesaggio (PVP). Pertanto, il Piano regionale ancora vigente è lo strumento approvato con DCRL n. VIII/951 del 19.1.2010 e di seguito analizzato. Per completezza di trattazione è comunque stata effettuata una ricognizione, seppur breve, dei contenuti salienti del nuovo PTR adottato e in attesa di pubblicazione al successivo par.1.4.4.

### Contenuti generali

Il Documento di Piano del PTR indica/definisce:

- i principali obiettivi di sviluppo socioeconomico del territorio regionale
- gli elementi essenziali e le linee orientative dell'assetto territoriale
- gli indirizzi per il riassetto del territorio
- puntuali rimandi agli indirizzi e alla disciplina in materia di paesaggio, cui è dedicata la sezione Piano Paesaggistico

Il PTR:

- costituisce elemento fondamentale quale quadro di riferimento per la valutazione di compatibilità degli atti di governo del territorio di comuni, province, comunità montane, enti gestori di parchi regionali, nonché di ogni altro ente dotato di competenze in materia
- identifica i principali effetti del PTR in termini di obiettivi prioritari di interesse regionale e di individuazione dei Piani Territoriali d'Area Regionali

Il PTR definisce tre macro-obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, dove la competitività è intesa quale capacità di una Regione di migliorare la produttività relativa dei fattori di produzione, aumentando in maniera contestuale la qualità della vita dei cittadini. La competitività di una Regione è connessa alla localizzazione di competenze specifiche ed alla valorizzazione delle peculiarità del contesto locale, ovvero dalla presenza di risorse di qualità in grado di attrarre e trattenere altre risorse;
- riequilibrare il territorio della Regione, attraverso la riduzione dei disequilibri territoriali e la valorizzazione dei punti di forza del territorio in complementarietà con i punti di debolezza. Ciò è perseguibile, ad esempio, mediante lo sviluppo di un sistema policentrico e di nuove relazioni tra i sistemi città-campagna che riducano le marginalità e la distribuzione delle funzioni su tutto il territorio in modo da garantire la parità di accesso alle infrastrutture, alla conoscenza ed ai servizi a tutta la popolazione;
- proteggere e valorizzare le risorse della Lombardia, intendendo l'insieme delle risorse ambientali, paesaggistiche, economiche, culturali e sociali che costituiscono la ricchezza della Regione e che devono essere preservate e valorizzate, anche quali fattori di sviluppo.

Il PTR individua sei sistemi territoriali di riferimento non perimetrali ai fini dell'individuazione di ambiti territoriali specifici, ma considerati come elementi tra loro interrelati, caratterizzati da omogenei punti di forza, di debolezza, da minacce e da opportunità.

Tali sistemi sono:

- a. il sistema metropolitano
- b. la montagna
- c. il sistema pedemontano
- d. i laghi
- e. la pianura irrigua
- f. il Po e i grandi fiumi

L'area del PA3 ricade all'interno del 'Sistema Metropolitano', in particolare il Settore Ovest.

## Contenuti del PTR per il Sistema Metropolitane, Settore Ovest

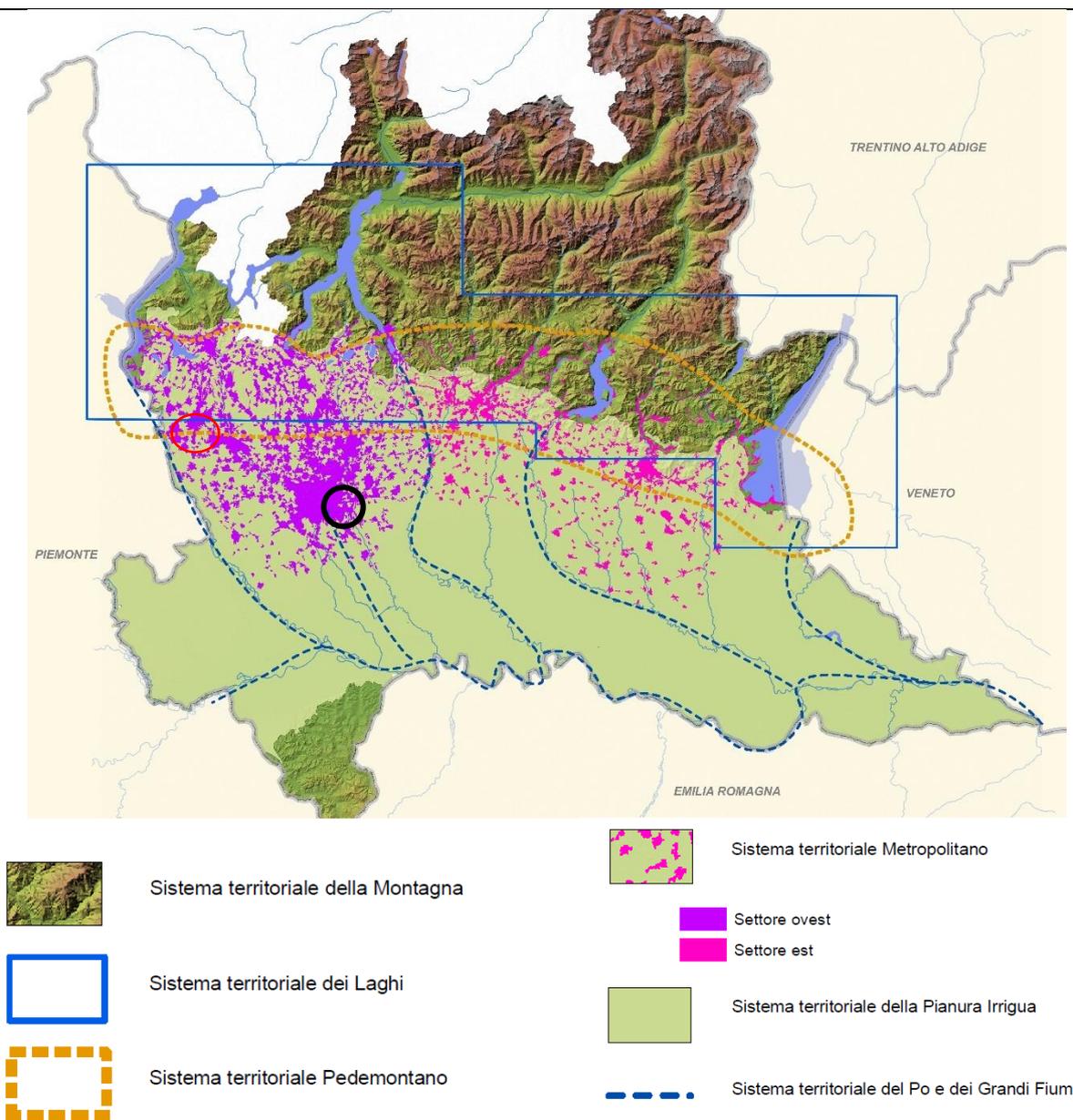


Figura 1—2. I sistemi territoriali del PTR (tav. 4)

Per il 'Sistema Metropolitano milanese' sono definiti i seguenti obiettivi. In grassetto e dettagliati in sotto obiettivi quelli maggiormente pertinenti i contenuti della trasformazione in esame, con riferimento specifico a quelli a cui questa può concorrere:

ST1.1 - Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale;

ST1.2 - Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;

ST1.3 - Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;

**ST1.4 - Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia:**

- Creare un efficace sistema policentrico condiviso in una visione comune, attraverso il potenziamento dei poli secondari complementari evitando il depotenziamento di Milano
- Creare un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprenda anche il polo fieristico di Rho-Pero, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara (che costituisce il collegamento con il porto di Genova)

- Completare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma favorendo il perfezionamento della rete stradale e in specie realizzando le opere finalizzate al perfezionamento delle relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano
- **Ridurre la tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR**

ST1.5 - Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali Europee;

ST1.6 - Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;

**ST1.7 - Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;**

- **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**
- 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
- **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**
- Pianificare attentamente gli insediamenti della grande distribuzione, per evitare la scomparsa degli esercizi di vicinato ed evitare creazione di congestione in aree già dense tramite una strategia di rilancio e valorizzazione del Distretto Urbano del Commercio
- Favorire la realizzazione di strutture congressuali di rilevanza internazionale valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche e storiche del sistema urbano, unitamente a quelle dell'accessibilità trasportistica. Realizzare opere infrastrutturali ed edilizie attente alla costruzione del paesaggio urbano complessivo
- **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**
- Assumere la riqualificazione e la rivitalizzazione dei sistemi ambientali come preconditione e principio ordinatore per la riqualificazione del sistema insediativo
- **Favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atti a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione**

ST1.8 - Riorganizzare il sistema del trasporto merci;

ST1.9 - Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;

ST1.10 - Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;

ST1.11 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.

Al fine di orientare lo sviluppo della pluralità dei territori lombardi alla sostenibilità, il PTR per i diversi sistemi territoriali definiscono obiettivi specifici in riferimento all'uso del suolo. Per il 'Sistema Metropolitano milanese' sono i seguenti:

- Limitare l'espansione urbana: coerenza delle esigenze di trasformazione con i trend demografici e le dinamiche territoriali in essere, impegnando solo aree direttamente legate ai ritmi effettivi del fabbisogno insediativo;
- Favorire interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio;
- Limitare l'impermeabilizzazione del suolo;
- Conservare i varchi liberi, destinando le aree alla realizzazione della Rete Verde Regionale;
- Evitare la dispersione urbana;
- Mantenere la riconoscibilità dei centri urbani evitando le saldature lungo le infrastrutture;
- Realizzare nuove edificazioni con modalità e criteri di edilizia sostenibile, di buona qualità architettonica ed adeguato inserimento paesaggistico;
- Nelle aree periurbane e di frangia, contenere i fenomeni di degrado e risolvere le criticità presenti, con specifico riferimento alle indicazioni degli Indirizzi di tutela del Piano Paesaggistico;
- Favorire il recupero delle aree periurbane degradate con la riprogettazione di paesaggi compatti, migliorando il rapporto tra spazi liberi e edificati anche in relazione agli usi insediativi e agricoli.

Gli obiettivi che orientano l'uso del suolo sono peraltro confluiti e dettagliati nell'Integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14 (Elaborato "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo" - Allegato: "Criteri per orientare la riduzione del consumo di suolo per Ato"), al quale si rimanda, par. 1.4.3.

#### 1.4.2. Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Come già evidenziato al precedente paragrafo, il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della l.r. 12/2005, ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale. Il PTR in tal senso assume, consolida ed aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente dal marzo 2001, integrandone la sezione normativa.

Per dare attuazione alla valenza paesaggistica del PTR, secondo quanto previsto dall'art. 19 della l.r. 12/05, con attenzione al dibattito anche a livello nazionale relativo all'attuazione del D Lgs 42/04 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), gli elaborati del PTPR vigente vengono integrati, aggiornati e assunti dal PTR che ne fa propri contenuti, obiettivi, strumenti e misure.

Il Piano Paesaggistico Regionale è così strutturato quale sezione specifica del PTR, costituendo la componente di disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà ed identità.

Le misure di indirizzo e prescrittività paesaggistica si sviluppano in stretta e reciproca relazione con le priorità del PTR al fine di salvaguardare e valorizzare gli ambiti e i sistemi di maggiore rilevanza regionale: laghi, fiumi, navigli, rete irrigua e di bonifica, montagna, centri e nuclei storici, geositi, siti UNESCO, percorsi e luoghi di valore panoramico e di fruizione del paesaggio.

L'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione declina la definizione di paesaggio nei medesimi termini contenuti nella convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000), ovvero sia intendendosi per tale "(...) una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni".

È proprio in relazione agli obiettivi di tutela e di valorizzazione del paesaggio che la Regione e gli Enti locali lombardi perseguono le seguenti finalità:

- la conservazione dei caratteri idonei a definire l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia, e ciò mediante il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze significative e dei relativi contesti di riferimento;
- l'innalzamento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la promozione, nella cittadinanza, del valore "paesaggio", da considerarsi quale bene da preservare, con l'implementazione del relativo livello di fruizione da parte della collettività.

Il PPR si compone di una molteplicità di materiali documentali<sup>6</sup>, principalmente di carattere ricognitivo (gli abachi), interpretativo e descrittivo (i paesaggi della Lombardia), oltre che di un testo normativo che si configura come prima applicazione del quadro dispositivo nazionale.

La cartografia base del Piano è composta dalle seguenti tavole:

- Tavola A – Ambiti geografici e unità tipologiche;
- Tavola B – Elementi identificativi e percorsi di interesse paesaggistico;
- Tavola C – Istituzioni per la tutela della natura;
- Tavola D – Quadro di riferimento della disciplina paesaggistica regionale;
- Tavola E – Viabilità di rilevanza regionale;
- Tavola F – Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola G – Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale;
- Tavola H – Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti;
- Tavole I – Quadro sinottico tutele paesaggistiche di legge - articoli 136 e 142 del D. Lgs. 42/2004.

Per quanto ormai datato e in fase di superamento da parte del PVP entro la più generale revisione del PTR (si veda il p.to 1.4.4.2), il PPR 2010 ha operato una prima e sostanziale articolazione descrittiva e di indirizzo dei paesaggi lombardi. Il territorio entro cui è localizzata l'area del PA3 viene identificato dal PPR entro l'*Ambito geografico "Milanese" e, nello specifico, nell'unità tipologica della FASCIA DELLA BASSA PIANURA: paesaggi delle colture foraggere*, all'interno degli Ambiti Urbanizzati.

<sup>6</sup> Si veda <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/territorio/paesaggio/piano-paesaggistico-regionale/piano-paesaggistico-regionale>.

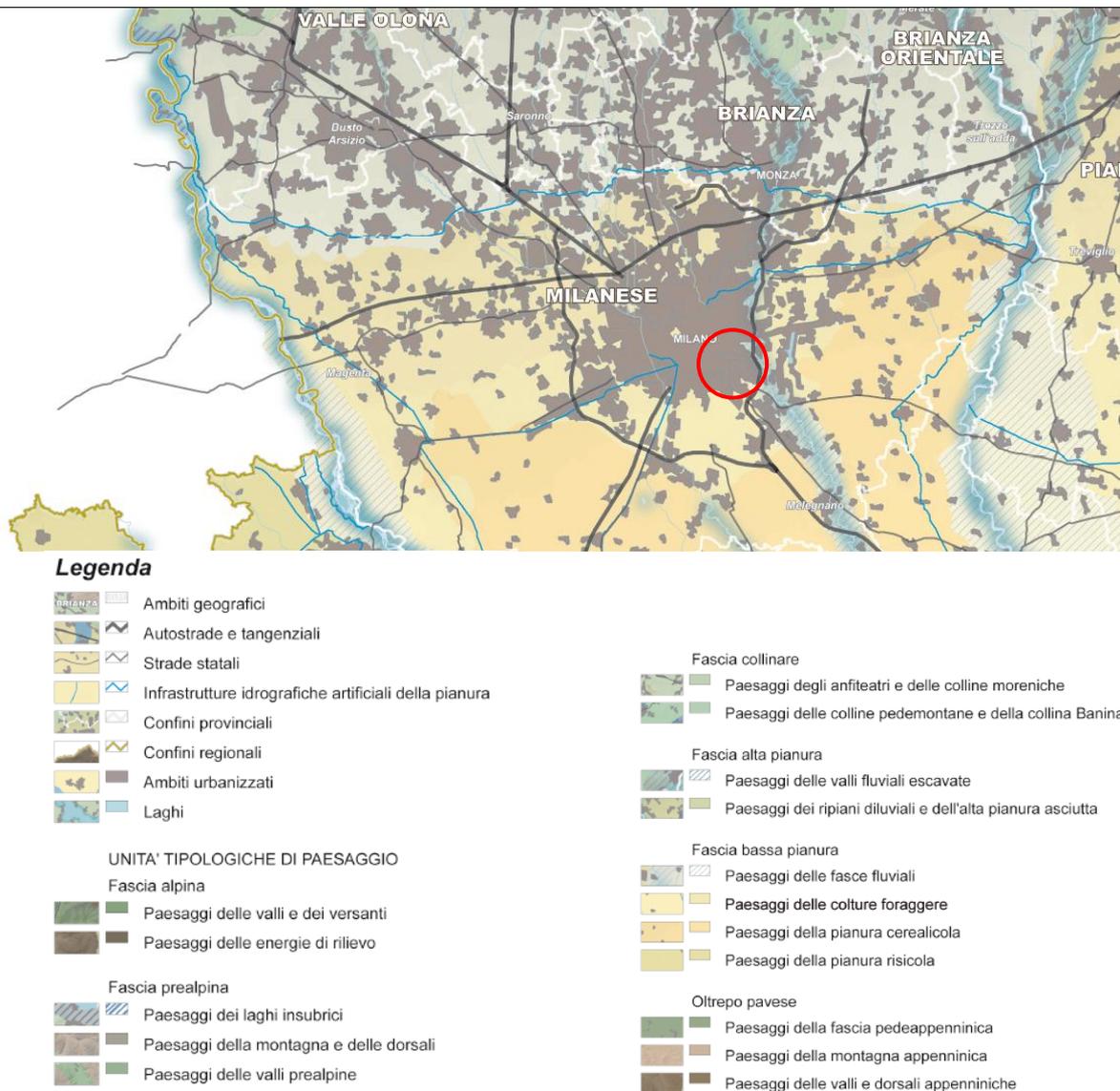


Figura 1—3. PPR, tavola A, Ambiti geografici e unità tipologiche di paesaggio

L'ambito territoriale del PA3 non è interessato da puntuali indicazioni del PPR.

Tuttavia, vale la pena ricordare che il PPR pone sia finalità di tutela che di riqualificazione del paesaggio, anche locale, in particolare nelle aree che nel tempo sono state maggiore oggetto di tensione insediativa di diversa tipologia.

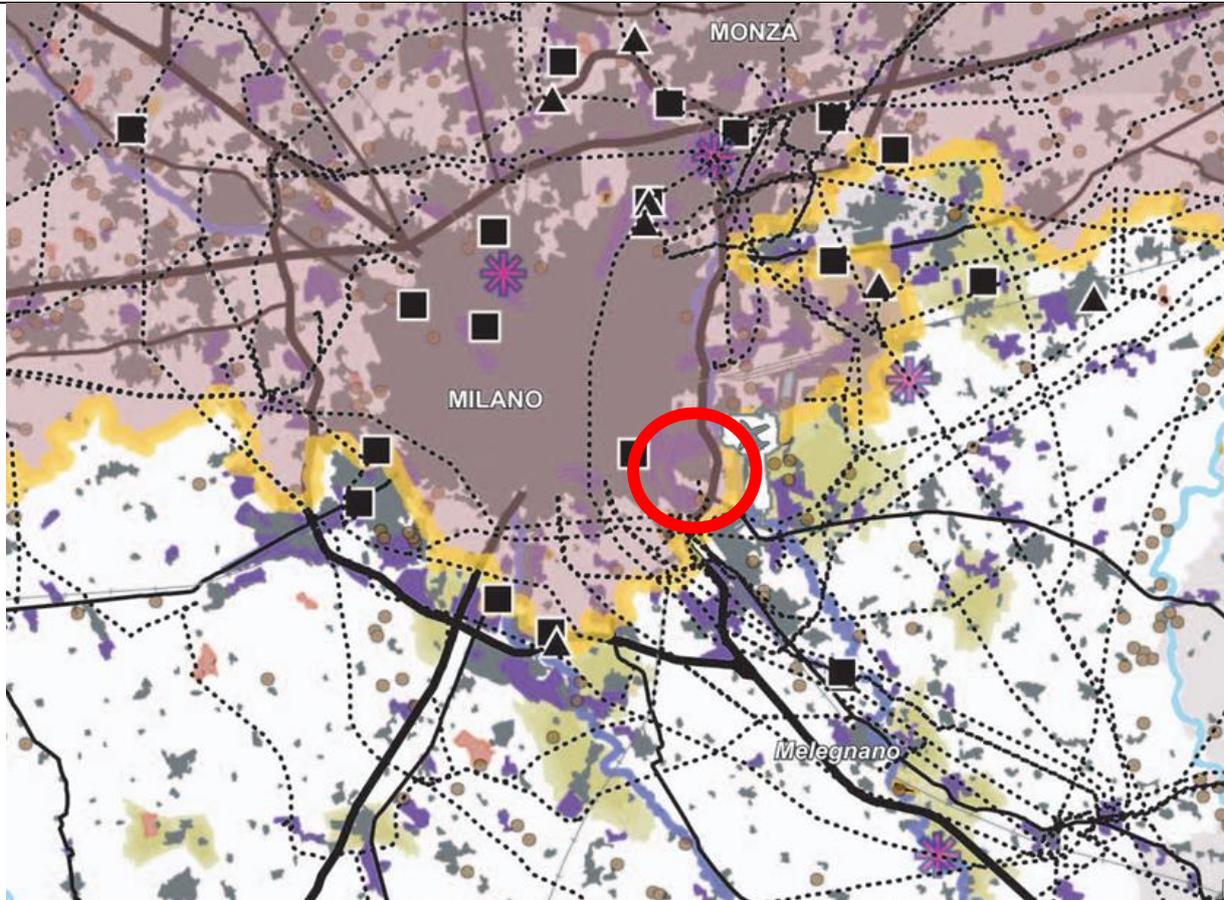
In ambito come quello interessato dal PA3 la tutela e la riqualificazione del paesaggio si esprime attraverso progetti di riqualificazione territoriale, con la precisa finalità di riscoprire e riassegnare identità ai luoghi, risolvendo il rapporto tra spazi urbanizzati e spazi non urbanizzati. In questa operazione viene ad assumere un ruolo rilevante il riconoscimento di quelle "permanenze" che ancora possono costituire sia segni e simboli dell'identità locale che elementi strutturanti il progetto di riqualificazione paesaggistica ed ambientale, anche i "frammenti" appartenenti alle diverse organizzazioni territoriali storiche, che assurgono ora, nel nuovo contesto, a simboli delle precedenti fasi di insediamento.

Alle finalità di cui sopra, Regione si è riservata di valutare la possibilità di intervenire in tal senso anche attraverso un corretto utilizzo dei finanziamenti regionali e comunitari per il settore agricolo e la riqualificazione ambientale. È auspicabile che gli Enti locali attivino autonomamente forme di incentivazione e concertazione finalizzate alla tutela delle trame verdi territoriali, anche in occasione della ridefinizione del sistema comunale degli spazi pubblici e del verde in coerenza con l'art. 24 (Rete verde regionale) della Normativa del PPR. Si

ricorda che tra le finalità della di ricomposizione e salvaguardia paesaggistica della rete verde regionale sono perseguite anche attraverso:

- ricomposizione paesaggistica dei contesti periurbani;
- riqualificazione paesaggistica di ambiti compromessi e degradati.

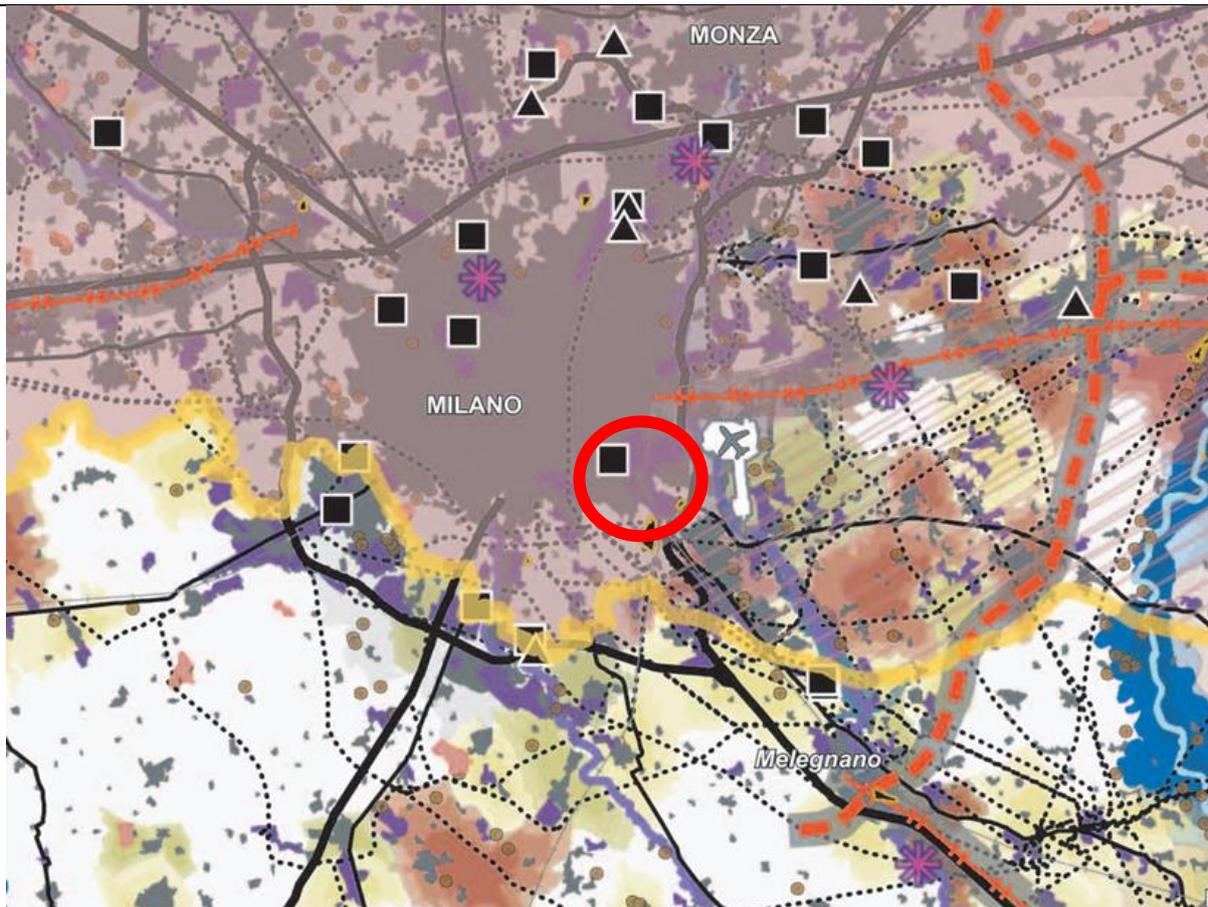
Di seguito si esaminano le Tavole F e G, relative alla tematica di maggior innovazione del PPR, ovvero la disamina delle cause e processi di degrado del Paesaggio.



