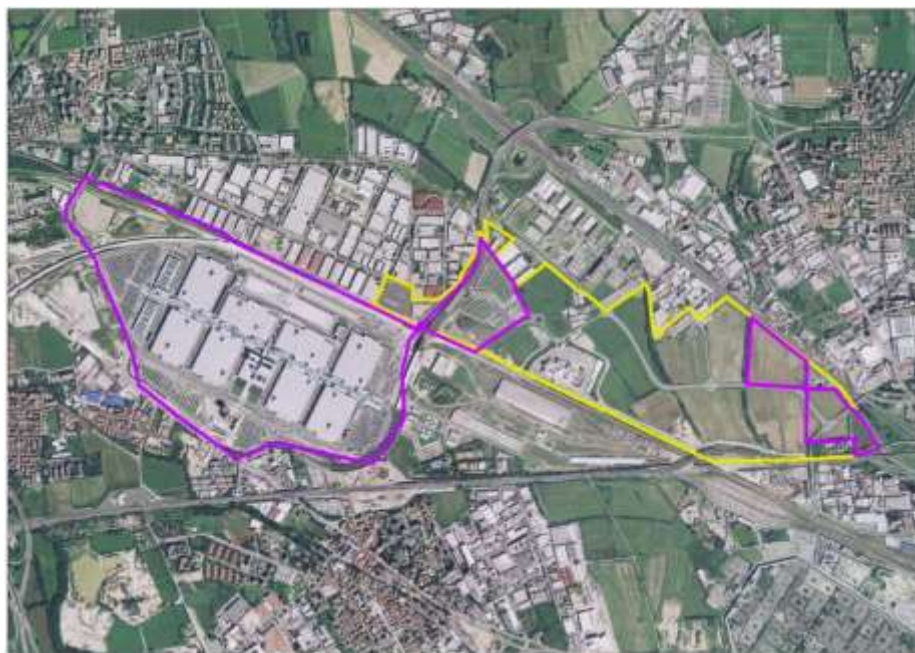




Regione Lombardia

Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma “per la riqualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo attraverso la realizzazione del Polo Esterno della Fiera nella localizzazione di Pero-Rho e attraverso la riqualificazione del polo urbano” al fine di coordinare le previsioni con l'Accordo di Programma “per consentire la realizzazione dell' EXPO 2015 e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento” (promosso con DGR n. IX/1468 del 30 marzo 2011).



RAPPORTO AMBIENTALE

12 gennaio 2015



Documento redatto con il contributo di ERSAF

Dirigenti responsabili L. Ratti e G. Ioriatti.

Con il contributo del Professor S. Malcevschi per la supervisione scientifica

SEZIONE I – PREMESSA E METODOLOGIA	5
1 Premessa.....	5
2 Natura e contenuti del Rapporto ambientale: premessa e cenni metodologici.....	5
2.1 La VAS dell'Atto Integrativo AdP Fiera: fasi previste e azioni effettuate	6
2.2 I contenuti del RA (direttiva 2001/42/CE) e la loro ripartizione nel reporting dell'Atto integrativo AdP Fiera	8
2.3 Le figure e i ruoli nel processo	10
2.4 La Rete Natura 2000 – richiami normativi	11
2.5 Cenni metodologici e riferimenti concettuali	12
3 Criteri di sostenibilità adottati.....	12
SEZIONE II – ANALISI	17
4 Presentazione dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Fiera	17
4.1 Obiettivi e contenuti dell'Atto integrativo	17
4.1.1 <i>I due Accordi di Programma (Fiera e Expo) e l'Atto Integrativo</i>	<i>17</i>
4.1.2 <i>Gli ambiti di sovrapposizione: interferenze e elementi da coerenziale</i>	<i>22</i>
4.2 Approfondimento: il sistema della sosta.....	23
4.3 Opzioni considerate e azioni collegate	25
4.4 I contenuti della variante urbanistica	40
4.5 Quadro di sintesi.....	46
5 Ambito dell'Atto Integrativo AdP Fiera.....	49
5.1 Ambito di influenza dell' Atto Integrativo AdP Fiera e della Variante	49
5.2 Quadro di riferimento programmatico.....	53
5.3 Relazione tra Atto Integrativo AdP Fiera e altri Piani/Programmi	66
5.4 Quadro territoriale e ambientale.....	73
5.4.1 <i>Inquadramento territoriale</i>	<i>73</i>
5.4.2 <i>Uso del suolo</i>	<i>77</i>
5.4.3 <i>Qualità dell'aria</i>	<i>79</i>
5.4.4 <i>Inquadramento idrografico</i>	<i>83</i>
5.4.5 <i>Inquadramento paesaggistico</i>	<i>90</i>
5.4.6 <i>Inquadramento vegetazionale e faunistico</i>	<i>94</i>
5.4.7 <i>Mobilità, accessibilità, logistica</i>	<i>95</i>
5.4.8 <i>Altri elementi di interesse</i>	<i>98</i>
SEZIONE III – VALUTAZIONE	99
6 Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti	99
6.1 Gli elementi dell'Atto integrativo: atti e procedimenti valutativi correlati	99

Tab 11 – Atti e procedimenti valutativi che hanno finora riguardato gli elementi contenuti nell’Atto Integrativo AdP Fiera.....	101
6.2 Oggetto della valutazione: gli elementi della variante urbanistica.....	102
6.3 Gli scenari esogeni e lo sviluppo tendenziale in atto: aspetti significativi.....	105
6.4 Orizzonti temporali.....	107
6.5 Elementi territoriali di sensibilità.....	108
7 Coerenze	110
7.1 Coerenze esterne	110
7.1.1 Coerenze programmatiche	110
7.1.2 Coerenze esterne con i criteri di sostenibilità.....	112
7.2 Coerenza interna	114
8 Stime degli effetti potenziali e possibili impatti	115
9 Misure di sostenibilità e indirizzi per il miglioramento.....	126
10 Monitoraggio	131
10.1 Proposta di indicatori utilizzabili per l’AI AdP Fiera.....	132
11 Partecipazione	140
11.1 Osservazioni e contributi pervenuti nella fase di Scoping.....	140
11.2 Le fasi successive.....	143
12 Ambito di influenza Atto Integrativo AdP Fiera – Sintesi.....	144
13 Fonti, Bibliografia	147

SEZIONE I – PREMESSA E METODOLOGIA

1 Premessa

L' Accordo di Programma “per la qualificazione e lo sviluppo del Sistema Fieristico lombardo attraverso le realizzazione del Polo esterno della fiera nella localizzazione di Pero-Rho e attraverso le riqualificazione del Polo urbano” (per semplicità denominato AdP Fiera) approvato con D.P.G.R. n. 58521 dell'8 aprile 1994 e s.m.i, contempla al suo interno specifiche funzioni e previsioni realizzative che, a seguito dell'approvazione dell'Accordo di Programma "... finalizzato a consentire la realizzazione dell'esposizione Universale 2015, anche attraverso la definizione dell'idonea disciplina urbanistica e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento” (DPGR n. 7471 del 04/08/2011, d'ora in avanti denominato AdP Expo) in parte erano oggetto di sovrapposizioni. Per tale motivo si è resa necessaria una valutazione per la ricollocazione di alcune funzioni originariamente previste dall'AdP Fiera.

In ragione della necessità di procedere in maniera serrata con la tempistica di approvazione richiesta per l'AdP Expo, che non avrebbe consentito l'adeguata trattazione e approfondimento delle problematiche riscontrabili in corrispondenza delle aree interessate da entrambi gli accordi, è stato promosso da Regione Lombardia **l'Atto Integrativo all'AdP Fiera**, (d'ora in avanti denominato AI AdP Fiera), con DGR IX/1468 del 30/03/2011 con la finalità di rendere coerenti e raccordare le previsioni dei due accordi di programma e di risolvere le situazioni eventuali di interferenza, dando altresì atto che tale raccordo potrà prevedere una ripermimetrazione dell'AdP Fiera ed avere altresì effetti di variante urbanistica. La promozione dell'atto integrativo all'AdP Fiera è stata condivisa tra tutti i soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Programma Fiera e di quelli sottoscrittori dell'Accordo di Programma Expo.

2 Natura e contenuti del Rapporto ambientale: premessa e cenni metodologici

Il Rapporto Ambientale costituisce, insieme alla proposta di Atto integrativo all'Accordo di Programma Fiera, l'elaborato tecnico messo a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati e del pubblico, al fine di raccogliere indicazioni prima dell'adozione del Piano stesso.

Secondo la direttiva 01/42/CE lo scopo specifico del Rapporto Ambientale è l'analisi (individuazione, descrizione e valutazione) degli effetti significativi sull'ambiente che ci si attende con l'attuazione del piano; i principali contenuti che costituiscono il Rapporto ambientale, descrivono come l'ambiente è stato integrato nel piano e sono quindi finalizzati a fornire una stima degli effetti del piano e unitamente una serie di possibili misure migliorative.

Nel Rapporto ambientale in particolare vengono messi in luce:

- le metodologie adottate e i principali riferimenti concettuali,
- il quadro delle sensibilità ambientali rispetto alle azioni del piano (anche visualizzato in tavole).

Il Rapporto ambientale deve considerare gli impatti potenziali attesi con l'attuazione del Piano sia sull'ambiente che sul patrimonio culturale, possibilmente attraverso tre fasi:

- individuazione degli effetti significativi
- individuazione delle loro caratteristiche specifiche, nei limiti delle informazioni disponibili
- valutazione degli effetti.

Da un punto di vista metodologico si sottolinea che la portata degli elementi da considerare nel processo decisionale è strettamente connessa all'AdP Expo, sia al progetto della Piastra Espositiva sia al processo di trasformazione urbanistica nella fase Post - Expo. Gli elementi oggetto dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera costituiscono tuttavia elementi unitari nell'ambito complessivo legato alla realizzazione del sito, motivo per cui, pur in una visione di insieme e di contesto, hanno richiesto una trattazione e approfondimenti specifici. Inoltre la complessità del processo decisionale ha richiesto come elemento fondamentale alla base del presente processo di VAS un intenso lavoro di analisi, confronto e raccordo degli AdP in atto, dei relativi documenti di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Impatto Ambientale, ma soprattutto di tutti gli elementi decisionali, le opportunità e le criticità emerse nei numerosi tavoli di condivisione, in particolare:

- **la Segreteria Tecnica;**
- **il Comitato per l'Accordo di Programma;**
- **il Gruppo Operativo "Accessibilità e sistema dei parcheggi del polo fieristico", inteso come gruppo di lavoro interno di ausilio alla Segreteria Tecnica.**

2.1 La VAS dell'Atto Integrativo AdP Fiera: fasi previste e azioni effettuate

Come già specificato in premessa la DGR IX/1468 del 30/03/2011 ha promosso l'Atto Integrativo all'AdP Fiera e contemporaneamente nell'atto deliberativo avvia il connesso procedimento di VAS.

Con successivo decreto dirigenziale regionale numero 5752 del 23/06/2011 sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e i soggetti territorialmente interessati al procedimento di VAS.

In data 24 luglio 2013 è stata effettuata la prima conferenza VAS nel corso della quale è stato presentato il documento di scoping.

Il presente Rapporto Ambientale rappresenta il passo successivo (fase 2.3) ed è strutturato in tre Sezioni:

- Sezione I – Fase preliminare, relativa ai principali contenuti metodologici, ai riferimenti normativi e al processo di interazione tra VAS e Piano in merito al dettaglio specifico considerato nell'ambito dell'AI all'AdP Fiera;
- Sezione II – Fase di approfondimento in cui vengono dettagliati il quadro di riferimento programmatico e il quadro territoriale e ambientale.
- Sezione III – Fase di valutazione del Piano, comprendente la stima degli effetti, le coerenze, il piano di monitoraggio, la partecipazione e le misure di sostenibilità.

Le fasi della VAS percorse rispecchiano quanto riportato nell'Allegato 1L del testo coordinato DGR 761/2010, DGR 10971/2009 e DGR 6420/2007 che viene di seguito riportato.

<i>Fase del piano</i>	<i>AdP- Variante di piano</i>	<i>Ambiente/ VA</i>
Fase 0 Preparazione	P0.1 Decisione in merito alla promozione dell'AdP	
	deliberazione Giunta regionale - trasmissione della DGR al Consiglio regionale. pubblicazione della DGR sul BURL	
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Definizione contenuti di massima dell'AdP Predisposizione cronoprogramma	A 1.1 L'Autorità procedente decide in merito a: • esclusione dalla VAS • verifica di assoggettabilità alla VAS • Valutazione Ambientale - VAS A1.2 L'Autorità procedente, d'intesa con l'autorità competente, provvede a: b. definire le modalità di svolgimento della conferenza; c. individuare i soggetti con competenza in materia ambientale.
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS	In caso di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale- VAS si procede come esposto nello schema seguente.	In caso di non assoggettabilità alla VAS si procede con l'iter di approvazione dell'Accordo di Programma
VALUTAZIONE AMBIENTALE- VAS		
Fase 2b Elaborazione e redazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici e linee d'azione, delle alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi A2. 4 Valutazione delle alternative della Variante di piano e scelta di quella più sostenibile A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio
	P2. 4 Proposta di schema di ipotesi di Variante di piano	A2. 8 Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica
	messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di variante urbanistica, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica e dell'eventuale prima "ipotesi di AdP" avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati Entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di messa a disposizione, chiunque può prendere visione della documentazione, e presentare osservazioni (art. 10, comma 5, D.Lgs. 152/2006) (art. 6, comma 11, l.r. 2/2003) (art. 92, comma 4, l.r. 12/2005)	

Conferenza di valutazione	Valutazione della proposta di variante urbanistica inerente l'AdP, di Rapporto Ambientale e dell'eventuale prima "ipotesi di AdP" (predisposizione verbale della conferenza)	
Fase 3 a Decisione Approvazione ipotesi di AdP	L'autorità competente in materia di VAS d'intesa con l'autorità procedente esaminate le osservazioni presentate formula il parere motivato (con atto riconoscibile reso pubblico e messo a disposizione del pubblico)	
	In caso di parere motivato positivo il Comitato dell'AdP, su proposta della Segreteria Tecnica ed a seguito dell'esame delle osservazioni presentate, formula una proposta di "ipotesi di AdP" che comprende il Rapporto Ambientale e la dichiarazione di sintesi	
	Deliberazione di Giunta Regionale di approvazione dell'"ipotesi di AdP", comprensiva di Rapporto Ambientale e dichiarazione di sintesi	
Fase 3 b Ratifica AdP e variante urbanistica	Entro trenta giorni dalla sottoscrizione degli Enti il Comune ratifica con delibera di Consiglio comunale e contestualmente controdeduce le osservazioni pervenute in merito alla variante urbanistica	
	Con Decreto del Presidente della Giunta Regionale l'AdP comprensivo di Rapporto Ambientale e la dichiarazione di sintesi finale viene approvato in via definitiva Pubblicazione del Decreto su BURL e sito web Regionale	
Fase 4 Attuazione gestione	P5. 1 Monitoraggio dell'attuazione della Variante di piano P5. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A5. 1 Rapporti di monitoraggio dell'AdP

Tabella 1 – Fasi della Valutazione Ambientale Strategica
Fonte: Regione Lombardia

2.2 I contenuti del RA (direttiva 2001/42/CE) e la loro ripartizione nel reporting dell'Atto integrativo AdP Fiera

La Direttiva Europea 2001/42/CE, che introduce la VAS¹, è stata recepita in Italia dal D.lgs 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" - interamente rivisto (nella Parte II) dal D.lgs n° 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" - che riprende sostanzialmente le indicazioni della direttiva e dettaglia i contenuti del Rapporto ambientale nell'Allegato VI. A seguire, la normativa regionale, con la DGR 761/2010 - Allegato 1L, riporta nello specifico i contenuti del RA nel caso di Accordo di programma promosso dalla Regione e comportante variante urbanistica.

¹ vedi Documento di Scoping dell'AI AdP Fiera capitolo 2.1

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o del programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- j) possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Nella Tabella 2 si dettagliano i principali contenuti del reporting relativo al presente percorso di Valutazione Ambientale Strategica.

Documento	Contenuti della Direttiva
Documento di Scoping	Schema del percorso metodologico Proposta di ambito di influenza dell'AI AdP Fiera Contenuti del Rapporto Ambientale Riferimenti normativi
Rapporto Ambientale	Percorso metodologico e criteri di sostenibilità adottati Riconoscimento del percorso decisionale compiuto Descrizione dell'AI AdP Fiera: contenuti e ambito territoriale di riferimento Ricostruzione dello scenario di valutazione, temporale e spaziale Valutazione delle coerenze interne e esterne Valutazione delle coerenze con i criteri di sostenibilità Valutazione degli effetti sulle componenti ambientali Indicazioni per il miglioramento e per il monitoraggio Modalità di partecipazione

Tabella 2 – contenuti del reporting della Valutazione Ambientale Strategica

2.3 Le figure e i ruoli nel processo

Le figure e i ruoli coinvolti nel processo di Valutazione Ambientale Strategica sono individuati sia nella DGR IX – 1486 del 30/03/2011 di promozione dell'Atto integrativo e avvio del procedimento VAS che richiamati nel sito di riferimento regionale SIVAS e corrispondenti a quanto previsto dalla normativa sono elencati di seguito (Tabella 3):

Autorità proponente	<i>Regione Lombardia – Direzione Centrale Programmazione integrata e finanza</i>
Autorità procedente:	<i>Regione Lombardia – Direzione Centrale Programmazione integrata e finanza</i>
Autorità competente per la VAS:	<i>Regione Lombardia - DG Territorio e Urbanistica - Struttura Strumenti per la pianificazione (VAS)</i>
Soggetti competenti in materia ambientale	<i>Regione Lombardia – D.D.G.G. componenti del nucleo VAS</i> <i>Autorità regionale competente in materia di VIA</i> <i>Autorità regionale competente in materia di SIC e ZPS</i> <i>ARPA Lombardia</i> <i>ASL Città di Milano</i> <i>ASL Milano 1</i> <i>Ente gestore Parco Agricolo Sud di Milano</i> <i>Consorzio Parco Regionale delle Groane</i> <i>Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Regione Lombardia</i> <i>Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per la Provincia di Milano</i> <i>Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia</i> <i>Autorità di bacino del fiume Po</i>
Enti territorialmente interessati (oltre a Regione Lombardia)	<i>Provincia di Milano</i> <i>Comune di Milano</i> <i>Comune di Pero</i> <i>Comune di Rho</i> <i>Comuni confinanti, ovvero Comune di Arese, Comune di Baranzate, Comune di Cornaredo, Comune di Lainate, Comune di Pregnana Milanese, Comune di Pogliano Milanese, Comune di Settimo Milanese</i> <i>Fondazione Fiera Milano</i> <i>ENI SpA</i> <i>EXPO 2015 SpA</i> <i>RFI SpA</i> <i>MM SpA</i> <i>ATM SpA</i> <i>Infrastrutture Lombarde SpA</i> <i>ANAS SpA</i> <i>Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA</i> <i>Satap</i> <i>Aspi</i> <i>ENEL SpA</i> <i>TERNA SpA</i> <i>Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO)</i> <i>Consorzio i bonifica est Ticino – Villoresi</i> <i>ATO – Ambito Territoriale Ottimale della Città di Milano</i> <i>ATO – Ambito Territoriale Ottimale della Provincia di Milano</i>

	<i>Amiacque Srl</i> <i>IANOMI SpA</i> <i>Patto dei Comuni del nord-ovest di Milano</i> <i>VV.FF. Comando provinciale di Milano</i>
Settori del pubblico e relative organizzazioni interessati all'iter decisionale	<i>Associazioni di categorie e sindacati</i> <i>Ordini e collegi professionali</i> <i>Università, Enti di ricerca in campo territoriale ed ambientale e Fondazioni</i> <i>Associazioni di tutela ambientale e dei consumatori</i>

Tabella 3 – Le figure e i ruoli coinvolti nel processo di Valutazione Ambientale Strategica
Fonte: Regione Lombardia DGR IX – 1486 del 30/03/2011

2.4 La Rete Natura 2000 – richiami normativi

Da parte del Consiglio delle Comunità Europea sono state adottate la Direttiva 92/43/CEE denominata “Habitat” e la Direttiva 79/409/CEE denominata “Uccelli”, che vanno a definire la Rete Natura 2000. Questa è lo strumento messo a punto dall’Unione Europea per la salvaguardia ed il miglioramento della qualità dell’ambiente naturale, anche attraverso la conservazione degli habitat, della flora e della fauna selvatica di importanza comunitaria.

La Rete Natura 2000 è costituita da due tipi di aree che possono avere diverse relazioni spaziali tra loro, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione:

- Zone a Protezione Speciale (ZPS) - istituite ai sensi della Direttiva Uccelli al fine di tutelare in modo rigoroso i siti in cui vivono le specie ornitiche contenute nell'allegato 1 della medesima Direttiva. Le ZPS vengono istituite anche per la protezione delle specie migratrici non riportate in allegato, con particolare riferimento alle zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) - istituiti ai sensi della Direttiva Habitat al fine di contribuire in modo significativo a mantenere o a ripristinare un habitat naturale (allegato 1 della medesima Direttiva) o una specie (allegato 2) in uno stato di conservazione soddisfacente.

In base alla DPR 357/1997, come modificato dal DPR 120/2003, *“Nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione... I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore (...), predispongono (...) uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo).”*

E ancora (DGR 8 agosto 2003 n. 7/14106, art. 1): *“I proponenti di piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti, predispongono uno studio per individuare e valutare gli effetti che il piano può avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo (Studio di Incidenza). Tale studio deve illustrare gli effetti diretti e indiretti che le previsioni pianificatorie possono comportare sui siti evidenziando le modalità adottate per rendere compatibili le previsioni con le esigenze di salvaguardia. Lo studio dovrà comprendere le misure di mitigazione e compensazione che il Piano adotta o prescrive di adottare da parte dei soggetti attuatori.”*

2.5 Cenni metodologici e riferimenti concettuali

L'approccio metodologico scelto per il processo di VAS dell'Atto integrativo all'AdP Fiera è quello proposto dalle Linee Guida elaborate con il Progetto internazionale ENPLAN e ripreso nella D.C.R. 13.3.2007 (Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi). Inoltre si è fatto riferimento alle metodologie individuate nel volume "Impatto ambientale e valutazione strategica" (ed – Il sole 24 ore, 2008).

Il presente Rapporto Ambientale si riferisce alla Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, e considera tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma).

Per quanto riguarda la metodologia va sottolineato che, trattandosi di una Valutazione Ambientale Strategica di un Atto Integrativo ad un AdP, ci si è basati principalmente su studi di approfondimento, documenti e valutazioni già in corso, con il duplice scopo di snellire il processo ed evitare sovrapposizioni e incoerenze metodologiche, operando un lavoro di messa a sistema delle fonti e dei documenti programmatici utilizzati per il processo di analisi e valutazione di tutte le fasi che hanno riguardato le trasformazioni territoriali connesse al sito Expo. Nello specifico, va sottolineato che alcuni elementi oggetto dell'AI sono in fase progettuale avanzata nonché oggetto di altre valutazioni degli effetti di carattere ambientale (cfr SEZIONE III par 6.1).

Inoltre, data la particolarità dei contenuti dell'AI e degli elementi oggetto di valutazione, e considerata anche la diversa scala territoriale di analisi e di intervento, la valutazione propone un approccio prevalentemente di **tipo qualitativo**, dovuta anche alla mancanza di dati significativi alla scala territoriale di analisi e valutazione considerata.

3 Criteri di sostenibilità adottati

I criteri di sostenibilità adottati per il presente Rapporto ambientale fanno riferimento al documento "Costruzione del Quadro di sostenibilità per l'AQST - Programma di interventi per la realizzazione di EXPO 2015", frutto di un accordo di collaborazione tra Regione Lombardia (Direzioni Generali Qualità dell'Ambiente e Territorio e Urbanistica), ARPA Lombardia e Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) - Istituto di Elettronica e di Ingegneria dell'Informazione e delle Telecomunicazioni (IEIT).

Questo documento si riferisce al Quadro della Sostenibilità (QdS), previsto dall'AQST promosso da Regione Lombardia "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell' Expo 2015", con d.g.r. n. 8/8425 del 12/11/08 dalla Giunta Regionale, al fine di garantire la sostenibilità di Expo Milano 2015 attraverso idonee misure di valutazione ambientale².

Il sistema di obiettivi di sostenibilità presi come riferimento dal QdS è a sua volta formulato a partire da:

- obiettivi di sostenibilità ambientale contenuti negli obiettivi territoriali del PTR, che costituisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali in Lombardia, con particolare riferimento a quelli prioritari per i sistemi territoriali maggiormente interessati dal programma di interventi per Expo;
- obiettivi derivati da piani di settore regionali approvati o in corso di elaborazione.

² Si ricorda che l'AQST menzionato non è giunto ad approvazione formale

Ai fini delle valutazioni del presente Rapporto ambientale, sono stati presi come riferimento gli obiettivi di sostenibilità riassunti nella Tabella 4 che segue, selezionando tra questi quelli più specificatamente calibrati sulle tipologie di intervento oggetto della presente VAS.

Obiettivi di sostenibilità ambientale 1° livello	Obiettivi di sostenibilità ambientale 2° livello
ARIA	
AR Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e l'ambiente	AR.1 Ridurre le emissioni in atmosfera degli inquinanti (SO ₂ , NO _x , COVNM, NH ₃ , CO), delle polveri (PM 10, PM 2,5) e dei loro precursori, agendo in maniera integrata sul sistema produttivo, della mobilità e residenziale AR.3 Mantenere le concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale
EMISSIONI CLIMALTERANTI	
EC Stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra ad un livello tale da escludere pericolose interferenze delle attività antropiche sul sistema climatico.	EC.1 Ridurre le emissioni dei gas serra in particolare nei settori edilizia, trasporti e agricoltura EC.2 Potenziare i sistemi vegetazionali per l'assorbimento delle emissioni di CO ₂ <i>Riduzione delle emissioni di CO₂eq del 13% entro il 2020 nei settori non ETS rispetto al 2006 (circa 9 milioni di tonnellate)</i>
ACQUA	
AC Garantire un livello qualitativo elevato dei corpi idrici superficiali e sotterranei, prevenendo l'inquinamento e promuovendo l'uso sostenibile delle risorse idriche	AC.1 Ridurre l'inquinamento delle acque superficiali – fiumi e laghi – (con particolare riferimento a Lambro, Seveso e Olona) <i>Raggiungimento dello stato "buono" entro il 2016 per i corpi idrici significativi, stato "sufficiente" per il Lambro a valle di Monza, per il Seveso e per l'Olona. Obiettivi di qualità per i laghi lombardi – al 2016 – definiti dal PTUA)</i> AC.6 Contenere le possibili fonti di contaminazioni della falda
SUOLO	
SU.a Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione e al mantenimento della permeabilità SU.b Tutelare il suolo libero esistente e preservarlo dall'espansione insediativa	SU.1 Mantenere e ripristinare le funzionalità del suolo non edificato (ad esempio riqualificando a verde gli spazi residuali di frangia e le aree agricole dismesse) SU.2 Ridurre il consumo di suolo recuperando le aree urbanizzate dismesse o degradate
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	
PS Tutelare la salute pubblica e promuovere la qualità della vita	PS.1 Ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti indoor e outdoor (atmosferico, idrico, acustico, del suolo, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti etc.)

Obiettivi di sostenibilità ambientale 1° livello		Obiettivi di sostenibilità ambientale 2° livello	
RUMORE E VIBRAZIONI			
		RV.1	Prevenire e ridurre i livelli di rumore generati dalle infrastrutture di trasporto (stradale, ferroviario e aeroportuale) e dagli impianti industriali, soprattutto in ambito urbano
RADIAZIONI IONIZZANTI E NON IONIZZANTI			
		RI.1	Ridurre l'esposizione a campi elettromagnetici in tutte le situazioni a rischio per la salute umana e l'ambiente naturale
ENERGIA			
EN	Ridurre il costo ambientale dell'energia per il sistema lombardo	EN.1	Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture, edifici, strumenti, processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia <i>Riduzione dei consumi del 20% rispetto agli attuali consumi, pari ad un risparmio di circa 9 milioni di tep nei diversi settori di consumo finali</i>
MOBILITÀ E TRASPORTI			
MT.a	Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili	MT.1	Privilegiare localizzazioni dei nuovi insediamenti coerenti con i servizi di trasporto pubblico
		MT.2	Potenziare, soprattutto nelle aree metropolitane a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e le metrotramvie, il trasporto pubblico locale su gomma
MT.b	Garantire una mobilità sicura e rispettosa dell'ambiente	MT.5	Migliorare l'accessibilità ai poli del sistema fieristico, attraverso il trasporto pubblico locale, favorendo la loro integrazione con le aree urbane
		MT.7	Garantire il rispetto dell'esigenza prioritaria della sicurezza nella progettazione, costruzione e dell'esercizio delle infrastrutture
		MT.8	Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs privato)

Tabella 4 – Quadro della Sostenibilità (QdS)

Fonte: AQST promosso da Regione Lombardia "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell' EXPO 2015"

BOX 1

In base ai contenuti del QdS è possibile individuare alcuni temi prioritari riconducibili a:

- **il sistema rurale-paesistico-ambientale, con i seguenti punti di attenzione**
 1. messa a sistema delle eventuali aree protette esistenti nei pressi dell'area espositiva
 2. equilibrio fra lo sviluppo della fruizione e la conservazione dei valori naturalistici ed ambientali
 3. progettazione di soluzioni mitigative delle interferenze
 4. inserimento paesistico e ambientale di nuove strutture insediative
 5. necessità che la progettazione delle infrastrutture della mobilità sia sviluppata contestualmente alla progettazione paesaggistica delle aree contermini
 6. identificazione di aree della rete ecologica e della rete verde in cui prioritariamente localizzare le opere di compensazione ambientale
 7. promozione dell'innovazione nella filiera agroalimentare
- **il sistema delle acque, con i seguenti orientamenti strategici:**
 1. Riduzione del rischio idraulico e inquinologico
 2. Riqualficazione ambientale e costruzione della rete ecologica
 3. Regole insediative e infrastrutturali (tra i quali la previsione di vasche di prima pioggia e di casse di laminazione naturalistiche)
 3. Regole insediative e infrastrutturali (tra i quali l'adozione di tecniche/regole di impermeabilizzazione di aree urbane quali spazi aperti delle aree residenziali, aree industriali e commerciali)
 4. Regole agricole
- **la gestione delle risorse e dei servizi ambientali, con i seguenti punti di attenzione:**
 1. pressione che verrà esercitata dalla richiesta di risorse idriche
 2. gestione e realizzazione rete fognaria interna a sito Expo
 3. gestione dei rifiuti
 4. stoccaggio delle merci e la distribuzione dei materiali
 5. risposta alla crescente domanda di energia elettrica
 6. impianto illuminazione pubblica
 7. acquisti verdi
 8. promozione di sistemi di gestione ambientale, etichette e marchi ecologici
- **le emissioni climalteranti e la qualità dell'aria, con i seguenti punti di attenzione:**
 1. corretta pianificazione e progettazione del sistema dei trasporti
 2. la promozione dell'utilizzo della rete di trasporto pubblico, in particolare su ferro.
 3. il risparmio energetico nella gestione degli edifici e delle strutture che ospitano la manifestazione;
 4. l'adozione di programmi di acquisti verdi finalizzati a orientare il comportamento di contraenti e fornitori;
 5. l'utilizzo di prodotti locali per i quali gli spostamenti dal luogo della produzione e della trasformazione siano contenuti;
 6. la promozione di sistemi di gestione ambientale, di etichette e marchi ecologici;
 7. la sostenibilità ambientale degli eventi di comunicazione e partecipazione;
- **il sistema della mobilità, con i seguenti punti di attenzione:**
 1. importanza di coordinamento delle iniziative in corso
 2. occasione di mettere a sistema la mobilità attraverso interventi di gestione ("soft");
 3. potenziali criticità legate alla congestione del traffico e all'affollamento del trasporto pubblico;
 4. l'utilità nel lungo periodo (fase di legacy) degli interventi permanenti legati all'evento Expo;
 5. la considerazione del problema del traffico e dell'accessibilità anche in termini di localizzazione dei poli attrattori;
- **assicurare l'accettabilità sociale delle scelte intraprese**

Rispetto alla mobilità, nel QdS erano proposte una serie di considerazioni di approfondimento, riferite ad Expo 2015, che possono essere considerate come significative in senso più ampio e di interesse generale per il territorio.

Queste richiamavano, tra le altre, la necessità di prevedere e considerare adeguatamente **le potenziali criticità legate all'affollamento del trasporto pubblico e alla congestione del traffico**.

Per quanto riguarda la congestione del traffico, veniva sottolineato come, per limitare gli effetti negativi di congestione a scala locale, il tema relativo ai parcheggi dovesse essere affrontato in maniera organica e complessiva, valutando anche gli aspetti organizzativi e gestionali (es. diversificazione delle aree di sosta, tariffazione, indirizzamento, ...) e quelli legati ai sistemi di connessione con il sito, al fine di ottimizzarne l'utilizzo e la funzionalità. Pertanto, nel QdS, si sottolineava in linea generale che:

- la dotazione di aree di parcheggio deve essere tale da soddisfare la domanda attesa in termini quantitativi;
- il sistema di itinerari stradali di accesso alle aree di sosta deve essere funzionale sia alle provenienze di lungo raggio sia alla distribuzione locale dei flussi veicolari in ingresso/uscita;
- deve essere attuato un efficace sistema di indirizzamento delle auto private verso i parcheggi più prossimi a ciascun nodo di accesso veicolare all'area;
- devono essere previsti servizi dedicati di collegamento diretto e ad alta frequenza tra i parcheggi esterni ed il sito espositivo.

Per quanto riguarda le infrastrutture permanenti, il QdS mette in luce la necessità di verificarne l'utilità nel lungo periodo, dimensionandole in modo da rispondere alle esigenze della domanda in un'ottica di lungo periodo. Questo tema riguarda anche in particolare il dimensionamento e la localizzazione dei parcheggi per i visitatori.

Tali considerazioni seppur sviluppate in relazione allo sviluppo Expo 2015, sono state ritenute valide in generale rispetto alla sostenibilità di infrastrutture/servizi/accessibilità e sono state tenute presenti anche nelle fasi di valutazione degli effetti potenziali dell'AI AdP Fiera.

4 Presentazione dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Fiera

Nei paragrafi seguenti vengono illustrati i contenuti dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera e della relativa proposta di variante alla disciplina urbanistica introdotta.

In particolare, si descrivono le premesse dell'AI e si dà conto, a partire dalla ricognizione effettuata nel Documento di Scoping, del percorso decisionale compiuto e degli interventi (già realizzati o previsti) ad esso legati. Infine, si illustrano i contenuti della nuova disciplina urbanistica che modifica e integra le previsioni dell'Accordo di Programma.

4.1 Obiettivi e contenuti dell'Atto integrativo

4.1.1 I due Accordi di Programma (Fiera e Expo) e l'Atto Integrativo

Come già anticipato in premessa, con il DPGR n. 58521 del 8/04/1994 è stato approvato l'Accordo di Programma “per la qualificazione e lo sviluppo del Sistema Fieristico lombardo attraverso le realizzazione del Polo esterno della fiera nella localizzazione di Pero-Rho e attraverso le riqualificazione del Polo urbano”, denominato anche **AdP Fiera**. L'Accordo e i successivi atti integrativi hanno avuto la funzione di consentire la corretta pianificazione dell'insediamento fieristico, in relazione agli sviluppi progettuali del quartiere fieristico, delle opere infrastrutturali esterne di supporto (tra cui il complesso sistema di accessibilità al sito mediante trasporto privato e pubblico; delle infrastrutture puntuali quali la centrale di alimentazione elettrica del quartiere fieristico), degli elementi che compongono l'intero sistema del polo esterno, nonché in coerenza con le mutevoli esigenze del più ampio ambito territoriale coinvolto.

Successivamente, con DPGR n. 7471 del 04/08/2011 è stato approvato l'Accordo di Programma “finalizzato a consentire la realizzazione dell'Esposizione Universale 2015, anche attraverso la definizione dell'idonea disciplina urbanistica e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento”, denominato anche **AdP Expo**. L'AdP assoggetta a un'unica disciplina urbanistica le aree che ricadono sia in Comune di Rho, sia in Comune di Milano e detta disposizioni specifiche da attuare in relazione alla fase EXPO 2015 e nella fase Post Expo, coordinate tra loro.

In considerazione delle connessioni e delle sovrapposizioni tra i due Accordi di Programma, e contestualmente alla fase di predisposizione dell'AdP Expo, Regione Lombardia ha promosso, con DGR n. IX/1468 del 30/03/2011, l'**Atto Integrativo all'AdP Fiera** (altrimenti qui denominato AI AdP Fiera) con l'**obiettivo** sostanziale di coordinare le previsioni dei due Accordi di Programma e di risolvere le situazioni di interferenza esistenti tra i due strumenti³. In particolare, l'Atto Integrativo prende avvio dai contenuti dell'art. 9 dell'AdP Expo “*Interferenze e risoluzione delle sovrapposizioni tra Accordo di Programma per lo sviluppo del sistema fieristico lombardo ed il presente Accordo di Programma*”, dove si citano “gli elementi naturali, infrastrutture ed impianti” che interferiscono con la realizzazione delle opere essenziali dell'Esposizione Universale 2015.

³ *Relazione illustrativa dell'Atto Integrativo AdP fiera* (Comune di Rho - 28 giugno 2012, Comune di Milano – 2 luglio 2012).

Nell'Atto Integrativo si individuano le soluzioni idonee e condivise per la ricollocazione delle strutture e infrastrutture interferenti, garantendo la completa funzionalità e l'esercizio del polo fieristico, e garantendo la possibilità di attuare sia l'evento Expo 2015, sia il processo di trasformazione urbanistica nella fase post Expo. Ciò avviene prevedendo modifiche del perimetro delle aree originariamente assoggettate all'AdP Fiera, comportando una sua ridefinizione.

Si riportano di seguito le rappresentazioni cartografiche dei perimetri territoriali assoggettati ai due Accordi di Programma sopra citati, con evidenziati gli ambiti di sovrapposizione e l'insieme degli elementi di interferenza e delle previsioni da coerenzare.

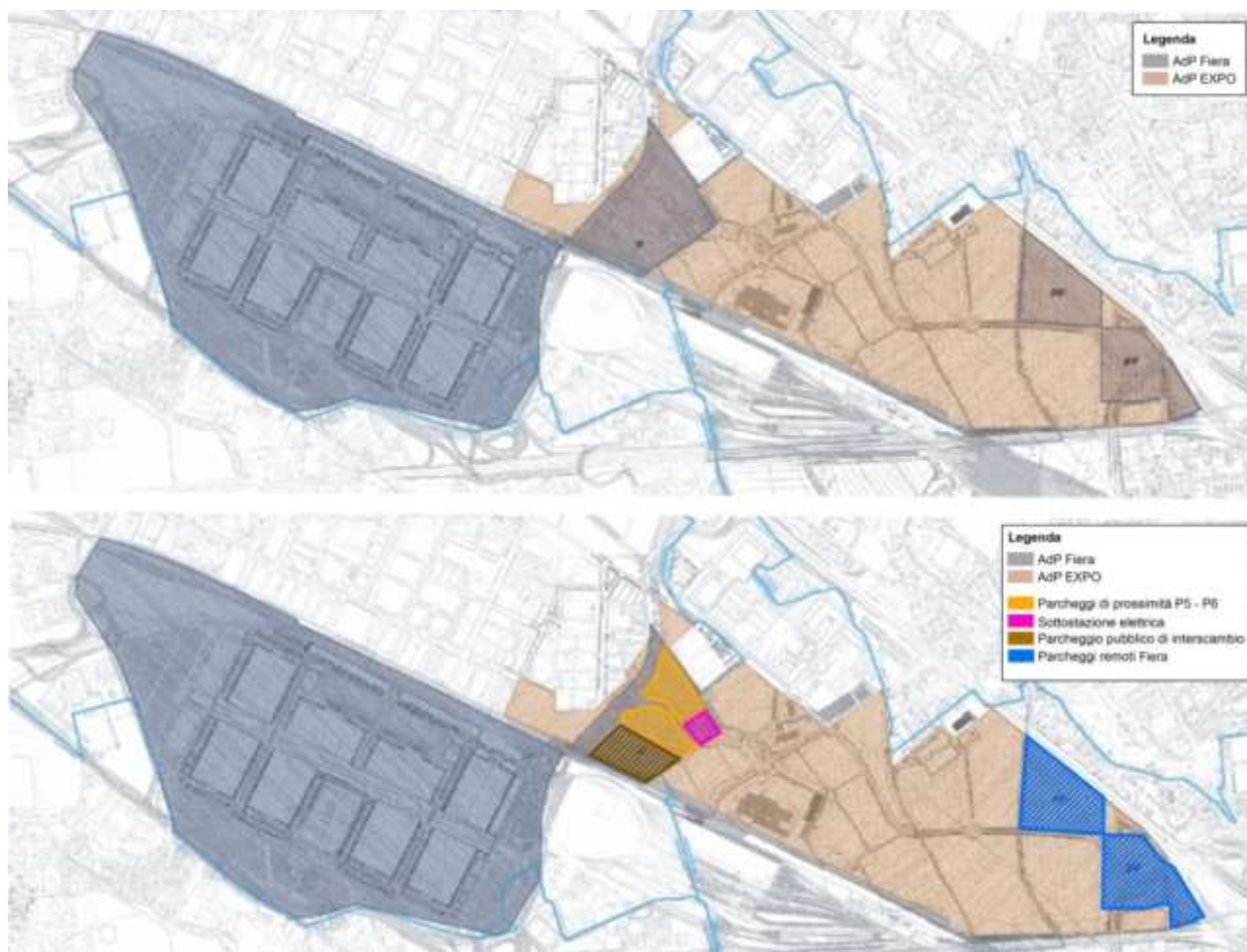


Figura 1 – Schema di interazione delle aree oggetto dei due AdP

Fonte: Comune di Milano, Comune di Rho; Relazione illustrativa Atto integrativo AdP Fiera

Inoltre, si riportano di seguito due estratti delle NTA dell'AdP Expo che mettono in evidenza gli ambiti di sovrapposizione:

- i contenuti dell'art. 9 relativi alla soluzione delle interferenze fra i due strumenti programmatori;
- la disciplina transitoria di salvaguardia contenuta nell'art. 4 che regola i rapporti fra i due AdP (Expo e Fiera), nelle more dell'approvazione e attuazione dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera.

BOX 2

AdP Expo - *"Art. 9 – Interferenze e risoluzione delle sovrapposizioni tra Accordo di Programma per lo sviluppo del sistema fieristico lombardo ed il presente Accordo di Programma"*

9.1 La planimetria allegata alla lettera F) individua gli elementi naturali, infrastrutture ed impianti presenti nell'ambito territoriale dell'Accordo di Programma che interferiscono con la realizzazione delle opere essenziali dell'Esposizione Universale 2015 e che, quindi, dovranno essere rimossi a cura della Società EXPO 2015 S.p.A. secondo quanto stabilito nel seguito del presente articolo.

I fattori di interferenza sono sinteticamente costituiti da:

- a) corsi d'acqua
- b) viabilità esistente
- c) sottostazione elettrica a servizio del Polo esterno della Fiera
- d) parcheggi "di prossimità" a servizio del Polo esterno della Fiera

Sulle aree insistono, inoltre, previsioni riguardanti la realizzazione di un parcheggio (pubblico) di interscambio e di parcheggi "remoti" al servizio del Polo esterno della Fiera.

9.2 Le opere e le strutture di cui alle lettere c) e d) nonché le previsioni di cui all'ultimo capoverso del precedente comma 9.1 ricadono altresì nell'ambito dell'Accordo di Programma Fiera. Regione Lombardia, Ente promotore del predetto Accordo di Programma, ha promosso la procedura di approvazione dell'Atto Integrativo del medesimo Accordo con DGR n. IX/1468 del 30 marzo 2011, al fine di definire e coerenziale le previsioni contenute nei due strumenti di programmazione negoziata sopra citati.

Relativamente alle opere di cui alle lettere a) e b) di cui al precedente comma 9.1, la Società EXPO 2015 S.p.A. si assume l'onere economico derivante dalla risoluzione delle interferenze oltre i costi aggiuntivi per la ricollocazione del parcheggio pubblico di interscambio.

Relativamente alle opere di cui alle lettere c) e d) e parcheggi remoti di cui al precedente comma 9.1, la Società EXPO 2015 S.p.A. si assumerà ogni onere economico derivante dalla rimozione e dalla ricollocazione delle stesse – nella fase provvisoria – secondo termini, condizioni e modalità che saranno definite tra la Società EXPO 2015 S.p.A. e le parti interessate nell'ambito dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera."

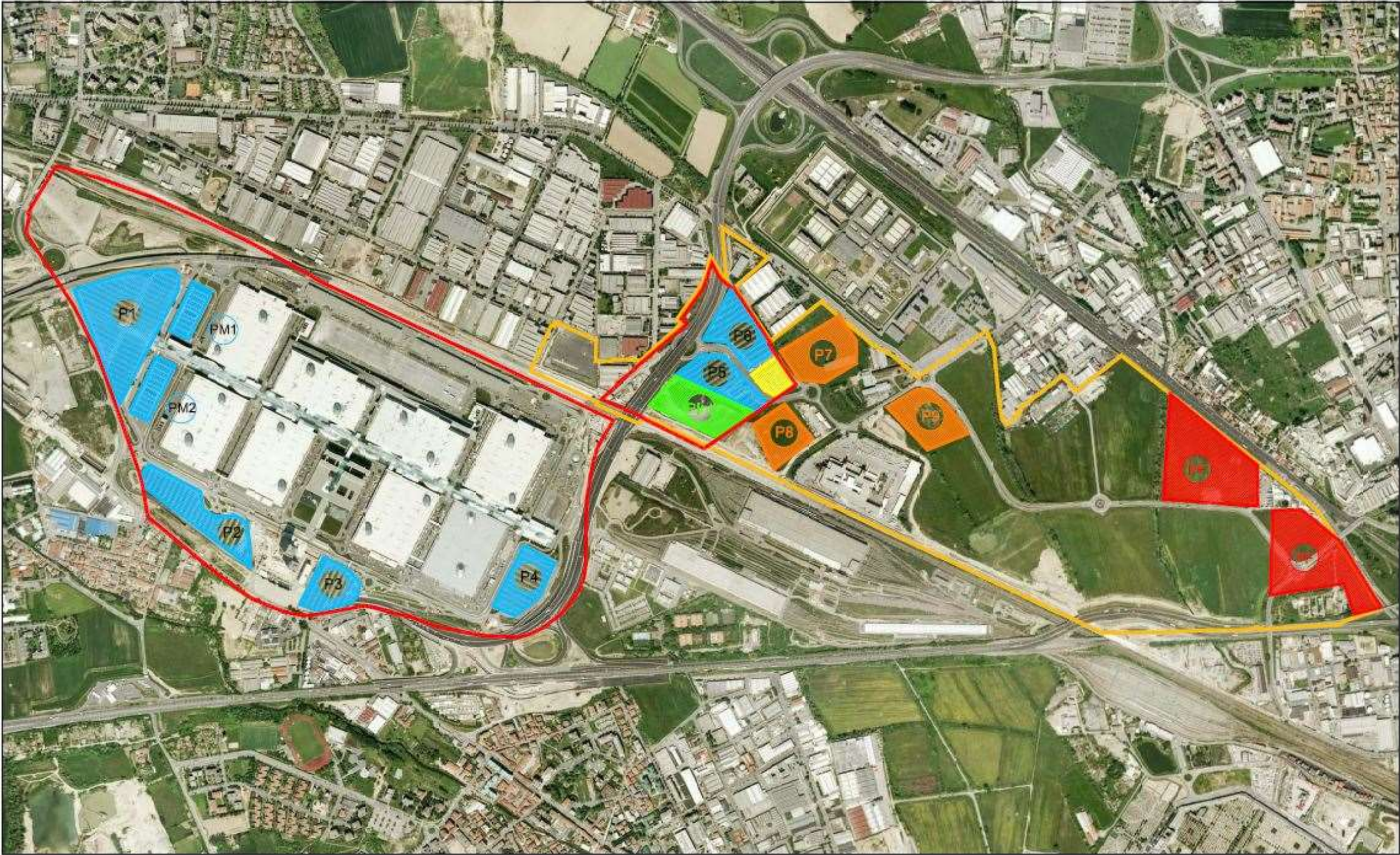
BOX 3

NTA variante urbanistica connessa all'AdP Expo - *"Art.4 – Rapporti con l'Accordo di Programma per la qualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo approvato con D.G.R. Lombardia n. 58251 del 8.04.1994 e successivi atti integrativi"*

"1. All'interno del perimetro di Variante dovrà essere garantita la dotazione di aree e attrezzature pubbliche e/o di interesse pubblico o generale previsti o già definiti nell'ambito dell'Accordo di Programma per la qualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo (con particolare riferimento ai parcheggi di prossimità e remoti al servizio del Polo fieristico di Rho-Pero e al previsto parcheggio di interscambio), salvo diverse determinazioni che saranno oggetto di specifico atto integrativo al summenzionato Accordo di Programma."

Va specificato che alcuni elementi che vengono citati nell'art 9 dell'AdP Expo riportato nel box 2 (ovvero i corsi d'acqua, la viabilità esistente) o che sono menzionati negli atti di avvio del procedimento per la definizione dei contenuti urbanistici connessi al presente Atto Integrativo AdP Fiera (i pozzi di Fiera, ubicati in Comune di Rho, sull'area cosiddetta "Triulza") sono stati trattati nell'ambito della definizione del progetto per la Piastra Espositiva e, in particolare, i pozzi sono stati considerati invarianti per il progetto stesso. La considerazione degli effetti ambientali originati da eventuali modifiche di questi elementi è stata quindi trattata nello Studio di Impatto Ambientale correlato al progetto della Piastra espositiva di Expo 2015.

Allegato 1 - Previsioni e dotazione di parcheggi dell'AdP Fiera e successivi atti integrativi



Variante Urbanistica all'AdP Fiera per coordinare le previsioni con L'AdP Expo

LEGENDA

PREVISIONI ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA (AdP)

- PARCHEGGI DI PROSSIMITA' - 8.300 p.a. attorno al perimetro del quartiere fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1, PM2) - 1.700 p.a. in area Triulzia (P5 e P6)
- PARCHEGGI REMOTI FIRENZA - 4.000 p.a. come da previsione dell' AdP Fiera e Variante al PRG di Milano del 2003 (P7)
- TOTALE - 14.000 p.a.
- PARCHEGGIO PUBBLICO DI INTERSCAMBIO - 2.000 p.a. come da previsione (Pint.)

STATO DI FATTO

- PARCHEGGI DI PROSSIMITA' - 8.300 p.a. attorno al perimetro del quartiere fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1, PM2) - 1.700 p.a. in area Triulzia (P5 e P6)
- PARCHEGGI REMOTI provvisori - 3.600 p.a. (P7, P8, P9)

- ACCORDO DI PROGRAMMA FIERA
- ACCORDO DI PROGRAMMA EXPO
- SOTTOSTAZIONE ELETTRICA

Figura 1 bis– Schema di interazione delle aree oggetto dei due AdP
Fonte: Relazione Illustrativa Variante Urbanistica

Allegato 2 - Previsioni urbanistiche e soluzione delle interferenze oggetto dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera

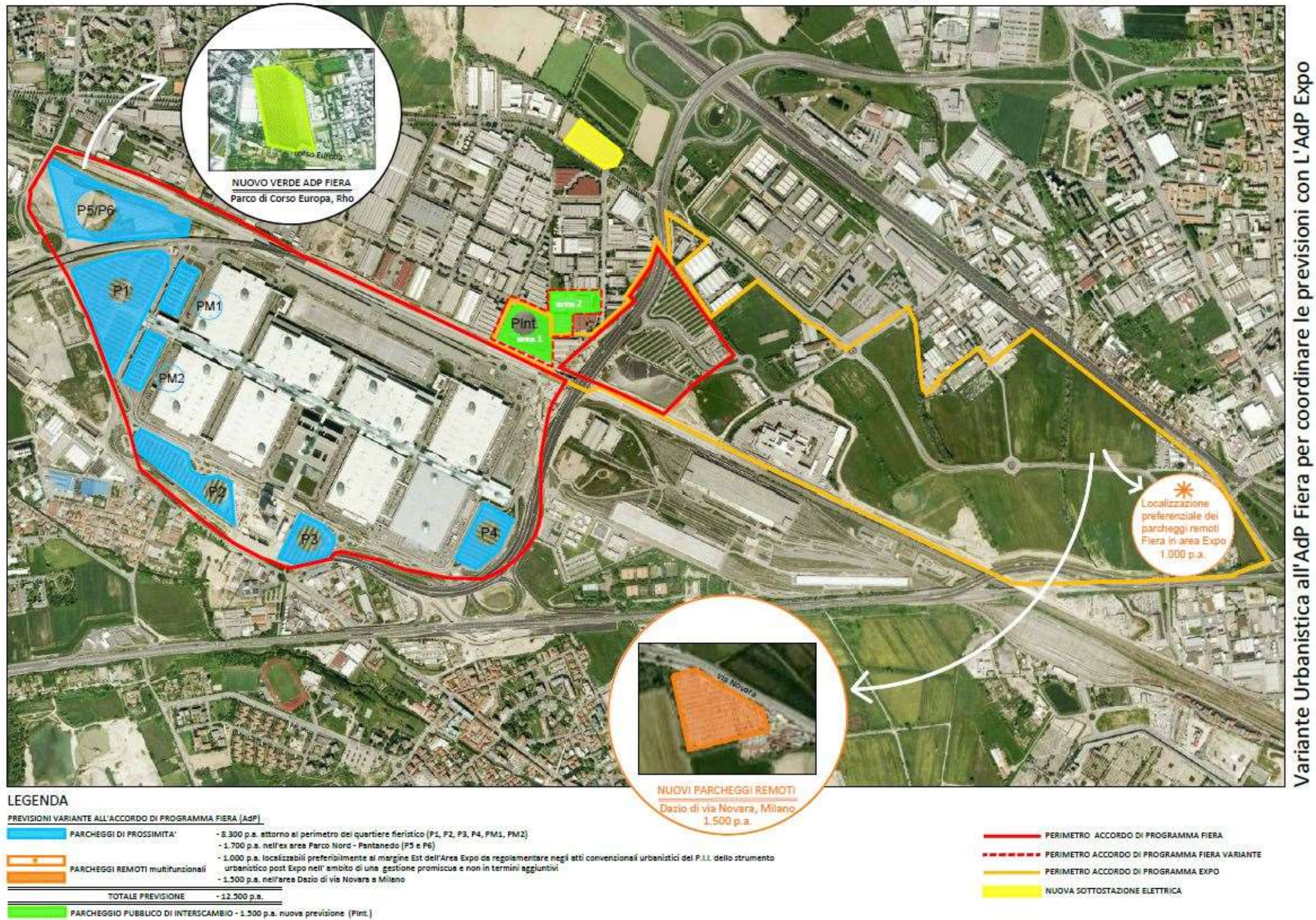


Figura 1 ter– Schema di interazione delle aree oggetto dei due AdP a seguito del processo decisionale dell'AI dell'AdP Fiera
Fonte: Relazione Illustrativa Variante Urbanistica

Nella Figura 1 bis sono rappresentate le previsioni e le dotazioni di parcheggi originariamente previste dall'AdP Fiera, mentre nella Figura 1 ter viene illustrato l'esito dell'intero processo decisionale e i risultati dell'AI AdP Fiera.

