

**Variante Programma Integrato di Intervento “Garibaldi - Repubblica”
COMUNE DI MILANO**

**RAPPORTO PRELIMINARE DEGLI EFFETTI SIGNIFICATIVI
SULL’AMBIENTE PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA’ ALLA
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

settembre 2010

ALLEGATO 15:

**Relazione del planivolumetrico approvato – approvazione del Collegio di
Vigilanza dell’AdP – 15/02/2005**

Milano



Comune
di Milano

DIREZIONE CENTRALE PIANIFICAZIONE URBANA E ATTUAZIONE P.R.
SETTORE PROGETTI STRATEGICI

**COPIA
ARCHIVIO**

Accordo di Programma "Garibaldi –Repubblica"

Programma Integrato di Intervento
Ai sensi della l.r. 12 aprile 1999, N. 9

Relazione

Progetto Planivolumetrico attuativo dell'Unità di Intervento U1
approvato dal Collegio di Vigilanza in data 15 .02. 2005

febbraio 2005

Indice

Premessa

1. Contenuti progettuali del Planivolumetrico attuativo
2. Implicazioni sul Progetto originario complessivo
3. Conformità alla normativa del P.I.I. e all'Accordo di Programma
4. Elaborati progettuali

*Documento redatto
dal Settore Progetti Strategici*

Premessa

Il Progetto Planivolumetrico attuativo dell'Unità di intervento U1 (di seguito definito planivolumetrico attuativo), costituisce approfondimento progettuale delle previsioni del Programma Integrato di Intervento (P.I.I.). Esso trova riferimento nel Protocollo di Intesa sottoscritto tra Comune e soggetti privati, art. 6, ove si prevede espressamente che al fine di assicurare un livello progettuale di eccellenza per la suddetta Unità di intervento venga predisposto, da parte dei privati, un Progetto Planivolumetrico attuativo, da sottoporre alla valutazione del Collegio di Vigilanza prima della stipula della Convenzione Attuativa del P.I.I. medesimo.

Il planivolumetrico attuativo riguarda l'approfondimento progettuale architettonico, la definizione del tracciato di collegamento est-ovest - viale Ferrari-viale della Liberazione, che di conseguenza ridisegna il bordo del Parco Urbano, e l'individuazione del sistema degli spazi e dei collegamenti pubblici.

Occorre inoltre sottolineare che il planivolumetrico attuativo affronta le problematiche infrastrutturali, connesse al tracciato e alla successiva realizzazione della linea 5 della metropolitana; la disposizione dei volumi viene infatti strutturata in modo da ridurre il più possibile le interferenze con la galleria sottostante. Si tratta di tematiche infrastrutturali alla cui definizione si è pervenuti, da parte di tutti i soggetti interessati alla realizzazione di detta linea 5, successivamente all'approvazione del P.I.I. Garibaldi-Repubblica.

1.Contenuti progettuali del Planivolumetrico attuativo

Il planivolumetrico attuativo, come già detto, riguarda l'approfondimento progettuale architettonico, la definizione del tracciato di collegamento est-ovest - viale Ferrari-viale della Liberazione, che di conseguenza ridisegna il bordo del Parco Urbano, e l'individuazione del sistema degli spazi e dei collegamenti pubblici.

In particolare le problematiche infrastrutturali connesse al tracciato e alla realizzazione della Linea 5 metropolitana determinano nel nuovo disegno planivolumetrico, la definizione di una dislocazione parzialmente diversa, rispetto all'originaria, delle aree di concentrazione fondiaria.