**Legenda**

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>1. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA DISSESTI IDROGEOLOGICI E AVVENIMENTI CALAMITOSI E CATASTROFICI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Aree sottoposte a fenomeni franosi - [par. 1.2]</li> </ul> <p><b>2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]</li> <li> Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]</li> <li> Aeroporti - [par. 2.3]</li> <li> Rete autostradale - [par. 2.3]</li> <li> Elettrodotti - [par. 2.3]</li> <li> Principali centri commerciali - [par. 2.4]</li> <li> Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]</li> <li> Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]</li> <li> Ambiti sciabili (per numero di impianti) - [par. 2.6]</li> <li> Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]</li> <li> Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]</li> </ul> | <p><b>3. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA TRASFORMAZIONI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Aree con forte presenza di allevamenti zootecnici intensivi - [par. 3.4]</li> </ul> <p><b>4. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA SOTTOUTILIZZO, ABBANDONO E DISMISSIONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Cave abbandonate - [par. 4.1]</li> <li> Aree agricole dismesse - [par. 4.8]<br/><small>diminuzione di sup maggiore del 10% (periodo di riferimento 1999-2004)</small></li> </ul> <p><b>5. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA CRITICITA' AMBIENTALI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Corsi e specchi d'acqua fortemente inquinati - [par. 5.2]</li> <li> Siti contaminati di interesse nazionale - [par. 5.4]</li> <li> Laghi e fiumi principali</li> <li> Idrografia superficiale</li> <li> Tessuto urbanizzato</li> <li> Rete ferroviaria</li> <li> Rete viaria di interesse regionale</li> </ul> |
|--|--|

Figura 1—4. Stralcio della Tavola F del P.P.R. e relativa legenda - Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale



1. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA DISSESTI IDROGEOLOGICI E AVVENIMENTI CALAMITOSI E CATASTROFICI

- Aree sottoposte a fenomeni franosi - [par. 1.2]
- Fasce fluviali di deflusso della piena e di esondazione (fasce A e B) [par. 1.4]
- Fascia fluviale di inondazione per piena catastrofica (fascia C) [par. 1.4]

2. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA PROCESSI DI URBANIZZAZIONE, INFRASTRUTTURAZIONE, PRATICHE E USI URBANI

- Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo" con forte presenza di aree di frangia destrutturate - [par. 2.1]
- Ambito di possibile "distazione" del "Sistema metropolitano lombardo" [par. 2.1]
- Conurbazioni lineari (lungo i tracciati, di fondovalle, lacuale, ...) [par. 2.2]
- Neo-urbanizzazione - [par. 2.1 - 2.2]  
incremento della sup urbanizzata maggiore del 1% (nel periodo 1990-2004)
- Aeroporti - [par. 2.3]
- Rete autostradale - [par. 2.3]
- Elettrodotti - [par. 2.3]
- Linee ferroviarie alta velocità/alta capacità (esistenti e programmate) - [par. 2.3]
- Interventi di grande viabilità programmati - [par. 2.3]
- Principali centri commerciali - [par. 2.4]
- Multisale cinematografiche (multiplex) - [par. 2.4]
- Aree industriali-logistiche - [par. 2.5]
- Distretti industriali - [par. 2.5]

- Ambiti eciebbili (per numero di impianti) - [par. 2.0]
- Ambiti estrattivi in attività - [par. 2.7]
- Impianti di smaltimento e recupero rifiuti - [par. 2.8]

3. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA TRASFORMAZIONI DELLA PRODUZIONE AGRICOLA E ZOOTECNICA

- Aree con forte presenza di allevamenti zootecnici intensivi - [par. 3.4]

4. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA SOTTOUTILIZZO, ABBANDONO E DISMISSIONE

- Cave abbandonate - [par. 4.1]
- Pascoli sottoposti a rischio di abbandono - [par. 4.8]
- Aree agricole sottoposte a fenomeni di abbandono - [par. 4.8]  
diminuzione di sup compresa tra il 5% e il 10% (periodo di riferimento 1999-2004)
- Aree agricole sottoposte a fenomeni di abbandono - [par. 4.8]  
diminuzione di sup maggiore del 10% (periodo di riferimento 1999-2004)

5. AREE E AMBITI DI DEGRADO PAESISTICO PROVOCATO DA CRITICITA' AMBIENTALI

- Aree soggette a più elevato inquinamento atmosferico (zone critiche) [par. 5.1]
- Corsi e specchi d'acqua fortemente inquinati - [par. 5.2]
- Siti contaminati di interesse nazionale - [par. 5.4]
- Laghi e fiumi principali
- Idrografia superficiale
- Tessuto urbanizzato
- Rete ferroviaria
- Rete viaria di interesse regionale

Figura 1—5. Stralcio della Tavola G del P.P.R. e relativa legenda - Contenimento dei processi di degrado e qualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione regionale

Come si può osservare dall'esame delle sopra riportate Tavole F e G del PPR, il compendio oggetto di intervento ricade all'interno di un "ambito di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche ed usi urbani" e, in particolare, nelle "aree di frangia destrutturate", ovvero quelle vaste parti del territorio periurbano costituito dalla compresenza di agglomerati con altissima diversificazione morfologica, funzionale e storica degli oggetti architettonici, caratterizzati dalla presenza di spazi aperti 'urbanizzati' molto eterogenei fra loro, privi di relazioni spaziali significative, dove si rileva una forte alterazione/cancellazione dell'impianto morfologico preesistente e la sostituzione con un nuovo assetto privo di alcun valore paesistico e ecosistemico, con impoverimento/perdita di qualsiasi forma di identità paesaggistica e talvolta di condizioni minimali di abitabilità.

Nel dettaglio le CRITICITÀ individuate per le "aree di frangia destrutturate":

- frammentazione, omologazione e "banalizzazione" del paesaggio degli spazi aperti, aggravata dalla recente tendenza alla densificazione o alla rarefazione degli insediamenti, con interclusione, frammentazione e dequalificazione diffusa delle aree agricole periurbane, insufficienza e mancanza di qualità architettonico-spaziale e funzionale degli spazi d'uso pubblico, perdita delle visuali lontane
- accerchiamento e progressiva interclusione di elementi isolati del patrimonio storico-architettonico e/o naturale che vengono estraniati dal loro contesto
- diffusione di oggetti monofunzionali privi di alcun legame o di riferimenti ai luoghi con formazione di nuove centralità urbane senza alcuna logica di continuità con le preesistenti
- usi e riusi spesso impropri del patrimonio edilizio e conflitti d'uso dei suoli
- scarsa qualità architettonica e ambientale degli insediamenti produttivi e logistici
- presenza invasiva delle infrastrutture a rete, sia viabilistiche che per il trasporto dell'energia e delle opere finalizzate alla sua produzione
- forte concentrazione di impianti per le telecomunicazioni e la radiotelevisione che determinano, in alcune aree, oltre a forti criticità di tipo percettivo, anche emergenze per la salute della popolazione - presenza di aree sottoutilizzate e dismesse in abbandono

Le norme del PPR (Art. 28 - Riqualficazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi e contenimento dei processi di degrado), prevedono che: "*Nelle aree e negli ambiti indicati al precedente comma 1 la disciplina paesaggistica persegue i seguenti obiettivi:*

- *nelle aree e negli ambiti degradati o compromessi, favorire gli interventi di recupero e riqualficazione ai fini di reintegrare o reinterpretare i valori paesaggistici preesistenti ovvero di realizzare nuovi valori paesaggistici correlati con questi;*
- *nelle aree e negli ambiti a rischio di degrado e/o compromissione paesaggistica mettere in atto misure di prevenzione e di contenimento dei processi che lo determinano;*
- *concentrare prioritariamente gli interventi di compensazione in tali aree ed ambiti ai fini del perseguimento delle finalità sopraindicate."*

Nel dettaglio gli INDIRIZZI DI RIQUALIFICAZIONE individuate per le "aree di frangia destrutturate" riguardano la ridefinizione di un chiaro impianto morfologico prioritariamente attraverso:

- la conservazione e il ridisegno degli spazi aperti, secondo un'organizzazione sistemica e polifunzionale, come contributo alla costruzione di una rete verde di livello locale che sappia dare continuità alla rete verde di scala superiore; in particolare:
  - o conservando, proteggendo e valorizzando gli elementi del sistema naturale e assegnando loro un ruolo strutturante,
  - o riqualficando il sistema delle acque,
  - o attribuendo alle aree destinate a verde pubblico esistenti e previste nell'ambito considerato una elevata qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva,
  - o rafforzando la struttura del paesaggio agricolo soprattutto nei casi ove questo sia ancora fortemente interconnesso con il grande spazio rurale, conservando e incentivando le sistemazioni culturali tradizionali, promuovendo programmi specifici per l'agricoltura in aree periurbane, etc.;
- la riqualficazione del tessuto insediativo, in particolare:
  - o conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico - definendo elementi di relazione tra le diverse polarità, nuove e preesistenti,
  - o preservando le "vedute lontane" come valori spaziali irrinunciabili e curando l'architettura dei fronti urbani verso i territori aperti,
  - o riconfigurando l'impianto morfologico ove particolarmente destrutturato,
  - o orientando gli interventi di mitigazione al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra;

- il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesistico fruttive e ambientali.

Mentre gli INDIRIZZI DI CONTENIMENTO E PREVENZIONE DEL RISCHIO riguardano la pianificazione attenta delle nuove previsioni di sviluppo alla chiara e forte definizione dell'impianto morfologico in termini di efficace correlazione con le tessiture territoriali ed agrarie storiche, con specifica attenzione agli ambiti di trasformazione ed alla piena valorizzazione della qualità paesaggistica nella pianificazione attuativa; in particolare:

- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico;
- difendendo gli spazi aperti e attribuendo al loro ridisegno un valore strutturante;
- localizzando in modo mirato le eventuali nuove necessità in modo tale da riqualificare i rapporti tra i margini urbani e i territori aperti;
- impedendo la saldatura di nuclei urbani contigui;
- conservando e assegnando valore strutturante ai sistemi ed elementi morfologici e architettonici preesistenti significativi dal punto di vista paesaggistico;
- individuando e promuovendo prestazioni di elevata qualità per i piani attuativi e i progetti urbani.

Gli INDIRIZZI DI RIQUALIFICAZIONE e gli INDIRIZZI DI CONTENIMENTO E PREVENZIONE DEL RISCHIO saranno utilizzati per lo svolgimento della coerenza in sedi di Rapporto Ambientale.

#### 1.4.3. Il Piano Territoriale Regionale integrato dalla LR 31/2014 (PTR/31)

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale, che introduce l'integrazione disposta dalla Legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato", pone nel sistema di pianificazione territoriale regionale una disciplina finalizzata a perseguire le politiche in materia di contenimento del consumo di suolo e di rigenerazione urbana.

Il provvedimento (approvato DCR N. XI/411 del 19/12/2018) si pone entro un orizzonte comunitario di tendere all'azzeramento dell'occupazione di nuovo suolo, assegnando con meccanismo di ripartizione (entro Ambiti territoriali ottimali definiti ad hoc) a Province e Comuni il compito di tradurre il dispositivo negli strumenti di pianificazione alla scala locale.

All'interno della integrazione del PTR, Regione ha definito, anche attraverso un confronto tecnico con le Province e la Città Metropolitana, quaranta Ambiti territoriali omogenei (ATO), di cui sette interprovinciali. Gli ATO costituiscono

*[...] articolazioni territoriali espressione di ambiti relazionali, caratteri socioeconomici, geografici, storici e culturali omogenei, adeguati a consentire l'attuazione dei contenuti della politica di riduzione del consumo di suolo e, più in generale, lo sviluppo di politiche e l'attuazione di progetti capaci di integrare i temi attinenti al paesaggio, all'ambiente, alle infrastrutture e agli insediamenti<sup>7</sup>.*

Il territorio comunale di Milano è parte dell'ATO 'Milano e cintura metropolitana'.

<sup>7</sup> Progetto di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14, Progetto di Piano.

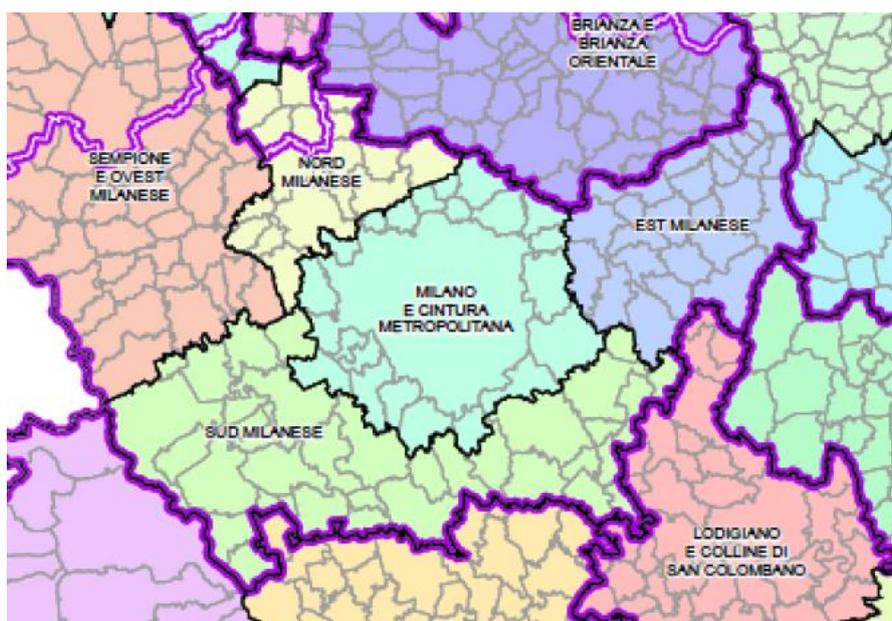


Figura 1—6. PTR/31, gli ATO (stralcio)

Le prospettive di rinnovamento degli scenari urbanistico-territoriali alla scala metropolitana dovranno fare riferimento a quanto definito dai **Criteri per orientare la riduzione del consumo di suolo per ATO**, documento allegato ai Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo.

Le indicazioni regionali per questo ATO in relazione alla riduzione del consumo di suolo sono così sintetizzabili:

- *considerando anche le notevoli potenzialità di rigenerazione presenti, la diminuzione del consumo di suolo deve essere effettiva e di portata significativa*
- *lungo la cintura ferroviaria di Milano, le potenzialità di rigenerazione urbana sono le più alte di tutta la Regione (tavola 04.C3), e per il recupero di alcune aree sono già stati stipulati protocolli o accordi istituzionali. Il recupero urbano e la rigenerazione costituiscono, qui, un obiettivo strategico di scala regionale*
- *è opportuno che la rigenerazione urbana partecipi anche alla strutturazione di una rete verde urbana, possibilmente connessa al sistema ambientale esterno*
- *la regolamentazione comunale in materia dovrà prevedere che i nuovi edifici da realizzare (anche in ambiti di rigenerazione) rispondano a livelli elevati di prestazione energetica*
- *gli interventi di rigenerazione o riqualificazione del tessuto urbano dovranno partecipare in modo più incisivo che altrove alla strutturazione di reti ecologiche urbane*

Il territorio di Milano è poi direttamente coinvolto in uno dei 21 **areali delle 'programmazione e rigenerazione territoriale'** individuati, alla scala regionale, dal PTR/31, come:

*[...] territori ad intensa metropolitana, particolarmente complessi e densamente urbanizzati ove la rigenerazione deve assumere un ruolo determinante e concreto per la riduzione del consumo di suolo e per la riorganizzazione dell'assetto insediativo a scala territoriale e urbana.*

L'Areale 1 – Ambito di Milano e cintura metropolitana

*[...] corrisponde all'area centrale della Città Metropolitana costituita da Milano e dai Comuni di cintura. L'Ambito costituisce la maggior concentrazione di popolazione, attività produttive e aree da recuperare della Regione. La Città Metropolitana è l'istituzione preposta al coordinamento delle azioni di rigenerazione. Tuttavia, il ruolo dell'area metropolitana sia regionale che nazionale, richiede un'azione concertata con la Regione per la rigenerazione di grandi aree di valore strategico destinate a divenire poli di interesse nazionale, in particolare le aree EXPO, gli scali ferroviari di Milano, le aree Falck di Sesto S. Giovanni. Particolare rilievo assume l'attuazione dei Piani di cintura urbana del PTC del Parco Agricolo Sud, considerati dal PGT di Milano come Ambiti di trasformazione, come azione di rigenerazione dei territori agricoli extraurbani.*

#### 1.4.4. I Piani Territoriali Regionali in fieri

In relazione alle dinamiche territoriali intervenute nell'ultimo decennio e alla necessità di affrontare nuove esigenze di governo del territorio, Regione Lombardia ha in corso di completamento una complessiva revisione del PTR e del PPR.

Il percorso di revisione del PTR, avviato con DGR n. 367 del 4 luglio 2013, è finalizzato a riorientare complessivamente la forma e i contenuti del PTR vigente, compresi quelli paesaggistici sviluppati nel Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP), includendo quanto già approvato con l'Integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014.

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).

#### 1.4.4.1. La revisione del PTR

La revisione del PTR struttura i propri contenuti progettuali su 5 pilastri, ognuno dei quali declinato su più politiche e azioni, di diretto riferimento per la concorrenza e la sinergia della pianificazione di scala locale al perseguimento del quadro programmatico di scala regionale.

Il PTR si struttura su 5 'pilastri', che delineano la vision della Lombardia del 2030:

PILASTRO 1. Coesione e connessioni

PILASTRO 2. Attrattività

PILASTRO 3. Resilienza e governo integrato delle risorse

PILASTRO 4. Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione

PILASTRO 5. Cultura e paesaggio

Dal PTR emerge il riconoscimento del ruolo preminente di Milano e della sua area metropolitana, dove si collocano, nelle localizzazioni strategiche, le attività di rango più elevato; il PTR promuove

*[...] il sostegno al ruolo di Milano e della sua area metropolitana quale motore dell'attrattività e competitività della Regione a scala internazionale.*

A partire da principi di rilevanza sovralocale, interesse regionale, capacità di innesco e di effetto domino di azioni di valorizzazione e qualificazione dei territori interessati dai Progetti e delle aree ad essi contermini, il PTR individua una serie di 'Progetti strategici per la Lombardia'; Il territorio di Milano è direttamente implicato nei seguenti progetti:

- Olimpiadi invernali 2026 Milano Cortina
- Milano Innovation District
- Nodo ferroviario e stradale di Milano
- Sistema del trasporto pubblico integrato dell'area metropolitana milanese

All'interno dell'elaborato 'Strumenti operativi del PTR' vengono espressamente individuati come **obiettivi prioritari di interesse regionale e/o sovraregionale** (LR 12/05 art.20, comma 4):

- il riconoscimento e la valorizzazione dei poli di sviluppo regionale
- la tutela e la valorizzazione delle zone di preservazione e salvaguardia ambientale
- la realizzazione di infrastrutture e interventi di potenziamento e adeguamento delle linee di comunicazione e del sistema della mobilità
- la realizzazione di infrastrutture per la difesa del suolo
- la riduzione del consumo del suolo

Milano e l'area metropolitana sono direttamente coinvolti, in particolare, da numerosi interventi infrastrutturali che aumenteranno il suo profilo di accessibilità.

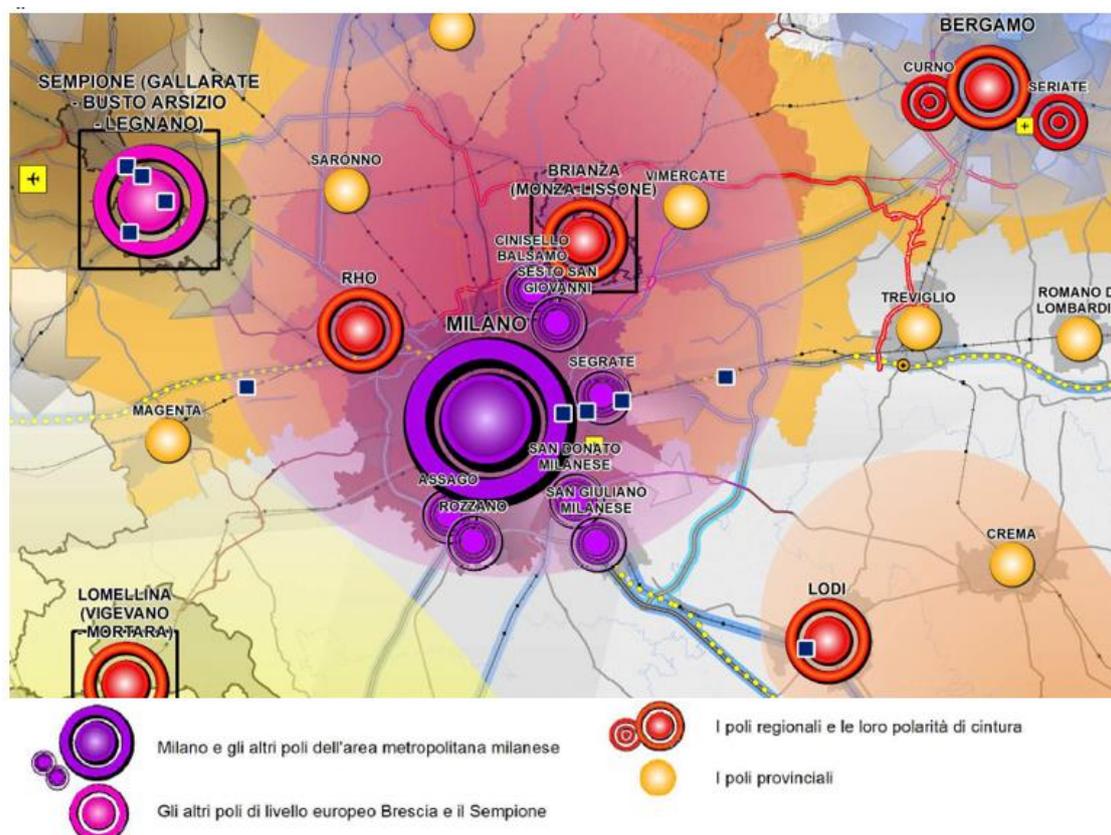


Figura 1—7. PTR/31, revisione PTR, PT4, Gerarchia insediativa: centralità e marginalità

L'ambito territoriale del PA3 non è interessato da puntuali indicazioni del PTR.

#### 1.4.4.2. Il Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP)

Componente sostanziale della revisione del PTR è rappresentata dal PVP, che ne costituisce la componente paesaggistica.

Il PVP definisce e identifica la **Rete Verde Regionale**, quale infrastruttura territoriale primaria, all'interno della quale si coniugano la tutela della biodiversità e la riqualificazione paesaggistica del territorio. Essa si propone in tal senso di rafforzare i collegamenti e le relazioni tra aree caratterizzate da differenti gradi di qualità ambientale e paesaggistica, attivando in particolare progetti per la conservazione e il recupero dei paesaggi naturali, agricoli e periurbani abbandonati e compromessi.

Il PVP suddivide il territorio regionale in 57 '**Ambiti geografici di paesaggio**' (AGP), intesi come la dimensione di aggregazione territoriale ottimale per la costruzione del progetto di paesaggio a scala locale. Gli enti territoriali, ciascuno secondo la propria competenza e attraverso i propri strumenti di pianificazione, approfondiscono le analisi conoscitive contenute nelle Schede allo scopo di definire e sviluppare a scala adeguata i contenuti del PVP, in coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi di qualità paesaggistica in esse contenuti.

Il territorio comunale di Milano è ricompreso nell'**AGP 26.1 'Conurbazione di Milano'**<sup>8</sup>, per il quale vengono definiti 'obiettivi e orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore e indirizzi per l'attuazione della RVR sui seguenti temi:

- sistema idro-geo-morfologico
- ecosistemi, ambiente e natura
- impianto agrario e rurale
- aree antropizzate e sistemi storico-culturali

<sup>8</sup> Comuni appartenenti all'AGP: Assago, Baranzate, Bresso, Buccinasco, Cesano Boscone, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese, Cormano, Corsico, Cusano Milanino, Milano, Novate Milanese, Opera, Pero, Peschiera Borromeo, Rozzano, San Donato Milanese, Segrate, Sesto San Giovanni, Settimo Milanese, Trezzano sul Naviglio, Vimodrone.

Ulteriore contenuto innovativo del PVP è rappresentato dalle **'Aggregazioni di immobili ed aree di valore paesaggistico'**, funzionali a fare degli ambiti tutelati ai sensi dell'art 136 del Codice un elemento portante della pianificazione regionale, da considerare in modo coordinato ed integrato con l'intero sistema delle tutele di livello statale, sovranazionale e regionale, sia di carattere paesaggistico che naturalistico, oltre che monumentale. L'ambito del PA3 non è ricompreso in questo tipo di aggregazioni. L'ambito territoriale del PA3 non è interessato da puntuali indicazioni del PVP.

#### 1.4.4.3. *Temi e scenari da altri piani e politiche regionali*

Il carattere non più solo conformativo degli usi del suolo ma anche programmatico e strategico dello strumento urbanistico comunale, per come declinato dalla legge urbanistica regionale, richiama alla necessità di **ricercare le più opportune integrazioni dello scenario locale con i temi e le prospettive delineati dal sistema di piani e politiche di settore di scala regionale**, anche al fine di nutrire gli eventuali aspetti negoziali della definizione della pianificazione attuativa, come nel caso del PA3.

Nei punti a seguire, senza attese di esaustività, vengono quindi selezionati piani e programmi che, per quanto in buona parte sussunti e declinati dal piano di governo del territorio, specificano o introducono temi di possibile riferimento da assumere entro la fase specificativa dei piani attuativi.

### **Pianificazione settoriale**

Per quanto concerne lo scenario di scala vasta delineato dai più rilevanti strumenti di pianificazione e programmazione regionale, sono verificati i contenuti del Programma Regione della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)<sup>9</sup>, del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)<sup>10</sup>, del Programma regionale di tutela e uso delle acque (PTUA)<sup>11</sup>, del Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR)<sup>12</sup>, del Programma Energia, Ambiente e Clima (PREAC)<sup>13</sup> e del Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)<sup>14</sup>.

#### **A) Il PRMT** persegue i seguenti obiettivi generali:

- migliorare la connettività della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale (rete primaria) e su scala regionale (rete regionale integrata) per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio tramite un sistema logistico e dei trasporti integrato, competitivo e sostenibile;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- migliorare le connessioni con l'area di Milano e le altre polarità regionali di rilievo;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti e sviluppare azioni per il governo della domanda.

#### e i seguenti obiettivi ambientali:

- favorire il riequilibrio modale verso forme di trasporto più efficienti e meno emmissive e conseguire una riduzione delle distanze percorse con veicoli motorizzati individuali per il trasporto di persone e su gomma per il trasporto merci;
- favorire la riduzione della congestione stradale, con particolare riferimento alle zone densamente abitate;
- favorire lo sviluppo e l'impiego di carburanti e sistemi di propulsione veicolare più efficienti e a minor impatto emissivo;
- 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;

<sup>9</sup> Approvato da Regione Lombardia con DCR n. 1245 del settembre 2016.

<sup>10</sup> Approvato da Regione Lombardia con DCR n. 1657 dell'aprile 2014.

<sup>11</sup> Approvato da Regione Lombardia con DGR n. 6990 del luglio 2017.

<sup>12</sup> Approvato da Regione Lombardia con DGR n. 3706 del 12 giugno 2015 (successivamente modificata con DGR 3905 del 24 luglio 2015) e ha come orizzonte di riferimento il 2020.

<sup>13</sup> Approvato da Regione Lombardia con DGR n. 7553 del 15 dicembre 2022.

<sup>14</sup> Approvato da Regione Lombardia con DGR n. 593 del 6 settembre 2013.

- 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;
- migliorare la sicurezza nei trasporti, riducendo il numero di morti e feriti e prestando particolare attenzione agli utenti vulnerabili;
- migliorare il livello di accessibilità ai servizi, in particolare con il trasporto collettivo, e assicurare una qualità adeguata degli spostamenti;
- 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.

Il Nodo di Milano è posto nell'area centrale lombarda. Il PRMT pone l'accento sullo sviluppo della rete stradale e autostradale, il PRMT indica i seguenti obiettivi e in particolare.

- perfezionare il sistema dei collegamenti tangenziali esterni di Milano garantendo appieno le connessioni con la rete autostradale così da favorire una migliore distribuzione dei flussi ed eliminare le punte di congestione oggi rilevabili;
- potenziare adeguatamente il sistema radiale di accesso;
- potenziare le infrastrutture di attraversamento, anche realizzando itinerari alternativi a quelli esistenti, al fine di preservare l'area milanese e garantire un migliore livello di servizio ai flussi di media e lunga distanza. Si fa riferimento in particolare in tal senso allo sviluppo del corridoio medio-padano che potrà rappresentare una macro-alternativa per la gestione dei traffici est-ovest che attualmente caricano la congestionata A4.

Visionata la documentazione, incluse le mappe, a disposizione sul sito Regionale <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/x-legislatura/direzione-generale-infrastrutture-e-mobilita/programma-regionale-mobilita-trasporti>, si rileva che il territorio di Milano, con particolare riferimento all'ambito del PA3 non sia interessato da interventi previsti dal PRMT, e pertanto dal Programma regionale stesso non sussistano elementi di interesse per il PA in oggetto che ne rendano necessaria la verifica di coerenza esterna.

#### **B) Il PRMT include il 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.

Il PRMC rappresenta l'avvio di un percorso finalizzato a contribuire positivamente nella considerazione della bicicletta come un'opportunità per la mobilità sia in ambito urbano che in ambito extraurbano. L'attenzione si è focalizzata su determinati temi che riguardano la ciclabilità, coerenti, però, con la dimensione regionale:

- la definizione di itinerari di lunga percorrenza, valorizzando quelli già consolidati o programmati e privilegiando le strade a basso traffico;
- una prima analisi sull'accessibilità agli stessi, mediante l'utilizzo del trasporto pubblico;
- la riconoscibilità degli itinerari proponendo una segnaletica dedicata all'utente della bicicletta.

Visionata la documentazione, incluse le mappe, a disposizione sul sito Regionale <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/x-legislatura/direzione-generale-infrastrutture-e-mobilita/piano-regionale-mobilita-ciclistica>, si rileva che il territorio di Milano, con particolare riferimento all'ambito del PA3 non sia interessato da itinerari di livello regionale segnalati da PRMC, e pertanto dal Piano regionale stesso non sussistano elementi di interesse per il PA3 in oggetto. Si segnala che l'ambito PA3 è posto non lontano dall'itinerario 15 Lambro, in una posizione favorevole ad un innesto con la rete regionale. Inoltre, la localizzazione del PA3 lo pone come accesso alle reti, in particolare alla futura stazione del Sistema Ferroviario ZAMA (cfr. par. 1.4.6) che ne rendano necessaria la verifica di coerenza esterna.

**C) Quanto al Piano Gestione Rischio Alluvioni**, questo è stato oggetto di recepimento anche nel PGT vigente, quindi introiettato già dalla proposta di PA che si pone in continuità e attuazione dello scenario comunale. Il PGT nella Componente Geologica e Idrogeologica, in particolare la documentazione visionata

non segnala alcun contenuto di interesse per l'area in esame, pertanto non risulta necessaria la verifica di coerenza esterna con lo strumento citato.