Dal confronto delle due figure, si può osservare che a seguito del processo decisionale vengono confermate le previsioni e la disciplina dell'AdP Fiera che ricadono nel "Perimetro AdP Fiera", che individua il perimetro antecedente l'Atto Integrativo, con la sola esclusione delle aree dei parcheggi remoti in area Fiorenza. A queste si affiancano le previsioni e proposta di variante alla disciplina urbanistica introdotte con l'AI dell'AdP Fiera, riferite alle aree individuate dal "Perimetro AdP Fiera Variante" e alla previsione dei parcheggi remoti, pari a 1000 posti auto, localizzabili preferibilmente, come raffigurato, al margine Est dell'area Expo o secondo quanto definito nell'articolo unico delle NTA della proposta di variante alla disciplina urbanistica, riferita al Comune di Milano, al comma 3.

Per quanto riguarda la Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, nel presente RA (e relativa Sintesi Non Tecnica) si tiene in considerazione che, dal momento che l'ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale, in relazione anche al legame con Expo 2015 e soprattutto con lo sviluppo del Post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del post Expo.

4.1.2 Gli ambiti di sovrapposizione: interferenze e elementi da coerenziare

Tra gli elementi considerati dall'AI all'AdP Fiera, alcuni costituiscono vere e proprie interferenze rispetto a opere già presenti sul territorio, altri riguardano invece opere/funzioni previste dall'AdP Fiera ma non ancora realizzate, per le quali è stato necessario individuare nuove soluzioni localizzative in grado di garantire sia la funzionalità e l'esercizio del polo fieristico, sia la realizzazione del sito espositivo e la sua riqualificazione nel post - Expo. Per un approfondimento dei singoli elementi, si rimanda al paragrafo 4.3.

Il primo gruppo di elementi – le **interferenze** – è costituito da:

- i parcheggi di prossimità Fiera P5 e P6, collocati in Comune di Rho, sull'area cosiddetta "Triulza";
- la sottostazione elettrica di alimentazione del quartiere fieristico, ubicata in area cosiddetta "Triulza".

Tali elementi hanno presentato un carattere di maggiore urgenza, in quanto direttamente condizionanti l'effettivo avvio dei lavori relativi all'Esposizione Universale; essi sono stati pertanto trattati fin dalle prime fasi del processo decisionale e ad oggi hanno trovato già soluzioni condivise che sono state consolidate sia sotto il profilo pianificatorio, sia realizzativo.

Il secondo gruppo di elementi – le **previsioni da coerenziare** – ricomprende le funzioni contemplate nell'AdP in via previsionale, ma non ancora insediate sul territorio; è costituito da:

- il parcheggio di interscambio, originariamente previsto in area cosiddetta "Triulza";
- i parcheggi remoti Fiera, previsti in Comune di Milano, sull'area cosiddetta "Fiorenza".

Le località Triulza e Fiorenza, ove sono state previste le suddette opere infrastrutturali per Fiera, ricadono, infatti, all'interno del perimetro dell'AdP Expo.

L'insieme degli elementi di interferenza e da coerenzare è riportato nella Figura 1, Figura 1bis e Figura 1 ter.

La soluzione alle previsioni da coordinare è proposta all'interno delle varianti alla disciplina urbanistica degli strumenti di pianificazione comunale predisposte dai Comuni Milano e Rho (si veda paragrafo 4.4).

4.2 Approfondimento: il sistema della sosta

Riguardo al sistema della sosta, l'Accordo di Programma Fiera e gli atti integrativi successivi hanno complessivamente previsto **la realizzazione di aree di sosta per 14.000 posti auto**, da localizzarsi in parcheggi pertinenziali, in parte nelle immediate adiacenze del polo fieristico (parcheggi "di prossimità", di circa 10.000 p.a.) e in parte in posizione "remota" da collegarsi ai padiglioni tramite bus-navetta (parcheggi "remoti", di circa 4.000 p.a.), nonché un parcheggio di interscambio con la linea ferroviaria dell'Alta Capacità Milano-Torino e con la linea metropolitana M1, dimensionato in 2.000 posti auto (Figura 2 e tabella 5). L'AdP Fiera prevedeva inoltre una generale ripartizione modale 70-30 in favore dell'automobile per gli spostamenti diretti al sito espositivo e un coefficiente di occupazione veicolare medio pari a 2 (Systematica, 2013). Tali previsioni si sviluppavano seguendo i dati disponibili per le manifestazioni della fiera storica e per analogia rispetto ad altri poli fieristici di rilevanza simile a quello milanese.





Figura 2 – Distribuzione dei parcheggi pertinenziali (di prossimità e remoti) e di interscambio previsti dall'AdP Fiera

Fonte – Progetto preliminare - Ricollocazione parcheggi P5-P6 in area Parco Nord a Rho-Pero – Relazione Tecnico Illustrativa (Sviluppo Sistema Fiera, 2012)

Parcheggio di prossimità	Numero posti auto
P1	2315
P2	1184
P3	818
P4	940
P5	805
P6	896
Parcheggio multipiano PM1	1390
Parcheggio multipiano PM2	1576
TOT	9924

Tabella 5 – Numero di posti auto per ciascun parcheggio pertinenziale di prossimità dell'AdP Fiera

I 10.000 posti auto sono stati realizzati in numero di circa 8.300 nell'ambito del polo fieristico (P1, P2, P3, P4, PM1 e PM2) e in numero di circa 1.700, i cosiddetti “parcheggi di prossimità P5-P6”, in Comune di Rho - località Triulza.

La previsione di parcheggi remoti (pari a 4.000 p.a.) individuata in Comune di Milano - località Fiorenza, è rimasta inattuata in quanto, in via sostitutiva, sono state allestiti parcheggi per circa 3.600 p.a., denominati P7-P8-P9, in adiacenza ai parcheggi di prossimità P5-P6, con modalità costruttive temporanee⁴. Le opere sono state poi rimosse per consentire l'avvio dei lavori sul sito Expo.

Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio, l'AdP Fiera aveva individuato un'ipotesi situata in area Triulza (in verde nella Figura 2), in adiacenza alla linea ferroviaria, avente capacità di circa 2.000 posti auto. In attesa della realizzazione della soluzione progettuale definitiva il Comune di Rho ha provveduto a attrezzare a parcheggio a raso con un numero di p.a. effettivi di ca. 600 unità l'area sovrastante la vasca di laminazione (in azzurro nella Figura 2).

Questo era lo scenario relativo al sistema della sosta all'avvio dei lavori per l'AI AdP Fiera.

⁴ In conformità alla Denuncia di Inizio Attività presentata al Comune di Milano in data 30/07/2008 – P.G. 616407/2008.

4.3 Opzioni considerate e azioni collegate

Facendo riferimento agli elementi contenuti nell'Atto Integrativo, il presente paragrafo ricostruisce in sintesi il processo decisionale relativo a ciascuno di essi, riportando le diverse ipotesi localizzative considerate nonché le soluzioni già intraprese e quelle definite dalla proposta di variante alla disciplina urbanistica ai PGT di Milano e Rho, e si citano gli atti formali correlati⁵.

Nello specifico, il tema della ricollocazione dei parcheggi Fiera esistenti sul sito Expo è stato affrontato da diversi incontri interistituzionali che hanno coinvolto il Comune di Milano, Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Rho, rappresentanti del Patto dei sindaci del Nord-Ovest, Sviluppo Sistema Fiera Milano, MM S.p.A., Società EXPO 2015 S.p.A.

L'obiettivo è stato quello di formulare ipotesi localizzative, temporanee o permanenti, che potessero risultare condivise da tutti i soggetti interessati, e in grado di garantire condizioni di funzionalità ed accessibilità analoghe a quelle che caratterizzano attualmente i parcheggi Fiera.

La definizione dei contenuti dell'Atto Integrativo e della relativa variante urbanistica è pertanto avvenuta a valle di un lavoro ricco di momenti di confronto, tra cui si citano, in particolare:

- l'incontro del Comitato per l'Accordo di Programma del 13 giugno 2012, quello del 1 luglio 2014;
- gli incontri della Segreteria Tecnica AdP Fiera (riunioni del: 21/04/2011, 10/05/2011, 26/05/2011, 16/06/2011, 30/06/2011, 8/11/2011, 21/11/2011, 10/02/2012, 20/04/2012, 10/05/2012, 21/05/2012, 13/06/2012, 28/06/2012, 14/12/2012, 25/01/2013, 27/06/2013, 19/09/2013, 19/11/2013, 04/02/2014, 17/04/2014, 29/05/2014, 30/10/2014);
- gli incontri del Gruppo operativo per la definizione dello Studio sull'Accessibilità e il Sistema dei Parcheggi del Polo fieristico" (25/07/2012, 20/09/2012, 12/10/2012, 08/03/2013, 02/07/2013).

Nell'ambito di questi incontri sono state definite le decisioni volte a garantire il corretto svolgimento sia dell'esposizione universale, sia, contemporaneamente, degli eventi fieristici, garantendo anche la successiva riqualificazione dell'area successivamente all'evento espositivo. Sono stati effettuati studi e approfondimenti inerenti gli elementi di interferenza e da coordinare, sia riguardo alla loro ricollocazione, sia considerando il dimensionamento degli stessi, rispetto alle infrastrutture ad oggi presenti sul territorio e alle nuove prospettive ipotizzabili per i flussi di traffico e per la domanda di accessibilità.

⁵ Per una ricostruzione degli atti e dei procedimenti più specificamente dedicati agli approfondimenti dei possibili effetti ambientali, si rimanda al paragrafo 6.1.

In particolare, in considerazione del tempo trascorso dall'approvazione dell'AdP Fiera, si è verificata l'attualità dei dimensionamenti operati all'epoca, relativamente ai parcheggi di prossimità e remoti e al parcheggio di interscambio. A tal fine è stato attivato da parte della Segreteria Tecnica un **Gruppo Operativo Accessibilità** ristretto, inteso come gruppo di lavoro interno di ausilio, che ha coordinato due distinti studi specifici di approfondimento:

- *Studio di mobilità ed analisi dei sistemi di accessibilità del Polo Fieristico* avente per oggetto l'analisi dell'evoluzione della domanda di parcheggio nel periodo 2006 – 2012, predisposto da Systematica su incarico di Fondazione Fiera (marzo 2013);
- *Studio avente per oggetto la verifica e revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio presso la stazione Rho-Fiera*, predisposto dal Comune di Milano in collaborazione con AMAT (gennaio 2013).

Tali studi sono stati volti a fornire nuovi aggiornamenti sulla domanda di mobilità e a supportare adeguate decisioni urbanistiche.

I passaggi decisionali riguardanti gli elementi di interferenza e le previsioni da coerenziane tra l'AdP Fiera e l'AdP Expo trattati dall'Atto Integrativo dell'AdP Fiera sono riportati nelle schede seguenti.

Deve essere specificato che nelle alternative è stata comunque considerata anche "l'opzione zero", secondo quanto previsto dalla Direttiva 01/42/CE, che nel caso del presente procedimento si riferisce allo stato programmatico antecedente al processo del presente Atto Integrativo. L'opzione zero quindi si riferisce alla sovrapposizione dei due AdP e alla necessità di raccordare le previsioni urbanistiche e di risolvere le situazioni di interferenza.

Nello scenario dell'opzione zero le previsioni dell'AdP Fiera, non essendo aggiornate con dati recenti, facevano riferimento ad una quota di p.a. per i parcheggi superiore a quella definita con la presente variante urbanistica dell'Atto Integrativo, facendo ipotizzare dal punto di vista ambientale possibili effetti negativi e criticità maggiori di quanto risultante dalle decisioni dell'AI AdP Fiera.

La valutazione nei paragrafi successivi è quindi sviluppata sulla base del continuo confronto tra l'atto programmatico oggetto di valutazione e l'opzione zero come sopra definita

PARCHEGGI DI PROSSIMITÀ P5 E P6
FINALITÀ
Fornire un'adeguata risposta alla domanda di parcheggi pertinenziali per Fiera.
IPOTESI LOCALIZZATIVE CONSIDERATE
Prima ipotesi localizzativa • area Triulza, su ambito di pertinenza EXPO 2015, in Comune di Rho Ipotesi localizzative successive • area ex CAMFIN in Comune di Rho e Comune di Pero; • area cosiddetta "Parco Nord".
PROCESSO DECISIONALE
Rispetto alla ricollocazione dei parcheggi di prossimità P5 e P6, sono state esplorate diverse soluzioni che prevedessero al contempo una localizzazione temporanea e definitiva, e che avessero come obiettivo quello di giungere a una soluzione in aree tali da garantirne analoghe condizioni di funzionalità ed accessibilità rispetto alla collocazione originaria. Una delle prime ipotesi esaminate prevedeva lo spostamento dei P5 e P6 in area ex – CAMFIN nei Comuni di Rho e Pero, per un totale di 2.300 p.a., valutando anche la possibilità di estendere il perimetro dell'AdP a tale comparto, sulla base di un'ipotesi di trasformazione urbanistica illustrata da Fondazione Fiera Milano; tale ipotesi presentava tuttavia numerose problematiche di carattere tecnico-giuridico ed è stata quindi scartata. A seguito degli approfondimenti effettuati, in particolare attraverso lo studio sviluppato da Systematica per Sviluppo Sistema Fiera S.p.A nel 2012, sono state analizzate le alternative di localizzazione per il bacino di sosta sulla base di una approfondita analisi geometrica e funzionale, in coerenza con l'attuale sistema di accessibilità ai bacini di sosta del Polo Fieristico. Andando a ricostruire la massima contemporaneità di veicoli presenti nei parcheggi di prossimità grazie ai dati raccolti dalla Fiera, parametro chiave per la definizione dell'effettiva necessità di sosta del comparto fieristico, la ripartizione modale è risultata essere pari a quella prevista (70-30) solo fino all'apertura della fermata metropolitana Rho-Fiera, evento che ha visto questi valori muoversi verso ripartizioni comprese tra il 50-50 e il 60-40 a favore del trasporto pubblico, a seconda degli eventi e degli anni. Una nuova soluzione localizzativa più adeguata (attualmente già completata) è risultata essere l'area denominata "Parco Nord", situata in prossimità della rotonda di Mazza di Rho tra i fasci di binari della ferrovia storica e del tracciato dell'Alta Velocità verso Torino. L'area si colloca nella frazione Mazza di Rho nella zona detta di Pantanedo, compresa tra la Fiera, il nucleo abitato di Rho e quello di Cerchiate, vicino alla porta Ovest del Polo Fieristico, alle spalle dei parcheggi P1 e dei multipiano. Il livello di funzionalità e prestazione generale del sistema di accessibilità con ricollocazione dei bacini di sosta P5-P6 è risultato del tutto comparabile alle attuali condizioni di viabilità. Secondo i risultati degli studi effettuati quindi, il progetto riesce nel suo scopo di recuperare i bacini di sosta persi a causa dell'Expo 2015 inserendoli in un quadro infrastrutturale complesso senza penalizzare particolarmente il traffico. È da segnalare che l'area "Parco Nord" era stata già individuata come area da destinare a parco in seguito alle compensazione dei parcheggi previsti originariamente in area "Triulza". Per tale ragione la scelta di quest'area come soluzione localizzativa definitiva è stata vincolata allo spostamento della precedente area di compensazione in un nuovo sito adibito a parco pubblico, adiacente a Villa Burba (a ovest dell'area Fiera - Expo, verso il centro del Comune), localizzazione prevista dal Comune di Rho, anche in ragione del completamento della rete dei collegamenti verdi, e poi condivisa dalle istituzioni. L'area è stata acquisita dai precedenti proprietari privati con onere a carico di Fondazione Fiera e ceduta al Comune di Rho nel mese di dicembre 2012. Il Parco Burba, realizzato da parte della Società Fondazione Fiera Milano in accordo con il Comune di Rho, secondo quanto disposto dalla convenzione stipulata nell'agosto 2012, è stato di recente inaugurato. La realizzazione dei parcheggi è stata completata nel mese di aprile 2013
DESCRIZIONE DELL'OPERA



Il parcheggio sorge su un'area di proprietà di Fondazione Fiera Milano con una superficie di circa 47.500 mq e un totale di 1.708 stalli, dei quali: per auto (1.653 posti), per disabili (33 posti) e per camper (22 posti).

Il parcheggio è disposto su 3 livelli altimetrici. La finitura del parcheggio è caratterizzata da una soluzione mista con la viabilità in asfalto e gli stalli in green block, i marciapiedi in autobloccante, aiuole, siepi e piantumazioni ad alto fusto.

L'accesso principale al parcheggio avviene dalla Tangenziale Ovest: il progetto ipotizza di ampliare l'attuale rampa di accesso alla viabilità del quartiere espositivo e realizzare una nuova rotatoria cambiando la posizione planimetrica e le dimensioni di quella attualmente esistente che, con l'inserimento del nuovo parcheggio, non sarebbe più in grado di garantire i nuovi carichi di traffico.

La realizzazione del parcheggio nell'area "Parco Nord" è strategica per la diretta vicinanza con la porta Ovest della Fiera: di conseguenza il progetto non prevede un sistema di navette per il trasporto delle persone fino alla Fiera. Il flusso pedonale può utilizzare due possibili percorsi verso il quartiere fieristico: il primo tramite passerella e successivo sottopasso per il collegamento al parcheggio P1 e quindi alla Porta Ovest; il secondo tramite percorso a raso attraversando la viabilità esistente.

ATTI CORRELATI

Permesso di costruire in conformità alla disciplina urbanistica vigente rilasciato dal Comune di Rho n. C54/2012 del 07.08.2012, comprensivo della rilocalizzazione del verde pubblico (oggetto di convenzione sottoscritta fra Comune di Rho e FFM il 03.08.2012).

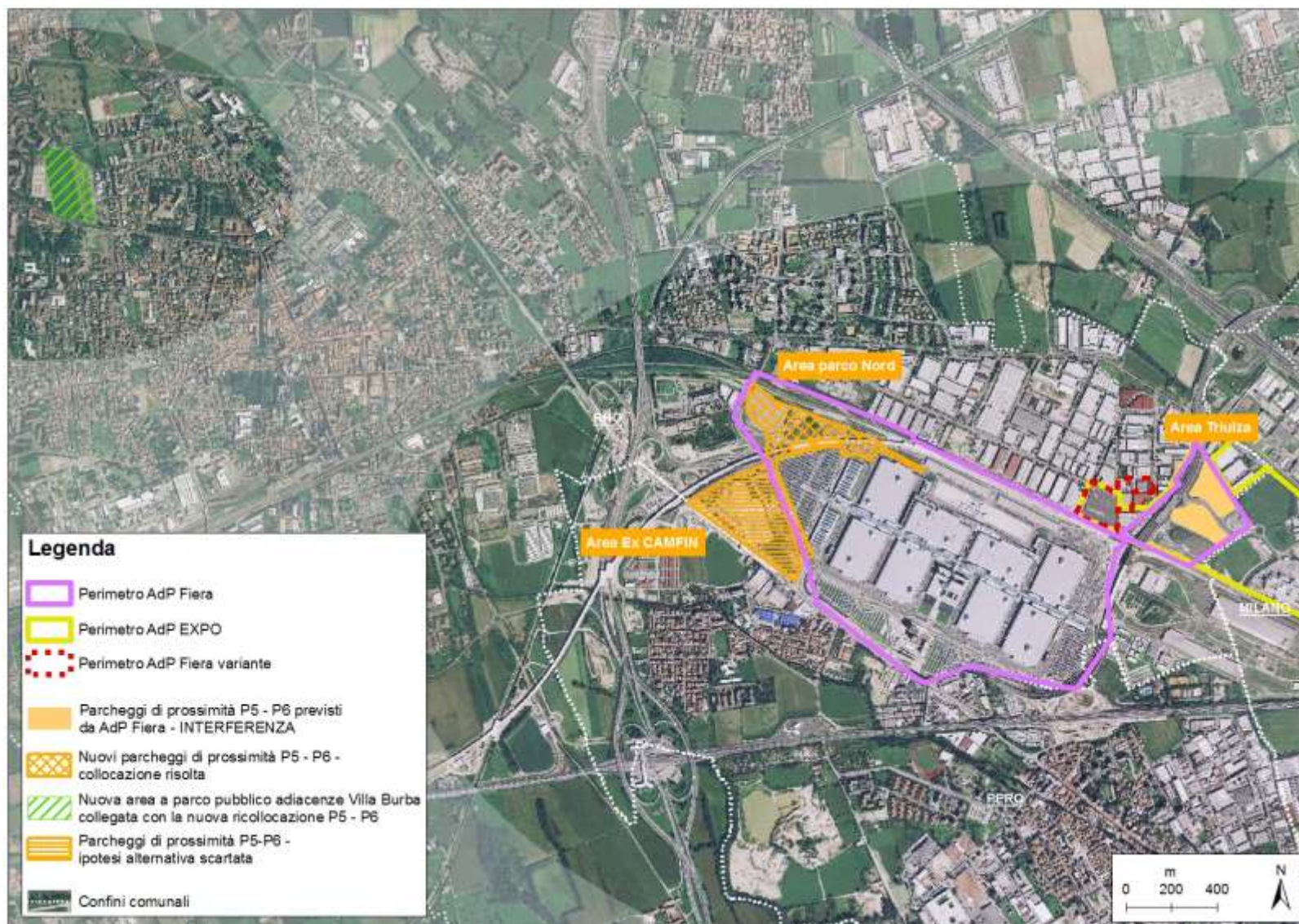


Figura 3 – Parcheggi di prossimità P5 e P6 - opzioni considerate

SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
FINALITÀ
Impianto funzionale allo svolgimento dell'evento espositivo e a garantire al contempo la continuità nella fornitura di energia elettrica al polo fieristico.
IPOTESI LOCALIZZATIVE CONSIDERATE
Prima localizzazione • Cascina Triulza, in area Expo Ipotesi localizzativa successiva • area agricola in Comune di Rho, esterna al perimetro Expo
PROCESSO DECISIONALE
Al fine di consentire la realizzazione del sito espositivo si è reso necessario lo smantellamento della sottostazione elettrica presente nei pressi di Cascina Triulza e la sua sostituzione con una nuova stazione esterna al perimetro del sito. L'impianto precedentemente esistente, di servizio al Polo fieristico di Rho, ospitava gli equipaggiamenti di Enel per l'alimentazione di alcune utenze della zona, tra cui la stazione della metropolitana M1. A seguito degli approfondimenti delle Segreterie Tecniche, il sito per la realizzazione del nuovo impianto è stato individuato in un'area agricola in Comune di Rho, sita in prossimità dello svincolo A8-Rho Monza e delle nuove vasche volano I.A.No.Mi. L'area, che ha una superficie di circa 12.000 mq, è prossima al tracciato delle esistenti linee di alimentazione in alta tensione provenienti dalla stazione di Ospiate, il che rende non necessario prolungare le stesse fino alla nuova posizione. Nel precedente P.R.G. di Rho, la porzione di terreno interessata era classificata come "Zona a verde e coltivi di frangia urbana (art.48)", mentre nel nuovo P.G.T., è indicata come "Aree per servizi", a ridosso dello svincolo autostradale dell'autostrada A8 "Milano - Varese". La collocazione dell'impianto elettrico in tale posizione quindi segue la logica dell'accorpamento delle strutture tecnologiche, perseguendo l'obiettivo di minimizzare gli impatti sul territorio concentrando questa tipologia di opere in ambiti ristretti. In attuazione dell'art. 9 dell'AdP Expo, EXPO 2015 S.p.A. si assume l'onere economico derivante dalla rimozione e ricollocazione della sottostazione elettrica, dando esecuzione al progetto definitivo. Nel contempo, società EXPO 2015 S.p.A. ha provveduto alla contestuale dismissione – a sua cura e spese – della sottostazione esistente nel sito Expo, in modo da assicurare il funzionamento del Polo Fieristico senza interruzioni di continuità. Fondazione Fiera prenderà in consegna la nuova sottostazione una volta concluse le operazioni di collaudo e previo sopralluogo volto ad accertare la conformità dell'impianto e delle opere eseguite al progetto approvato. La realizzazione della sottostazione elettrica è stata completata.
DESCRIZIONE DELL'OPERA
Nel complesso, la nuova cabina primaria ENEL occupa una superficie di 6.500 mq circa. L'intero complesso è completamente automatizzato e controllato a distanza e pertanto non è necessaria la permanenza in loco di persone, salvo in caso d'interventi per manutenzione, peraltro poco frequenti, dato il notevole livello di affidabilità delle apparecchiature di cui è composto. La superficie non direttamente occupata dagli apparati e dal fabbricato è destinata in parte come area di sicurezza e circolazione, mentre la rimanente sarà sistemata a verde.



Il collegamento della nuova cabina primaria alla rete di distribuzione a 15 kV esistente, verrà realizzato tramite la posa di nuove linee MT interrato che si svilupperanno interessando la viabilità comunale lungo le vie A. De Gasperi e A. Grandi nel comune di Rho.

Va sottolineato che in corrispondenza del confine di impianto, alle normali condizioni di esercizio, verrà garantito il pieno rispetto dei limiti di emissione sonora imposti dalla normativa in vigore.

ATTI CORRELATI

Progetto definitivo approvato con Decreto del Provveditore alle OOPP della Lombardia del 30.03.2012, n. 3800
Il progetto è stato approvato mediante Intesa Stato-Regione ex DPR 383/94 con effetti di variante urbanistica nella seduta della Conferenza dei Servizi Permanente (seduta del 22.07.2012).

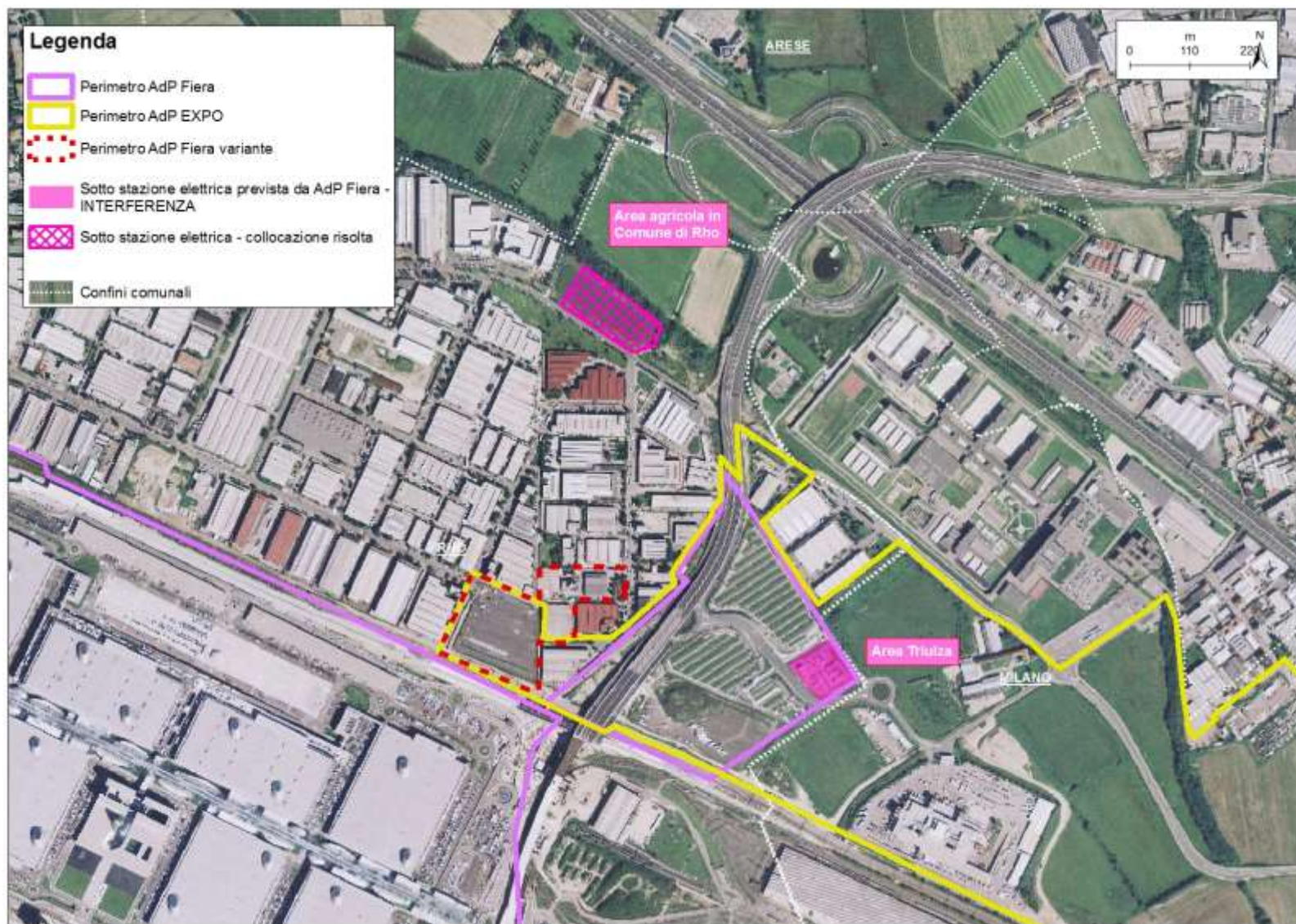


Figura 4 – Sottostazione elettrica - opzioni considerate

PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO
FINALITÀ
Parcheggio finalizzato ad agevolare l'intermodalità tra i diversi sistemi di mobilità, grazie alla sua collocazione in prossimità della stazione della Linea MM1 Rho Fiera Milano e della stazione ferroviaria Rho AV/SFR.
IPOTESI LOCALIZZATIVE CONSIDERATE
Prima ipotesi localizzativa • area Triulza, su ambito di pertinenza EXPO 2015, in Comune di Rho. Ipotesi localizzative successive • area sede dalla vasca di laminazione del Torrente Cagnola (altrimenti detta vasca volano), in ambito di pertinenza EXPO 2015, in Comune di Rho; • lotto di proprietà del Comune di Rho sito in via Risorgimento; • lotto di proprietà privata sito in via Grandi, in Comune di Rho.
PROCESSO DECISIONALE
Come già specificato nel paragrafo 4.2 l'AdP Fiera comprendeva la realizzazione di un parcheggio di interscambio situato in area Triulza, in adiacenza alla linea ferroviaria, avente capacità di circa 2.000 posti auto, situata all'interno dell'area assoggettata all'AdP Fiera e successivamente inclusa nel perimetro dell'AdP Expo. Tale parcheggio è stato realizzato in comune di Rho, nell'area sede della vasca di laminazione, con un numero di p.a. effettivi di ca. 600 unità. Per dare attuazione alle previsioni dell'Atto Integrativo si è resa necessaria una verifica di fattibilità tecnica ed economica della nuova ipotesi progettuale di parcheggio di interscambio, comprensiva delle valutazioni inerenti il dimensionamento. A tal proposito, il Comune di Milano ha redatto nel 2013, con il supporto della società AMAT, uno studio sull'accessibilità e il sistema dei parcheggi del Polo fieristico riguardante la revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio stazione Rho-Fiera. Nell'ambito di tale studio sono state svolte preliminarmente indagini e rilievi sul campo riguardanti la determinazione della matrice origine-destinazione riferita agli utenti dell'esistente parcheggio presso la stazione di Rho-Fiera, tramite interviste e/o questionari, e la rilevazione della percentuale di occupazione del parcheggio nell'arco della giornata/settimana tipo, assumendo quali variabili anche il prezzo della sosta e la durata del tragitto. Tali approfondimenti, relativi anche alle valutazioni connesse ad altri fattori di riequilibrio della domanda (la metropolitana M5 che entro il 2015 arriverà fino a San Siro; gli effetti dello sviluppo del servizio ferroviario suburbano; gli sviluppi urbanistici previsti anche nel Post Expo in termini di miglioramento dell'accessibilità dell'area), hanno portato a una stima di 1.400 - 1.500 posti auto complessivi, ridimensionando la stima iniziale di 2.000 p.a. Dal punto di vista decisionale, nell'ambito dei lavori della Segreteria Tecnica è stata valutata positivamente la proposta, successivamente condivisa e recepita dal Comitato dell'AdP in data 13/6/2012, di confermare la localizzazione in corrispondenza della sopracitata area vasca volano (definita Area 1) per 400 p.a. in quanto prossima alla stazione ferroviaria Milano -Torino e all'accesso della linea metropolitana M1. Considerati i vincoli indotti dalla presenza della vasca, che non consentono di garantire la dotazione necessaria di 1.400 – 1.500 p.a., si è reso necessario suddividere il progetto dell'infrastruttura in due lotti di cui il secondo su un'ulteriore area. Tale ulteriore localizzazione, nel corso delle Segreterie Tecniche nella primavera 2013, è stata reperita all'esterno sia del perimetro dell'AdP Fiera, sia dell'AdP Expo, nell'adiacente zona industriale di Mazzo di Rho, con due ipotesi alternative: un primo lotto di proprietà del Comune di Rho sito in via Risorgimento (configurazione a raso per circa 450 posti auto); il secondo localizzato in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (Area 2) (soluzione in struttura per circa 1.000 posti auto). La prima soluzione, in via Risorgimento, prevedeva la localizzazione nell'area inedita di proprietà del Comune di Rho, ad una distanza di circa 600-700 m aggiuntivi rispetto alla vasca volano. Tale localizzazione tuttavia è stata abbandonata in quanto presentava alcune criticità, tra cui quelle legate alla distanza significativa dal punto di

interscambio (stazione MM e Linee RFI, Trenord/SS), dal contesto ambientale caratterizzato da traffico pesante e dall'assenza di un collegamento pedonale. L'ipotesi di via Risorgimento resta tuttavia considerata come area 'di appoggio' che potrebbe essere utilizzata per garantire una maggiore offerta durante il periodo Expo, in attesa del completamento dei lavori sulla Area 1 (vasca volano) e Area 2 (via grandi lotto 1 a raso).

La seconda localizzazione ipotizzata in via Grandi (definita Area 2), in un'area parzialmente dismessa di dimensioni pari a circa 19.500 mq e attualmente di proprietà privata, è stata mantenuta come ipotesi localizzativa. Tale proposta, rispetto al lotto in via Risorgimento, presenta il vantaggio di una maggiore vicinanza alla stazione e la possibilità di una migliore connessione con il primo lotto localizzato sull'area vasca volano. Inoltre, l'area risulta già edificata e dunque non comporta impatti rilevanti in termini di consumo di nuovo suolo. A seguito di un primo approfondimento, si è ritenuto di ripermire l'area (che diventa pari a ca. 14.400 mq), in modo da escluderne la porzione meno accessibile e l'ipotesi è in ulteriore fase di approfondimento sotto il profilo economico (costi per l'acquisizione dell'area), progettuale e della sua fattibilità.

Va evidenziato che con DG n. 1559 del 2/8/2013 era stato approvato il progetto definitivo del primo lotto del parcheggio di interscambio che contempla la realizzazione al di sopra della vasca volano di una struttura modulare di due piani (tre livelli), per un numero di 809 p.a. unitamente al progetto preliminare del secondo lotto sull'area di via Risorgimento per un numero di 684 p.a. Il 19 agosto 2013 il progetto è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di consentire le attività istruttorie preordinate all'approvazione del CIPE.

Ad oggi, a causa di avvenute modifiche del contesto e del quadro finanziario complessivo, il progetto è stato rimodulato e aggiornato e prevede una nuova soluzione progettuale, descritta pocanzi. Tale soluzione prevede la realizzazione di complessivi 700 posti auto su due Aree, la prima (area 1) localizzata in corrispondenza dell'area comunale cd. "area vasca volano" (conferma dell'attuale configurazione a raso per circa 400 posti auto e localizzazione del terminal autobus), la seconda (area 2) localizzata in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (con la realizzazione del primo lotto funzionale prioritario, che prevede una soluzione a raso per circa 300 posti auto in area denominata Carugo). Il tutto ferma restando la possibilità di estendere, in una successiva fase attuativa, la capienza complessiva dei parcheggi, mediante soluzione di parcheggio in struttura in corrispondenza del secondo lotto funzionale di via Grandi, per 1100 p.a., fino a coprire così il fabbisogno complessivo (area 1 più area 2 completa) di circa 1.500 posti auto stimato dallo studio condotto dal Comune di Milano.

ATTI CORRELATI

Con DG n. 1559 del 2/8/2013 è stato approvato il progetto definitivo del primo lotto del parcheggio di interscambio (809 p.a. sopra la vasca di laminazione) unitamente al progetto preliminare del secondo lotto sull'area di via Risorgimento (684 p.a.)

Progetto trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di consentire le attività istruttorie preordinate all'approvazione del CIPE (19.08.2013).

A valle delle Segreterie tecniche e del Comitato per l'Accordo di Programma del 1 luglio 2014 la proposta di variante urbanistica individua una nuova soluzione progettuale in Area 1 vasca volano e in Area 2 in via Grandi: nella prima fase si prevedono complessivi 700 posti auto (400 su vasca volano e circa 300 a raso su Area 2), nella seconda fase, ferma restando l'effettiva disponibilità delle aree, si prevedono complessivi 1500 p.a. (400 su vasca volano e circa 1100 p.a. con parcheggio in struttura su Area 2)

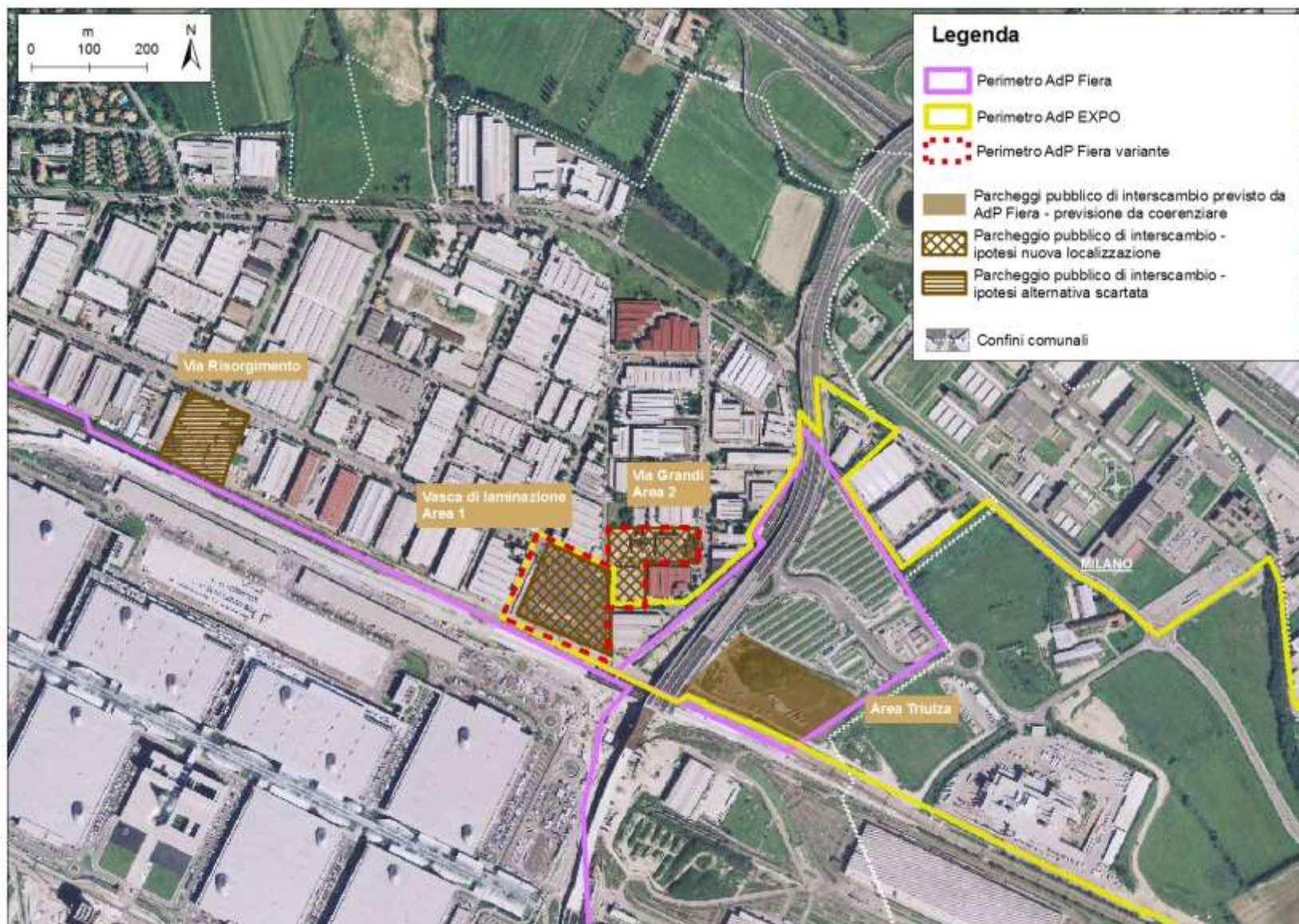


Figura 5 – Parcheggi di interscambio - opzioni considerate

PARCHEGGI REMOTI FIERA
FINALITÀ
Collocazione temporanea degli autoveicoli dei visitatori di Fiera; i parcheggi remoti saranno collegati al polo espositivo con dei bus navetta.
IPOTESI LOCALIZZATIVE CONSIDERATE
Prima ipotesi localizzativa • parcheggio Est nell'area Expo. Ipotesi localizzative successive • deposito auto rimosse "Dazio", in via Novara, in Comune di Milano; • parcheggio in via San Romanello, in Comune di Milano; • parcheggio in via Caldera, in Comune di Milano; • parcheggi in area Expo nel post evento.
PROCESSO DECISIONALE
I Parcheggi "remoti" al servizio del Polo Fieristico non costituiscono un fattore di interferenza in senso stretto, ma una previsione urbanistica incompatibile con il progetto del Sito Expo e da coerenzare con la disciplina urbanistica della fase Post- Expo. Il Comune di Milano, con il supporto di ATM, ha preso in esame e ha approfondito l'ipotesi localizzativa lungo l'asta di via Novara a Milano, dove sono disponibili alcune aree a parcheggio, ossia gli ex Parcheggi di Italia '90 (uno poco distante dallo svincolo della Tangenziale Ovest denominato "Dazio"; uno lungo via San Romanello, utilizzato come Centro Veicoli Rimossi del Comune di Milano; alcune aree lungo via Caldera), con una disponibilità complessiva di circa 2.500-3.000 posti auto. Per quanto riguarda le ipotesi di localizzazione, a seguito dell'attività svolta dalla Segreteria Tecnica e dal Gruppo Operativo Accessibilità e sistema dei Parcheggi del Polo Fieristico, è stata confermata in via definitiva la soluzione di via Novara-Dazio per la collocazione dei parcheggi remoti del Polo Esterno di Fondazione Fiera. La soluzione ha comportato la necessità di sgombero e ricollocamento del campo nomadi. Il sito è stato inoltre già in parte utilizzato in via sperimentale con successo in occasione della manifestazione fieristica "Artigiano in Fiera 2012" e Salone del Mobile 2013, con l'attivazione di circa 1.000 dei 1.500 p.a. potenzialmente disponibili. In esito agli approfondimenti tecnici sviluppati nello "Studio di Mobilità ed Analisi del Sistema di Sosta" realizzato da Systematica, è stato possibile rideterminare il fabbisogno attuale dei parcheggi remoti, rispetto ai 4.000 posti auto previsti originariamente, riducendolo a 2.500 p.a. Secondo lo studio, infatti, la complessiva dotazione di sosta (sistemi di sosta di prossimità e remota) che era prevista di 14.000 p.a. risulta essere diminuita, in linea con la domanda di sosta attesa. Sempre secondo lo Studio, la problematica relativa a un'efficace gestione del traffico fieristico durante gli eventi di maggior affluenza porta alla necessità di una dotazione aggiuntiva rispetto all'offerta di sosta di prossimità (10.000 p.a. circa) pari a circa il 25% del valore complessivo, dotazione che ha portato la capacità complessiva (sistema di sosta di prossimità e remota) a circa 12.500 posti auto, identificato come valore target per lo scenario a lungo termine. Si è osservato inoltre che in base all'esperienza fin qui maturata i parcheggi remoti sono utilizzati quasi esclusivamente in occasione delle manifestazioni fieristiche di maggior richiamo ovvero circa cinque volte all'anno per un totale mediamente di 20 giorni. Tale aspetto ha consigliato di valutare la possibilità di non prevedere la realizzazione di strutture appositamente dedicate, ma di agire piuttosto su livelli gestionali che consentano utilizzi multifunzionali compatibili.

Quanto alla localizzazione di tale fabbisogno, a seguito di una valutazione delle aree eventualmente già esistenti idonee a ospitare le funzioni dei parcheggi remoti, le valutazioni condotte hanno portato a ritenere soddisfacente la previsione in via Novara località "Dazio", nell'esistente parcheggio di proprietà comunale che ha una superficie di circa 49.000 mq e una capienza complessiva di circa 1.500 posti auto.

La struttura è stata ritenuta inoltre idonea anche quale parcheggio remoto a servizio dell'Esposizione Universale.



La localizzazione indicativa del campo nomadi è inclusa nell'intervento mentre il campo dei rifugiati politici è escluso dall'intervento.

In aggiunta a tale localizzazione si prevedono circa 1.000 p.a. che possono essere localizzati all'interno del perimetro del sito Expo, preferibilmente al margine est dell'area, da intendersi non in termini aggiuntivi alla dotazione di parcheggi del PII o dello strumento attuativo da prevedere per il post Expo che saranno da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua.

Quest'ultima collocazione era stata inizialmente proposta, nell'ambito delle segreterie tecniche della seconda metà del 2013, all'interno del perimetro dell'AdP Expo (parallelamente all'estensione sulla stessa area dell'AdP Fiera), mentre è stata valutata in un secondo momento l'opportunità di localizzazione preferibilmente al margine est dell'area Expo, in un'area che ospita già una vasca volano per la laminazione delle acque del torrente Guisa e del Cavo Viviani, e che quindi non si presta alla realizzazione di altre strutture. L'area inoltre è già attrezzata a parcheggio per bus durante l'Expo (cosiddetto "Parcheggio Est"), a motivo delle caratteristiche di accessibilità, e la proposta potrebbe essere quella di ri-funzionalizzare l'area attrezzandola a parcheggio per automobili. L'ipotesi di localizzazione dei parcheggi preferibilmente al margine est dell'area Expo viene motivata anche dalle indicazioni riportate nelle linee guida per il Masterplan del post Expo, in cui l'area viene individuata come uno dei due poli maggiormente vocati a ospitare funzioni a parcheggio. La scelta viene correlata al PII post-Expo, o ad altri eventuali strumenti attuativi del post – Expo, in un'ottica non aggiuntiva rispetto alle dotazioni già previste nell'AdP Expo. Il reperimento dei parcheggi dovrà avvenire secondo il criterio di multifunzionalità gestionale nell'ambito delle dotazioni di parcheggi a servizio dell'insediamento del post Expo, secondo la pianificazione urbanistica che sarà introdotta dal PII (o da eventuali altri strumenti) e nel contesto dei relativi atti convenzionali. In alternativa potrà essere verificato e messo in atto il reperimento dei 1000 posti auto previsti, al di fuori del perimetro dell'AdP Expo, nell'ambito di aree o strutture a parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora ne risultasse una localizzazione funzionale ad essere individuati come parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico.

ATTI CORRELATI
Approvazione del progetto con D.C.C. n. 406 del 3/07/1989 che ha costituito variante agli strumenti urbanistici ai sensi dell'art. 2 della L. 205/89 - "Interventi strutturali nelle aree interessate dai campionati di calcio del 1990 (Mondiali Italia 90)". Con D.G. n. 1682 del 03.08.2012 il Comune di Milano ha messo a disposizione del Polo esterno della Fiera il parcheggio di via Novara, con delibera di GC n. 1426 del 19/07/2013 è stato approvato il progetto definitivo di manutenzione straordinaria e riqualificazione del parcheggio di via Novara e con verbale del 21/10/2013 della Conferenza dei Servizi vengono rilasciate le autorizzazioni necessarie ai lavori. A valle delle Segreterie tecniche e del Comitato per l'AdP Fiera, la proposta di variante urbanistica individua come ulteriore soluzione localizzativa in Comune di Milano l'area che verrà assoggettata al PII post Expo (o altro strumento per l'attuazione della fase post Expo) preferibilmente al margine Est, in un'ottica non aggiuntiva rispetto alle dotazioni già previste nell'AdP post Expo, da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua⁶ o da reperire nell'ambito di strutture o parcheggi esistenti o in programma in ambiti di trasformazione, anche al di fuori del perimetro dell'AdP Expo.

⁶ Cfr. proposta variante urbanistica NTA Comune di Milano, articolo unico, comma 2 e 3

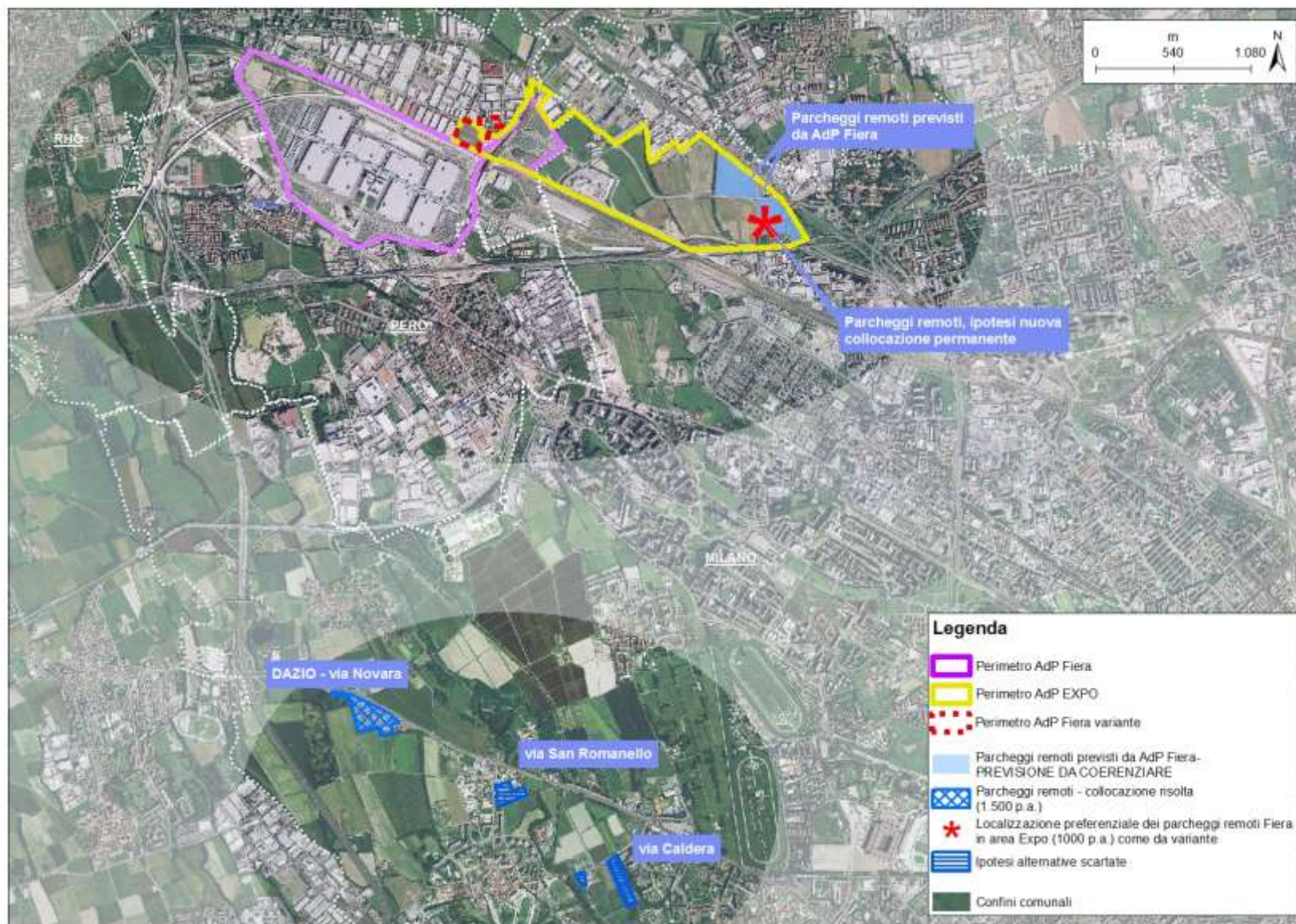


Figura 6 – Parcheggi remoti – opzioni considerate

4.4 I contenuti della variante urbanistica

La proposta di variante alla disciplina urbanistica vigente ai sensi dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Fiera "per la riqualificazione e lo sviluppo del sistema fieristico lombardo attraverso la realizzazione del Polo Esterno della Fiera nella localizzazione di Pero-Rho e attraverso la riqualificazione del polo urbano al fine di coordinare le previsioni con l'Accordo di Programma "per consentire la realizzazione dell' Expo 2015 e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento"" riguarda sia il Comune di Milano, sia il Comune di Rho e attiene alla dotazione e localizzazione di parcheggi afferenti al Polo Esterno di Fiera Milano.