Più precisamente, l'approfondimento progettuale riguarda:

- la localizzazione degli spazi pubblici pedonali e dei parcheggi pubblici. Di conseguenza non è più necessario indicare "l'area di possibile modifica fondiaria con la localizzazione indicativa di parcheggio pubblico/di uso pubblico in autosilo fuori terra/in sottosuolo", conteggiata nel computo delle aree a standard, tra i contenuti di indirizzo definiti nelle tav. 10 e 11 del P.I.I.;
- l'indicazione dei collegamenti pubblici, per i quali si prevede una servitù pubblica permanente di passaggio e una larghezza minima di 8 metri;
- l'indicazione del perimetro entro il quale collocare gli spazi della formazione professionale universitaria, culturali e museali (max 20.000 mq di slp costituente parte dello standard qualitativo);
- il diametro di libero transito di 80 metri per la piazza pubblica centrale – l'area di concentrazione fondiaria ricadente entro il limite del diametro libero della piazza non potrà essere occupata da costruzioni.

Considerato che, come detto, il planivolumetrico attuativo modifica il Progetto originario, di seguito se ne esaminano dettagliatamente i diversi aspetti:

Il dimensionamento

Il dimensionamento complessivo e la natura delle funzioni da insediare, previsti dal P.I.I. non subiscono variazioni.

Le aree di concentrazione fondiaria

Il planivolumetrico attuativo compatta le aree di concentrazione fondiaria previste nei due ambiti posti a nord della via Sturzo. Infatti, per esigenze connesse al tracciato della linea 5 e, considerata anche l'ubicazione della prevista stazione, di fatto sarebbe problematico operare nell'ambito di concentrazione contiguo al piazzale della stazione

Garibaldi. La scelta invece di concentrare la superficie fondiaria in un unico ambito dà una maggiore flessibilità alla localizzazione dei volumi rispetto alle interferenze legate alla galleria sottostante.

Occorre in ogni caso considerare che le aree fondiarie e le sagome di edificabilità dell'Unità U1 sono state individuate nel P.I.I. sulla base di un progetto planivolumetrico definito unicamente alla scala urbanistica e, pertanto, costituiscono grandi partizioni che interessano quasi l'intera superficie della stessa Unità.

In tal senso, la prescrittività delle aree di concentrazione fondiaria riguarda esclusivamente la loro massima estensione, rispetto alle aree di urbanizzazione previste, ferma restando la libertà di disegno ed articolazione all'interno delle Unità di coordinamento progettuale, in sede di previsione attuativa.

Lo standard

Nell'Unità U1 le aree a standard individuate dal P.I.I. vengono confermate e integrate dalla definizione degli spazi pedonali/piazze; nell'Unità U3, per effetto della nuova viabilità, si modifica di poco il perimetro e la morfologia del parco nella parte meridionale.

In termini quantitativi tutto ciò si traduce in un incremento di circa 4.375 mq di aree a standard (si passa da 107.748 mq a 112.123 mq).

Tale incremento è da considerarsi aggiuntivo rispetto al dato contenuto nel P.I.I., di conseguenza non introduce modifiche rispetto allo standard già definito.

La Viabilità

Viene definito il tracciato del collegamento viabilistico est-ovest - viale Ferrari-viale della Liberazione, che assume un ruolo determinante per la qualità del progetto. Si conferma, per tutto il tratto che delimita la parte meridionale del Parco, di adottare una soluzione in galleria in modo così da strutturare il sistema delle relazioni pedonali tra le diverse Unità di intervento, nonché con gli ambiti urbani esistenti a nord (quartiere Isola) e a sud (area di corso Como) dell'intervento di riqualificazione.

A livello di collegamenti viabilistici secondari il nuovo assetto modifica la funzione della via Volturmo, eliminandone il previsto innesto, mediante rotatoria, con il collegamento est-ovest sopra descritto, e quindi conferendo alla stessa un sostanziale ruolo locale..

2. Implicazioni sul Progetto originario complessivo

Il planivolumetrico attuativo non introduce sostanziali novità rispetto allo scenario complessivo definito dal PII; gli obiettivi di riqualificazione stabiliti vengono di fatto confermati:

- realizzare un moderno giardino pubblico (campus)
- realizzare una polarità dedicata alla moda
- insediare le nuove sedi della Regione e del Comune
- riorganizzare la rete stradale

L'approfondimento progettuale operato risulta coerente con la necessità di garantire un'unitarietà progettuale capace di far dialogare le diverse parti dell'intervento e di strutturare relazioni di qualità con l'ambito urbano circostante.

