



Variante parziale al PdR e PdS per area sita in Via Pozzuoli e modifica del tracciato stradale relativo all'asse di penetrazione urbana a prolungamento della S.S. Paullese

Verifica di assoggettabilità alla VAS

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

<i>Elaborato:</i> Relazione		<i>codifica:</i> 2406000002_00	
		<i>revisione:</i> 00	
<i>Data:</i> 14/03/2024	<i>redatto:</i> Francesco Frulio Pietro Gargioni	<i>verificato:</i> Pietro Gargioni	<i>approvato:</i> Demetrio Scopelliti



Comune di Milano - Prot. 18/03/2024.0156680.E. -

Il presente documento "Variante parziale al PdR e PdS per area sita in Via Pozzuoli e modifica del tracciato stradale relativo all'asse di penetrazione urbana a prolungamento della S.S. Paullese – Verifica di assoggettabilità alla VAS - Allegato 1 al Rapporto Preliminare – Quadro programmatico e pianificatorio di riferimento" è stato predisposto da Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio per conto del Comune di Milano – Assessore alla Rigenerazione Urbana.

Comune di Milano

Sindaco

Giuseppe Sala

Assessore alla Rigenerazione Urbana

Giancarlo Tancredi

Direttore Rigenerazione Urbana

Simona Collarini

Autorità Procedente

Direttore Area Pianificazione Urbanistica Generale

Marino Bottini

Autorità Competente per la VAS

Direttore Area Risorse Idriche e Igiene Ambientale

Paola Cossetini

Responsabile Unità Autorizzazioni Ambientali e Gestione del Territorio

Paola Turato

AMAT – Agenzia Mobilità Ambiente Territorio

Direttore Generale

Valentino Sevino

Responsabile dell'Area Sviluppo del Territorio e Urbanistica

Demetrio Scopelliti

Coordinamento tecnico-scientifico

Pietro Gargioni

Hanno fornito contributi specifici:

Tema "Mobilità ed accessibilità": Area Pianificazione e Monitoraggio Mobilità (Responsabile di Area: Valentino Sevino) - Roberto Porta

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

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

Si ringrazia per le informazioni e i dati forniti:

AMAT Area Sviluppo del Territorio: Brigida Arienti, Francesca Galimberti

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



Tutti i diritti sono riservati

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

1. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE	6
1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE.....	6
1.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	10
2. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO METROPOLITANO	12
2.1 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2022-2024 12	
2.2 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO E STTM.....	13
2.3 PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO E BICIANI	16
3. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE	19
3.1 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO.....	19
3.2 PIANO ARIA CLIMA.....	22
3.3 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE	25

1. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO REGIONALE

1.1 PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Piano Territoriale Regionale

Stato di attuazione

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato approvato dal Consiglio regionale con DCR n° 951 del 19 gennaio 2010; l'Integrazione ai sensi della L.R. n. 31 del 2014 per la riduzione del consumo di suolo è stata approvata dal Consiglio regionale con delibera n. 411 del 19 dicembre 2018 ed ha acquistato efficacia il 13 marzo 2019 con la pubblicazione sul BURL.

IL PTR integrato è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), oppure con il Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER); l'ultimo aggiornamento è stato effettuato tramite D.C.R. n. 42 del 20 giugno 2023.

Infine con D.C.R. n. 2137 del 2 dicembre 2021 il Consiglio regionale ha adottato la variante finalizzata alla revisione generale del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP), includendo quanto già approvato con l'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31 del 2014.

La Giunta regionale ha successivamente approvato la proposta di revisione generale del PTR (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.

Finalità e contenuti del Piano

Il PTR è lo strumento di governance della Regione: si propone, da un lato, di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e settoriale con il contesto territoriale, ambientale, sociale ed economico, analizzando i punti di forza e le debolezze, evidenziando le criticità e le potenzialità dell'intero sistema regionale; dall'altro lato si pone l'obiettivo di coerenziersi con le strategie della programmazione comunitaria e nazionale che interessano il territorio regionale, procedendo ad eventuali adeguamenti di sistemi ed azioni.

Ai sensi del D.Lgs. 42/04 e della vigente legislazione, il PTR possiede valenza di piano paesaggistico, confermando, in tal senso, la profonda interazione tra i temi della pianificazione territoriale e la tutela ambientale.

Obiettivi del Piano

Il Sistema degli obiettivi di Piano si pone come fine ultimo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Tale intendimento si articola in 3 macro-obiettivi:

- 1) rafforzare la competitività dei territori della Lombardia. Per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività rispetto ad altri territori, incrementando anche gli standard di qualità della vita dei cittadini;
- 2) riequilibrare il territorio lombardo. Con tale affermazione non si intende perseguire una qualsivoglia forma di omologazione delle caratteristiche regionali esistenti, ma valorizzare i punti di forza di ogni sistema territoriale e favorire il superamento delle debolezze. "Equilibrio" è, quindi, inteso come lo sviluppo di un sistema policentrico;
- 3) proteggere e valorizzare le risorse della regione. La Lombardia possiede notevoli ricchezze che necessitano di essere valorizzate, siano esse risorse primarie (naturali, ambientali, capitale umano) o prodotte dalle trasformazioni avvenute nel tempo (paesaggistiche, culturali, d'impresa).

I 3 macro obiettivi sopra citati vengono a loro volta descritti in 24 obiettivi generali di Piano, di cui si riportano nel seguito quelli ritenuti maggiormente riconducibili alla proposta di variante:

- porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero (OBB 6);
- tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico (OBB 7);
- tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti (OBB 16);
- garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti

ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata (OBB 17);

- promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati (OBB 20).