In particolare si individuano con la dicitura "Perimetro AdP Fiera" il perimetro antecedente l'atto integrativo, con la sola esclusione delle aree dei parcheggi remoti in area Fiorenza, mentre le modifiche introdotte con l'AI si riferiscono ed interessano le aree individuate dal "Perimetro Accordo di Programma Fiera Variante" e alla localizzazione preferenziale dei parcheggi remoti Fiera in area Expo.

La variante urbanistica riguardante il territorio del **Comune di Milano** ha per oggetto il nuovo dimensionamento e la nuova localizzazione dei parcheggi "remoti" a servizio del Polo Fieristico. Per quanto riguarda le aree ricomprese nei confini amministrativi del Comune di Milano infatti, la nuova proposta di disciplina urbanistica prevede il reperimento, all'interno della dotazione dei parcheggi del PII o dello strumento attuativo da prevedersi per la fase post Expo, di 1.000 posti auto afferenti al sistema dei parcheggi funzionali al Polo Fieristico di Rho-Pero, localizzati preferibilmente al margine Est dell'area Expo, non in termini aggiuntivi ma da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua. È fatta salva inoltre l'eventuale facoltà di reperire la dotazione di posti auto, in tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'AdP Expo e del PII per la fase post Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio già esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità del Polo Fieristico.

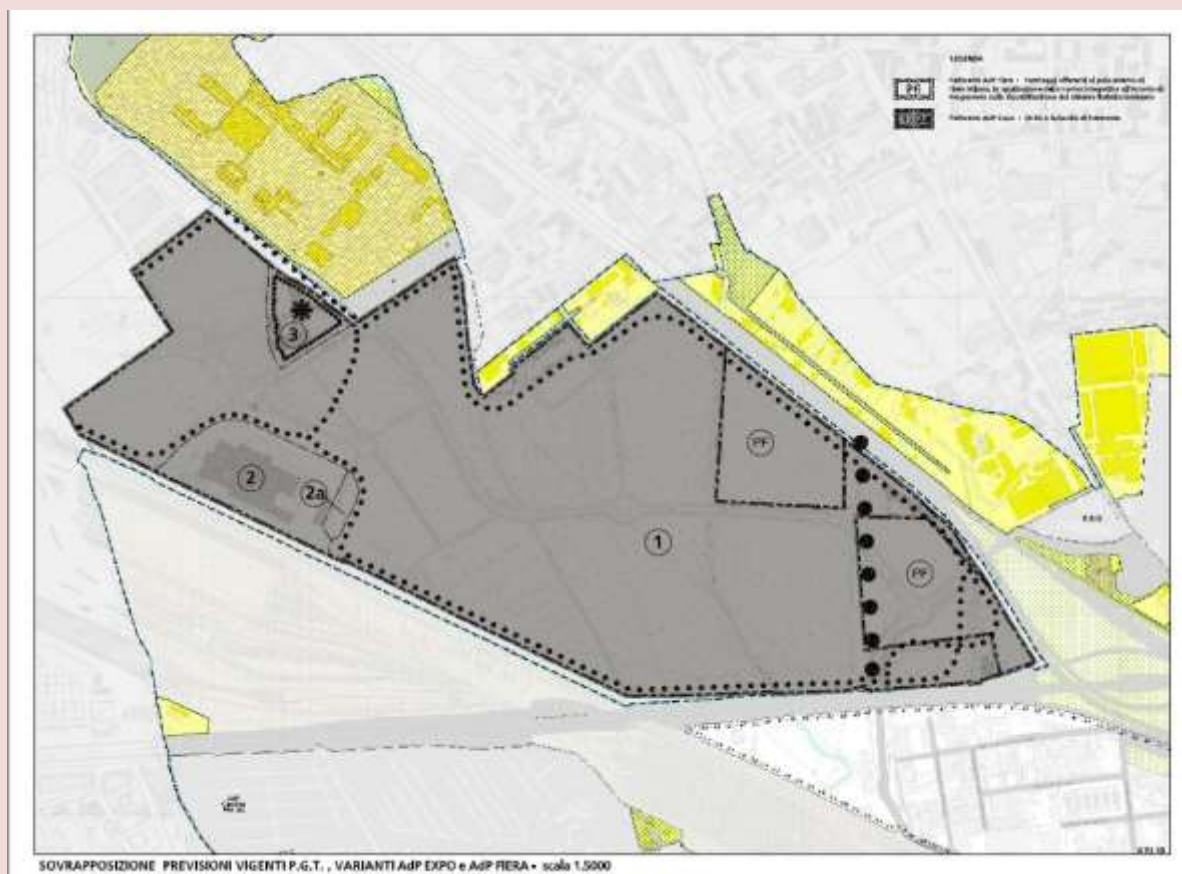
La variante inoltre cancella le previsioni dell'AI dell'AdP Fiera approvato in data 19 gennaio 2004 con D.P.G.R. n. 405 e successive integrazioni e modificazioni in contrasto con la presente proposta di variante.

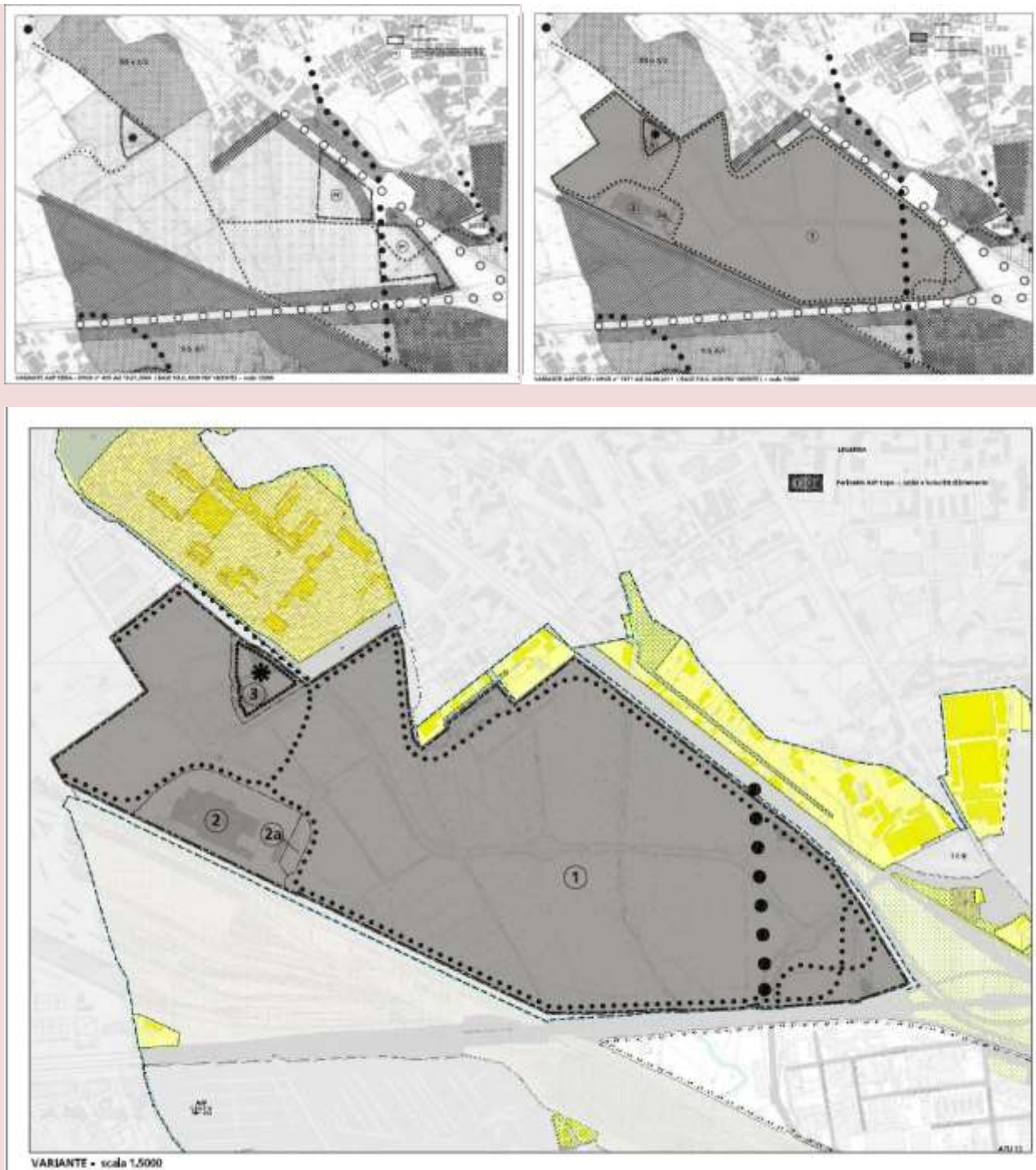
BOX 4

Estratto NTA Comune di Milano

Articolo Unico

1. La presente variante alla disciplina urbanistica introdotta dall'art. 4 dell'Atto Integrativo approvato in data 19 gennaio 2004 con D.P.G.R. n. 405, attiene esclusivamente alla dotazione e localizzazione di parcheggi remoti afferenti al Polo Esterno di Fiera Milano.
2. Il reperimento della dotazione di parcheggi remoti di cui al comma 1, pari a 1.000 posti auto, localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo, è da intendersi non in termini aggiuntivi alla dotazione dei parcheggi del PII o dello strumento attuativo da prevedersi per la fase post-Expo, ma da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua.
3. Può essere verificato e messo in atto il reperimento della dotazione di posti auto, di cui al precedente comma 2, in tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'Accordo di Programma Expo e del PII o dello strumento attuativo per la fase post-Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità di parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico.
4. Sono abrogate le previsioni dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Fiera approvato in data 19 gennaio 2004 con D.P.G.R. n. 405 e successive integrazioni e modificazioni in contrasto con la presente variante.





Estratto tavola di Variante urbanistica del PGT di Milano

Per quanto riguarda il Comune di Rho, vi ricadono le nuove previsioni localizzative del parcheggio di interscambio e la proposta di variante urbanistica è finalizzata a disciplinare, sia nell'azzonamento che nelle Norme Tecniche di attuazione del vigente PGT, le aree individuate dall'accordo di programma, al fine di coerenziarle con le previsioni contenute nell'AdP Expo e risolvere le reciproche interferenze, con particolare riferimento alla localizzazione del previsto parcheggio di interscambio.

Le aree dell' "Ambito Fiera" sono individuate negli elaborati del PGT con apposita perimetrazione, campiture e simbologie e suddivise nei sub ambiti Quartiere Espositivo (Q.E.), Aree Complementari, aree a Servizio di Q.E. (A.C.S.) e Parcheggi pubblici di Interscambio (P.Int.). Nello specifico, a livello di azzonamento, la presente proposta di variante ridefinisce con apposita perimetrazione, campiture e simbologie l'intero ambito territoriale individuato dall'AdP, estendendone il perimetro anche agli ambiti di variante 1 (Vasca Volano) e 2 (Via Grandi), come individuati nella tavola "azzonamento vigente con individuazione degli ambiti oggetto di variante";

per quanto concerne l'ambito n. 1 (Vasca Volano), mantenendo invariato l'azzonamento attribuitogli dal vigente PGT ad "Ambito Expo 2015", viene aggiunta la simbologia "P int parcheggi pubblici di interscambio", contornato dal "Perimetro Accordo di Programma Fiera";

Per quanto concerne l'ambito n. 2 (Via Grandi), in luogo dell'azzonamento attribuitogli dal vigente PGT ad "Ambiti a funzione produttiva a media trasformabilità" viene attribuito l'azzonamento ad "Ambito Fiera", contornato dal "Perimetro Accordo di Programma Fiera"; inoltre allo stesso viene aggiunta la simbologia "P int", parcheggi pubblici di interscambio.

A livello normativo, per quanto concerne l'ambito n. 1 (Vasca Volano), non occorre introdurre alcuna modifica;

per quanto concerne l'ambito n.2 (Via Grandi), viene modificato parzialmente l'art. 40 – Ambito Fiera - delle Norme di Attuazione del PGT, come segue:

- Viene aggiunto in coda al paragrafo 1 la frase *"e Parcheggi pubblici di Interscambio (P.Int.)"*;
- viene aggiunto in coda al punto f) del paragrafo 2.2 la frase *"nei termini specificati dalle convenzioni di attuazione"*;
- viene introdotto un nuovo paragrafo 2.3, relativo alla previsione dei parcheggi pubblici di interscambio;
- viene introdotto un nuovo paragrafo 4.3, relativo sempre ai parcheggi di interscambio, in coerenza con la nuova localizzazione indicata in azzonamento, normato come segue: *"Aree destinate alla realizzazione dei parcheggi pubblici di interscambio, allo scopo individuate con apposita simbologia, site in fregio alla via Grandi ed alla via Risorgimento. Sono fatte salve le previsioni urbanistiche dell'Accordo di Programma per la realizzazione dell'Expo 2015 e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento"*;
- viene aggiunto in coda al primo punto elenco del paragrafo 5.1 – standard, parcheggi al servizio del sub ambito QE e parcheggi pertinenziali – la frase *"reperibili anche esternamente all'ambito Fiera"*;
- viene riformulata la frase in coda al primo punto elenco del paragrafo 5.2 - Standard afferente il sub ambito A.C.S., come segue: *"L'assolvimento di detto standard avviene mediante la cessione dell'area situata in località Triulza ed attraverso il ricorso alla monetizzazione"*

Le suddette modifiche ed integrazioni vengono meglio definite nelle tavole di azzonamento e nelle Norme di Attuazione del PGT di Rho, dando atto che, ad intervenuta approvazione della variante, i corrispondenti elaborati del PGT (Piano delle Regole e Piano dei Servizi) verranno adeguati di conseguenza.

BOX 5

Estratto NTA Comune di Rho

Articolo 40 Ambito Fiera

1. Individuazione

Le aree dell' "Ambito Fiera" sono individuate negli elaborati del PGT con apposita perimetrazione, campiture e simbologie e suddivise nei sub ambiti Quartiere Espositivo (Q.E.), Aree Complementari ed aree a Servizio di Q.E. (A.C.S.) e Parcheggi pubblici di Interscambio (P.Int.).

2. Destinazioni d'uso

Le destinazioni non previste nei successivi paragrafi non sono ammissibili.

Le destinazioni d'uso consentite sono quelle di seguito indicate con riferimento ai diversi subambiti.

2.1. Nel subambito Q.E. sono consentite le funzioni espositive (fieristiche, con esclusione di quelle di fiera-mercato a carattere permanente), organizzate dai soggetti competenti, quelle convegnistiche/congressuali e impianti e servizi connessi (quali ad esempio uffici, sportelli bancari, uffici postali, agenzie di viaggio, vendita giornali, magazzini e depositi) nonché, nel limite complessivo del 6% della Slp complessiva, quelle per esercizi di somministrazione di alimenti e bevande e relativi impianti e servizi.

2.2. Nel sub ambito A.C.S. sono consentite le seguenti funzioni:

- a) le attività ricettive alberghiere (quali hotel, alberghi e motel),
- b) le attrezzature e gli spazi per le attività ricreative e per il tempo libero,
- c) le attività di commercio al dettaglio nella sola forma dell'esercizio di vicinato, con l'esclusione dei centri commerciali;
- d) le attività terziario-direzionali (uffici),
- e) gli esercizi di somministrazione di cibi e bevande,
- f) le aree per parcheggi, verde e viabilità di uso pubblico. La manutenzione ordinaria e straordinaria nonché l'uso pubblico (inteso come aperto a tutti gli utenti) sono assicurati dal soggetto competente (anche attraverso suoi affidatari), nei termini specificati dalle convenzioni di attuazione.

Le funzioni di cui alle precedenti lettere da a) a d) ricomprendono i servizi ad esse connessi e complementari, quali, ad esempio, uffici, mense aziendali, sale ristoro e bar interni, cucine, sale riunioni, magazzini e depositi.

2.3. Nel sub ambito P.Int. è prevista la realizzazione dei parcheggi pubblici di interscambio.

3. Modalità d'intervento

L'attuazione degli interventi avviene con titolo abilitativo semplice o convenzionato in conformità all'impostazione planivolumetrica ivi indicata, salve le eventuali modificazioni che non alterino le caratteristiche tipologiche di impostazione, non incidano sul dimensionamento dei due sub comparti e sulle relative destinazioni e non diminuiscano la dotazione di aree e o spazi pubblici o di uso pubblico.

Successivamente all'attuazione saranno consentiti interventi di manutenzione, di risanamento conservativo e di ristrutturazione, ferme le destinazioni. Eventuali interventi di demolizione e ricostruzione dovranno rispettare anche gli indici di cui al successivo paragrafo.

4. Superfici edificabili, altezze e superfici coperte massime

4.1. Nel subambito Q.E.:

Sc massima = mq 435.000;

Slp massima = mq 517.000;

H massima = ml 34,00.

4.2. Nel sub ambito A.C.S.:

Sc massima = mq 146.000;

Slp massima per le funzioni di cui al paragrafo 2.2, lettere da a) ad e) = mq 60.000.

Nel rispetto della SLP massima complessiva per dette funzioni (pari a mq 60.000), i valori massimi di Slp consentiti per ciascuna funzione sono i seguenti:

- attività ricettive alberghiere: mq 37.500
- attrezzature e spazi per le attività ricreative e per il tempo libero: mq 15.000
- attività di commercio (esercizi di vicinato): mq 7.500
- attività terziario-direzionali (uffici): mq 24.000
- esercizi di somministrazione di cibi e bevande: mq 13.500

Sono escluse dal computo della Slp le superfici delle funzioni di cui al paragrafo a.2, lettera f).

H massima = m 120,00.

4.3 Nel sub ambito P. Int.:

Aree destinate alla realizzazione dei parcheggi pubblici di interscambio, allo scopo individuate con apposita simbologia, site in fregio alla via Grandi ed alla via Risorgimento. Sono fatte salve le previsioni urbanistiche dell'Accordo di Programma "per la realizzazione dell' EXPO 2015 e la riqualificazione dell'area successivamente allo svolgimento dell'evento".

5. Servizi

5.1. Standard, parcheggi al servizio del sub ambito Q.E. e parcheggi pertinenziali

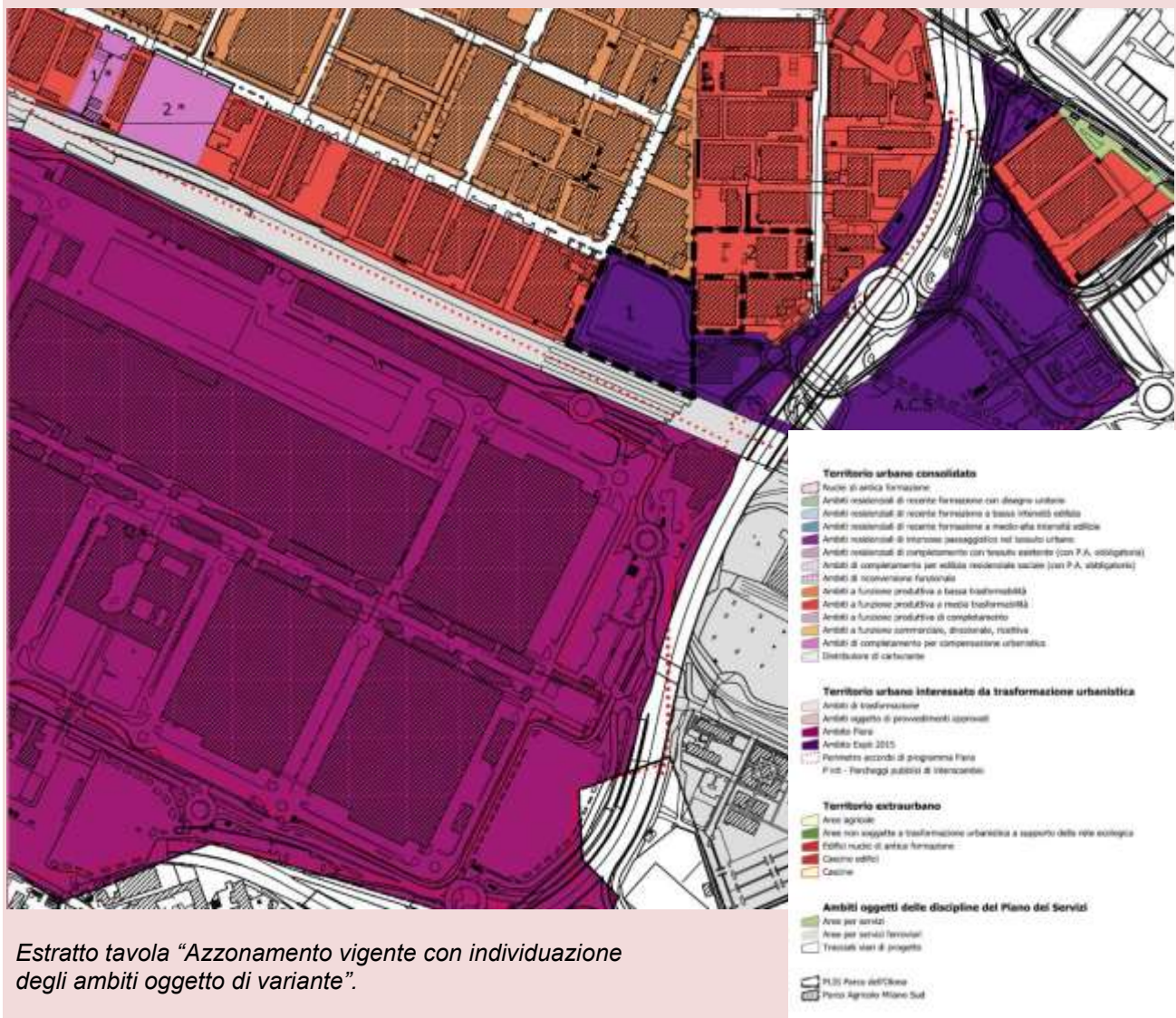
- aree a verde di uso pubblico = minimo mq 110.000, reperibili anche esternamente all'ambito Fiera;
- parcheggi a servizio delle attività di cui al sub ambito Q.E. = minimo n. 10.000 posti auto (a raso o in strutture pluripiano);

5.2. Standard afferente il sub ambito A.C.S.

- pari al 100% della SLP delle funzioni di cui al paragrafo 2.2, lettere da a) ad e).

L'assolvimento di detto standard avviene mediante la cessione dell'area situata in località Triulza, ed attraverso il ricorso alla monetizzazione.

- parcheggi di pertinenza delle funzioni di cui al paragrafo 2.2, lettere da a) ad e) = minimo 1 mq ogni 10 mc., da reperire all'interno del sub ambito A.C.S.



Estratto tavola "Azzonamento vigente con individuazione degli ambiti oggetto di variante".

4.5 Quadro di sintesi

A valle dell'articolato processo decisionale che ha accompagnato la definizione dei contenuti della proposta di Atto Integrativo dell'AdP Fiera e della proposta di variante urbanistica correlata (si veda il paragrafo 4.3), il presente paragrafo ricostruisce, anche territorialmente (si veda Figura 7), un quadro sintetico degli esiti finali, alla data di redazione del RA, evidenziando quali elementi sono o stati già risolti o quali sono stati inseriti nella proposta di variante (si veda Tabella 6).

Elementi	Esiti
INTERFERENZE	
Parcheggi di prossimità P5 e P6	Sono stati ricollocati nell'area "Parco Nord" in località Mazzo di Rho. Realizzazione completata nel mese di aprile 2013. NON RIENTRANO NELLA VARIANTE URBANISTICA
Sottostazione elettrica	È stata realizzata la nuova sottostazione in un'area agricola in Comune di Rho, sita in prossimità dello svincolo A8-Rho Monza. La realizzazione della sottostazione elettrica è in fase di completamento. Fondazione Fiera prenderà in consegna la nuova sottostazione una volta concluse le operazioni di collaudo e previo sopralluogo volto ad accertare la conformità dell'impianto e delle opere eseguite al progetto approvato. NON RIENTRA NELLA VARIANTE URBANISTICA
ELEMENTI DA COERENZIARE	
Parcheggi di interscambio	È stata valutata positivamente la proposta, condivisa e recepita dal Comitato dell'AdP in data 13/6/2012, di confermare la previsione di localizzazione in corrispondenza della area vasca volano L3 di laminazione, interna al perimetro dell'AdP Expo, ma esterna al perimetro iniziale dell'AdP Fiera. Ad adeguamento e integrazione della suddetta localizzazione, una nuova soluzione di progetto è stata valutata positivamente al Comitato per l'AI AdP Fiera del 1/07/2014. Tale soluzione prevede la realizzazione della restante quota di posti auto su aree industriali private (ubicate in via Grandi in Rho limitrofe alla suddetta area "vasca volano") per lotti d'intervento: il primo lotto funzionale prioritario prevede la realizzazione di circa 300 posti a raso (in area denominata "Carugo") da realizzare nella fase Expo, il secondo lotto funzionale prevede una struttura in elevazione con capacità di 1100 p.a., da realizzarsi sull'intera area individuata in via Grandi. In sintesi, nel periodo Expo sarebbero disponibili circa 700 p.a. a raso (400 vasca volano più 300 in area Carugo), nello scenario temporale post Expo, insieme ai 400 p.a. della vasca volano, il secondo lotto funzionale completato coprirà il complessivo fabbisogno di 1.500 posti auto stimato dallo studio condotto dal Comune di Milano. Le aree su cui insiste la previsione del parcheggio di interscambio sono interessate da variante urbanistica.
Parcheggi remoti	La soluzione condivisa positivamente dal Comitato per l'AI AdP Fiera, contempla l'utilizzo di due poli che insieme concorrono a garantire la dotazione complessiva: il primo polo è costituito dall'esistente parcheggio di proprietà comunale sito in via Novara località "Dazio", avente una superficie di circa 49.000 mq e una capienza complessiva di 1.500 posti auto, il secondo polo è rappresentato dal sito Expo, preferibilmente al margine Est dell'area, vocata ad accogliere funzioni a parcheggio ⁷ con una dotazione previsionale di un numero di 1.000 posti auto, da reperire nell'ambito delle dotazioni di parcheggi a servizio dell'insediamento del post Expo nel contesto del PII (o altro strumento attuativo per la fase Post Expo) e dei relativi atti convenzionali, oppure da reperire del tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'AdP Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma, in ambiti di trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità dei parcheggi remoti del Polo Fieristico. La previsione del parcheggio remoto in area Expo rientra nella proposta di variante alla disciplina urbanistica (il parcheggio di via Novara, in quanto già realizzato ed esistente, non è interessato da variante urbanistica).

Tabella 6 – Quadro di sintesi degli esiti del processo decisionale dell'AI AdP Fiera

⁷ Cfr. linee guida Masterplan post Expo e studio Systematica

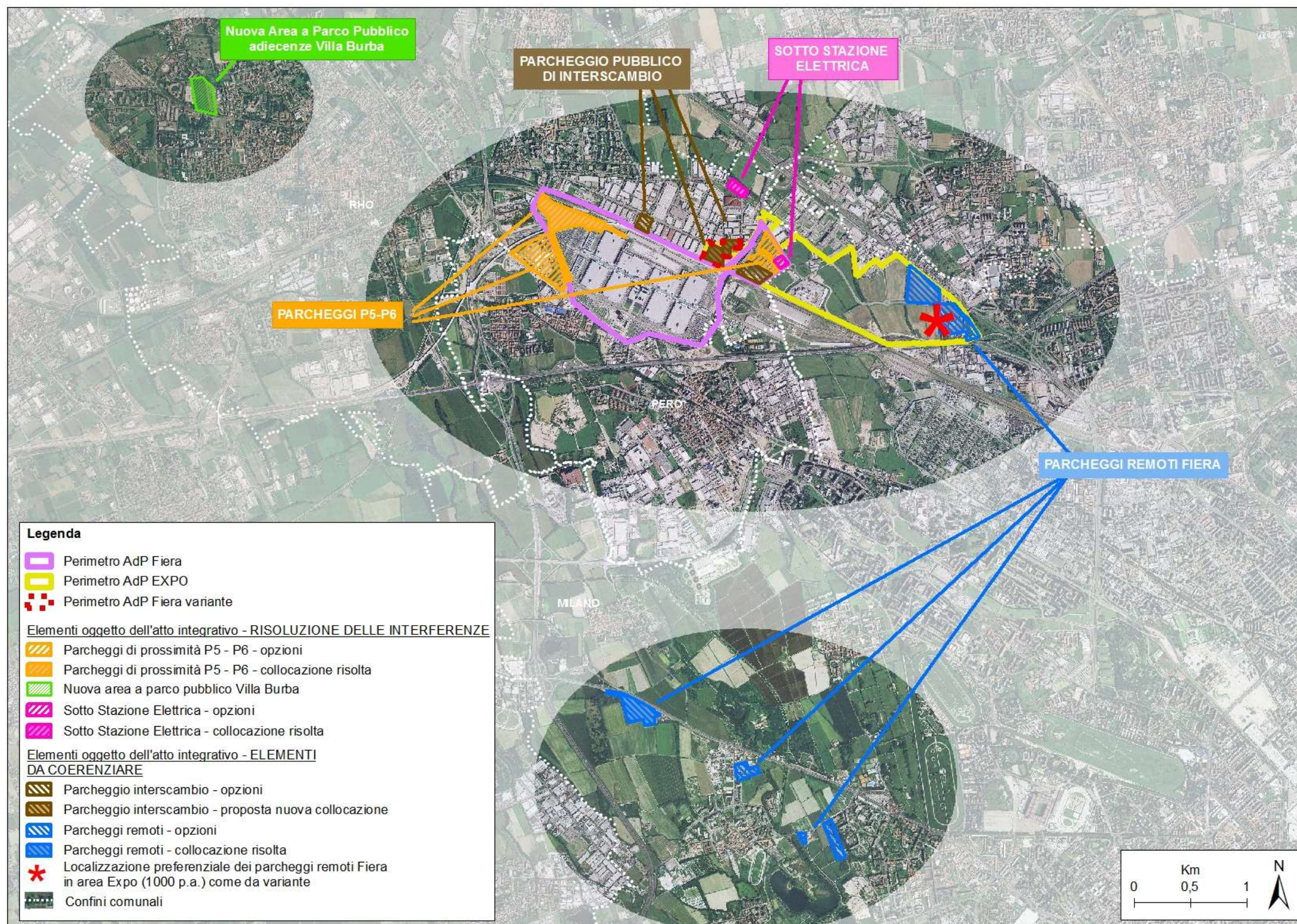


Figura 7 – Quadro complessivo degli elementi principali (opzioni considerate, soluzioni e proposta di variante) dell'AI AdP Fiera

In sintesi, viene di seguito proposto (in Tabella 7) un focus che mette in evidenza, relativamente al sistema della sosta, le relazioni tra quanto è stato originariamente previsto dall'AdP Fiera e quanto ad oggi è definito sia in conclusione del processo decisionale finora occorso, sia dai contenuti della proposta di AI e della proposta di variante.

Elementi		Previsioni AdP Fiera	Attualizzazione dimensionamento da studi di approfondimento	Attuazione Proposta Atto Integrativo e relativa variante
Parcheggi afferenti al complesso fieristico	<i>Parcheggi di prossimità P5 e P6</i>	Area Triulza 1.700 p.a.		- Area "Parco Nord" 1.700 p.a. (già realizzato non oggetto di variante urbanistica)
	Parcheggi remoti	Area Firenze 4.000 p.a.	Ridimensionamento a 2.500 p.a.	- 1.500 in via Novara (già realizzato non oggetto di variante urbanistica) - 1.000 localizzabili preferibilmente al margine est dell'area Expo, da regolamentare con atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua della dotazione dei parcheggi, e comunque fatta salva la possibilità di reperimento della suddetta dotazione di posti auto del tutto o in parte anche al di fuori del perimetro dello strumento attuativo per la fase Post Expo
Parcheggio pubblico	Parcheggio di interscambio	Area Triulza 2.000 p.a.	Ridimensionamento a 1.500 p.a.	- 400 p.a. in area vasca volano (conferma parcheggio esistente) - 1100 p.a. da in via Grandi (di cui primo lotto per 300 p.a. in area Carugo a raso da attuare prioritariamente)

Tabella 7 - Focus di approfondimento sul sistema della sosta
(in grassetto gli elementi della proposta di variante urbanistica oggetto di valutazione)

5 Ambito dell'Atto Integrativo AdP Fiera

5.1 Ambito di influenza dell' Atto Integrativo AdP Fiera e della Variante

Riprendendo i contenuti del Documento di Scoping e andando di pari passo con l'evoluzione delle decisioni, il presente rapporto di VAS contiene l'identificazione dell'ambito di influenza, in modo da evidenziare i territori nodali su cui l'Atto Integrativo andrà ad agire.

L'Ambito di influenza dell'Atto Integrativo viene individuato tenendo in considerazione 4 livelli principali di influenza, che sono:

1. influenza diretta sulle aree coinvolte;
2. influenza di prossimità;
3. influenza allargata;
4. influenza indiretta.

Il primo sostanzialmente coinvolge i territori direttamente interessati sui quali si sviluppa il Polo fieristico e che ospiteranno il progetto espositivo per Expo 2015 e la successiva riqualificazione dell'area.

Tale ambito viene integrato estendendolo al livello amministrativo (ambito di "prossimità"), dal momento che il livello comunale è quello cui spettano le decisioni territoriali e urbanistiche; dal punto di vista amministrativo sono interessati i Comuni di Milano, Rho e Pero.

Per quanto riguarda l'ambito di influenza allargata, si considera l'ambito territoriale più esteso, coinvolto nelle relazioni tra elementi decisionali e territorio alla scala vasta, individuando i territori amministrativi dei Comuni di:

- Arese;
- Baranzate;
- Cornaredo;
- Lainate;
- Pogliano Milanese;
- Pregnana Milanese;
- Settimo Milanese.

A questo si aggiunge un ambito di influenza allargata, che si sviluppa lungo le principali direttrici di flussi viari e di accesso.

L'ambito di influenza indiretta infine riguarda tematiche e territori né direttamente connessi agli elementi dell'AI e non direttamente localizzabili, ma che potrebbero essere comunque interessati da questi, ossia che potrebbero essere coinvolti da possibili effetti indotti e/o da effetti cumulativi.

Nella Figura 8 si riporta in via schematica una territorializzazione dell'ambito di influenza. Attraverso un buffer qualitativo, sono indicati l'ambito di influenza diretta, di prossimità e allargata dell'Atto integrativo. La stima dell'ambito di influenza rappresentata individua le ipotesi di influenza in primo luogo basate su possibili interazioni fisiche dettate dalle soluzioni delle interferenze e delle previsioni da coerenzare. Nella Figura 9 si evidenziano, inoltre, le sovrapposizioni tra l'ambito di influenza e il sistema ambientale (rete ecologica, parchi e riserve naturali, corsi d'acqua, ecc.) del nord ovest milanese.

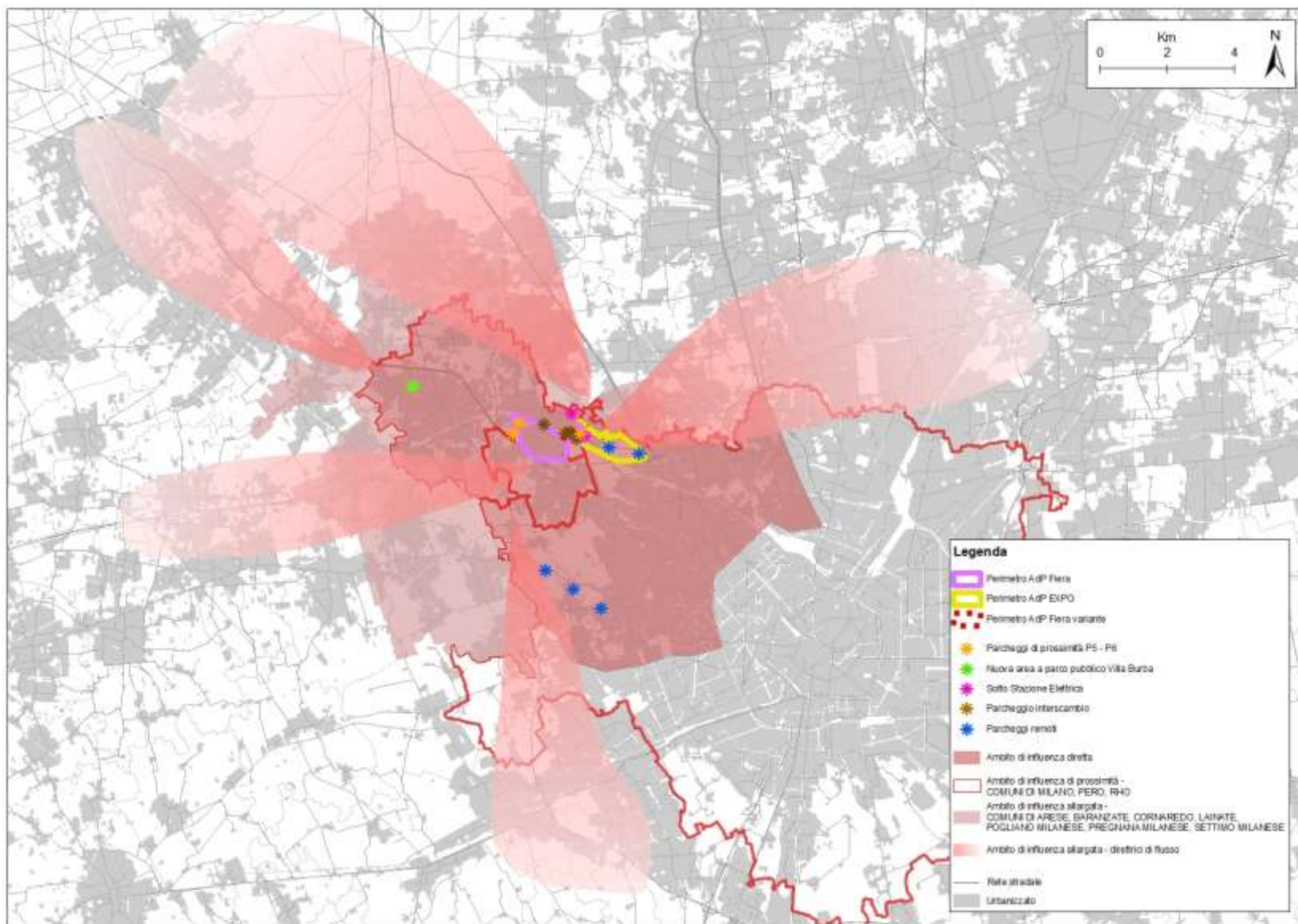


Figura 8 - Ambito di influenza dell'Atto Integrativo AdP Fiera (complesso delle opzioni considerate)

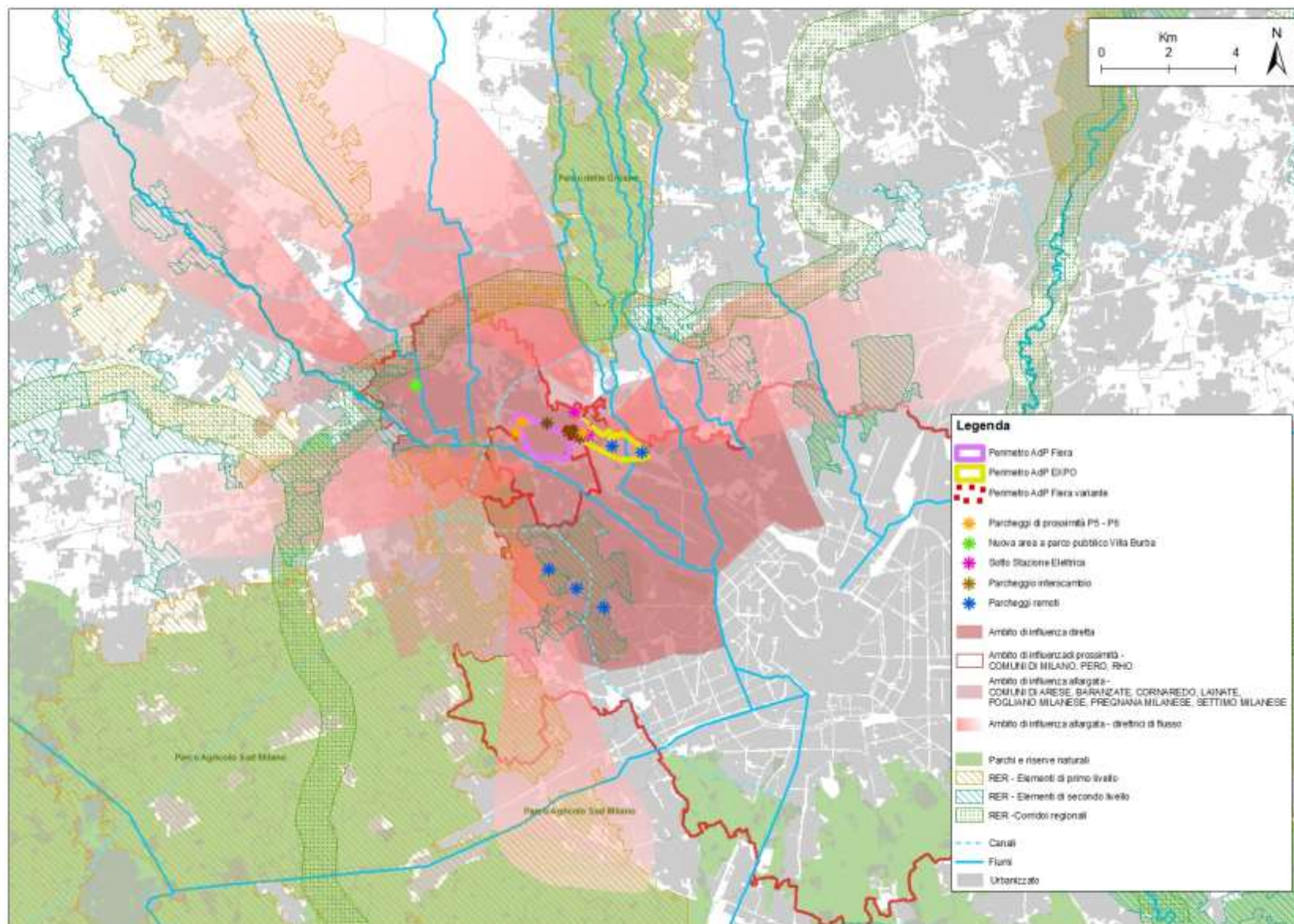


Figura 9 - Ambito di influenza ambientale (complesso delle opzioni considerate)

Nei punti successivi del capitolo verranno definite qualitativamente le tematiche prioritarie connesse agli elementi dell'Atto integrativo e i relativi ambiti di influenza. Dati gli elementi, si farà riferimento, in primo luogo, ai temi dell'accessibilità e della mobilità. A tal proposito, nella Figura 10 vengono riportati gli schemi di flussi individuati dallo Studio di Impatto Ambientale (SIA) della piastra Expo (2011) rispetto ad una prima ipotesi di localizzazione dei parcheggi remoti Expo ad oggi superata.

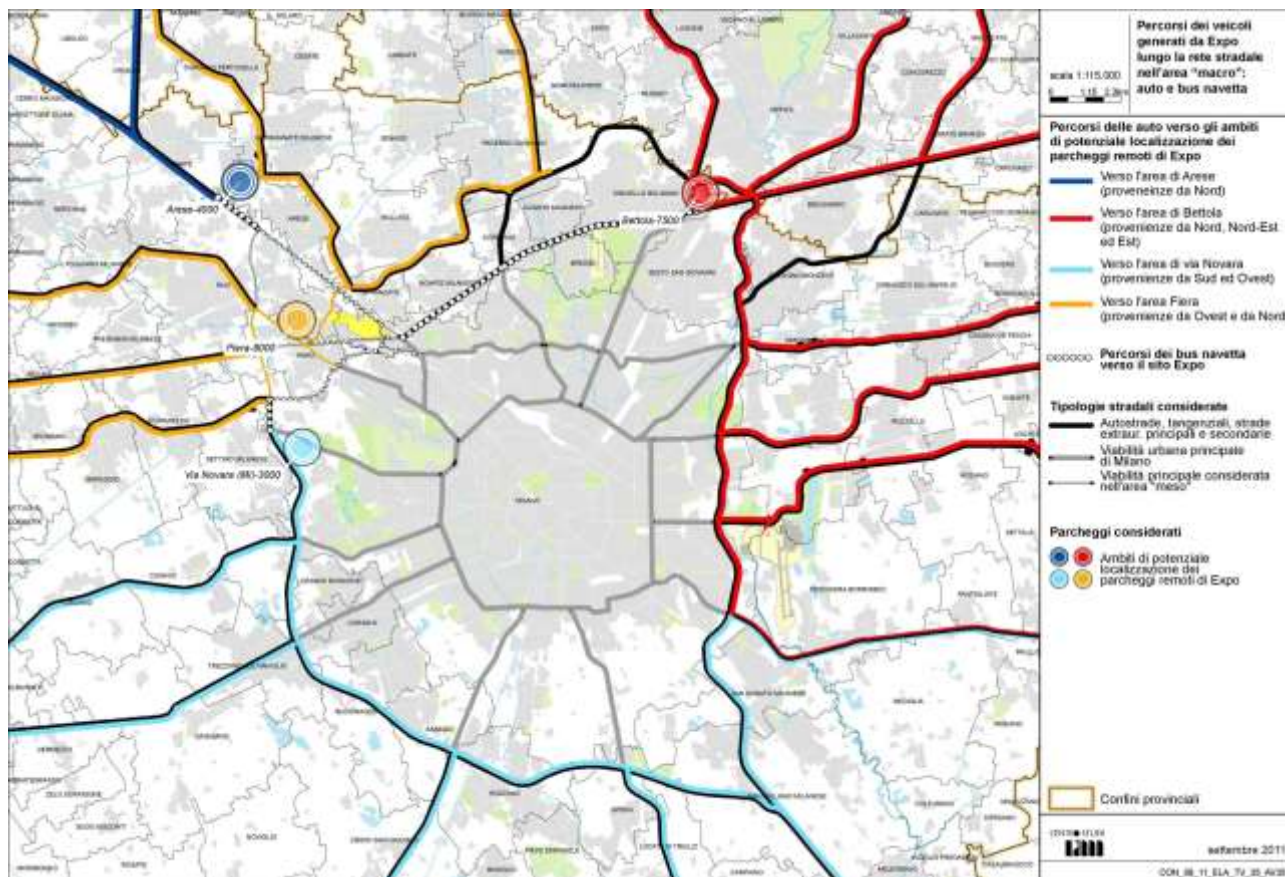


Figura 10 – Ambito di influenza infrastrutturale: percorsi dei veicoli generati da Expo lungo la rete stradale nell'area "macro": auto e bus navetta

Fonte – SIA Piastra, 2011

Va ricordato che alcuni degli elementi sopra rappresentati sono stati superati da successivi approfondimenti del Sottotavolo Infrastrutture del 15/05/2012 e del 13/12/2012, in particolare relativi al prolungamento linea M1 a Monza Bettola.

5.2 Quadro di riferimento programmatico

Il Rapporto Ambientale raccoglie una ricognizione e una sintesi mirate degli strumenti di natura programmatica che in vario modo interessano i contenuti dell'Atto Integrativo.

Per un quadro di riferimento programmatico più ampio, si rimanda a quanto contenuto nelle VAS dei PGT di Milano e di Rho, in quanto si tratta di valutazioni effettuate su strumenti di recente redazione che costituiscono un utile riferimento presentando affinità con il presente documento, sia per la loro natura, sia per quanto riguarda il contesto territoriale oggetto di analisi e valutazione. Si considerano pertanto in prevalenza esaustive ed efficaci le ricognizioni e le sintesi lì effettuate sia alla scala sovracomunale, sia nell'ambito degli strumenti di settore.

Gli strumenti programmatici considerati in questa sede più rilevanti ai fini della valutazione degli elementi oggetto dell'Atto Integrativo e qui oggetto di ricognizione sono i seguenti:

Piani e programmi di carattere regionale

- Piano Territoriale Regionale
- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
- Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale
- Piano Regionale degli interventi per la Qualità dell'Aria
- Piano Strategico per la Competitività e lo Sviluppo del Sistema Fieristico Lombardo

Piani e programmi di carattere provinciale

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- Piano di Indirizzo Forestale 2004-2014
- Programma triennale dei servizi del Trasporto Pubblico Locale 2006-2008
- Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana
- Piano Strategico della Mobilità Ciclistica "MI-Bici"

Altri piani e programmi di settore

- Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico
- Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano
- Piano d'Area del Rhodense

La sintesi riportata esplicita i contenuti principali degli strumenti ed è articolata nelle seguenti voci:

- a. Strumento e stato di attuazione;
- b. Obiettivi e contenuti rilevanti ai fini dell'Atto integrativo.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano Territoriale Regionale (PTR) - Regione Lombardia Approvato - gennaio 2010
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Il Sistema degli obiettivi di Piano ha come fine ultimo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Si articola in 3 macro-obiettivi: 1. rafforzare la competitività dei territori della Lombardia; 2. riequilibrare il territorio lombardo; 3. proteggere e valorizzare le risorse della regione. I 3 macro obiettivi vengono descritti in 24 obiettivi generali di Piano, impostati secondo due sistemi di lettura, il primo dal punto di vista tematico ed il secondo dal punto di vista territoriale (si individuano 6 sistemi territoriali). In quest'ultima classificazione, la città di Milano rappresenta il fulcro del Sistema Territoriale Metropolitano lombardo. Grande importanza riveste l'asse del Sempione, che collega Milano con la conurbazione di Legnano-Busto Arsizio-Gallarate, l'aeroporto intercontinentale di Malpensa e, più recentemente, il nuovo polo fieristico di Rho-Pero. Il PTR evidenzia il ruolo di motore dello sviluppo economico svolto dal Sistema Metropolitano lombardo all'interno del contesto europeo, in virtù: della vasta rete di connessioni infrastrutturali a carattere internazionale; della presenza dei maggiori centri decisionali finanziari e imprenditoriali, del nuovo polo fieristico Rho-Pero e dell'ambito FieraMilanoCity, di centri di ricerca e università. Tra le criticità del milanese collegabili al comparto ambientale si rilevano la mancanza di un sistema logistico lombardo in grado di alleggerire il nodo ferroviario di Milano, la congestione da traffico stradale sulle principali arterie viabilistiche, la scarsa qualità territoriale in termini di inquinamento, la frammentazione degli spazi aperti, l'erosione di suolo e periurbanizzazione, il pericolo della banalizzazione del paesaggio, nonché della perdita di specificità storiche e culturali, tipici delle zone ad alta densità edilizia ed in rapida trasformazione. Per il sistema territoriale metropolitano all'interno del PTR si ritrovano i seguenti obiettivi specifici: a) <i>tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale.</i> 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) <i>riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale.</i> 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, migliorare l'efficienza energetica nel settore edilizio e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili; c) <i>tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa, migliorandone la qualità.</i> Ripristinare gli alvei dei fiumi e ad implementare politiche per la tutela dei fiumi e la prevenzione del rischio idraulico, in particolare nel milanese, anche attraverso una maggior integrazione dei progetti nel contesto ambientale e paesaggistico; d) <i>favorire uno sviluppo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale fulcro del nord Italia.</i> Lo scopo è il potenziamento dei centri secondari complementari (l'area di Malpensa, i comuni di prima cintura, l'area della fiera di Rho-Pero) senza depotenziare il capoluogo lombardo. E' quindi fondamentale realizzare le opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma, potenziando la rete stradale e realizzando opere per perfezionare le relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale (Tangenziale est esterna, collegamento Milano-Bergamo-Brescia, Autostrada Pedemontana); e) <i>favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee.</i> Sviluppare politiche territoriali, ambientali ed infrastrutturali per rendere il sistema metropolitano lombardo competitivo con le aree metropolitane europee di eccellenza, valorizzando il patrimonio storico-culturale e paesaggistico e perseguendo strategie atte al miglioramento della qualità della vita; f) <i>ridurre la congestione del traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo vettori di mobilità sostenibile.</i> Il potenziamento del trasporto pubblico locale (linee metropolitane, linee di superficie e reti ferroviarie) in termini di efficienza e sostenibilità è uno dei requisiti per limitare l'utilizzo dei mezzi privati a favore di quelli pubblici, limitare il traffico e ridurre l'inquinamento atmosferico; g) <i>applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti, a tutela delle caratteristiche del territorio.</i> In particolare: recupero di aree dismesse o degradate prevedendo la realizzazione non solo di aree edificate, ma anche di verde e servizi; tutela del suolo libero esistente per evitare

fenomeni di sprawl urbano in particolare sulle aree agricole; 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, attente alla costruzione del paesaggio complessivo; valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere, sia per migliorare la qualità del paesaggio urbano, sia per limitare i fenomeni di conurbazione (il Parco Agricolo Sud Milano garantisce una discontinuità con i comuni di prima cintura);

h) *riorganizzare il sistema del trasporto merci*. Il tema della riorganizzazione del sistema logistico è uno degli obiettivi prioritari della mobilità milanese: la realizzazione di infrastrutture logistiche esterne a Milano o la costruzione di efficaci nodi di interscambio, porterebbe ad una diminuzione del traffico derivante dal trasporto merci. Lo sgravio del traffico attraverso il nodo Milano, già sovraccarico, può essere realizzato anche mediante il potenziamento della rete ferroviaria e la creazione di nuove infrastrutture di collegamento che by-passino il capoluogo lombardo, evitando la penetrazione delle merci non dirette alla regione urbana;

i) *valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio*. La promozione degli elementi paesaggistici, naturali ed architettonici contribuisce ad un complessivo miglioramento della qualità ambientale e determina una maggior attrazione per il turismo e per l'insediamento di attività di eccellenza. Per poter favorire politiche finalizzate alla sensibilizzazione sui temi ambientali ed il patrimonio culturale è necessario promuovere iniziative e programmi di formazione, coinvolgendo differenti settori di intervento (operatori di settore, professionisti, studenti, operatori pubblici);

k) *limitare l'ulteriore espansione urbana*. Il suolo è considerato una risorsa non rinnovabile. La minimizzazione del consumo di suolo, attraverso interventi di riqualificazione di aree dimesse e/o sottoutilizzate ed interventi di trasformazione del patrimonio edilizio esistente, è uno degli obiettivi. Il completamento del margine urbano verterà prevalentemente su aree già raggiunte dall'urbanizzazione e prive di valore ambientale significativo, in modo da garantire la salvaguardia di aree ad interesse paesaggistico.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano Territoriale Paesistico Regionale – Regione Lombardia

Approvato dal Consiglio Regionale – gennaio 2010

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

Le finalità del PTPR sono: 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.