#### D) Il PTUA<sup>15</sup>

La tutela e la valorizzazione delle acque, risorsa fondamentale per la vita e lo sviluppo, costituisce un obiettivo primario della Regione Lombardia. Il PTUA individua, con un approccio organico, lo stato di qualità delle acque superficiali e sotterranee, gli obiettivi di qualità ambientale, gli obiettivi per specifica destinazione delle risorse idriche e le misure integrate dal punto di vista quantitativo e qualitativo per la loro attuazione.

Il PTUA persegue i seguenti obiettivi di livello regionale:

- promuovere l'uso razionale e sostenibile delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
- assicurare acqua di qualità, in quantità adeguata al fabbisogno e a costi sostenibili per gli utenti;
- recuperare e salvaguardare le caratteristiche ambientali degli ambienti acquatici e delle fasce di pertinenza dei corpi idrici;
- 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;
- ripristinare e salvaguardare un buono stato idro-morfologico dei corpi idrici, temperando la salvaguardia e il ripristino della loro qualità con la prevenzione dei dissesti idrogeologici e delle alluvioni.

e di tipo ambientale:

- sia mantenuto o raggiunto per i corpi idrici superficiali e sotterranei l'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato "buono";
- sia mantenuto, ove già esistente, lo stato di qualità ambientale "elevato".

Visionata la documentazione, incluse le mappe, a disposizione sul sito Regionale <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/x-legislatura/direzione-generale-infrastrutture-e-mobilita/programma-regionale-mobilita-trasporti>, emerge che **l'area pianiziale all'interno della quale ricade il territorio della Città di Milano fa parte dei "Depositi quaternari"**.

Tale complesso è stato suddiviso in cinque subcomplessi in funzione del parametro dell'idrostruttura:

- ISS - Idrostruttura Sotterranea Superficiale
- ISI - Idrostruttura Sotterranea Intermedia
- ISP - Idrostruttura Sotterranea Profonda
- ISF - Idrostruttura Sotterranea Fondovalle

Per le idrostrutture si rileva un buono stato quantitativo, ma scarso dal punto di vista qualitativo, per questo si prevede entro il 2027 il raggiungimento del giudizio "buono".

Mentre per quanto riguarda la qualità delle acque superficiali nell'area di Milano, queste si caratterizzano per condizioni "cattive o scarse", anche per queste si prevede entro il 2027 il raggiungimento del giudizio "buono". L'intervento in esame è di dimensioni contenute, in riferimento all'ampiezza e alla criticità del sistema complessiva delle acque. Si ritiene tuttavia che la proposta di PA e le opere ivi comprese potranno, attraverso una adeguata progettazione delle reti e il rispetto dei principi dell'invarianza idraulica e idrologica, anche attraverso l'utilizzo di NBS per l'allestimento degli spazi aperti del comparto, potranno non incidere sulla qualità e fornire un piccolo e locale contributo al raggiungimento degli obiettivi.

#### D) Il PEAR

Il PEAR assume come priorità la riduzione dei consumi da fonte fossile attraverso l'efficienza energetica e lo sviluppo delle FER, in un'ottica di corresponsabilità tra i vari settori interessati e contribuendo contemporaneamente al raggiungimento di tutti gli obiettivi di costo e competitività, sicurezza, crescita e qualità dell'ambiente. Il PEAR determina in particolare i fabbisogni energetici e le linee di azione, anche con riferimento alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti, allo sviluppo della produzione di energia da fonti rinnovabili e assimilate e al contenimento dei consumi energetici e alla riqualificazione energetica degli edifici; le linee d'azione per promuovere la liberalizzazione del mercato e il contenimento/riduzione dei costi dell'energia; i criteri per la valutazione di sostenibilità dei nuovi impianti per la produzione termoelettrica.

Le misure regionali richiamate riguardano:

- il settore civile (residenziale e terziario, edilizia pubblica, illuminazione pubblica, reti teleriscaldamento)
- il settore industria (promozione smart specialisation e cluster tecnologici, diffusione dei sistemi di gestione energia, efficientamento imprese);

<sup>15</sup> Approvato con DGR n. 6990 del luglio 2017.

- il settore trasporti (infrastrutturazione per la mobilità elettrica, biometano per autoveicoli e per immissione in rete);
- lo sviluppo delle fonti di energia rinnovabile (normativa / aree non idonee, semplificazione amministrativa).

Il PEAR definisce il quadro strategico di riferimento con il quale vengono stabiliti “i fabbisogni energetici regionali e le linee di azione, con riferimento ai seguenti obiettivi:

- riduzione delle emissioni di gas responsabili di variazioni climatiche, derivanti da processi di carattere energetico;
- sviluppo della produzione di energia da fonti rinnovabili e assimilate;
- contenimento dei consumi energetici nei settori produttivo, residenziale e terziario;
- miglioramento dell'efficienza nei diversi segmenti della filiera energetica.” (art. 30, l.r. 26/2003).

#### **F) II PREAC.**

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: 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.

Anche questo strumento si pone come prioritario che il livello di penetrazione delle fonti rinnovabili al 2030 dovrà permettere di coprire tra il 31 e il 33% dei consumi finali, rilanciando l'obiettivo che l'Unione Europea e lo Stato si sono posti. In Lombardia significherà produrre da fonti rinnovabili tra i 5,5 e i 5,9 milioni di tep, rispetto ai valori attuali di 3,5 milioni di tep.

#### **G) II PRIA** persegue i seguenti obiettivi:

- raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente;
- rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;
- preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

Il contenuto di maggior rilievo del PRIA è la zonizzazione del territorio regionale che individua zone specifiche del territorio regionale ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente. Il Comune di Milano è compreso nell'Agglomerato omonimo, caratterizzato da:

- popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km<sup>2</sup> superiore a 3.000 abitanti;
- più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV;
- situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione);
- alta densità abitativa, di attività industriali e di traffico.

In riferimento agli obiettivi di PTUA, PEAR, PREAC e PRIA si auspica che la proposta di PA possa assumerli, ancorché obiettivi di scala vastissima, esserne coerente e possibilmente, localmente, dare un contributo al loro raggiungimento. Tale aspetto sarà oggetto della verifica di coerenza esterna vera e propria che sarà svolta in sede di redazione del RA:

#### **Politiche complessive per la sostenibilità della governance urbanistica multilivello**

In relazione al tema della rigenerazione urbana e territoriale, riferimento di rilievo è alla LR 18/2019 '**Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale**, nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 12/2005 (Legge per il Governo del Territorio) e ad altre leggi regionali'.

I temi che la legge focalizza sono evidentemente di diretto e significativo riferimento per le manovre urbanistiche dei comuni lombardi.

Alcune delle disposizioni della legge sono di immediata applicazione all'entrata in vigore della legge (14 dicembre 2019)<sup>16</sup> mentre altre lo sono a seguito e per effetto di specifiche determinazioni attuative previste dalla legge in capo a Regione Lombardia e/o ai singoli comuni.

Il PGT del Comune di Milano, deliberato successivamente all'entrata in vigore della LR 18/2019, ha assunto e declinato i contenuti di indirizzo e prescrittivi della legge regionale.

Nel più ampio campo delle politiche 'ambientali', la **Strategia regionale per lo sviluppo sostenibile (SRSVS)** opera una integrazione degli obiettivi di Agenda 2030 con quelli della Strategia Nazionale, a partire dal riconoscimento delle caratteristiche socioeconomiche e ambientali del territorio lombardo; la strategia, aggiornata al novembre 2021, si articola in 94 obiettivi, relativi a cinque macroaree che coprono l'intero spettro dell'azione per la sostenibilità:

- salute, uguaglianza, inclusione
- istruzione, formazione, lavoro
- sviluppo e innovazione, città, territorio e infrastrutture
- mitigazione dei cambiamenti climatici, energia, produzione e consumo
- sistema eco-paesistico, adattamento ai cambiamenti climatici, agricoltura

Gli obiettivi che più da vicino intercettano i temi propri della pianificazione urbanistica locale sono:

### 3.3 CITTA' E INSEDIAMENTI SOSTENIBILI E INCLUSIVI

#### 3.3.1. Ridurre e azzerare il consumo di suolo

#### 3.3.2. Promuovere e incentivare la rigenerazione urbana e territoriale

#### 3.3.3. Recuperare il patrimonio edilizio esistente e migliorare le prestazioni ambientali degli edifici

#### 3.3.4. Ridurre il disagio abitativo

### 3.6 NUOVA GOVERNANCE TERRITORIALE

#### 3.6.1 Sviluppare strumenti e modelli di governance partecipati

### 5.7 SOLUZIONI SMART E NATURE – BASED PER L'AMBIENTE URBANO

#### 5.7.1. Incrementare le aree verdi, sostenere gli interventi di de-impermeabilizzazione e la forestazione urbana

#### 5.7.2. Promuovere il drenaggio urbano sostenibile

### 5.8 CURA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

#### 5.8.1. Riconoscere le differenti caratterizzazioni dei paesaggi lombardi e i fattori di pressione

#### 5.8.2. Promuovere la progettazione integrata delle infrastrutture verdi sia negli ambiti urbanizzati sia nei territori agricoli e naturali

Di particolare interesse per le prospettive di articolazione funzionale delle attività inseribili negli ambiti di trasformazione urbanistica è il **Programma strategico triennale per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico**; la LR 29/2016 (Lombardia è ricerca e innovazione) reca disposizioni volte a potenziare l'investimento regionale in ricerca e innovazione, al fine di favorire la competitività del sistema economico-produttivo, la crescita del capitale umano, lo sviluppo sostenibile e di contribuire a elevare il benessere sociale e la qualità dei servizi erogati ai cittadini.

In particolare, l'articolo 2, comma 2 della legge prevede la predisposizione di un "Programma strategico triennale per la ricerca e l'innovazione e il trasferimento tecnologico" che definisce gli obiettivi in coerenza con gli obiettivi e le priorità stabilite dal Consiglio regionale nell'ambito del Programma regionale di sviluppo.

Predisposto con la collaborazione dei soggetti pubblici e privati del sistema della ricerca e innovazione e con il supporto degli esperti internazionali membri del Foro regionale per la ricerca e innovazione, con DGR n.XI/469 del 19 marzo 2019 è stato approvato il programma triennale.

<sup>16</sup> Le disposizioni di immediata applicazione sono relative:

- a una sostanziale contrazione dei contributi di costruzione e degli oneri di urbanizzazione
- a una maggiorazione del contributo relativo al costo di costruzione per interventi che consumano suolo agricolo
- all'integrazione dell'elenco delle opere di urbanizzazione secondaria con gli interventi di bonifica o di messa in sicurezza permanente e con gli interventi di gestione sostenibile delle acque meteoriche
- alla possibilità, nelle convenzioni dei piani attuativi, di dedurre i costi delle opere cosiddette "extra oneri" dal contributo sul costo di costruzione
- alla limitazione, per gli interventi di ristrutturazione edilizia anche comportanti demolizione e ricostruzione, del costo di costruzione, che non può superare il 50% del valore determinato per le nuove costruzioni
- al potenziamento dell'indifferenza funzionale, anche in deroga a prescrizioni o limitazioni eventualmente presenti nel PGT
- alla semplificazione del cambio di destinazione d'uso
- alla gratuità e al non assoggettamento al reperimento dei servizi, nei Distretti del Commercio, del cambio di destinazione d'uso finalizzato all'esercizio di attività commerciali di vicinato e artigianali di servizio
- all'estensione delle deroghe alle distanze tra i fabbricati inseriti nei piani attuativi e in tutti gli ambiti con planivolumetrico oggetto di convenzionamento unitario

Il programma individua 5 grandi aree di sviluppo cui ancorare la visione del futuro di Regione Lombardia: 3 aree di sviluppo trasversali che hanno un impatto sui fattori abilitanti e 2 aree di sviluppo verticali che impattano sugli ecosistemi.

Rientrano nelle aree di sviluppo trasversali:

- a. il trasferimento tecnologico e di conoscenza e le relazioni tra Università, imprese, centri di ricerca e cittadini
- b. lo sviluppo del capitale umano
- c. l'utilizzo delle tecnologie IoT e dell'ICT di frontiera, per trasformare la Lombardia in un territorio integralmente SMART

Le due aree di sviluppo verticali sono invece:

- d. la medicina personalizzata nell'ambito della prevenzione, della cura e dell'assistenza medica con un impatto verticale sull'ecosistema Salute e Life Sciences
- e. l'agricoltura e la filiera agro-alimentare avanzate, associate alla tutela e gestione del territorio con un impatto verticale sugli ecosistemi della Nutrizione e della Sostenibilità

Tra i temi più da vicino connessi alle scelte urbanistiche di scala locale si segnalano:

*Ecosistema della salute e delle life science*

- *sviluppo/innesco di iniziative di rigenerazione del patrimonio edilizio/urbano fondate su approcci "Urban Health"*
- *adozione di nuove metodologie di costruzione in ambienti fortemente urbanizzati*

*Ecosistema della smart mobility and architecture*

*[...] Questo ecosistema risponde al bisogno della persona di muoversi in sicurezza ed essere accolto negli spazi interni, urbani ed extraurbani, ma anche di assicurare l'accesso a risorse e merci e la connessione tra territori. Risponde, inoltre, al bisogno dell'individuo di sentirsi sicuro come utente della strada, sia esso pedone, ciclista o automobilista*

*[...] La pianificazione urbanistica, dopo una riflessione critica sulle politiche condotte nell'ultimo decennio, persegue ormai la "non espansione" ovvero il recupero del patrimonio esistente e il contenimento dello sprawl edilizio. Le politiche di rigenerazione urbana presentano margini di azione sinergica anche con le politiche di "Urban Health" e la promozione della salute; il concetto di "salute", infatti, non si riferisce meramente alla sopravvivenza fisica o all'assenza di malattia, ma deve essere inteso in senso estensivo, ovvero nell'accezione di "benessere", comprendendo gli aspetti psicologici, le condizioni naturali, ambientali, climatiche e abitative, la vita lavorativa, economica, sociale e culturale*

*[...] Anche le PA locali, attraverso le proprie politiche urbanistiche (Piani di Governo del Territorio, tracciati sulla base dei criteri del PTR come integrato ai sensi della Legge 31/14), hanno una responsabilità ed un'incidenza diretta sullo stato dell'ambiente urbano e del costruito, quindi indirettamente anche sulla vita e la salute dei cittadini che lo percepiscono anche a livello psicologico; intervenendo su aree degradate/abbandonate, fondando le scelte su adeguate analisi di contesto e pianificando un adeguato mix funzionale "partecipato", si possono trasformare aree marginali, pericolose e insicure in nuove polarità vissute e percepite positivamente dai cittadini.*

#### 1.4.5. Piano Strategico Triennale del territorio Metropolitan (PSTTM)

Con deliberazione n. 18/2023 del 15 giugno 2023 il Consiglio metropolitano ha approvato il **Piano strategico triennale del territorio metropolitano (PSTTM) della Città metropolitana di Milano - triennio 2022/2024 – ORIZZONTE 2026** che si propone di aggiornare le strategie in tema di sviluppo e mobilità sostenibile, ambiente e clima, coesione sociale e rigenerazione urbana, contribuendo con la propria azione a consegnare alle prossime generazioni un territorio più moderno. Questo Piano ha un orizzonte temporale che guarda al 2026 ed è parte di una più ampia e ambiziosa strategia per l'ammodernamento del Paese, definita dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Ai fini della sua formulazione e modifica, lo Statuto di Città metropolitana di Milano 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 strategici organizzandoli secondo le Missioni del PNRR e articolandoli in tre direzioni:

- **indirizzo per l'azione di Città Metropolitana**, definire la matrice generativa dei processi pianificatori di Città metropolitana in grado di orientare il Documento Unico di Programmazione (DUP);
- **indirizzo per l'esercizio delle funzioni dei Comuni**, costituire un quadro di riferimento della programmazione comunale e intercomunale di rilevanza strategica;
- **espressione del partenariato istituzionale economico e sociale**, 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.

Il PSTTM, per svolgere con efficacia la propria funzione di strumento di indirizzo, è chiamato a fornire all'Ente, ai Comuni e agli attori territoriali realistiche linee di azione, utili ad attuare le proprie politiche di sviluppo. Viene proposta l'**Agenda strategica** che raccoglie e organizza in "corridoi tematici", denominati **Driver**, idee, proposte e sollecitazioni emerse, declinandole in modalità e intensità differenti anche in ragione delle varie specificità territoriali. L'Agenda strategica delinea così dieci filoni di lavoro prioritari:

- Campus Metropolitan Smart
- Politiche verdi e blu
- Sustain-Ability
- Metabolismo circolare metropolitano
- Diritto alla mobilità
- Tra produzione e logistica
- Scuole avamposto di comunità
- Il lavoro al lavoro
- Ri-generation Housing
- Sistema salute territorio

Il PA3 non è direttamente intercettato dai driver del PSTTM.

#### 1.4.6. Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM)

La Città metropolitana di Milano (CMM) ha avviato nel luglio 2017 la predisposizione del PTM; il PTM è stato approvato dal Consiglio Metropolitan nella seduta dell'11 maggio 2021, con Deliberazione n.16/2021, e ha acquisito efficacia con pubblicazione sul BURL in data 6 ottobre 2021.

Il PTM all'Art. 2, c.1, delle NdA riporta i Principi del PTM e dell'attività gestionale della Città metropolitana CMM. In grassetto e dettagliati in sotto obiettivi quelli maggiormente pertinenti i contenuti della trasformazione in esame, con riferimento specifico a quelli a cui questa può concorrere:

- a. **Principi per la tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, aria, energia da fonti fossili):**
- a1. trasmissione alle generazioni future delle risorse non riproducibili a garanzia di eguali opportunità di benessere e di un flusso adeguato di servizi ecosistemici;
  - a2. invarianza delle risorse non rinnovabili, bilanciando nei piani i nuovi consumi con equivalenti azioni di risparmio;**
  - a3. utilizzo di risorse rinnovabili in tutti i casi in cui esistano alternative tecnicamente fattibili;**

- a4. limitazione e mitigazione delle pressioni sull'ambiente e sul territorio e compensazione degli effetti residui non mitigabili delle trasformazioni;
- a5. mitigazione e compensazione del carico aggiuntivo sulle componenti ambientali e territoriali, preventivamente all'attuazione delle previsioni insediative;
- a6. priorità al recupero delle situazioni di abbandono, sottoutilizzo e degrado e alle azioni finalizzate alla rigenerazione urbana e territoriale;
- a7. Rafforzamento della capacità di resilienza del territorio rispetto ai mutamenti climatici, anche attraverso la realizzazione del progetto di rete verde metropolitana.

*b. Principi di equità territoriale:*

- b1. garanzia di uguali opportunità di accesso da tutto il territorio alle reti di mobilità e tecnologiche dell'informazione e comunicazione e superamento delle condizioni di marginalità;**
- b2. ripartizione equa tra i comuni delle utilità e degli effetti derivanti dagli interventi di trasformazione del territorio di rilevanza sovracomunale;
- b3. adeguata dotazione di servizi alla persona e di supporto alle imprese secondo i fabbisogni dei diversi contesti territoriali;**
- b4. distribuzione equilibrata e policentrica dei servizi di rilevanza sovracomunale, anche al fine di evitare l'ulteriore congestione della Città centrale;**
- b5. equilibrata coesistenza in tutto il territorio delle diverse forme di commercio, grandi e medie strutture di vendita, esercizi di vicinato singoli e organizzati in reti.

*c. Principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale:*

- c1. tutela dei beni paesaggistici e dei paesaggi individuati da norme e provvedimenti sovraordinati e dei contesti in cui sono inseriti;**
- c2. riconoscimento, valorizzazione e potenziamento degli elementi costitutivi dei diversi paesaggi urbani, naturali e agricoli che caratterizzano l'identità del territorio metropolitano e recupero dei paesaggi degradati;**
- c3. potenziamento della rete ecologica metropolitana e incremento del patrimonio boschivo e agro-naturale;**
- c4. salvaguardia del territorio agricolo e delle aziende agricole insediate.

*d. Principi per l'attuazione e la gestione del piano, inerenti la semplificazione delle 3 procedure, la digitalizzazione degli elaborati, il supporto ai comuni e alle iniziative intercomunali:*

- d1. supporto tecnico alle azioni coordinate intercomunali dei comuni associati;
- d2. modalità semplificate di variazione del piano quando le modifiche incidono su aspetti marginali o circoscritti geograficamente;
- d3. elaborati del PTM di immediata e semplice leggibilità e costantemente aggiornati e consultabili sul sito internet dell'ente;
- d4. rinvio, nei casi in cui è necessario, alle norme sovraordinate senza duplicazione dei relativi testi;
- d5. coinvolgimento delle risorse attivabili sul territorio, pubbliche e private, nell'attuazione degli obiettivi e delle azioni del PTM;
- d6. integrabilità del PTM da parte dei comuni secondo il principio di migliore definizione e a mezzo di contributi derivanti da soggetti istituzionali e da altri attori sul territorio.

Il comma 2 del medesimo articolo riporta gli Obiettivi generali del PTM. In grassetto e dettagliati in sotto obiettivi quelli maggiormente pertinenti i contenuti della trasformazione in esame, con riferimento specifico a quelli a cui questa può concorrere:

- a. obiettivo 1 – Coerenziane le azioni del piano rispetto ai contenuti e ai tempi degli accordi internazionali sull'ambiente. Contribuire per la parte di competenza della Città metropolitana al raggiungimento degli obiettivi delle agende europee, nazionali e regionali sulla sostenibilità ambientale e sui cambiamenti climatici.

**Individuare e affrontare le situazioni di emergenza ambientale, non risolvibili dai singoli comuni in merito agli effetti delle isole di calore, agli interventi per l'invarianza idraulica e ai progetti per la rete verde e la rete ecologica.**

**Verificare i nuovi interventi insediativi rispetto alla capacità di carico dei diversi sistemi ambientali, perseguendo l'invarianza idraulica e idrologica, la riduzione delle emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, e dei consumi idrico potabile, energetico e di suolo.**

**Valorizzare i servizi ecosistemici potenzialmente presenti nella risorsa suolo.**

- b. obiettivo 2 – Migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.

**Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'attività agricola e delle sue potenzialità.**

**Favorire l'adozione di forme insediative compatte ed evitare la saldatura tra abitati contigui e lo sviluppo di conurbazioni lungo gli assi stradali.**

Riqualificare la frangia urbana al fine di un più **equilibrato e organico rapporto tra spazi aperti e urbanizzati**. Mappare le situazioni di degrado e prevedere le azioni di recupero necessarie.

- c. obiettivo 3 – Migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo.

**Considerare la rete suburbana su ferro prioritaria nella mobilità metropolitana, potenziandone i servizi e connettendola con il trasporto pubblico su gomma, con i parcheggi di interscambio e con l'accessibilità locale ciclabile e pedonale.**

**Assicurare che tutto il territorio metropolitano benefici di eque opportunità di accesso alla rete su ferro e organizzare a tale fine le funzioni nell'intorno delle fermate della rete di trasporto.**

**Dimensionare i nuovi insediamenti tenendo conto della capacità di carico della rete di mobilità.**

- d. obiettivo 4 – Favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato.

Definire un quadro aggiornato delle aree dismesse e individuare gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di rilevanza strategica metropolitana e sovracomunale.

**Assegnare priorità agli interventi insediativi nelle aree dismesse e già urbanizzate.**

Supportare i comuni nel reperimento delle risorse necessarie per le azioni di rigenerazione di scala urbana.

- e. obiettivo 5 – Favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano.

Sviluppare criteri per valutare e individuare le aree idonee alla localizzazione di funzioni insediative e servizi di rilevanza sovracomunale e metropolitana.

Distribuire i servizi di area vasta tra i poli urbani attrattori per favorire il decongestionamento della città centrale.

Coordinare l'offerta di servizi sovracomunali con le province confinanti, i relativi capoluoghi e le aree urbane principali appartenenti al più ampio sistema metropolitano regionale.

- f. obiettivo 6 – Potenziare la rete ecologica.

Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità, di inversione dei processi di progressivo impoverimento biologico in atto, e di salvaguardia dei varchi ineditati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici.

Valorizzare anche economicamente i servizi ecosistemici connessi con la rete ecologica metropolitana.

- g. obiettivo 7 – Sviluppare la rete verde metropolitana.

Avviare la progettazione di una rete verde funzionale a ricomporre i paesaggi rurali, naturali e boscati, che svolga funzioni di salvaguardia e potenziamento dell'idrografia superficiale, della biodiversità e degli elementi naturali, di potenziamento della forestazione urbana, **di contenimento dei processi conurbativi e di riqualificazione dei margini urbani, di laminazione degli eventi atmosferici e mitigazione degli effetti dovuti alle isole di calore, di contenimento della CO2 e di recupero paesaggistico di ambiti compressi e degradati.**

Preservare e rafforzare le connessioni tra la rete verde in ambito rurale e naturale e **il verde urbano rafforzandone la fruizione con percorsi ciclabili e pedonali.**

- h. obiettivo 8 – Rafforzare gli strumenti per la gestione del ciclo delle acque.

**Orientare i comuni nella scelta di soluzioni territoriali e progettuali idonee secondo il contesto geomorfologico locale, per raggiungere gli obiettivi di invarianza idraulica previsti dalle norme regionali in materia.**

Sviluppare disposizioni per la pianificazione comunale volte a tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica potabile, salvaguardando le zone di ricarica degli acquiferi, e a recuperare il reticolo irriguo, anche i tratti dismessi, per fini paesaggistici, ecologici e come volume di invaso per la laminazione delle piene.

Sviluppare alla scala di maggiore dettaglio le indicazioni del Piano per l'Assetto Idrogeologico del Fiume Po (PAI) e del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).

- i. obiettivo 9 – Tutelare e diversificare la produzione agricola.

Creare le condizioni per mantenere la funzionalità delle aziende agricole insediate sul territorio, anche come argine all'ulteriore espansione urbana e presidio per l'equilibrio tra aspetti ambientali e insediativi. I

n linea con le politiche agricole europee favorire la multifunzionalità agricola e l'ampliamento dei servizi ecosistemici che possono essere forniti dalle aziende agricole, per il paesaggio, per la resilienza ai cambiamenti climatici, per

l'incremento della biodiversità, per la tutela della qualità delle acque, per la manutenzione di percorsi ciclabili e per la fruizione pubblica del territorio agricolo.

j. obiettivo 10 – Potenziare gli strumenti per l'attuazione e gestione del piano.

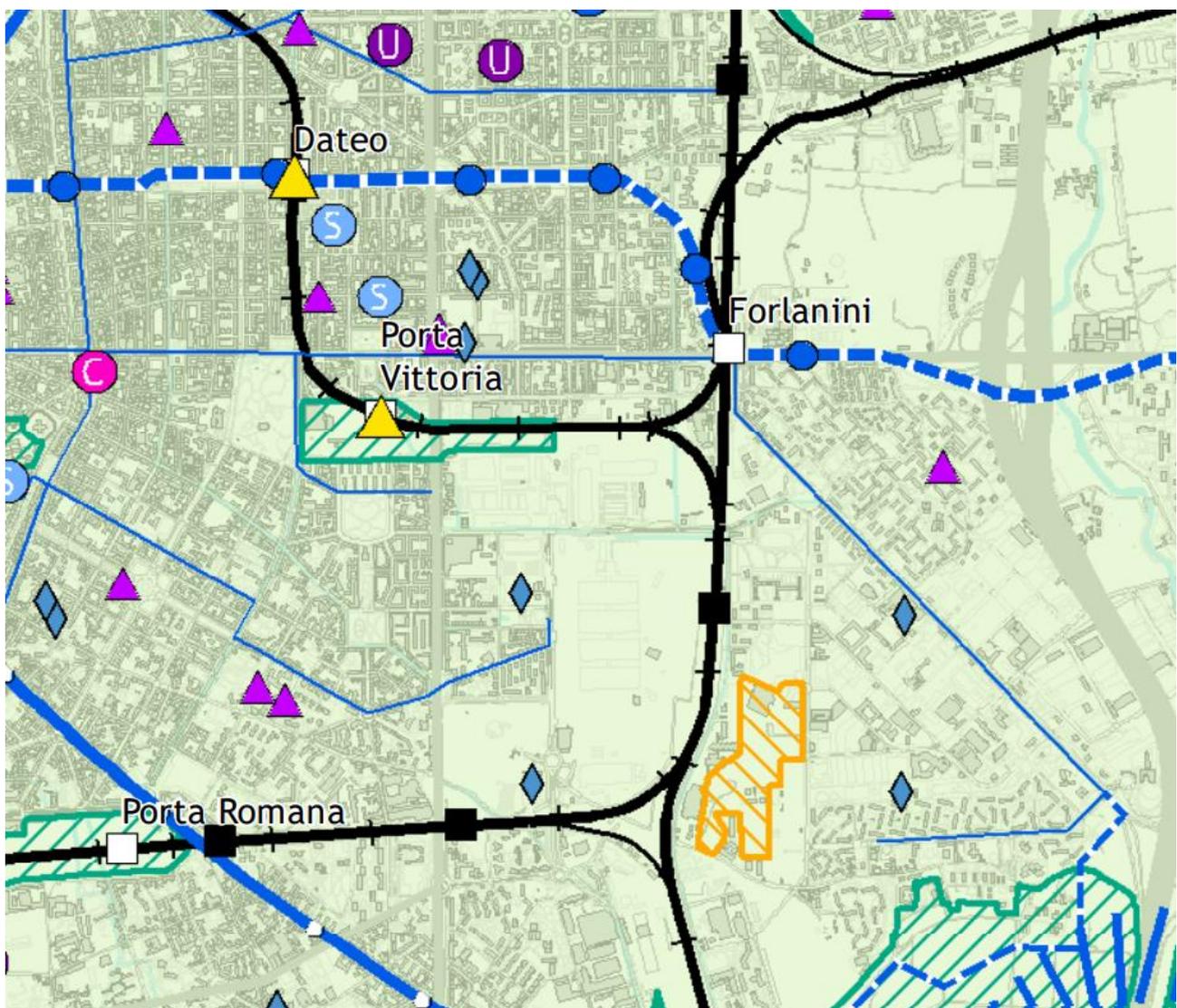
Fornire supporto tecnico ai comuni nell'esercizio della funzione urbanistica, e in via prioritaria ai comuni che decidono a tale fine di operare in forma associata.