L'integrazione del Piano Territoriale Regionale (PTR) ai sensi della LR n° 31 del 28 novembre 2014 per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato procede lungo un filo logico che affronta le questioni della "soglia" di riduzione del consumo di suolo, della quantità e della qualità dei suoli liberi attualmente interessati da previsioni di trasformazione dei PGT (e di cui la LR 31/2014 dispone l'obiettivo di riduzione), della rigenerazione, come efficace uso del suolo urbanizzato in quanto alternativa al consumo di territorio, della qualità generale dei suoli "in gioco", e del monitoraggio dell'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo; stabilisce i criteri per ridurre il consumo di suolo differenziati per Ambiti territoriali omogenei e fornisce alle Province, alla Città Metropolitana e ai Comuni i criteri per adeguare la pianificazione in atto, impostare i nuovi PTCP/PTM/PGT e rigenerare il suolo urbanizzato.

Vista l'importanza che riveste il tema del consumo di suolo nel territorio lombardo (ma non solo, dato che la Commissione europea ha posto un obiettivo quantitativo esplicito: consumo di suolo "zero" nel 2050) si riporta di seguito l'obiettivo prioritario dichiarato nel Progetto di Piano e nella VAS per l'Integrazione del PTR: la rigenerazione territoriale e urbana e il riuso delle aree dismesse e da bonificare, sostanziali per il contenimento del consumo di suolo.

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

- coesione e connessioni;
- attrattività;
- resilienza e governo integrato delle risorse;
- riduzione del consumo di suolo e rigenerazione;
- cultura e paesaggio.

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

La declinazione degli obiettivi generali è stata realizzata secondo due sistemi di lettura, il primo dal punto di vista tematico (ambiente, assetto territoriale, assetto economico/produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale) ed il secondo dal punto di vista territoriale; quest'ultima classificazione ha provveduto alla suddivisione del territorio lombardo in 6 sistemi territoriali spazialmente riconoscibili: Sistema Metropolitano, Sistema della Montagna, Sistema Pedemontano, Sistema dei Laghi, Sistema della Pianura Irrigua, Sistema del Fiume Po e Grandi Fiumi di Pianura.

In relazione alla localizzazione ed alla progettualità delle aree di variante si richiamano gli obiettivi tematici ritenuti più attinenti:

- 1) Ambiente (aria e fattori climatici, acqua, suolo, flora, fauna e biodiversità, rumore, radiazioni):
 - a. migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni alteranti ed inquinanti:
 - i. ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, sia mediante nuove norme sia mediante incentivi finanziari, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare;
 - b. mitigare il rischio di esondazione:
 - i. promuovere modalità di uso del suolo negli ambiti urbani che ne riducano al minimo l'impermeabilizzazione, anche attraverso forme di progettazione attente a garantire la permeabilità dei suoli;
 - c. prevenire i fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione dei suoli:
 - i. contenere il consumo di suolo negli interventi per infrastrutture e nelle attività edilizie e produttive;
 - ii. ridurre il grado di impermeabilizzazione dei suoli e promuovere interventi di rinaturalizzazione degli spazi urbani non edificati;
 - d. tutelare e aumentare la biodiversità, con particolare attenzione per la flora e la fauna minacciate;
 - i. conservare gli habitat non ancora frammentati;

- ii. sviluppare una pianificazione finalizzata ad azioni di recupero e di riqualificazione della naturalità ed alla protezione delle specie floristiche e faunistiche autoctone;
- 2) Assetto territoriale (infrastrutture e mobilità, diffusione urbana, utilizzo del suolo, rifiuti, reti commerciali, rischio integrato):
- a. ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate:
 - i. incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria;
 - b. promuovere la pianificazione integrata delle reti infrastrutturali e una progettazione che integri paesisticamente e ambientalmente gli interventi infrastrutturali;
 - i. considerare, nella progettazione di infrastrutture stradali, il loro ruolo di principale e dinamico punto di vista nei confronti del paesaggio attraversato;
 - c. perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano:
 - i. riutilizzare e di riqualificare il patrimonio edilizio esistente e gli spazi collettivi ponendo attenzione ai principali fattori di pericolo per la salute della popolazione;
 - ii. recuperare le aree dismesse per il miglioramento e la riqualificazione complessiva dell'ambito urbano;
 - iii. riqualificare gli ambiti urbani adiacenti al sistema ferroviario;
 - d. contenere il consumo di suolo:
 - i. controllare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di collegamento, in modo da minimizzare la frammentazione del territorio rurale e naturale e l'interferenza con il reticolo irriguo;
 - ii. contenere la frammentazione, la dispersione urbana e l'impermeabilizzazione, limitando conurbazioni e saldature fra nuclei e conservando i varchi insediativi;
- 3) Paesaggio e patrimonio culturale:
- a. riqualificare e recuperare dal punto di vista paesaggistico le aree degradate o compromesse e mettere in campo azioni utili ad impedire o contenere i processi di degrado e compromissione in corso o prevedibili:
 - i. definire indirizzi strategici condivisi per l'inserimento paesaggistico di elementi di forte impatto (grandi infrastrutture della mobilità, infrastrutture ed impianti per la produzione e il trasporto di energia, nuovi demani sciabili, grandi complessi/poli produttivi, commerciali e logistici, campi eolici...).