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

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

Lungo l'asse del Sempione, così come in Brianza e nella direttrice Bergamo-Brescia-Verona, il territorio si distingue per il degrado paesistico dovuto ai "processi di urbanizzazione, infrastrutturazione e diffusione di pratiche ed usi urbani", con un forte consumo di suolo e concentrazione di aree di frangia destrutturate, cave, discariche, insediamenti commerciali ed altri elementi detrattori puntuali o a rete (es. sistema delle tangenziali); per quanto riguarda "gli ambiti di degrado paesistico provocato da criticità ambientali" si individua il corso d'acqua dell'Olona, insieme al Lambro Settentrionale e

Meridionale, ed il sito da bonificare di interesse nazionale della Bovisa.

Gli indirizzi di tutela del PTPR prevedono l'integrazione di aspetti paesistici nelle politiche e nelle azioni di pianificazione e governo locale del territorio, con esplicito riferimento agli atti del PGT e di pianificazione attuativa (es. PRU e PII), al PTCP e alla pianificazione provinciale e regionale di settore (es. cave, rifiuti, aree agricole), nonché agli strumenti di programmazione delle aree protette ed in tema di protezione civile. Gli indirizzi riguardano:

- 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: conservando, proteggendo e valorizzando gli elementi del sistema naturale e assegnando loro un ruolo strutturante; riqualificando il sistema delle acque; attribuendo alle aree destinate a verde pubblico una elevata qualità ambientale, paesaggistica e fruitiva; rafforzando la struttura del paesaggio agricolo soprattutto nei casi ove questo sia ancora fortemente interconnesso con il grande spazio rurale;
- la riqualificazione del tessuto insediativo, in particolare: definendo elementi di relazione tra le diverse polarità, nuove e preesistenti; orientando gli interventi di mitigazione;
- il recupero e la valorizzazione delle aree degradate, sottoutilizzate e in abbandono con finalità paesistico-fruibili e ambientali

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale

Approvato - aprile 2001

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

Per rafforzare il servizio ferroviario regionale gli obiettivi che il Piano si pone sono:

1. garantire e migliorare la qualità del servizio erogato;
2. integrare le reti di trasporto pubblico su gomma e ferro;
3. incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, specialmente in aree congestionate dal traffico;
4. promuovere l'uso integrato dei servizi;
5. potenziare i collegamenti ferroviari in Lombardia per servire adeguatamente il territorio.

Si prevedono inoltre interventi infrastrutturali sulle stazioni e sulla rete dei trasporti, nonché sul materiale rotabile.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

PRIA – Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria

Approvato – settembre 2013

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

L'obiettivo strategico del Piano è raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente. Gli obiettivi generali della pianificazione e programmazione regionale per la qualità dell'aria sono pertanto:

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

Target e obiettivi-guida del Piano riguardano:

PROMOZIONE DELLE DIVERSE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ALTERNATIVA ALL'USO DEL VEICOLO PRIVATO: pedonalità ed uso bicicletta; fruizione trasporto pubblico locale; uso sistemi di trasporto innovativi (a

chiamata); uso di sistemi di trasporto condivisi (car pooling – car sharing); integrazione diversi modi di trasporto; regolamentazione uso automobile privata e tecnologie a minore impatto ambientale
SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE REGIONALE PER I TRASPORTI E LA MOBILITÀ: sviluppo di un sistema di trasporto integrato; rispondere alle esigenze di mobilità delle persone, secondo modalità sostenibili sotto il profilo ambientale; promuovere il miglioramento della qualità dei servizi; perseguire la sostenibilità economica del sistema di offerta (soprattutto per il trasporto pubblico regionale e locale)
RAZIONALITÀ E INTERMODALITÀ DEL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE : promozione intermodalità delle merci con riferimento prioritario alla intermodalità strada – ferrovia ed all'uso della modalità acqua; individuazione e sostegno a nuove modalità di distribuzione urbana delle merci, con utilizzo di veicoli a ridotto impatto ambientale.
MISURE DI CONTENIMENTO DI SPECIFICI INQUINANTI DAL COMPARTO: contenimento di specifici inquinanti; riduzione delle emissioni climalteranti; miglioramento della gestione dei fertilizzanti azotati; trattamento e stoccaggio dei reflui e utilizzazione agronomica in campo del digestato sotto forma di “ <i>renewable nutrient</i> ”.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano Strategico per la Competitività e lo Sviluppo del Sistema Fieristico Lombardo Approvato - dicembre 2005
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
L'obiettivo strategico del Piano è contribuire a trasformare l'evento fieristico in un'immagine più allargata della Lombardia, cioè in un evento globale che abbia vaste ricadute sul territorio. Il Documento si pone i seguenti obiettivi di carattere generale: 1. favorire la centralità di Fiera Milano quale elemento di eccellenza mondiale e motore strategico di sviluppo dell'economia regionale e nazionale; 2. promuovere interventi di cooperazione tra i sistemi fieristici lombardi, in uno sviluppo armonico del sistema fieristico regionale; 3. sostenere la crescita della qualità dei servizi e delle manifestazioni e il miglioramento delle infrastrutture di accesso, fattori decisivi per lo sviluppo della competitività; 4. sviluppare l'internazionalizzazione del sistema fieristico e l'incontro tra domanda e offerta delle produzioni italiane e lombarde nel mondo. Il Piano riconosce 14 sistemi fieristici di rilevanza internazionale. Uno di essi ricade all'interno dei confini comunali milanesi (Fiera Milano City) mentre un altro è situato nel Comune di Rho (Fiera Milano Rho-Pero). Il quartiere di Fiera Milano Rho-Pero ospita le manifestazioni di maggiori dimensioni e dalla logistica complessa, mentre Fiera Milano City continua ad ospitare le manifestazioni di minori dimensioni o che, per le loro caratteristiche, necessitano di aver luogo in città. La Regione Lombardia riconosce la valenza strategica di Fiera Milano, che rappresenta una sorta di hub fieristico quale motore di sviluppo dell'intera regione e, in tal senso, si propone di: a) realizzare infrastrutture che completino i collegamenti col sistema fieristico; b) promuovere ed adottare un sistema integrato di servizi al visitatore e al sistema fieristico; c) diffondere l'immagine e la qualità dei servizi disponibili, in modo da orientare grandi eventi e manifestazioni fieristiche internazionali.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Provincia di Milano Approvato - 17 dicembre 2013; Pubblicazione dell'avviso di definitiva approvazione sul BURL di Regione Lombardia, secondo quanto prescritto all'art.17, comma 10 della LR 12/2005 – 19 marzo 2014.
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Il PTCP della Provincia di Milano è stato interessato nell'ultimo quinquennio da un importante processo di adeguamento alla LR 12/05, che si colloca nel più articolato quadro della riforma del sistema della pianificazione lombarda. La coincidenza temporale tra l'attuazione del PTCP e dei PGT comunali con la scadenza del 2015, rappresenta un'importante occasione per definire un'operazione di trasformazione significativa del sistema territoriale, basato sugli elementi strutturanti del paesaggio, il sistema policentrico, le infrastrutture esistenti e di progetto, anche alla luce dell'evento "Expo 2015". La strategia di fondo che orienta e caratterizza l'adeguamento del PTCP è il rafforzamento del policentrismo costitutivo e storicamente determinatosi nella costruzione del territorio milanese, puntando prevalentemente su: • Potenziamento della "densità qualificata" dei poli del sistema urbano policentrico articolato in una Città centrale, che comprende Milano e altri 24 comuni, e in 10 Poli attrattori; • Qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali, rafforzando le connessioni trasversali, prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi; • Qualificazione dell'ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico salvaguardando gli spazi aperti tra polo e polo e tra questi e il polo centrale; • Potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale con la costruzione di un sistema a rete degli spazi verdi articolato in una Rete verde, nelle Grande Dorsali Territoriali (Dorsale Verde Nord, Dorsali Est e Ovest rappresentate dalle valli dell'Olna e del Lambro), nel Sistema dei Navigli Obiettivo centrale per il PTCP e la "qualità", intesa come concetto complesso verso cui concorrono aspetti di valenza paesistica, ambientale, estetico-percettiva, funzionale e relazionale. Di particolare rilievo è il tema degli spazi aperti e delle aree di frangia, correlati a quello della qualità ambientale e spaziale degli insediamenti urbani. L'adeguamento del PTCP ha inoltre rafforzato e migliorato i macro-obiettivi del PTCP del 2003 (aggiungendone uno e passando così da 5 a 6), trasversali a tutti i sistemi territoriali rispetto ai quali è articolato il Piano, di seguito illustrati: 1. <i>Compatibilità paesistico-ambientale delle trasformazioni.</i> Verificare le scelte localizzative del sistema insediativo assicurando la tutela e la valorizzazione del paesaggio, dei suoi elementi connotativi e delle emergenze ambientali, la difesa del suolo nonché la tutela dell'agricoltura e delle sue potenzialità, cogliendo le opportunità di inversione dei processi di degrado in corso. 2. <i>Razionalizzazione e sostenibilità del sistema della mobilità e sua integrazione con il sistema insediativo.</i> Verificare la coerenza tra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto ai diversi livelli di accessibilità, valutati in relazione alla presenza e alla capacità del trasporto pubblico e privato di persone, merci e informazioni, e verificare la sostenibilità ambientale ed economica delle specifiche eventuali maggiori esigenze indotte dalle previsioni insediative. 3. <i>Potenziamento della rete ecologica.</i> Favorire la realizzazione di un sistema di interventi di conservazione e di potenziamento della biodiversità e di salvaguardia dei varchi inedificati, fondamentali per la rete e per i corridoi ecologici. 4. <i>Policentrismo, riduzione e qualificazione del consumo di suolo.</i> Favorire la densificazione della forma urbana, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, la compattazione della forma urbana, conferendo una destinazione consolidata, che privilegi la superficie a verde permeabile alle aree libere intercluse e in generale comprese nel tessuto urbano consolidato. Qualora le aree interessate da previsioni di trasformazioni di iniziativa pubblica o privata non siano attuate, favorirne il ritorno alla destinazione agricola. Escludere i processi di saldatura tra diversi centri edificati e gli insediamenti lineari lungo le infrastrutture. 5. <i>Innalzamento della qualità dell'ambiente e dell'abitare.</i> Favorire un corretto rapporto tra insediamenti e servizi pubblici o privati di uso pubblico anche attraverso l'incremento delle aree per servizi pubblici, in particolare a verde. Tutelare i valori identitari e culturali dei luoghi. Favorire la riqualificazione ambientale delle aree degradate e il sostegno alla progettazione urbana e architettonica di qualità e alla progettazione edilizia ecosostenibile e bioclimatica. Favorire l'impiego di tecniche

urbanistiche compensative e perequative di livello comunale e sovracomunale per il perseguimento del macro-obiettivo.

6. *Incremento dell'housing sociale in risposta al fabbisogno abitativo e promozione del piano casa.*

Favorire la diversificazione dell'offerta insediativa al fine di rispondere alla domanda di housing sociale per i nuclei familiari che non possono accedere al libero mercato immobiliare. Favorire interventi di housing sociale di elevata qualità urbana e architettonica integrati con il tessuto urbano esistente e motori virtuosi per il recupero delle periferie. Prevedere il reperimento di aree da destinare ad interventi di housing sociale e l'introduzione negli strumenti di pianificazione locale di meccanismi urbanistici che favoriscano la realizzazione degli interventi stessi.

Un importante strumento introdotto dal PTCP sono i "Grandi Progetti Territoriali", che riguardano temi e politiche territoriali trasversali al Piano e ai suoi obiettivi strategici. Si tratta di una serie di macro progetti, costituiti da più interventi che nel loro insieme ricostruiscono il quadro progettuale dei quattro sistemi territoriali della Provincia: il sistema paesistico-ambientale, il sistema agricolo strategico, il sistema infrastrutturale e il sistema insediativo.

Tra questi, il macro-progetto "Nuovi paesaggi": le grandi dorsali territoriali e i Parchi della terra e dell'acqua, individua come prioritario l'intervento denominato "Expo fuori le mura", che si propone di promuovere e coordinare una pluralità di progetti locali affinché contribuiscano efficacemente al più generale obiettivo di rafforzare la rete territoriale provinciale anche in virtuosa competizione con la Città centrale. Si tratta di una sorta di "progetto di progetti", che si propone, anche mediante il coordinamento di iniziative e progetti già in corso, di attivare risorse, energie, culture, intelligenze diffuse nei territori della provincia di Milano e della regione urbana promuovendo innanzitutto la progettualità diffusa e la messa in rete dei Comuni per rafforzare l'assetto policentrico del territorio con la qualificazione della rete della mobilità e con la valorizzazione delle specificità identitarie locali, culturali, ambientali e produttive.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano di Indirizzo Forestale (PIF) per il decennio 2004-2014

Approvato – aprile 2005

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

Si pone la finalità di migliorare il paesaggio e la difesa dell'ambiente attraverso una corretta gestione delle superfici forestali presenti sul territorio provinciale. Contiene indicazioni che hanno prevalentemente un carattere qualitativo e di orientamento.

I principi del Piano sono essenzialmente:

1. l'approfondimento del ruolo svolto dalle formazioni boscate e dai sistemi verdi connessi alla rete ecologica al fine del miglioramento della qualità del territorio e delle forme di gestione selvicolturali;
2. il riconoscimento delle attività forestali quali contributo ad uno sviluppo sostenibile del territorio ed al miglioramento del rapporto agricoltura-ambiente-territorio;
3. l'assunzione degli obiettivi di sviluppo sostenibile in un approccio di filiera;
4. il riconoscimento e la valorizzazione delle multifunzionalità delle risorse forestali.

Le NTA specificano i rapporti tra il Piano di Indirizzo Forestale e il Parco Agricolo Sud Milano. Il parco, quale autorità forestale ai sensi di legge, applica al proprio territorio il Piano di Settore Agricolo (PSA) che si configura come PIF ai sensi dell'art 19 della LR 8/76 e s.m.i. Il PSA può prevedere per il territorio di competenza del Parco la predisposizione di Piani di assestamento forestale e regolamenti d'uso per la gestione e gli interventi forestali.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale 2006-2008 Approvato - novembre 2005
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
L'obiettivo principale è l'organizzazione di una rete di trasporto pubblico locale su gomma che garantisca il miglioramento della funzionalità, eviti le sovrapposizioni tra i diversi servizi, riesca a soddisfare la domanda anche in aree a domanda debole e favorisca l'integrazione tra i servizi, anche agevolando gli interscambi con il sistema ferroviario. Gli obiettivi fondamentali del programma risultano essere: 1. il miglioramento della qualità del servizio offerto; 2. la promozione dell'integrazione tra i servizi, promuovendo anche gli interscambi con i servizi ferroviari; 3. il soddisfacimento della domanda e la capacità di catturare una quota elevata della domanda potenziale; 4. la promozione del miglioramento dell'ambiente, attraverso l'incentivazione all'uso del mezzo pubblico e di tecnologie innovative.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) Approvato - gennaio 2003
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Il Piano è lo strumento per coordinare in modo omogeneo sul territorio provinciale tutti gli interventi di mobilità, rispettando le autonomie decisionali dei singoli comuni e le competenze dei diversi settori. Gli obiettivi strategici del Piano sono: 1. miglioramento delle condizioni di circolazione; 2. miglioramento della sicurezza stradale; 3. riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico; 4. risparmio energetico e sostenibilità ambientale nel sistema dei trasporti; 5. raccordo tra la regolamentazione del traffico effettuata dai piani urbani del traffico comunali.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano Strategico della Mobilità Ciclistica "MI-Bici" Approvato - dicembre 2008
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Il piano si propone di: 1. identificare itinerari che possano costituire un sistema di collegamento tra polarità e sistemi urbani, in grado di recuperare anche itinerari continui di lungo raggio; 2. garantire la continuità e la connettività degli itinerari, la completa sicurezza, la completezza delle polarità servite, la coerenza e l'omogeneità della segnaletica, la definizione degli standard geometrici per la realizzazione delle piste ciclabili.

La rete portante provinciale esistente, di progetto e da programmare è stata identificata in un insieme di potenziali percorsi continui, tra i quali 17 percorsi ciclabili radiali che si dipartono dal centro di Milano e percorsi circolari dal centro verso l'esterno.

L'itinerario Ciclabile Milano-Expo è l'unica opera Expo in corso di realizzazione. Un tracciato in completa sicurezza che darà il benvenuto ai visitatori più sportivi, consentendo loro di raggiungere dal centro di Milano i padiglioni fieristici di Rho Pero e la sede di Expo. Connettendosi al Raggio Verde n.7 di Milano in corrispondenza della fermata metropolitana Molino Dorino la pista si articola per circa 8 km superando il Sempione e l'Olona. Grazie alla connessione con gli itinerari comunali e, verso nord con la "Via d'Acqua" e il Sistema integrato delle ville gentilizie del nord Milano, il tracciato assume grande importanza anche nella dimensione locale grazie al collegamento con gli itinerari ciclabili dei comuni di Rho e Pero.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Approvato – maggio 2001

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

Il Piano si propone di assicurare, attraverso la programmazione di opere strutturali, vincoli, direttive, la difesa del suolo rispetto al dissesto di natura idraulica ed idrogeologica mediante la realizzazione dei seguenti obiettivi:

1. garantire un livello di sicurezza adeguato sul territorio;
2. conseguire un recupero delle funzionalità dei sistemi naturali;
3. consentire il recupero degli ambiti fluviali e del sistema idrico quali elementi centrali dell'assetto territoriale del bacino idrografico;
4. raggiungere condizioni d'uso del suolo compatibili con le caratteristiche dei sistemi idrografici e dei versanti per consentire la stabilizzazione e il consolidamento dei terreni.

Le principali tipologie di dissesto sono rappresentate dalle esondazioni (in particolar modo dei fiumi Lambro ed Olona). Nell'ambito dello studio delle aree in fascia C, le classi di rischio sono state suddivise in quattro categorie a valore crescente (R1= rischio moderato, R4 = rischio molto elevato); i fenomeni di dissesto considerati sono principalmente esondazioni e dissesti lungo le sponde. La valutazione dell'indice di pericolosità per la categoria "esondazioni" è stata effettuata considerando le aree storicamente allagate, in territori in cui il sistema di protezione risulta assente o sporadicamente presente, e le aree di inondazione potenziale delimitate dalla fascia B lungo i corsi d'acqua.

Nel Piano sono identificate alcune emergenze naturalistiche presenti nelle aree di dissesto idraulico ed idrogeologico: il Parco Nord e il Parco Sud.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Sud

Approvato – agosto 2000

Il Parco Agricolo Sud Milano è stato istituito con LR n° 24 del 23 aprile 1990.

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

Le finalità del PTC del Parco Agricolo Sud Milano, in considerazione della prevalente attività silvopastorale, sono:

1. la tutela ed il recupero paesistico ed ambientale delle fasce di collegamento tra città e campagna, nonché la connessione delle aree esterne con i sistemi verdi urbani;
2. l'equilibrio ecologico dell'area metropolitana;

3. la salvaguardia, il potenziamento e la qualificazione delle attività agro-silvo-culturali, in coerenza con la destinazione dell'area; 4. la fruizione culturale e ricreativa dell'ambiente da parte dei cittadini. La LR 86/83 prevede, tra gli strumenti e i procedimenti di attuazione del Parco, l'istituzione dei Piani di Cintura Urbana. La delimitazione di queste aree viene proposta di concerto tra l'ente gestore (la Provincia di Milano) ed i comuni interessati, tra cui Milano, in coerenza con gli obiettivi di qualificazione ambientale e paesistica. Nel territorio del Comune di Milano sono stati istituiti 5 Piani di Cintura Urbana, tutti compresi nell'ambito del Parco Sud, tra cui il Parco Ovest "Bosco in città", per il quale il Piano prevede: - il mantenimento e l'integrazione delle aziende agricole nel contesto del parco; - La valorizzazione dei fontanili esistenti e da riattivare; - L'integrazione dei Parchi urbani di Milano, con una forte presenza di spazi boscati; - La tutela, la valorizzazione e l'estensione degli ambienti con potenzialità naturalistiche e di interesse ornitologico, con particolare riguardo all'ambito del Parco delle cave di Baggio.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano d'area del Rhodense - 12 Comuni (Arese, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate, Lainate, Pero, Pogliano, Pregnana, Rho, Settimo, Vanzago) Completato dicembre 2007
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Il Piano d'Area, di tipo propositivo e non prescrittivo, identifica i temi ritenuti di maggiore importanza per la qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini nell'area Rhodense. Il Piano individua progetti strategici per il Rhodense che riguardano: - Il sistema della mobilità (sistema viabilistico, trasporti stico e ciclopedonale) - La trama verde - I progetti d'Area, ossia progetti di intervento su temi puntuali, che possono riguardare anche un singolo comune o un gruppo di comuni, ma che per la loro natura e rilevanza risultano strutturanti per l'intero territorio del Rhodense. I sei progetti prioritari individuati sono: - La dorsale del trasporto pubblico rhodense - La città del Sempione - La rete di ville - La città dello sport - L'area ex Alfa Romeo - Il Parco dell'Olon rhodense Il <i>sistema della mobilità</i> si basa, per l'aspetto <i>viabilistico</i>, sull'obiettivo di rendere efficiente, salvaguardare e mantenere l'intera maglia strategica della rete infrastrutturale esistente. Per quanto riguarda la <i>mobilità ciclabile</i>, il Piano assume in toto il progetto MiBici proposto dal PTCP, mirando al completamento e all'ampliamento delle piste ciclabili anche in relazione alla fruizione della rete ecologica e della rete dei parchi. Per il <i>trasporto pubblico</i> del Rhodense gli obiettivi fondamentali sono: realizzare il servizio di adduzione alle fermate/stazioni dei sistemi su ferro, nello scenario di servizio ferroviario regionale e comprensoriale passante realizzato; consentire una "ragionevole" mobilità interna all'area con il trasporto pubblico, estesa anche alle principali frazioni; servire i principali poli di attrazione, con particolare riferimento a quelli sanitari e scolastici; - offrire/integrare/razionalizzare i servizi di distribuzione interna ai comuni. Per la <i>trama verde</i> il Piano pone l'accento su tre temi centrali per la qualificazione del "sistema delle aree non urbanizzate": l'individuazione delle aree strategiche per il futuro dell'attività agricola, sia per la sua valenza come attività produttiva, sia per il suo ruolo nella "rete ecologica provinciale"; la costruzione della trama verde alla scala territoriale

dell'area Rhodense; la costituzione del Parco dell'Olon. Si mira a rafforzare il ruolo baricentrico di Rho nel sistema di connessioni a vasta scala, a tutelare i corsi d'acqua e delle aree ad essi adiacenti e a realizzare una rete ecologica locale composta dalle aree individuate dagli strumenti di pianificazione sovracomunale e da un insieme di aree a verde con funzione di supporto.

Nei *progetti d'area*, il progetto della costruzione della città del Sempione coinvolge nello specifico il comune di Rho per quanto riguarda: il tratto antistante la Fiera e la costellazione delle aree ex industriali di Cerchiate e Pantanedo, attraverso le quali verrà costruita una parte rilevante del volto della nuova città; il tratto urbano di Rho, viale Europa, corrispondente all'antico tracciato del Sempione, la cui centralità è destinata a essere accresciuta da importanti aree distribuite lungo il percorso che possono divenire occasione di valorizzazione, e le aree a sud della stazione ferroviaria di Rho, potenzialmente interessate a un processo di radicale valorizzazione; il tratto periferico a nord- ovest di Rho lungo il quale gli spazi si dilatano e il verde assume un ruolo potenzialmente preponderante. L'obiettivo di riqualificazione dell'asse del vecchio Sempione mira a dar luogo alla realizzazione della Città del Sempione. In particolar modo si sottolineano le azioni miranti a recuperare le aree dismesse, a realizzare un parco nell'area prospiciente villa Burba per rafforzare le strutture legate al tempo libero del quartiere Stellanda e a potenziare la percorribilità pedonale e ciclabile dell'asse. Vengono inoltre rafforzate le relazioni tra il nucleo urbano centrale e le zone Fiera, Stazione AV, Expo mediante la riqualificazione dell'asse formato da via Borromeo, corso Europa, via Magenta, scalo ferroviario e via Meda.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE

Piano di governo del territorio – Comune di Rho

Approvato - giugno 2013

OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO

- In relazione al consumo di suolo l'obiettivo del PGT è il massimo contenimento delle espansioni in modo da salvaguardare il suolo non urbanizzato come patrimonio ambientale e paesaggistico.
- Il PGT pone l'accento sulla costruzione di una rete del verde, declinata nel più ampio tema della costruzione della rete ecologica comunale a partire dalle indicazioni desunte dalla programmazione sovracomunale.
- Negli indirizzi politici per il PGT si trova la riqualificazione del tessuto urbanizzato e dei servizi pubblici che ne supportano il funzionamento (che complessivamente formano il sistema insediativo).
- Il PGT mira a una positiva relazione con Expo ed il suo sito proponendo soluzioni atte a migliorare il sistema viabilistico complessivamente inteso, nonché i collegamenti con la stazione di Rho-Fiera porta di ingresso dell'esposizione universale: "Expo dovrà essere portatore di interessi diffusi sul territorio in grado di valorizzare le risorse ambientali (a partire dal progetto del Parco Cinque Comuni) e di essere un volano per l'economia locale. Sempre nell'ambito dei lavori per Expo dovrà essere realizzato il parcheggio già previsto dall'accordo di programma con fiera." (Documento di piano, Relazione).

Inoltre, tra gli obiettivi più specifici e le previsioni del piano si ritrovano:

- la realizzazione di un parco urbano nell'area a nord di villa Burba;
- l'individuazione di aree a verde all'interno del tessuto urbano da destinare alla formazione della rete ecologica comunale quale integrazione e supporto alla rete ecologica sovra comunale.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano di governo del territorio – Comune di Pero Approvato - dicembre 2011
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
- Valorizzare la nuova centralità acquisita dal Comune nel contesto Metropolitano, avvantaggiandosi delle opportunità offerte dalla presenza della Fiera e dall'allestimento di EXPO 2015 (lavoro, servizi...) - Ricostruire la continuità dell'asse del Sempione valorizzandone la qualità di centro urbano con vocazione commerciale e riallacciando Pero alle sue frazioni. - Evitare il consumo di nuovo suolo indirizzando le trasformazioni verso il recupero delle aree già consumate per insediamenti produttivi. Ridurre i consumi di energia e di acqua, promuovendo la bioedilizia e le energie rinnovabili. - Costruire il parco urbano dell'Olona, da qualificare come asse portante continuo del sistema del verde urbano e territoriale. - Ricucire il rapporto fra le aree verdi urbane e la campagna tutelata dal Parco Sud, in coerenza con la costituzione del "Parco dei 5 Comuni". - Realizzare un sistema continuo di percorsi e spazi verdi urbani qualificando i vuoti residui fra le aree residenziali e produttive connettendo le aree di mitigazione delle infrastrutture. - Ripristinare migliori condizioni di accessibilità a Rho (attraverso l'area Camfin). - Migliorare l'accessibilità alla FIERA ed in generale il rapporto tra questa e l'edificato in termini di continuità dei percorsi e di qualità e forma dello spazio urbano. - Riquilibrare il rapporto fra il tessuto urbano e le grandi infrastrutture moltiplicando e qualificando i punti di attraversamento e riservando le aree necessarie agli interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico. - Risolvere i conflitti fra residenze e insediamenti produttivi individuando occasioni per l'apertura di aree di interposizione e mitigazione. - Realizzare una rete ciclabile estesa, sicura, continua e confortevole. Inoltre, tra gli obiettivi più specifici e le previsioni del piano si ritrovano: - Il sistema Fiera Expo e la città del Sempione e la rilevanza del nuovo quadro infrastrutturale. - Le aree a sud di Pantanedo come un progetto di scala sovracomunale. - La specificità del tema del consumo di suolo, evitando che si costruiscano nuovi insediamenti residenziali o produttivi in aree inedificate. - Nuovi parchi per una nuova forma della città, con un significativo incremento delle aree di verde pubblico - La dinamica degli insediamenti produttivi in atto, con il riutilizzo di aree industriali per altre funzioni con la ricerca di nuove opportunità per le attività di produzione di beni e servizi. - Le ristrutturazioni urbanistiche e le politiche di tipo perequativo, mettendo in relazione gli interventi di ristrutturazione urbanistica di comparti già edificati con l'acquisizione delle aree esterne al comparto oggi caratterizzate da vincoli espropriativi decaduti. Più che la dinamica degli interventi che caratterizzeranno la fase antecedente l'apertura della manifestazione (cantierizzazione delle opere infrastrutturali e delle costruzioni previste dentro e fuori dal recinto Fiera- Expo), e al di là delle problematiche che insorgeranno nei sei mesi di apertura dell' EXPO 2015, interessa la fase successiva al 2015: quella della riconversione a usi definitivi diversi da quelli temporanei. Sin da ora è possibile prevedere un quadro infrastrutturale che, se pensato per reggere a un regime eccezionale di 150.000 visitatori al giorno (valore medio dei previsti 29.000.000 di visitatori in 6 mesi), dovrebbe comportare a regime normale un miglioramento sensibile delle attuali condizioni di mobilità nell'area di Pero e del Rhodense.

STRUMENTO E STATO DI ATTUAZIONE
Piano di governo del territorio – Comune di Milano Approvato - maggio 2012
OBIETTIVI E CONTENUTI RILEVANTI AI FINI DELL'ATTO INTEGRATIVO
La città attrattiva: Milano metropoli a rete tra centro e periferia: Milano può e deve divenire, attraverso il nuovo PGT, una “città multicentrica”, strategicamente collocata all'interno di un territorio reticolare e policentrico. Lo sviluppo urbano in coerenza con il progetto dell'assetto infrastrutturale: Il PGT propone una strategia di riequilibrio tra centro e periferia delle funzioni attrattrici e generatrici di traffico, accompagnata dalla realizzazione di un sistema infrastrutturale reticolare che sia da supporto alla ricollocazione di grandi funzioni e servizi nella regione urbana milanese. La città vivibile La permeabilità dei grandi sistemi ambientali e la connessione con i nuovi parchi urbani: il Piano mira al ri-disegno di un tessuto di spazi aperti continui rivolgendo in particolare l'attenzione alla riqualificazione e all'incremento delle aree verdi; salvaguardando e riqualificando le residue aree agricole senza modificarne le caratteristiche produttive, capace di ricreare condizioni diffuse di naturalità, connettendo i parchi urbani con i grandi parchi dell'area metropolitana e salvaguardando e riqualificando le residue aree agricole. Preservare e promuovere un uso efficiente degli ambiti agricoli: attraverso i PCU, che rappresentano il principale strumento nei confronti delle politiche relative alle aree agricole del PGT, l'Amministrazione intende perseguire un importante obiettivo di interesse collettivo, costituito dalla salvaguardia dell'equilibrio ambientale del territorio metropolitano e dal contestuale ampliamento delle risorse di aree fruibili da parte dei cittadini. Il rinnovamento fisico e funzionale del territorio contaminato o dimesso: s'intende incoraggiare gli investitori privati ad effettuare un recupero sostenibile delle aree industriali dismesse o in disuso, promuovendo la comunicazione fra gli attori partecipanti e supportando a livello urbanistico, edilizio e logistico la politica di efficienza energetica “20-20 by 2020” dell'Unione Europea. La città efficiente La qualità diffusa dei servizi: La prassi non è più quella di cristallizzare aree per servizi all'interno di uno schema ideale complessivo, ma di specificare le linee d'azione operative per arrivare a fornirli in maniera efficace. L'attore pubblico si impegna dunque a costruire un quadro di riferimento che abbia confini certi e chiaramente definiti (ad esempio sugli obiettivi di interesse pubblico). I tempi senza pause della città: il Piano dei Servizi è inteso come <i>mediascape</i>, in perenne movimento e cambiamento, con parti rigide e parti morbide, elementi spaziali e a-spaziali, analogici e digitali. In alcune sue componenti veloce, in altre lento. Un paesaggio costituito di reti, di sistemi digitali, ma anche e soprattutto di persone. Un paesaggio che, per essere compreso, va osservato e interpretato a partire dai suoi fattori qualitativi senza limitarsi a ragionare solo sugli elementi quantitativi. Gestione e manutenzione della città e degli spazi pubblici: il Piano intende affermare l'assoluta rilevanza della correlazione tra sviluppo urbanistico e procedure di gestione e manutenzione della città stessa nella percezione dei cittadini, per una concreta definizione della qualità della vita urbana. La pianificazione pubblica e le relazioni pubblico-privato: una logica che vede l'attore pubblico predisporre le condizioni necessarie per l'emergere della risposta sussidiaria ai bisogni, e comunque intervenire in maniera residuale qualora tale risposta non fosse sufficiente.

5.3 Relazione tra Atto Integrativo AdP Fiera e altri Piani/Programmi

La presenza di strumenti urbanistici vigenti nonché di processi di pianificazione in corso, contribuiscono nel complesso ad articolare il quadro delle relazioni esistenti e future tra le decisioni di intervento derivanti dell'Atto Integrativo dell'AdP Fiera e il quadro previsionale che insiste nel nord ovest milanese, che ad oggi è tuttora in una fase di definizione degli scenari futuri.

Nello schema seguente si riporta pertanto una sintesi mirata degli strumenti che più direttamente interessano e/o interesseranno il territorio a cui appartengono le aree oggetto dell'Atto integrativo evidenziando le loro relazioni principali con gli elementi oggetto della presente valutazione.

In particolare, in relazione agli scenari di sviluppo che coinvolgono il contesto territoriale, viene preso in considerazione quanto previsto dagli strumenti di pianificazione (PGT) vigenti nei Comuni di Rho, Milano⁸ e Pero, con particolare riguardo alle nuove aree di trasformazione. Si riporta inoltre un estratto delle linee guida del Masterplan per la riqualificazione del sito Expo successivamente allo svolgimento dell'evento espositivo, preliminare e di indirizzo rispetto al successivo Programma Integrato di Intervento che riguarderà lo stesso contesto territoriale.

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
Piano di governo del territorio – Comune di Rho	• Si individuano due ambiti di trasformazione, a vocazione funzionale produttiva, commerciale e direzionale, localizzati a Pantanedo, nel punto di snodo tra l'area della Fiera, il centro urbano di Rho e quello di Pero. Le aree possono giocare un ruolo determinante in relazione al rafforzamento delle relazioni tra le grandi attrezzature territoriali (Fiera, Stazione Alta Velocità e Expo) e il centro urbano di Rho; inoltre, possono essere interessate dalla localizzazione di funzioni di servizio a scala territoriale. • Si individuano due aree urbanizzate per interventi di completamento in zona industriale; una di esse coincide con una delle ipotesi di localizzazione di del parcheggio di interscambio (Area 2). • La previsione di "Aree interessate dal rafforzamento tra area urbana centrale e la zona Fiera, stazione Alta Velocità e Expo" è interessante in relazione alla localizzazione dei nuovi P5 e P6 in area "Parco Nord". • La nuova area a parco pubblico vicino Villa Burba nel PGT è indicata come "suolo per servizi non edificabili". Inoltre, la realizzazione di un parco urbano nell'area a nord di villa Burba rientra tra gli obiettivi relativi al sistema dei servizi. • L'area della sottostazione elettrica è in "aree per servizi" nella Carta delle previsioni di piano del Documento di piano nonché all'interno del Piano dei Servizi. • Le aree oggetto dell'Atto integrativo sono in connessione nell'individuazione delle "Aree interessate dal progetto di riqualificazione dell'asse del Sempione" ad opera del PGT. • Nella tavola delle sensibilità, siamo in presenza di sensibilità elevata nel caso del parco adiacente Villa Burba, media nel caso di parcheggio di interscambio, parcheggi di prossimità; bassa nel caso della sottostazione.
Piano di governo del territorio – Comune di Pero	• Nel PGT si sottolinea come le aree a sud di Pantanedo, inserite in un Ambito di trasformazione, richiedano una speciale attenzione dato il ruolo particolare che possono giocare come uno dei più importanti punti di approdo al Rhodense, anche in vista dell'EXPO 2015. Si definisce la necessità di un Piano Attuativo da concordare con Rho, in modo da garantire un nuovo collegamento sia autoveicolare che ciclopeditone tra i due comuni

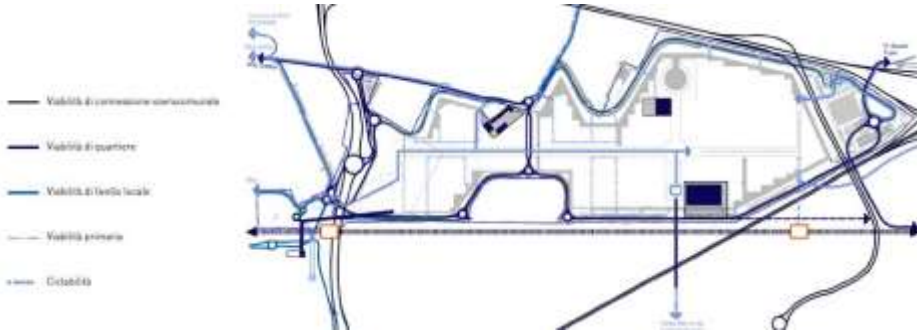
⁸ Va ricordato che l'Atto Integrativo dell'AdP Fiera comporta una variante alla disciplina urbanistica delle aree oggetto di intervento. Alcune delle soluzioni già prese a valle dell'AI riguardanti le interferenze (la ricollocazione dei P5 e P6 e della sottostazione) e gli elementi da coerenzare (l'individuazione dell'area di via Novara-Dazio quale parcheggio remoto) non hanno invece dato luogo a variante urbanistica.

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	- Nell'ipotesi che le previsioni del PGT trovino attuazione nel periodo 10-15 anni, nel primo quinquennio, tra le opere da programmare prioritariamente, si ribadisce la progettazione preliminare dell'intervento di riqualificazione dell'asse del Sempione e l'attuazione di un suo consistente lotto funzionale, che contempli la realizzazione prima del 2015 delle opere per l'accessibilità ciclabile alle aree Fiera-Expo: si tratta per queste ultime di opere contemplate dai più generali programmi relativi all'accessibilità all'area Expo e che come tali dovranno essere finanziate in massima parte come "opere connesse". - Il Documento di piano contiene diverse previsioni di trasformazione a contorno dell'area Fiera: "ove si realizzasse appieno il programma rappresentato nella tav. DA.01, cambierebbe del tutto il ruolo dell'asse storico della SS 9 (Sempione)." Nel suo complesso la nuova viabilità garantirà un cambiamento dell'attuale tracciato del Sempione che collegherà il Legnanese con Milano, eliminando dall'attuale asse centrale il traffico di attraversamento con il relativo carico di inquinamento. A sud del tracciato dell'autostrada A4 la riqualificazione dell'asse del Sempione si misura con il tema delle "porte urbane" d'ingresso da nord e da sud nel centro abitato, che fu centro storico di Pero. Il tratto di circa un chilometro compreso tra l'autostrada A4 a nord e l'intersezione con la variante della SS n. 11 a sud ha le caratteristiche necessarie e sufficienti per essere riorganizzato in forma di centro commerciale. A nord del tracciato dell'autostrada A4 trasformazioni urbanistiche di significativa dimensione potranno verificarsi innanzitutto per le aree industriali a ridosso del Sempione, che risultano immediatamente a contatto con il nuovo polo fieristico. I nuovi interventi dovranno confrontarsi con la tematica funzionale degli insediamenti integrativi del Polo fieristico, e dovranno sviluppare con attenzione prioritaria il tema del rapporto con la frazione di Cerchiate.
Piano di governo del territorio – Comune di Milano	Tra i grandi progetti di interesse pubblico del PGT, vi sono: - Il West Park dell'Intrattenimento ad Ovest: ossia la valorizzazione della parte del Parco Agricolo Sud corrispondente al Piano di Cintura Bosco in Città. Attraverso il progetto del West Park dell'Intrattenimento si intende estendere la vocazione all'intrattenimento e all'offerta di attrezzature per il tempo libero a questa ampia porzione di territorio (ad ovest della città), sottolineando e incrementando un carattere già esistente dato dalla presenza, oltre che dei parchi, di grandi strutture di servizio, destinati ad accogliere grandi eventi. Lo Stadio Meazza, il PalaSharp, il Lido sono strutture, infatti, in grado di ospitare manifestazioni che richiamano pubblico da tutto il territorio metropolitano. - Il Filo Rosso e i Raggi Ciclabili: Il Filo Rosso è un percorso ciclabile circolare di 72 km lineari, che insieme ai più di 150 km che attraverseranno Raggi Verdi ed Epicentri, disegna la nuova rete continua di percorsi ciclabili della città di Milano. L'idea contenuta nel progetto del Filo Rosso, dei Raggi e degli Epicentri, avanza l'opportunità di mettere a sistema tutti i frammenti verdi della corona peri-urbana attraverso una lungo percorso ciclabile, che insieme ai servizi ad esso connessi (interscambio auto-bicicletta, luoghi per pic-nic, fermate di mezzi pubblici, luoghi di ristoro e ricreativi, bar, aree di sosta, etc.), diviene uno dei più significativi progetti urbani pubblici da realizzare la Milano del futuro. Gli elementi trattati nell'Atto integrativo sono interessati in vario modo dalle aree di trasformazione individuate dal Documento di piano: - L'area del perimetro Expo è considerata in regime transitorio (art 31 c.3 NTA PdR del PGT) per questa valgono le previsioni del relativo AdP. L'ambito in generale risulterà caratterizzato dalla presenza di un parco di dimensioni tali da diventare un vero e proprio sistema ambientale per la città. L'elevato livello di sostenibilità degli interventi previsti garantirà inoltre continuità al sistema che fungerà da nuova centralità per l'intero ambito metropolitano. Il nuovo sistema infrastrutturale, utile a servire l'area, riguarderà anche le aree di Cascina Merlata e Stephenson, anch'esse coinvolte nella ridefinizione del sistema viabilistico. L'obiettivo sarà quello di dirottare il traffico consistente proveniente dall'autostrada verso una viabilità trasversale utile a distribuire i flussi sugli assi di penetrazione della città. Il servizio

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	pubblico sarà garantito dalla nuova linea metropolitana (Rho-Pero/Lambrate) in previsione, nonché da un collegamento con sistema di trasporto a guida vincolata Molino Dorino-Cascina Merlata-Sacco. • Le aree Stephenson rientrano negli Ambiti di trasformazione urbana. L'ambito Stephenson risulterà caratterizzato da un elevato grado di accessibilità garantito dalle nuove programmazioni infrastrutturali che prevedono il passaggio della nuova linea metropolitana di collegamento Rho-Pero/Lambrate, con fermate intermedie all'interno dell'area Expo in corrispondenza del Sacco e di Certosa. L'accessibilità all'area tramite rete viaria beneficerà invece degli interventi programmati per EXPO 2015, eliminando le attuali criticità relative in particolar modo agli accessi del sistema autostradale (A8 e A4). L'area sarà oggetto di una forte densificazione a carattere non residenziale. Per questo è stato avviato da parte del Comune di Milano il procedimento di formazione della proposta di Documento di Progettazione unitario dell'ambito. • L'ambito Cascina Merlata rientra anch'esso nelle norme transitorie e per esso vale la normativa del rispettivo AdP. In linea generale risulterà caratterizzato da un mix funzionale, comprensivo di funzioni residenziali e di housing sociale, dai caratteri tipicamente urbani. Lo sviluppo prevede, inoltre, la realizzazione del Villaggio EXPO 2015. L'accessibilità all'area verrà garantita dalle nuove programmazioni infrastrutturali che prevedono sia il passaggio della nuova linea metropolitana di collegamento Rho-Pero/Lambrate, con fermate intermedie all'interno dell'area Expo in corrispondenza del Sacco e di Certosa, sia la riorganizzazione della rete viaria principale attraverso interventi di raccordo tra i sistemi viari degli ambiti di trasformazione limitrofi. L'obiettivo sarà quello di dirottare il traffico consistente proveniente dall'autostrada verso una viabilità trasversale utile a distribuire i flussi sugli assi di penetrazione della città. • Le aree del Parco Agricolo Sud Milano, assoggettate alla disciplina dei Piani di cintura urbana, rientrano negli Ambiti di trasformazione periurbana; in particolare, il settore nord-ovest, è interessato dall'ATP Bosco in città. L'indirizzo generale dell'ambito è rappresentato dall'ampia messa a disposizione dei cittadini, di spazi fruibili e di attrezzature pubbliche, sostenendo contemporaneamente i connotati dell'ambiente rurale e la conservazione e il rafforzamento degli elementi naturalistici (boschi, rogge e specchi d'acqua) che già caratterizzano l'area. • Per quanto riguarda l'assetto infrastrutturale, la previsione viabilistica tra via Eritrea e il sito dell'esposizione EXPO 2015 viene ritenuta strategica per l'accessibilità al sito. La viabilità nord-est/sud-ovest è affiancata dalla previsione di un nuovo collegamento pubblico. Si tratta di un sistema a guida vincolata (LDFF), che congiunge il nodo di Molino Dorino con l'ospedale Sacco e la relativa espansione, servendo in questo modo l'area di Cascina Merlata stessa, l'Ambito di Trasformazione Stephenson e il polo ospedaliero.
Masterplan Post Expo – principi guida (19 agosto 2014)	Il Masterplan del Post Expo 2015 si orienta verso una piena valorizzazione dell'eredità fisica e immateriale dell'Esposizione Universale milanese attraverso il riuso virtuoso degli investimenti pubblici già effettuati e degli interventi in corso per infrastrutturare e attrezzare il Sito. L'ossatura infrastrutturale dell'Esposizione del 2015 (la cd. Piastra) offre un telaio idoneo per lo sviluppo del futuro progetto urbano, coordinato dal Masterplan, in cui prefigurare una funzionalità essenziale al riuso e alla presa in carico da parte degli Enti interessati, in un'ottica di contenimento delle risorse necessarie per il loro adeguamento. La valorizzazione della legacy dell'EXPO 2015 presuppone la riapertura del sito nel più breve tempo possibile dopo la conclusione dell'evento, prefigurando per alcune parti una possibile continuità d'uso subito dopo l'Esposizione del 2015. Il Masterplan, i cui principi guida sono stati pubblicati con il bando indetto in data 19 agosto 2014, privilegia soluzioni progettuali volte al mantenimento, al recupero, al riutilizzo e alla valorizzazione

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	delle strutture, dei manufatti, degli impianti e degli spazi che costituiscono la legacy dell'EXPO 2015. Tali principi tengono inoltre in considerazione il percorso derivato dalle 15 manifestazioni di interesse giunte, particolarmente articolate, tra cui citiamo tra le più note, un indirizzo sportivo multifunzionale del complesso (Cittadella dello Sport – Mens sana in corpore sano), Rai e la possibile realizzazione di un centro di produzione, la Cittadella e Palazzo dell'Innovazione (Camera di Commercio di Milano) Le regole e le quantità applicabili per la riqualificazione urbanistica e la valorizzazione dell'area per il periodo Post Expo discendono dall'applicazione delle N.T.A. della variante urbanistica dell'Accordo di Programma Expo (luglio 2011), dagli indirizzi, obiettivi e finalità dell'AdP Expo e dal processo di Valutazione Ambientale Strategica dell'AdP Expo. In sintesi gli elementi prioritari: • Area: la superficie totale interessata dal progetto è di circa 105 ettari. • Dotazione di aree ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e generale: superiori a 80 ettari. • Funzioni: attrezzature e servizi d'interesse pubblico o generale di livello comunale e/o sovracomunale, anche di proprietà e/o gestione privata e destinazioni d'uso tipiche del tessuto urbano, quali residenza – anche nelle tipologie dell'edilizia convenzionata e/o agevolata – e funzioni compatibili. Non ammesse grandi strutture commerciali. • Aree di concentrazione volumetrica: inferiori a 23 ettari. • Edificabilità massima: la SLP (Superficie Lorda Pavimentata) realizzabile è pari a $U_t = 0,52$ mq/mq della ST. • Housing sociale: si prevedono ulteriori 30.000 mq edificabili • Manufatti EXPO 2015: le superfici di pavimento degli edifici permanenti realizzati per l'evento espositivo che saranno destinate a funzioni pubbliche e/o di interesse pubblico o generale si intendono escluse dalla edificabilità. • Parco tematico: non inferiore a 44 ettari
	

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	 Limite amministrativo Comunale  Perimetro area (Unità 1+3+4 Accordo di Programma Expo0015) Infrastrutture e connessioni territoriali  Linee ferroviarie e stazioni (AV, IC, linee S, linee R) (esistenti e di progetto)  Linee metropolitane e stazioni esistenti  Viabilità primaria  Viabilità secondaria Infrastrutture e connessioni locali  Viabilità di connessione intercomunale  Viabilità di quartiere  Viabilità locale  Ponti carrabili e pedonali  Viabilità anulare di bordo  Parcheggi perimetrali  Parcheggi di intercambio  Parcheggio Est  Corsi d'acqua (Luisa, Tootle e Viviani)  Verde d'arredo e perimetrale Porte  Accesso Ovest  Accesso Est  Accesso Sud Passerelle  Passerella Expo - Cascina Merlata (ciclopeditonale)  Passerella Expo Fiera (pedonale) Parco tematico e attrezzature pubbliche o di interesse pubblico e generale Spazi aperti  Decumano verde e Cardo, Piazza Italia e Piazza d'acqua  Parco pluritematico e relative attrezzature  Possibile localizzazione di attrezzature di interesse pubblico generale Spazi d'acqua  Anello d'acqua passante (canale secondario Villaresi)  Anello di specchi d'acqua paesaggistica e Lake Arena  Vasche di fitodepurazione Manufatti permanenti in area di pertinenza  Cascina Triulza  Open Air Theatre  Palazzo Italia Ambienti insediativi  Aree di concentrazione volumetrica  Attrezzature di interesse pubblico o generale
	Il Parco Tematico sarà caratterizzato da un'alta attrattività per il profilo di alcune funzioni insediate e delle attrezzature di interesse generale, di livello territoriale per la regione urbana milanese. Avrà una caratterizzazione pluritematica, così come è emerso a seguito del forte processo di partecipazione, e che deriva anche da una precedente manifestazione di interesse: • Sportiva e di intrattenimento, attraverso l'insediamento di un polo sportivo che può prevedere anche la localizzazione di uno stadio calcistico affiancato da attrezzature sportive, in grado di ampliare l'offerta di servizi a scala metropolitana. • Parco delle famiglie. Una grande area fruitiva di svago e relax con attività di rilevanza urbana rivolte ad una utenza ampia attrezzata con superfici e strutture adatte a usi collettivi e sociali con contenuti di intrattenimento di tipo innovativo, anche destinati ai bambini che possa valorizzare l'area Children Park lasciato di EXPO 2015, valutandone una espansione. • Agroalimentare. Un nuovo centro multifunzionale sul tema agroalimentare in una interpretazione urbana, che integra formazione e divulgazione scientifica con l'insediamento di spazi adibiti a mercato con offerta rivolta al pubblico, con possibilità di insediare spazi di filiera tra trasformazione e commercializzazione. • Parco delle biodiversità. Permanenza del parco lasciato dell'Expo come un ambito di interesse scientifico, declinando il tema scientifico, divulgativo ed educativo, ospitando le sperimentazioni agricole in ambito scientifico e didattico, ma anche aperto per tutti cittadini per lo svago grazie alla qualità speciale dello spazio aperto. • Impresa - ricerca - incubazione. La creazione di uno spazio che racchiuda il food e l'eccellenza italiana, dove ospitare la filiera delle attività di produzione artigianale e semi-industriale e della vendita al dettaglio, non tralasciando gli aspetti della formazione attraverso l'inserimento di sedi di istituti o aule distaccate, di laboratori, di studi tecnici di produzione, di showroom e hub per la vendita, di spazi per la ristorazione e di spazi ricettivi. • Sociale e culturale. Insediamento di sedi dedicate alla realtà delle ONG Organizzazioni non Governative nazionali e internazionali, all'interno dell'ambito di Cascina Triulza, con possibile ampliamento dello stesso nella porzione di area posta a sud del manufatto Cascina.