Definire modalità semplificate di variazione e aggiornamento degli elaborati del piano quando le modifiche non incidono su principi e obiettivi generali.

Garantire ampia partecipazione dei portatori di interesse alle decisioni sul territorio sia in fase di elaborazione che di attuazione del PTM.

Sono riportati a seguire i contenuti rappresentativi salienti del PTM, in modo da individuare gli elementi di riferimento per una adeguata coerenza e sinergia tra la pianificazione di scala territoriale e la proposta di intervento sul PA3.

Il contesto del PA3 è localizzato in un ambito densamente caratterizzato da servizi urbani e linee di forza della mobilità metropolitana. In particolare, dall'esame della tavola 2 nell'immediato intorno dell'area oggetto della Proposta Definitiva di PA in corso di istruttoria sono presenti stazioni servite dal servizio ferroviario regionale (sia locale, Porta Romana, che Suburbano, Forlanini e Porta Vittoria). È segnalata inoltre la presenza della futura fermata ferroviaria "Zama".



**LEGENDA**

**LUOGHI URBANI DELLA MOBILITA' - LUM [art. 35]**

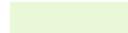
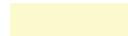
**ESISTENTI**

-  Rilevanza metropolitana [400 m]
-  Rilevanza sovracomunale [200 m]

**PREVISTI**

-  Rilevanza metropolitana [400 m]
-  Rilevanza sovracomunale [200 m]

**SISTEMA INSEDIATIVO**

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

**ELEMENTI ATTRATTORI ESISTENTI**

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

**ELEMENTI ATTRATTORI PROGRAMMATI**

-  Aree ex Falck e Scalo Ferroviario GSV, MSV, Centri sportivi, Cinema multisala, Istituti di istruzione, Strutture sanitarie, Università e istituti di ricerca scientifica

**Strutture sanitarie**

-  Istituti di ricovero e cura a carattere scientifico - IRCCS
-  Ospedali

**VELOSTAZIONI**

-  Velostazioni [0 - 15 posteggi]
-  Velostazioni [16 - 40 posteggi]
-  Velostazioni [41 - 100 posteggi]
-  Velostazioni [101 - 200 posteggi]
-  Velostazioni [201 - 400 posteggi]
-  Velostazioni [400 - 470 posteggi]

**SISTEMA DELLA MOBILITÀ [art. 34]**

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

-  Aeroporti

**AREE LIBERE/DISMESSE**

-  Ambiti di Trasformazione > 100.000 mq
-  Accordi di programma > 100.000 mq
-  Aree dismesse > 100.000 mq

**STAZIONI**

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

**LIMITI AMMINISTRATIVI**

-  Confini comunali
-  Confini Città metropolitana

Figura 1—8. Piano Territoriale Metropolitano, Tav. 2 Servizi urbani e linee di forza per la mobilità

Dal punto di vista degli aspetti paesistico ambientali, anche prescrittivi, il PTM non pone alcuna specificazione che riguardi direttamente l'area del PA3.

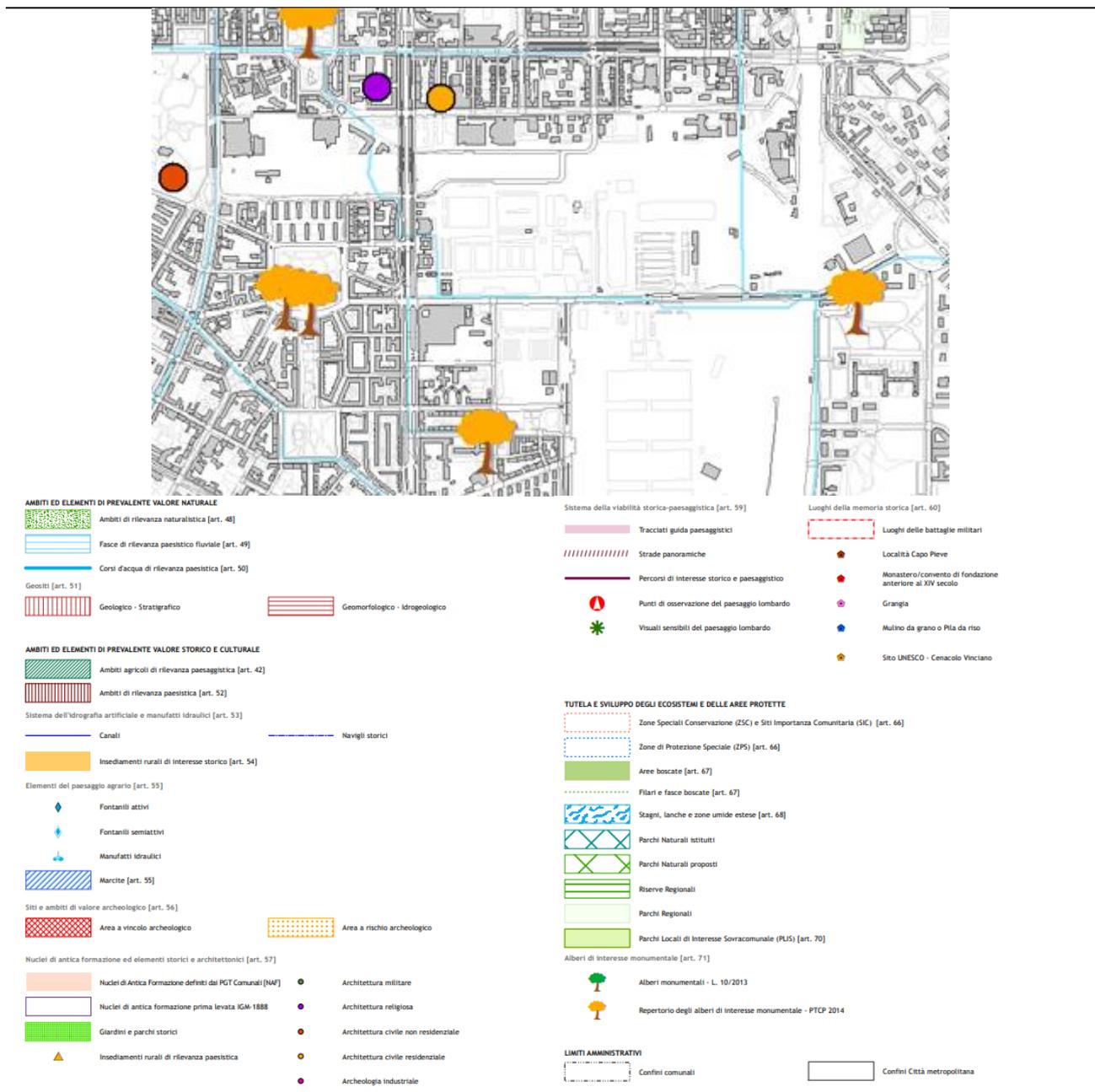


Figura 1—9. Piano Territoriale Metropolitan, Tavola 3 Sezione d - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica

Si richiama tuttavia la rete verde metropolitana (RVM) che introduce alcuni contenuti orientativi per le trasformazioni di territorio in diversi contesti, con la finalità che ogni intervento costituisca una tessera del mosaico di iniziative di rigenerazione urbana e territoriale fortemente orientate ad incrementare le capacità del territorio di rispondere in modo adattativo agli effetti dei cambiamenti climatici.

La Rete Verde Metropolitana (RVM), concepita quale sistema integrato di boschi, spazi verdi e alberati, funzionale alla riqualificazione paesaggistica dei contesti urbani e rurali, finalizzata alla tutela dei valori ecologici e naturali del territorio, al contenimento del consumo di suolo ed alla promozione di una migliore fruizione del paesaggio.

Il PTM ne riconosce il valore strategico per il territorio metropolitano e ne amplia le finalità. Ciò nei termini qui di seguito riportati:

- la Rete Verde Metropolitana costituisce elemento portante per la qualificazione del territorio interessati da insediamenti o non urbanizzato (sia esso naturale, rurale residuale), che in un territorio ad elevata urbanizzazione come quello metropolitano ha importanza fondamentale al fine del riequilibrio ecosistemico e della rigenerazione ambientale dei tessuti urbanizzati e del territorio. A tal riguardo,

l'articolo 47 delle norme di attuazione sottolinea infatti che "l'integrità e continuità del sistema [rurale-paesistico ambientale] sono valori prioritari rispetto ai quali valutare le alternative di localizzazione delle previsioni insediative e infrastrutturali";

- il progetto di RVM attua quanto indicato all'art. 24 del PPR, relativamente alla Rete Verde. La RVM mette in relazione i sistemi paesaggistici con la Rete Ecologica Metropolitana, per ricomporre paesaggisticamente il territorio urbanizzato o libero da insediamenti aggregando secondo una visione unitaria e organica obiettivi di rinaturalizzazione, e di fruizione paesaggistica e storico culturale del territorio rurale compatibilmente con le esigenze funzionali delle attività agricole. Il PTM amplia la caratterizzazione multifunzionale RVM definisce strategie con le misure di adattamento/mitigazione dei cambiamenti climatici e di contenimento del consumo di risorse non rinnovabili.

La tavola 5.2 del PTM riporta lo scenario strategico complessivo del progetto di RVM costruito a partire dai macro-elementi che strutturano i paesaggi metropolitani: le valli fluviali, i caratteri dei paesaggi rurali e di quelli urbano tecnologici e vi sovrappone gli orientamenti progettuali per migliorare il paesaggio e la vivibilità, onde prevenire e mitigare gli effetti negativi dovuti ai cambiamenti climatici, aumentando la capacità di adattamento nell'ottica di rendere sempre più resiliente il territorio metropolitano. Si tratta di un disegno di rete nello spirito delle *Green Infrastructures* (strategia europea sulle GI (CE, 2013).

La RVM prevede di migliorare il Paesaggio e l'Ambiente attraverso azioni da attuarsi attraverso NBS articolate e localizzate in modo opportuno al fine della realizzazione dell'infrastruttura verde metropolitana. Si prevedono azioni appartenenti alle seguenti categorie:

- **Contenimento dei fenomeni alluvionali e delle siccità estive e contestuale miglioramento della qualità delle acque libere:** Interventi diffusi con Sistemi di Drenaggio Urbano Sostenibile (SUDS), diversamente articolati in base alle permeabilità dei substrati presenti nelle varie parti del territorio, ampliamento dello spazio fluviale e riqualificazione fluviale ovunque possibile.
- **Miglioramento del microclima e, in particolare, dell'isola di calore:** aumento della vegetazione ombreggiante (interventi sul Capitale Naturale), miglioramento della ventilazione, riduzione delle superfici impermeabili ovunque possibile e aumento dell'evapotraspirazione della vegetazione legando le Infrastrutture verdi alle Infrastrutture blu con i SUDS.
- **Miglioramento dell'agroambiente:** per migliorare i benefici dei Paesaggi rurali sia in termini di sicurezza alimentare che climatica e di fruizione.
- **Costruzione dell'infrastruttura verde e blu urbana (IVB):** per il miglioramento del Paesaggio urbano e per i benefici che dall'IVB possono derivare sia direttamente che indirettamente per le persone, l'attrattività e la gestione delle città.
- **Progettazione paesaggistica delle infrastrutture:** in merito a tale profilo, si ricorda che la Città metropolitana detiene una rete infrastrutturale tra le più dense d'Europa e che le infrastrutture lineari sono tra gli elementi più dirompenti nei paesaggi, in quanto definiscono impatti diretti e indiretti su tutte le componenti ambientali, frammentano il paesaggio, ecc. Dunque un'infrastruttura influisce negativamente su fasce di territorio molto più ampie di quelle fisicamente occupate, soprattutto negli abiti agricoli e naturali. E' urgente farsi carico di tali problematiche come avviene da tempo negli stati europei avanzati per evitare la sparizione dei paesaggi e dei suoli di qualità ancora esistenti.

La RVM si occupa anche della **Mobilità sostenibile e integrata**. A tal riguardo, viene espressamente evidenziato che: *"Il tema della mobilità è cruciale. La RVM lo affronta accomunando la potenzialità turistico ricreativa con le necessità di trasporto quotidiano, indicando l'intermodalità bici/treno come uno degli assi portanti. Si specifica che l'uso delle due ruote è anche visto in termini di sostenibilità individuale: economica e per il benessere psico fisico"*.

In particolare, i sistemi e gli elementi che compongono la RVM contribuiscono:

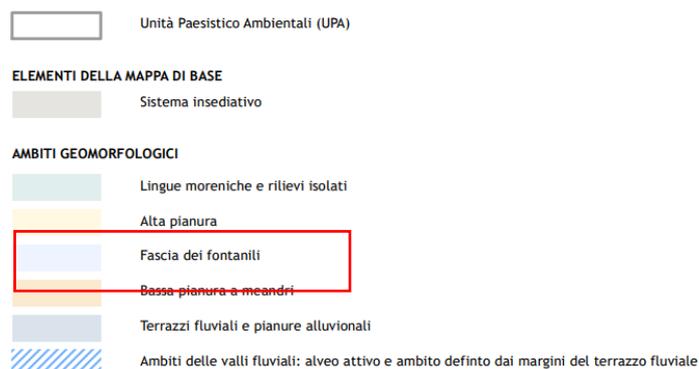
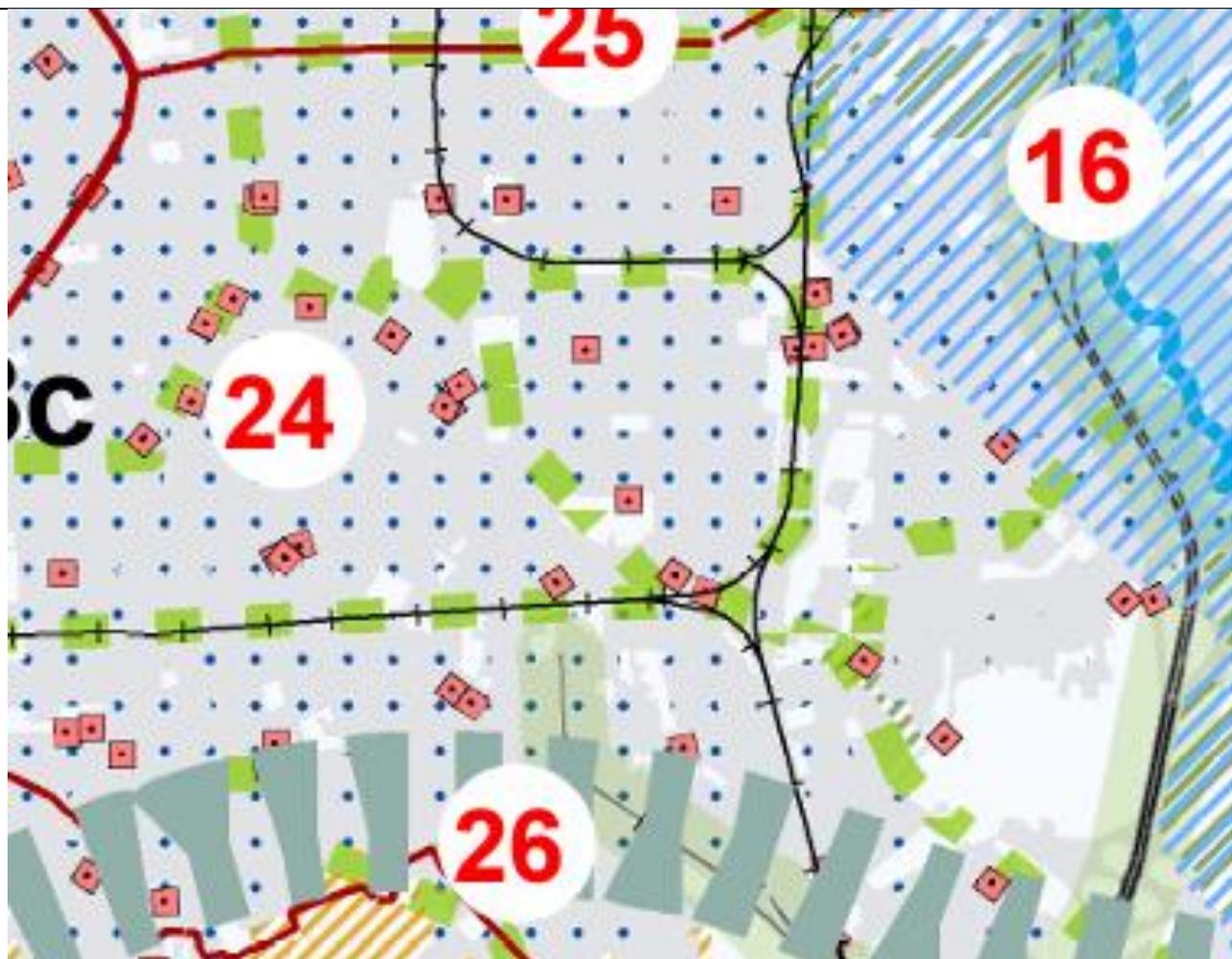
1. a favorire la fruizione pubblica e la conoscenza del paesaggio;
2. all'individuazione delle aree destinate alla creazione di parchi sovracomunali ai sensi dell'articolo 11 comma 4 della LR 12/2005 e smi;
3. a rafforzare i percorsi ciclabili strategici individuati dal PTM;
4. ad implementare l'interesse panoramico dei percorsi individuati dal PPR e dal PTM;
5. a governare la laminazione dei fenomeni meteorici;
6. alla mitigazione delle isole di calore;
7. al contenimento delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>;

8. al contenimento del consumo di suolo;
9. alla definizione del rapporto tra urbano e rurale (frange urbane);
10. al consolidamento degli ambiti periurbani e riqualificazione dei contesti degradati;
11. al contenimento dei processi conurbativi e di dispersione urbana.

In via ulteriore a quanto sopra, la RVM si pone anche come cornice e messa a sistema dei progetti operativi in tema di sostenibilità ambientale e di parchi, come ad esempio il progetto "ForestaMi".

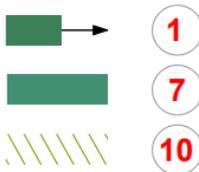
Il disegno della RVM ha anche la funzione di territorializzare le priorità di pianificazione definite per ogni singola UPA, ovvero Unità Paesistico Ambientali, in cui è suddiviso il territorio della città metropolitana. La città di Milano ricade in più UPA, quella di interesse per il PA in esame è l'UPA 3C.

Di seguito, si riporta - per il PA - uno stralcio della citata rete.

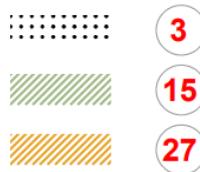


**PRIORITA' DI PIANIFICAZIONE (vedi tavola 5.3 - Rete Verde Metropolitana - Priorità di pianificazione**

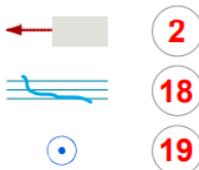
Incrementare e migliorare il Capitale Naturale



Pratiche colturali sostenibili



Rinaturalizzazione dei corsi d'acqua



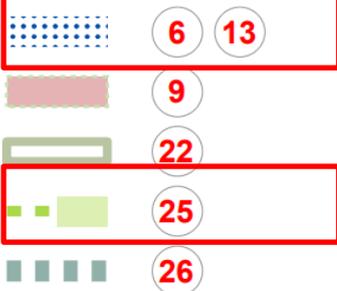
Progettazione paesaggistica delle infrastrutture



Mitigare le infrastrutture



Costruire l'Infrastruttura Verde e Blu urbana



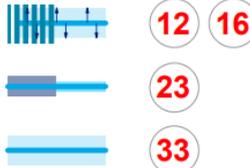
Miglioramento dell'agroambiente



Mobilità sostenibile ed integrata



Prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico



Recupero di suolo e delle sue capacità di erogare Servizi Ecosistemici



Nature Based Solutions (NBS) per le aree urbane



Figura 1—10. Piano Territoriale Metropolitan, Stralcio della Tavola 5.2 – Rete verde metropolitana – quadro di insieme

L'area di progetto è interessata dalla priorità n. 13 e 25, ovverosia quella di "Costruire l'infrastruttura verde e blu urbana". Le infrastrutture verdi e blu sono reti di aree naturali e seminaturali, pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali (nature based solutions - NBS - e i sistemi sostenibili di drenaggio urbano – SUDS), progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici per:

- l'adattamento ai cambiamenti climatici: alluvioni urbane (SUDS e rete dei corsi d'acqua) e isola di calore (acqua e vegetazione);
- migliorare la gestione delle acque urbane (SUDS) e il confort climatico (vegetazione ombreggiante e tetti verdi),
- aumentare gli spazi della natura urbana".

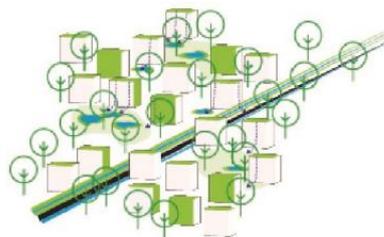
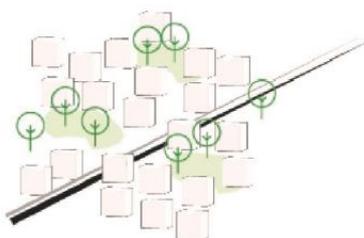
La priorità 25 riguarda precisamente il recepimento nel PTM della proposta di infrastruttura verde e blu urbana in riferimento al PGT di Milano (cfr. PGT Piano dei Servizi tav. S.03)

Inoltre, prossima all'area in esame è individuabile la priorità 24 che riguarda la "Realizzazione di torri del vento in corrispondenza dei corsi d'acqua tombati. (Raffrescare l'aria e migliorare il confort climatico urbano", con rimando all'abaco esplicativo.

Il disegno della RVM ha anche la funzione di territorializzare le priorità di pianificazione definite in ogni singola unità paesistico ambientale, per raggiungere gli obiettivi prefissati; in tal senso, si riporta di seguito lo schema esemplificativo della priorità n.13, 24 e 25.

PRIMA

DOPO



- 13** Costruire l'infrastruttura verde e blu urbana, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici per
- l'adattamento ai cambiamenti climatici (alluvioni urbane e isole di calore),
  - migliorare la gestione delle acque urbane e il confort climatico
  - aumentare gli spazi della natura urbana

PRIMA

DOPO



- 25** Costruire l'infrastruttura verde e blu urbana in riferimento al PGT di Milano (cfr. PGT Piano dei Servizi tav. S.03): progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici per
- l'adattamento ai cambiamenti climatici: alluvioni urbane (SUDS e rete dei corsi d'acqua) e isole di calore (acqua e vegetazione ombreggiante),
  - migliorare la gestione delle acque urbane (SUDS) e il confort climatico (vegetazione ombreggiante e tetti verdi)
  - aumentare gli spazi della natura urbana

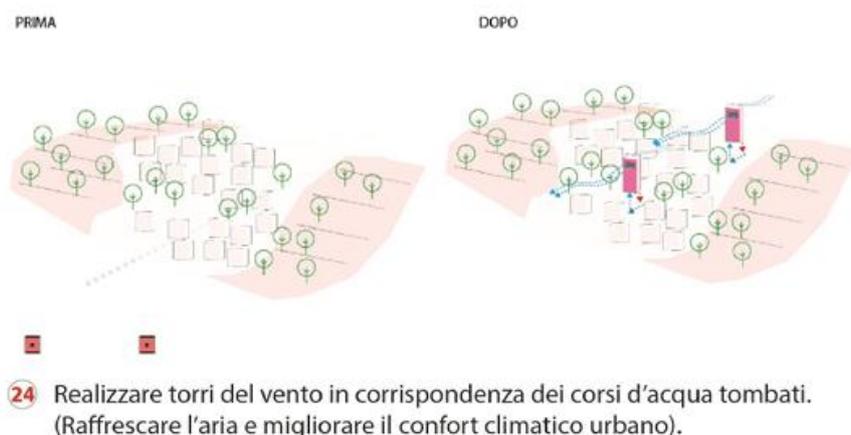


Figura 1—11. Piano Territoriale Metropolitan, Stralcio della Tavola 5.3 – Rete verde metropolitana – priorità di pianificazione

Tema caro al PTM è quello relativo ai cambiamenti climatici; in questo senso è presente l'analisi dell'anomalia termica notturna, dalla quale risulta che tutti i contesti più densamente urbanizzati, quali quelli entro cui è localizzata l'area del PA3, risentono di una significativa anomalia nella temperatura notturna. Si riporta a riguardo lo stralcio della Tavola 8 del PTM riguardante i Cambiamenti climatici.

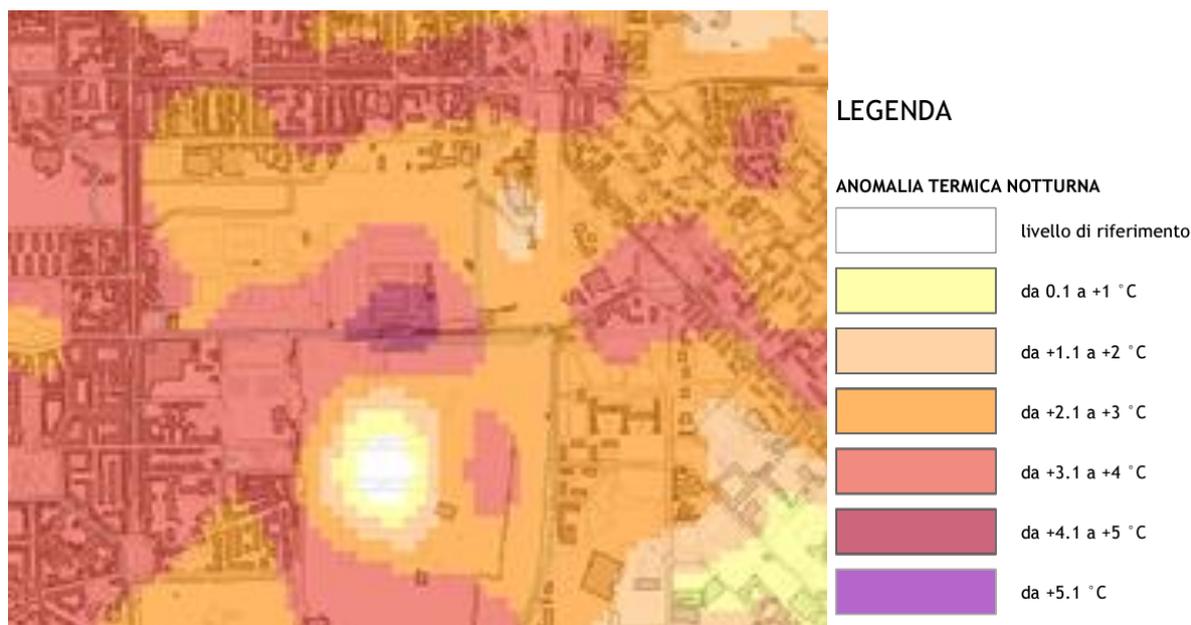


Figura 1—12. Piano Territoriale Metropolitan, Stralcio della Tavola 8- Cambiamenti climatici

Dallo stralcio riportato emerge che l'area del PA presenta una forte anomalia termica, di almeno 2° C e più, fino a 4° C, rispetto alla temperatura media di riferimento, che è la temperatura media attesa per il periodo di rilievo in un ambito agricolo.