Parimenti, in reazione al Sistema Metropolitano, si riportano nel seguito gli obiettivi più attinenti alle aree oggetto di variante:

- a) tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale: nello specifico si fa riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dal traffico veicolare, alla tutela del suolo e delle acque sotterranee dai fenomeni di contaminazione degli inquinanti, alla bonifica dei siti contaminati, alla gestione integrata dei rischi;
- b) riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale: si intende la possibilità di migliorare la funzionalità della rete ecologica e dei corridoi di connessione, favorire la presenza di un settore agricolo o riqualificarlo qualora fosse già esistente. Un'ulteriore forma di sviluppo sostenibile consiste nel miglioramento dell'efficienza energetica nel settore edilizio e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, sfruttando, ad esempio, l'energia solare termica, l'energia geotermica a bassa entalpia e le acque di falda tramite le pompe di calore;
- c) ridurre la congestione del traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile: il potenziamento del trasporto pubblico locale (linee metropolitane, linee di superficie e reti ferroviarie) in termini di efficienza e sostenibilità è uno dei requisiti per limitare l'utilizzo dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, ridurre il traffico e l'inquinamento atmosferico. Ai fini del contenimento della congestione stradale da traffico viene incentivato lo sviluppo delle applicazioni ICT (telelavoro, e-commerce, e-government) e dei percorsi ciclo-pedonali di adduzione alle stazioni del servizio ferroviario regionale e suburbano;
- d) applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio: le linee di azione che maggiormente possono essere contestualizzate nella realtà milanese si riferiscono:
 - al recupero di aree dismesse o degradate prevedendo la realizzazione non solo di aree edificate, ma anche di verde e servizi;
 - alla tutela del suolo libero esistente e alla preservazione dell'edificato per evitare fenomeni di sprawl urbano in particolare sulle aree agricole;
 - alla realizzazione di strutture congressuali a livello internazionale (l'EXPO è l'esempio più significativo), valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche del territorio e realizzando opere infrastrutturali e servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, ma attente alla costruzione del paesaggio complessivo;

- alla valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per evitare o, perlomeno limitare, i fenomeni di conurbazione. Il Parco Agricolo Sud Milano, che circonda il territorio comunale, garantisce una discontinuità con i comuni di prima cintura;
 - a favorire la riqualificazione dei quartieri urbani più degradati per ridurre la disparità sociale ed il fenomeno della marginalità;
- e) uso del suolo:
- limitare l'impermeabilizzazione del suolo;
 - evitare la dispersione urbana;
 - 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.

Per quanto riguarda la nuova proposta di PTR, per il sistema territoriale metropolitano sono stati individuati una serie di indirizzi di carattere generale per ciascuno dei pilastri sopra riportati, di cui si riportano, nel seguito, quelli a maggiore attinenza con la variante in oggetto:

Attrattività:

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

Resilienza e governo integrato delle risorse:

- realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi;
- sviluppare le reti ecologiche urbane e le infrastrutture verdi, con ecosistemi in grado di offrire servizi multifunzionali;
- tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale.

Riduzione del consumo di suolo e rigenerazione:

- 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.

Cultura e paesaggio:

- 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;
- tutelare e valorizzare gli spazi aperti periurbani;
- tutela degli spazi verdi e delle aree interstiziali ricercando una ricomposizione delle lacerazioni derivate dalle espansioni recenti.

1.2 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Piano Paesaggistico Regionale

Stato di attuazione

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

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

Con D.C.R. n. 2137 del 2 dicembre 2021 il Consiglio regionale ha adottato la variante finalizzata alla revisione generale del Piano Territoriale Regionale (PTR), comprensivo del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP), includendo quanto già approvato con l'Integrazione del PTR ai sensi della L.R. n. 31 del 2014). La Giunta regionale ha poi approvato la proposta di revisione generale del PTR (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), trasmettendola contestualmente al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva.

Finalità e contenuti del Piano

Il Piano Paesaggistico Regionale ha la duplice natura di quadro di riferimento per la costruzione del Piano del Paesaggio Lombardo e, nel contempo, di strumento di disciplina paesaggistica del territorio.

Il Piano tratta i temi legati alle specificità paesaggistiche del territorio lombardo, segnala i valori ed i fattori di identità territoriali, i processi di degrado e di banalizzazione del paesaggio in atto e propone strategie atte a conseguire obiettivi di tutela e di recupero.

Il PPR per quanto concerne la riqualificazione paesaggistica:

- introduce i concetti di degrado paesaggistico, compromissione paesaggistica e rischio di degrado/compromissione;
- indica le aree di prioritaria attenzione e indica i compiti della pianificazione locale anche in correlazione con quanto contenuto nella specifica parte degli Indirizzi di tutela;
- indirizza verso una maggiore attenzione paesaggistica i progetti e gli interventi inerenti il recupero di ambiti o aree degradati al fine di elevarne l'efficacia migliorativa del paesaggio;
- individua alcune cautele in merito a specifiche tipologie di intervento (recupero aree dimesse, piani cave, nuovi impianti rifiuti, infrastrutture a rete e impianti tecnologici, infrastrutture della mobilità ecc.) al fine di prevenire future forme di degrado.

Rispetto al precedente piano, in termini di disciplina normativa viene confermata l'attenzione regionale per:

- la tutela degli ambiti di elevata naturalità della montagna;
- il riconoscimento e la tutela della viabilità storica e d'interesse paesaggistico;
- l'individuazione e tutela dei centri e nuclei storici.

I temi di nuova attenzione introdotti, con riferimento alle priorità di salvaguardia e preservazione ambientale e paesaggistica del PTR e alle disposizioni del D. Lgs. 42/2004 e della L.R. 12/2005, riguardano invece prioritariamente:

- l'idrografia naturale e artificiale;
- la rete verde, in termini di ricomposizione dei paesaggi rurali ma anche di ridefinizione dei rapporti tra città e campagna, fruizione dei paesaggi di Lombardia e tutela della biodiversità regionale;
- geositi, non solo in termini di rilevanze significative paesaggistiche del territorio, ma anche di connotazione storico-sociale dello stesso;
- siti inseriti nell'elenco del patrimonio dell'UNESCO, quali rilevanze identitarie di valore sovranazionale;
- la rete dei luoghi di contemplazione, percezione e osservazione del paesaggio;
- il tema della riqualificazione delle situazioni di degrado paesaggistico di contenimento dei processi che potrebbero portare a nuove forme di degrado, abbandono o compromissione dei valori e delle diverse connotazioni paesaggistiche regionali.