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	Il Masterplan del post Expo individua gli elementi fissi e irrinunciabili funzionali all'elaborazione della proposta progettuale inserita nella procedura concorsuale di selezione del soggetto attuatore e rappresenta il riferimento tecnico operativo per la stesura del futuro strumento attuativo. Punti fondamentali sono infrastrutture e ambiente, parco pluritematico, luoghi notevoli oltre che ovviamente sistema insediativo.    Il disegno del Masterplan consente di dare piena fruibilità all'area con riferimento agli assi principali e recepisce la scelta di mantenere il telaio della piastra con i relativi sottoservizi oltre a salvaguardare e valorizzare alcune opere ereditate da Expo, in particolare i manufatti permanenti, le infrastrutture di bordo, i tracciati dei percorsi e i principali sottoservizi. In particolare l'anello infrastrutturale di bordo è costituita dalla nuova viabilità di via Cristina Belgioioso, e dai archeggi perimetrali, dai sottoservizi, dai collettori lanomi – Cap Holding e MM SII, dalla deviazione dei corsi d'acqua Guisa, Tosolo, Viviani, dalle vasche di laminazione, dal parcheggio Est, dall'accesso interrato Ovest M1 e dal verde d'arredo perimetrale.

STRUMENTO	RELAZIONI CON I CONTENUTI DELL'ATTO INTEGRATIVO
	In relazione alle linee guida per le infrastrutture e per l'ambiente in riferimento all'assetto viario del Post Expo si conferma la viabilità anulare interna con un potenziamento dell'attività in porta est. La parte più estesa del parco si concentra ad Est e si configura come dotazione unitaria, valorizza la legacy e assume rilevanza territoriale; nella prospettiva di riuso del sito e valorizzazione della legacy dell'Expo il Masterplan prefigura il cosiddetto "fast post", con l'opportunità di riapertura del sito nel più breve tempo possibile dopo la conclusione dell'evento, prefigurando per alcune parti una possibile continuità d'uso dopo l'esposizione del 2015, con particolare riferimento alla fruizione degli ambiti e delle strutture temporanee e degli spazi aperti. La proposta dovrà assumere tale infrastruttura come elemento permanente e adeguare gli elementi essenziali a garantirne una piena funzionalità, con una riconfigurazione del nodo est e del Nodo Ovest.

Da una considerazione sintetica sugli effetti cumulativi dei diversi piani con l'AI AdP Fiera si può osservare che l'area in esame è oggetto di numerose trasformazioni. In particolare l'area di Pantanedo e tutte le azioni di riqualificazione e trasformazione dell'asse del Sempione, potrebbero concorrere ad originare possibili interazioni dovute alla trasformazione complessiva della viabilità dell'ambito di indagine. Le prospettive di sviluppo dell'area ovest in Comune di Milano (west park) si relazionano con la disciplina degli ambiti di cintura urbana e con gli indirizzi di promozione e sviluppo della fruizione. Profonde trasformazioni sono previste, sia dal punto di vista urbanistico che infrastrutturale, nell'area Stephenson, in relazione e connessione con il nodo tra Molino Dorino e l'ospedale L. Sacco. Tutte le trasformazioni presentate che si originano anche a seguito delle trasformazioni per la manifestazione Expo e per la successiva trasformazione del post Expo, coinvolgono l'ambito interessato dall'AI, in particolare per quanto riguarda i flussi di traffico e le infrastrutture viabilistiche.

5.4 Quadro territoriale e ambientale

5.4.1 Inquadramento territoriale

L'Atto Integrativo AdP Fiera oggetto della presente analisi interessa un ambito territoriale ricompreso tra i Comuni di Milano, Rho e Pero sull'asse di connessione di alcune importanti vie di comunicazione stradale e ferroviaria (Autostrade Milano-Torino, Autostrada dei Laghi, Linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino).

L'ambito è caratterizzato da un'urbanizzazione diffusa con valori di densità territoriale fra i maggiori della Provincia di Milano.

Analizzando la struttura complessiva degli insediamenti dei Comuni localizzati in un raggio di circa 10 km dall'ambito di indagine è possibile distinguere quattro sistemi, ognuno con caratteristiche e dinamiche territoriali proprie, come riportato in Figura 11.

I sistemi sono da intendersi come funzionali a una lettura analitica e ricognitiva del territorio e non sono da confondersi con gli ambiti di influenza legati ai possibili effetti delle trasformazioni descritti nel paragrafo 5.1.

Il primo sistema, quello principale, è quello individuato dai comuni di Rho, Pero, Pregnana Milanese, Vanzago e Pogliano Milanese, cerniera con Milano e asse di sviluppo industriale fra i più forti dell'area metropolitana milanese. Il Sempione, la ferrovia e il fiume Olona sono stati i fattori localizzativi del comparto produttivo del tessile e del suo indotto, della chimica, della metalmeccanica e dell'alimentare.

Il secondo sistema, che comprende i comuni di Garbagnate Milanese, Cesate, Solaro, Lainate, Arese, Baranzate e Bollate, è connesso sia con l'asse e la direttrice del Sempione, sia con le conurbazioni e l'asta della Varesina; in posizione baricentrica si trova l'ex Alfa Romeo.

Il terzo sistema è rappresentato dai comuni di Cornaredo e Settimo Milanese posti lungo la Padana Superiore, dove il tessuto urbanizzato, originariamente derivato dalla struttura agraria del territorio, ha recentemente subito una trasformazione dovuta sia all'insediamento di industrie di una certa rilevanza, sia all'espansione di nuove zone ad indirizzo produttivo, occupate da industrie di piccole e medie dimensioni.

Infine il quarto sistema è rappresentato da Novate Milanese e nuovamente Bollate, che costituisce l'area cuscinetto fra l'area del Sempione-Varesina e la Brianza occidentale.

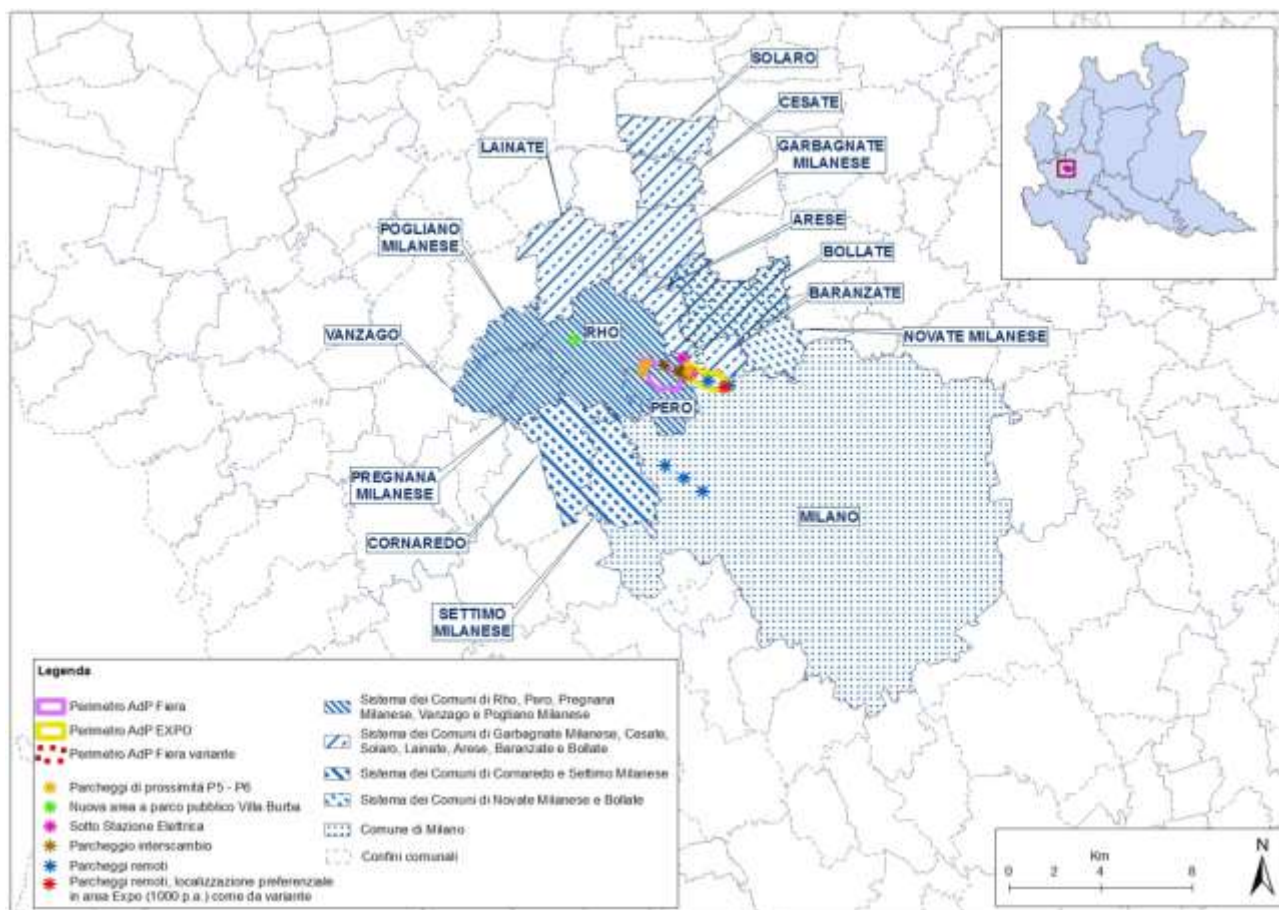


Figura 11 – Principali sistemi omogenei degli insediamenti dell'ambito di indagine e relazione con le opzioni considerate nell'AI AdP Fiera
 Fonte SIA Piastra 2011 – elaborazione ERSAF

Gli elementi oggetto dell'Atto Integrativo sono collocati nei Comuni di Milano, Rho e Pero come meglio specificato nella Figura 12 e nella Tabella 8.

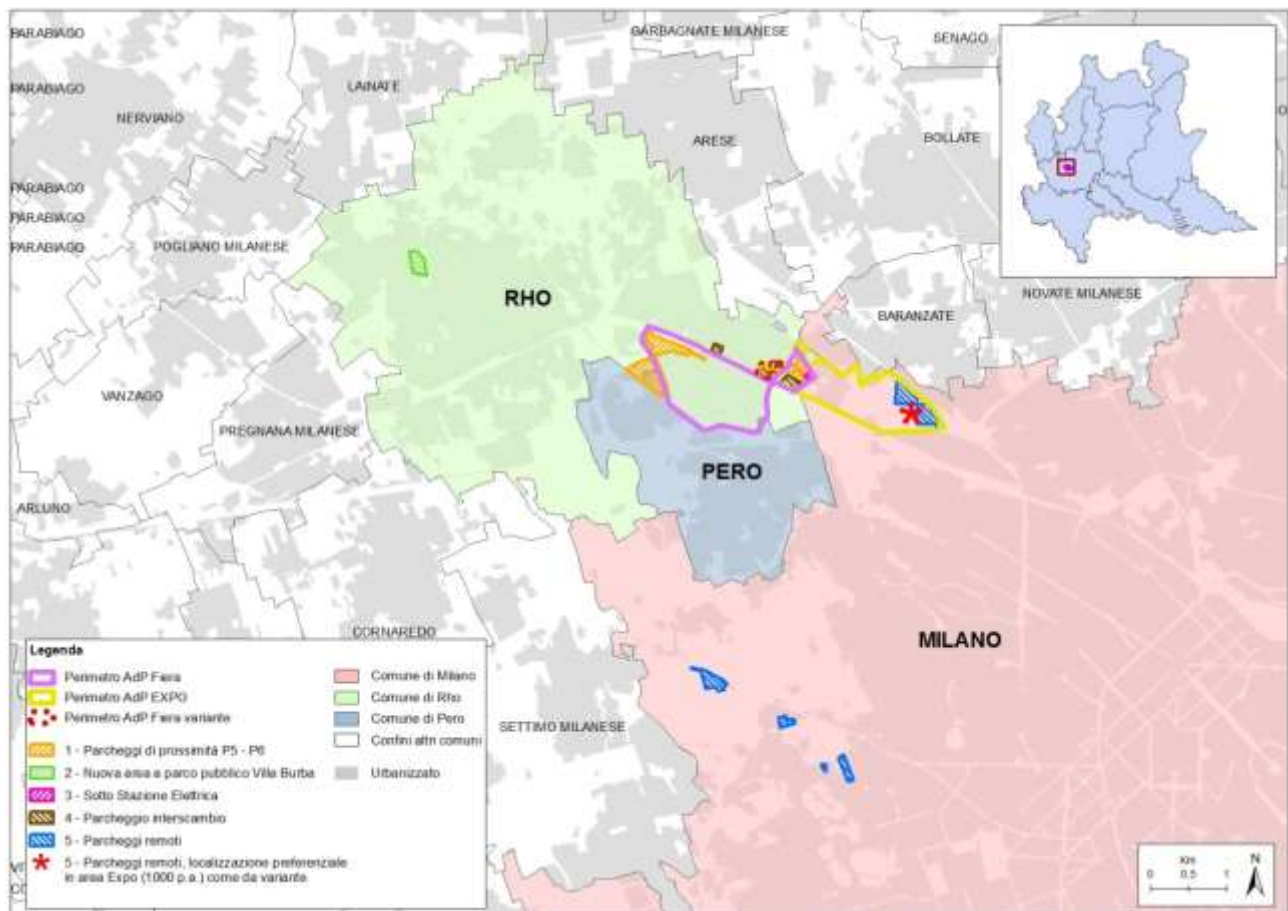


Figura 12 – Collocazione degli elementi dell'Atto integrativo (opzioni considerate) rispetto ai Comuni dell'area di indagine

Fonte SIT Regione Lombardia

Elementi dell'Atto Integrativo – opzioni considerate		Comune in cui è localizzato l'elemento
1	Parcheggi P5-P6Area Triulza	Comune di Rho
	Parcheggi P5-P6 Area “Parco Nord”	Comune di Rho
	Parcheggi P5-P6 Area ex Camfin	Comune di Rho
2	Nuova area a parco pubblico Villa Burba	Comune di Rho
3	Sottostazione elettrica Area Triulza	Comune di Rho
	Sottostazione elettrica Area agricola in Comune di Rho	Comune di Rho
4	Parcheggi interscambio Area Triulza	Comune di Rho
	Parcheggi interscambio Vasca di laminazione – Area 1	Comune di Rho
	Parcheggi interscambio via Grandi – Area 2	Comune di Rho
	Parcheggi interscambio via Risorgimento	Comune di Rho
5	Parcheggi remoti previsti da AdP Fiera	Comune di Milano
	Parcheggi remoti Via Novara	Comune di Milano
	Parcheggi remoti Parcheggio preferenziale in area Expo	Comune di Milano
	Parcheggi remoti Via San Romanello	Comune di Milano
	Parcheggi remoti Via Caldera	Comune di Milano

Tabella 8 – Collocazione degli elementi dell'Atto integrativo (opzioni considerate) rispetto ai Comuni dell'area di indagine

I colori nella prima colonna della tabella (ripresi anche nelle successive tabelle del presente capitolo di analisi) fanno riferimento alle tipologie di elemento come riportato anche negli elementi iconografici del presente elaborato (arancione per i parcheggi P5-P6, verde per la nuova area a parco pubblico Villa Burba, fucsia per la sottostazione elettrica, marrone per il parcheggio di interscambio, blu per i parcheggi remoti).

5.4.2 Uso del suolo

L'Atto Integrativo all'Accordo di Programma del Polo Esterno di Fiera interessa un'area posta tra i Comuni di Milano, Rho e Pero, nei pressi delle Autostrade Milano-Torino, Autostrada dei Laghi e della Linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino. Il territorio oggetto di studio è da tempo interessato da profondi processi di trasformazione con uno sviluppo insediativo che ha registrato a partire dagli anni '80 valori superiori alla media provinciale, anche se al momento si assiste ad un rallentamento legato alla saturazione degli spazi residui. Il territorio urbanizzato si è esteso con il passare del tempo a discapito dei terreni agricoli, che sono stati utilizzati per realizzare insediamenti urbani e infrastrutture, anche se un contributo notevole, non trascurabile in termini di occupazione di suolo, è venuto anche dalle attività produttive.

In generale l'espansione del territorio urbanizzato è avvenuto a discapito di aree agricole periurbane, che hanno cessato di svolgere le funzioni a cui erano destinate cedendo parti delle loro attività, a mano a mano che porzioni di terreno sempre più ampie venivano destinate ad insediamenti e ad infrastrutture.

Le tipologie d'uso del suolo dell'area di indagine sono desunte dal DUSAF 2009 di Regione Lombardia come raffigurato nella Figura 13 e nella Tabella 9 seguenti. Le classi di uso del suolo più diffuse sono gli insediamenti produttivi e tecnologici e il seminativo semplice.

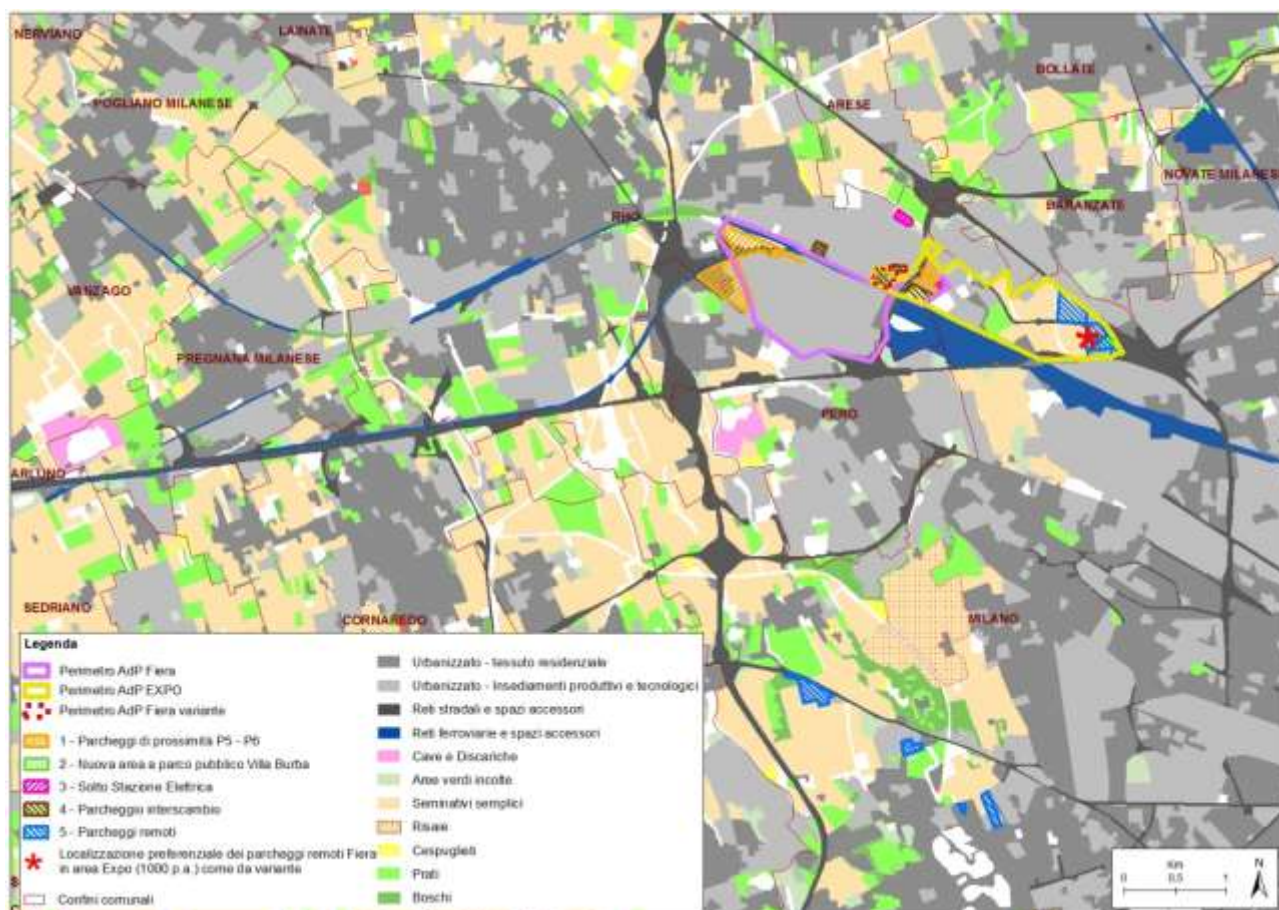


Figura 13 – Uso del suolo del territorio di indagine - DUSAF 2009 e relazione con il complesso delle opzioni considerate

Fonte: SIT Lombardia

Nella Tabella 9 vengono analizzate le tipologie di uso del suolo per i diversi elementi dell'Atto Integrativo, dalla quale si evince come l'uso preponderante è l'insediamento industriale, artigianale e commerciale nonché le aree degradate non utilizzate e non vegetate.

Elementi dell'Atto Integrativo – opzioni considerate		Uso suolo
1	Parceggi P5-P6 Area Triulza	Insedimenti industriali, artigianali, commerciali
	Parceggi P5-P6 Area “Parco Nord”	Aree degradate non utilizzate e non vegetate Reti stradali e spazi accessori
	Parceggi P5-P6 Area ex Camfin	Cantieri Aree verdi incolte
2	Nuova area a parco pubblico Villa Burba	Seminativi semplici Prati permanenti
3	Sottostazione elettrica Area Triulza	Insedimenti industriali, artigianali, commerciali
	Sottostazione elettrica Area agricola in Comune di Rho	Seminativi semplici
4	Parceggi interscambio Area Triulza	Aree degradate non utilizzate e vegetate
	Parceggi interscambio Vasca di laminazione – Area 1	Insedimenti industriali, artigianali, commerciali
	Parceggi interscambio via Grandi – Area 2	Insedimenti industriale, artigianale, commerciali
	Parceggi interscambio via Risorgimento	Insedimenti industriale, artigianale, commerciali Cantieri
5	Parceggi remoti previsti da AdP Fiera	Seminativo semplice Prati
	Parceggi remoti Via Novara	Parcheggio
	Parceggi remoti Parcheggio preferenziale in area Expo	Prati Seminativo semplice Insedimenti industriali, artigianali, commerciali Reti stradali e spazi accessori Boschi di latifoglie
	Parceggi remoti Via San Romanello	Insedimenti industriale, artigianale, commerciali
	Parceggi remoti Via Caldera	Parcheggio Impianti sportivi

Tabella 9 – Collocazione degli elementi dell'Atto Integrativo (opzioni considerate) rispetto all'uso del suolo

5.4.3 Qualità dell'aria

Dal punto di vista della qualità dell'aria, secondo la zonizzazione della Regione Lombardia (d.g.r. 2605 del 30/11/11) i Comuni su cui si collocano gli elementi dell'Atto Integrativo sono classificati in zona A – e zona Agglomerato di Milano (vedi Figura 14), costituita dalle aree a maggiore densità abitativa e con maggiore disponibilità di trasporto pubblico locale organizzato e caratterizzate da:

Agglomerato di Milano, Agglomerato di Brescia e Agglomerato di Bergamo

Individuati in base ai criteri di cui all'Appendice 1 al D.lgs. 155/2010 e caratterizzati da:

- Popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure inferiore a 250.000 abitanti e densità di popolazione per km² 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;

Zona A - pianura ad elevata urbanizzazione

area caratterizzata da:

- 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;

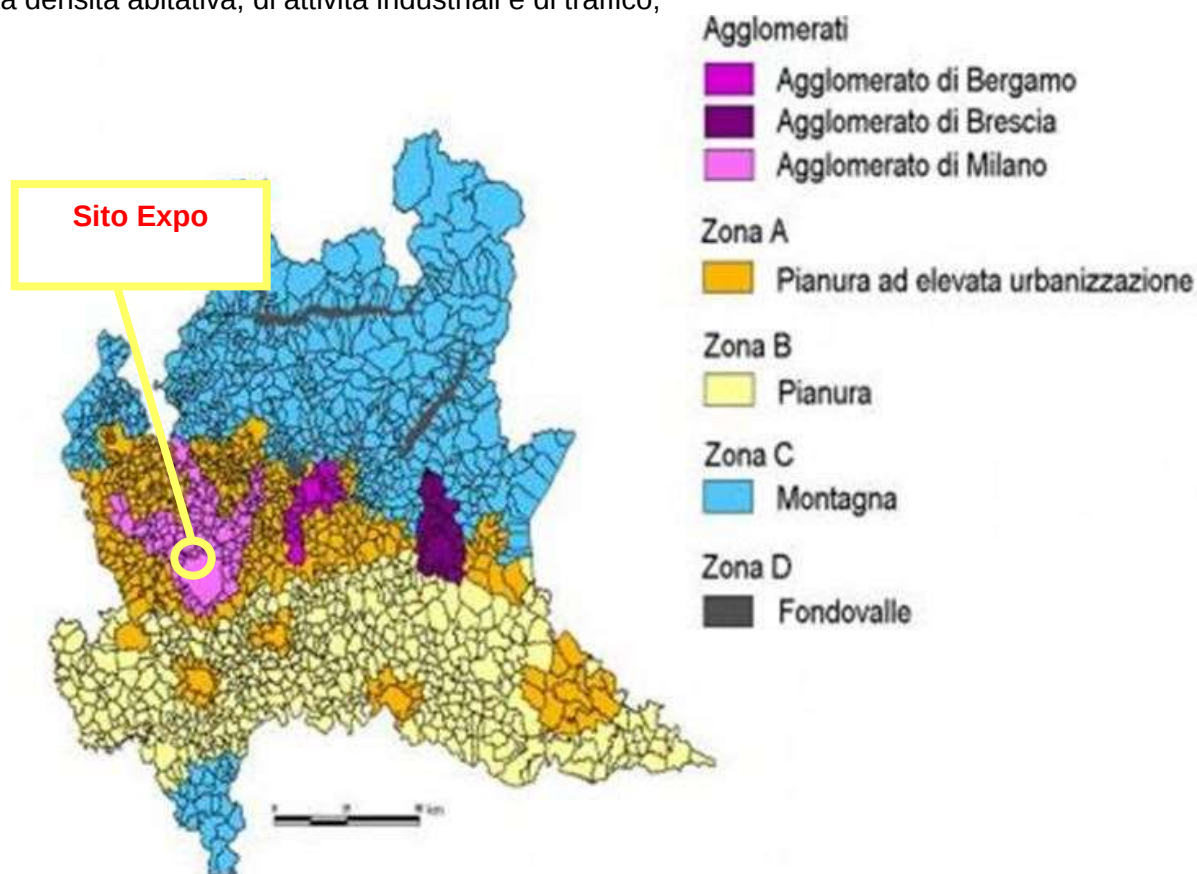


Figura 14 – Zonizzazione dei comuni della regione Lombardia per qualità dell'aria per tutti gli inquinanti
Fonte Regione Lombardia

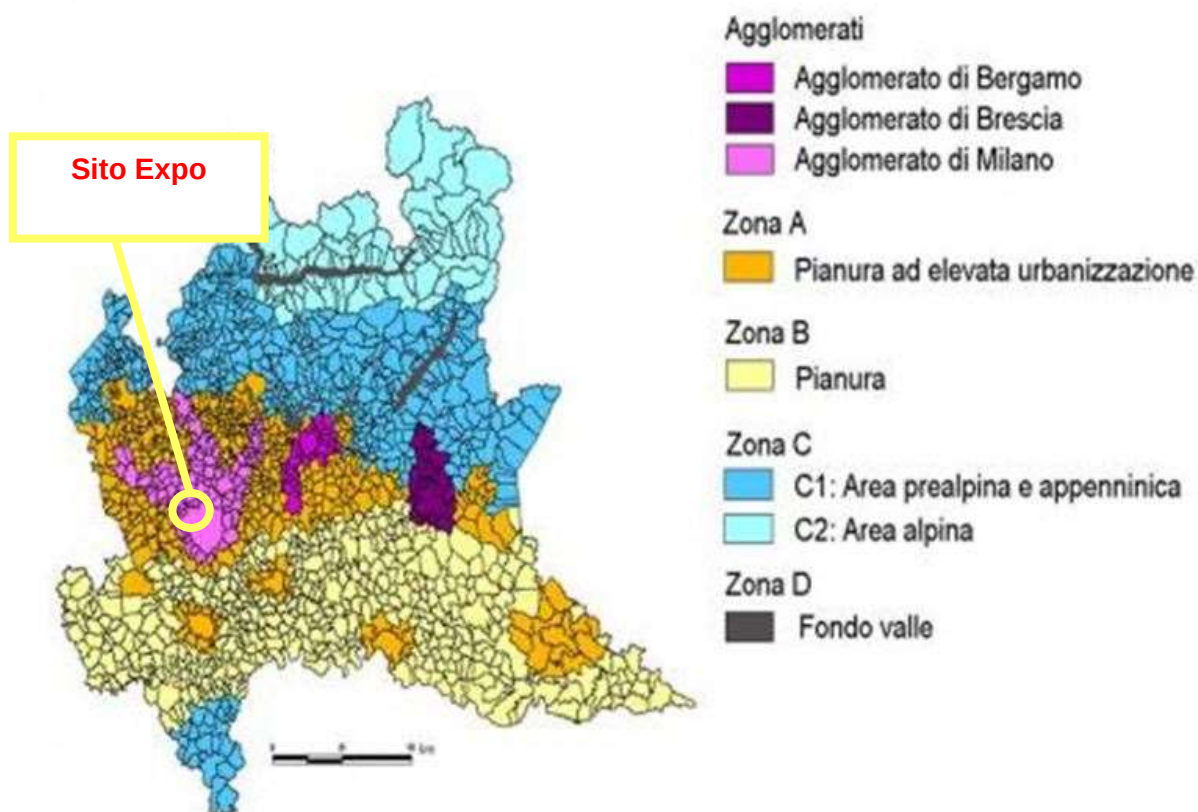


Figura 14 bis – Zonizzazione dei comuni della regione Lombardia per qualità dell'aria per Ozono
Fonte Regione Lombardia

Nell'area oggetto di studio valgono inoltre i provvedimenti di limitazione della circolazione che si applicano alla porzione di territorio regionale corrispondente all'agglomerati di Milano, interessati dal fermo, in periodi stabiliti, in quanto zona già ad elevata criticità per quanto riguarda il traffico veicolare (vedi Figura 14 Ter).

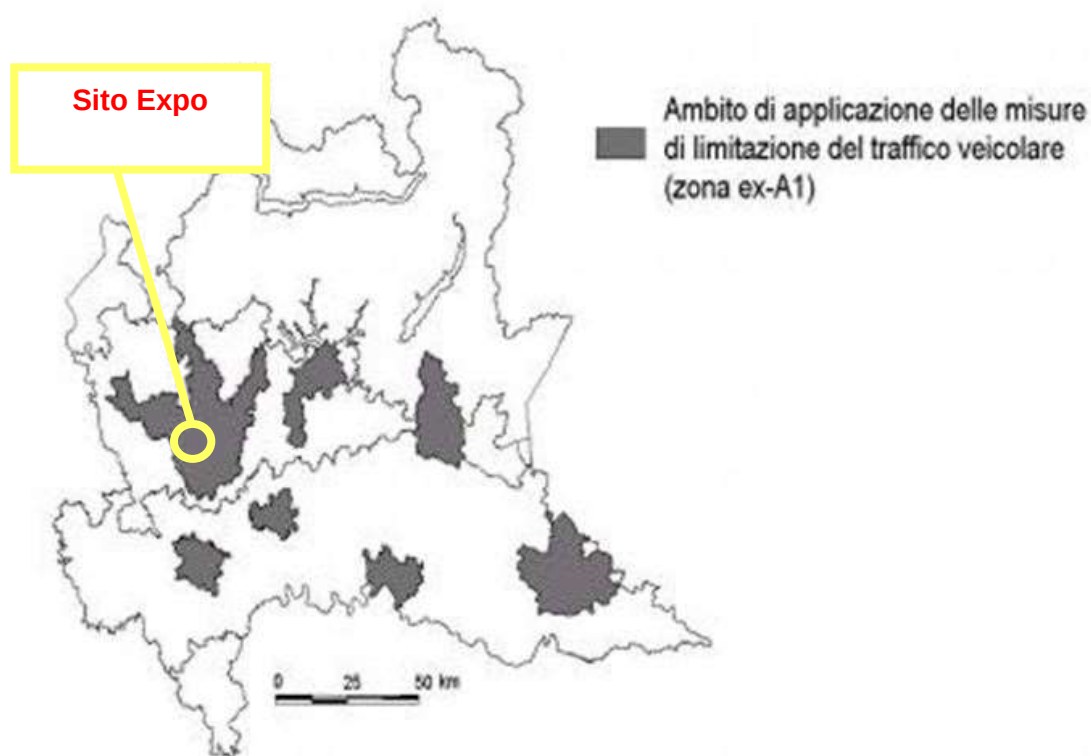


Figura 14 ter – Ambito di applicazione delle misure di limitazione del traffico veicolare
Fonte Regione Lombardia

La Rete di rilevamento della Qualità dell'Aria regionale è composta da più di 150 stazioni fisse, che forniscono dati in continuo ad intervalli temporali regolari (generalmente a cadenza oraria).

Le centraline fisse ARPA più vicine all'area di indagine sono situate a Pero, Arese e Rho.

I dati relativi alle serie storiche del periodo 2001-2010 per queste centraline sono i seguenti:

Monossido di carbonio (CO)

Le serie storiche relative alle concentrazioni di CO indicano che non ci sono superamenti delle soglie limite di legge per quanto riguarda il monossido di carbonio.

Biossido di azoto (NO₂)

Le serie storiche relative alle concentrazioni di NO₂ indicano, per tutte le centraline e per tutti gli anni di riferimento, diversi casi di mancato rispetto dei limiti di legge, relativi a fenomeni di inquinamento acuto (numero di superamenti media oraria), ma soprattutto di inquinamento cronico (media annuale).

Particolato atmosferico aerodisperso a diametro $\leq 10 \mu\text{m}$ (PM10)

Per quanto riguarda la concentrazione di PM10, facendo riferimento ai dati della sola centralina di Arese, risulta che le soglie limite di legge, sia relative a fenomeni di inquinamento acuto (numero di superamenti media giornaliera) che per l'inquinamento cronico (media annua) vengono sempre superate, con due sole eccezioni (media annua del 2008 e del 2010). Questo trend è confermato anche dai dati dalle stazioni di monitoraggio mobili di Pero e Baranzate.

Ozono (O₃)

Anche per quanto concerne la concentrazione di O₃ si fa riferimento alla serie storica della centralina di Arese. Le soglie limite di legge relative a fenomeni di inquinamento cronico (valori medi) vengono superate nella quasi totalità dei casi, nel periodo di disponibilità dei dati (2004-2009).

I livelli di O₃ sono tipicamente elevati durante la stagione estiva, quando la radiazione solare e l'alta temperatura favoriscono la formazione di questo inquinante secondario a partire dagli NO_x (ossidi di azoto) e dai COV (composti organici volatili).

Il grafico 1 che segue riporta i principali valori per l'ambito individuato di prossimità e di influenza allargata, per tipo di inquinante, considerando Ossidi di azoto, Monossido e Biossido di carbonio, PM10, totale precursori dell'ozono, tenendo conto delle principali fonti di emissione, derivanti da produzione energia e trasformazione combustibili, combustione nell'industria e non industriale, processi produttivi, trattamento e smaltimento rifiuti e in particolare trasporto su strada.

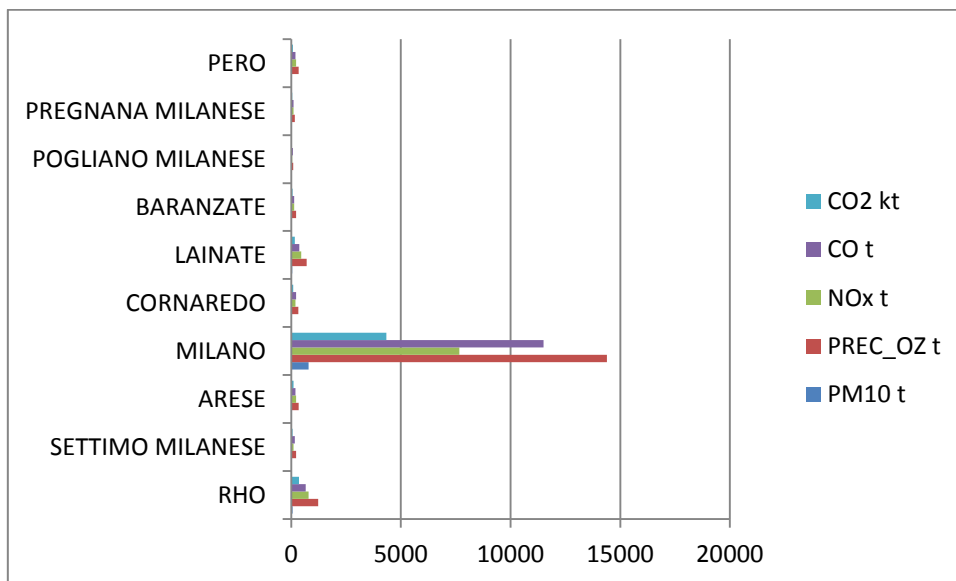


Grafico 1 – Emissioni in Lombardia nel 2010 - dati finali.

Fonte: INEMAR ARPA Lombardia

5.4.4 Inquadramento idrografico

Il territorio in esame si inserisce nel sistema idrografico del bacino Lambro-Olona (Figura 15), a sua volta compreso nel distretto idrografico del fiume Po, e rappresenta un caso emblematico per la vastità e complessità delle criticità idraulico-ambientali indotte dalla straordinaria antropizzazione del contesto territoriale in cui gli elementi sono inseriti.

Il sistema idrografico di superficie del territorio contermina all'area in esame è contraddistinto dalla presenza di un forte sviluppo con corsi d'acqua naturali e artificiali di differente importanza.

Nelle sue linee generali, l'idrografia presenta un andamento Nord-Sud, in accordo con la morfologia della media pianura lombarda, caratterizzata da una superficie debolmente inclinata verso Sud di circa 0.3%.

I principali elementi idrografici individuabili nel contesto territoriale a scala macro possono essere suddivisi nelle seguenti classi:

- il sistema fluviale dei corsi d'acqua “naturali”, sebbene significativamente modificati sia nell'assetto delle sezioni di deflusso sia nel tracciato;
- il sistema dei Navigli, di grande rilevanza per il valore monumentale storico paesaggistico e per l'irrigazione. Interessa il territorio compreso tra il Ticino, l'Adda, i laghi prealpini e il Po, ed è costituito da 140 km di canali tra cui si citano: il Naviglio Grande, il Naviglio di Bereguardo, il Naviglio Martesana, il Naviglio di Paderno ed il Naviglio di Pavia;
- il sistema dei canali scolmatori delle piene, creati nel novecento per la protezione idraulica della città di Milano. Il sistema è formato dal Canale Scolmatore di Nord Ovest (C.S.N.O.), costituito da due tronchi “Ramo Seveso” e “Ramo Olona” e dal Deviatore Olona;
- il sistema irriguo, costituito dalla fittissima rete di rogge e canali che originano dai Navigli e dal sistema irriguo del Canale Villoresi;
- i sistemi fognari e di drenaggio urbano delle aree edificate; stante la vastità delle aree edificate e la loro densità abitativa, le portate fognarie immesse nei ricettori risultano spesso preponderanti rispetto ai loro deflussi naturali.

I corpi idrici naturali che interessano il territorio sono rappresentati dal fiume Olona e dal torrente Lura, e da ulteriori affluenti minori tra cui i torrenti Bozzente, Guisa, Pudica e Garbogera.

Il fiume Olona ha origine dalle Prealpi varesine, si sviluppa in direzione nord-sud sino a Castellanza e successivamente devia in direzione sud-est nei pressi del Polo esterno della Fiera.

All'altezza di Rho viene deviato nel canale scolmatore di Nord Ovest dove versa parte delle sue acque. Superata Pero, il deviatore entra a Milano nei parchi di cintura Ovest. L'alveo naturale, invece, converge verso la città e prosegue in tratto tombinato verso i Navigli interni fino a raggiungere il Colatore Lambro Meridionale.

Per quanto concerne i canali irrigui, il territorio in oggetto è situato nel Comprensorio del Canale Villoresi.

Questa direttrice irrigua attraverso i propri derivatori secondari ed una rete capillare di rogge e cavi.

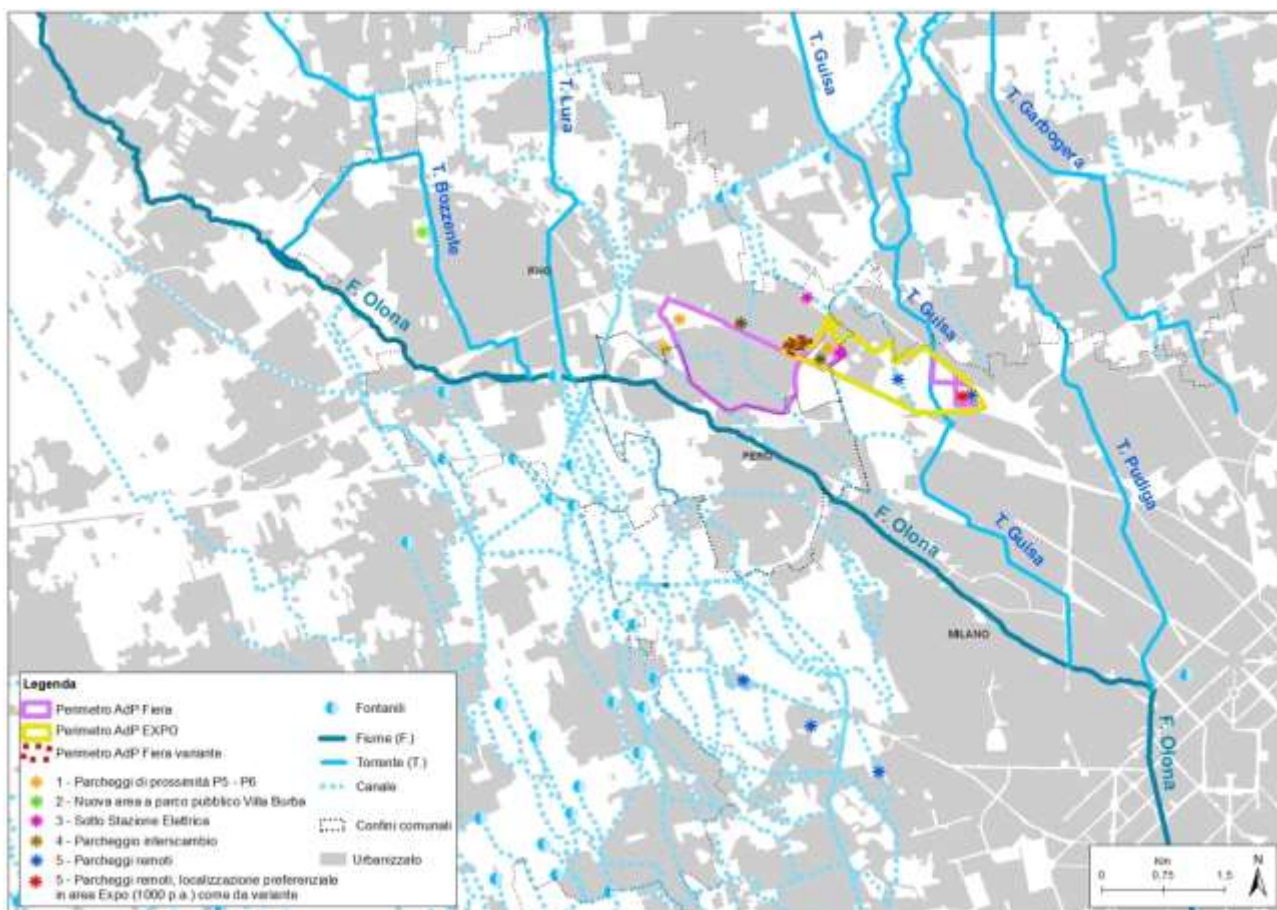


Figura 15– Elementi idrografici originari del territorio di indagine (antecedenti alle trasformazioni per la predisposizione del sito Expo) e relazione con il complesso delle opzioni considerate
 Fonte: SIT Lombardia

Con riferimento all'area a parcheggio Dazio di via Novara, ancorché non costituisce oggetto specifico dell'AI, è meritevole di attenzione in quanto in prossimità della stessa, si rileva dal reticolo idrico minore, la testa di un fontanile denominato Carlaccino (così come individuato dal vigente PGT del Comune di Milano), che si trova ad una distanza di 800 metri dal territorio di indagine. E' da evidenziare inoltre, la presenza dei fontanili Tosolo e Viviani, presenti sul sito Expo che sono stati censiti dal SIA della Piastra Expo (Metropolitana Milanese SpA, 2011, in Figura 16). Infine il torrente Cagnola che ha uno sviluppo in parte parallelo al perimetro del Polo esterno della Fiera.



Figura 16 – Principali fontanili e corsi d'acqua del sito Expo
 Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011)

Nella **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** Figura 17 viene rappresentato il tracciato del fontanile Cagnola, a seguito delle opere di regimazione idraulica.

Nella figura 17 bis viene indicato come il progetto per Expo 2015 modifica la rete idrografica dell'area con la deviazione del percorso dell'alveo del torrente Guisa, del canale Villoresi e dei fontanili Viviani e Tosolo.

Nell'area è presente una vasca di laminazione del fontanile Cagnola, prossima alla stazione ferroviaria Milano-Torino e all'accesso della linea metropolitana M1, sopra la quale è stato realizzato dal Comune di Rho un parcheggio a raso con funzione di interscambio . Con il progetto per la piastra espositiva di Expo è stata realizzata una nuova vasca di laminazione con capacità pari a 20.000 metri cubi in cemento armato destinata a laminare le acque del torrente Guisa e il cavo Viviani in caso di piene eccezionali, sulla cui copertura verrà realizzato il parcheggio per arrivi /partenze di taxi e pullman.

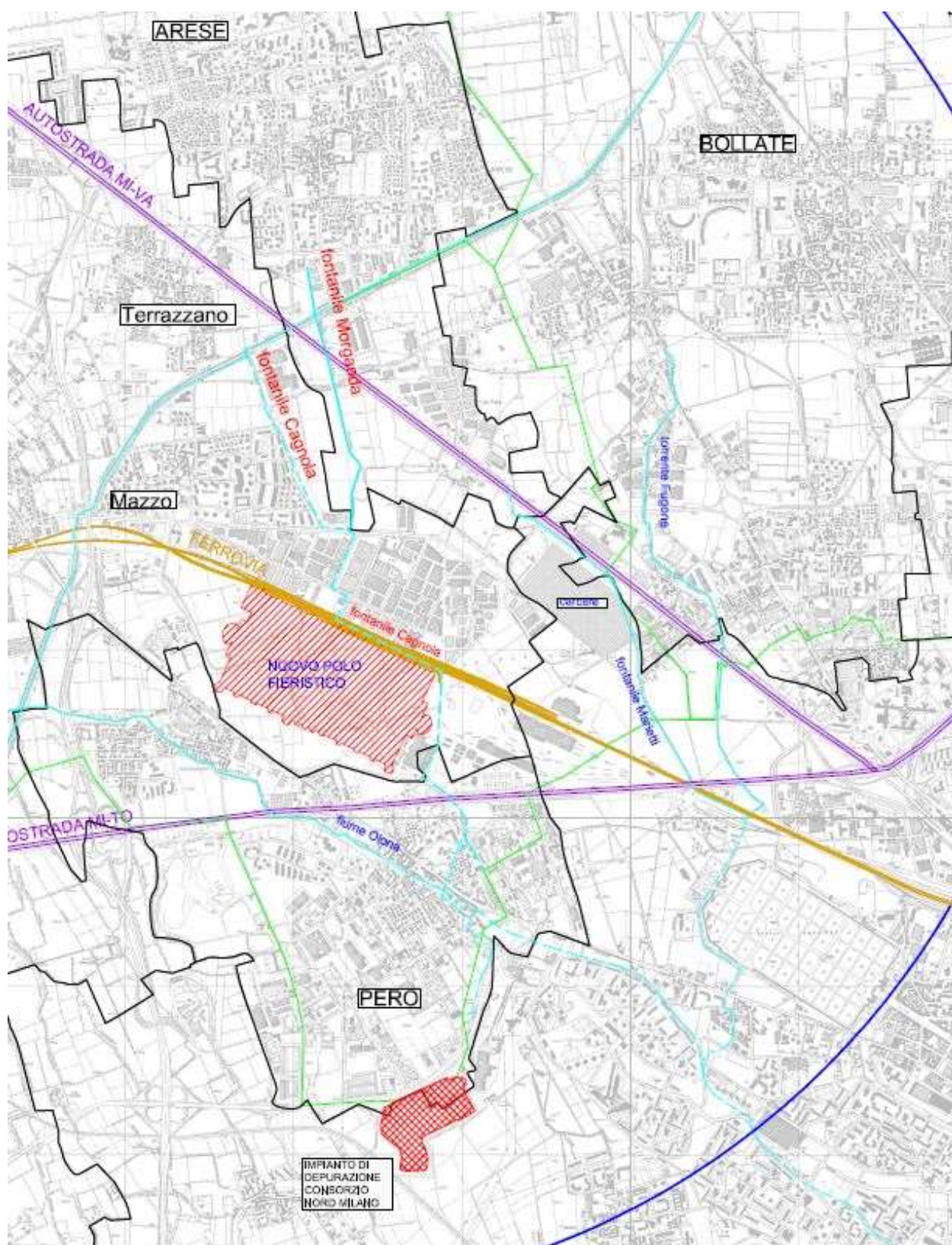


Figura 17– tracciato del fontanile Cagnola a seguito delle opere di sistemazione idraulica regionali
 Fonte: Opere di sistemazione del torrente Cagnola - Progetto definitivo (Consorzio Idrico e di tutela delle acque del Nord Milano, 2002)

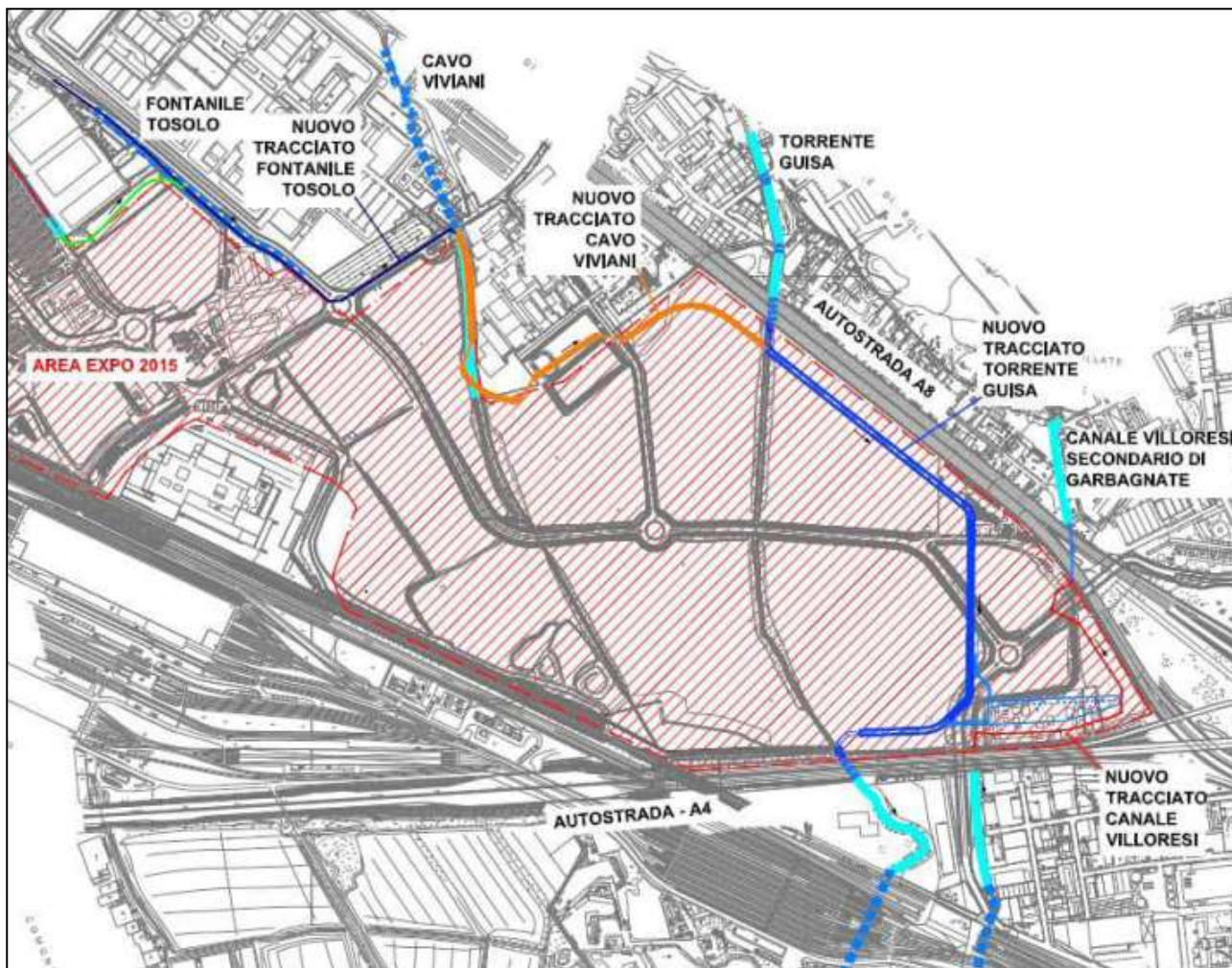


Figura 17 bis– Modifiche dei corsi d'acqua nel sito Expo
 Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011)

La collocazione dei diversi elementi oggetto della presente indagine rispetto alle aste fluviali e ai canali presenti sull'area vengono riassunte nella Tabella 10

Elementi dell'Atto Integrativo – opzioni considerate		Prossimità rete idrica
1	Parcheggi P5-P6 Area Triulza	Canale interrato che interseca l'area
	Parcheggi P5-P6 Area “Parco Nord”	Canale interrato che interseca l'area
	Parcheggi P5-P6 Area ex Camfin	Canale interrato che interseca l'area
2	Nuova area a parco pubblico Villa Burba	Area costeggiata dal torrente Bozzente
3	Sottostazione elettrica Area Triulza	Canale interrato che interseca l'area
	Sottostazione elettrica Area agricola in Comune di Rho	Canale a cielo aperto che costeggia l'area
4	Parcheggi interscambio Area Triulza	Canale interrato che interseca l'area
	Parcheggi interscambio Vasca di laminazione – Area 1	Vasca di laminazione del torrente Cagnola, struttura in cemento armato, completamente interrata e coperta, utilizzata per contenere le acque di piena del torrente
	Parcheggi interscambio via Grandi – Area 2	Non ci sono elementi della rete idrica in prossimità
	Parcheggi interscambio via Risorgimento	Canale interrato che costeggia l'area
5	Parcheggi remoti previsti da AdP Fiera	Torrente Guisa Il torrente costeggia l'area, nel progetto Expo lo stesso verrà deviato rimanendo comunque nell'area di interesse
	Parcheggi remoti Via Novara	Area costeggiata da canali in parte interrati, sui lati del perimetro tranne il lato su via Novara
	Parcheggi remoti Parcheggio preferibilmente in area Expo	Torrente Guisa Il torrente attualmente attraversa l'area, nel progetto Expo lo stesso verrà deviato rimanendo comunque nell'area di interesse
	Parcheggi remoti Via San Romanello	Area nelle adiacenze di canali in parte interrati
	Parcheggi remoti Via Caldera	Area costeggiata da canali in parte interrati

Tabella 10 – Collocazione degli elementi dell'Atto Integrativo (opzioni considerate) rispetto alla rete idrografica del territorio di indagine

Dal punto di vista delle acque sotterranee si segnala come le caratteristiche principali del sottosuolo evidenzino il progressivo affinamento dei caratteri litologici all'aumentare della profondità e una marcata e generale riduzione della granulometria procedendo verso Sud.