Interessante e utile contenuto del PTM per rispondere al tema dell'isola di calore è la RVM sopra descritta, di cui l'**Abaco delle Nature Based Solutions (NBS)** e dal **Repertorio delle misure di mitigazione e compensazione paesistico-ambientali** costituiscono strumenti di supporto all'attuazione locale.

Il primo consiste in una ricognizione dei principali manuali e linee guida che riportano esempi e buone pratiche relativamente alle NBS utili per individuare progetti efficaci per l'attuazione della RVM, mentre il secondo è un elaborato già presente nel PTCP 2013, ma aggiornato e reso funzionale a fornire uno strumento di riferimento nella definizione di criteri il più possibile efficaci ai fini del mantenimento degli equilibri ambientali e dell'inserimento nel paesaggio delle opere di trasformazione. Il repertorio, tra i contenuti più rilevanti,

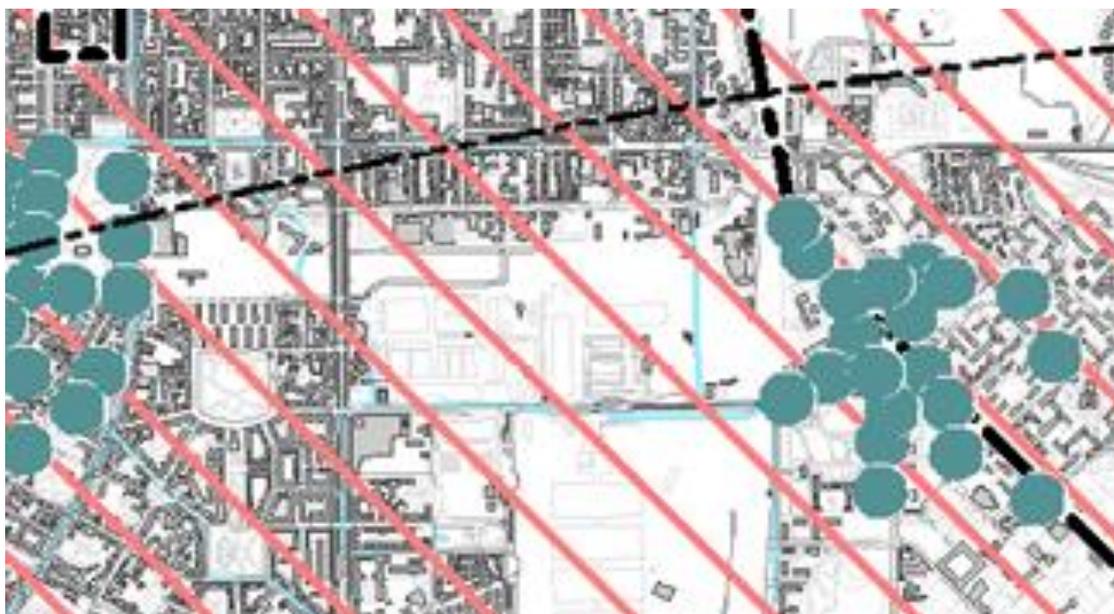
suggerisce un percorso di valutazione per la scelta delle opere di mitigazione e compensazione e sviluppa un quaderno degli interventi e delle opere tipo di mitigazione e compensazione.

In relazione agli interventi di recupero delle aree dismesse, quale si configura l'attuazione del PA3, sono di interesse le direttive sviluppate dalla componente normativa del PTM. All'art.20 delle norme di attuazione sono definite le seguenti direttive, da svilupparsi alla scala di maggior dettaglio dai PGT:

- *incrementare l'estensione delle superfici permeabili e creare superfici a verde o comunque permeabili che interrompano la continuità delle superfici pavimentate dei parcheggi e degli spazi di manovra dei mezzi*
- *rispettare le disposizioni sull'invarianza idraulica di cui al regolamento regionale n.7/2017 e s.m.i, e dare priorità, dove tecnicamente fattibile, a opere di ritenzione che adoperino soluzioni progettuali naturali integrate con la rete verde e con la rete ecologica*
- *realizzare soluzioni di tipo duale per la raccolta delle acque e prevedere il riuso delle acque meteoriche accumulate per funzioni compatibili*
- *privilegiare interventi multifunzionali, dotati di spazi pubblici e a verde organicamente raccordati con l'intorno urbano e territoriale*
- *adottare le misure di contenimento energetico previste dalle normative regionali e dare priorità all'utilizzo di pannelli solari e fotovoltaici sulle coperture piane di grandi dimensioni*
- *adottare soluzioni progettuali che contribuiscano al contenimento delle isole di calore*
- *sviluppare percorsi ciclabili e pedonali protetti raccordati e integrati con la rete cittadina, per il collegamento con le scuole, le fermate del trasporto pubblico, le zone commerciali e gli altri servizi di interesse generale*
- *recuperare gli edifici e i manufatti industriali di interesse storico e architettonico*<sup>17</sup>

Dal punto di vista dei contenuti tradizionalmente prescritti e prevalenti della pianificazione di scala intermedia (metropolitana e provinciale), il PTM individua gli 'ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico'; il comparto del PA3 non fa parte di tali ambiti.

La Tav. 7 del PTM "Difesa del suolo" ha come focus gli AMBITI A RISCHIO IDROGEOLOGICO definiti dalla Direttiva alluvioni 2007/60/CE - Revisione 2020, con la Pericolosità Scenari di piena e il Rischio relativo al Reticolo idrografico Principale e Reticolo Secondario di Pianura.



<sup>17</sup> PTM, Norme di attuazione, art.20, comma 2.

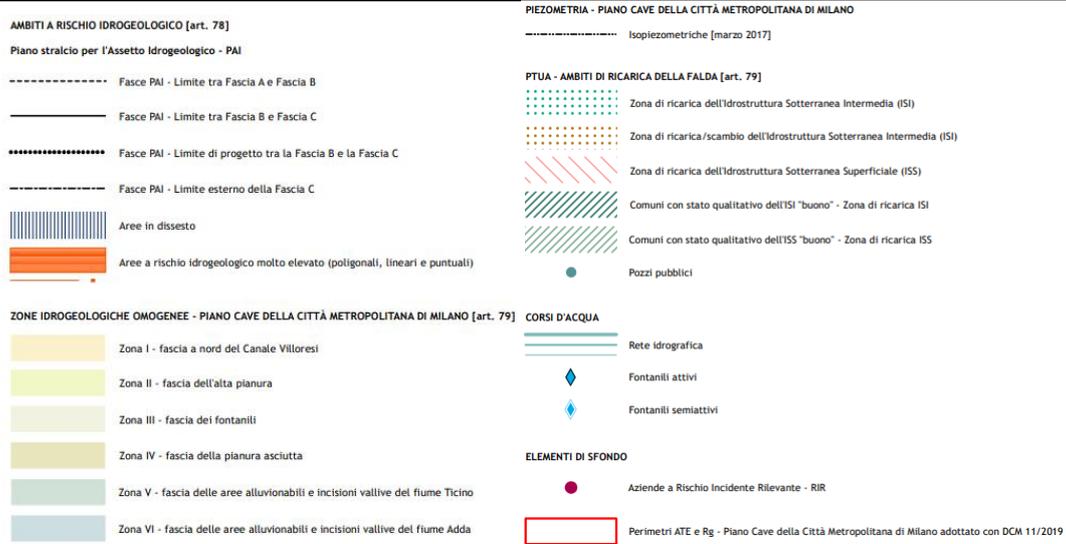
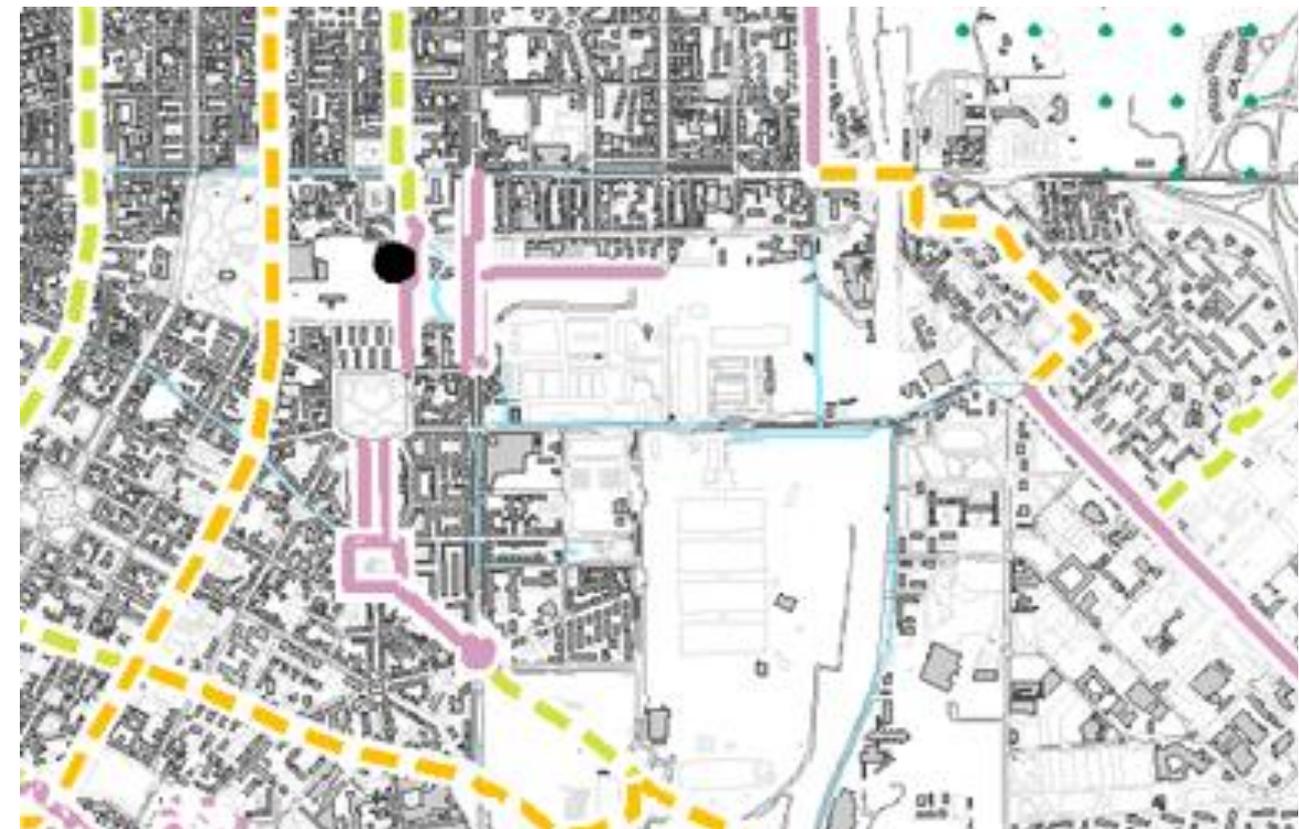


Figura 1—13. Piano Territoriale Metropolitan, Stralcio della Tavola 7- Difesa del suolo e ciclo delle acque

Per l'area in esame si rileva essere individuata come "Zona di ricarica della Idrostruttura Sotterranea Superficiale". Ciò pone un riferimento importante per la futura progettazione degli spazi aperti, in particolare in riferimento ai dispositivi per la gestione sostenibile delle acque urbane (SuDS) in quanto questi dovranno prevedere idoneo utilizzo della vegetazione per massimizzare la funzione di filtro e fitodepurazione delle acque che potranno essere infiltrate, al fine di garantirne la qualità. Ciò anche in riferimento alla qualità scarsa dei corpi idrici sotterranei rilevata dal PTUA, cfr. par. 1.4.4.3.

Si dà atto inoltre che, l'area del PA, non è interessata da alcun ambito a rischio idrogeologico.

Infine, in riferimento al tema della mobilità si riporta lo stralcio della tavola 9 del PTM che segue:



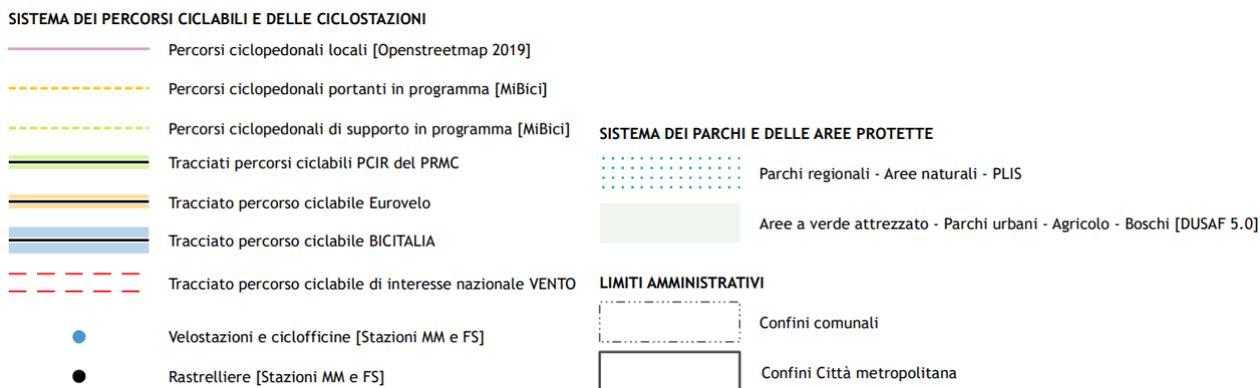


Figura 1—14. Piano Territoriale Metropolitano, Stralcio della Tavola 9 - Rete ciclabile metropolitana

Dalla tavola emerge che l'area è lambita da Percorsi ciclopedonali locali (Openstreetmap).

#### 1.4.7. BICIPLAN: Cambio

Riguardo il tema della ciclabilità si richiama il progetto BICIPLAN: Cambio, sempre promosso da Città Metropolitana.

Attualmente sono disponibili Linee di Indirizzo, versione definitiva dell'ottobre 2021.

Il biciplan identifica e supporta la bicicletta come strumento cardine generale della mobilità urbana, non solo in riferimento alla sostenibilità, ma anche alla sicurezza, inclusività e salute. Individua un sistema integrato e gerarchico di percorsi ciclabili **per** facilitare l'uso quotidiano della bicicletta.

Gli obiettivi perseguiti sono i seguenti e corrispondono ai vantaggi e benefici ottenibili dall'uso diffuso e quotidiano della mobilità ciclabile:

- Diminuire in maniera consistente i livelli di inattività fisica e di sedentarietà, che sono responsabili in Italia del 15% di tutte le morti e hanno costi sociali associati stimati in oltre 12 miliardi di euro all'anno (CEBR, 2015). L'OMS raccomanda infatti l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano per raggiungere i "livelli minimi" di attività fisica giornaliera per gli adulti ma anche per bambini ed anziani (OMS, 2020).
- Ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e climalteranti del settore dei trasporti, che contribuisce per oltre il 50% delle emissioni di PM10 e NOX, e quindi al peggioramento della qualità dell'aria locale nel territorio, e per il 29% delle emissioni di CO2 (INEMAR, 2017)
- Stimolare la creazione di posti di lavoro nel settore della sostenibilità, valorizzando il tessuto produttivo locale e favorendo la filiera corta, l'economia circolare e la manodopera del territorio e dell'Italia. Gli investimenti in ciclabilità e pedonalità, infatti, hanno un effetto moltiplicatore sull'economia che è doppio rispetto agli investimenti nella produzione di automobili (IEA (2020), Sustainable Recovery, IEA, Paris <https://www.iea.org/reports/sustainable-recovery>)
- Ridurre il numero degli incidenti stradali e la loro gravità, in particolare riducendo il coinvolgimento degli utenti vulnerabili della strada (ciclisti e pedoni in particolare).
- Snellire la congestione stradale, soprattutto in ambito metropolitano e nelle ore di punta, contribuendo all'aumento di produttività economica del territorio che ne conseguirebbe.
- Garantire un'opzione di mobilità, e quindi aumentare l'accessibilità a servizi e beni, a tutti i residenti e in particolare a chi si trova in condizioni svantaggiate dal punto di vista economico e sociale. La ciclabilità può contribuire a ridurre la "povertà di accesso" e moltiplicare le opportunità sociali ed economiche per le fasce di popolazione a basso reddito.

In particolare, la rete dei corridoi ciclabili è la seguente:

## Cambio

### LA RETE DI CORRIDOI CICLABILI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

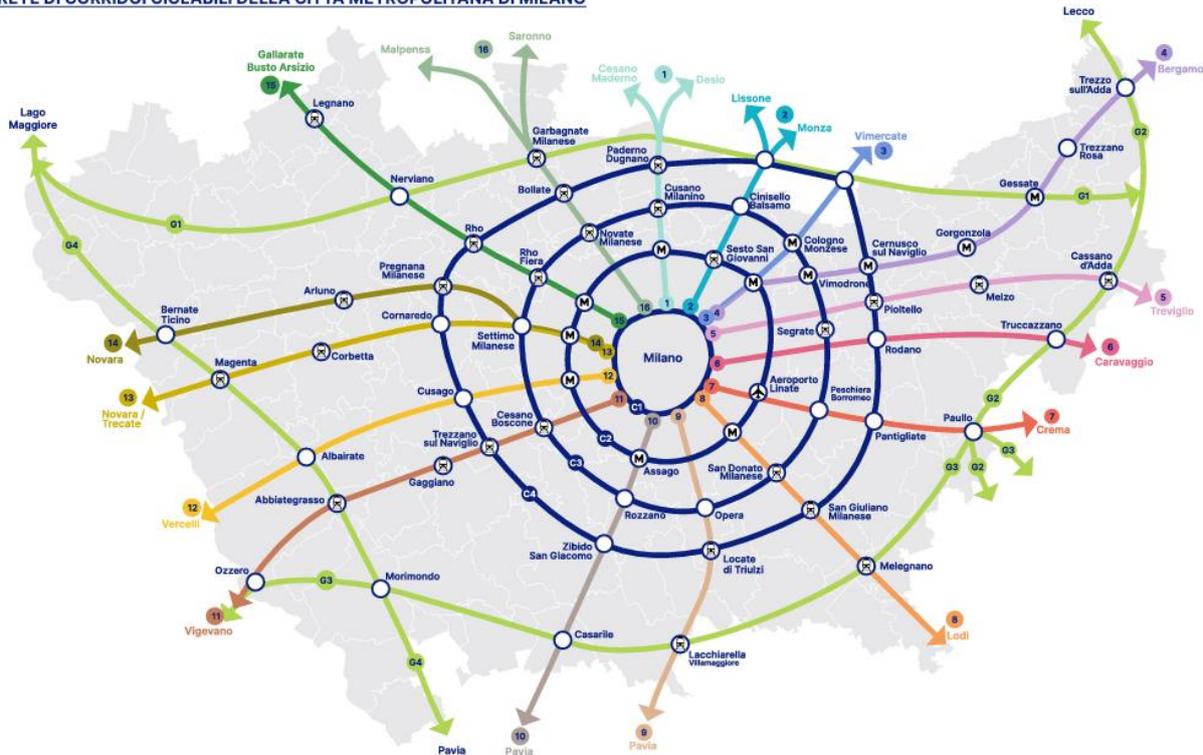


Figura 1—15. Biciplan Cambio, LA RETE DI CORRIDOI CICLABILI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO, pg. 74

Sono previste in particolare 24 linee: 4 linee circolari: in blu, 16 linee radiali: in diversi colori, 4 greenways: in verde.

Per l'area del PA3 risultano di interesse:

- la linea circolare c1, PRIMO ANELLO CICLABILE, Milano circonvallazione esterna, ESTENSIONE 20 Km circa, che interscambia con tutte le 16 radiali;
- la linea radiale 7, direzione crema, estensione itinerario 17 km circa che interscambia con gli itinerari C1, C2, C3, C4, G2, G3.

Le strategie per l'attuazione della rete riguardano:

- Costruire: realizzare percorsi ciclabili separati e in condivisione con gli altri utenti della strada che siano connessi, coerenti e capillari, per consentire ad ogni persona spostamenti veloci, sicuri, divertenti tutti i giorni, a tutte le ore, in ogni condizione.
- Coinvolgere: raccontare la ciclabilità, motivare le persone a modificare le proprie abitudini di mobilità e premiarle quando lo fanno attraverso politiche di comunicazione e branding, formazione e sistemi di incentivazione anche basate sul nudging.
- Coordinare: gli sforzi per promuovere la ciclabilità a livello metropolitano devono coinvolgere una molteplicità di attori a tutti i livelli territoriali (dal quartiere alla regione) e di diversa tipologia (settore pubblico, ente privato, associazioni, singoli cittadini). L'azione di coordinamento deve mantenere il focus sugli obiettivi da raggiungere e consentire un dialogo costante ma concreto e costruttivo.

#### 1.4.8. Piano di Indirizzo Forestale (PIF)

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 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 DGRL 24 luglio 2008 n. VIII/7728.

Il Piano di Indirizzo Forestale costituisce uno strumento di analisi e di indirizzo per la gestione dell'intero territorio forestale ad esso assoggettato nonché elaborato di raccordo tra la pianificazione forestale e la

pianificazione territoriale e di supporto per la definizione delle priorità nell'erogazione di incentivi e contributi e per la individuazione delle attività selvicolturali da svolgere.

Il Piano di Indirizzo Forestale costituisce specifico Piano di Settore del Piano Territoriale di Coordinamento (oggi PTM) della Provincia (oggi Città Metropolitana) cui si riferisce. Gli strumenti urbanistici comunali recepiscono i contenuti dei Piani di Indirizzo e dei Piani di Assesamento Forestale. La delimitazione delle superfici a bosco e le prescrizioni sulla trasformazione del bosco stabilite nei piani di indirizzo forestale sono immediatamente esecutive e costituiscono automaticamente variante agli strumenti urbanistici comunali vigenti.

Principi e finalità del Piano d'Indirizzo Forestale sono:

1. 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;
2. aggiornare lo stato delle foreste nel territorio provinciale a 10 anni dalla redazione del primo PIF;
3. verificare i risultati delle politiche forestali ed i processi di governance attuati con l'applicazione del primo PIF;
4. ridefinire il ruolo delle risorse forestali nell'ambito delle politiche territoriali, economiche ed ambientali della Città metropolitana;
5. integrare il Piano con le nuove disposizioni emanate da Regione Lombardia;
6. definire i criteri provinciali di redazione dei PAF.

Si riporta di seguito uno stralcio della tavola 1 del PIF che mostra che l'area del PA3 non è interessata da elementi disciplinati dal PIF; pertanto, tale Piano non sarà utilizzato per la valutazione di coerenza esterna del PA3 rispetto agli obiettivi individuati nel presente quadro programmatico.



### LEGENDA

AREA PIF	Querceto di rovere e/o farnia delle cerchie moreniche occidentali
CONFINE COMUNALE	Querceto di farnia con olmo
PASM	Querceto di rovere e/o farnia del pianalto
PARCHI REGIONALI	Rimboschimenti di latifoglie
griglia ctr	Robinieto misto
<b>TIPOLOGIE FORESTALI (boschi ai sensi dell'art.42 LR 31/08)</b>	
Alneti	Robinieto puro
Formazioni di ciliegio tardivo	Saliceto di ripa
Castagno delle cerchie moreniche occidentali	Nuovi boschi e sistemi verdi finanziati (art.42, comma 1b, LR 31/08)
Formazioni antropogene	Boschi trasformati (art.42, comma 1c, LR 31/08)
Formazioni aspecifiche non classificabili	Boschi da seme inseriti nel Registro Regionale Lombardo (Re.Bo.Lo.)
aree boscate non classificate	
Pioppeti di pioppo nero in via di naturalizzazione	

Figura 1—16. Estratto cartografico della Tavola n1 – Carta dei boschi e dei tipi forestali (PIF) (SEZ B6C3).

## 1.5. Comune di Milano, Piani e Linee Guida

Dei numerosi piani e programmi deliberati dal Comune si sintetizzano a seguire quelli a contenuto tematico che più direttamente definisce l'orizzonte programmatico attraverso il quale verificare le coerenze della Proposta Definitiva di PA.

### 1.5.1. Piano aria e clima (PAC)

Nell'ottobre 2019 la Giunta Comunale ha approvato le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di elaborazione del Piano Aria e Clima, funzionale a tutelare la salute e l'ambiente attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico e a rispondere all'emergenza climatica.

Il PAC, adottato con DCC n. 79 del 21.12.2020 e approvato dal Consiglio Comunale con la deliberazione n.4 del 21.02.2022, si propone di raggiungere 3 obiettivi:

- rientrare nei valori limite delle concentrazioni degli inquinanti atmosferici PM10 e NOx (polveri sottili e ossidi di azoto), fissati dalla Direttiva 2008/50/EC (recepita dal D.lgs. 155/2010 e s.m.i.) a tutela della salute pubblica
- ridurre le emissioni di CO2 (anidride carbonica) del 45% al 2030 e diventare una Città Carbon Neutral al 2050
- contribuire a contenere l'aumento locale della temperatura al 2050 entro i 2°C, mediante azioni di raffrescamento urbano e riduzione del fenomeno dell'isola di calore in città

Le linee di azione definite dal PAC e più direttamente incidenti sui contenuti degli interventi di rigenerazione urbana, quale il PA3, sono:

- Favorire e rendere accessibili a tutti la mobilità pubblica, pedonale e ciclabile per ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato
- Stimolare processi di rigenerazione e rinnovamento del patrimonio edilizio e delle reti, per valorizzare la qualità edilizia e urbanistica e accrescere la qualità di vita dei cittadini
- Promuovere lo sviluppo e l'utilizzo di risorse rinnovabili in alternativa a quelle fossili
- Incrementare in modo significativo il verde e le aree permeabili in città per prevenire la formazione di isole di calore e per ridurre i rischi di allagamento, nonché per una migliore vivibilità dello spazio pubblico
- Proteggere e tutelare il suolo e la sua qualità, limitandone il consumo
- Valorizzare le risorse idriche, limitandone lo spreco a favorendone gli usi sostenibili
- Favorire l'economia circolare e il riuso, riducendo quindi lo spreco di risorse e rendendo i rifiuti nuova materia ed energia

Il PAC si articola in 5 ambiti

01. Milano Sana e Inclusiva: una città pulita, equa, aperta e solidale
02. Milano Connessa e altamente accessibile: una città che si muove in modo sostenibile, flessibile, attivo e sicuro
03. Milano Ad energia positiva: una città che consuma meno e meglio
04. Milano Più fresca: una città più verde, fresca e vivibile che si adatta ai mutamenti climatici
05. Milano Consapevole: una città che adotta stili di vita consapevoli

e in 49 specifiche azioni; le più interessanti, dal punto di vista dell'orizzonte programmatico di riferimento per gli interventi di rigenerazione urbana sono:

- Trasformazioni territoriali Carbon Neutral
- Progetto pilota per lo sviluppo del Teleriscaldamento di quarta generazione
- Accordi per lo sviluppo di Comunità energetiche
- Interventi di forestazione urbana e incremento di superfici verdi
- Diffusione di tetti e pareti verdi
- Riduzione della superficie dei parcheggi pubblici direttamente esposta al sole
- Depavimentazione: aumento della superficie drenante in città
- Riduzione del rischio idraulico e diminuzione dell'afflusso d'acqua piovana alla rete fognaria.

### 1.5.2. Piano Urbano della mobilità sostenibile (PUMS)

Il PUMS, approvato con DCC n. 38 del 12.11.2018, contiene le strategie e le linee guida sul futuro della mobilità milanese.