Obiettivi del Piano

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

1. conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia attraverso il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze e dei relativi contesti;

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

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

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

L'area in oggetto non è interessata da componenti e caratteri percettivi del paesaggio (elementi e percorsi di interesse paesaggistico, di cui alle tavv. B ed E), non ricade in ambiti interessati da indirizzi per la tutela della natura (tav. C), in aree di particolare interesse ambientale – paesaggistico (tav. D) o in ambiti tutelati per legge (tav. I).

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

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

Lungo l'asse del Sempione, della Brianza e la direttrice Bergamo-Brescia-Verona, il milanese si distingue per il degrado paesistico dovuto ai "processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani", con un forte consumo di suolo e concentrazione di "aree di frangia destrutturate", cave, discariche, insediamenti commerciali ed altri elementi detrattori puntuali o a rete (es. sistema delle tangenziali), mentre oltre la Tangenziale Est si identifica un vasto "ambito di possibile dilatazione del Sistema Metropolitano Lombardo", che dai confini milanesi si estende, a cavallo della linea ferroviaria per Verona, fino ai confini regionali ed è interessato da fenomeni di "neo urbanizzazione"; per quanto riguarda "gli ambiti di degrado paesistico provocato da criticità ambientali" si sono individuati i corsi d'acqua dell'Olonza, Lambro Settentrionale e Meridionale ed il sito da bonificare di interesse nazionale della Bovisa (ora sito di interesse regionale).

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

Per quanto riguarda la revisione del PTR, la Città di Milano (rif. tavola PR1) ricade all'interno dell'Ambito Geografico di Paesaggio n. 26.1 (Conurbazione di Milano) tra i paesaggi della pianura – conurbazione metropolitana. Per quanto riguarda gli elementi strutturanti, si riportano nel seguito gli interventi della scheda d'ambito a cui si ritiene che la proposta di variante possa dare maggiore contributo, pur ad una scala di applicazione differente da quella del PPR:

- definire strategie di ricucitura paesaggistico-ambientale che consideri gli esigui tratti strutturanti del paesaggio ancora riconoscibili come risorse non rinnovabili preziose e pertanto da valorizzare e risignificare;
- definire strategie paesaggistiche finalizzate alla ricucitura delle cesure e frammentazione determinate dalla diffusa presenza di corridoi infrastrutturali.

La scheda contiene inoltre obiettivi ed orientamenti strategici per la pianificazione locale e di settore, di cui si riportano nel seguito quelli perseguiti anche dalla proposta di variante in oggetto:

- ecosistemi, ambiente e natura: valorizzazione dei varchi della rete ecologica, degli spazi naturali residui;
- aree antropizzate e sistemi storico-culturali: contenimento dei processi conurbativi.

2. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO METROPOLITANO

2.1 PIANO STRATEGICO TRIENNALE DEL TERRITORIO METROPOLITANO 2022-2024

Piano Strategico Triennale del territorio Metropolitano 2022-2024
Stato di attuazione
La Città metropolitana di Milano ha approvato in via definitiva il Piano strategico del territorio con delibera di Consiglio del 13 giugno 2023.
Finalità e contenuti del Piano
<p>Lo Statuto di Città metropolitana di Milano definisce il Piano strategico (PSTTM) come “l’atto fondamentale di indirizzo dell’azione della Città metropolitana”, incaricandolo di coordinare l’azione complessiva di governo delle amministrazioni locali del territorio metropolitano e di configurare gli scenari e gli obiettivi generali di sviluppo di lungo periodo della comunità metropolitana e le relative condizioni di sostenibilità economico-sociale e territoriale-ambientale. Ai fini della sua formulazione e modifica, lo Statuto prevede il coinvolgimento di altri enti pubblici, delle autonomie funzionali e dei corpi intermedi, delle forze economiche e sociali, delle associazioni e del terzo settore, assicurando, in particolare, la partecipazione dei Comuni e delle Unioni di comuni, organizzate attraverso le Zone omogenee. In questa luce, il Piano strategico si configura come un documento intersettoriale di indirizzi, che risponde a tre principali obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • definire la matrice generativa dei processi pianificatori di Città metropolitana in grado di orientare il Documento Unico di Programmazione (DUP); • costituire quadro di riferimento della programmazione comunale e intercomunale di rilevanza strategica; • delineare le condotte di Città metropolitana nel dialogo interistituzionale e sociale e, al contempo, prefigurare forme di raccordo con soggetti di diversa natura e statuto e con i relativi atti di pianificazione.
Obiettivi del Piano
<p>Gli obiettivi strategici del Piano, in numero di 75, vengono organizzati secondo le Missioni del PNRR di seguito riportate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Missione 1: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura, turismo; • Missione 2: rivoluzione verde, transizione ecologica; • Missione 3: infrastrutture per la mobilità sostenibile; • Missione 4: istruzione e ricerca; • Missione 5: inclusione e coesione; • Missione 6: salute; <p>e articolati in tre direzioni: funzioni proprie dell’Ente, funzioni dei Comuni e obiettivi condivisi con i corpi intermedi e con altri attori pubblici e privati.</p>
Obiettivi alla scala di riferimento dell’area di variante
<p>Relativamente agli obiettivi strategici sopra riportati, validi per tutto il territorio di città metropolitana inclusa Milano, si ritiene opportuno segnalare anche quelli maggiormente riferiti o riferibili a livello comunale sia per scala geografica e territoriale di intervento, sia per progettualità già in atto o previste, sia per attinenza all’ambito della pianificazione territoriale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Missione 2: <ul style="list-style-type: none"> ○ contenimento del consumo di suolo, rigenerazione “suoli grigi” e aumento del grado di permeabilizzazione; • Missione 5: <ul style="list-style-type: none"> ○ recupero spazi aperti ed edifici in stato di degrado orientati alla creazione di nuovi servizi alla persona e miglioramento di quelli esistenti.