L'unica ricaduta che il nuovo assetto determina, con riferimento all'intervento nel suo complesso, riguarda la riorganizzazione della rete stradale definita dal PII, e in particolare la funzione di via Volturno, peraltro in gran parte esterna al perimetro del P.I.I..

Per quanto riguarda le ricadute in termini ambientali, si precisa che le scelte sono state operate nell'ambito delle raccomandazioni individuate nel Decreto VIA, dove il giudizio positivo di compatibilità ambientale veniva appunto correlato ad alcuni approfondimenti da sviluppare in fase esecutiva.

Per una trattazione più esaustiva delle problematiche connesse ai contenuti infrastrutturali, si rimanda allo studio specifico sui contenuti infrastrutturali allegato alla presente.

3. Conformità alla normativa del P.I.I. e all'Accordo di Programma

Le Varianti planivolumetriche al progetto originario sono disciplinate dall'art. 8 delle NTA del P.I.I. e dall'art. 13 dell'Accordo di Programma.

In particolare le norme sopra citate disciplinano i casi di varianti eccedenti l'applicazione dell'art. 7 della l.r.23/1997, stabilendo le modalità di approvazione delle stesse.

L'approvazione del Planivolumetrico attuativo dell'Unità di intervento U1, costituisce Variante al progetto originario la cui approvazione rientra tra le competenze attribuite al Collegio di Vigilanza, art. 11, lettera f) dell'Accordo di Programma, in quanto, come detto, è motivata da sopravvenute esigenze tecnico infrastrutturali e non incide sul dimensionamento complessivo degli insediamenti previsti.

4. Elaborati progettuali

I seguenti elaborati sono da considerarsi come integrazioni, intese come approfondimento progettuale, agli equivalenti elaborati del P.I.I. approvato e non costituiscono sostituzione degli stessi.

1. Relazione
2. Studio sui contenuti infrastrutturali
3. Tavola 9/1 A Planivolumetria
4. Tavola 9/2 A Profili
5. Tavola 10 A Indirizzi normativi per la progettazione
6. Tavola 11 A Azzonamento funzionale
7. Tavola 12 A Vedute assonometriche
8. Tavola 15 A Abaco delle tipologie stradali

IL DIRETTORE
arch. GIANCARLO TANCREDI



Milano



Comune
di Milano

**COPIA
ARCHIVIO**

Direzione Centrale Pianificazione Urbana E Attuazione P.R.
SETTORE PROGETTI STRATEGICI

Accordo di Programma "Garibaldi -Repubblica"

Programma Integrato di Intervento
Ai sensi della l.r. 12 aprile 1999, N. 9

STUDIO SUI CONTENUTI INFRASTRUTTURALI

Progetto Planivolumetrico attuativo dell'Unità di Intervento U1
approvato dal Collegio di Vigilanza in data 15 .02. 2005

Studio elaborato da:
Alpina - Società di Consulenza

Ing. Andrea Capra
Ing. Carlo Valagussa

febbraio 2005

Scenario 0 – situazione attuale

La direttrice di traffico Nord-Sud che insiste su viale Zara si attesta in Piazzale Lagosta dove si suddivide in molteplici componenti che “aggirano” l'ostacolo costituito dalla stazione Garibaldi.

Di esse due sono prevalenti: una, in direzione Est attraverso via Pola si riversa su via M. Gioia (2080 v/h); l'altra, in direzione Ovest si dirige verso via Farini – via Valtellina e il cimitero Monumentale.

Una componente secondaria interessa la via Volturmo, in direzione Nord-Sud. Essa si collega a M. Gioia attraverso via Sebenico e si attesta sulla via Confalonieri che attualmente è a senso unico nella direzione dal centro di Milano verso l'esterno; pertanto ha una attrattività selezionata per quanto riguarda il traffico di attraversamento, mentre prevale il traffico a destinazione locale (411 v/h).