Ciò nonostante, il sottosuolo dell'area è contraddistinto da una discreta omogeneità strutturale in quanto le principali caratteristiche litologiche e idrogeologiche si rinvencono con buona continuità areale.

Dalla superficie alla profondità si possono ritrovare le seguenti unità idrostratigrafiche, come di recente classificate da Regione Lombardia, Eni Divisione Agip, 2002:

- Gruppo acquifero A (Olocene-Pleistocene Medio); all'incirca corrispondente all'unità ghiaioso-sabbiosa, viene identificato come "primo acquifero" in quanto forma la roccia serbatoio della falda libera del settore milanese; Gruppo acquifero B (Pleistocene Medio); all'incirca corrispondente all'insieme delle unità sabbioso-ghiaiosa e a conglomerati e arenarie, forma la parte basale dell'"acquifero tradizionale" ed è identificata sotto l'aspetto idrogeologico come "secondo acquifero";
- Gruppo acquifero C (Pleistocene Medio); corrispondente alla parte superiore dell'unità sabbioso-argillosa, forma la roccia serbatoio del primo acquifero;
- Gruppo acquifero D (Pleistocene Inf.); corrispondente alla restante parte dell'unità sabbioso-argillosa, forma il substrato della falda tradizionalmente sfruttata;

Il primo acquifero a falda libera è caratterizzato da una base che tende ad approfondirsi verso i settori posti a meridione essendo caratterizzata da una superficie con inclinazione verso Sud mediamente variabile tra 0.5 e 1%.

Le quote sono variabili tra 150 m s.l.m. in corrispondenza del settore più settentrionale (Comune di Caronno Pertusella) fino a 58 m s.l.m. in quello più a sud (Comune di Milano). In corrispondenza del sito Expo le quote sono pari ad una profondità variabile tra circa 40 e 45 m da p.c.

Alcuni studi eseguiti sull'area negli anni passati hanno evidenziato la locale presenza di falde sospese stagionali che si possono rinvenire a profondità di circa 6 - 7 m e sono generalmente sostenute da livelli di bassa permeabilità limoso-argillosi presenti tra 8 e 10 m da p.c.

La falda presso il capoluogo e nel suo hinterland manifesta un flusso fortemente convergente verso Milano in relazione alla distorsione del flusso idrico sotterraneo provocata dal forte emungimento nell'area del Capoluogo lombardo (circa 12 mq/s in media).

5.4.5 Inquadramento paesaggistico

Per l'inquadramento paesaggistico degli elementi dell'Al oggetto di valutazione si fa riferimento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) già descritto in sintesi nel paragrafo 5.2 di analisi del quadro programmatico.

L'ambito di analisi si localizza nell'Unità Tipologica di Paesaggio definita "Paesaggio della pianura irrigua" e in particolare nel "paesaggio delle colture foraggere". Da sempre caratterizzata da produzione agricola ad altissimo reddito, l'area reca sul suo territorio le tracce delle successive tecniche colturali e di appoderamento.

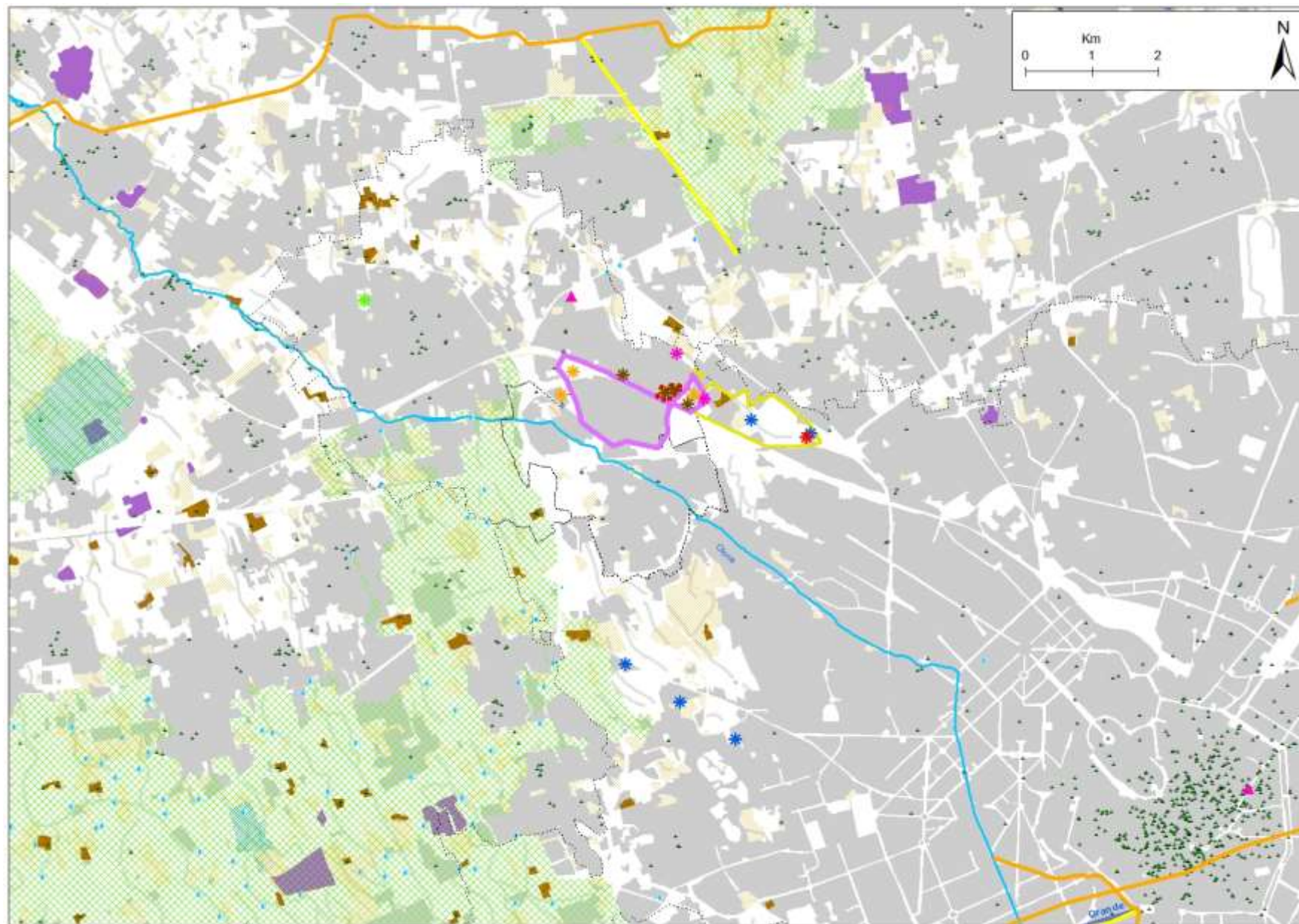
Alcuni aspetti specifici dell'Unità di Paesaggio sono:

- La campagna, caratterizzata da colture pregiate quali marcite, prati marcitori e prati irrigui, che attualmente stanno scomparendo, così come si stanno riducendo le partiture poderali, gli schermi arborei e talvolta anche il sistema irriguo che viene via via intubato;
- I canali, il sistema irriguo e i navigli, che comprende canali derivati da fiumi, rogge e fossi colatori. Alcuni di questi canali assumono le dimensioni, la portata e la lunghezza dei grandi fiumi lombardi. La rete idrografica superficiale artificiale è uno dei principali caratteri connotativi della pianura irrigua lombarda. L'Unità è caratterizzata inoltre dalle seguenti rilevanze paesaggistiche:
 - naturalistico-ambientali:
 - presenza diffusa di paleoalvei che testimoniano l'originaria continuità del sistema idrografico principale dell'Olona;
 - elevata presenza di risorgive;
 - consistente presenza di spazi aperti/aree agricole costituenti aree di supporto/elemento di primo livello della rete ecologica regionale, in parte considerati ambiti di rilevanza paesaggistica;
 - presenza di aree boscate residuali tutelate (Fontanile Nuovo, Bosco di Cusago e Bosco di Vanzago);
 - presenza di cave in parte già recuperate;
 - storico-culturali:
 - consistente presenza di spazi aperti/aree agricole che caratterizza sia gli orientamenti e gli elementi degli spazi aperti agricoli che la morfologia dei centri urbani e della parte ovest della città di Milano impostata sull'asse del Lorenteggio (decumanus maximus-strada per Abbiategrasso);
 - attraversamento in senso trasversale del Naviglio Grande;
 - presenza di alcuni nuclei storici di maggiore consistenza nella parte a nord del Naviglio e di piccoli nuclei rurali diffusi nel restante territorio sulla maglia stradale minore;
 - presenza di Parchi di eccezionale valore paesaggistico e fruitivo;
 - presenza dell'insediamento rurale di Cascina Triulza di interesse storico, come insediamento agricolo di rilevanza paesistica.

Nello specifico, gli elementi di valenza paesaggistica individuati dal PPR sono i seguenti, dedotti dalle rispettive Tavole:

- ambiti di rilevanza regionale della pianura (Tav. B del PPR);

- paesaggi agrari tradizionali con fontanili e marcite della pianura milanese (n. 40 della Tav B del PPR);
- geosito del Fontanile nuovo (Tav. B; C, D del PPR);
- punti di osservazione del paesaggio lombardo - paesaggio della pianura asciutta – Alto milanese (n. 19 della Tav. B del PPR);
- riserve naturali - Fontanile nuovo e Bosco di Vanzago (Tav. C del PPR);
- SIC - Fontanile nuovo IT2050007, Bosco di Vanzago IT2050006, Bosco di Cusago IT2050008 (Tav. C del PPR);
- ZPS - Fontanile nuovo IT2050401, Bosco di Vanzago IT2050006 (Tav. C del PPR);
- Parco Agricolo Sud di Milano (Tav. C del PPR);
- Naviglio Grande e Canale Villoresi quali infrastrutture idrografiche artificiali della pianura - principali navigli storici, canali di bonifica e irrigui (Tav. B, D, E del PPR);
- Strade panoramiche, SS233 Varesina e Strada Alzaia del Naviglio Grande da Turbigo a Milano (Tav. B, E del PPR);
- Tracciati Guida Paesaggistici n. 37 Greenway del Ticino e del Naviglio Grande milanese e n. 38 - Alzaia del Canale Villoresi (Tav. B, E del PPR).



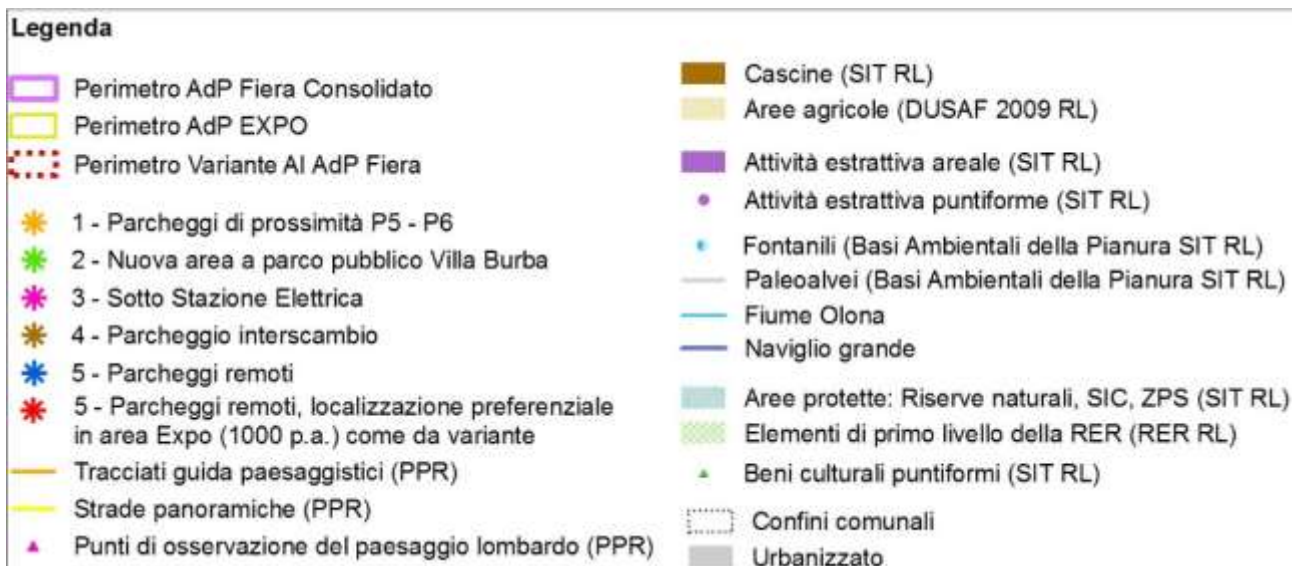


Figura 18 – Inquadramento paesaggistico degli elementi dell'AI (opzioni considerate)

Fonte: SIT RL, PPR, SIA Piastra

L'Unità Paesaggistica "Paesaggio della pianura irrigua" è caratterizzata da un rischio di degrado estremamente elevato, tuttavia l'Unità conserva una persistenza di qualità di tipo ecosistemico grazie all'elemento di pregio rappresentato dal sistema dei fontanili.

Dal punto di vista del degrado, il PTR inserisce il territorio interessato dagli elementi dell'AI tra le "Aree e ambiti di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani" e, in particolare, tra gli Ambiti del "Sistema metropolitano lombardo", collocandosi a cavallo tra l'area metropolitana milanese e l'asse del Sempione.

Il PTR segnala nell'ambito, come elementi di degrado, la presenza di numerosi elettrodotti, di aree industriali-logistiche, di centri commerciali, di interventi di grande viabilità programmati e di linee ferroviarie alta velocità/alta capacità. Il Piano segnala inoltre il degrado paesistico provocato da criticità ambientali e, in particolare, l'inquinamento delle acque lungo l'Olona.

E' da notare inoltre che il Piano individua, nell'ambito del nord ovest milanese, tutte e cinque le tematiche del degrado⁹:

- dissesti idrogeologici e avvenimenti calamitosi e catastrofici (naturali o provocati dall'azione dell'uomo);
- processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani;
- trasformazioni della produzione agricola e zootecnica;
- sotto-utilizzo, abbandono e dismissione (sia di spazi aperti che di parti edificate);
- criticità ambientali (aria – acqua – suolo).

⁹ "Riqualificazione paesaggistica: ambiti ed aree di attenzione generale (PTR-PPR Tav. F); "Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: Ambiti ed aree di attenzione generale" (PTR-PPR Tav. G); "Contenimento dei processi di degrado paesaggistico: tematiche rilevanti" (PTR-PPR Tav. H).

5.4.6 Inquadramento vegetazionale e faunistico

Per l'analisi della vegetazione e della fauna del contesto in esame si fa riferimento allo SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011) per il quale i tecnici che hanno redatto lo studio hanno effettuato opportuni sopralluoghi e campionamenti.

In linea generale, sono state incontrate formazioni vegetazionali strutturate molto ridotte e semplificate, raggruppabili in tre tipi:

- vegetazione spontanea a carattere seminaturale (in particolare in area cascina Triulza), composta anche da specie autoctone colonizzatrici (Olmo campestre, Frassino maggiore, Pioppo bianco, Salice bianco, Salicone, Farnia, Rovo, Biancospino, Rosa canina, Sambuco nero, Ginestra dei carbonai), che forma però piccole macchie giovani e rade, spesso mescolate con specie esotiche e/o ornamentali e coltivate (Robinia, Pioppo ibrido, Ailanto, Acero negundo, Buddleya, alberi da frutta, dei generi *Prunus*, *Malus*, rinselvatichiti, Noce comune, Fico, Bagolaro);
- formazioni a “macchia” lungo i margini dei coltivi, delle strade e soprattutto dei corsi d'acqua, costituite esclusivamente da robinieti puri (secondo le tipologie forestali lombarde), di varia età e densità, governate sempre a ceduo;
- formazioni di piante esotiche, piantate a scopo ornamentale e più o meno gestite, ai margini delle costruzioni, lungo le strade (siepi, rotonde), nei parcheggi della Fiera. In tali formazioni sono stati riscontrati: Pioppo bianco, Pioppo cipressino, Gleditsia, Tiglio, Quercia rossa, Cipresso dell'Arizona, Cedro dell'Atlante, Cedro dell'Himalaya, Bagolaro, Lillà, Caprifoglio peloso, Maggiociondolo, Ibisco, Oleandro, Andromeda del Giappone.

In generale il corredo floristico dell'area è molto povero. La maggior parte delle aree naturali è costituito da superfici agricole in gran parte incolte, invase da specie infestanti. I campi non più coltivati sono completamente invasi da infestanti erbacee, e qua e là vi sono tentativi, molto limitati, di colonizzazione da parte della Robinia. Il dato più rilevante, all'interno delle infestanti, è la grande presenza della specie allergenica Ambrosia.

La flora è quindi principalmente quella tipica delle aree abbandonate e residuali, e non sono riscontrabili comunità vegetali più evolute o specie di particolare interesse.

Dal punto di vista faunistico sono individuabili quattro principali unità naturalistico-strutturali per la fauna tetrapoda. Essi sono:

- Filari e giardini, le cui specie animali di riferimento potenzialmente presenti sono costituite da piccoli Passeriformi (Verdone, Fringuello, Cardellino, Merlo);
- Fasce e nuclei boscati misti in prevalenza mesofili, le cui specie animali di riferimento potenzialmente presenti sono Chiroterri forestali, Paridi, Picchio rosso maggiore, rane verdi, Raganella;
- Aree incolte erbaceo-arbustive, senza particolari elementi faunistici;
- Edifici antropici abbandonati (es. ex-cartiera ed altre ex-aree industriali), le cui specie animali di riferimento sono Chiroterri, Civetta, Allocco, Muridi, Lucertola muraiola.

Dal punto di vista naturalistico, per l'idoneità faunistica, l'area Expo e più in generale l'ambito di studio appaiono pertanto fortemente semplificati, con habitat naturali o comunque spontanei (es. ex-aree coltivate) di pregio modesto e spesso anche piuttosto degradati, sia dal punto di vista della composizione floro-vegetazionale sia da quello strutturale.

Nel contesto fortemente antropizzato, tra le diverse specie ornitiche, si sottolinea che è stato osservato il passaggio sul sito di specie incluse nell'Allegato I alla Direttiva Uccelli: Nibbio bruno (*Milvus milvus*) e Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*) antecedenti alle trasformazioni Expo, in quanto l'area era una idonea area di caccia per queste specie. Potenziale è inoltre la presenza dell'Averla piccola (*Lanius collurio*), altra specie in Allegato I che frequenta gli ambienti aperti anche per la nidificazione.

Per quanto riguarda la RER, gli elementi sono esterni al Sito Fiera ed Expo e comprendono un corridoio primario a bassa o moderata antropizzazione (a circa 4 km di distanza) a nord, che connette il Bosco di Vanzago al Parco delle Groane, elementi di primo e secondo livello, a nord (in relazione al Parco delle Groane) e a sud-ovest (in relazione al Parco Agricolo Sud Milano). Da rilevare la presenza anche di due aree prioritarie per la biodiversità (AP 30 "Risaie, fontanili e garzaie del Pavese e del Milanese", a sudovest, e AP 05 "Groane", a nord).

Il settore Est ricade parzialmente in una zona extraurbana con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico, in quanto ambito di territorio potenzialmente caratterizzato da elementi ecosistemici di appoggio alla struttura portante della rete ecologica. Inoltre, l'area è attraversata da corsi d'acqua, tra cui il fontanile Tosolo ed il torrente Guisa, che, pur essendo stati deviati per la pianificazione del sito Expo, sino ad oggi hanno rappresentato connessioni ecologiche di importanza locale con l'ambiente circostante.

5.4.7 Mobilità, accessibilità, logistica

Per l'inquadramento infrastrutturale dell'area in esame si fa riferimento ai contenuti dello SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011). Questo studio definisce, come primo ambito territoriale di riferimento, un'area "macro", raffigurata nella Figura . Si tratta di un'area di indagine di scala ampia, la cui estensione è stata determinata ricomprendendo le principali direttrici di accesso all'area metropolitana milanese (sulle quali confluiranno i flussi di traffico dalle provenienze poste a maggiore distanza dal capoluogo lombardo).

L'ambito territoriale dell'area in esame è caratterizzato, sotto il profilo della dotazione infrastrutturale, da un sistema stradale e del trasporto pubblico su ferro (ferroviario, metropolitano e tranviario) che si dirama in direzione prevalentemente radiale a partire dall'area centrale milanese attraverso le seguenti reti stradali principali:

- Versante Est:
 - autostrada A4 Milano-Venezia
 - tronco est della exSS 11 Padana Superiore
 - SP 14 Rivoltana
 - SP 103 Cassanese
 - exSS 415 Paullese
 - A51 Tangenziale Est di Milano
- Versante Sud:
 - autostrada A1
 - exSS 412 della Val Tidone
 - autostrada A7 Milano-Genova
 - A50Tangenziale Ovest di Milano

- Versante Ovest:
 - SS 494 Vigevanese
 - SP 114 Baggio-Castelletto
 - tronco ovest della exSS 11 Padana Superiore
 - autostrada A4 Milano-Torino
 - A50 Tangenziale Ovest di Milano
- Versante Nord:
 - SS 33 del Sempione
 - autostrada A8 dei Laghi
 - exSS233 Varesina
 - exSS 35 Comasina
 - SP 46 Rho-Monza
 - tratta urbana della A4
 - A52 Tangenziale Nord di Milano

A questa scala sono da segnalare inoltre le reti ferroviarie verso Torino, Como, Varese, Lecco, Bergamo, Brescia, Bologna, Pavia e Genova e le reti ferroviarie ad Alta velocità per Torino e Roma.

Si aggiunge inoltre a questo quadro il tracciato della linea metropolitana milanese M1, che si sviluppa fino al polo Rho-Fiera.

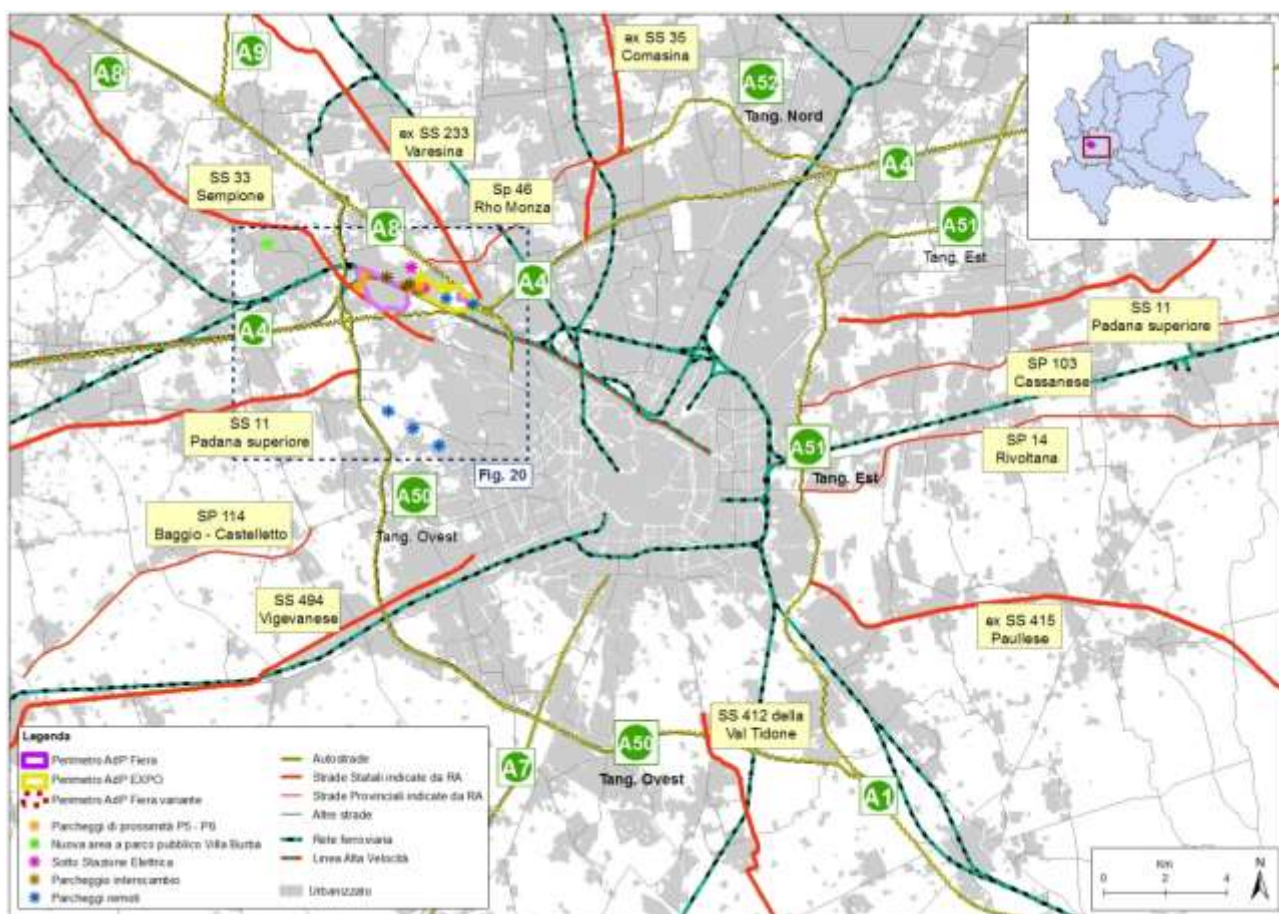


Figura 19 – Rete stradale e ferroviaria del territorio di indagine a scala ampia – area "macro" – relazione con gli elementi AI AdP Fiera, complesso opzioni considerate

Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011), SIT RL - elaborazione ERSAF

Avvicinandosi al sito Expo gli effetti indiretti degli spostamenti indotti si fanno più significativi. Per l'analisi di questi fenomeni, pertanto, lo SIA Piastra definisce un secondo ambito territoriale di riferimento di scala più stretta, denominato area "meso" e rappresentato nella Figura 19.

Va sottolineato che in seguito all'attuazione della piastra Expo, la via Cristina da Belgioioso è stata modificata, seguendo il perimetro del sito Expo e non si trova più nella posizione indicata dallo SIA della Piastra espositiva ripreso nella Figura 20.

Per quanto riguarda le aree previste a parcheggio nel progetto della piastra espositiva, condizioni di accessibilità generali si possono ritenere complessivamente buone, considerata l'ubicazione nei pressi di svincoli esistenti o previsti, ma si potranno registrare locali situazioni di criticità in corrispondenza degli ingressi. In particolare l'area est del sito Expo, a seguito dell'evento espositivo, potrebbe trovarsi in posizione prossima ad un nodo infrastrutturale oggetto di approfondimento.



Figura 20 -- Rete infrastrutturale dell'ambito di indagine – scala di maggior dettaglio – area "meso" e relazione con il complesso delle opzioni considerate

Fonte: SIA Piastra (Metropolitana Milanese SpA, 2011), SIT RL - elaborazione ERSAF

5.4.8 Altri elementi di interesse

Si rileva che nell'ambito di territorio oggetto di indagine sono presenti due stabilimenti a rischio di incidente rilevante che sono, nello specifico, Dipharma Francis, che tratta sintesi organica di principi farmaceutici di base e Ecoltecnica, che tratta stoccaggio, trattamento e recupero di rifiuti pericolosi e non pericolosi. L'analisi di rischio effettuata dalle stesse aziende, mette in evidenza che, in caso eventuale e fortuito di incidente, potrebbe verificarsi il rischio di rilascio di vapori tossici da parte dell'azienda farmaceutica, o rischio incendi di liquidi infiammabili e tossici per quanto riguarda l'azienda di trattamento rifiuti, con effetti non gravi a breve raggio. Rispetto a queste aziende, in sede di verifica di compatibilità del PII post Expo, come già emerso per il Masterplan del post Expo (cfr. VAS AdP EXPO), andrà verificata la compatibilità anche rispetto alle funzioni previste e alle scelte derivanti dall'AI AdP Fiera.

A distanza di circa 800 m (linea d'aria) dall'area si trova una azienda classificata a rischio di incidente rilevante ai sensi del d.lgs. 334/99 s.m.i., la ditta "Siochem S.r.l." di Bollate, le cui massime aree di danno stimate dai gestori delle aziende (rif. documentale notifica 2011) sono dell'ordine dei 50/250 metri; si può pertanto ragionevolmente ipotizzare per questo caso l'assenza di interferenze critiche tra le aziende citate e l'ambito di studio.

6 Riferimenti per la valutazione: elementi e scenari assunti

Come già ricordato il presente Rapporto Ambientale si riferisce in particolare alla Proposta di Variante Urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, e considera tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di Programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma).

Per quanto riguarda la proposta di Variante Urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera, nel presente RA (e relativa Sintesi Non Tecnica) si tiene in considerazione che, dal momento che l'ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale, in relazione anche al legame con Expo 2015 e soprattutto con lo sviluppo del post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del post Expo.

6.1 Gli elementi dell'Atto integrativo: atti e procedimenti valutativi correlati

Al fine di definire il quadro di riferimento decisionale per la valutazione, il presente paragrafo propone una ricostruzione degli atti e dei procedimenti valutativi che hanno finora riguardato gli elementi contenuti nell'Atto Integrativo (interferenze e elementi da coerenzare). Si riportano inoltre i contenuti sostanziali e gli esiti legati a tali procedimenti, soprattutto laddove si ritrovano prescrizioni specifiche in merito alle componenti ambientali.

Il quadro di riferimento infine ha l'obiettivo di 'collocare' il processo di VAS all'interno dei procedimenti specifici effettuati o in corso, in modo da definire la situazione di partenza della presente valutazione.

Elementi	Atti e procedimenti valutativi correlati	Contenuti rilevanti e esiti	Integrazione con il processo VAS AI AdP Fiera
INTERFERENZE			
Parcheggi di prossimità P5 e P6	- Verifica di esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 20 del Dlgs 152/2006 - Decreto di esclusione dalla procedura di VIA (Decreto 5159 dell'11.06.2012)	L'esclusione dalla procedura di VIA è avvenuta a condizione che fossero ottemperate le prescrizioni contenute nel capitolo 5 della relazione Istruttoria; in particolare: Viabilità: richiedere la deroga per le parti di progetto che ricadono nelle fasce di rispetto delle infrastrutture ferroviarie Acque: prevedere un disoleatore in ingresso nella vasca di laminazione e in uscita dalla vasca di prima pioggia; il deflusso delle acque delle vasche di raccolta deve essere compatibile con le capacità del recettore (torrente Cagnola, fiume Olona) e dovrà essere aggiornata la richiesta di scarico nella rete idrica artificiale e naturale tenendo conto dei nuovi volumi di acqua provenienti dal sistema di raccolta in progetto Paesaggio e verde: le superfici da destinare a parco dovranno avere una estensione almeno pari a quella prevista originariamente e quindi 47.500 mq e tener conto del contesto storico paesaggistico limitrofo e della necessità di garantire la continuità ecologica espressa nella RER. Raccomandazioni da tenere in considerazione nella scelta delle aree da destinare agli interventi di compensazione: - devono essere individuate prioritariamente aree attualmente degradate e/o impermeabilizzazione che dovranno essere de-impermeabilizzate e opportunamente rinverdate mediante l'utilizzo di sole specie arboree e arbustive autoctone - si richiama il criterio generale di favorire l'attività agricola nelle forme che più si adeguano alla loro estensione, conformazione geometrica e collocazione territoriale	Alla data di avvio del procedimento VAS (Dgr IX/1468 del 30/03/2011) i parcheggi di prossimità P5-P6 rappresentavano una interferenza. Alla data di pubblicazione del Documento di scoping (luglio 2013) l'interferenza risulta risolta. Nel Documento di scoping si riporta la soluzione localizzativa definitiva in Comune di Rho.
Sottostazione elettrica	- Verbale di Determinazione 06/2012 del 23.02.2012 della Conferenza di Servizi Permanente per l'approvazione dei progetti del sito di impianto EXPO 2015 e dei manufatti inclusi nel dossier di registrazione del grande evento: "Progetto n. 1/2011. Comune di Rho (MI): Infrastrutture propedeutiche alla realizzazione del sito di impianto dell'Esposizione Universale del 2015. Variante n. 1 - Campo Base e Sottostazione Elettrica. Intesa tra lo Stato e la R L, ai sensi di quanto disposto dal D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e s.m.i., per interventi	La Conferenza di Servizi ha approvato il progetto definitivo dell'opera a condizione che la progettazione esecutiva contempli, accolga e attui le condizioni, prescrizioni e raccomandazioni apposte dagli enti ed amministrazioni parti attive del procedimento.	Alla data di avvio del procedimento VAS (Dgr IX/1468 del 30/03/2011) la Sottostazione elettrica rappresentava interferenza. Alla data di pubblicazione del Documento di scoping (luglio 2013) l'interferenza risulta risolta. Nel Documento di scoping si riporta la soluzione localizzativa definitiva in Comune di Rho.

Elementi	Atti e procedimenti valutativi correlati	Contenuti rilevanti e esiti	Integrazione con il processo VAS AI AdP Fiera
di competenza dello stato.”			
ELEMENTI DA COERENZIARE			
Parcheggi di interscambio <i>Studio preliminare</i>	- Studio preliminare ambientale, Metropolitana Milanese SPA relativo alle ipotesi localizzative di via Grandi (ex Lotto 1) e di via Risorgimento (ex Lotto 2) (giugno 2013)	Nello Studio preliminare ambientale viene riportata una valutazione degli impatti dell'opera rispetto alle componenti ambientali aria, acque superficiali, suolo e sottosuolo, acque sotterranee, flora, fauna, ecosistemi, paesaggio, rumore.	Alla data di avvio del procedimento VAS (Dgr IX/1468 DEL 30/03/2011) il parcheggio di interscambio rappresentava elemento da coerenziare. Alla data di pubblicazione del Documento di scoping (luglio 2013) vengono riportate due soluzioni localizzative: un parcheggio modulare (800 p.a.) al di sopra della vasca di laminazione e un ulteriore parcheggio (700 p.a.) in un'area localizzata in via Risorgimento, dell'adiacente zona industriale di Rho ¹⁰ .
Parcheggi remoti	Per il parcheggio di via Novara-Dazio: - ai sensi della Legge 241/90, art. 14ter, comma 3 bis, sono stati espressi pareri in via definitiva dal Responsabile di Zona della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Milano e dal Responsabile del Servizio Autorizzazioni Paesaggistiche del Parco Sud, che costituiscono a tutti gli effetti autorizzazione paesaggistica. - I pareri sono ufficializzati dal Verbale di CdS del 21/10/2013 a cui hanno partecipato il Responsabile di Zona della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio di Milano, la Provincia di Milano, il Parco Agricolo Sud, il Settore Sportello Unico per l'Edilizia del Comune di Milano, il Settore Tecnico per le Infrastrutture del Comune di Milano, il Settore Gestione Occupazione Suolo Catasto e SIT del Comune di Milano, il Settore Relazioni Istituzionali e con la Città del Comune di Milano, la Società EXPO 2015, la società ATM SpA. Con GC n. 1426 del 19/07/2013 è stato approvato il progetto definitivo di manutenzione straordinaria e - riqualificazione del parcheggio di via Novara.	Sotto il profilo della coerenza con la strumentazione urbanistica, in base al PGT l'area di via Novara ricade all'interno del perimetro del Parco Agricolo Sud. Trattandosi di struttura pubblica esistente, legittimata ai sensi dell'art. 13.2 delle N.d.A. del Piano dei Servizi del PGT, la sua individuazione quale parcheggio remoto a servizio del polo esterno della Fiera attiene esclusivamente ad aspetti gestionali-manutentivi e non necessita di variante urbanistica.	Alla data di avvio del procedimento VAS (Dgr IX/1468 DEL 30/03/2011) i parcheggi remoti rappresentavano elemento da coerenziare. Alla data di pubblicazione del Documento di scoping (luglio 2013) vengono riportate due soluzioni localizzative: in via Novara - Dazio e nella porzione est dell'area Expo ¹¹ .

Tab 11 – Atti e procedimenti valutativi che hanno finora riguardato gli elementi contenuti nell'Atto Integrativo AdP Fiera

¹⁰ Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio, si ricorda che antecedentemente alla Prima Conferenza VAS, uno specifico studio di approfondimento ha aggiornato la domanda di posti auto prevista originariamente riducendo il fabbisogno da 2.000 a 1.500 p. a. cfr. § 4.3

¹¹ Per quanto riguarda i parcheggi remoti si ricorda che antecedentemente alla Prima Conferenza VAS, uno specifico studio di approfondimento ha aggiornato la domanda di posti auto prevista originariamente riducendo il fabbisogno da 4.000 a 2.500 p. a. cfr. § 4.3

6.2 Oggetto della valutazione: gli elementi della variante urbanistica

La valutazione riportata nel presente Rapporto Ambientale si articola in due fasi principali:

- la valutazione delle coerenze esterne dell'AI AdP Fiera e della coerenza interna allo strumento (tra obiettivi e interventi previsti);
- le stime degli effetti potenziali e dei possibili impatti degli interventi previsti dall'AI AdP Fiera e dalla relativa variante urbanistica.

La verifica delle coerenze programmatiche (capitolo 7) viene effettuata considerando gli obiettivi dell'AI e le loro relazioni con il quadro degli strumenti di programmazione. Nella verifica delle coerenze esterne vengono inoltre verificate le relazioni tra i criteri di sostenibilità, in particolare i criteri specifici attinenti al tema della mobilità, e gli interventi previsti dall'AI, ossia le previsioni della variante urbanistica. Infine, nella verifica della coerenza interna, vengono presi in considerazione gli obiettivi alla base dell'AI e gli specifici contenuti della variante urbanistica.

Nelle stime degli effetti del piano (capitolo 8), la valutazione tiene conto dei contenuti specifici della variante urbanistica e del loro rapporto con i criteri di sostenibilità. Tali stime sono effettuate a livello qualitativo, considerando i possibili effetti derivanti dalle trasformazioni e eventuali effetti congiunti. Questo dal momento che non sono disponibili dati idonei a valutare, alla scala considerata e rispetto agli obiettivi dell'atto integrativo, una corretta quantificazione dei possibili effetti ingenerati dall'AI AdP Fiera.

I contenuti specifici della proposta di variante alla disciplina urbanistica riguardano, in particolare (si veda paragrafo 4.4):

- a. La nuova previsione dei parcheggi di interscambio in Comune di Rho (Area 1 "vasca volano" e Area 2 di via Grandi)
- b. La nuova previsione di parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine Est dell'area Expo, nel Comune di Milano¹².

¹² Cfr. articolo unico NTA proposta variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, comma 2 e 3

Per quanto riguarda il **parcheggio di interscambio**, si tratta di una previsione che tiene conto di una riduzione del dimensionamento complessivo iniziale della domanda di posti auto (passando da 2000 a 1500 p.a.). La previsione relativa all'Area 1 vasca volano di circa 21.400 mq è già stata approvata all'interno della DGC n. 1559 del 2/8/2013 (insieme al lotto di via Risorgimento, successivamente abbandonato come ipotesi). L'Area 2, prevista in via Grandi, di ca. 14.400 mq a seguito dell'esproprio¹³, dell'abbattimento delle strutture esistenti e dell'eventuale bonifica, consentirà la realizzazione di un primo lotto funzionale di 300 p.a., estendibili con struttura multipiano, fino alla quota complessiva di 1100 p.a.¹⁴.

La valutazione tiene conto pertanto:

- della localizzazione confermata sulla vasca volano (Area 1) e del suo ridimensionamento (400 p.a. a raso);
- della localizzazioni in Area 2 aggiuntiva situata in via Grandi da realizzare per lotti funzionali in due momenti successivi, lotto 1 prioritario a raso per circa 300 posti, lotto 2 che prevede una struttura in elevazione con capacità di 1100 p.a. (che insieme ai 400 p.a. della vasca volano coprirà il complessivo fabbisogno di 1.500 posti auto, come evidenziato dallo studio del Comune di Milano)

Si riporta di seguito in Tabella 12 il riepilogo delle fasi temporali e dei posti auto previsti, a raso ed in struttura, per il parcheggio di interscambio.

Area	Dimensione (circa) (mq)	N° posti auto previsti	
		1^ fase (configurazione a raso)	2^ fase (configurazione a raso + struttura)
1 vasca volano via Risorgimento	21.400	400	400 (raso)
2 via Grandi	14.400	300	1.100 (struttura)
TOTALI	35.800	700	1.500

Tab 12 – Fasi temporali considerate e relazione con la previsione di posti auto per il parcheggio pubblico di interscambio

¹³ L'Area 2 comprende l'area denominata Carugo e un'area industriale limitrofa di proprietà privata

¹⁴ Fatta salva l'effettiva disponibilità complessiva delle aree.

Nel caso dei **parcheggi remoti**, la variante urbanistica contiene la previsione di una nuova localizzazione preferibilmente in area Expo, da realizzarsi nel periodo successivo all'evento e preferibilmente nell'ambito del PII (o altro strumento) previsto per la fase del post-Expo. Va sottolineato che, rispetto alla valutazione qui effettuata, la previsione presenta caratteristiche particolari, tali da non poter essere considerata una vera e propria "nuova funzione in area Expo", in quanto:

- la vigente disciplina urbanistica contenuta nell'art. 4 delle NTA della variante dell'AdP Expo prevede che sulle aree dell'AdP assoggettate a PII siano garantite le attrezzature pubbliche e/o di interesse pubblico dell'AdP Fiera tra le quali appunto i "parcheggi remoti", la cui dotazione è prevista in 4.000 posti auto;
- la previsione di 4.000 p.a. dei parcheggi remoti Fiera (in area Fiorenza), sebbene non sia formalmente presente nelle tavole delle destinazioni urbanistiche dell'AdP Expo, è presente nel suddetto art. 4 delle NTA che opera, anche in "salvaguardia" degli interessi pubblici dell'AdP Fiera, su tutte le aree incluse nel perimetro dell'AdP Expo.

Inoltre va considerato che per la dotazione di parcheggi remoti definita nell'AI AdP Fiera e nella proposta di variante urbanistica:

- si tratta di una ridimensionamento dei posti auto complessivi da 4.000 a 2.500
- si tratta di una localizzazione in cui si vanno a reperire sulle aree dell'AdP Expo unicamente 1.000 p. a. preferibilmente al margine Est;
- la localizzazione prevista nella proposta di variante urbanistica, inoltre, potrà prevedere che venga verificato e messo in atto il reperimento di tutti o parte dei 1.000 p. a. localizzati preferibilmente la margine Est dell'area Expo, al di fuori dello stesso perimetro dell'AdP Expo e del PII (o altro strumento previsto per la fase del post Expo), nell'ambito di aree o strutture esistenti o in trasformazione, qualora la localizzazione risultasse funzionale alla necessità di parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico.

La valutazione tiene pertanto conto che la previsione di 1.000 p.a. si riferisce preferibilmente al margine Est dell'area Expo e non è aggiuntiva rispetto alla dotazione dei parcheggi del PII post Expo e pertanto non si qualifica come nuova funzione/vincolo urbanistico. Le NTA della variante urbanistica inoltre, (art. unico, comma 2 e 3), prevedono espressamente di demandare la regolamentazione agli atti convenzionali urbanistici del PII (o altro strumento attuativo da prevedersi per la fase Post Expo) nell'ambito di una gestione promiscua (ovvero a servizio del Polo fieristico ma periodi limitati nel corso dell'anno).

Si ribadisce che la presente valutazione considera unicamente le aree interessate dalla variante urbanistica. Pertanto non sono valutate:

- *l'area del parcheggio remoto Dazio via Novara con capacità pari a 1.500 posti auto in area, in quanto, seppur trattato nell'AI AdP Fiera, è un parcheggio esistente già oggetto di altri procedimenti (cfr. par 4.3) e che non viene interessato dalla proposta di variante urbanistica;*
- *eventuali altre aree o strutture a parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, da regolamentare con apposite convenzioni, che potranno essere oggetto di specifici procedimenti di valutazione ambientale*

6.3 Gli scenari esogeni e lo sviluppo tendenziale in atto: aspetti significativi

Il presente paragrafo riporta i principali elementi di scenario che si ritiene opportuno considerare in un'ottica di sviluppo futuro del territorio in cui si inseriscono gli elementi oggetto dell'Atto integrativo. Si considerano pertanto le politiche e progettualità che insistono e/o presentano ricadute nell'ambito territoriale del Nord-Ovest milanese.

Lo scenario assunto è dato da:

- una serie di interventi che riguardano l'AdP Fiera e i contenuti dell'AI all'AdP e che sono già realizzati (sottostazione, parcheggi prossimità P5 e P6, i remoti di via Novara) in risoluzione delle interferenze con l'AdP Expo;
- una serie di interventi di trasformazione del territorio legati ad Expo 2015 che rimarranno anche in fase successiva alla manifestazione, tra cui, ad esempio, la via d'acqua, i percorsi ciclopeditoni, gli interventi di compensazione, alcuni manufatti permanenti sulla piastra, gli interventi infrastrutturali, ecc.;
- le trasformazioni che avverranno nel post Expo, i contenuti ancora in via di definizione del PII post Expo (o altro strumento attuativo), che destinano le aree ad altre funzioni, tra cui anche funzioni e attrezzature di interesse pubblico¹⁵, quali il Parco Tematico con relative attrezzature e parcheggi;
- interventi di trasformazione insediativa legati allo sviluppo del territorio del Nord-Ovest milanese, legati alle aspettative e agli effetti creati dalla presenza dei due grandi attrattori Fiera e Expo, ma anche, più in generale, al sistema di sviluppo lungo l'asse del Sempione.

Nello specifico, a partire da quanto enunciato nel Documento di Scoping, i principali riferimenti territoriali/progettuali presi in considerazione sono i seguenti (si veda Figura 21):

- interventi di trasformazione territoriale e urbanistica, in atto e futuri, al contorno
 - le aree di trasformazione e di riqualificazione previste dai PGT di Milano, Rho, Pero;
 - le aree interessate dall'Accordo di Programma Cascina Merlata e dall'Accordo di Programma area ex Alfa Romeo di Arese;
 - le trasformazioni del territorio attualmente interessato dall'AdP Expo a seguito del post Expo, secondo le linee guida del Masterplan e dal PII (o altro strumento attuativo) relativo;
- interventi sul sistema dei trasporti
 - la rete stradale principale esistente e prevista;
 - le previsioni relative al sistema della sosta, in particolare la localizzazione dei parcheggi remoti Expo¹⁶;
 - gli itinerari ciclabili esistenti e previsti;
- politiche e interventi di carattere ambientale e sul sistema paesistico-rurale
 - i Piani di cintura del Parco Sud;
 - la Rete Ecologica Regionale (elementi di primo e secondo livello, corridoi regionali, varchi);
 - il progetto relativo alla Valorizzazione del paesaggio e del sistema rurale (legato al progetto Vie d'Acqua Expo 2015);
 - le aree individuate per il sistema delle compensazioni di Expo 2015;
- interventi sul sistema delle acque
 - la Via d'Acqua e la dorsale eco-paesistica di Expo 2015;
 - l'Anello verde-azzurro¹⁷.

¹⁵ Si vedano i Principi Guida del Masterplan (ArexpoS.p.A., febbraio 2014)

¹⁶ parcheggi temporanei Cascina Merlata in (Milano) e nell'area ex Alfa Romeo (Arese) (Regione Lombardia, EXPO2015 Sottotavolo Infrastrutture del Tavolo Lombardia, Report, 17 marzo 2014).

¹⁷ <http://www.expo2015.org/expo-in-chiaro/cantiere/vie-d-acqua>.

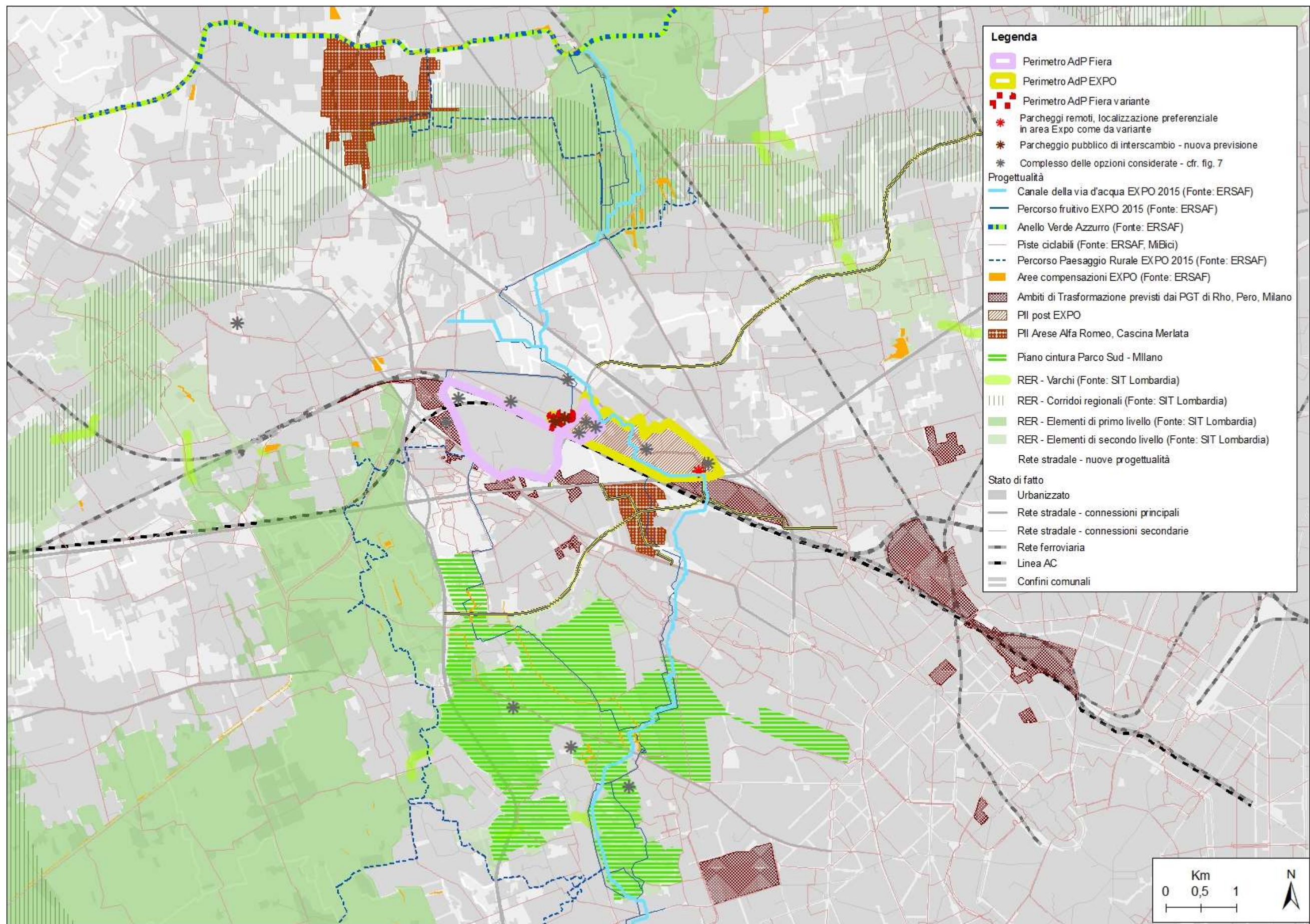


Figura 21-
Scenari esogeni
e sviluppo
tendenziale in
atto
(relazione con
proposte di
variante Al AdP
Fiera e con il
complesso delle
opzioni
considerate)

A questi scenari, va detto, si aggiungono eventuali ulteriori possibilità di trasformazione territoriale (dal punto di vista insediativo, ambientale, infrastrutturale) ad oggi non note e non prevedibili con certezza.