2.2 PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO E STTM

Piano Territoriale Metropolitan (PTM) e STTM

Stato di attuazione

Il Piano Territoriale Metropolitan è stato adottato con D.C.M. n.14 del 29/07/2020, successivamente approvato con D.C.M. n. 16 del 11/05/2021 ed ha acquisito efficacia il 6 ottobre 2021 con la pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - Serie Avvisi e concorsi n. 40, secondo quanto prescritto all'art. 17, comma della LR 12/2005.

Finalità e contenuti del Piano

Il Piano Territoriale Metropolitan (PTM) è strumento di pianificazione territoriale generale e di coordinamento per la Città metropolitana di Milano, è coerente con gli indirizzi espressi dal Piano Territoriale Regionale e ad esso si conformano le programmazioni settoriali e i piani di governo del territorio dei comuni compresi nella Città metropolitana.

Il PTM definisce gli obiettivi e gli indirizzi di governo del territorio per gli aspetti di rilevanza metropolitana e sovracomunale, in relazione ai temi individuati dalle norme e dagli strumenti di programmazione nazionali e regionali. In particolare con riferimento agli aspetti metropolitani:

- promuove e coordina l'equilibrato e sostenibile sviluppo della comunità e del territorio, contribuendo a creare le condizioni per rafforzare il ruolo propulsore della Città metropolitana nel contesto regionale e nello scenario nazionale e internazionale;
- sostiene e valorizza le specificità e vocazioni delle diverse componenti territoriali e settoriali essenziali per il funzionamento del sistema metropolitano milanese;
- interviene in modo diretto nei profili urbanistici, territoriali, ambientali e paesaggistici rilevanti per l'efficace raggiungimento degli obiettivi del sistema metropolitano.

Il PTM e l'attività gestionale della Città metropolitana assicurano la cura degli interessi di scala metropolitana e sovracomunale, in coerenza con i principi di seguito elencati:

- principi per la tutela delle risorse non rinnovabili (suolo, acqua, aria, energia da fonti fossili);
- principi di equità territoriale;
- principi inerenti il patrimonio paesaggistico-ambientale;
- principi per l'attuazione e la gestione del piano, inerenti la semplificazione delle procedure, la digitalizzazione degli elaborati, il supporto ai comuni e alle iniziative intercomunali.

Obiettivi del Piano

Gli obiettivi generali che il PTM sviluppa e approfondisce sono:

- coerenzare le azioni del piano rispetto ai contenuti e tempi degli accordi internazionali sull'ambiente, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi delle agende europee, nazionali e regionali sulla sostenibilità ambientale e sui cambiamenti climatici, individuando e affrontando situazioni di emergenza ambientale non risolvibili dai singoli comuni (isole di calore, invarianza idraulica, rete verde, rete ecologica), verificando i nuovi interventi insediativi rispetto alla capacità di carico dei diversi sistemi ambientali, valorizzando i servizi ecosistemici potenzialmente presenti nella risorsa suolo;
- migliorare la compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni, verificando le scelte localizzative del sistema insediativo alla luce della tutela e della valorizzazione del paesaggio e dell'attività agricola e della difesa del suolo, evitando la saldatura tra abitati contigui e lo sviluppo di conurbazioni lungo gli assi stradali, riqualificando la frangia urbana al fine di un più equilibrato e organico rapporto tra spazi aperti e urbanizzati, mappando situazioni di degrado e prevedendo azioni di recupero;
- migliorare i servizi per la mobilità pubblica e la coerenza con il sistema insediativo, potenziando i servizi della rete suburbana su ferro connettendola con il trasporto pubblico su gomma, con i parcheggi di interscambio e con l'accessibilità locale ciclabile e pedonale, assicurando che tutto il territorio metropolitano benefici di eque opportunità di accesso alla rete su ferro, dimensionando i nuovi insediamenti tenendo conto della capacità di carico della rete di mobilità;
- favorire in via prioritaria la localizzazione degli interventi insediativi su aree dismesse e tessuto consolidato, definendo un quadro aggiornato delle aree dismesse, individuando gli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di rilevanza strategica metropolitana e sovracomunale, assegnando priorità agli interventi insediativi nelle aree dismesse e già urbanizzate, supportando i comuni nel reperimento delle risorse necessarie per le azioni di rigenerazione di scala urbana;
- favorire l'organizzazione policentrica del territorio metropolitano, sviluppando criteri per valutare e

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

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

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

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

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

Le aree in oggetto non sono tuttavia interessate da alcun elemento di rilevanza paesaggistica mappato dal PTM (tav. 3).

Non sono inoltre interessate da previsioni riferite all'implementazione della rete ecologica provinciale (tav. 4); il fiume Lambro ed i Navigli Grande, Pavese e Martesana sono considerati corridoi ecologici fluviali principali, insieme al fiume Lambro Meridionale ed alla Roggia Vettabbia; un ulteriore corridoio ecologico interessa le aree del PASM in direzione nord/sud verso Locate Triulzi.