Il sistema di principi e obiettivi sui quali si articolano i contenuti del PUMS sono quelli definiti a livello ministeriale<sup>18</sup>:

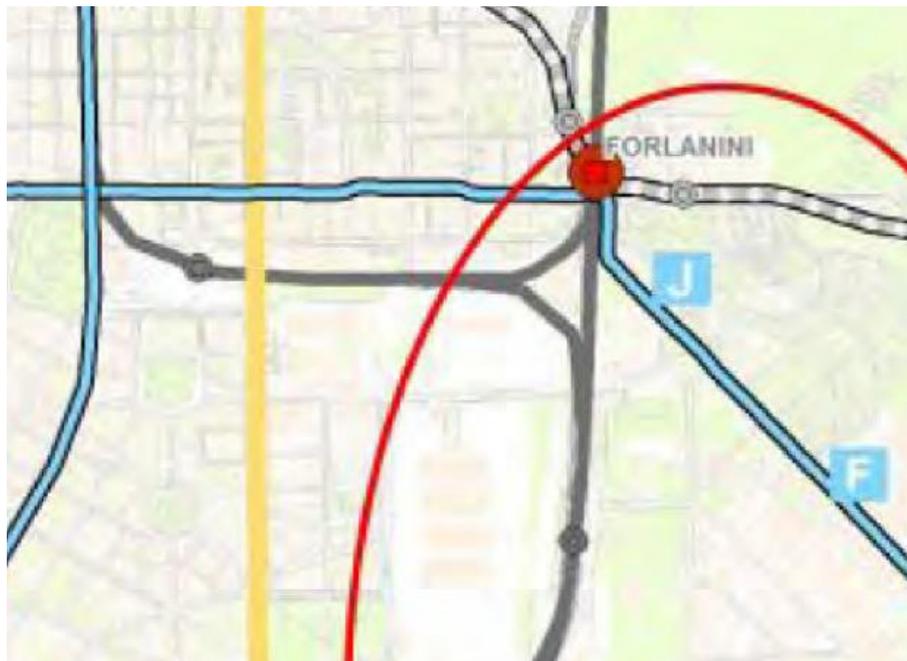
- Mobilità sostenibile: soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città, contribuendo al governo di area metropolitana e restituendo gli spazi pubblici urbani alla condivisione tra tutti gli utenti
- Equità, sicurezza e inclusione sociale: garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti
- Qualità ambientale: promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità
- Innovazione ed efficienza economica: valorizzare le opportunità di innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio con il quadro di risorse finanziarie limitate

Si ritiene utile qui sottolineare alcuni obiettivi specifici del PUMS<sup>19</sup> che più direttamente restituiscono il quadro di riferimento generale per operazioni di rifunzionalizzazione di comparti urbani dismessi, quale si configura il PA3:

- 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
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili
- Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione

Di seguito si riporta la ricognizione di alcuni, i più significativi, elaborati cartografici del PUMS.

Segue la tavola 2 del PUMS "Trasporto Pubblico Urbano".



<sup>18</sup> Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017 'Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257', modificato, in alcune parti non strutturali, dal Decreto MIT n. 396 del 28 agosto.

<sup>19</sup> PUMS, Documento di piano, cap.1.2.



Figura 1—17. PUMS, tav 2, Trasporto Pubblico Urbano

L’area del PA3 è lambita dalla previsione di un Corridoio veloce. Si tratta del Corridoio 3 - Cerchia Esterna: la copertura sui quadranti est, sud e ovest è ottenuta dal servizio delle linee transitanti sugli assi di viale Aretusa – Cavalcavia Milani – viale Famagosta (serviti dalla linea 95) – viale Puglie – viale Romagna – viale Brianza – viale Lunigiana – viale Marche. Tali corridoi rappresentano itinerari di velocizzazione che costituisce la rete portante del Trasporto pubblico.

Segue la tavola 3 del PUMS “Moderazione del traffico”.

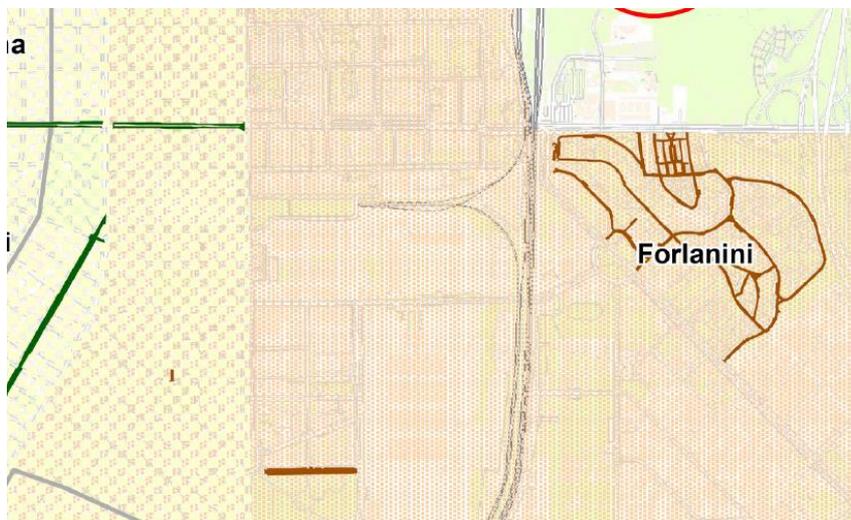




Figura 1—18. PUMS, tav 3, Moderazione del traffico

Lo scenario di Piano prefigurato dal PUMS individua per l'area del PA3 "Città 30". Gli ambiti individuati per "Città 30" sono quelli nei quali è praticabile l'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 Km/h, il limite di velocità può essere esteso a tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del trasporto pubblico.

A tal pro vale la pena osservare la classificazione funzionale delle strade riportata nella tavola 4. Rispetto alla classificazione funzionale delle strade definita dal PGTU, il PUMS opera inoltre il declassamento della rete all'interno della Cerchia Filoviaria, compresa la Cerchia dei Bastioni e le radiali che vi afferiscono.

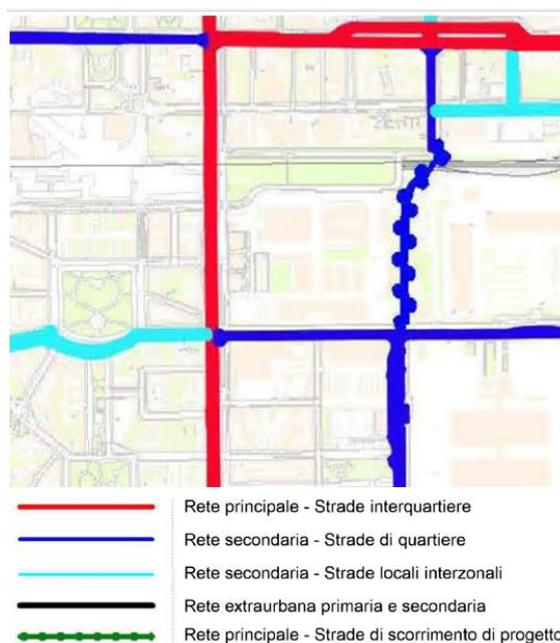


Figura 1—19. PUMS, tav 4, Rete stradale. Proposta di classificazione della rete viaria urbana

Il nuovo disegno della rete gerarchizzata del PUMS attribuisce:

- ruolo principale alle strade di scorrimento e alle strade interquartiere ovvero agli assi stradali in ingresso alla città e alla cerchia più esterna
- ruolo secondario alle strade di quartiere e alle strade locali interzonali; le prime sono le direttrici di accesso ai settori centrali della città e alla Cerchia Filoviaria -supportata ad est da un tracciato parallelo nel tratto che connette viale Famagosta con piazzale Lotto; le seconde sono le strade di accesso agli ambiti locali
- ruolo locale (strade locali) alle strade distribuzione entro gli ambiti locali

Da segnalare, più direttamente incidente sul contesto del PA3, il previsto 'intervento strategico di ricucitura' S/07 di connessione tra le vie Varsavia e Carbonera, già previsto nell'ambito del PRU di Porta Vittoria, che costituisce il naturale completamento di una maglia importante della viabilità urbana che mette in relazione Rogoredo a Città Studi ed alternativo alla circonvallazione filoviaria consentendo quindi di alleggerire il carico di traffico su quest'ultima. La realizzazione di questa connessione consentirebbe di alleggerire viale Molise di circa il 30% del traffico. Sarà valutata, nell'ambito della Proposta Definitiva del PA, la compatibilità tra l'intervento di ricucitura S/07 e la completa pedonalità dell'ambito e massimizzazione di sistemi sostenibili di mobilità.

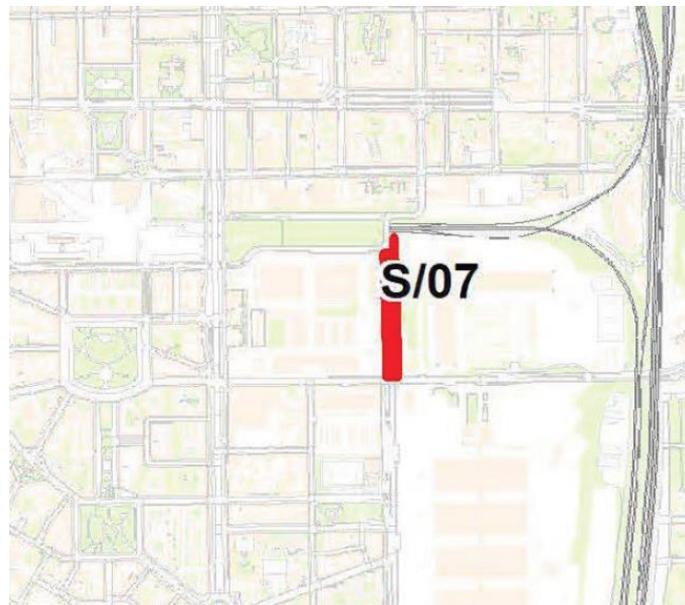


Figura 1—20. PUMS, tav 5, Rete stradale. Interventi di ricucitura e riqualificazione

In relazione alla mobilità ciclistica, il PUMS prevede il completamento degli assi ciclabili su viale Molise.

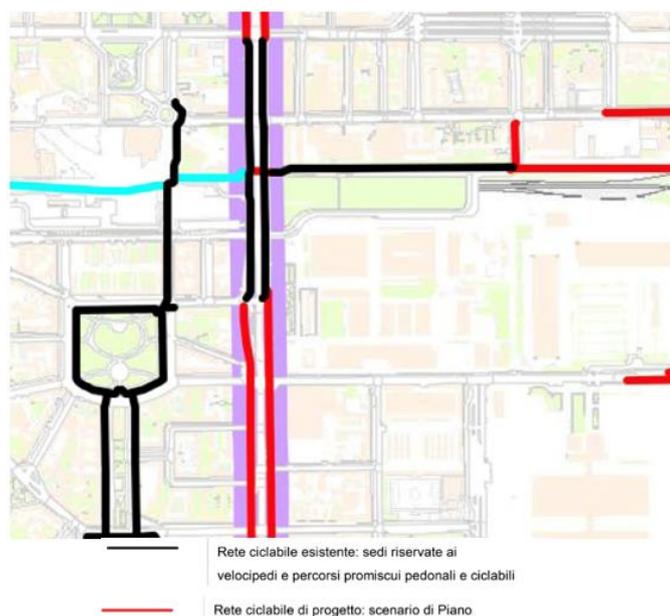


Figura 1—21. PUMS, tav 6, Mobilità ciclistica. Reti e servizi

In relazione agli interventi infrastrutturali, le scelte del PUMS sono state assunte dal più recente PGT, al quale si rimanda (si veda p.to 1.6).

Sempre in ambito di programmazione della mobilità, il PUMS ha in parte superato e rideclinato i contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano vigente deliberato nel 2013; è da segnalare la DGC n. 467 del 08.04.2022 volta ad individuare le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di aggiornamento del PGTU e del Programma Urbano Parcheggi del Comune di Milano, e del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), aggiornando così le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento approvate con deliberazione della Giunta comunale n. 567 del 27.03.2013.

### 1.5.3. Spazio pubblico

Entro lo scenario programmatico definito dalla DGC n. 1288 del 01.10.2021 vengono fissati alcuni obiettivi strategici con relative linee di sviluppo nell'ambito: "Una città che si rigenera: governo del territorio, mobilità, ambiente, resilienza, edilizia residenziale e lavori pubblici".

Le linee di sviluppo sancite mirano all'identificazione di strumenti di promozione per la rigenerazione urbana diffusa, orientata all'inclusione sociale e alla salubrità, all'innovazione e alla sostenibilità, alla bellezza e contemporaneità, attraverso una pluralità di interventi in grado di promuovere qualità urbana, edilizia e dello spazio pubblico.

Particolare attenzione viene posta alla cura dello spazio pubblico e dell'arredo urbano, con l'obiettivo di incrementare la qualità, la vivibilità e l'identità di quei luoghi - strade, marciapiedi, piazze, parchi e giardini - dove quotidianamente si manifesta la vita sociale della città con attenzione alla rimozione di ogni barriera architettonica e alla sperimentazione di materiali innovativi che agiscano sul concetto di "comfort urbano", mitigando gli effetti del cambiamento climatico e privilegiando gli aspetti ambientali.

Gli spazi aperti sono in tal senso organizzati rispondendo alle necessità funzionali degli utenti; pensati al contempo per accogliere gli abitanti del quartiere e visitatori occasionali.

Oltre a frequenti spazi di sosta, sono state collocate nel sito diverse aree gioco inclusive, attrezzature ginniche e diverse aree libere adatte ad ospitare mercati, eventi o essere semplicemente un punto di sosta e ritrovo.

## 1.6. Il Piano di Governo del Territorio del Comune Di Milano

Il PGT del Comune di Milano<sup>20</sup> è lo strumento che più da vicino definisce opportunità, strumenti e condizioni per la rifunzionalizzazione dell'area dell'ex Macello. Come detto in premessa, gli endo-procedimenti di valutazione ambientale non sono l'ambito entro il quale accertare la 'conformità' della proposta di intervento, che attiene ad altri procedimenti istruttori e deliberativi; si riferiscono quindi in questa sezione gli aspetti di carattere programmatico e scenariale che il PGT traccia per l'area dell'ex Macello, in modo da verificare come i contenuti previsionali generali della proposta di intervento (dimensionamenti, funzioni, connessioni urbane, accessibilità, servizi di carattere pubblico e collettivo ...) si pongano in coerenza e sinergia con tale scenario programmatico.

### 1.6.1. Il Documento di Piano

La relazione generale del DdP - *Milano 2030. Visione, Costruzione, Strategie, Spazi* – si sviluppa su 4 item. Il primo passaggio è la definizione dei 5 obiettivi generali del piano:

- *una città connessa, metropolitana e globale*
- *una città di opportunità attrattiva e inclusiva*
- *una città green, vivibile e resiliente*
- *una città, 88 quartieri da chiamare per nome*
- *una città che si rigenera*

La seconda sezione è relativa alla argomentazione dell'approccio e degli strumenti utilizzati per la definizione del piano: dalle condizioni dei cambiamenti in corso, alla definizione degli obiettivi quantitativi agli attori della fase attuativa del piano.

Il terzo tema sviluppato riguarda la definizione delle strategie attraverso le quali tragguardare gli obiettivi di piano:

- *connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo*
- *trasformare, attrarre, eccellere. L'occasione dei vuoti urbani*
- *innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro*
- *rendere equa Milano. Più case in affitto sociale*
- *fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque*
- *progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità*
- *adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini*
- *riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune*
- *rigenerare la città. Le periferie al centro*

L'ultima sezione del DdP – *Spazi* - è relativa:

- alla individuazione di 8 ambiti di progetto rilevanti alla scala vasta – *Milano metropolitana*
- allo sviluppo di un Atlante – *Milano dei quartieri* - funzionale a mappare gli interventi previsti all'interno di tutta la città, strumento utilizzato dal PGT per confrontarsi con il tema dell'abitabilità, all'intersezione tra la scala minuta degli spazi urbani, gli abitanti e le loro istanze

Entro il progetto di piano del DdP l'area dell'Ex Macello è definita come ambito la cui attuazione è da assoggettare obbligatoriamente a piano attuativo; in quanto facente parte del tessuto urbano consolidato, il DdP rimanda la disciplina dell'area al PdR.

<sup>20</sup> Approvato del Consiglio Comunale con DCC n.34 del 14/10/2019 e divenuto efficace dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione definitiva sul BURL Serie Avvisi e concorsi n. 6 del 05/02/2020.

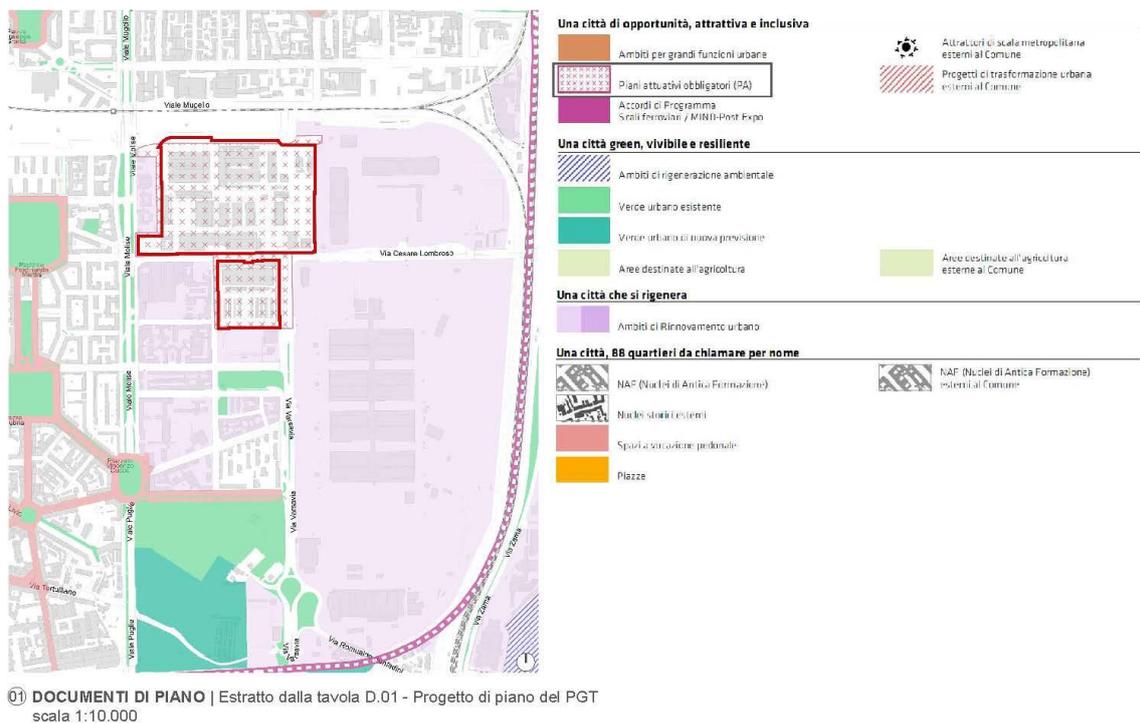
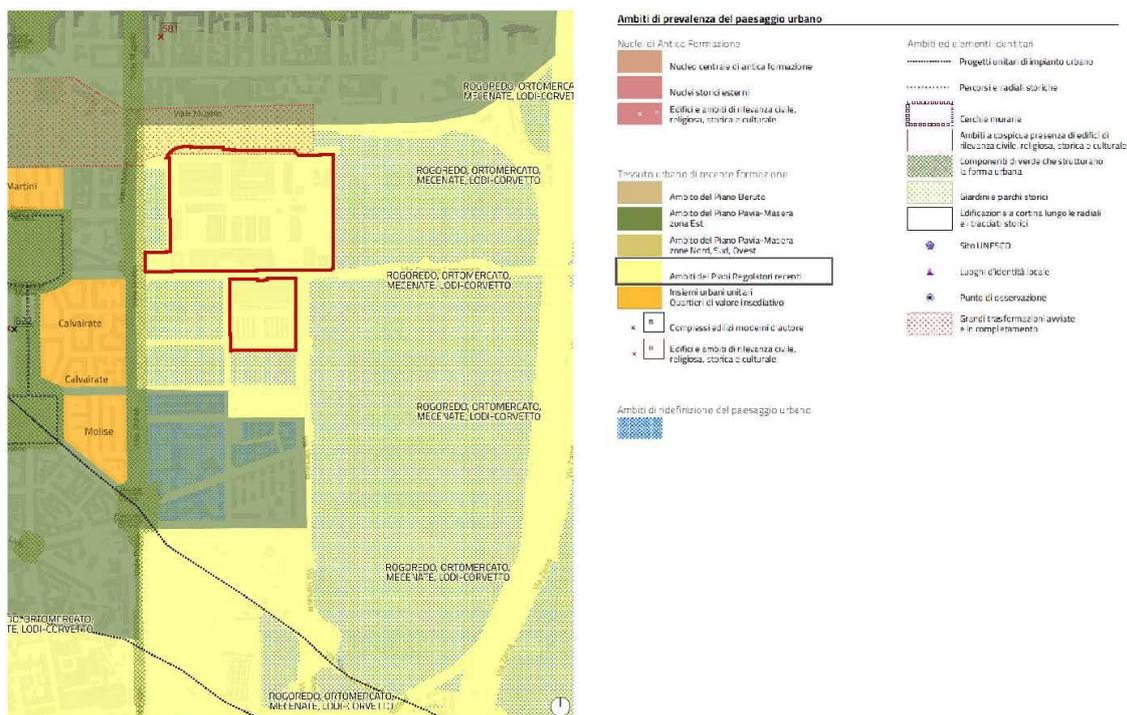


Figura 1—22. PGT, DdP – Progetto di piano (parziale)

Importante considerare come l'area dell'Ex Macello sia prossima alla stazione P. ta Vittoria del passante ferroviario, non distante dalle stazioni in progetto di Zama e Puglie della Circle Line e adiacente agli estesi 'ambiti di rinnovamento urbano' relativi ai comparti del mercato ortofrutticolo (e altri) ricompresi nel quadrante tra via Azzurri d'Italia – viale Molise – piazzale Cuoco e la Circle Line.

Inoltre, da considerare la prossimità con la prevista Biblioteca Europea di Informazione e Cultura (BEIC), finanziata nell'ambito del PNRR, al capitolo sugli investimenti strategici sul patrimonio culturale e la cui realizzazione sarà da concludersi entro il 2026.

Dal punto di vista della componente paesaggistica del PGT, l'area dell'ex-Macello è classificata, nella Carta del paesaggio, all'interno del tessuto urbano di recente formazione, come 'ambito dei Piani Regolatori recenti' e adiacente ad 'ambiti di ridefinizione del paesaggio urbano'.



DOCUMENTI DI PIANO | Estratto dalla tavola D.02 - Carta del paesaggio del PGT  
 scala 1:10.000

Figura 1—23. PGT, DdP – Carta del paesaggio (parziale)

### 1.6.2. il Piano delle Regole

Dal punto di vista della disciplina urbanistica, l'area dell'ex-Macello rientra tra gli 8 ambiti assoggettati a piano attuativo obbligatorio di cui all'art.26 delle Norme di attuazione del PdR.

I 'parametri urbanistici' specificati per l'area 'PA3 (Viale Molise)' definiscono:

- l'indice territoriale (pari a 0,35 mq/mq oltre a 68.494 mq di SL derivante dal trasferimento edificatorio previsto dalle Norme di attuazione dell'Accordo di Programma "Cascina Merlata"
- una quota non inferiore al 50% della SL da destinarsi a interventi di Edilizia Residenziale Sociale<sup>21</sup> (compresi i 23.973 mq di Edilizia Residenziale Sociale previsti dal citato AdP)
- cessione obbligatoria a titolo gratuito a favore del Comune di una quota di aree non inferiore al 30% dell'intera superficie territoriale (ST)
- spazio a parco permeabile minimo 20% della superficie territoriale (ST)

In fase di approvazione del piano attuativo l'Amministrazione potrà valutare la possibilità di ricorrere alla monetizzazione, in luogo della cessione di spazi per servizi.

L'area del PA3 è per la maggior parte del suo perimetro adiacente ad 'ambiti di rinnovamento urbano', parti di città in cui il disegno degli spazi pubblici è incompleto e per i quali il PGT pone l'obiettivo di [...] favorire uno sviluppo urbano volto a riqualificare il sistema di spazi pubblici esistenti attraverso una ridefinizione del rapporto con gli spazi privati e incentivare la realizzazione di nuovi sistemi locali di spazi collettivi.<sup>22</sup>

Il PA3 è inoltre adiacente al PII Porta Vittoria, in corso di progressiva attuazione.

<sup>21</sup> L'ERS è da realizzarsi come definito dall'art. 9 comma 2 del PdR.

<sup>22</sup> Norme di attuazione, art.22.



Di interesse per la qualità edilizia e urbanistica delle trasformazioni urbane attese all'attuazione del PGT, e quindi di riferimento per la valutazione di coerenza della Proposta Definitiva di PA, sono alcune sezioni delle norme del PdR, quali ad esempio l'art. 10 *Sostenibilità ambientale e resilienza urbana*, che sancisce che “[...] gli interventi dovranno agire in termini di riduzione e minimizzazione delle emissioni di carbonio, di miglioramento del drenaggio e microclima urbano, realizzazione di infrastrutture verdi con l'obiettivo di ridurre l'immissione di acque meteoriche nel sistema fognario, di mitigare le isole di calore e di innalzare gli standard abitativi grazie all'aumento della presenza di verde urbano.”

In questa direzione, per quanto concerne gli interventi di rifunzionalizzazione sono da assumere le prescrizioni relative al raggiungimento della neutralità carbonica<sup>23</sup> e alla riduzione impatto climatico<sup>24</sup>.

È possibile monetizzare o compensare gli interventi relativi alla neutralità carbonica e riduzione impatto climatico; le risorse derivanti dalle monetizzazioni saranno da destinarsi alla realizzazione del futuro parco metropolitano nonché agli interventi di de-pavimentazione di aree esterne al lotto di intervento.

Tali contenuti, specificati quindi direttamente dalle norme di attuazione, rappresentano riferimenti (n parte conformativi in parte negoziali) che presidiano una parte consistente dei temi oggetto della valutazione ambientale; in altre parole, la qualità della Proposta Definitiva di PA, in termini di integrazione delle considerazioni ambientali, è direttamente sussunta dal piano stesso, e non solo demandata all'attività di advocacy degli endo-procedimenti di valutazione ambientale.

### 1.6.3. il Piano dei Servizi

Dall'analisi del PdS emergono le seguenti considerazioni.

Nell'ambito di relazione del PA3 non sono presenti previsioni di nuovi servizi, se non quelli già deliberati entro il PII Porta Vittoria.

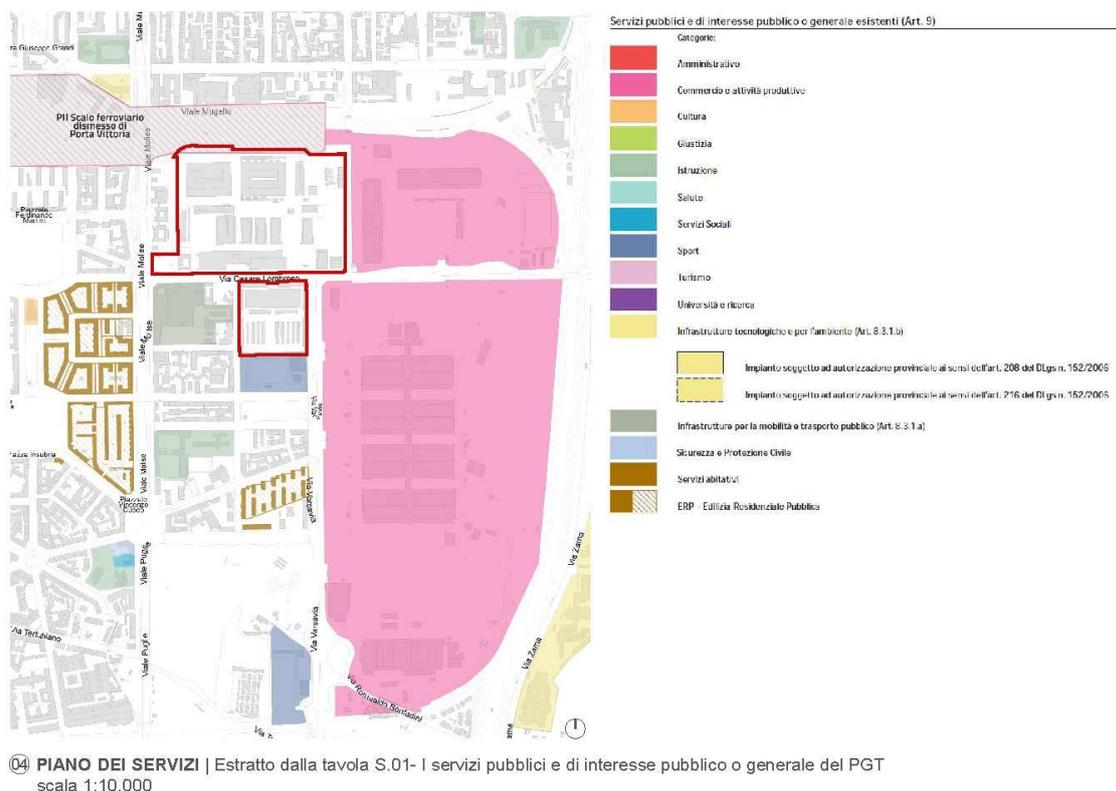


Figura 1—26. PGT, PdS – Servizi pubblici e di interesse pubblico o generale (parziale)

<sup>23</sup> Da perseguirsi attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta, dei seguenti elementi progettuali:

- i. soluzioni a elevate prestazioni energetiche;
- ii. interventi di rinaturalizzazione, anche attraverso forme di verde integrato negli edifici;
- iii. tecnologie per un ridotto consumo idrico e per il riutilizzo delle acque meteoriche;
- iv. utilizzo di materiali sostenibili e/o a contenuto riciclato;
- v. adozione di finiture superficiali con un alto coefficiente di riflettanza solare;
- vi. soluzioni per la mobilità sostenibile.