Scenario 1 – P.I.I. approvato

Il progetto della viabilità del P.I.I. approvato introduce la novità di collegare, attraverso via Volturmo, la direttrice Nord-Sud di Zara alla direttrice Est-Ovest Ferrari-Sturzo-Liberazione trasformando la via Volturmo a causa della sua natura topografica da componente secondaria a componente prevalente nello smistamento del traffico di piazzale Lagosta.

Anzi la direttrice Zara-Volturmo (anche a causa dell'ampia sezione fisica di via Volturmo) avrebbe rischiato di diventare la componente principale del traffico da e per piazzale Lagosta se il progetto del P.I.I. non avesse previsto il limitatore di traffico a 750 v/h contenendo così l'incremento da circa 400 v/h attuali a circa 750 v/h del progetto P.I.I.

Al riguardo il Decreto Regione Lombardia 7843/2004 si esprime così:

“Rispetto a quanto fornito dal Proponente, di particolare rilevanza, ai fini della valutazione dell'impatto acustico è la modifica dell'assetto viabilistico che coinvolgerà via Volturmo con il collegamento via Sturzo e via Pirelli. In tal senso sarà modificata sostanzialmente la funzione di via Volturmo, che verrà interessata da un sostanziale incremento di traffico e da una connotazione prevalentemente locale passerà ad una di attraversamento. Nel progetto sono previste delle misure di contenimento dell'incremento del traffico, consistenti nella previsione di una sola corsia per senso di marcia e di una limitazione mediante semaforizzazione del flusso di traffico a 750 v/h per senso di marcia (con un incremento consistente rispetto al valore attuale).”

E' importante rilevare dunque ancora che il P.I.I. approvato introduce una novità di rilievo rispetto alla via Volturmo dove l'incremento di traffico è di circa il 100% (da 400 v/h a 750 v/h) ma esso non è causato da un effettivo aumento di

traffico nella macro zona Milano-viale Zara ma offre una ulteriore possibilità di suddivisione di percorsi dello stesso volume di traffico; ovvero aumenta il traffico in via Volturno e si origina un'altrettanto diminuzione nelle direttrici concorrenti in direzione Nord-Sud ma le variazioni percentuali sono fortemente disomogenee, Volturno aumenta del 100% circa mentre M. Gioia diminuisce del 10%: da circa 2.000 v/h dello stato attuale a circa 1800 v/h del progetto del P.I.I.

Il decreto della Regione Lombardia 7843/2004 non enfatizza la diminuzione di traffico in via M. Gioia ma giustamente dedica attenzione all'aumento del traffico in via Volturno: infatti le variazioni percentuali sono più incisive delle variazioni nei valori assoluti.

“La trasformazione di via Volturno in un asse di scorrimento urbano seppure a capacità controllata comporta la necessità di approfondimenti in merito alle soluzioni mitigative da apportare in ragione dell'aumento dei livelli sonori ivi previsti”

Lo stesso decreto per quanto riguarda il capitolo **“rumore”** si esprime:

“Di particolare rilevanza, ai fini della valutazione dell'impatto acustico, è la modifica dell'assetto viabilistico che coinvolgerà via Volturno con il collegamento a via Sturzo e a via Pirelli in tal senso sarà modificata sostanzialmente la funzione di via Volturno, che verrà interessata da un sostanziale incremento del traffico e da una connotazione prevalentemente locale passerà una di attraversamento.