Il PTM (tav. 5.2) dettaglia alla scala metropolitana le disposizioni della rete verde regionale attraverso la costruzione della Rete Verde Metropolitana (RVM); dall'analisi del quadro di insieme, per le aree oggetto di variante si identificano le seguenti priorità di pianificazione (tav. 5.3):

- realizzare i SUDS diffusi negli insediamenti (n.6);
- costruire l'infrastruttura verde e blu del PGT di Milano progettata per fornire servizi ecosistemici: adattamento climatico, migliorare la gestione acque urbane con SUDS, aumentare gli spazi della natura urbana (n.25).

La tavola n.6 individua anche nel territorio di Milano gli ambiti agricoli di interesse strategico all'interno ed all'esterno dei parchi (nello specifico: Parco Agricolo Sud Milano e Parco Nord Milano), che tuttavia non interessano le aree oggetto della variante.

Dal punto di vista della difesa del suolo il PTM (tavv. 2 e 7) recepisce i contenuti del PAI vigente e le relative disposizioni e le “mappe di pericolosità e di rischio di alluvioni” definite dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), recepisce i contenuti dei Progetti Strategici di Sottobacino dei torrenti Lura, Seveso e Lambro Settentrionale, individuando altresì i pozzi per l’approvvigionamento idrico; in questo senso le aree di variante non rientrano tra quelle classificate allagabili, né sono interessate dalle fasce di rispetto pozzi ad uso idropotabile.

Il PTM individua, inoltre, le Zone idrogeologiche omogenee, con riferimento agli Elementi istruttori del Piano Cave 2019-2029 della Città metropolitana, e gli Ambiti di ricarica della falda del Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) della Regione Lombardia. La parte nord ovest del Comune di Milano ricade in zona di ricarica dell’Idrostruttura Sotterranea Intermedia (ISI), la parte nord, ovest e sud ovest in zona di ricarica/scambio dell’Idrostruttura Sotterranea Intermedia (ISI) e tutto il territorio ricade inoltre in zona di ricarica dell’Idrostruttura Sotterranea Superficiale (ISS).

Sono inoltre mappate aree di trasformazione, aree dismesse ed aree sottoposte al regime di Accordo di Programma, come ad esempio, il PA Taliedo, le Zone Speciali di Romana e Rogoredo (parte dell’AdP Scali Ferroviari) e l’AdP Rogoredo-Montecity (tav. 2).

L’anomalia termica notturna (differenza tra la temperatura di riferimento misurata nelle zone di campagna e la temperatura misurata nelle zone urbane) per le aree oggetto di variante presenta notevoli differenze (tav. 8), variando dal range di +3,1/+4 °C degli ambiti costruiti tra Via Sulmona e Via Tertulliano e la parte meridionale dell’Ortomercato a quello di +2,1/+ 3°C del parco Alessandrini e della cuspid ferroviaria, mentre sulle aree libere a cavallo di Via Bonfadini e del futuro parco di Santa Giulia diminuisce ulteriormente passando rispettivamente a + 1,1/+2 °C e + 0,1/+ 1,1 °C. L’area di Via Pozzuoli è compresa invece nel range + 1,1/+2 °C.

Infine, per quanto riguarda il sistema della mobilità (tavv.1, 2 e 9), il PTM, oltre a rappresentare il futuro assetto della rete ciclabile metropolitana, e nello specifico delle aree oggetto di variante:

- previsione di percorso ciclopedonale portante in direzione nord-ovest/sud est di collegamento tra il Parco Alessandrini, Via Bonfadini, Via Medici del Vascello e l’ambito di Santa Giulia;
- previsione di percorsi ciclopedonali di supporto in direzione nord/sud a partire da via Tertulliano lungo Via Martinengo e Via Toffetti;
- previsione di percorso ciclopedonale portante tra le aree dell’Ospedale Sacco, Vialba, Quarto Oggiaro, Palizzi/Bovisasca e Viale Enrico Fermi;

riporta le previsioni del sistema infrastrutturale in termini di nuove viabilità e sistemi di trasporto pubblico, tra i quali nell’area in oggetto si identificano:

- n.“29df”: Ammodernamento RFI Cintura di Milano (nuove fermate Milano Canottieri Olona, Toscana, Puglie, Zama, Ortica, Padova, Bovisasca), la cui fonte pianificatoria di riferimento è rappresentata dall’indicazione di fattibilità del PUMS del Comune di Milano (approvato con DCC n. 38 del 12.11.2018);
- n. “26cm” Prolungamento Testi-Niguarda-Bovisa-Certosa del tram 7 Testi-Bicocca-Precotto (Fase 1 del Progetto di fattibilità tecnico-economica in fase di predisposizione), la cui fonte pianificatoria di riferimento è rappresentata, parimenti dal PUMS di Milano.

La Città metropolitana di Milano, con provvedimento del Sindaco metropolitano R.G. n. 190/2023 del 31 luglio 2023 ha inoltre decretato l’approvazione della proposta delle prime tre Strategie Tematico-Territoriali Metropolitane, predisposte ai sensi dell’art. 7bis, comma 7 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Metropolitano:

- STTM 1 per la sostenibilità, le emergenze ambientali e la rigenerazione;
- STTM 2 per la coesione sociale, i servizi sovracomunali e metropolitani;
- STTM 3 per l’innovazione degli spazi della produzione, dei servizi e della distribuzione.

Le STTM sono strumenti di approfondimento e di attuazione del PTM che prefigurano linee di gestione del territorio in ambiti specifici fortemente integrati su temi di rilevanza sovracomunale e metropolitana prioritari secondo i principi e gli obiettivi generali del PTM.

Per quanto riguarda la variante in oggetto risulta di interesse la STTM 1, il cui progetto guida è la Rete Verde Metropolitana (RVM) del PTM, un sistema integrato di spazi verdi per ricomporre paesaggisticamente i contesti urbani e rurali, tutelare i valori ecologici del territorio, contenere e qualificare il consumo di suolo, aumentare la resilienza del territorio e promuovere una migliore fruizione del paesaggio anche a supporto dello sviluppo economico legato alla fornitura di servizi ecosistemici.