In generale, la valutazione qui effettuata, di tipo qualitativo, viene fatta evidenziando gli aspetti negativi dello scenario considerato, al fine di porsi in una condizione di sicurezza.

Inoltre, gli elementi sono in linea di massima valutati sia alla meso-scala, sia alla scala locale. Ciò per quanto riguarda per l'aria e i fattori climalteranti, ma anche relativamente al sistema della mobilità nel suo complesso.

6.4 Orizzonti temporali

In ragione del fatto che si tratta di interventi territoriali che avverranno nel medio periodo, la valutazione qui effettuata tiene conto prevalentemente dello scenario che segue la realizzazione di EXPO 2015, piuttosto che dello stato attuale del territorio.

In particolare, la valutazione dei possibili effetti sulle componenti ambientali tiene conto dei due diversi orizzonti temporali (pre-Expo/Expo 2015 e post Expo) nel caso specifico della realizzazione del parcheggio di interscambio nell'Area 1 vasca volano, dato che si tratta di un parcheggio esistente e che, salvo qualche limitato impatto dato dagli interventi di predisposizione dell'area per rispondere alle nuove esigenze progettuali, rimarrà in funzione nel breve così anche nel post Expo (Tabella 13). Nel caso dell'Area 2 di via Grandi, nella fase pre-Expo e durante la manifestazione si prevede venga realizzato il primo lotto funzionale per 300 posti a raso, mentre nella fase post Expo avverrà il completamento della dotazione complessiva di 1100 posti auto con la realizzazione del secondo lotto funzionale in struttura¹⁸

Per quanto riguarda i parcheggi remoti si devono considerare i 1000 p. a. che verranno reperiti nello scenario post Expo (lungo periodo).

A completamento dello scenario, si devono considerare i parcheggi esistenti in via Novara con dotazione complessiva di 1500 posti auto periodo pre Expo/Expo non oggetto di variante, nè di valutazione.

¹⁸ Fatta salva l'effettiva disponibilità complessiva delle aree

Pre Expo /Expo 2015	Post Expo
Interscambio Area 1 vasca volano (fase di predisposizione dell'area e attivazione del parcheggio 400 p.a. a raso)	Interscambio Area 1 vasca volano (400 p.a. a raso)
Interscambio Area 2 via Grandi (acquisizione area e inizio cantiere e predisposizione di 300 p.a. a raso) 19	Interscambio lotto 2 via Grandi (1.100 p.a.)
20	Parcheggi remoti in area Expo ²¹

Tabella 13 – Orizzonti temporali degli interventi oggetto di valutazione
Fonte: Regione Lombardia

6.5 Elementi territoriali di sensibilità

Fatta eccezione per alcuni ambiti di tutela ambientale, il territorio di riferimento degli elementi oggetto di valutazione non presenta elementi particolari di sensibilità.

Le tutele ex D.Lgs 42/2004, artt 136 e 142, che ricadono nel territorio in esame sono riprese dal SIBA, Sistema Informativo dei Beni Ambientali della Regione Lombardia.

Queste aree, illustrate nella Figura, sono riconducibili al corso del Torrente Guisa con la relativa fascia di rispetto di 150 metri e i "Territori coperti da foreste e da boschi". In un intorno più allargato, i vincoli di tutela riconosciuti per legge riguardano l'ambito del Parco Agricolo Sud Milano, alcuni tratti del reticolo idrico superficiale e alcuni manufatti di interesse storico-artistico²².

Si segnala infine che il PTCP della Provincia di Milano individua altri elementi del territorio sottoposti a tutela paesistica: la Cascina Triulza è riconosciuta come insediamento rurale di interesse storico (Tavole 2 "Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica" - Sezione 3) e particolare tutela interessa alcune fasce boscate e filari posti principalmente lungo i corsi d'acqua

¹⁹ Insieme agli elementi oggetto di valutazione, per quanto riguarda l'interscambio, negli orizzonti temporali assunti si potrà comunque tenere conto della possibilità di un utilizzo temporaneo durante il periodo EXPO dell'area comunale sita in via Risorgimento, che potrà ospitare circa 400 p.a.

²⁰ Fanno parte dello scenario anche i parcheggi remoti in area di via Novara, già esistenti e non interessati dalla proposta di variante urbanistica

²¹ Fanno parte dello scenario anche i parcheggi remoti in area di via Novara, già esistenti e non interessati dalla proposta di variante urbanistica, o possibili altre localizzazioni di parcheggi remoti (cfr. comma 3 articolo unico NTA proposta di variante alla disciplina urbanistica Comune di Milano)

²² Le tre tipologie di vincolo del D.Lgs 42/04 sono le seguenti:

- fascia di rispetto 150 m di fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde (art. 142, comma 1, lettera c)); Aree tutelate per legge: i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- territori coperti da foreste e da boschi (art. 142, comma 1, lettera g)); Aree tutelate per legge: i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- parchi e riserve nazionali e regionali (art. 142, comma 1, lettera f)); Aree tutelate per legge: i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi.

esistenti. Nell'intorno del sito Expo sono inoltre riconosciuti alcuni nuclei di antica formazione e diversi ambiti di rilevanza paesistica, a conferma dell'impianto rurale originario dell'intero ambito.

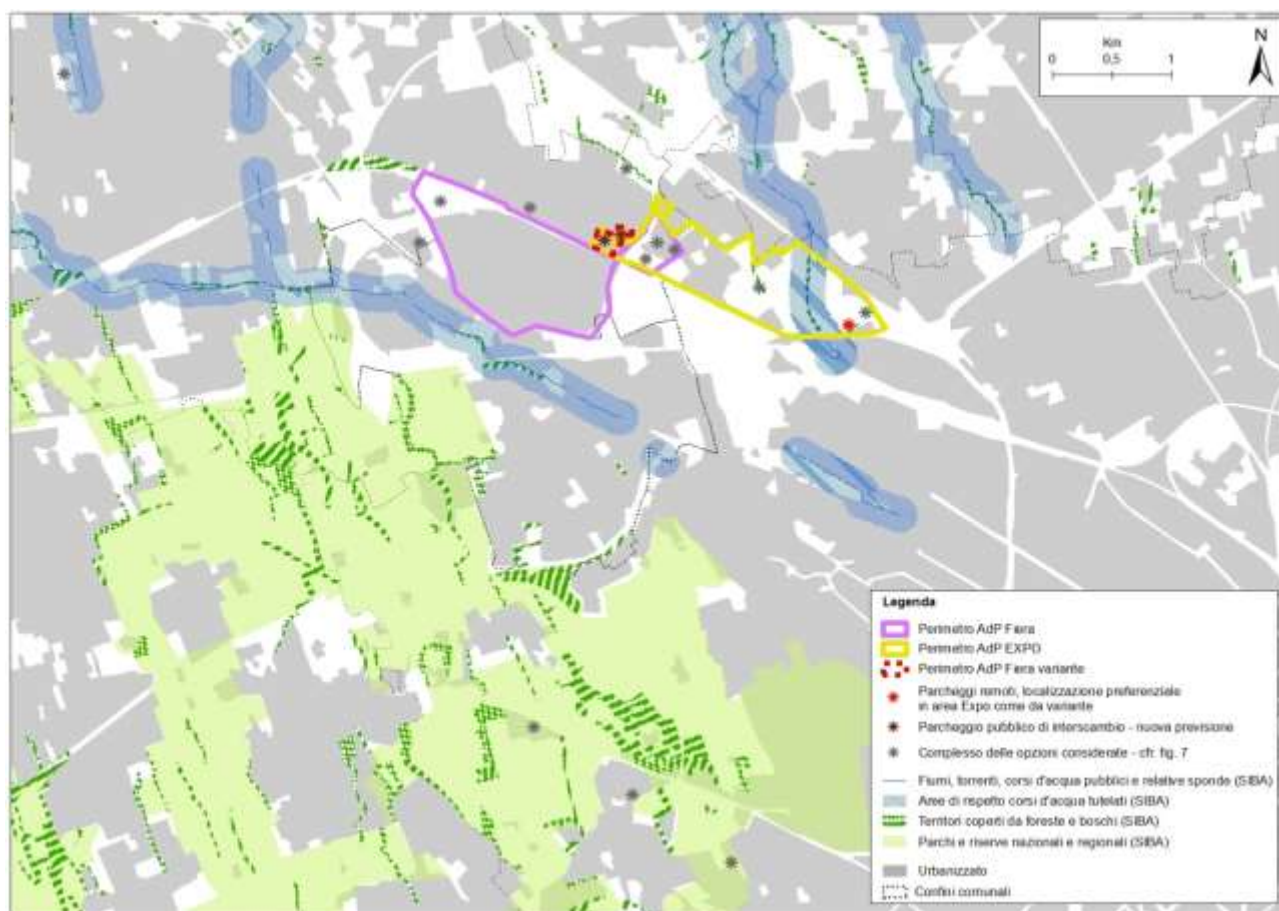


Figura 22– Elementi del sistema delle sensibilità nel territorio in esame - relazione con proposte di variante AI AdP Fiera e con il complesso delle opzioni considerate
Fonte: SIBA Regione Lombardia, 2012

Ai fini della presente valutazione, si segnala che l'unico vincolo di tutela ai sensi del DLgs 42/04 è la fascia di rispetto di 150 metri del torrente Guisa. A seguito della modifica del tracciato del corso d'acqua, necessaria per la progettazione del sito Expo, tale vincolo è stato rimosso.

7 Coerenze

7.1 Coerenze esterne

L'analisi di coerenza esterna rappresenta la verifica della compatibilità, integrazione e raccordo degli obiettivi degli elementi oggetto dell'Atto Integrativo rispetto a quelli del quadro ambientale, territoriale e programmatico in cui essi si inseriscono.

In particolare, l'analisi viene effettuata rispetto a due dimensioni principali: una considera il quadro di riferimento programmatico e istituzionale, l'altra gli aspetti riguardanti obiettivi e criteri di sostenibilità, ambientale. Inoltre, le coerenze vengono valutate considerando tutti gli orizzonti temporali di cui al paragrafo 6.4²³.

7.1.1 Coerenze programmatiche

In questa sezione vengono analizzate le interrelazioni tra gli obiettivi dell'Atto Integrativo e il quadro di riferimento programmatico (così come sintetizzato nel precedente paragrafo 5.2) con i relativi indirizzi, ponendo attenzione a eventuali indicazioni specifiche di scala compatibile con la rilevanza delle decisioni proposte nell'Atto Integrativo.

Date le caratteristiche degli elementi da valutare, in questo caso si tratta di una analisi di coerenza programmatica che avviene essenzialmente in maniera "verticale", ossia che considera come riferimento i documenti redatti da diversi livelli di governo e le relative relazioni con gli elementi territorialmente definiti in maniera puntuale dall'Atto Integrativo.

²³ Si ricorda che lo scenario di base (assenza di AI AdP Fiera) si riferisce a quanto previsto nella variante urbanistica attualmente vigente secondo la quale la previsione derivante dall'accordo Fiera permane e nel comparto Expo devono essere localizzati 4.000 posti auto in area Fiorenza (est)

Relazioni positive	
Relazioni non determinabili	
Relazioni potenzialmente critiche	

OBIETTIVI STRUMENTI PROGRAMMATICI	Risoluzione interferenze esistenti	Coordinamento previsioni dei due Adp	Soluzioni idonee e condivise	Ricollocazione strutture e infrastrutture interferenti	Garanzia esercizio del Polo fieristico	Garanzia attuazione EXPO 2015 e fase Post- Expo
Piano Territoriale Regionale						
Piano Territoriale Paesaggistico Regionale						
Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale						
Piano Regionale degli interventi per la Qualità dell'Aria						
Piano Strategico per la Competitività e lo Sviluppo del Sistema Fieristico Lombardo						
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale						
Piano di Indirizzo Forestale 2004-2014						
Programma triennale dei servizi del Trasporto Pubblico Locale 2006-2008						
Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana						
Piano Strategico della Mobilità Ciclistica "MI-Bici"						
Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico						
Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano						
Piano d'Area del Rhodense						

Tabella 14 – coerenze programmatiche dell'AI AdP Fiera

La valutazione mette in luce la frequente assenza di relazioni dirette tra gli obiettivi dell'AI e gli indirizzi sovraordinati. Relazioni di coerenza potenzialmente critiche con il quadro programmatico, ove le successive modalità realizzative non siano adeguate, si potrebbero riscontrare solamente nel caso dell'obiettivo di ricollocazione delle infrastrutture (parcheggi) esistenti, sottolineando in particolar modo la necessità di prestare attenzione rispetto ai contenuti generali del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano di assetto Idrogeologico.

7.1.2 Coerenze esterne con i criteri di sostenibilità

Nella valutazione delle coerenze esterne si riprendono e si rielaborano i criteri di sostenibilità del capitolo 3 tenendo conto, in particolare:

- di quelli attinenti al tema della mobilità, ossia al sistema infrastrutturale e della sosta;
- di quelli maggiormente attinenti alla realizzazione di opere specifiche, quali quelle oggetto della variante e della presente valutazione;
- degli obiettivi di secondo livello, a cui si aggiungono alcuni dei contenuti ritenuti prioritari nel Quadro della Sostenibilità (QdS), previsto dall'AQST promosso da Regione Lombardia "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell'Expo 2015", approvato con d.g.r. n. 8/8425 del 12/11/08, al fine di garantire la sostenibilità di EXPO Milano 2015 attraverso idonee misure di valutazione ambientale.

Legenda

Coerenza presente	
Coerenza potenzialmente critica	
Relazione di coerenza non definibile	
Relazione di coerenza non valutabile allo stato attuale	

Criteri di sostenibilità \ Elementi oggetto di valutazione	Parcheggio di interscambio Area 1 vasca volano	Parcheggio di interscambio Area 2 via Grandi ²⁴	Parcheggio remoto Margine Est dell'area Expo ²⁵
Potenziare, soprattutto nelle aree metropolitane a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e le metrotramvie, il trasporto pubblico locale su gomma			
Migliorare l'accessibilità ai poli del sistema fieristico attraverso il trasporto pubblico locale, favorendo la loro integrazione con le aree urbane			
Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs privato)			
Garantire il rispetto dell'esigenza prioritaria della sicurezza nella progettazione, costruzione e dell'esercizio delle infrastrutture			
Coordinare le iniziative in corso in tema di accessibilità			
Mettere a sistema la mobilità attraverso interventi di gestione ("soft")			

²⁴ Il parcheggio di interscambio in via Grandi (Area 2) viene valutato considerando la realizzazione complessiva di p.a. prevista con una struttura (lotto 2)

²⁵ Cfr. NTA proposta di variante urbanistica Comune di Milano, comma 2 e 3

Risolvere potenziali criticità legate alla congestione del traffico e all'affollamento del trasporto pubblico			
Garantire l'utilità nel lungo periodo degli interventi permanenti legati all'evento Expo 2015			
<i>Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi</i> Da affrontare in maniera organica e complessiva, valutando anche gli aspetti organizzativi e gestionali (es. diversificazione delle aree di sosta, tariffazione, indirizzamento, ...)			
<i>Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi</i> Legare gli interventi ai sistemi di connessione con il sito, al fine di ottimizzarne l'utilizzo e la funzionalità			
<i>Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi</i> Dimensionare le infrastrutture permanenti in modo da rispondere alle esigenze di domanda di trasporto in un'ottica di lungo periodo	*	*	
<i>Dimensionamento e localizzazione dei parcheggi</i> Realizzare aree di sosta in grado di soddisfare la domanda attesa in termini quantitativi	*	*	
Rendere funzionale il sistema di itinerari stradali di accesso alle aree di sosta sia alle provenienze di lungo raggio, sia alla distribuzione locale dei flussi veicolari in ingresso/uscita			
Attuare un efficace sistema di indirizzamento delle auto private verso i parcheggi più prossimi a ciascun nodo di accesso veicolare all'area			
Prevedere servizi dedicati di collegamento diretto e ad alta frequenza tra i parcheggi esterni ed il sito Fiera			

Tabella 15 – coerenze dell'AI AdP Fiera con i criteri di sostenibilità

★

Se considerato singolarmente (Area 1 unicamente o Area 2 unicamente per la parte a raso – lotto 1)

Nelle coerenze con i criteri sostenibilità va tenuto conto in primo luogo che il parcheggio di interscambio non è da considerarsi un parcheggio pertinenziale di Fiera. Pertanto nella valutazione di coerenza complessiva si evidenzia come possibile criticità unicamente l'ipotesi di realizzazione di un unico lotto del parcheggio, in quanto non rispondente alle esigenze e alla domanda di parcheggio rilevata per l'area.

Quanto previsto in Area 1 vasca volano e/o in Area 2 di via Grandi relativamente al lotto 1, se presi singolarmente, non soddisfano il dimensionamento delle aree di sosta in quanto sono da intendersi come parti di un progetto complessivo e l'eventualità di realizzarne una sola porzione potrebbe dar luogo ad una relazione di coerenza potenzialmente critica con il dimensionamento e di domanda attesa.

7.2 Coerenza interna

La verifica di coerenza interna viene effettuata tra gli obiettivi e le azioni dell'Atto Integrativo, ossia tra gli obiettivi enunciati nella Relazione illustrativa dell'AI e gli interventi ad essi corrispondenti, contenuti nella variante urbanistica.

Anche nel caso di questa verifica, non emergono particolari elementi di criticità; ciò avviene soprattutto in ragione del fatto che si tratta di interventi territoriali legati proprio alla risoluzione delle incoerenze riscontrate nell'ambito della localizzazione iniziale della aree di sosta Fiera.

Legenda

Coerenza presente	
Incoerenza potenziale	
Coerenza non definibile	
Coerenza non valutabile allo stato attuale	

Obiettivi dell'Atto Integrativo	Elementi oggetto di valutazione	Parcheggio di interscambio Area 1 vasca volano	Parcheggio di interscambio Area 2 via Grandi ²⁶	Parcheggio remoto margine Est dell'area Expo ²⁷
Risoluzione interferenze esistenti				
Coordinamento previsioni dei due Adp				
Soluzioni idonee e condivise				
Ricollocazione strutture e infrastrutture interferenti				
Garanzia esercizio del Polo fieristico				
Garanzia su attuazione EXPO 2015 e fase Post-Expo				

Tabella 16 – Coerenze interne dell'AI AdP Fiera

²⁶ Il parcheggio di interscambio in via Grandi (Area 2) viene valutato considerando la realizzazione complessiva di p.a. prevista con una struttura (lotto 2)

²⁷ Cfr. NTA proposta di variante urbanistica Comune di Milano, comma 2 e 3

8 Stime degli effetti potenziali e possibili impatti

La valutazione degli effetti ambientali e dei possibili impatti dell'Atto Integrativo che viene di seguito effettuata, è svolta con un approccio qualitativo, ossia prendendo in considerazione le componenti ambientali su cui tali effetti si possono generare e verificando l'eventuale positività/negatività di tali effetti, nonché le sovrapposizioni.

Gli elementi contenuti nell'Atto Integrativo e nella Proposta di Variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera oggetto di valutazione sono individuati nella Figura 23 e derivano da tutto il processo decisionale di carattere istruttorio, sviluppato dagli organi dell'Accordo di Programma (Segreteria tecnica e Comitato per l'Accordo di Programma)²⁸.

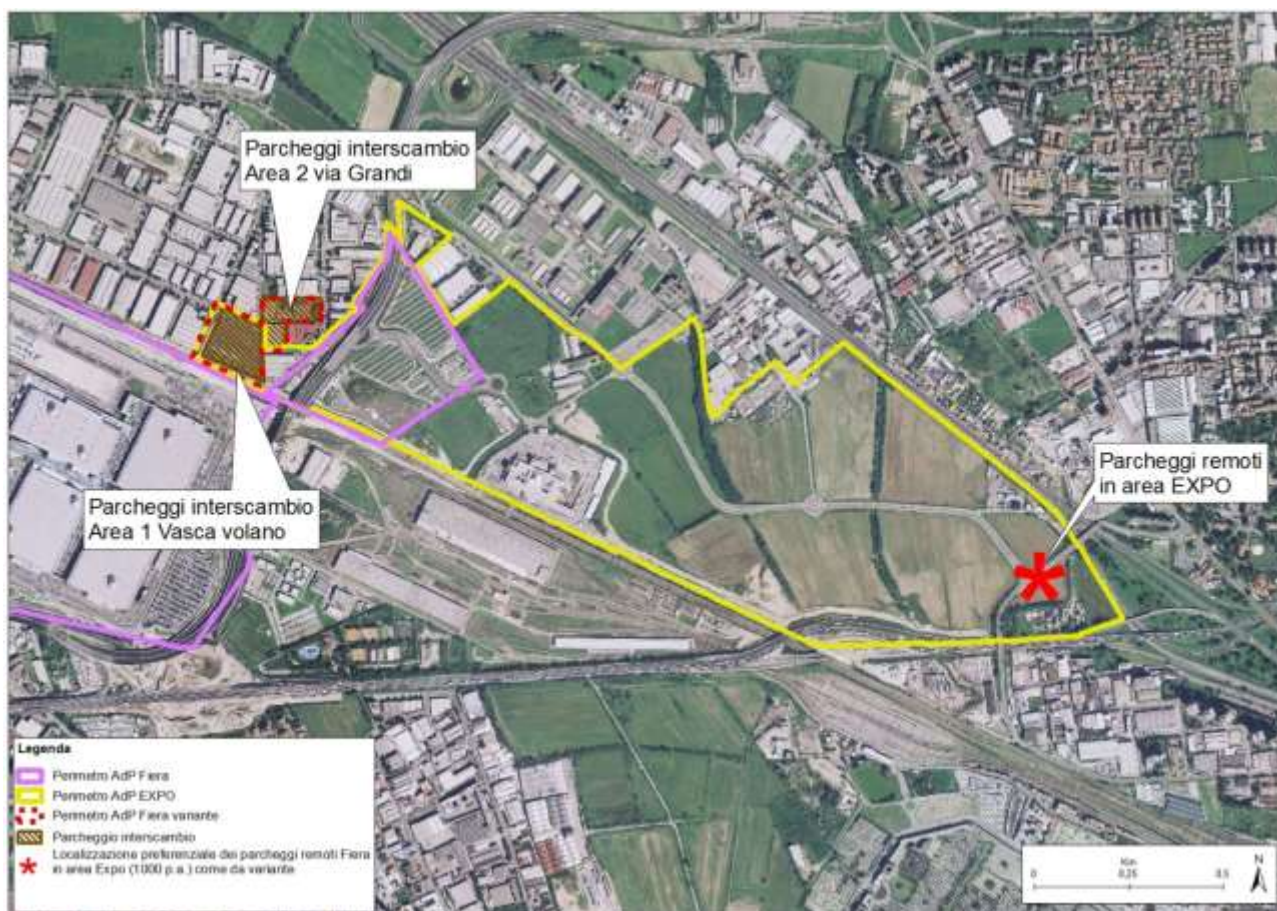


Figura 23 – Gli elementi dell'Atto Integrativo oggetto di valutazione]

Vale la pena inoltre sottolineare che la valutazione effettuata non è da intendersi come una valutazione tecnica delle scelte decisionali e progettuali contenute nell'Atto Integrativo, essa mira piuttosto a mettere in luce le possibili interazioni e gli effetti di tali scelte rispetto alle singole componenti ambientali prese in esame. Per tale motivo l'ottica con cui è stata fatta la stima qualitativa degli effetti è quella di considerare, tra tutti i possibili effetti, le situazioni a carattere

²⁸ Vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l'intero processo decisionale legato all'AI AdP Fiera in relazione anche al legame con lo sviluppo del Post Expo: va quindi considerato che di fatto il processo decisionale può essere considerato ancora aperto

maggiormente negativo, al fine di sviluppare proposte per eventuali misure di sostenibilità e indirizzi di miglioramento.

Nella valutazione fatta sono stati anche considerati eventuali contributi emersi successivamente alla fase di scoping, a seguito di pre-verifiche fatte da parte del pubblico interessato (Comune di Milano, DDGG, ecc..).

Le componenti ambientali prese in considerazione derivano dai criteri di sostenibilità (per essi si rimanda ai contenuti del capitolo 3), ripresi in questa sede in una versione riformulata ai fini dell'efficacia della valutazione stessa. Inoltre, tra i possibili effetti significativi sull'ambiente vengono anche valutati gli aspetti citati nell'Allegato 1L della Dgr 9/761 del 10 novembre 2010²⁹.

La valutazione si riferisce alla realizzazione di nuovi parcheggi con conseguente aumento della quota di veicoli attratti nelle aree di intervento. Tale situazione può incidere sulla qualità delle componenti ambientali alla meso-scala in quanto attrae una quota di veicoli superiore a quelli attualmente presenti, fermo restando che alla macroscala si tratta di interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità ai poli Fiera e Expo oltre che, come avviene nel caso del parcheggio di interscambio, e per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico.

In relazione alle numerose trasformazioni in corso del territorio si condivide³⁰ l'opportunità della redazione di un piano dei parcheggi organico da parte delle autorità competenti. A livello pratico le continue trasformazioni del contesto allo stato attuale, che pur sono state considerate nella definizione dei contenuti dell'AI e le continue modifiche del quadro e del programma attuativo relative alle trasformazioni Expo, e post Expo, non consentono una previsione di scenario stabile di riferimento nel momento dell'approvazione dell'AI AdP Fiera. Le valutazioni complessive, che tengono in considerazione gli aspetti di scenario, fanno tuttavia emergere che quanto deciso nell'AI AdP Fiera non costituirà ulteriore aggravio alla situazione esistente, in particolare per quanto riguarda gli aspetti ambientali.

Per quanto riguarda eventuali effetti su aree tutelate/protette nonché sulla Rete Ecologica Regionale, Provinciale e Comunale, i contenuti del paragrafo 6.5 evidenziano come le aree interessate dagli elementi oggetto di valutazione non presentano ricadute significative.

Gli effetti valutati (Tabella 17) si distinguono in:

- potenzialmente positivi;
- sia positivi che negativi;
- non determinabili;
- potenzialmente negativi.

Per effetti potenzialmente positivi/negativi si intendono effetti che, o possono ingenerare potenziali effetti positivi o che, qualora non dovessero attuarsi misure di mitigazione e/o contenimento, potrebbero dare luogo prevedibilmente a effetti negativi.

²⁹ Tra le informazioni da fornire nel Rapporto Ambientale, si citano “ ... possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori” (paragrafo 6.4, Elaborazione del Rapporto Ambientale, lettera f).

³⁰ Contributo del Comune di Milano, I conf scoping e giugno 2015

Gli effetti sono declinati per ciascun elemento presente nell'AI e, fatte salve le effettive disponibilità delle aree individuate, sono elencati per singola componente ambientale.

Per quanto riguarda i parcheggi remoti, le tabelle successive si riferiscono alla sola soluzione localizzata nelle NTA della proposta di variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, al comma 2 dell'articolo unico, ovvero alla localizzazione di 1000 p. a. preferibilmente al margine Est dell'area Expo, in termini non aggiuntivi alla dotazione del PII (o altro strumento attuativo previsto) per la fase Post Expo, da regolamentare negli atti convenzionali.

Per quanto riguarda l'eventualità di reperimento di una quota parte o della totalità di p. a. in altre aree, esterne al perimetro dell'AdP Expo, o del PII, nell'ambito di aree o strutture a parcheggio esistenti o in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, come previsto dal comma 3 delle NTA di variante urbanistica del Comune di Milano, i potenziali effetti non sono approfonditi nelle tabelle sotto riportate ma potranno, in funzione dei processi e degli strumenti al riguardo, essere considerati una volta individuata l'ubicazione specifica di tali localizzazioni eventuali, considerando con attenzione, rispetto al numero di p. a. previsti, sia l'eventuale incremento di flussi di traffico in tali aree alla mesoscala che alla scale locale, oltre che i conseguenti effetti sulle componenti ambientali.

In tal caso la valutazione potrà essere condotta per le aree a parcheggio/strutture già esistenti attraverso approfondimenti specifici, tenendo sempre in considerazione che l'uso dei parcheggi remoti al servizio del Polo fieristico è attivato unicamente ogni anno in pochi eventi di particolare richiamo. Nel caso di localizzazione in altre aree in cui vi siano strutture a parcheggio in programma in ambiti di trasformazione urbanistica, la valutazione potrà essere condotta nell'ambito di eventuali procedimenti di valutazione ambientale (VAS e VIA)

Effetti potenzialmente positivi	PP
Effetti sia positivi che negativi	PP/PN
Effetti potenzialmente negativi	PN
Effetti non determinabili	ND
Effetto valutato alla scala locale	(L)
Effetto valutato alla scala vasta	(V)

	ELEMENTI	Parcheggi interscambio Area 1 Vasca volano		Parcheggi interscambio Area 2 via Grandi		Parcheggi remoti margine Est dell'area Expo ³¹	
	COMPONENTI AMBIENTALI	PRE EXPO/ EXPO	POST EXPO	PRE EXPO/ EXPO <i>lotto 1 preliminare a raso</i>	POST EXPO <i>lotto 2 complessiva struttura</i>	PRE EXPO/ EXPO	POST EXPO
ARIA	Emissioni in atmosfera e concentrazioni di inquinanti	PN (L)/PP(V) ¹	PP(V)/PN(L) ²	PN (L)/PP(V) ¹	PP(V)/PN(L) ³		PP(V) /PN(L) ⁴
FATTORI CLIMATERANTI	Emissioni dei gas serra	PP(V)/PN(L) ⁵	PP(V)/PN(L) ⁶	PP(V)/PN(L) ⁵	PP(V)/PN(L) ⁶		PP(V)/PN(L) ⁷
ACQUA	Inquinamento delle acque superficiali fiumi e laghi e di falda	PN ⁸	PN ⁸	ND ⁹	ND ⁹		PN ⁸
SUOLO	Degrado e consumo di suolo	PP ¹⁰	PP ¹⁰	PP/ND ¹¹	PP/ND ¹¹		PP ¹²
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	Esposizione della popolazione agli inquinamenti indoor e outdoor	ND ¹³	ND ¹³	ND ¹³	ND ¹³		ND ¹³
RUMORE	Rumore generato dalle infrastrutture di trasporto	PN	PN	PN	PN		PN
ENERGIA	Consumi energetici e efficienza energetica	ND	ND	ND	ND		ND
MOBILITA'	Coerenza e integrazione con trasporto pubblico	PP ¹⁴	PP ¹⁴	PP ¹⁴	PP ¹⁴		ND ¹⁵
	Sicurezza delle infrastrutture	PP/PN ¹⁶	PP ¹⁷	PP/PN ¹⁶	PP ¹⁷		PP ¹⁷
	Comportamenti e approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs privato)	PP ¹⁸	PP ¹⁸	PP ¹⁸	PP ¹⁸		ND ¹⁹

³¹ Viene esplicitata nelle tabelle la valutazione della localizzazione di parcheggi remoti nell'Ambito Expo, preferibilmente al margine est

	ELEMENTI	Parcheggi interscambio Area 1 Vasca volano		Parcheggi interscambio Area 2 via Grandi		Parcheggi remoti margine Est dell'area Expo ³¹	
	COMPONENTI AMBIENTALI	PRE EXPO/ EXPO	POST EXPO	PRE EXPO/ EXPO <i>lotto 1 preliminare a raso</i>	POST EXPO <i>lotto 2 complessiva struttura</i>	PRE EXPO/ EXPO	POST EXPO
	Miglioramento delle condizioni di traffico veicolare	PN(L) ²⁰	PP(V)/ND(L) ²¹	PN(L) ²⁰	ND ²²		ND ²²
BIODIVERSITA'	Flora, fauna, habitat, ecosistemi	ND ²³	ND ²³	PN ²⁴	PN ²⁴		ND ²⁵
PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE	Patrimonio storico e architettonico	ND	ND	ND	ND		ND
IMPATTO SOCIALE	Accettabilità sociale delle scelte intraprese	ND/PN ²⁶	PP ²⁷	PN ²⁸	PN/ PP ²⁸		ND ²⁹

Tabella 17 – Stima degli effetti potenziali –

Di seguito vengono commentate le valutazioni rispetto a ciascuna componente ambientale: in tabella sono stati inseriti a fianco delle sigle di valutazione alcuni riferimenti numerici che vengono esplicitati di seguito

Aria

Per la componente aria, i parcheggi sono di norma considerati con un impatto potenzialmente negativo in quanto rappresentano elementi attrattori di traffico. Si sottolinea tuttavia che una valutazione potenzialmente negativa è effettuabile alla scala locale, ossia dando rilevanza alla localizzazione di una funzione che attrae traffico nel suo immediato intorno; alla scala vasta o macroscale, invece, l'effetto è da attendersi come prevalentemente positivo sul sistema del traffico in quanto può ridurre la congestione e quindi sulla riduzione dell'inquinamento dell'aria in genere, inoltre, nel caso dell'interscambio, si tratta di una modalità di sosta volta ad incentivare l'uso del trasporto pubblico. I singoli elementi dell'Atto Integrativo oggetto di valutazione presentano le seguenti situazioni specifiche:

¹ Per il parcheggio di interscambio in Area 1 Vasca volano, e analogamente per il lotto 1 su via Grandi, gli effetti ipotizzabili sono sia potenzialmente positivi che potenzialmente negativi; quelli potenzialmente negativi sono da correlarsi a un aumento della congestione che caratterizzerà il periodo pre-Expo data l'interazione e il sovrapporsi dei diversi cantieri con la normale fruizione della metropolitana da parte dei pendolari; inoltre, sia nel periodo pre-Expo, sia durante lo svolgimento dell'evento, non vi sarà il totale soddisfacimento della domanda di parcheggio in assenza del lotto 2 nella sua interezza e dunque potrebbe esserci un maggior carico di traffico. Gli effetti potenzialmente positivi sono invece riferiti ad un miglioramento rispetto all'attuale situazione esistente per il parcheggio di interscambio in Comune di Rho, prevedibile per il periodo di Expo

2015, in particolare riguardo all'Area 1 vasca volano, che in relazione ad una valutazione di scala vasta.

² Nel periodo post Expo gli impatti potenziali del parcheggio di interscambio nell'Area 1 della vasca volano possono essere potenzialmente positivi (scala vasta), in funzione del raggiungimento del numero complessivo di posti auto necessari. Deve inoltre essere considerato che possono essere in ogni caso presenti possibili effetti negativi alla scala locale (attrattore di traffico veicolare), in particolare nel caso non venga completata l'intera previsione di p.a. del parcheggio di interscambio.

³ Il lotto 2 di via Grandi potrà ingenerare effetti potenzialmente positivi a livello di area vasta (fatta eccezione per la fase di cantiere), qualora venga soddisfatta la domanda di p.a. prevista con la realizzazione della struttura e completato il lotto 2; in caso contrario potrà ingenerare effetti potenzialmente negativi. Deve inoltre essere considerato che possono essere in ogni caso presenti possibili effetti negativi alla scala locale (attrattore di traffico veicolare).

⁴ L'ipotesi di parcheggi remoti da localizzare preferibilmente al margine est dell'area Expo potrà avere effetti potenzialmente positivi alla scala vasta, in quanto in generale il numero di p.a. previsti per i parcheggi remoti Fiera è stato ridefinito in riduzione e in termini di reperimento di p.a. non aggiuntivi. Qualora nella disciplina urbanistica venga confermato il soddisfacimento della domanda di 1000 p.a. nell'ambito dello sviluppo del PII Post Expo (o altro strumento attuativo), attraverso convenzioni. In caso contrario si prevedono possibili effetti negativi, in assenza di convenzionamento, in caso di eventi particolarmente affollati di maggior affluenza di Fiera che potranno portare a congestione del traffico veicolare con conseguente peggioramento delle emissioni inquinanti.

Fattori climalteranti³²

Per quanto riguarda l'eventuale incremento di emissioni di gas serra vengono effettuate considerazioni simili al comparto aria, ossia riferite sia alla scala locale, sia alla scala vasta; nello specifico:

⁵ Il parcheggio di interscambio in Area 1 Vasca volano e il lotto 1 di via Grandi, possono presentare impatti potenzialmente positivi, ma anche negativi nella fase pre Expo ed Expo 2015 in quanto sia l'attività di cantiere che l'attrattività delle manifestazioni legate all'evento Expo 2015 causeranno una congestione del traffico locale e maggiori difficoltà agli utenti della linea metropolitana (in particolar modo i pendolari diretti verso il centro di Milano).

⁶ Il parcheggio in Area 1 Vasca volano e il lotto 2 di via Grandi nel Post Expo potranno avere effetti sia negativi che positivi a seconda della possibile congestione da traffico legata al numero di utenti che accederanno al parcheggio stesso, e ciò è connesso con il completamento della struttura prevista dal lotto 2 di via Grandi.

⁷ L'ipotesi di parcheggi remoti da localizzare in area Expo, preferibilmente al margine Est, presenta impatti potenzialmente positivi, nel caso in cui venga confermato, attraverso la disciplina urbanistica, il completamento della domanda di parcheggi per il polo fieristico (che, come più volte ricordato, prevede di reperire la quota restante di 1000 p.a. nell'ambito del PII del post Expo, in termini non aggiuntivi, attraverso appositi atti convenzionali). Effetti potenzialmente negativi possono verificarsi dal momento in cui si considera che, rispetto alla situazione attuale e guardando alla scala locale, andranno a localizzare nuovi elementi attrattori di traffico.

³² Tra le emissioni climalteranti qui si intendono quelle causate prevalentemente dal traffico veicolare.

Acqua

Per quanto riguarda la componente acqua, gli elementi oggetto di valutazione che presentano una sovrapposizione con l'assetto idrografico sono il parcheggio interscambio Area 1, localizzato su una vasca di laminazione che intercetta il torrente Cagnola proveniente da nord, e l'area Est del perimetro Expo, nella quale saranno localizzati preferibilmente i parcheggi remoti di Fiera, che è attraversata dal torrente Guisa e sulla quale è stata realizzata una vasca che lamina le acque del torrente Guisa e del cavo Viviani, sulla cui copertura sarà collocato il parcheggio per arrivi /partenze di taxi e pullman.

⁸ Per il parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano e per i parcheggi remoti individuati preferibilmente al margine Est dell'area Expo³³ gli impatti considerati potrebbero essere potenzialmente negativi in quanto, anche se si tratta di una funzione già presente, va ricordato che le funzioni insistono su due vasche di laminazione di cui i progetti (progetto interscambio e PII o altro strumento post Expo) dovranno tenere particolarmente conto³⁴. Criticità potenziali, da verificare con maggiore dettaglio in sede di progettazione definitiva, sono da collegare alla sicurezza dei manufatti ed alle vie di scorrimento delle acque di dilavamento superficiale e di infiltrazione.

⁹ Nel caso del parcheggio di interscambio in Area 2 di via Grandi gli effetti sulla componente acqua sono valutati come non determinabili, ciò è dovuto alla non diretta sovrapposizione tra il parcheggio e la rete idrica.

Suolo

Rispetto al tema del degrado e del consumo di suolo si riportano le seguenti riflessioni:

¹⁰ Per il parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano è previsto un impatto potenzialmente positivo in quanto la progettazione porterà ad interventi di miglioramento rispetto allo stato attuale dell'area, già utilizzata come parcheggio.

¹¹ Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio Area 2 in via Grandi si segnala che non verrà consumato ulteriore suolo naturale in quanto l'area ospita già delle attività produttive sebbene parzialmente in dismissione, inoltre, il peso degli impatti non è attualmente determinabile in quanto dipenderà dalle risoluzioni progettuali dei parcheggi (ad esempio, avrebbero un impatto negativo qualora dovessero essere realizzati senza adeguate condizioni di permeabilità) e potrebbe avere possibili effetti potenzialmente positivi di riduzione del degrado.

¹² Per i parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine Est dell'area Expo l'impatto potrebbe essere positivo nel caso in cui concorrano alla eventuale riqualificazione dell'area (ove possibile) che a seguito dell'evento Expo 2015 sarà oggetto di trasformazioni urbanistiche significative.

³³ Per quanto riguarda il parcheggio di via Novara, ancorché non sia un oggetto specifico interessato dalla proposta di variante urbanistica che accompagna l'AI, il parcheggio è meritevole di attenzione come segnalato nella note del Comune di Milano, rispetto alla adiacenza alla testa del fontanile denominato Carlaccino, ricompreso nel Reticolo Idrico Minore, che si trova ad una distanza di circa 800 m. Tuttavia si segnala che il parcheggio è già attualmente esistente e in uso e non comporta modifiche al territorio. Non sono invece prevedibili attualmente eventuali interferenze nel caso di localizzazioni alternative al di fuori del perimetro Expo (comma 3 NTA proposta di variante urbanistica Comune di Milano), che potranno essere verificate caso per caso.

³⁴ Inoltre, la stessa segnalazione si ritrova all'interno dello Studio Preliminare Ambientale del Parcheggio di Interscambio Fiera (MM, giugno 2013, § 3.7) cfr. par 6.1.

Popolazione e salute umana

La valutazione degli effetti sulla popolazione e sulla salute umana non sono determinabili, in quanto si tiene conto principalmente del fatto che gli interventi insistono su ambiti territoriali prevalentemente non residenziali e destinati ad attività economiche. Nel caso specifico del post - Expo gli effetti saranno comunque legati alle caratteristiche funzionali e localizzative del PII.

¹³ deve essere sottolineato che nell'area sono presenti due aziende a rischio di incidente rilevante (Ecoltecnica e Dipharma Francis) di cui si dovrà tenere adeguatamente conto e di cui andrà approfondita la compatibilità con le funzioni previste. Tale approfondimento dovrà essere previsto in fase di verifica VIA per il parcheggio di interscambio Area 1 e Area 2.

Rispetto a queste aziende, in sede di verifica di compatibilità del PII Post Expo (in funzione dei processi e degli strumenti attuati), come già emerso per il masterplan del Post Expo (cfr. VAS AdP Expo), andrà verificata la compatibilità con le funzioni e le scelte derivanti dall'AI AdP Fiera, quindi rispetto ai parcheggi remoti, se localizzati in area Expo. Sarà inoltre necessario verificare l'assenza di rischi per la salute e rischi di molestia alle attività previste [...] e coordinare i piani di emergenza³⁵.

Rumore

Rispetto alla componente rumore, gli impatti generati dalle nuove infrastrutture di trasporto sono potenzialmente negativi a livello locale per tutti gli elementi dell'Atto Integrativo oggetto di valutazione in quanto, trattandosi di parcheggi per automezzi, sono attrattori di traffico e di rumore indotto. Non sono concretamente valutabili, allo stato attuale una quantificazione dell'incremento dei livelli di rumore, per le quali andranno predisposte apposite stazioni di misurazione e monitoraggio. Deve essere considerato inoltre che l'area vasca volano ospita già un parcheggio provvisorio e che l'accesso alla metropolitana attualmente esistente porta già numerose auto in sosta anche nelle vie limitrofe. Inoltre la porzione di territorio preferibilmente al margine Est dell'area Expo, potrà essere oggetto di modifiche dell'accessibilità in funzione dello scenario Post Expo, che attualmente non consentono di fare previsioni quantitative sull'eventuale superamento dei livelli consentiti.

Energia

Rispetto ai consumi energetici e all'efficienza energetica gli impatti degli elementi da valutare non sono non determinabili in quanto gli eventuali effetti prevedibili nelle fasi Expo 2015 e post Expo, saranno fortemente legati alle caratteristiche progettuali degli interventi (ad es. gli impianti di illuminazione utilizzati, gli impianti tecnologici in genere). Da una prima ipotesi si rileva che le fonti di consumo (ad es. l'illuminazione dei parcheggi) potrebbero presentare un possibile effetto negativo limitato e di modesta entità.

³⁵ In coerenza con quanto già emerso in sede di VAS dell'AdP Expo – cfr. Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica

Mobilità

Dal punto di vista della mobilità, gli effetti ambientali vengono suddivisi in quattro componenti di valutazione come riportato di seguito.

Coerenza ed integrazione con il trasporto pubblico

¹⁴ Per i parcheggi di interscambio (Area 1 e Area 2) la coerenza con il trasporto pubblico viene valutata positivamente in quanto la tipologia di infrastruttura è strettamente finalizzata all'utilizzo del mezzo pubblico (metropolitana) in alternativa al trasporto su veicolo privato.

¹⁵ Per i parcheggi remoti preferibilmente al margine est dell'area Expo, la coerenza e l'integrazione con il trasporto pubblico è valutata come non determinabile: la loro funzione non è finalizzata direttamente a favorire l'interscambio con mezzi pubblici, inoltre il nodo infrastrutturale Est, a seguito della riqualificazione prevista dallo scenario Post Expo, potrebbe subire notevoli modifiche. Qualora venga confermata dalla disciplina urbanistica il reperimento di p.a. preferibilmente al margine est, come funzioni remote, attraverso atti convenzionali, si prevede che, in occasione degli eventi di maggior attrattività di Fiera, tali parcheggi vengano collegati con apposite navette al polo Fiera, ma al momento lo scenario, che risulta ancora in definizione, rende i possibili effetti non attualmente determinabili.

Sicurezza delle infrastrutture

¹⁶ Nel parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano e nel lotto 1 di via Grandi, gli effetti potenziali sulla sicurezza sono strettamente legati all'incidenza della fase di cantiere e all'assetto complessivo del progetto, quindi attualmente considerabili sia positivi che negativi.

¹⁷ Per quanto riguarda i parcheggi di interscambio in fase Post Expo e i parcheggi remoti in area Expo, si valutano gli effetti come potenzialmente positivi, in quanto la progettazione e l'ottimizzazione della funzionalità degli stessi potrà portare a miglioramenti dal punto di vista della sicurezza.

Comportamenti e approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs privato)

¹⁸ Riguardo ai parcheggi di interscambio (Area 1 e Area 2) viene indicata una valutazione positiva, in quanto si tratta di parcheggi per loro natura strettamente finalizzati a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico (metropolitana) in alternativa al trasporto su veicolo privato. Si sottolinea comunque che l'efficace integrazione con il trasporto pubblico sarà in ogni caso dipendente anche dalle tariffazioni e dalle modalità di gestione dei parcheggi.

¹⁹ Nel caso dei parcheggi remoti la coerenza e l'integrazione con il trasporto pubblico e l'influenza sui comportamenti culturali è valutata come non determinabile in quanto la loro funzione non è strettamente finalizzata a favorire l'interscambio con i mezzi pubblici.

Miglioramento delle condizioni di traffico veicolare

²⁰ Nel caso del parcheggio di interscambio previsto nel Area 1 Vasca volano, analogamente al lotto 1 di via Grandi, gli effetti nella fase pre-Expo ed Expo 2015 sono valutati come potenzialmente negativi per via dell'ipotesi di eccesso di congestione alla scala locale (come già descritto nel punto 1 – comparto aria).

²¹ Per lo stesso elemento in Area 1, nella fase post Expo, gli effetti sono tendenzialmente non determinabili alla scala locale, e tendenzialmente positivi alla macroscale, in cui si riconosce l'effetto potenzialmente positivo della funzione di interscambio sul sistema del traffico.

²² Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio nel lotto 2 di via Grandi e i parcheggi remoti localizzati preferibilmente al margine est dell'area Expo, gli effetti non sono determinabili allo stato attuale, essendo strettamente correlati alla effettiva realizzazione (e disponibilità) del numero complessivo di posti auto coincidente con la domanda di parcheggio individuata dagli studi specifici di mobilità, sia per l'interscambio, sia per la quota dei parcheggi remoti Fiera da reperire nell'ambito di appositi atti convenzionali.

Biodiversità

Per la componente ambientale "biodiversità" si fa generalmente riferimento agli impatti potenziali su flora, fauna, habitat ed ecosistemi. Nel caso degli elementi dell'Atto Integrativo oggetto della presente valutazione gli effetti possono essere identificabili esclusivamente su fauna (in particolare avifauna) e flora, mentre non esistono habitat ed ecosistemi di pregio sul territorio in esame.

²³ Per il parcheggio di interscambio Area 1 Vasca volano, l'impatto non è determinabile in quanto l'intervento consiste nell'adeguamento di un parcheggio esistente in un'area che non presenta naturalità significative.

²⁴ Il parcheggio di interscambio previsto in via Grandi (area Carugo), viceversa, presenta una situazione di abbandono che può portare ad elementi di biodiversità faunistici e floristici non di pregio ma comunque presenti. La costruzione di un parcheggio sull'area causa effetti potenzialmente negativi, sia pure moderati dato lo scarso valore naturalistico delle aree deputate.

²⁵ Per i parcheggi remoti in area Expo non è possibile indicare gli effetti, in quanto legati alle scelte progettuali del PII Post Expo (o altro strumento attuativo). Si evidenzia che nell'area Est è stata costruita una vasca volano la cui copertura è adibita a arrivi/partenze di taxi e pullman. Pertanto non si rilevano evidenze di naturalità significative a seguito delle trasformazioni per Expo,

Paesaggio e patrimonio culturale

Rispetto alla componente ambientale "paesaggio e patrimonio culturale", e in particolare "patrimonio storico e architettonico", non è possibile determinare alcun effetto significativo in quanto nel territorio in esame non sono presenti evidenze di questo tipo, eccetto per il polo della Cascina Triulza.

Impatto sociale

La componente dell'impatto sociale è legata essenzialmente all'accettabilità sociale delle scelte intraprese e presenta effetti diversi a seconda degli elementi considerati nella valutazione. Si tiene qui conto del fatto che la creazione di nodi di interscambio modale in linea generale ha effetti positivi sul sistema infrastrutturale e dunque sull'accettabilità sociale di tali interventi. Tuttavia, le singole aree interessate dall'Atto Integrativo presentano caratteri in alcuni casi differenti; in particolare:

²⁶ Per quanto riguarda il parcheggio di interscambio previsto in Area 1 Vasca volano, in fase pre-Expo l'impatto è non determinabile in quanto vi sarà la fase di cantierizzazione; durante la manifestazione Expo 2015 è probabile che vi siano effetti negativi dovuti alla incompleta realizzazione dei posti auto previsti (Area 1 e Area 2, solamente lotto 1, per 700 p. a. complessivi).

²⁷ Per il parcheggio in Area 1 Vasca volano, in fase Post Expo gli effetti sono valutati come potenzialmente positivi, in quanto rispondenti alla domanda di interscambio rilevata (nell'ipotesi di

scenario temporale assunta che vede nel Post Expo la realizzazione completa del lotto 2 per una quota complessiva di 1100 p.a. su via Grandi).

²⁸ Nel caso del parcheggio di interscambio previsto in Area 2 di via Grandi, si possono prevedere effetti potenzialmente negativi dovuti alla presenza di attività lavorative attive. Fatta salva l'effettiva disponibilità delle aree, il parcheggio potrà avere effetti potenziali positivi, favorendo l'interscambio mezzo privato/pubblico, a servizio dei cittadini delle aree limitrofe alla meso scala e dei flussi pendolari e provenienti da ovest a scala più ampia.

²⁹ Per quanto riguarda i parcheggi remoti in area Expo, allo stato attuale gli effetti sull'accettabilità sociale non sono determinabili, in quanto essi dipenderanno dalle scelte progettuali del Post Expo e dall'effettiva possibilità di poter reperire la quota di remoti Fiera necessaria attraverso appositi atti convenzionali.

9 Misure di sostenibilità e indirizzi per il miglioramento

Il presente Rapporto Ambientale si conclude con l'indicazione di indirizzi per il miglioramento, di specifiche misure di mitigazione e di compensazione ambientale degli interventi che si opereranno sul territorio. Si tratta di misure e/o di strumenti procedurali finalizzati a impedire, a ridurre e a compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente, rilevabili o ipotizzati (tali effetti sono esplicitati nel capitolo 8).

In particolare, nel panorama dei possibili indirizzi di miglioramento, si individuano tre tipologie principali di correttivi legati alla realizzazione e alla mitigazione degli interventi previsti dall'Atto Integrativo; si tratta di:

- *correttivi di tipo procedimentale;*
- *correttivi di tipo tecnico-progettuale;*
- *interventi di compensazione.*

I correttivi di tipo procedimentale saranno quelli introdotti dagli strumenti e dalle procedure che seguiranno l'Atto Integrativo e la variante relativa (le VIA delle opere, le valutazioni ambientali legate al PII Post Expo, ecc.). Tali correttivi, trasversali rispetto alle diverse componenti ambientali, accompagneranno in modo incrementale i progetti fino alla fase di realizzazione.