<sup>24</sup> Inteso come rapporto tra superfici verdi e superficie territoriale dell'intervento.

Dal punto di vista dei servizi del verde, per l'area del PA3 (analogamente agli altri ambiti di rilevante trasformazione urbana) non è specificata la giacitura degli spazi a verde, che è demandata alla fase attuativa della proposta di intervento.

In relazione alla mobilità, le previsioni che più da vicino riguardano l'area del PA3 sono:

- la continuazione della 'rete portante della mobilità ciclabile' lungo viale Molise
- la realizzazione di una connessione tra via Azzurri d'Italia e via Lombroso

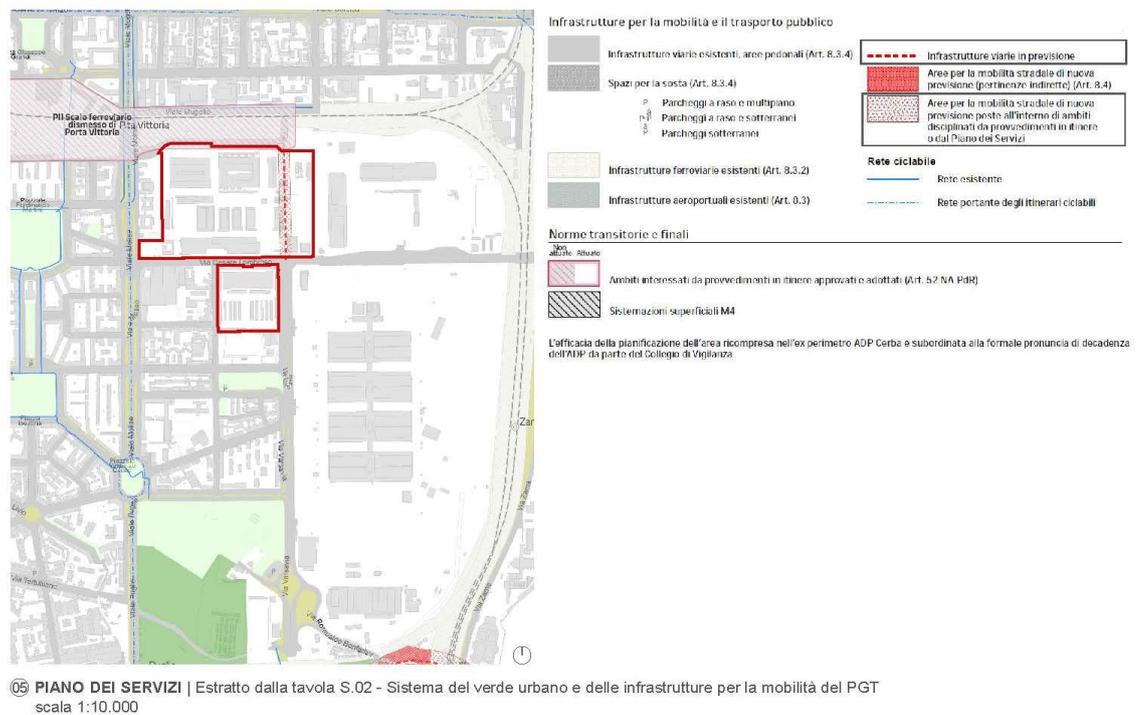


Figura 1—27. PGT, PdS – Il sistema del verde urbano e delle infrastrutture per la mobilità (parziale)

Per quanto concerne il tema della rete ecologica comunale, finalizzata ad accrescere la qualità ambientale ed ecologica e a ottenere effetti mitigativi dei cambiamenti climatici e dell'inquinamento atmosferico e acustico, il PdS individua, in diretta relazione con il PA3:

- l'infrastruttura 'verde e blu' di connessione tra Largo Marinai d'Italia e la Circle Line
- una connessione verde da realizzarsi a connettere piazzale Martini con piazza Ovidio

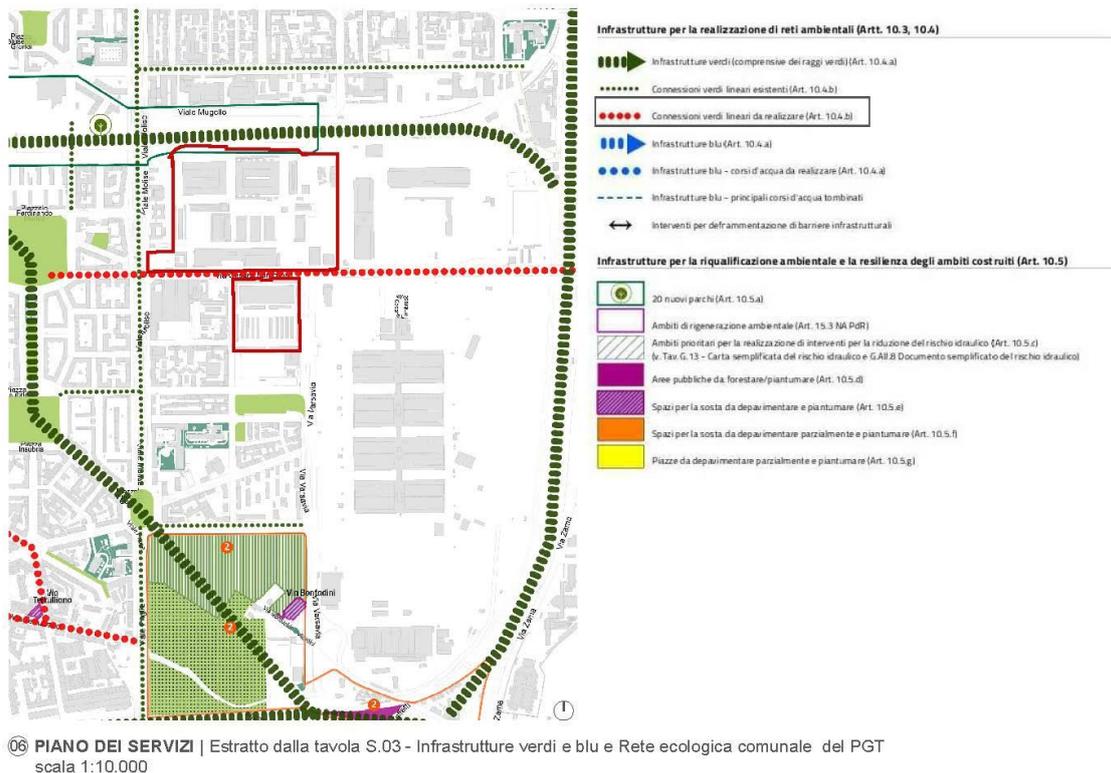


Figura 1—28. PGT, PdS – Infrastrutture verdi e blu e Rete ecologica comunale (parziale)

Da segnalare quanto statuito dall'art. 10 c.4 lett. iv, secondo il quale, in occasione di interventi privati sulle aree prospettanti le Infrastrutture verdi e blu, è data la facoltà di contribuire all'attuazione delle stesse realizzando servizi ecosistemici come dotazioni di servizi, previa valutazione degli uffici competenti.

Il PdS è poi corredato dalle 'Schede dei Nuclei di Identità Locale', ognuna composta da sei sezioni tematiche e funzionali a esprimere i fenomeni territoriali rappresentativi della dinamicità locale presente. L'area del PA3 è ricompreso nel NIL 29 Ortomercato.

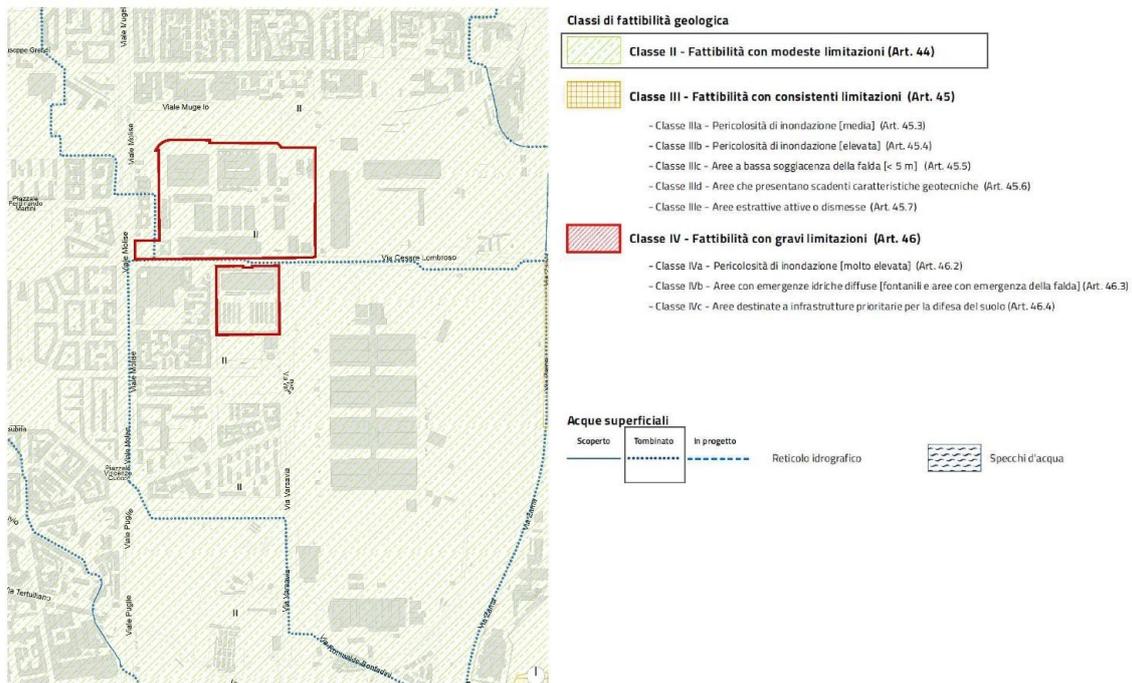
#### 1.6.4. Il Sistema dei Vincoli

Dal materiale documentale del PGT è possibile verificare i vincoli, di diversa natura e condizionamento, che riguardano l'area del PA3.

In merito alla fattibilità geologica e idraulica, l'area è interamente connotata da 'fattibilità con modeste limitazioni', poiché:

- rispetto all'aspetto idrogeologico, le aree hanno soggiacenza superiore a 5 m e non presentano quindi criticità legate a condizioni di falda superficiale o a emergenze idriche diffuse
- rispetto alla pericolosità idraulica, le aree o non sono coinvolte da fenomeni di inondazione a carico del reticolo idrografico o sono potenzialmente inondabili per eventi eccezionali che hanno probabilità di accadimento molto bassa.

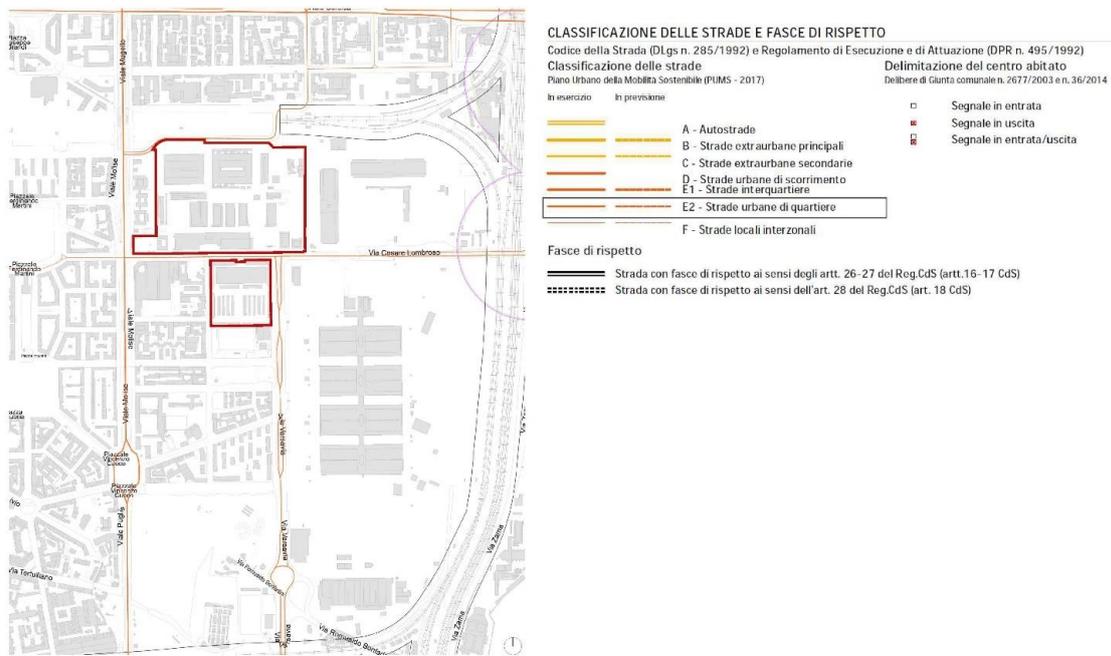
L'area è inoltre intersecata da un elemento del reticolo idrografico minore, il cavo Borgognone, a suo tempo tombinato.



09 PIANO DELLE REGOLE | Estratto dalla tavola R.01 - Fattibilità Geologica e Idraulica del PGT  
scala 1:10.000

Figura 1—29. PGT, Fattibilità geologica e idraulica (parziale)

Relativamente ai vincoli amministrativi e di difesa del suolo si segnala unicamente la presenza della rete stradale e la sua classificazione; l'area è intersecata da via Lombroso (E2 – strada urbana di quartiere) e prossima a viale Molise (E1 – strada interquartiere).



13 PIANO DELLE REGOLE | Estratto dalla tavola R.05 - Vincoli amministrativi e per la difesa del suolo del PGT  
scala 1:10.000

Figura 1—30. PGT, Vincoli amministrativi e di difesa (parziale)

In relazione ai vincoli di tutela e salvaguardia, alcuni edifici e aree dell'Ex Macello e il cosiddetto Portale dell'Ex Avicunicolo sono sottoposti a tutela diretta con appositi provvedimenti di dichiarazione di interesse culturale

emessi dalla Soprintendenza del 04 e del 29.12.2020. Da segnalare anche la presenza di un tracciato stradale storico.

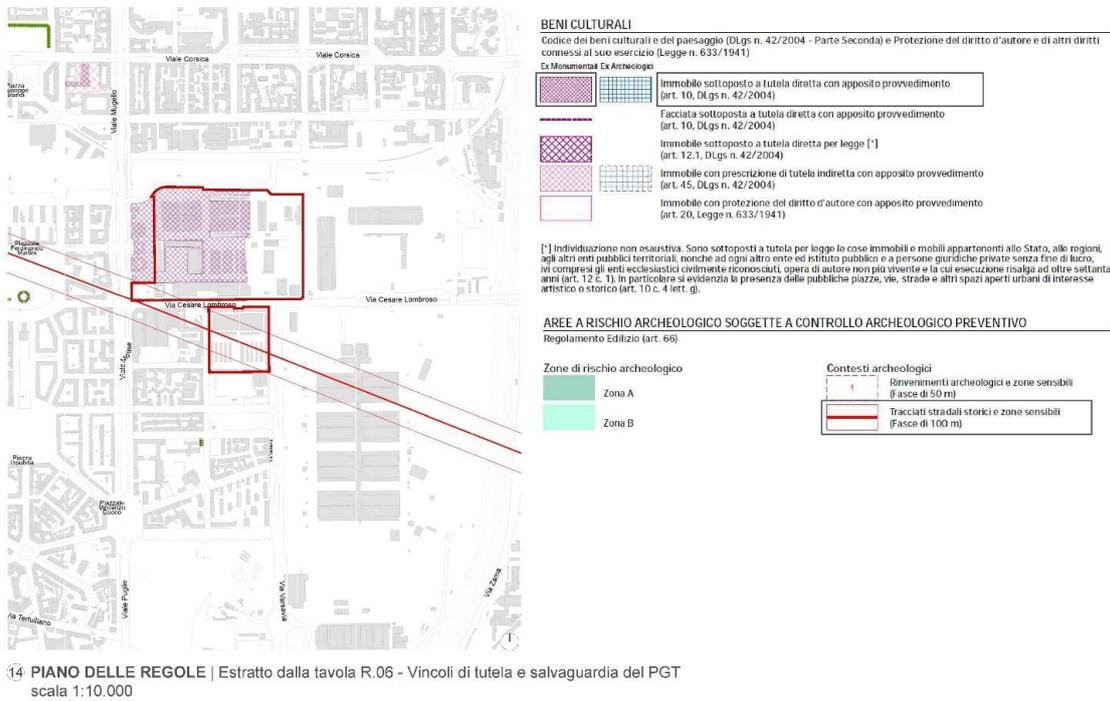


Figura 1—31. PGT, Vincoli di tutela e salvaguardia (parziale)

Per quanto concerne il reticolo idrografico, si segnala la presenza del cavo Borgognone (reticolo idrico privato<sup>25</sup>), tombinato sotto il tracciato di via Lombroso.

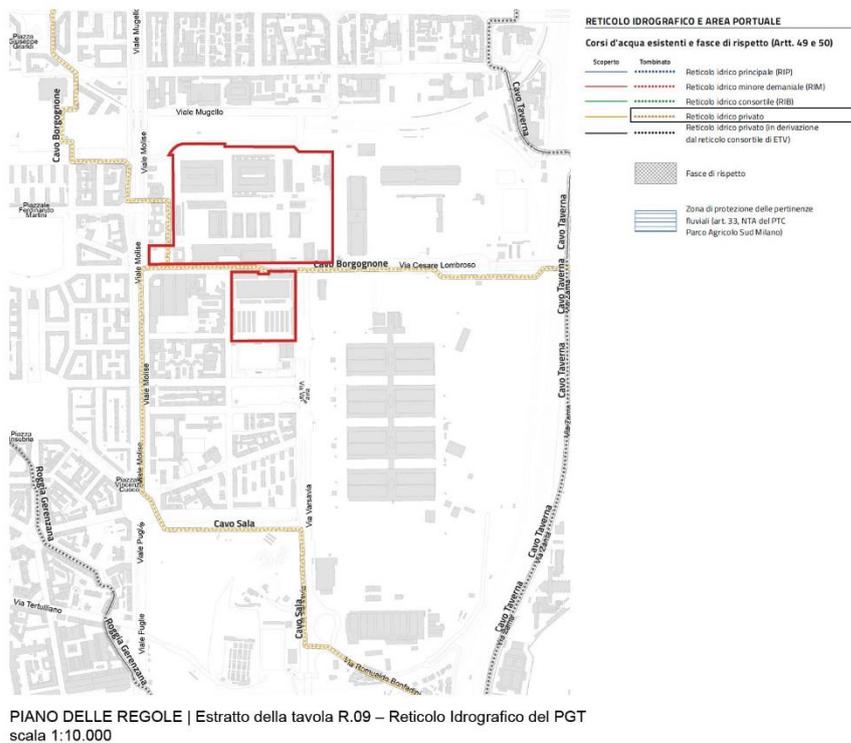


Figura 1—32. PGT, Vincoli di tutela e salvaguardia (parziale)

<sup>25</sup> PdR, all.5, Relazione illustrativa reticolo idrografico e fasce di rispetto: Corsi d'acqua privati gestiti da consorzi privati e soggetti privati noti o non individuati, che per le specifiche caratteristiche non possono essere classificati come pubblici.

Per l'area vigono le limitazioni relative al vincolo dell'aeroporto di Milano Linate che impongono il rispetto di altezze massime delle costruzioni. Con riferimento alla tavola R08 "Vincoli aeroportuali parte II", l'area è compresa nella Superficie Orizzontale Interna (SOI) nella quale l'altezza massima degli edifici non può superare i 147,85 m sul livello del mare (tavola PDR R08).

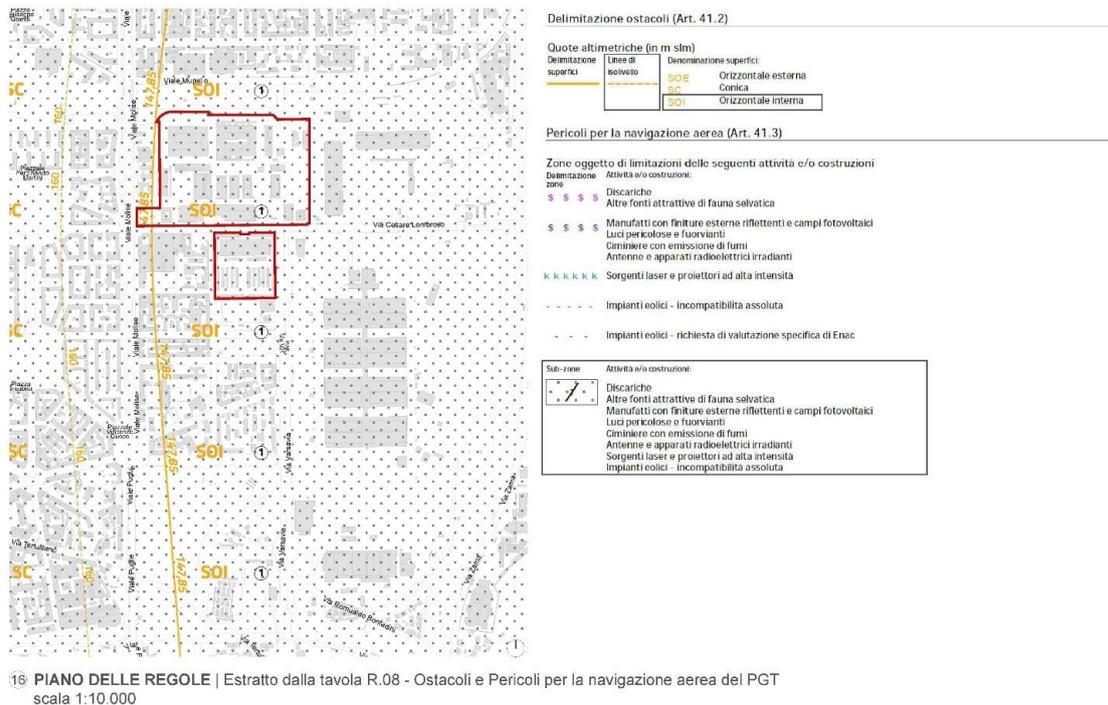


Figura 1—33. PGT. Piano delle Regole Ostacoli e Pericoli per la navigazione aerea R. 08

In riferimento alla zona 1, in cui ricade l'area del PA3, sono oggetto di limitazioni le seguenti attività e manufatti: Discariche, Altre fonti attrattive di fauna selvatica, Manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici, Luci pericolose e fuorvianti, Ciminiere con emissione di fumi, Antenne e apparati radioelettrici irradianti, Sorgenti laser e proiettori ad alta intensità e Impianti eolici - incompatibilità assoluta.

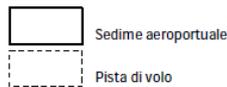
Resta salva la possibilità di presentare a Enac uno studio che valuti l'impatto di eventuali campi fotovoltaici ubicati al di sotto della Superficie Orizzontale Interna.

Non si ravvisano pertanto, al momento potenziali incoerenze.

Per concludere la trattazione della vincolistica aeroportuale si richiama la tavola R.07 relativa ai vincoli radar.



**AEROPORTO DI MILANO LINATE "ENRICO FORLANINI"**  
Ambito aeroportuale



**Piano di rischio aeroportuale (art. 707, Codice della Navigazione)**



**Rumore aeroportuale (art. 6, DM 31-10-1997 e art. 4, DM 3-12-1999)**

**Curve di isolivello (LVA)**

- Limite Zona A: LVA < 60 dB (A)
- - - - - Limite tra Zona A e Zona B: LVA < 65 dB (A)
- Limite tra Zona B e Zona C: LVA < 75 dB (A)

Al di fuori delle Zone A, B e C l'indice LVA non può superare il valore di 60 dB (A).

**Efficienza operativa stazioni radar**

**Radar**

% Stazioni radar (Lambro e Peschiera)

▭ Fasce di rispetto

- Settore 1 - h max ingombri verticali: 126 m. slm
- Settore 2 - h max ingombri verticali: 130 m. slm
- Settore 3 - h max ingombri verticali: 133 m. slm
- Settore 4 - h max ingombri verticali: 134 m. slm
- Settore 5 - h max ingombri verticali: 141 m. slm
- Settore 6 - h max ingombri verticali: 150 m. slm

Figura 1—34. PGT. Piano delle Regole Rischi, Rumori e Radar per la navigazione aerea R. 07

L'area del PA3 ricade in parte nel Settore 6, in parte esternamente. Nel settore 6 gli ingombri verticali non possono superare altezze oltre i 150 m slm. Considerando le quote del terreno comprese tra ca 112 m slm e ca 117 m slm, gli edifici non possono superare i 30 mt di altezza.

## 1.7. Sintesi del Quadro Pianificatorio e programmatico di riferimento

Come segnalato nelle premesse, il quadro programmatico di riferimento sviluppato per la valutazione della Proposta Definitiva di PA ha assunto un principio selettivo e di focalizzazione sui temi che più da vicino ineriscono alla valutazione del suo profilo di integrazione con il sistema di policy (piani, programmi, linee guida) che orientano e indirizzano i processi di trasformazione urbana.

Il quadro programmatico non già, quindi, finalizzato a una 'verifica di conformità' della proposta di intervento (che attiene ai procedimenti istruttori in ambito urbanistico), quanto funzionale a una valutazione di come la proposta di intervento si configuri fattore idoneo al perseguimento di un orizzonte programmatico di rilevanza collettiva.

Dal quadro tracciato nelle precedenti sezioni del rapporto emergono alcuni principi e obiettivi che concorrono a definire il campo di relazione programmatica che la Proposta Definitiva di PA deve opportunamente assumere e con il quale entrare in sinergia.

In particolare, si segnalano:

### **nell'ambito delle politiche urbane,**

- inclusione sociale e mixité intergenerazionale
- servizi di prossimità ('città dei 15 minuti)
- forme innovative dell'abitare e del lavorare (cohousing, coliving, coworking, nuova manifattura urbana ...)
- partecipazione e corresponsabilità nella produzione e gestione dei beni pubblici
- sviluppo di partenariati
- sviluppo di economie circolari
- salute e benessere urbano ('urban health')
- efficientamento energetico urbano, anche attraverso grid locali di produzione e consumo ('comunità energetiche')
- funzioni orientate all'innovazione, ricerca e sviluppo

### **in relazione alle politiche urbanistiche e alla qualità del costruito,**

- rigenerazione e rifunzionalizzazione dei comparti urbani dismessi
- contenimento dei consumi energetici degli edifici e qualificazione energetico-ambientale, neutralità carbonica e riduzione dell'impatto climatico
- disegno dello spazio pubblico come matrice insediativa
- multifunzionalità delle attività insediate
- integrazione con il contesto ('nuclei di identità locale')
- tutela attiva dei beni di valore storico, architettonico e testimoniale e disegno di nuovi paesaggi urbani
- forestazione urbana, de-impermeabilizzazione e verde 'diffuso' (anche in forma di tetti e pareti 'verdi')
- verde di comparto e connessioni con la rete ecologica urbana e metropolitana
- mitigazione delle isole di calore
- drenaggio urbano sostenibile e invarianza idraulica

### **per quanto concerne le prospettive di mobilità,**

- progressivo shift modale da mezzo privato motorizzato a TPL, ciclopedonalità e micromobilità
- prossimità e connessione con le reti del TPL e gli hub della mobilità d'area vasta
- contenimento delle esternalità ambientali (emissioni, clima acustico ...)
- spazio stradale come spazio pubblico (living street, moderazione del traffico ...)

## 1.8. La VAS del PGT Vigente

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica che ha integrato quello di formazione del PGT vigente del Comune di Milano consentendone l'approvazione, ha delineato i fattori più significativi di incidenza che le azioni trasformative e la disciplina del Piano di governo possono determinare sul sistema eco-sociale milanese e ne ha identificato le condizioni per perseguirne la sostenibilità.

Le valutazioni della Vas costituiscono pertanto il quadro di riferimento delle condizioni da considerare per perseguire la sostenibilità delle trasformazioni consentite dal piano.

Nel paragrafo seguente si presenta una sintesi degli elementi essenziali della VAS del PGT.

### 1.8.1. Sintesi della Valutazione

I fattori ambientali rispetto ai quali è stata condotta la Valutazione sono:

Componenti del sistema paesistico-ambientale, che caratterizzano il contesto territoriale comunale:

- usi del suolo (struttura complessiva degli usi del suolo, sistema del verde, aree agricole, contesto ecosistemico, aree dismesse, bonifiche e siti contaminati, aziende a rischio di incidente rilevante);
- contesto geologico e idrogeologico;
- qualità dell'aria;
- agenti fisici (rumore, inquinamento luminoso, inquinamento elettromagnetico);
- risorse idriche (acque superficiali e sotterranee);
- biodiversità, flora e fauna;
- paesaggio.