Nel progetto sono previste delle misure di contenimento dell'incremento del traffico, consistenti nella previsione di una sola corsia per senso di marcia e di una limitazione mediante semaforizzazioni del flusso di traffico a 750 v/h per senso di marcia (con un incremento comunque consistente rispetto al valore attuale)”

e per quanto riguarda il capitolo **“paesaggio”** si esprime come segue:

“il livello di differenziazione progettuale tra le aree che compongono il P.I.I. (palazzo della Regione – concorso internazionale, campus/giardini – concorso internazionale di architettura Città della Moda – incarico professionale arch. Cesar Pelli) richiede una necessaria regia degli interventi per evitare che il risultato finale non si costituisca come un insieme di tre diversi progetti, seppur “eccellenti”, ma sia connotato da un'elevata qualità. Paradossalmente, gli esiti delle distinte progettazioni potrebbero consegnare “tre eccellenti progetti” che, pur intrinsecamente coerenti, potrebbero non consentire la costruzione di una nuova immagine “unitaria” di queste aree, che risultano connotate dalla presenza di importanti assi prospettici, con i quali l'intervento nel suo complesso deve dialogare nonché caratterizzate dalla presenza di numerosi ed importanti architetture.”

Scenario 2 – Progetto Planivolumetrico attuativo dell'Unità U1

Il progetto che si propone all'esame del Collegio di Vigilanza trae origini da molteplici considerazioni che sono nate intorno alla rilettura attenta ad opera di Cesar Pelli del documento della Regione Lombardia 7843/2004 e degli altri documenti di pianificazione del Comune di Milano (piano generale del traffico urbano PGTU-2000 e piano urbano della mobilità PUM-2001).

Innanzitutto considerazioni di **"paesaggio"** hanno suggerito la creazione di due piani altimetrici di collegamenti viari:

- quello per il traffico automobilistico alla quota 124 m s.l.m. ovvero alla quota attuale di M. Gioia che attraversa l'area del P.I.I. in galleria artificiale: quindi scomparso sostanzialmente dall'area stessa del P.I.I.;
- quello per il traffico pedonale e, eccezionalmente, per le auto di servizio alla quota di 130 m sul livello del mare che costituisce un tessuto esteso e godibile di unione tra corso Como, la città della Moda, il parco, fino a via Volturno.

Con ciò viene seguito l'indirizzo di una compenetrazione della vita urbana a quota 130 m., mentre alla sottostante quota di 124 m, peraltro coperta, si svolge il traffico (prevalentemente di attraversamento) che diventa una sorta di "sottoservizio" della zona. Da ciò deriva che via Volturno manterrà lo stesso traffico di oggi (400 v/h) e non subirà gli incrementi previsti dal P.I.I. Ne derivano risolte anche le considerazioni circa il **"rumore"** che preoccupavano l'area di via Volturno secondo il progetto P.I.I.

Gli archi limitrofi, rispetto ad oggi godranno dei seguenti vantaggi/svantaggi:

vantaggi	- previsione della linea metropolitana MM5
-	- attività del passante ferroviario
-	- potenziamento della linea di trasporto su ferro (tram o metropolitana leggera) da Garibaldi Axum a Bovisa
-	- eliminazione della stazione delle autolinee di piazza Freud
-	- previsione del tunnel per traffico automobilistico Zara-Sturzo (e altre direzioni) in attuazione delle direttive del PUM
-	- potenziamento della linea ferroviaria Garibaldi Greco

svantaggi

- mancato beneficio dell'assorbimento del traffico da parte di via Volturno che avrebbe comportato una diminuzione del traffico attuale di circa il 10%.

Sembra pertanto improprio ricercare dove si riverseranno i 350 v/h che secondo il progetto che si presenta non passeranno più da via Volturno giacché questi veicoli non sono in più rispetto al contesto ampio attuale ma rappresentano solo una diversa ipotizzata distribuzione interna dello stesso traffico.

Era invece propria la preoccupazione del P.I.I. che limitava a 750 v/h i transiti di via Volturno infatti senza questo limite la via Volturno avrebbe preso su di sé un traffico ben maggiore giacché per sua natura costituisce un by-pass veloce Zara-Sturzo che avrebbe drenato su di sé una grande parte del traffico delle direttrici parallele ma meno dirette e quindi meno appetite che sono: Zara-Pola-Gioia e Zara-Farini e Zara-Valtellina.

IL DIRETTORE
arch. GIANCARLO TANCREDI