Per quanto riguarda l'individuazione di correttivi più direttamente riferiti ai progetti previsti, alle loro caratteristiche tecniche e alla loro gestione, a valle del procedimento di valutazione strategica, si individuano alcuni indirizzi finalizzati al miglioramento degli effetti ambientali delle scelte urbanistiche compiute. Si tratta di eventuali azioni correttive e migliorative che si suggerisce di intraprendere rispetto alla "opzione zero" attuale e che possono essere considerate sia nella realizzazione dei tre interventi, sia nelle aree limitrofe ossia con l'introduzione di scelte di pianificazione compensative. Gli indirizzi e le azioni relative sono rivolti sia al progetto in sé, sia alle Amministrazioni e al loro ruolo di regia degli interventi (ad esempio, in riferimento a eventuali misure compensative). Si suggerisce, in particolare, di:

- garantire un adeguato **inserimento paesaggistico** delle strutture, per contribuire alla riqualificazione delle frange urbane;
- prevedere **l'inserimento di elementi vegetazionali**;
- **limitare l'impermeabilizzazione del suolo**;
- prevedere l'utilizzo di **fonti energetiche rinnovabili**;
- prevedere la presenza **barriere fonoassorbenti e/o elementi che riducano l'impatto acustico**;
- garantire le strutture di **una adeguata attrezzatura per la raccolta differenziata dei rifiuti**;
- prevedere una adeguata **impostazione degli ingressi e delle uscite dei parcheggi per evitare lo stazionamento delle auto**;
- garantire la **corretta gestione delle acque meteoriche** (canalizzazione, raccolta);
- prevedere forme di **illuminazione automatica e a basso consumo energetico**;
- prevedere **sistemi di aerazione alimentati da energie pulite** (solare)
- prevedere aree dedicate alla sosta dei veicoli ibridi/elettrici;

- migliorare e facilitare la comunicazione in tema di interscambio con il trasporto pubblico e di accessibilità alle aree di sosta;
- **prevedere incentivi nella tariffazione legati all'uso del trasporto pubblico;**
- garantire **la corretta accessibilità ai disabili;**
- **garantire lo status occupazionale e condizioni adeguate di benessere** lavorativo;
- prevedere che le entrate della tariffazione siano in parte destinate a compensazioni ambientali;
- definire eventuali ulteriori interventi compensativi (riferiti, ad esempio, al consumo di suolo) in aree limitrofe.

La Tabella18 individua gli effetti potenziali degli interventi dell'Atto Integrativo oggetto di valutazione a seguito di una eventuale attuazione delle specifiche misure correttive, richiamate in ogni cella. Come si evince dalla tabella, l'attuazione di tali misure migliorative potrebbe incidere positivamente soprattutto nel caso di impatti su alcune componenti ambientali quali i fattori climalteranti, l'acqua e il suolo, la biodiversità, mediante interventi progettuali riguardanti l'attenzione all'inserimento paesaggistico delle opere, alla previsione di elementi vegetazionali e di suolo permeabile, al contenimento di consumi energetici, oltre che a una corretta gestione delle acque. Accorgimenti tecnico – progettuali specifici potranno migliorare il rumore prodotto e il consumo energetico. Per quanto riguarda la componente “mobilità”, misure legate alla adeguata tariffazione delle aree di sosta così come alla maggiore e alla migliore comunicazione della loro presenza (sensibilizzazione), potrebbero contribuire a limitare i possibili effetti negativi dati dall'entità del flusso traffico indotto dalle funzioni a parcheggio previste.

Per quanto riguarda l'impatto sociale degli interventi sarà potenzialmente migliorabile nel momento in cui saranno previste adeguate condizioni nell'utilizzo delle nuove funzioni nell'ottica di garantire adeguate condizioni di benessere lavorativo.

Viene individuata inoltre, tra le possibili azioni migliorative, la valutazione ambientale prevista (verifica di assoggettabilità alla VIA) a corredo della progettazione preliminare delle opere, con particolare riferimento al parcheggio di interscambio e al lotto 2 dello stesso, tenuto conto della pubblica utilità e del carattere di urgenza dei lavori.

POSSIBILITÀ* DI AZIONI MIGLIORATIVE DEGLI EFFETTI	
EFFETTI NON RELAZIONABILI CON SPECIFICHE AZIONI MIGLIORATIVE	
AZIONI RIFERITE AL PROGETTO	(P)
AZIONI RIFERITE ALLE AMMINISTRAZIONI	(A)

	EFFETTI AMBIENTALI POTENZIALI	POSSIBILI AZIONI MIGLIORATIVE
ARIA	Emissioni in atmosfera e concentrazioni di inquinanti	Raccolta sistematica di dati sulla qualità dell'aria con particolare attenzione al legame con le emissioni da traffico veicolare (A, P)
FATTORI CLIMATERANTI	Emissioni dei gas serra	Raccolta sistematica di dati sulla qualità dell'aria con particolare attenzione al legame con le emissioni da traffico veicolare (A, P)
ACQUA	Inquinamento delle acque superficiali fiumi e laghi e di falda (rischio di interferenza con la vasca volano)	Corretta gestione delle acque meteoriche (canalizzazione, raccolta) (P)
SUOLO	Degrado e consumo di suolo	- Limiti all'impermeabilizzazione del suolo (P) - Adeguate inserimento paesaggistico delle strutture (P)
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	Esposizione della popolazione agli inquinanti indoor e outdoor	- Corretta gestione della presenza delle aziende a rischio rilevante, approfondimenti in sede di VIA delle relazioni con gli elementi dell'AI AdP Fiera e della compatibilità delle funzioni previste (A) - Corretta predisposizione e coordinamento di piani di emergenza (A, P) - Eventuale predisposizione di misure di mitigazione necessarie a garantire l'assenza di rischi per la salute e molestia alle attività connesse alle funzioni previste dall'AI (P)
RUMORE	Rumore generato dalle infrastrutture di trasporto	- Previsione di barriere fonoassorbenti e/o elementi che riducano l'impatto acustico (P) - Prevedere stazioni di monitoraggio del livello di rumore adeguate a stimare dove e in che misura si verifichino eventuali incrementi del livello di rumore, anche indotti, considerando anche in relazione alla sensibilità dei recettori; verificare il mantenimento della conformità normativa, attraverso indicatori coerenti con l'approccio previsto dalla direttiva 2001/49/CE, in particolare negli scenari permanenti di utilizzo (P, A)
ENERGIA	Consumi energetici e efficienza energetica	Forme di illuminazione automatica e a basso consumo energetico (P)

	EFFETTI AMBIENTALI POTENZIALI	POSSIBILI AZIONI MIGLIORATIVE
MOBILITA'	Coerenza e integrazione con trasporto pubblico	Incentivi nella tariffazione legati all'uso del trasporto pubblico (A)
	Sicurezza delle infrastrutture	
	Comportamenti e approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs privato)	Comunicazione in tema di interscambio con il trasporto pubblico e di accessibilità alle aree di sosta (A)
	Miglioramento delle condizioni di traffico veicolare	- Posizionamento di un'adeguata segnaletica di accesso/uscita per evitare intasamento dei flussi veicolari (P) - Progettazione adeguata delle intersezioni tra le infrastrutture stradali e le aree di sosta (P) - valutazione dell'adeguatezza del sistema di accessibilità infrastrutturale in punta est (A)
BIODIVERSITA'	Flora, fauna, habitat, ecosistemi	Inserimento adeguato di elementi vegetazionali (P)
PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE	Patrimonio storico e architettonico	- procedere con un'adeguata qualificazione architettonica degli interventi sia temporanei sia permanenti, al fine di procedere ad una efficace ricostruzione degli spazi di frangia esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio In relazione al progetto dei manufatti temporanei e, soprattutto, di quelli permanenti (P) - approfondire la via per gli impatti delle opere sul paesaggio, ai fini della determinazione delle conseguenti misure di mitigazione e/o compensazione, con particolare riferimento a quelli visivi/percettivi (A;P)
IMPATTO SOCIALE	Accettabilità sociale delle scelte intraprese	- Garantire lo status occupazionale e condizioni adeguate di benessere lavorativo (A) - approfondire il processo di partecipazione al fine di ridurre tutti gli eventuali effetti negativi dovuti alla presenza nell'area 2 di una azienda attiva (A;P)

Tabella 18 – Effetti potenziali e relative misure correttive

Una terza tipologia di correttivi che vengono indicati dal presente Rapporto fa riferimento alla possibilità di prevedere azioni di compensazione legate agli interventi dell'Atto Integrativo. A questo proposito, il Rapporto Ambientale non indica interventi specifici se non la messa a sistema e la razionalizzazione con il quadro delle compensazioni di Expo 2015 e degli interventi post - Expo. Infatti, per quanto riguarda le azioni di compensazione, queste sono ipotizzabili a partire da due presupposti: il primo, è che le previsioni dell'AI non comportano il consumo di nuovo suolo, pertanto non si ipotizzino nuove compensazioni di carattere ecologico direttamente legate agli interventi. Peraltro l'AI interviene su uno stato attuale di profonda artificializzazione del territorio, che dovrebbe essere oggetto di azioni contestuali di riequilibrio ecologico complessivo.

Il secondo presupposto è dato dal fatto che, dato il quadro delle trasformazioni territoriali in corso nel nord ovest milanese, nel breve e nel medio periodo si verificheranno modifiche relative ai flussi di traffico, alla scala locale e alla scala più vasta. Allo stato attuale, non si dispone di informazioni specifiche di tipo quantitativo relative al miglioramento o peggioramento dello stato ambientale, avendo come dato solo il generale alleggerimento sull'area vasta a fronte di un appesantimento locale del traffico. Pertanto, eventuali azioni compensative dovranno fare riferimento all'aggiornamento e alla messa a sistema degli studi di traffico e della relativa modellistica già predisposti e da aggiornare (Systematica, AMAT, Fiera, PIM, ecc.), in grado di monitorare la redistribuzione del sistema del traffico e l'eventuale aumento di emissioni di CO₂, gas serra, particolato o altri inquinanti. Inoltre, richiederà ulteriore attenzione la ricostruzione di scenario e la successiva gestione del sistema della sosta durante i periodi di concomitanza degli eventi Fiera – EXPO 2015/ Post Expo.

Analogamente è importante poter prevedere la messa a sistema (layout complessivo dinamico, cronoprogrammi integrati) delle compensazioni e riqualificazioni ecologiche già previste da altri atti e strumenti.

10 Monitoraggio

Il sistema di monitoraggio rappresenta lo strumento attraverso cui si organizza e si realizza il processo di valutazione della rispondenza degli interventi previsti dall'AI agli obiettivi di sostenibilità. Esso dovrà consentire di seguire il programma degli interventi nel loro sviluppo temporale e spaziale (l'ambito di influenza), e di ricostruire ciò che accade dal punto di vista ambientale, svolgendo un ruolo di verifica, indirizzo e di coordinamento.

L'impostazione del sistema di monitoraggio della presente valutazione tiene necessariamente conto, con le specificazioni di cui alla scheda successiva, di quanto già previsto dalle VAS dell'AdP Expo, degli strumenti urbanistici comunali, reperibile al sito

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/procedimenti/schedaProcedimento.jsf;jsessionid=BCB93392F5030C4FB93CD9CC86769C47.tomcat1?idPiano=10505&idTipoProcedimento=1>

Il monitoraggio potrà tener conto, a valle dei progetti definitivi delle opere previste dal presente AI AdP Fiera, di quanto previsto dai Piani di Monitoraggio Ambientale (PMA) prodotti dalla VIA della "Piastra" di Expo, in quanto anche il sistema di indicatori per l'AI AdP Fiera potrà fare riferimento a quanto già predisposto di recente in relazione agli interventi che, anche se originati dalle trasformazioni Expo, interessano lo stesso ambito territoriale dell'Atto Integrativo AdP Fiera³⁶.

Inoltre, si potrà fare riferimento anche ai contenuti del documento "Costruzione del Quadro di sostenibilità per l'AQST - Programma di interventi per la realizzazione di Expo 2015"³⁷.

Nello specifico, dal punto di vista procedurale viene attribuito all'Osservatorio Fiera il compito di monitorare le trasformazioni di cui al presente Atto Integrativo, in coerenza con le proprie funzioni, e si assegnerà quindi al suddetto Osservatorio l'attualizzazione e l'attivazione del sistema di monitoraggio.

Dal punto di vista più sostanziale e metodologico, il monitoraggio (con la relativa scelta degli indicatori ambientali) potrà fare riferimento in linea generale al recente quadro delle compensazioni degli interventi di Expo (uso del satellitare, sistema informativo comune, ecc.), pensando quindi a modalità di integrazione e implementazione dello schema esistente, adeguandolo alle esigenze di monitoraggio del polo fieristico.

L'azione di monitoraggio effettuata nell'ambito dell'Osservatorio Fiera dovrà essere nel suo complesso attualizzata, in particolare rispetto agli elementi oggetto di VAS (e successivamente rispetto anche ad eventuali azioni di monitoraggio derivanti da VIA delle opere) tenendo conto della coerenza complessiva con l'esperienza del monitoraggio Expo e anche dell'eventuale sistema di monitoraggio previsto dalla valutazione ambientale del PII post Expo, al fine di tenere conto complessivamente del processo di infrastrutturazione e trasformazione dell'area previsto sia

³⁶ Tali Piani sono reperibili ai siti:

http://www.expocantiere.expo2015.org/download_file?itd=http%3A/www.expocantiere.expo2015.org/sites/default/files/blocco-spalla/allegati/piano_monitoraggio_ambientale_ante_operam.pdf

http://www.expocantiere.expo2015.org/download_file?itd=http%3A/www.expocantiere.expo2015.org/sites/default/files/blocco-spalla/allegati/piano_monitoraggio_ambientale_ante_operam_-_relazione_generale.pdf

http://www.expocantiere.expo2015.org/download_file?itd=http%3A/www.expocantiere.expo2015.org/sites/default/files/blocco-spalla/allegati/piano_monitoraggio_ambientale_fase_cantiere.pdf

³⁷ Frutto di un accordo di collaborazione tra Regione Lombardia (Direzioni Generali Qualità dell'Ambiente e Territorio e Urbanistica), ARPA Lombardia e Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) - Istituto di Elettronica e di Ingegneria dell'Informazione e delle Telecomunicazioni (IEIT).

per la fase dell'evento Expo che a conclusione dello stesso, per assicurarne la valorizzazione e la riqualificazione anche nella fase post Expo.

Gli esiti delle attività di monitoraggio saranno periodicamente descritti all'interno di uno specifico report di monitoraggio, che potrà essere utilizzato per consentire la valutazione, la comunicazione e la diffusione delle informazioni.

Gli indicatori proposti per l'aggiornamento del monitoraggio del Polo Fiera sono un set molto ampio e vengono elencati di seguito. L'approfondimento nelle attività di monitoraggio da parte dell'Osservatorio Fiera sarà occasione per individuare le priorità da monitorare e selezionare, all'interno del ventaglio complessivo proposto, un primo set di indicatori da misurare, adeguato alla scala dell'AdP Fiera (effetti alla scala locale, meso scala, ambito allargato), al fine di iniziare una raccolta dati esaustiva che possa essere fondamento di serie storiche sulla base delle quali stimare gli effetti sul territorio delle trasformazioni indotte e che possa supportare successivamente nuovi orientamenti degli obiettivi e azioni migliorative agli elementi dell'AdP Fiera e delle sue integrazioni tra cui anche il presente AI.

10.1 Proposta di indicatori utilizzabili per l'AI AdP Fiera

Legenda del tipo di indicatore:

C - Contesto	Sono normalmente prodotti dai soggetti istituzionalmente preposti al controllo ed al monitoraggio ambientale e/o dagli uffici statistici e consentono di tenere sotto controllo l'evoluzione dello scenario di riferimento, risultante dell'insieme delle dinamiche attive sul territorio.
P - Processo	Sono popolati durante l'attuazione del piano e consentono di seguire il passaggio successivo degli interventi previsti alle varie fasi realizzative; non sono sempre specificatamente definiti per descrivere gli effetti ambientali delle operazioni attivate.
I - Impatto	Registrano e valutano l'entità del contributo dell'AdP alla variazione del contesto relativamente agli obiettivi di sostenibilità generale, svolgendo il ruolo di "ponte" fra gli indicatori di processo e gli indicatori di contesto.

Legenda dell'ultima colonna (interesse per l'AI in oggetto)

G	Condivisione generica degli obiettivi di controllo
S	Opportunità/necessità di implementare quanto già previsto con monitoraggi specifici in sede di progetto definitivo

NB : Alle indicazioni successive, potrà integrarsi un monitoraggio, condotto secondo specifiche metodiche di web profiling, della quantità e della qualità delle informazioni presenti sul Web inerenti l'AI in oggetto e gli argomenti ad esso maggiormente connessi.

TRASFORMAZIONE URBANISTICA

Tem i rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	Interesse per l'AI in oggetto
TER ACQ AGR SIC	Campioni di suolo e di acqua di falda eccedenti i valori di riferimento per tipo di contaminazione (metalli pesanti, BTEX, IPA, etc.) / n. di campioni totali analizzati (complessivi, per subarea)	C; I	Sito	G
TER AGR ECO PAE ACQ	Superficie coperta / superficie totale (mq/mq)	C; I	Sito; Buffer 5 km	S
TER ECO ACQ	Superficie drenante / superficie totale (mq/mq)	C; I	Sito; Buffer 5 km	S
TER PAE	Superficie occupata da strutture non permanenti / superficie coperta (mq/mq)	I	Sito	S
TER ECO PAE	Superficie verde e verde pubblico / superficie totale (mq/mq)	C; I	Sito; Buffer 5 km	S
TER AGR ECO PAE	Spazi residuali di frangia e ev. agricolo dismesso: superficie totale e superficie riqualificata (mq)	C; I	Sito; Buffer 5 km	G
TER PAE	Gare nel cui disciplinare sono state incluse prescrizioni volte a garantire la qualità architettonica delle strutture (n. e %)	P	Sito	G
TER ECO CO₂SER SIC	Edifici e strutture realizzati con tecniche di bioarchitettura (n. e %)	P	Sito	G
	Edifici e strutture certificati LEED (n. e %)	P	Sito	G
TER PAE	Qualità percepita del sito	I	Sito	S
TER SER	Superficie per servizi pubblici alla persona / superficie ineditata totale (mq/mq)	C; I	Sito	G

ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
MOB ATM RUM CO₂	Volume di traffico veicolare lungo le diverse tratte stradali	C; I	Rete di adduzione al sito	S
	Indice di saturazione lungo la rete stradale	C; I		S
MOB ATM CO₂	Offerta di parcheggi di interscambio (n. stalli)	P	Stazioni di interscambio	S
	Utilizzo dei parcheggi di interscambio (media n. stalli occupati/ n. stalli totali)	I		S
	Offerta di parcheggi per l'accesso al sito Fiera (n. stalli)	P	Sito; Parcheggi di servizio	G
	Utilizzo dei parcheggi per l'accesso al sito Fiera (media n. stalli occupati/ n. stalli totali)	I		G
	Frequenza delle linee del trasporto pubblico	C; I	Linee TPL di adduzione al sito	G
	Capillarità del servizio delle diverse linee di trasporto pubblico	C; I		- G
	Passeggeri per ogni sistema di trasporto collettivo (comprese le navette dai parcheggi)	P		- G
	Passeggeri per ogni sistema di trasporto collettivo (comprese le navette dai parcheggi) che utilizzano una tariffazione speciale per Fiera	P		G
	Percorsi ciclopedonali di accesso al sito Fiera o alle stazioni dei mezzi pubblici realizzati (m)	P	Buffer di 5, 10 km dalle stazioni del SFR di adduzione al sito	G
	Utilizzo/eventuale attivazione di stazioni di bikesharing	I		G
	Iniziative di comunicazione finalizzate alla promozione della mobilità sostenibile	P	Sito; Comune Mi e Rho	G
	Utenti raggiunti tramite le iniziative di comunicazione (eventualmente differenziati per iniziativa / target), in funzione del bacino di origine dei visitatori	I		G

ENERGIA E EMISSIONI CLIMALTERANTI

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
CO₂ TER ATM MOB	Emissioni di CO ₂ totali (kt CO ₂ /anno)	C; I	Sito;	G
	Assorbimenti di CO ₂ totali (kt CO ₂ /anno)	C; I	Comune;	G
	Edifici e strutture ad “energia quasi zero” / edifici totali (%)	P	Regione	G
CO₂ ATM SER	Fabbisogno termico ed elettrico del sito (MWh/anno)	I	Sito	G
	Energia elettrica approvvigionata da FER (MWh/anno), es. contratti di fornitura di energia elettrica verde certificata e copertura rispetto al fabbisogno totale (%)	C; I	Sito	G
	Potenza totale elettrica e termica da FER installata	C; I	Sito	G
	Alberi piantumati (n. e densità)	C; I	Sito, Comune rho, pero e milano	G
CO₂	Iniziative ascrivibili ai meccanismi di JI e CDM previsti dal protocollo di Kyoto (n.) e relativi crediti di emissione (ton CO ₂ eq) e investimenti (euro)	P	Comuni ambito allargato	G
	Eventi / iniziative finalizzati alla sensibilizzazione dei visitatori Fiera sul risparmio energetico e il contenimento delle emissioni	P	Sito; Comune di Milano	G

INQUINAMENTO ATMOSFERICO, RUMORE, RADIAZIONI

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
Inquinamento atmosferico				
ATM MOB CO ₂	Emissioni atmosferiche dei principali inquinanti (PM ₁₀ , NO _x , COV, NH ₃) per le diverse fonti emmissive	C; I	Sito; Rete stradale di accesso; Comune	G
	Combustibile per trasporti consumato	P	Comune; Regione	G
	NO ₂ - concentrazione media annua (µg/m ³) - n. superamenti media 1h>200 µg/m ³ PM10 - concentrazione media anno (µg/m ³) - n. superamenti media 24h>50 µg/m ³ Ozono - concentrazione media su otto ore (µg/m ³) - valore massimo giornaliero delle concentrazioni medie trascinate su 8 ore	C	Centraline di Pero, Rho e Arese; Altre centraline mobili eventualm ente posizionat e in aree limitrofe al sito Fiera	S
ATM	Funzionamento delle centraline rilevamento fisse (%)	P	Centraline di Pero, Rho	G
	Campagne di monitoraggio della qualità dell'aria tramite centraline mobili (n.)	P	Sito / Aree dove si realizzano le opere	S
Rumore				
RUM TER	Recettori sensibili in cui non rispettato il limite per il rumore notturno o diurno (n., elenco)	C; I	Recettori sensibili presenti nell'ambito	G
RUM	Popolazione esposta a livelli di rumore eccedenti i valori di qualità previsti per le aree di tipo misto	C; I	Aree residenzial i limitrofe al sito Fiera	G
	Popolazione esposta a livelli di rumore eccedenti i limiti di classe	C; I		G
Radiazioni				
RAD SIC	Popolazione presente (addetti ai lavori e visitatori) nelle aree in cui si rilevano livelli eccedenti i limiti di legge definiti per gli "Obiettivi di qualità" (campo elettrico e campo magnetico)	I	Sito	G

ACQUE

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
ACQ ECO	Indice Biotico Esteso (IBE)	C	Corsi d'acqua di interesse	G
	Livello di Inquinamento da Macrodescriptors (LIM)	C		G
	Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua (SECA)	C		G
	Criticità idrauliche	C; I		G
ACQ SER	Quantità di acqua prelevata e consumata	I	Sito	G
	Acque di ricircolo e di riutilizzo / totale dei consumi idrici (%)	I		G
ACQ SER	Qualità chimica delle acque di falda (Indice SCAS)	C	Sito; Sottobacino	G
	Caratteristiche fisiche delle acque immesse in falda	I		S
	Qualità chimica batteriologica delle acque reimmesse in falda	I	Sito	G
	Disponibilità di risorse idriche sotterranee Indice (SQuAS) integrato con i criteri del PTUA	C	Sottobacino	G

ASSETTO ECO-PAESISTICO E RURALE

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
Agricoltura e sistema rurale				
AGR ACQ PAE BIOD TER CO ₂	Aree agricole (ha)	C; I	Buffer 2, km; Comuni dell'ambito	G
Ecosistemi e biodiversità				
ECO TER MOB CO ₂	Indice di valore naturale delle aree (es STRAIN)	C; I	Sito; Buffer 2 km	G
ECO AGR ACQ	- Indice di qualità floristica - Indice faunistica	C; I	Sito; Aziende nell'intorno	G
	Diffusione delle specie alloctone invasive e perdita di biodiversità	C; I	Sito	G
	Utenti raggiunti tramite le iniziative di comunicazione (eventualmente differenziati per iniziativa / target)	P		G
Paesaggio				
PAE TER BIOD	Indice di qualità eco-paesistica del contesto	C; I		G
PAE TER	Qualità percepita del paesaggio locale	C; I	Sito; Buffer 500m	G
PAE MOB	Sviluppo e connettività delle piste ciclopedonali nel contesto	I		G

SERVIZI AMBIENTALI

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
SER	Dimensionamento dei servizi e degli impianti tecnologici (rete di adduzione acque e fognatura, rete elettrica / centrali locali di produzione, ecc.)	I	Sito	G
	Rifiuti totali prodotti (t)	C; I	Sito; Comune	G
	Rifiuti pro capite per visitatore (kg/persona)	I	Sito	G
	Rifiuti speciali (pericolosi e non) prodotti (ton)		Sito; Comune; Regione Lombardia	G
	Raccolta differenziata complessiva e per frazioni merceologiche (%)	C; I	Sito; Comune; Provincia	G
SER CO₂ SIC	Destino dei rifiuti urbani (%): - raccolta differenziata - discarica - termovalorizzatore - termovalorizzatore da pre-trattamento - altri destini da pre-trattamento	I	Sito; Regione Lombardia	G
SER CO₂ SIC	Destino dei rifiuti speciali (pericolosi e non) (%): - recupero - smaltimento	I	Sito; Regione Lombardia	G
SER CO₂ ATM	Materiale riciclato/riciclabile utilizzato per tipologia di intervento (%)	I	Sito	G
	Bandi/gare d'appalto che utilizzano criteri verdi (GPP) (%)	P		G
	Investimenti che utilizzano criteri verdi (GPP) (%)	P		G
TUTTI	Imprese coinvolte nelle attività di Fiera dotate di certificazione ambientale (EMAS, ISO 14001) (n., %)	P	Sito	G

RISCHI E SICUREZZA

Temi rilevanti	Indicatori	Tipo indicatore	Ambito territoriale	
SIC	Indice di frequenza degli infortuni	I	Sito; Cantieri delle opere connesse	G
	Indice di gravità degli infortuni (temporaneo, permanente, mortale)	I		G
	Lavoratori formati sulla sicurezza / lavoratori totali	P		G
	Lavoratori esposti a livelli elevati di rumore e vibrazioni/ lavoratori totali	I		G
	Lavoratori esposti a livelli elevati di concentrazione nell'aria di sostanze chimiche pericolose/ lavoratori totali	I		G
	Prove di evacuazione	P	Sito	G
	Furti e borseggi	P		G
	Misurazioni del benessere termo igrometrico/ luminoso / acustico negli ambienti chiusi	I	Sito	G
SIC MOB	Incidenti nei cantieri	P	Rete di adduzione al sito	G
	Incidenti aziende rischio rilevante nelle adiacenze e frequenza degli stessi	c		G S
	Incidenti stradali (con o senza danni materiali e alle persone) lungo le infrastrutture realizzate/riqualificate	I		G

11 Partecipazione

La fase di partecipazione ha visto il coinvolgimento di numerosi soggetti territorialmente interessati durante lo svolgimento di tutto il processo decisionale. Si sono tenute oltre 20 incontri delle Segreterie tecniche, numerosi incontri del gruppo di lavoro accessibilità e una serie di incontri di lavoro informale che hanno da un lato consentito un capillare coinvolgimento di tutti i soggetti interessati e una rassegna di tutte le competenze in gioco, dall'altro hanno permesso di mettere in luce ed evidenziare le diverse prospettive di ciascuna delle opzioni in gioco.

A seguito della prima conferenza VAS, sono emersi ulteriori elementi che sono stati presi in considerazione durante lo sviluppo del processo valutativo e decisionale.

L'AI AdP Fiera e le considerazioni ambientali che ne derivano, sono state poi condivisi con tutti i settori di RL, al fine di evidenziare la necessità di eventuali approfondimenti e verificare ulteriormente le coerenze nelle scelte strategiche. I contenuti dell'AI e delle valutazioni sono stati inoltre condivisi con tutte le amministrazioni interessate, al fine di ricevere ulteriori contributi.

Gli atti vengono quindi pubblicati e resi disponibili secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

11.1 Osservazioni e contributi pervenuti nella fase di Scoping

A seguito della prima Conferenza VAS e della pubblicazione del Documento di Scoping (sito SIVAS della Regione Lombardia), sono pervenuti diversi pareri di Enti competenti che si sono espressi in merito ai contenuti del Documento nell'ambito della procedura di VAS dell'AI dell'AdP Fiera, nonché alle sollecitazioni e questioni emerse durante la presentazione pubblica (23 luglio 2013). Si riportano di seguito i principali temi sollevati da ciascun Ente.

Ente	Osservazioni/comunicazioni	Considerazioni
Parco Agricolo Sud Milano	Per quanto riguarda le previsioni dell'Atto Integrativo che interessano i territori del PASM: - “in considerazione del fatto che <u>l'area 'Dazio' di via Novara</u>, confermata nell'AI tra i ‘parcheggi remoti’ a servizio del polo fieristico e del sito espositivo EXPO 2015, sfrutta un'area esistente già adibita a deposito autoveicoli e non sembra comportare ulteriore consumo di suolo agricolo, l'ipotesi localizzativa è ritenuta ammissibile” - “al fine di contribuire alla riduzione dell'impatto del parcheggio esistente e al suo inserimento paesistico nei territori del PASM, si ritiene necessario <u>prevedere adeguate misure mitigative</u> che dovranno consistere, in linea generale, nella messa a dimora, sia all'interno dell'area sia lungo il suo margine, di fasce arboreo-arbustive, filari alberati e singoli individui arboreo-arbustivi, da concordare con l'Ente gestore del PASM, in sede di progettazione definitiva”	L'area di via Novara ancorché non costituisce oggetto specifico dell'AI è meritevole di attenzione in quanto in prossimità della stessa, si rileva dal reticolo idrico minore la testa di un fontanile denominato Carlaccino, ricompreso nel, che si trova ad una distanza di circa 800 m.

Comune di Milano, Settore Politiche Ambientali, Servizio Tutela Acque e Territorio	- Si rende nota l'approvazione del <u>Piano di Classificazione Acustica Comunale</u> (Del. C.C. n. 32 del 09.09.2013) e delle <u>linee di indirizzo per l'aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi</u> (Del. G.C. n. 567 del 27.03.2013) - Laddove si tratta dei <u>parcheggi remoti Fiera</u>, si rileva che essi sono finalizzati “alla collocazione temporanea dei visitatori Expo” e che in merito alla loro collocazione definitiva “non essendo state ancora individuate possibili soluzioni condivise, si sottolinea che alla luce della necessità di individuare ipotesi di localizzazione, dovrà essere attivato uno specifico percorso per la definizione di un piano parcheggi, il quale dovrà <u>giungere ad una soluzione progettuale che rispetti gli obiettivi di quota modale posti dal Dossier di candidatura e dovrà essere coerente con gli obiettivi di sostenibilità dichiarati nel RA EXPO 2015</u>”	In linea teorica si condivide l'opportunità della redazione di un piano complessivo organico dei parcheggi da parte delle autorità competenti,. A livello pratico le continue trasformazioni del contesto in corso allo stato attuale, che pur sono state considerate nella definizione dei contenuti dell'AI, le continue modifiche del quadro e del programma attuativo relative alle trasformazioni Expo, non consentono una previsione di scenario stabile di riferimento nel momento dell'approvazione dell'AI AdP Fiera. In ogni caso si sottolinea che i remoti Fiera sono previsti nello scenario temporale immediato (se ci si riferisce all'area di via Novara), e nel Post Expo, nell'are regolamentata del PII Post Expo. I parcheggi remoti Fiera prevedono un utilizzo in occasione degli eventi più significativi ospitati nel polo fieristico, stimato per circa 20 giorni all'anno. Tale aspetto ha consigliato di valutare la possibilità di non prevedere la realizzazione di strutture appositamente dedicate, ma di agire piuttosto su livelli gestionali che consentano utilizzi multifunzionali compatibili Per quanto riguarda il rumore il presente RA dà indicazioni per provvedere ad un adeguato sistema di misurazione e monitoraggio, anche dei livelli indotti, per verificare eventuali incrementi dei livelli di rumore e il corretto rispetto della normativa rispetto ai recettori, considerati con le loro sensibilità. In ogni caso si segnala che per il parcheggio di interscambio è su un'area già parzialmente usata come parcheggi a raso in via temporanea e che la quota di parcheggi remoti Fiera da reperire nell'ambito Expo non sarà un numero di p.a. aggiuntivi, ma si riferisce ad una gestione promiscua all'interno delle funzioni previste dal PII Post Expo.
---	---	---

Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA)	- La VAS dovrà tenere conto anche del <u>futuro assetto che assumerà l'area dopo EXPO 2015</u>, al fine di ridurre al minimo necessario il consumo di risorse ambientali e contenere le pressioni che le funzioni da insediare potranno determinare. - Per rendere più sostenibili eventuali aree di sosta in eccesso rispetto al fabbisogno futuro, il RA dovrebbe <u>individuare le mitigazioni utili a garantire il ripristino delle aree a condizioni di naturalità</u> e proporre modalità di realizzazione dei parcheggi temporanei, ambientalmente sostenibili (uso di materiali permeabili, facilmente rimovibili, ecc.). - Si ritiene opportuno riportare nel RA <u>gli esiti degli studi sulla domanda di spazi per la sosta effettuati da Systematica e Comune di Milano in collaborazione con AMAT</u>. - Nel parcheggio di <u>via Novara</u> prevedere <u>opportune schermature verdi</u> lungo il perimetro al fine di ridurre l'impatto.	L'integrazione con le trasformazioni Expo è arte integrante del quadro di contesto, degli scenari esogeni e delle scelte effettuate nel presente AI. Spetta alle valutazioni del Post Expo sottolineare elementi significativi di attenzione ambientale in quanto la quota di remoti fa riferimento a funzioni definite nell'ambito del PII Post Expo. Per quanto riguarda la sostenibilità delle opere, il RA sottolinea la necessità di introdurre nei progetti adeguati elementi di attenzione, non solo per quanto riguarda il consumo di suolo ma anche per consumi energetici e raccolta rifiuti ecc.. I risultati degli studi di approfondimento sono riportati nella sezione di analisi e gli studi sono allegati al presente RA
ASL Milano 1	- Nelle <u>strategia del MASTERPLAN</u> tenere conto della qualità dei terreni e delle acque sotterranee in relazione a eventuali situazioni di inquinamento pregresso nonché della presenza di aziende RIR.	Le scelte del Masterplan verranno tradotte nel PII Post Expo o in atto correlato, mentre nell'AI vengono definite le soluzioni per risolvere coerenza AdP Fiera e AdP Expo. Per quanto riguarda le aziende a rischio rilevante, è stato sottolineato la necessità, in sede di VIA delle opere di verificare la coerenza con le funzioni previste, sia per il parcheggio di interscambio (rinviando alla verifica di assoggettabilità a VIA) che per i remoti (rinviando alla via del PII Post Expo)
Regione Lombardia, DG Agricoltura	- Gli elementi considerati "interferenze" (P5 e P6, sottostazione elettrica), pur se descritti nel RA, <u>non saranno oggetto di VAS</u> in quanto già oggetto di valutazione attraverso la procedura di verifica e di VIA. - La <u>sottostazione elettrica</u> presenta nel Documento di Scoping la perimetrazione di un'area più estesa rispetto al progetto proposto in sede di VIA - Si richiama il <u>criterio generale di contenimento dell'uso del suolo</u> agricolo e di favorire il riuso di superfici già impermeabilizzate.	Le scelte ricadono in aree già adibite a parcheggio o degradate, o trasformate a seguito di Expo. Sono stati corrette le aree relative alla sottostazione, come da indicazioni ricevute.

Tabella 19 – contributi emersi in seguito alla fase di scoping (I conferenza di VAS)

Successivamente alla fase di scoping sono stati anticipati i principali contenuti al fine di fare una preverifica da parte del pubblico interessato relativamente ai contenuti definitivi proposti per l'Al AdP Fiera e relativa VAS e sono stati ricevuti contributi da parte della DG Ambiente, da parte del Comune di Milano, da parte di Fondazione Fiera Milano e da parte del Comune di RHO.

11.2 Le fasi successive

Il presente Rapporto Ambientale viene pubblicato unitamente alla Sintesi Non Tecnica, secondo quanto previsto dalla normativa, unitamente alla Relazione Illustrativa dell'Atto Integrativo all'AdP Fiera e alla variante urbanistica e alle NTA per i Comuni di Milano e Rho (messa a disposizione e pubblicazione su web per sessanta giorni).

L'avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione viene fatto sul web oltre ad una specifica comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati: entro il termine di 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di messa a disposizione, chiunque può prendere visione della documentazione, e presentare osservazioni. Tra gli obiettivi della VAS infatti vi sono sia il miglioramento dell'informazione della gente sia la promozione della partecipazione pubblica nei processi di pianificazione-programmazione. Al fine dunque di favorire un momento di informazione e partecipazione ampio, dato che il territorio interessato da numerose modifiche che rendono complesso il quadro ai cittadini, e dato il carattere di interesse pubblico di alcuni elementi dell'atto integrativo, è stato predisposto da RL l'attivazione di un Forum aperto alla cittadinanza che si prevede si svolga contestualmente alla fase di raccolta di osservazioni prevista dalla II Conferenza di VAS. La data e il programma del forum vengono pubblicate al fine di assicurare l'informazione e la partecipazione.

12 Ambito di influenza Atto Integrativo AdP Fiera – Sintesi

Per meglio chiarire l'Ambito di influenza dell'Atto Integrativo all'Accordo di Programma Fiera è necessario ricordare alcuni elementi fondamentali.

L'obiettivo sostanziale dell'Atto Integrativo è coordinare le previsioni dell'AdP Fiera con quelle dell'AdP Expo e di risolvere le interferenze esistenti, individuando soluzioni per la ricollocazione delle strutture e infrastrutture interferenti senza recare pregiudizio alla funzionalità del polo fieristico e garantendo l'attuazione dell'evento Expo e il processo di trasformazione urbanistica nella fase Post Expo. Come anticipato nelle premesse, alcuni elementi presenti nell'AdP Fiera costituiscono effettive interferenze rispetto alle opere Expo, in quanto costruzioni già realizzate e presenti in sito, mentre altri riguardano funzioni contemplate dall'AdP Fiera in via previsionale ma non ancora insediate sul territorio.

La soluzione delle interferenze ha avuto carattere di priorità ed urgenza in quanto direttamente condizionante l'effettivo avvio dei lavori dell'Esposizione Universale e riguarda i parcheggi di prossimità e la sottostazione elettrica³⁸.

I **parcheggi di prossimità (P5 e P6)**, sono stati ricollocati in un'area³⁹ di compensazione⁴⁰, cosiddetta "Area Parco Nord" in località Mazzo di Rho, ricompresa nel perimetro dell'AdP Fiera e, in conformità alla disciplina urbanistica vigente, a seguito del rilascio di Permesso di Costruire da parte del Comune di Rho⁴¹, la loro realizzazione è stata completata nel mese di aprile 2013. In sostituzione di parte dell'area di compensazione "Parco Nord", in cui sono stati ricollocati i suddetti parcheggi di prossimità, è stata individuata, per concorrere al soddisfacimento degli standard relativi al verde di uso pubblico del polo fieristico, l'area del nuovo parco pubblico posto di fronte a Villa Burba, già trasferita in proprietà al Comune di Rho da parte di Fondazione Fiera Milano e già attrezzata a parco. Per la nuova realizzazione dei parcheggi è stata effettuata, al fine delle valutazioni dei possibili effetti ambientali, la verifica di esclusione dalla VIA.

Per quanto riguarda la **sottostazione elettrica**, l'interferenza è stata risolta in via definitiva con la decisione di dismettere la sottostazione elettrica esistente e di realizzarne una nuova esterna al perimetro Expo, in un'area agricola di circa 12.000 mq in Comune di Rho, situata in prossimità dello svincolo A8-Rho Monza e della vasca volano "L2" I.A.No.Mi. Il progetto è stato approvato mediante Intesa Stato-Regione ex DPR 383/94 con effetti di variante urbanistica nella seduta della Conferenza dei Servizi Permanente del 22 luglio 2012. La realizzazione della nuova sottostazione elettrica è stata completata.

Per tali elementi gli atti e i procedimenti di valutazione attivati e non inclusi nella presente VAS, sono richiamati in tabella 11, capitolo 6.1

Per quanto riguarda gli elementi previsionali, nel coordinamento e risoluzione delle interferenze tra i due AdP, si è reso anche necessario verificare la permanenza della validità dei dimensionamenti operati all'approvazione dell'AdP Fiera, relativamente ai parcheggi remoti e al parcheggio di

³⁸ Soluzioni non rientranti nella proposta di variante urbanistica che accompagna l'AI AdP Fiera oggetto di questa valutazione

³⁹ di proprietà di Fondazione Fiera Milano

⁴⁰ A compensazione dei parcheggi previsti originariamente in area "Triulza

⁴¹ Cfr. AI AdP Fiera Relazione di Variante urbanistica

interscambio⁴²: i risultati di tali approfondimenti hanno portato ad una prevista domanda di parcheggio ridotta rispetto a quanto previsto dall'AdP Fiera, in entrambi i casi.

Le analisi e considerazioni svolte nello Studio per la verifica e revisione del dimensionamento del **parking pubblico di interscambio** presso la stazione Rho-Fiera, predisposto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT infatti, hanno portato alla conclusione che sia possibile ridurre la capacità dello stesso dai 2.000 posti auto attualmente previsti, a 1.400 – 1.500 p.a. La proposta condivisa presentata nell'Al AdP Fiera oggetto della presente VAS, conferma la localizzazione in corrispondenza della area vasca volano di laminazione del torrente Cagnola – interna al perimetro dell'AdP Expo, ma esterna a quello dell'AdP Fiera - prossima alla stazione ferroviaria Milano-Torino e all'accesso della linea metropolitana M1. Tuttavia, considerati i vincoli indotti dalla presenza della vasca di laminazione, si è reso necessario suddividere il progetto dell'infrastruttura in due lotti di cui il secondo su un'ulteriore area reperita – all'esterno del perimetro dell'AdP Fiera e dell'AdP Expo – nell'adiacente zona industriale di Mazzo di Rho, in corrispondenza dell'area industriale privata sita in via Grandi (soluzione a raso per circa 500 posti auto). Il tutto ferma restando la possibilità di realizzare, in una successiva fase attuativa, un parcheggio mediante soluzione di parcheggio in struttura in corrispondenza del secondo lotto funzionale di via Grandi, fino a coprire il fabbisogno complessivo di circa 1.500 posti auto stimato dallo studio condotto dal Comune di Milano sopra richiamato.

Per quanto riguarda il sistema dei **parking remoti** al servizio del polo Fiera, lo Studio di approfondimento tecnico sviluppato “Studio di Mobilità ed Analisi del Sistema di Sosta” realizzato da Systematica, ha portato alla rideterminazione del fabbisogno attuale, riducendolo dai 4.000 posti auto previsti originariamente a 2.500 p.a.. Inoltre è emerso che i parking remoti sono utilizzati quasi esclusivamente in occasione delle manifestazioni fieristiche di maggior richiamo per un totale di circa 20 giorni/anno, quindi si è valutata la possibilità di non prevedere la realizzazione di strutture appositamente dedicate, ma di agire piuttosto su livelli gestionali che consentano utilizzi multifunzionali compatibili.

Nello specifico nel presente Al all'AdP Fiera si definisce una soluzione che contempla:

- l'individuazione di una localizzazione identificata in un polo di capienza complessiva di 1.500 posti auto, costituito dal parcheggio esistente di proprietà comunale sito in via Novara località “Dazio”. In base al PGT di Milano, questo ricade in un'area all'interno del perimetro del Parco Agricolo Sud e trattandosi di struttura pubblica esistente, legittimata ai sensi dell'art. 13.2 delle N.d.A. del Piano dei Servizi del PGT, la sua individuazione quale parcheggio remoto a servizio del polo esterno della Fiera attiene esclusivamente ad aspetti gestionali-manutentivi e non necessita di variante urbanistica.
- l'identificazione di una localizzazione dei restanti 1.000 posti auto, preferibilmente al margine est dell'area Expo, da intendersi non in termini aggiuntivi alla dotazione dei parking del PII, o dello strumento attuativo da prevedersi per la fase post-Expo, ma da regolamentare negli atti convenzionali urbanistici nell'ambito di una gestione promiscua, oppure l'eventuale possibilità di reperimento della dotazione di posti auto, in tutto o in parte al di fuori del perimetro dell'Accordo di Programma Expo e del PII o dello strumento attuativo per la fase post-Expo, nell'ambito di aree o strutture di parcheggio esistenti o in programma in ambiti di

⁴² A tal fine è stato attivato da parte della Segreteria Tecnica un **Gruppo Operativo Accessibilità**, come gruppo di lavoro interno di ausilio, che ha commissionato due studi specifici di approfondimento indipendenti per approfondire le analisi alla base delle future scelte urbanistiche-territoriali da compiere: Studio di mobilità ed analisi del sistema di sosta del Polo Fieristico, con oggetto l'analisi dell'evoluzione della domanda di parcheggio nel periodo 2006 – 2012, predisposto da Systematica su incarico di Fondazione Fiera e lo Studio per la verifica e revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio presso la stazione Rho-Fiera, predisposto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT

trasformazione urbanistica, qualora la localizzazione risultasse funzionale alle necessità di parcheggi remoti al servizio del Polo Fieristico.

In sintesi quindi si può rilevare che i contenuti specifici della proposta di variante alla disciplina urbanistica riguardano, in particolare (si veda paragrafo 4.4):

- a. La nuova previsione dei parcheggi di interscambio in Comune di Rho (Area 1 “vasca volano” e Area 2 di via Grandi)
- b. La nuova previsione di parcheggi remoti localizzabili preferibilmente al margine est dell’area Expo, nel Comune di Milano⁴³.

L’ambito di influenza dell’AI all’AdP Fiera, si riferisce dunque in primo luogo alle ipotesi di influenza basate su possibili interazioni fisiche dettate dalle soluzioni alle interferenze e alle previsioni da coerenza.

Sulla base delle proposte sopra riassunte, l’Ambito di influenza dell’Atto Integrativo all’AdP Fiera viene individuato tenendo in considerazione 4 livelli principali di influenza, che sono:

1. influenza diretta sulle aree coinvolte, ovvero il coinvolgimento dei territori direttamente interessati sui quali si sviluppa il Polo Fieristico e che ospiteranno il progetto espositivo per EXPO 2015 e la successiva riqualificazione dell’area nel Post Expo.
2. influenza di prossimità, che è una integrazione del precedente che estende l’ambito di influenza dell’AI AdP Fiera ai livelli amministrativi, dal momento che il livello comunale è quello cui spettano le decisioni territoriali e urbanistiche e che riguarda i Comuni di Milano, Rho e Pero ma interessa in particolare i Comuni di Milano e Rho
3. per quanto riguarda l’ambito di influenza allargata, le scelte in particolare relativamente ai flussi di traffico, sulla qualità dell’aria e sulla relazione con elementi idrografici potrebbero avere influenza anche nella fascia dei Comuni di Arese, Baranzate, Cornaredo, Lainate, Pogliano Milanese, Pregnana Milanese e Settimo Milanese
4. L’ambito di influenza indiretta infine riguarda tematiche e territori né direttamente connessi agli elementi dell’AI all’AdP Fiera e non direttamente localizzabili, ma che potrebbero essere comunque interessati da questi, ossia che potrebbero essere coinvolti da possibili effetti indotti e/o da effetti cumulativi, come ad esempio le eventuali aree o strutture su cui potranno essere localizzati i parcheggi remoti al di fuori del perimetro Expo e del PII (cfr. comma 3 NTA proposta di variante alla disciplina urbanistica Comune di Milano)

In linea generale si sottolinea che per quanto riguarda la Proposta di Variante urbanistica che accompagna l’AI AdP Fiera, nel presente RA (e relativa Sintesi Non Tecnica) si tiene in considerazione che, dal momento che l’ambito territoriale interessato è oggetto di profonde trasformazioni, vi sono numerosi fattori che rendono articolato e complesso l’intero processo decisionale, in relazione anche al legame con EXPO 2015 e soprattutto con lo sviluppo del Post Expo. Inoltre la definizione delle soluzioni strategiche più idonee di fatto rende ancora dinamico e aperto il processo decisionale del Post Expo e di conseguenza l’ambito di influenza del presente AI AdP Fiera.

Deve essere sottolineato inoltre che tutte le decisioni assunte sia in termini localizzativi che di dimensionamento non fanno comunque ipotizzare un accrescimento di eventuali effetti ambientali significativi in quanto insistono in prevalenza su aree già urbanizzate e definiscono soluzioni aggiornate sulla base di studi di approfondimento che prevedono una riduzione del numero di posti auto previsti nell’AdP Fiera.

⁴³ Cfr. articolo unico NTA proposta variante alla disciplina urbanistica del Comune di Milano, comma 2 e 3

13 Fonti, Bibliografia

Di seguito i principali documenti alla base dell'elaborazione del presente RA cui vanno ad integrarsi tutti gli atti programmatici e di pianificazione esaminati per il Quadro Programmatico (cfr. par. 5.2)

- ✓ Studio di Impatto Ambientale della Piastra per l'area Expo (2011)
- ✓ PGT Milano
- ✓ PGT Rho
- ✓ VAS dei PGT di Milano e di Rho
- ✓ AREXPO S.p.A., avviso per l'acquisizione di manifestazioni di interesse per la realizzazione di un complesso sportivo comprensivo di uno stadio di calcio multifunzionale di modello europeo nell'ambito del sito EXPO milano 2015, allegato b – Estratto: Masterplan – Principi Guida, febbraio 2014.
- ✓ AREXPO S.p.A Procedura di gara per l'alienazione finalizzata alla riqualificazione urbanistica dell'area su cui si svolgerà l'Esposizione Universale 2015, 19 agosto 2014 - Procedura di gara per l'alienazione finalizzata alla riqualificazione urbanistica dell'area su cui si svolgerà l'Esposizione Universale 2015
- ✓ “Costruzione del Quadro di sostenibilità per l'AQST - Programma di interventi per la realizzazione di EXPO 2015”
- ✓ Regione Lombardia, EXPO 2015 Sottotavolo Infrastrutture del Tavolo Lombardia, Report, 17 marzo 2014
- ✓ Verbali segreterie tecniche AI AdP Fiera del: 21/04/2011, 10/05/2011, 26/05/2011, 16/06/2011, 30/06/2011, 8/11/2011, 21/11/2011, 10/02/2012, 20/04/2012, 10/05/2012, 21/05/2012, 13/06/2012, 28/06/2012, 14/12/2012, 25/01/2013, 27/06/2013, 19/09/2013, 19/11/2013, 04/02/2014, 17/04/2014, 29/05/2014, 30/10/2014
- ✓ Relazione illustrativa dell'Atto Integrativo AdP Fiera (Comune di Rho - 28 giugno 2012, Comune di Milano – 2 luglio 2012).
- ✓ Studio Preliminare Ambientale del Parcheggio di Interscambio Fiera (MM, giugno 2013).
- ✓ Progetto preliminare - Ricollocazione parcheggi P5-P6 in area Parco Nord a Rho-Pero – Relazione Tecnico Illustrativa (Sviluppo Sistema Fiera, 2012)
- ✓ Systematica, Accordo di Programma Fiera, Studio di mobilità e analisi del sistema di sosta, preparato per Fondazione Fiera Milano, marzo 2013.
- ✓ Studio avente per oggetto la verifica e revisione del dimensionamento del parcheggio di interscambio presso la stazione Rho-Fiera, predisposto dal Comune di Milano con il supporto di AMAT (gennaio 2013).
- ✓ PTR
- ✓ PTCP
- ✓ Linee guida ENPLAN
- ✓ Inemar
- ✓ Verbale CDS Parcheggi Expo Via Novara
- ✓ Provvedimento VIA Fiera 2002 tavole, documenti e atti correlati
- ✓ VIA Accessibilità Fiera tavole, documenti e atti correlati
- ✓ Verbale di determinazione n°6/2012 - sottostazione elettrica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

- ✓ *Piani e programmi di carattere regionale*
 - Piano Territoriale Regionale
 - Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
 - Piano di Sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale
 - Piano Regionale degli interventi per la Qualità dell'Aria
 - Piano Strategico per la Competitività e lo Sviluppo del Sistema Fieristico Lombardo
- ✓ *Piani e programmi di carattere provinciale*
 - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
 - Piano di Indirizzo Forestale 2004-2014
 - Programma triennale dei servizi del Trasporto Pubblico Locale 2006-2008
 - Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana
 - Piano Strategico della Mobilità Ciclistica "MI-Bici"
- ✓ *Altri piani e programmi di settore*
 - Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico
 - Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano
 - Piano d'Area del Rhodense