2.3 PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI MILANO E BICIANI

PUMS della città metropolitana di Milano

Stato di attuazione

Il processo di formazione del PUMS della Città metropolitana e della relativa procedura di VAS, è stato avviato con le "Linee di indirizzo per la formazione del PUMS della Città metropolitana di Milano" approvate dal Consiglio metropolitano il 30/01/2019.

Il PUMS metropolitano è stato adottato con Decreto del Sindaco metropolitano RG n. 230 del 30/12/2020 e successivamente approvato con Deliberazione di Consiglio della Città metropolitana di Milano, Rep. n. 15 del 28/04/2021.

Finalità e contenuti del Piano

I Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) sono strumenti previsti dalla Commissione Europea e, a livello nazionale, attraverso il DM n. 397 del 04.08.2017 "Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile" viene introdotto per le Città metropolitane l'obbligo di redigere tale strumento.

Il DM n. 396/2019, che modifica ed integra il DM n. 397/2017, indica i macro-obiettivi minimi obbligatori che devono essere raggiunti con l'attuazione dei PUMS, rispondenti a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socio-economica ed ambientale. Ciascun PUMS può poi individuare ulteriori obiettivi specifici, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi.

Il PUMS di Città metropolitana di Milano declina il sistema degli obiettivi dei DM n. 397/2017 e n. 396/2019 in funzione delle peculiarità del territorio di riferimento a partire dalle "Linee di indirizzo per la formazione del PUMS della Città metropolitana di Milano" affinate alla luce dei contributi derivanti dal processo di partecipazione/coinvolgimento degli stakeholders e coerenziate con gli obiettivi di natura territoriale del PTM, al fine di perseguire i seguenti intenti generali:

- contribuire efficacemente all'esigenza di costruire un territorio metropolitano sostenibile per gli aspetti ambientali, infrastrutturali, economici, sociali, mettendo al centro la persona;
- valorizzare il ruolo centrale del trasporto pubblico, favorendo il trasferimento modale privato/collettivo e l'interscambio fra le diverse modalità, superando il dualismo tra ambito urbano ed extraurbano;
- incentivare i mezzi di trasporto a ridotto impatto ambientale, promuovendo la mobilità ciclistica e sviluppando le infrastrutture per l'alimentazione dei mezzi con combustibili alternativi;
- migliorare la sicurezza, soprattutto della circolazione stradale.

Obiettivi del Piano

Di seguito si riportano i 10 temi sviluppati dal PUMS metropolitano unitamente all'articolazione dei relativi obiettivi:

- **trasporto pubblico ferroviario:**
 - sviluppo, potenziamento e riqualificazione del sistema ferroviario suburbano/regionale, sia riguardo agli aspetti infrastrutturali che a quelli tecnologici, da attuare su linee, stazioni, fermate e nodi del sistema, anche adeguando quantità e qualità del materiale rotabile disponibile per l'effettuazione del servizio;
 - sviluppo e adeguamento della qualità e quantità dell'offerta di servizio ferroviario suburbano/regionale da garantire al territorio, sia con il recepimento critico dei programmi degli Enti che pianificano il servizio e delle Aziende che lo gestiscono, sia con la definizione, di concerto con i Comuni, di proposte per l'interlocuzione fra i soggetti titolari nell'ambito dei Tavoli interistituzionali attivati per la valutazione dei progetti per il potenziamento/riqualificazione delle linee ferroviarie e soprattutto, dei nodi di stazione;
- **trasporto pubblico rapido di massa:**
 - sviluppo, potenziamento, estensione e riqualificazione della rete del Trasporto pubblico Rapido di Massa (TRM), sia riguardo agli aspetti infrastrutturali che a quelli tecnologici, da attuare su linee, stazioni, fermate e nodi della rete, con particolare attenzione al soddisfacimento della domanda di mobilità espressa da ambiti territoriali metropolitani ancora non adeguatamente serviti dall'esistente rete di forza del TPL, anche adeguando quantità e qualità del materiale rotabile disponibile per l'effettuazione del servizio;
 - sviluppo e adeguamento della qualità e quantità del servizio da garantire al territorio, sia con il recepimento critico dei programmi degli Enti che pianificano il servizio e dell'Azienda che lo gestisce, sia con la definizione, di concerto con i Comuni, di proposte di interventi di prolungamenti di linee radiali e di nuove linee tangenziali da valutare nell'interlocuzione con

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

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

del sistema e minori costi economici per le imprese;

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

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

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

Si riportano nel seguito gli interventi e le strategie afferibili, per contesto geografico e tipologia, anche agli ambiti oggetto della proposta di variante:

- **trasporto pubblico ferroviario:**
 - ammodernamento RFI Cintura di Milano (nuova fermata MI P.ta Romana), con orizzonte temporale quinquennale;
- **trasporto pubblico rapido di massa:**
 - estensione tram 27 Mecenate-Rogoredo-comparto Santa Giulia, con orizzonte temporale decennale;
 - collegamenti tranviari con l’area Bovisa, sempre con orizzonte temporale decennale;

In tema di ciclabilità, il Biciplan della città Metropolitana di Milano (c.d. Progetto “Cambio”), approvato dal Consiglio Metropolitan il 9 novembre 2021, identifica “corridoi super-ciclabili” di livello metropolitan (4 circolari, 16 radiali e 4 greenways) e li integra con le ciclabili comunali, per facilitarne l’uso.

Gli obiettivi al 2035 per la Città metropolitana sono, a fronte di 750 km di infrastrutture, raggiungere il 20% degli spostamenti totali sul territorio in bicicletta e il 10% degli spostamenti intercomunali.