Fattori determinanti, che impattano sul sistema paesistico-ambientale, alterandone le proprietà di vulnerabilità e resilienza:

- condizioni meteo-climatiche;
- contesto urbano, demografico e socioeconomico;
- mobilità e trasporti;
- energia ed emissioni climalteranti;
- rifiuti;
- sistema delle infrastrutture di servizio.

Per quanto riguarda i Temi chiave per la valutazione, a forte connotazione trasversale e legati alle componenti del sistema paesistico-ambientale, essi definiscono gli aspetti di rilevanza del Piano individuati sulla base delle evidenze emerse dal contesto ambientale e territoriale di riferimento e in relazione alle linee di indirizzo contenute nella Delibera di avvio del procedimento di revisione del PGT:

- usi del suolo e ambiente costruito (consumo e impermeabilizzazione di suolo; destinazioni d'uso del suolo; carico insediativo e antropico e densità abitativa; paesaggio urbano; ...);
- natura e biodiversità (aree naturali, flora e fauna, ecosistemi; sistema delle aree protette e sua frammentazione; paesaggi naturali e agricoli; ...);
- cambiamenti climatici (emissioni di gas climalteranti imputabili alle pressioni antropiche e ai diversi settori; esposizione a rischi naturali; ...);
- salute umana e qualità della vita (salubrità, qualità e sicurezza dell'ambiente di vita; esposizione a inquinamenti e rischi antropici; ...).

In relazione ai temi chiave emersi Il Rapporto Ambientale identifica la relazione delle strategie e delle azioni di piano rispetto ad esse identificandone i possibili effetti (vedi tabella successiva)

In coerenza con quanto descritto nella documentazione della revisione del PGT, la valutazione ambientale ha fatto riferimento ai seguenti scenari:

- Scenario 'zero': scenario che conferma le previsioni insediative del PGT 2012 vale a dire 182.873 abitanti insediabili, considerando la sua completa attuazione e dunque l'esaurimento delle previsioni pianificatorie in esso contenute;
- Scenario di revisione del PGT, che assume come scenario di sviluppo massimo quello identificato come proiezione media della popolazione su base 201611, con i seguenti orizzonti temporali:
  - scenario al 2025, con una popolazione complessiva insediabile pari a 1.422.630 abitanti
  - scenario al 2030, con una popolazione complessiva insediabile pari a 1.458.170 abitanti

L'analisi degli effetti ambientali della revisione del PGT è stata condotta, mediante i seguenti temi chiave: Usi del suolo e ambiente costruito, Natura e biodiversità, Cambiamenti climatici, Salute e qualità della vita.

Con riferimento ai contenuti del PGT oggetto di valutazione ambientale sono stati considerati principalmente le strategie e i dispositivi contenuti nel Documento di Piano.

L'analisi ricomprende anche la valutazione delle ricadute ambientali del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi in quanto le disposizioni in essi contenute sono ricomprese, in sintesi, nei contenuti delle strategie e delle azioni del Documento di Piano.

Strategie del piano rilevanti ai fini della VAS	Principali azioni	Uso del suolo e ambiente costruito	Natura e biodiversità	Cambiamenti climatici	Salute e qualità della vita	Strategie del piano rilevanti ai fini della VAS	Principali azioni	Uso del suolo e ambiente costruito	Natura e biodiversità	Cambiamenti climatici	Salute e qualità della vita
Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo.	Riqualificazione e densificazione di nodi di interscambio; densificazione aree ad elevata accessibilità con possibilità di superare l'indice di edificabilità territoriale massimo.					Progettare una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità.	NUOVI standard edili obbligatori aventi come obiettivo la riduzione delle emissioni in atmosfera attraverso maggiore attenzione al ciclo di produzione e consumo di energia.				
	Previsioni delle nuove GSV solo in corrispondenza dei nodi di interscambio						Incentivi in termini di riduzione della dotazione di servizi per la realizzazione di interventi di efficienza energetica, utilizzo di materiali riciclati, sperimentazione di quote prefissate di verde permeabile.				
Trasformare, attrarre, eccitare. L'occasione dei vuoti urbani.	Integrazione delle previsioni del PUMS sia a livello di rete infrastrutturale di trasporto su ferro, sia di rete e servizi alla ciclabilità					Adattarsi ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini.	Soluzioni sostenibili per gli spazi pubblici, nell'ottica della costruzione di infrastrutture verdi e di incrementare la biodiversità, di incidere sul microclima cittadino e di contribuire al perseguimento del design urbano sostenibile.				
	Aree ai grandi servizi di scala metropolitana "Grandi Funzioni Urbane"						Individuazione aree per servizi dedicati alle attrezzature religiose (PARI), all'istruzione, alle funzioni museali, ai servizi sociali, alla salute di rango comunale.				
Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro.	Usi temporanei					Riavvicinare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune.	Conferma e rinnovo del "Catalogo dei servizi", che rappresenta l'offerta potenziale, e delle "schede NIL", al fine di monitorare i fabbisogni.				
	Parco Metropolitan						Riqualificazione e densificazione di spazi.				
Rendere Milano più equa. Più case in affitto sociale.	Riclassificazione delle funzioni urbane e rielaborazione dell'efficienza funzionale					Rigenerare la città. Le periferie al centro.	Densificazione aree ad elevata accessibilità con possibilità di superare l'indice di edificabilità territoriale massimo.				
	Facilitazione dei cambi d'uso e revisione del catalogo dei servizi nel quale vengono incluse nuove categorie di produzione innovativa						Incentivazione del commercio urbano al piano terra.				
Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque.	Previsioni delle nuove GSV solo in corrispondenza dei nodi di interscambio					Identificazione di ambiti di rigenerazione ambientale.	Nuovi storici esterni e incentivi al commercio di prossimità e dei distretti commerciali naturali.				
	Nuova riarticolazione della quota di ERS, utilizzata per superamento indice di edificabilità territoriale max negli ambiti ad elevata accessibilità						Identificazione di ambiti di rigenerazione ambientale.				
Rendere Milano più equa. Più case in affitto sociale.	Riqualificazione dei servizi abitativi pubblici esistenti, sia attraverso lo scomparto oneri che l'impiego della possibile monetizzazione per le quote di ERS dovute negli ambiti oggetto di rigenerazione					Grandi funzioni urbane (ove si prevedono rilevanti funzioni pubbliche ario di interesse pubblico)					
	Identificazione di ambiti di rigenerazione ambientale						Nuovi storici esterni e spazi a vocazione pedonale				
Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque.	Identificazione delle aree destinate all'agricoltura										
	Promozione della ri-forestazione con particolare riferimento alla creazione di aree verdi nelle aree di rigenerazione										
Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque.	Acqua come elemento per migliorare la sostenibilità urbana anche attraverso il progetto di riapertura del Naviglio										

Nota: A livello di azioni, i colori utilizzati indicano la ripartizione di una medesima azione all'interno di differenti strategie

Tabella 1-1. Correlazione fra le Strategie del Piano rilevanti ai fini della VAS e le relative azioni con i Temi chiave per la valutazione (Fonte: PGT del Comune di Milano. Valutazione Ambientale Strategica. Rapporto Ambientale - revisione agosto 2019)

In particolare, con riferimento alle ricadute ambientali dei contenuti presenti nel Piano delle Regole si evidenzia quanto segue:

- le disposizioni dell'art. 10 sono valutate nei paragrafi relativi al consumo di suolo e agli effetti sui consumi energetici e sulle emissioni climalteranti; ove possibile, la valutazione degli effetti ambientali relativi alle restanti disposizioni vengono rimandate alla fase di monitoraggio (es. superficie filtrante, ...);
- l'introduzione degli ambiti oggetto di rigenerazione e delle relative articolazioni (artt. 14 e 15) è valutata con riferimento al tema del risparmio di suolo e al contributo alla rete ecologica comunale;
- per quanto riguarda i Piani Attuativi Obbligatori (art. 26), fermo restando le disposizioni normative in materia di VAS e VIA di piani/programmi/progetti sito specifici, nella VAS ne è stato considerato unicamente l'apporto in termini di ipotesi della popolazione insediabile;
- l'introduzione delle aree destinate all'agricoltura è valutata sia in termini di apporto quantitativo sia con riferimento al ruolo rispetto al disegno del verde e della rete ecologica.

L'analisi di coerenza interna consente di verificare l'esistenza di contraddizioni all'interno del piano stesso e di mettere in luce le sinergie fra le diverse azioni poste in campo.

Principali azioni PGT	Strategie PGT									
	Connettere luoghi e persone, i nodi come piattaforma di sviluppo	Trasformare, attrarre, eccitare. L'occasione dei nodi urbani	Innovare e includere. Emanciparsi attraverso il lavoro	Rendere equo Milano. Più case in affitto sociale	Fare spazio all'ambiente. Progetti per suolo e acque	Promuovere una nuova ecologia. Gli standard di sostenibilità	Adattare ai cambiamenti sociali. Servizi vicini a tutti i cittadini	Rivoluzionare i quartieri. Lo spazio pubblico come bene comune	Rigenerare la città. Le periferie al centro	
Identificazione rigenerazione ambientale										
Riqualificazione e densificazione di piazze e nodi di interscambio; densificazione aree ad elevata accessibilità con possibilità di superare l'indice di edificabilità territoriale massimo										
Grandi funzioni urbane (ove si prevedono rilevanti funzioni pubbliche e/o di interesse pubblico)										
Nodi storici esterni e spazi a vocazione pedonale										
Ricobero degli edifici abbandonati e dismessi										
Nuova realizzazione e riqualificazione di servizi abitativi pubblici sia attraverso lo scomputo oneri che l'impiego della possibile monetizzazione per le quote di ERS dovute negli ambiti oggetto di rigenerazione										
Usi temporanei										
Parco Metropolitan										
Riclassificazione delle funzioni urbane e riorganizzazione dell'offerta funzionale										
Revisione del catalogo dei servizi nel quale vengono incluse nuove categorie di produzione innovativa										
Previsioni delle nuove GSV solo in corrispondenza dei nodi di interscambio e in alcune GUV										
Nuova articolazione della quota di ERS, utilizzata per superamento indice di edificabilità territoriale max										
Incentivazione del commercio urbano al piano terra										
Individuazione aree per servizi dedicati alle attrezzature religiose (PAR), all'istruzione, alle funzioni museali, ai servizi sociali, alla salute di rango comunale										

Tabella 1-2. Analisi della coerenza interna (Fonte: PGT del Comune di Milano. Valutazione Ambientale Strategica. Rapporto Ambientale - revisione agosto 2019)

### 1.8.2. Le misure di sostenibilità

Le stime e le valutazioni degli effetti potenziali dell'aggiornamento del PGT prevedono l'attivazione di strumenti di miglioramento nelle attività di governo del territorio, tali da consentire la sostenibilità ambientale delle azioni in programmazione.

Occorre definire le condizioni a cui potrà essere mantenuta la sostenibilità ambientale delle azioni del Piano, attraverso:

- strumenti procedurali che prevedano verifiche e valutazioni di ordine ambientale;
- strumenti tecnici a supporto delle fasi progettuali e realizzative, con riferimento alle SSA (Strumenti specifici per la Sostenibilità Ambientale) ed alle BP (Buone Pratiche) disponibili riportate nel seguito.

Il Rapporto Ambientale propone un insieme di Buone Pratiche da non ritenersi vincolante né esaustivo, con lo scopo di affiancare e ampliare lo spettro di azione dell'art. 10 delle NdA del Piano delle Regole.

I proponenti/progettisti dovranno, nei loro elaborati di pianificazione e/o progettazione, dimostrare di aver preso in considerazione e applicato, ove tecnicamente possibile, le buone pratiche di seguito indicate, distinte per tematismi all'interno dei quali vengono raggruppate per obiettivi tematici di sostenibilità.

Le buone pratiche proposte dal Rapporto Ambientale sono riportate nel box seguente.

#### **Trasformazioni territoriali e urbanistiche**

- Ottimizzare le scelte urbanistiche rispetto alle reti ecologiche polivalenti in cui si inseriscono:
  - o perseguire il reinserimento di insediamenti civili e produttivi realizzando sia unità ambientali "para-naturali" interne all'intervento urbanistico/edilizio in grado di mitigare gli effetti prodotti, sia "fasce tampone" esterne;
  - o costruire micromosaici ecosistemici sulla base del layout degli interventi puntuali (es. con superfici impermeabilizzate di piazzali sostituite da pavimentazione porosa o a verde permeabile, fasce arboreo arbustive perimetrali a fini polivalenti, unità ecosistemiche acquatiche che svolgano anche attività di laminazione e pretrattamento delle acque, dotazione di verde pensile con funzione microclimatica e di ritenzione delle acque meteoriche);
  - o realizzare barriere ecologiche polivalenti (es. per il contenimento dell'inquinamento acustico, da polveri e per miglioramento del microclima urbano).
- Mitigare l'impatto derivato da progetti infrastrutture stradali e di trasporto pubblico previste all'interno degli interventi urbanistici/edilizi:

- o evitare o limitare la frammentazione territoriale generata da nuove infrastrutture lineari (interconnessione tra progettazione e opere di deframmentazione come cavalcavia/ponti polivalenti, ecodotti, ecc.);
- o realizzare fasce di valenza ecologica a lato delle infrastrutture trasportistiche lineari esistenti e previste (mix di elementi arboreo/arbustivi/prativi, ecc. a funzione di tampone tra le zone a differente uso del suolo);
- o considerare la possibilità di imporre limiti di velocità nelle strade residenziali applicando un particolare design stradale (sagomatura).
- Adottare scelte pianificatorie e progettuali che favoriscano il sistema delle relazioni sociali e garantiscano servizi adeguati alle destinazioni d'uso future:
  - o nei progetti di riqualificazione urbanistica prevedere percorsi pedonali e piste ciclabili che colleghino facilmente zone residenziali, servizi e aree a verde.
- Adottare scelte progettuali volte alla sostenibilità complessiva degli edifici:
  - o considerare la possibilità di aderire a protocolli di certificazione per gli edifici o i quartieri (Certificazione LEED – GBC Home®, GBC Quartieri®).

### **Governo dei suoli**

- Ottenere risparmi e recuperi di suolo attraverso le scelte urbanistiche:
  - o riutilizzare e rivitalizzare le aree edificate dismesse, contaminate o sottoutilizzate (es. recupero polivalente delle aree di cava e delle aree bonificate), riducendo così la pressione dell'espansione sulle zone agricole e nelle zone di periferia, minimizzando il consumo di suolo fertile e di suolo permeabile.
- Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato:
  - o prevedere, ove possibile, quote significative di aree libere con vegetazione legnosa;
  - o prevedere, ove possibile, quote di aree libere con coltivazioni;
  - o promuovere la conduzione di orti urbani ed extraurbani con finalità polivalenti (es. aree che consentono attività di produzione alimentare in città, aree con funzione ecosistemica di connessione tra città e campagna in grado di assorbire le pressioni reciproche tra i due sistemi, aree che fungono da presupposto per occasioni di biodiversità);
  - o prevedere interventi di preverdissement per le nuove trasformazioni (obbligo di iniziare le piantumazioni della vegetazione di progetto prima della realizzazione degli edifici o in maniera contestuale).

### **Acque**

- Intendere l'acqua come elemento intrinseco della qualità degli spazi urbani, da valorizzare, risparmiare razionalizzando gli usi:
  - o definire o ridefinire un ruolo funzionale dei corpi idrici nei nuovi interventi urbani;
  - o enfatizzare il ruolo dei corpi idrici naturali o artificiali nella crescita dell'identità del luogo e nella localizzazione di nuove funzioni;
  - o valorizzare i corpi idrici e le loro pertinenze in quanto elementi strutturali del paesaggio e incentivare le attività ricreative.
- Minimizzare i consumi idrici nel settore civile:
  - o prevedere adeguate misure di risparmio idrico in fase di progettazione e realizzazione degli interventi edilizi (es. sistemi antiperdita, cassette WC a doppio tasto, rubinetti con frangigetto/riduttori, riutilizzo acque grigie da lavandini, docce e vasche, ecc.);
  - o perseguire il riuso delle acque di seconda pioggia per usi non potabili o per l'infiltrazione nel suolo/strati superficiali del sottosuolo come alternativa allo scarico in corso idrico superficiale o in fognatura.
- Garantire che le portate in uscita dai siti di intervento non determinino criticità di ordine idraulico a carico dei recettori:
  - o prevedere tecniche costruttive per la gestione delle acque meteoriche in ambito urbano attraverso opere di laminazione superficiali (vasche o canali) o sotterranee (vasche, maxipipes, serbatoi interrati), opere di infiltrazione (attraverso pozzi perdenti, trincee drenanti, ecc.) o altre opere di invarianza idraulica/idrologica come tetti e pareti verdi;
  - o utilizzare materiali porosi per la pavimentazione delle aree pedonali, marciapiedi o parcheggi (conglomerati o calcestruzzi permeabili per pavimentazioni continue o elementi modulari aperti per pavimentazioni discontinue) nei limiti di cui al D.lgs. 152/99 [188.1.6.1];
  - o promuovere e facilitare la differenziazione nei sistemi di adduzione/distribuzione e di scarico delle acque, separando le reti (acque per uso potabile e non potabile, acque grigie e nere di scarico).

• Ove possibile, ripristinare e tutelare gli elementi del reticolo idrico (rogge, canali, fontanili) migliorandone la funzionalità ecosistemica:

- o mantenere il deflusso minimo vitale sui corsi d'acqua;
- o rinaturalizzare i corsi d'acqua e restituire alla luce quelli tombinati;
- o evitare o riconvertire le canalizzazioni e le rettificazioni dei corsi d'acqua, attuando eventuali necessarie ricalibrature di alveo contemperando obiettivi idraulico-ecologici;
- o evitare l'interruzione ecologica dei corsi d'acqua da parte di opere idrauliche trasversali;
- o considerare il ruolo delle fasce ripariali e golenali sia dal punto di vista della difesa idraulica, sia della fitodepurazione e del consolidamento spondale attraverso tecniche di ingegneria naturalistica; incentivare l'utilizzo di vegetazione riparia e di canneti per assorbire le sostanze inquinanti e regolare lo scorrimento delle acque.

**Ecosistemi e biodiversità**

• Riequilibrare le criticità degli ecosistemi, consolidando al contempo le reti ecologiche nell'ambito circostante:

- o realizzare connessioni ecologiche e passaggi naturali tra le aree urbane e i dintorni rurali, nonché all'interno della città stessa (mantenimento di fasce e varchi di connettività ecologica negli ecosistemi terrestri antropizzati);
- o ricostruire linee di connettività ecologica sia attraverso la costruzione o di corridoi continui che di "stepping stones";
- o prevedere la messa a dimora di nuovi alberi considerando spazio sufficiente per la loro crescita e per lo sviluppo delle radici;
- o nel caso di interventi ai margini del tessuto urbano, elaborare una rete di spazi verdi che consenta di collegare le aree urbane alla campagna circostante;
- o identificare e utilizzare tutti gli elementi naturali del territorio che possono contribuire a creare un ambiente attraente e vario ove vivere, inglobando o reintegrando ognuno di questi elementi all'interno dello schema di piano o nel design urbano.

• Migliorare la biodiversità sui siti coinvolti e sulle vie d'acqua esistenti e di nuova formazione:

- o proteggere le aree ad elevato valore naturale ed ecologico dallo sviluppo urbano e dalle sue conseguenze dirette e indirette;
- o mantenere la topografia del terreno, l'idrografia, gli alberi e la vegetazione, tutti elementi che influenzano la biodiversità e il microclima;
- o differenziare gli spazi verdi nelle varie aree urbane in base all'utilizzo da parte della popolazione;
- o privilegiare specie vegetali autoctone (si veda quanto descritto più sotto);
- o ricostruire unità boschive in spazi urbani, periurbani o extraurbani artificializzati

• Promuovere attività ricreative legate alla natura, migliorare l'efficacia delle proposte di educazione ambientale e diffondere la conoscenza delle aree protette:

- o differenziare il livello di accessibilità all'interno delle aree naturali concentrando i percorsi e le zone ricreative;
- o pianificare percorsi che dalla città conducano verso la campagna per consentire alla popolazione di raggiungere con facilità gli spazi rurali e naturali

• Prevedere piani di manutenzione sistematica sia per le piste ciclabili che per i parchi previsti, onde evitare il proliferare di piante infestanti che potrebbero causare ricadute sulla salute della popolazione o fenomeni di uso improprio delle aree verdi (occupazioni abusive, discariche, ecc.).

**Paesaggio e sistemi rurali**

• Preservare gli elementi di maggior pregio che definiscono l'identità del paesaggio di contesto, con particolare attenzione ad acque, elementi naturali e sistema agrario:

- o attuare interventi di rinaturalizzazione tra città e campagna, ma anche all'interno dello spazio urbano con fini di ricucitura paesaggistica;
- o promuovere progetti pilota per un corretto inserimento ambientale e paesaggistico dei nuovi interventi.

**Energia ed emissioni climalteranti**

• Implementare e promuovere tecnologie per la riduzione dei consumi energetici:

- o progettare i nuovi edifici orientandoli in modo da consentire una buona illuminazione e un buon soleggiamento naturale;

- o ridurre la dimensione delle facciate esposte ai venti freddi;
- o progettare corti interne sufficientemente ampie da consentire buona illuminazione e insolazione naturale a tutte le unità abitative; prevedere pozzi di luce naturale all'interno degli edifici;
- o promuovere l'installazione di sensori luminosi (soprattutto negli spazi pubblici) che accendono e spengono la luce al momento opportuno;
- o nella progettazione di nuovi edifici valutare sistemi di ventilazione meccanica controllata.
- Implementare e promuovere tecnologie per la produzione di energia da fonti rinnovabili:
  - o considerare la possibilità di installare sistemi locali di teleriscaldamento;
  - o considerare l'installazione di impianti di cogenerazione per insediamenti ad alta densità;
  - o nelle nuove progettazioni massimizzare l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (es. fotovoltaico, solare termico, utilizzo acqua di prima falda come scambiatore termico);
  - o promuovere sistemi di produzione di energia solare nel design degli edifici adottando soluzioni di edilizia solare passiva e integrandole con quelle attive.
- Attivare politiche e strumenti per il miglioramento del microclima urbano e della salute umana:
  - o adottare tecnologie e materiali a basso assorbimento di energia termica per evitare l'accumulo di calore diurno ed il rilascio durante le ore notturne (in particolare nella stagione estiva);
  - o nella progettazione degli spazi pubblici coniugare gli elementi di arredo urbano con una significativa dotazione di superfici a verde, anche in termini di presenze arboree;
  - o nella selezione del patrimonio arboreo per la progettazione di aree verdi utilizzare, tra le specie autoctone, quelle caratterizzate da un elevato indice di riflessione dell'infrarosso vicino (tipicamente latifoglie);
  - o localizzare le funzioni sensibili sopravento rispetto a potenziali fonti inquinanti.

### **Rumore**

- Prevedere destinazioni d'uso compatibili con la classificazione acustica delle aree, valutando le eventuali modifiche del clima acustico indotte dalle trasformazioni urbanistiche avvenute:
  - o distanziare gli edifici dalle strade di grande traffico a seconda delle loro funzioni (prima le attività commerciali, quindi quelle direzionali e infine gli alloggi);
  - o organizzare gli edifici esponendo al fronte critico strutture meno sensibili o organizzando gli spazi interni ponendo i locali più sensibili lontano dalla sorgente di rumore (isolamento acustico, edifici tampone, locali tampone);
  - o pianificare in modo da mantenere gli edifici distanti dalle strade e prevedere cinture verdi di protezione;
  - o promuovere l'utilizzo di materiali fonoassorbenti e di superfici lisce per pavimentare strade in zone residenziali, nonché vicino a scuole e ospedali;
  - o applicare standard di contenimento acustico specifici per le diverse aree (residenziali, scolastiche, ospedaliere);
  - o prevedere le grandi aree di parcheggio lungo le strade ad alto traffico evitando di localizzarle lungo le vie residenziali.

### **Rifiuti**

- Massimizzare il recupero dei rifiuti mediante reimpiego, riutilizzo dei materiali, riciclo, od ogni altra azione intesa a ottenere materie prime secondarie:
  - o nella realizzazione delle nuove edificazioni e ristrutturazioni, promuovere l'utilizzo di materiali edili ecologici e naturali.
- Ridurre la produzione e la nocività dei rifiuti:
  - o promuovere l'utilizzo di materiali provenienti da fonti rinnovabili certificate.
- Prevedere l'utilizzo di materiali riciclabili, riciclati, recuperati, e in generale a minor impatto ambientale:
  - o privilegiare i materiali edili locali rispetto a quelli di importazione (legno, pietra, ecc.).

### **Rischi e sicurezza**

- Integrare la valutazione dei rischi e degli impatti nei processi di pianificazione urbanistica:
  - o evitare la pianificazione di aree residenziali, complessi commerciali e grandi servizi nei pressi di attività o strutture potenzialmente pericolose (industrie RIR, industrie chimiche, serbatoi di carburante, laboratori per fuochi d'artificio, depositi di sostanze esplosive, ecc.).

- o non pianificare aree residenziali e funzioni ad elevato indice di affollamento in prossimità di strade di grande scorrimento, linee ferroviarie, aeroporti, condutture o canali utilizzati per il trasporto di sostanze chimiche;
- o evitare tendenzialmente sottopassi e tunnel pedonali per l'attraversamento delle strade.
- **Massimizzare la sicurezza sul lavoro, con particolare attenzione alla fase di cantiere e di allestimento:**
- o individuare i rischi connessi con gli incidenti che si possono prevedere nelle attività antropiche adiacenti ai siti e nelle infrastrutture di trasporto, al fine di pianificare idonee misure di emergenza; coordinarsi con i responsabili delle altre attività e valutare i rischi che possono coinvolgere l'intera area (piani di emergenza interni ed esterni).

#### **Qualità e strategia delle specie vegetali da prevedere nelle azioni di riequilibrio ecologico**

Per nuovi impianti di vegetazione finalizzata al riequilibrio ecologico, in azioni compensative o di complemento al verde ornamentale di pertinenza, dovranno essere rispettati i seguenti criteri:

- privilegiare l'utilizzo di specie con provenienza certificata (ad esempio dal Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia), secondo quanto disciplinato dalla normativa vigente in materia (D. Lgs. 386/03 e D. Lgs. 214/05); si rimanda
- inoltre, alla vigente legge regionale 10/2008 "Disposizioni per la tutela e conservazione della piccola fauna, della flora e della vegetazione spontanea" ed alla DGR n. VIII/7736 del 24 luglio 2008 per quanto riguarda le specie autoctone di interesse regionale da proteggere e quelle alloctone da evitare;
- utilizzare associazioni vegetali arboree e arbustive tipiche della pianura padana all'interno di ogni macchia boscata, così da incrementare la biodiversità coerentemente con la localizzazione dell'area nel territorio della pianura lombarda;
  - favorire la presenza di macchie arboreo – arbustive fitte e di una certa dimensione e l'individuazione, il mantenimento e il potenziamento di microcorridoi ecologici;
  - costruire un equipaggiamento vegetale che non privilegi unicamente gli elementi prativi e arborei, ma che preveda anche una generale presenza di arbusti così da ricreare ecosistemi paranaturali quasi completi;
  - conseguire una presenza arboreo – arbustiva consistente, adeguata alle dimensioni delle aree a verde, per cercare di ricreare un microclima locale;
  - provvedere ad una manutenzione e gestione delle siepi e dei filari che mantenga l'aspetto e la funzione naturale.

#### **Certificazione LEED – GBC Home® e GBC Quartieri®**

LEED è un sistema volontario, nato grazie a U.S. Green Building Council, e basato sul consenso, per la progettazione, costruzione e gestione di edifici sostenibili e aree territoriali ad alte prestazioni e che si sta sviluppando sempre più a livello internazionale; può essere utilizzato su ogni tipologia di edificio e promuove un sistema di progettazione integrata che riguarda l'intero edificio.

GBC Home® è formulato per gli edifici residenziali di piccole e grandi dimensioni, dagli edifici monofamiliari ai condomini fino ai 10 piani, che possono includere anche una piccola parte destinata a funzioni non residenziali, come uffici, attività commerciali, ecc.

Questo protocollo si può applicare anche agli agriturismi e agli edifici ricettivi fino a 50 posti letto.

GBC Quartieri® è il protocollo di certificazione sviluppato da GBC Italia per i progetti di aree oggetto di riqualificazione o di nuove espansioni, che promuovono tra gli obiettivi primari le prestazioni di sostenibilità ambientale del territorio, delle infrastrutture, delle dotazioni e degli edifici sostenibili.

GBC Quartieri si applica sia a interventi di nuova costruzione che di riqualificazione urbana, senza andare ad imporre un ambito prescrittivo né sulla specifica destinazione d'uso, né sulle dimensioni dell'area che s'intende certificare.