Per l’intorno dell’area in oggetto si citano le previsioni della linea circolare C1 (Milano Circonvallazione Esterna), della linea radiale n.8 (da Piazzale Lodi lungo l’asse della M3 verso la stazione ferroviaria di San Donato e da qui in direzione di San Giuliano Milanese, Melegnano e Lodi) e della linea radiale n.16 (dalla zona di Lancetti verso l’asse ferroviario di Novate, Bollate e Garbagnate Milanese).

3. PIANI/PROGRAMMI DI LIVELLO COMUNALE

3.1 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

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

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

esprime nella trasformazione fisica della città: non solo il suo “skyline”, ma soprattutto la “riscoperta” dello spazio pubblico.

Azioni:

- piazze (PdR - art.15) quale Piazzale Corvetto e Piazzale Maciachini;
- nuclei storici esterni e spazi a vocazione pedonale (PdR - art.15) quali rispettivamente Rogoredo, Mazzini, Affori, Dergano, nonché quartieri Ungheria, Molise/Calvaire, Brenta, Mazzini, Omero, Bovisa;
- valorizzazione dei piani terra (PdR - art.15);
- parcheggi privati e commercio (PdR - art.31);
- parcheggi per biciclette (PdS - art.11; PdR artt. 12 e 31).

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

Azioni:

- rigenerazione (DdP - art.3; PdR - art.13; PdR - art.15) es. ambiti di rinnovamento urbano di Via Medici del Vascello, Rogoredo/Toffetti, Bovisasca, Bovisa e Dergano, ambiti di rigenerazione ambientale di Taliedo e Bovisa oltre a nodi, piazze, GFU, spazi a vocazione pedonale e nuclei storici precedentemente riportati;
- perequazione e trasferimento dei diritti edificatori (PdR - art.15);
- facoltà di monetizzazione delle quote ERS (PdR - art.15);
- recupero degli edifici abbandonati e dismessi (PdR - art.11), identificati nella Tav. R10, tra l'altro, nelle zone di Taliedo, Rogoredo/Toffetti, Santa Giulia ed in quelle di Bovisa, Affori e Dergano;
- dotazione di Servizi (PdS - art.11).

3.2 PIANO ARIA CLIMA

Piano Aria Clima (PAC)

Stato di attuazione

Il Piano Aria Clima (PAC) è stato adottato con Delibera Consiglio Comunale n. 79 del 21/12/2020, successivamente approvato con Delibera di C.C. n. 4 del 21/02/2022.

Finalità e contenuti del Piano

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

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

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

Obiettivi del Piano

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

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

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

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

Ai 5 ambiti sopra elencati, corrispondono complessivamente 22 obiettivi e 49 azioni, di seguito riportati; vengono evidenziate in corsivo tutte le azioni con specifica potenziale inerenza anche all'ambito di variante, che si riferiscono per la quasi totalità all'ambito 4.

AMBITO 1

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

AMBITO 2

10. Riduzione netta della mobilità personale motorizzata a uso privato:

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

AMBITO 3

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

AMBITO 4

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

AMBITO 5

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

3.3 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Stato di attuazione

Con Deliberazione della Giunta Comunale n° 2342 del 9/11/2012 sono state approvate le linee di Indirizzo per il riavvio, da parte del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano, del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM), denominato con successiva Determina Dirigenziale n° 33 del 2/05/13 "Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)", e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
Il PUMS è stato adottato dal Consiglio Comunale con Delibera n°13 dell'8 giugno 2017 e successivamente approvato dallo stesso Consiglio con Deliberazione n. 38 del 12 novembre 2018.

Finalità e contenuti del Piano

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

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

Obiettivi del Piano

Gli obiettivi generali del PUMS sono i seguenti:

1. 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;
2. equità, sicurezza e inclusione sociale: garantire adeguate condizioni di salute, sicurezza, accessibilità e informazione per tutti;
3. qualità ambientale: promuovere e migliorare la sostenibilità ambientale del sistema di mobilità;
4. 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.

Obiettivi alla scala di riferimento dell'area di variante

Gli obiettivi specifici previsti dal PUMS, validi a tutta la scala comunale e non solo a quella di variante, sono così articolati:

in tema di mobilità sostenibile:

- garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato;
- ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato a favore di modi di trasporto a minore impatto (con particolare attenzione agli spostamenti di scambio MI/area urbana e al trasporto merci), garantendo reti e servizi di mobilità adeguati;
- riequilibrare e recuperare quote di rete stradale e spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, migliorarne la qualità e ottimizzarne la gestione, in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi;
- incentivare i comportamenti "corretti" di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli;

in tema di equità, sicurezza e inclusione sociale:

- ridurre l'incidentalità stradale, con particolare attenzione ai pericoli a cui sono esposti gli utenti più vulnerabili, con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali ("Visione Zero");
- ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici, in particolare per i soggetti più sensibili;
- ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità;
- aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso modi di mobilità più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa a residenti e utenti della città sull'offerta dei servizi di mobilità;

in tema di qualità ambientale:

- ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti 'regionali' attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al "traffico di prossimità";
- ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas climalteranti derivanti dal settore dei trasporti;
- prevenire e contenere l'inquinamento acustico;
- migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione;

in tema di innovazione ed efficienza economica:

- garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità (lotta all'evasione, innovazione tariffaria, preferenziamento e razionalizzazione);
- rendere espliciti ed internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari dei diversi modi di trasporto;
- promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico);
- ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità, accrescendo l'offerta di servizi pubblici flessibili e valorizzando forme di condivisione delle stesse, innovazioni tecnologiche e gestionali, partenariati pubblico – privato.

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